

KAJIAN KEBERADAAN TROTOAR PADA KORIDOR JALAN DI PUSAT KOTA

Oleh : Ir. Siti Azizah, MT

Dosen tetap Jurusan Arsitektur ITATS

Email : azizah_hamanda@yahoo.com

ABSTRAK

Pusat kota pada kota-kota besar umumnya selalu dipadati dengan aktifitas pusat perdagangan dan perkantoran. Aktifitas tersebut akan melibatkan pergerakan manusia dari satu tempat ke tempat lain. Pergerakan itu akan membutuhkan antara lain sarana pejalan kaki yaitu berupa Trotoar.

Menurut Shirvani, Sistem Trotoar yang baik akan dapat mengurangi ketergantungan penggunaan kendaraan pada kawasan pusat kota, meningkatkan perjalanan ke pusat kota dan pada akhirnya mengurangi kepadatan lalu lintas dan meningkatkan kualitas lingkungan. Kajian keberadaan Trotoar pada koridor jalan pusat kota ini akan mengkaji keberadaan trotoar di koridor jalan pusat kota dari 2 (dua) kota besar di Indonesia yaitu kota Surabaya dan Jakarta.

Faktor yang akan dikaji pada keberadaan Trotoar di Koridor Pusat kota adalah adanya Interupsi pada trotoar, yaitu besarnya gangguan pada pejalan kaki yang berupa antara lain pintu masuk pertokoan dan perkantoran, halte bus, tangga penyeberangan, dll. Factor lainnya adalah Lebar trotoar yang akan menentukan kenyamanan pejalan kaki di pusat kota.

Pada Hasil pembahasan akan memperlihatkan keberadaan Trotoar di pusat kota dapat membantu untuk meningkatkan budaya berjalan kaki yang pada akhirnya bisa mengurangi jumlah kendaraan yang pada akhirnya bisa mengurangi polusi udara sehingga membentuk kota yang nyaman.

Kata kunci : trotoar, pusat kota

PENDAHULUAN

Pusat Kota pada kota-kota besar di Indonesia umumnya selalu dipadati dengan aktifitas pusat perdagangan dan perkantoran. Aktifitas tersebut akan melibatkan pergerakan manusia dari satu tempat ke tempat lain. Salah satu akibatnya terjadi kemacetan di pusat kota. Upaya yang dilakukan untuk mengatasinya adalah dengan mengurangi penggunaan angkutan pribadi. Untuk itu Pemerintah Kota setempat mulai menggalakkan penggunaan angkutan umum. Akibat dari kondisi tersebut akan terjadi peningkatan jumlah pejalan kaki (pedestrian). Sedangkan wadah untuk pejalan kaki yaitu trotoar yang ada pada umumnya kurang mendukung bagi pedestrian untuk berjalan kaki, trotoar yang ada kurang aman dan nyaman karena banyak digunakan untuk fungsi lain misalnya untuk halte bus, tanaman, parkir dsb. Penyebab yang lain adalah kondisi trotoar yang ada banyak yang rusak, tidak terawat, dsb.

Untuk itu perