

ANALISA RUANG PEJALAN KAKI PREFERENSI PERATURAN PERUNDANGAN PADA RUAS JALAN HR SOEBRANTAS

Desi Yasri

Program Studi Teknik Sipil Sekolah Tinggi Teknologi Pekanbaru
Jl. Dirgantara No. 4 Arengka Raya Pekanbaru

Email : dcy.r79@gmail.com

Abstract

Ruang pejalan kaki merupakan suatu bentuk ruang publik untuk kegiatan pejalan kaki melakukan aktivitas dan juga merupakan wadah untuk berinteraksi sosial antar masyarakat. Terpenuhi hak dan kewajiban yang dimiliki oleh pejalan kaki tidak lain hanya agar keselamatan dan kelancaran lalu lintas bagi semua pengguna jalan terwujud. Tujuan penelitian ini untuk menganalisa kondisi ruang pejalan kaki di sepanjang jalan HR. Soebrantas yang mengacu pada peraturan perundangan yang berlaku, sehingga dapat menjadi acuan dalam peningkatan prasarana publik tersebut. Penelitian berlokasi di Jalan HR. Soebrantas dengan mengidentifikasi kondisi trotoar dan elemen pendukung trotoar yang dibagi dalam 15 (lima belas) segmen. Kelayakan sebuah trotoar di tinjau dari dimensi, kemiringan, kesinambungan, material, dan kerb serta sarana pendukung jalur pejalan kaki yang tersedia. Hal tersebut diatur dalam Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No : 03/PRT/M/2014 Tentang Pedoman Perencanaan, Penyediaan, dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Jaringan Pejalan Kaki di Kawasan perkotaan. dari hasil pengamatan diketahui bahwa Kondisi fisik (dimensi, kemiringan, kesinambungan, material, dan kerb) serta sarana pendukung trotoar belum layak karena beberapa indikator tidak memenuhi kondisi ideal sesuai peraturan yang ada. Selain itu adanya perubahan fungsi pada trotoar yang mengakibatkan pejalan kaki tidak dapat menggunakan haknya dan dapat membahayakan bagi semua pengguna jalan. perlu adanya peninjauan desain trotoar dan mengembalikan fungsi trotoar sebagaimana mestinya agar keselamatan dan kelancaran lalu lintas bagi semua pengguna jalan terwujud.

keyword: pejalan kaki, ruang pejalan kaki

PENDAHULUAN

Sistem transportasi bertujuan memberikan layanan pergerakan dan akses yang aman dan efisien untuk semua jenis moda transportasi dan penggunaannya. Tak terkecuali ruang pejalan kaki, dimana merupakan 'jiwa' kota yang mana tercermin dari ruang gerak pejalan kaki yang saling berinteraksi dari seluruh lapisan masyarakat.

Kondisi jalur yang tidak aman mengakibatkan lebih dari 1,2 juta pejalan kaki meninggal di jalan setiap tahun di seluruh dunia. Secara global, pejalan kaki berkontribusi sebanyak 22% dari total kematian di jalan, dan di beberapa negara proporsi tersebut mencapai 67% (WHO, 2015). Jutaan orang lainnya mengalami cedera dalam kecelakaan lalu lintas ketika sedang berjalan kaki, dan beberapa di antaranya mengalami cacat permanen. Kejadian-kejadian itu menyebabkan penderitaan dan duka cita serta kesulitan ekonomi bagi keluarga dan kerabat.

Kecamatan Tampan Kota Pekanbaru memiliki penduduk tertinggi yaitu 201.182 jiwa (19,38 persen) (BPS, 2016). Aktifitas penduduk

Kecamatan Tampan terbesar lebih terpusat pada Jl. HR. Soebrantas, dimana sepanjang ruas jalan tersebut terdapat beberapa pusat perbelanjaan, pendidikan, rumah sakit, perkantoran, pertokoan dan lainnya. Fasilitas jalur khusus pejalan kaki yang aman dan nyaman sangat diperlukan. mengingat intensitas kendaraan di sepanjang jalan HR Soebrantas juga sangat tinggi.

Hasil pengamatan pada infrastruktur yang tidak aman, buruknya *visibility* pejalan kaki serta peralihan fungsi jalur pejalan kaki di sepanjang jalan HR. Soebrantas bukan saja dapat menimbulkan ketidaknyamanan pada pengguna namun juga dapat membahayakan pengguna. Penelitian ini bertujuan untuk mengevaluasi kelengkapan elemen trotoar di sepanjang jalan HR. Soebrantas, sehingga dapat menjadi acuan dalam peningkatan prasarana publik tersebut.

Jalur pejalan kaki merupakan suatu bentuk ruang publik, baik yang terintegrasi maupun terpisah dengan jalan, untuk kegiatan pejalan kaki melakukan aktivitas dan juga merupakan wadah untuk berinteraksi sosial antar masyarakat.

David Sucher (1995) menyatakan bahwa jalur pejalan kaki akan mampu berfungsi baik terhadap pejalan kaki dalam melakukan kegiatan harus memenuhi peraturan sebagai berikut (Manopo, 2015):

1. Continuity (kelancaran): pada umumnya pejalan kaki segala usia lebih menyukai untuk berjalan memutar dimana pejalan kaki dapat diketahui saat datang dan pergi. Hal terpenting adalah rute menjadi lancar, dapat dilakukan sewaktu-waktu.
2. Length (jarak/lama/panjang): jalur pejalan kaki tidak boleh terlalu panjang sehingga pejalan kaki dapat melalui beberapa pejalan kaki lain. Pejalan kaki harus dapat membuat kontak mata dengan pejalan kaki lainnya agar terjadi kontak sosial.
3. Width (lebar/keluasan): beberapa pejalan kaki menyukai untuk jalan-jalan bersama, jadi sangatlah ideal jika jalur pejalan kaki memiliki jalur yang cukup lebar untuk 2 orang berpapasan satu sama lainnya tanpa canggung menyela suatu percakapan. Jalur pejalan kaki yang baik dan humanis bila terdapat elemen pendukung atau street furniture.

HAK, KEWAJIBAN DAN SANKSI

Hak pejalan kaki telah diatur dengan jelas dalam Undang-Undang Lalulintas dan Angkutan Jalan No. 22/2009.

1. Pasal 25 ayat 1 “Setiap Jalan yang digunakan untuk Lalu Lintas umum wajib dilengkapi dengan perlengkapan Jalan berupa : fasilitas untuk sepeda, pejalan kaki, dan penyandang cacat.”
2. Pasal 93 ayat 2 “Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan dengan pemberian prioritas keselamatan dan kenyamanan Pejalan Kaki.”
3. Pasal 106 ayat 2 “Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan wajib mengutamakan keselamatan Pejalan Kaki dan pesepeda.”

Hak Pejalan Kaki

Hak Pejalan Kaki dalam Berlalu Lintas diatur dalam Pasal 131:

1. Pejalan Kaki berhak atas ketersediaan fasilitas pendukung yang berupa trotoar, tempat penyeberangan, dan fasilitas lain.

2. Pejalan Kaki berhak mendapatkan prioritas pada saat menyeberang Jalan di tempat penyeberangan.
3. Dalam hal belum tersedia fasilitas sebagaimana dimaksud pada ayat (1), Pejalan Kaki berhak menyeberang di tempat yang dipilih dengan memperhatikan keselamatan dirinya.

Kewajiban Pejalan Kaki

Kewajiban Pejalan Kaki dalam Berlalu Lintas diatur dalam Pasal 132:

1. Pejalan Kaki wajib:
 - a) menggunakan bagian Jalan yang diperuntukkan bagi Pejalan Kaki atau Jalan yang paling tepi; atau
 - b) menyeberang di tempat yang telah ditentukan.
2. Dalam hal tidak terdapat tempat penyeberangan yang ditentukan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b, Pejalan Kaki wajib memperhatikan Keselamatan dan Kelancaran Lalu Lintas.
3. Pejalan Kaki penyandang cacat harus mengenakan tanda khusus yang jelas dan mudah dikenali Pengguna Jalan lain.

Sanksi Pelanggaran

Sanksi atas pelanggaran dalam Undang-Undang Lalulintas dan Angkutan Jalan No. 22/2009 pasal 284

“Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor dengan tidak mengutamakan keselamatan Pejalan Kaki atau pesepeda sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (2) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda paling banyak Rp500.000,00 (lima ratus ribu rupiah).”

Undang-undang bukan hanya sekedar hiasan dan bukan hanya untuk kepentingan pribadi.

RUANG PEJALAN KAKI

Ruang pejalan kaki perlu dirancang dengan teliti, dengan mempertimbangkan berbagai aspek ergonomic. Harris & Dines (1998) berpendapat bahwa rancangan pedestrian harus mempertimbangkan hal-hal diantaranya menyangkut: jarak pandang manusia, kecepatan gerak, sudut kemiringan (ramp), ukuran tubuh manusia, dan elemen penunjang lainnya. Sudah selayaknya jalur pedestrian hanya digunakan untuk beraktifitas pejalan kaki bukan aktifitas lain

seperti aktifitas kendaraan dan parkir kendaraan, berdagang karena dapat membahayakan keselamatan dan mengurangi kenyamanan sirkulasi pejalan kaki. Perencanaan akan kebutuhan jalur pedestrian harus direncanakan dengan baik sesuai ketentuan dan standar aturan perencanaan jalur pedestrian dengan mempertimbangkan dan mengutamakan aspek keselamatan dan kenyamanan pejalan kaki [5].

Kebutuhan pejalan kaki sangat luas dan beragam, dan pendekatan perancangan yang dilakukan harus fleksibel untuk menampung perbedaan kebutuhan.

Salmanisaleh (Harsono et al., 2013) menyatakan bahwa persyaratan teknis jalur pedestrian yang perlu diperhatikan adalah sebagai berikut:

1. Mudah dan jelas: fasilitas pedestrian yang dibuat harus mudah diakses.
2. Nyaman dan aman: fasilitas pedestrian harus dirancang sesuai dengan standar yang berlaku baik dari bentuk ataupun konstruksinya.
3. Permukaan: permukaan harus stabil, kuat, tahan cuaca, halus namun tidak licin.
4. Kemiringan: kemiringan melintang 2-3% agar tidak ada genangan air, kemiringan memanjang maksimal 7%.
5. Area istirahat: disarankan agar terdapat tempat duduk untuk pemberhentian/ istirahat terutama bagi pengguna kaum difable.
6. Lebar: berdasarkan kebutuhan orang, lebar efektif minimum ruang pejalan kaki adalah 60 cm ditambah 15 cm untuk bergoyang tanpa membawa barang; sehingga kebutuhan total 2 orang pejalan kaki berpapasan tanpa terjadi persinggungan adalah 150 cm.

Adapun elemen ruang pejalan kaki yang ditetapkan Badan Standardisasi Nasional (Harsono et al., 2013) meliputi antara lain:

1. Drainase, berfungsi sebagai penampung dan jalur aliran air pada ruang pejalan kaki.
2. Jalur hijau, biasanya diletakkan pada jalur potensial.
3. Lampu penerangan pada umumnya diletakkan pada jalur potensial.
4. Tempat duduk diletakkan pada jalur potensial.
5. Pagar pengaman diletakkan pada titik tertentu yang berbahaya dan memerlukan perlindungan.
6. Tempat sampah diletakkan di jalur potensial.
7. Marka dan perambuan, papan informasi (*signage*) diletakkan pada jalur potensial.
8. Halte/shelter bus dan lapak tunggu diletakkan pada jalur potensial.

8. Telepon umum terletak pada setiap radius 300 meter.

Disain dan pelaksanaan konstruksi jalan termasuk fasilitas Pejalan kaki harus memenuhi kriteria kuat, aman, nyaman, indah dan awet sehingga berfungsi maksimal.

Kenyataannya, Fasilitas Pejalan kaki, baik bahu jalan, trotoar maupun jembatan penyeberangan, walau sudah dibuat cukup baik namun banyak yang tidak berfungsi sebagaimana mestinya terutama di kota-kota di Indonesia. Banyak yang sudah berubah fungsi, bisa dilihat dimana-mana seperti tempat berjualan Pedagang kaki lima (PKL), tempat parkir mobil, tempat parkir motor dan kadang-kadang menjadi jalur motor dan juga tempat nongkrong diatas motor.

Fasilitas pejalan kaki harus direncanakan berdasarkan ketentuan-ketentuan sebagai berikut :

- 1) Pejalan kaki harus mencapai tujuan dengan jarak sedekat mungkin, aman dari lalu lintas yang lain dan lancar.
- 2) Terjadinya kontinuitas fasilitas pejalan kaki, yang menghubungkan daerah yang satu dengan yang lain.
- 3) Apabila jalur pejalan kaki memotong arus lalu lintas yang lain harus dilakukan pengaturan lalu lintas, baik dengan lampu pengatur ataupun dengan marka penyeberangan, atau tempat penyeberangan yang tidak sebidang. Jalur pejalan kaki yang memotong jalur lalu lintas berupa penyeberangan (Zebra Cross), marka jalan dengan lampu pengatur lalu lintas (Pelican Cross), jembatan penyeberangan dan terowongan.
- 4) Fasilitas pejalan kaki harus dibuat pada ruas-ruas jalan di perkotaan atau pada tempat-tempat dimana volume pejalan kaki memenuhi syarat atau ketentuanketentuan untuk pembuatan fasilitas tersebut.
- 5) Jalur pejalan kaki sebaiknya ditempatkan sedemikian rupa dad jalur lalu lintas yang lainnya, sehingga keamanan pejalan kaki lebih terjamin.
- 6) Dilengkapi dengan rambu atau pelengkap jalan lainnya, sehingga pejalan kaki leluasa untuk berjalan, terutama bagi pejalan kaki yang tuna daksa.
- 7) Perencanaan jalur pejalan kaki dapat sejajar, tidak sejajar atau memotong jalur lalu lintas yang ada.
- 8) Jalur pejalan kaki harus dibuat sedemikian rupa sehingga apabila hujan permukaannya tidak licin,

tidak terjadi genangan air serta disarankan untuk dilengkapi dengan pohon-pohon peneduh.

9) Untuk menjaga keamanan dan keleluasaan pejalan kaki, harus dipasang kerb jalan sehingga fasilitas pejalan kaki lebih tinggi dari permukaan jalan.

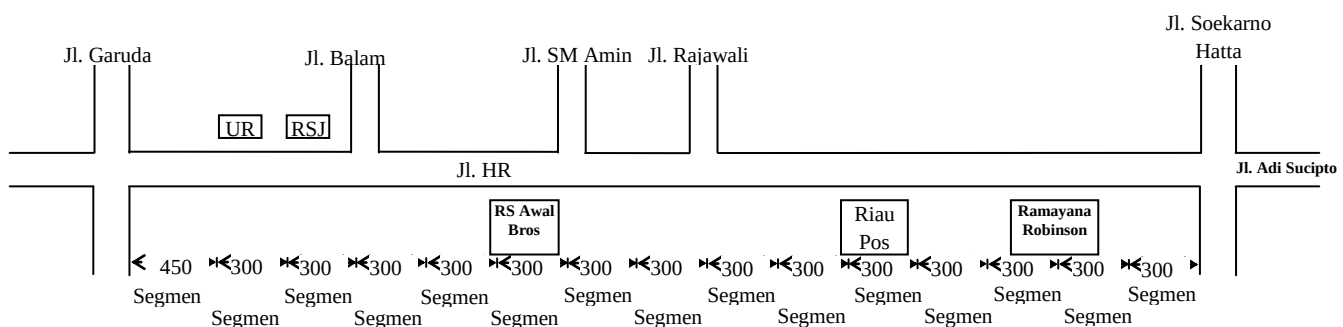
METODE PENELITIAN

Penelitian ini berlokasi di Jalan HR. Subrantas/Jl. Raya Pekan. Identifikasi kondisi trotoar dan elemen pendukungnya dilakukan per 300 m/ 15 (lima belas) segmen, berdasarkan jarak minimum ketersediaan salah satu/ beberapa sarana pelengkap trotoar. Pembagian segmen dapat dilihat pada gambar 1.

Data identifikasi kondisi bangunan di sepanjang jl. HR Soebrantas dan kondisi fisik trotoar dan sarana pendukung trotoar di evaluasi dengan

kondisi ideal menurut peraturan terkait diantaranya :

1. Jalur trotoar
 - a. Dimensi : Peraturan Bina Marga no 007 tahun 1990, Perda. Kota Pekanbaru no 2 tahun 2009
 - b. Kemiringan : Peraturan Bina Marga no 007 tahun 1990
 - c. Kesenambungan : Peraturan Menteri PU no 03 tahun 2014
 - d. Material : Peraturan Bina Marga no 007 tahun 1990 dan no 11 tahun 1995
 - e. *Curb* (Kerb) : Peraturan Bina Marga no 007 tahun 1990 dan no 11 tahun 1995
2. Sarana pendukung jaringan pejalan kaki (jalur hijau, lampu penerangan, tempat duduk, pagar pengaman, tempat sampah, marka, perambuan dan papan informasi, halte/*shelter*, dan telpon umum) : Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No : 03/PRT/M/2014



Gambar 1. Pembagian Segmen area Survey

HASIL DAN PEMBAHASAN

Trotoar yang terintegrasi dengan Jl. HR Soebrantas ini memiliki panjang 4.650 meter pada kedua sisinya. Jalan yang memiliki tingkat kesibukan yang cukup tinggi di kota Pekanbaru ini dipengaruhi oleh banyak bangunan yang merupakan pusat aktivitas masyarakat yang disajikan pada tabel 1 berikut.

Tabel 1. Bangunan pusat kegiatan masyarakat di sepanjang jalan HR Soebrantas

Keterangan	Jumlah
Hotel/ Wisma	7
Kampus	6
RS/ RSJ	3
Bank	4
Masjid/ Musholla	6
Pusat Perbelanjaan	2
Kantor Instansi Pemerintah	5

Identifikasi dilakukan dengan 15 (lima belas) titik pengamatan. Kelayakan sebuah trotoar di tinjau dari Kondisi fisik (dimensi, kemiringan, kesinambungan, material, dan kerb) serta sarana pendukung jalur pejalan kaki yang tersedia. Hal tersebut diatur dalam Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No : 03/PRT/M/2014 Tentang Pedoman Perencanaan, Penyediaan, dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Jaringan Pejalan Kaki di Kawasan perkotaan dan Peraturan Daerah Kota Pekanbaru No. 02 tahun 2009 Bab XVI pasal 130 dan 131 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Di Kota Pekanbaru.

Panjang jalan HR Suberantas adalah 4.650 meter. Hasil pengamatan kondisi jalur pejalan kaki menunjukkan:

A. Kondisi Lintasan

1. Dimensi

Lebar minimum trotoar 2,0 meter dan tinggi trotoar 15 cm, namun kondisi lapangan diperoleh lebar rata-rata 1,79 m dan tinggi rata-rata 0.13 m.

2. Kemiringan

Kemiringan melintang juga dapat dilihat, masih beberapa yang memenuhi syarat, dimana kemiringan melintang 2-4 %. Pada sisi Kantor Riau Pos hanya 19.35% dari keseluruhan trotoar yang memiliki kemiringan > 2% dan sisi Kampus Universitas Riau 25.8%.

3. Kontinuitas

Data yang diperoleh panjang area yang tidak memiliki trotoar di sisi Kampus Universitas Riau 1.516,5 meter atau hilang sebesar 32.61% dan sisi Kantor Riau Pos 422 meter (9.08%). Kondisi salah satu segmen pengamatan dapat dilihat pada gambar 2.



Gambar 2. Trotoar Tidak Berkesinambungan

4. Material

Material yang di gunakan hampir semua menggunakan beton namun ditemukan juga 14 meter material kayu di jalur kanan dan 327,3 meter sisi Kantor Riau Pos seperti yang terlihat pada gambar 3. Kondisi ini menurunkan tingkat kenyamanan dan keamanan pejalan kaki.

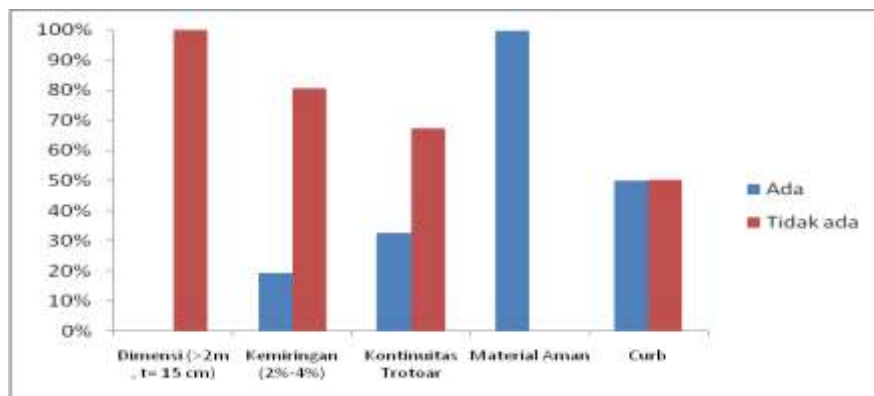


Gambar 3. Trotoar Tidak Dibuat Dari Material Yang Layak

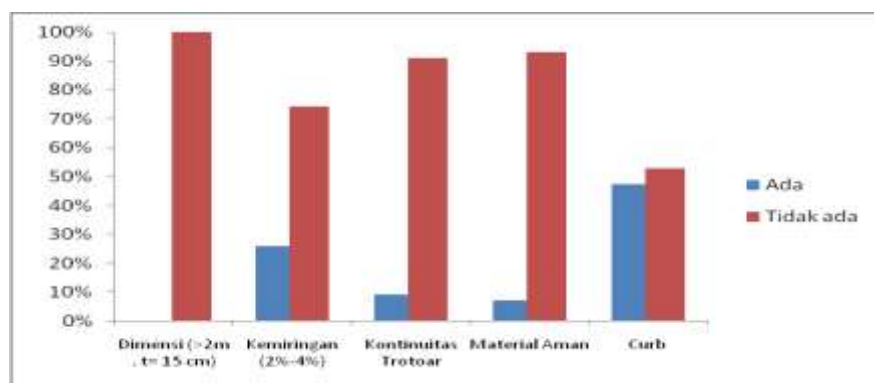
5. Curb

Curb (kerb) merupakan hal yang penting untuk memberi rasa aman dan nyaman bagi pejalan kaki. Data yang di peroleh terdapat 2.333 meter pada sisi Kampus Universitas Riau dan 2.454 meter sisi Kantor Riau Pos yang tidak memiliki *curb* (kerb).

Secara keseluruhan kondisi fisik jalur pejalan kaki pada Jl. HR Soebrantas disajikan pada grafik 1. berikut.



(a)



(b)

Grafik 1. Kondisi lintasan pejalan kaki Jl. HR Soebrantas (a) sisi Kampus UR (b) sisi Kantor Riau Pos

B. Kondisi Elemen Pendukung

Sarana yang tersedia mempengaruhi rasa nyaman dan aman bagi pejalan kaki. 8 (delapan) sarana pendukung yang diatur dalam Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No : 03/PRT/M/2014 Tentang Pedoman Perencanaan, Penyediaan, dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Jaringan Pejalan Kaki di Kawasan perkotaan. Keberadaan kedelapan sarana tersebut di sepanjang jalur pejalan kaki jalan HR Soeberantas adalah:

1. Jalur Hijau Tanaman Peneduh

Keberadaan tanaman peneduh disepanjang jalan HR Soeberantas hanya ada pada sisi kantor Riau Pos sepanjang 497 meter jalur hijau dengan lebar 1,83 meter.

2. Lampu penerangan

Lampu penerangan pada trotoar hanya tersedia 2 (dua) di depan Ramayana Robinson Panam. Sedangkan pada sisi jalan disebaliknya tidak terdapat penerangan sama sekali.

3. Tempat duduk

Tempat duduk merupakan sarana yang disediakan bagi pejalan kaki untuk beristirahat namun kondisi di lapangan tidak terlihat ada tempat duduk yang tersedia.

4. Pagar pengaman

Pagar pengaman berfungsi untuk membatasi jalur kendaraan dengan jalur pejalan kaki, sehingga kendaraan tidak dapat menggunakan trotoar. Disepanjang jalan HR Subrantas tidak ada yang memiliki pagar pengaman Pagar pengaman atau *bollards* (batas penghalang).

5. Tempat Sampah

Sesuai dengan peraturan, tempat sampah harus ada setiap 20 meter. Data yang diperoleh jalur kanan ada 5 (lima) dan jalur kiri 4 (empat) tempat sampah.

6. Marka, Perambuan, dan Papan informasi (signage)

Marka, Perambuan, dan Papan informasi (signage) adalah sarana yang memberi informasi bagi pengguna jalan (pengguna kendaraan dan pejalan kaki). data survey yang diperoleh jalur kanan ditemukan 31 rambu dan 12 papan informasi. Jalur kiri ada 45 rambu dan 7 papan informasi.

7. Halte/shelter

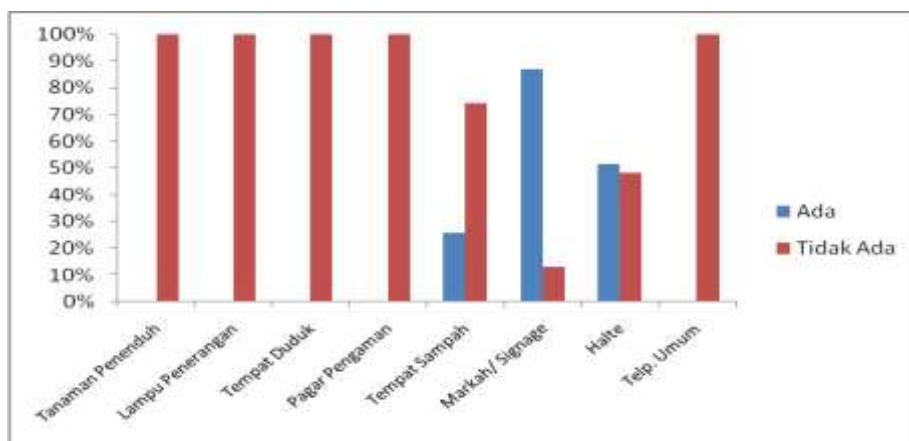
Peraturan menteri Pekerjaan umum menyebutkan halte/shelter bus dan lapak tunggu harus disediakan di setiap 300 meter. Panjang jalan HR Subrantas adalah 4.680 meter jadi seharusnya ada 15-16 halte di masing-masing

jalur. Dari tabel identifikasi diatas diperoleh ada 8 halte bus di jalur kanan dan 9 halte di jalur kiri.

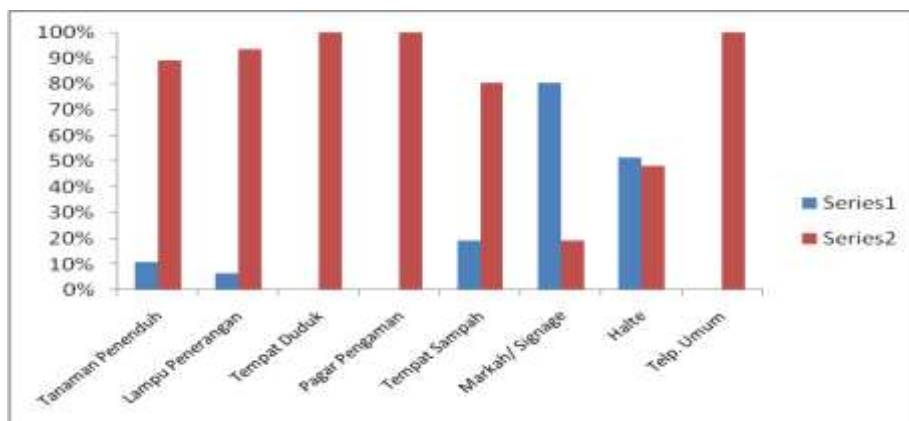
8. Telpn Umum

Sarana pendukung yang terakhir adalah telpn umum, disepanjang jalan tersebut tidak ditemukan adanya telpn umum. Prasarana ini kemungkinan tidak disediakan lagi mengingat perkembangan teknologi yang sudah beralih dari telpn umum ke telpn selular.

Kondisi Elemen Pendukung pada jalur pejalan kaki yang terintegrasi di sepanjang Jl. HR Soebrantas ini dapat direpresentasikan melalui grafik 2. berikut ini.



(a)



(b)

Grafik 2. Kondisi Elemen Pendukung jalur pejalan kaki Jl. HR Soebrantas (a) sisi Kampus UR (b) sisi Kantor Riau Pos

Kondisi trotoar pada pagi, siang dan malam hari cukup berbeda. Kondisi umum terlihat bahwa pada pagi dan siang ditemukan pedagang di trotoar. Adanya bangunan permanen dan non permanen yang digunakan untuk berdagang. Trotoar juga dimanfaatkan untuk parkir

kendaraan. Kondisi yang tidak jauh berbeda ditemukan pada malam hari dimana pedagang dan parkir kendaraan juga semakin banyak. Kondisi trotoar yang rusak, tidak berkesinambungan serta pengalihan fungsi mengakibatkan pejalan kaki tidak berjalan di trotoar. Seperti yang dapat dilihat

pada gambar 4. dan 5. Kondisi tersebut dapat membahayakan baik bagi pejalan kaki maupun

pengguna alat transportasi lainnya, mengingat trotoar terintegrasi dengan jalan raya.



Gambar 4. Trotoar Rusak, Kotor Dan Berubah Fungsi Menjadi Tempat Pembuangan Sampah



Gambar 5. .Peralihan fungsi Trotoar Menjadi Tempat Berdagang dan Tempat Parkir

KESIMPULAN DAN SARAN

Hasil pengolahan data dan pembahasan di atas dapat ditarik kesimpulan bahwa :

1. Kondisi fisik (dimensi, kemiringan, kesinambungan, material, dan kerb) serta sarana pendukung trotoar belum layak karena beberapa indikator tidak memenuhi kondisi ideal sesuai peraturan yang ada.
2. Kondisi trotoar pada pagi, siang dan malam belum digunakan sebagaimana fungsi idealnya, yang khusus dipergunakan oleh pejalan kaki, keberadaan bangunan permanen dan non permanen banyak ditemui di trotoar, kondisi lain yang ditemukan adalah adanya parkir liar di trotoar.

Kekurangan-kekurangan yang terdapat pada kondisi trotoar berikut atribut pendukungnya di:

1. Perancangan ulang terhadap kondisi fisik dan penyediaan fasilitas jalur trotoar, harus memperhatikan unsur-unsur penting yang menunjang tingkat kenyamanan pejalan kaki

dalam pemanfaatan trotoar dengan mengacu kepada peraturan yang ada antara lain

2. Trotoar harus dikembalikan ke fungsi idealnya, yakni sebagai jalur yang terletak berdampingan dengan jalur lalu lintas kendaraan, yang khusus dipergunakan oleh pejalan kaki (pedestrian).
3. Perlunya sosialisasi tentang trotoar terhadap masyarakat, sehingga masyarakat sadar bahwa trotoar merupakan hak bagi pejalan kaki.

Dengan terpenuhi ketiga kondisi ideal tersebut diharapkan keselamatan dan Kelancaran Lalu Lintas dapat terpenuhi.

DAFTAR PUSTAKA

- Badan Pusat Statistik Kota Pekanbaru.** 2016. *Statistik Daerah Kecamatan Tampan 2016*, Katalog BPS : 1101002.1471.010
- Direktorat Penataan Ruang.** 2000. *Pedoman Penyediaan dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Ruang Pejalan Kaki di Perkotaan*. Jakarta : Direktur Penataan Ruang Nasional.
- Kuncoro Harsono et al..** 2013, *Identifikasi Kenyamanan Pejalan Kaki Di City Walk Jalan Slamet Riyadi Surakarta*, Jurnal Sinektika Vol.13 No.1, 2013.
- Menteri Pekerjaan Umum.** 2014. Jakarta : Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor : 03/PRT/M/2014. Tentang Pedoman Perencanaan, Penyediaan, dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Jaringan Pejalan Kaki di Kawasan Perkotaan.
- Pemerintahan Kota Pekanbaru.** 2009. Pekanbaru : *Perda kota Pekanbaru No 2 Tahun 2009 Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*.
- Sweetly Manopo, et al..** 2015. Analisa Tingkat Pelayanan Trotoar Ditinjau Dari Laju Arus Pada Ruas Jalan Sam Ratulangi Manado Untuk Segmen Ruas Jalan Rs Siloam – Monumen *Zero Point* Kota Manado. Jurnal Sipil Statik Vol.3 No.2, Februari 2015 (99-108) ISSN: 2337-6732.
- Rachmat Prijadi, et al..** 2014. Pengaruh Permukaan Jalur Pedestrian Terhadap Kepuasan dan Kenyamanan Pejalan Kaki Di Pusat Kota Manado. MEDIA MATRASAIN ISSN 1858 1137 Volume 11, No.1, Mei 2014.
- Undang – Undang No. 22.** 2009. Jakarta : Lalu lintas dan Angkutan Jalan
- World Health Organization (WHO).** 2015. *Global Status Report On Road Safety 2015: supporting a decade of Action*. Switzerland: WHO Library Cataloguing-in-Publication Data.

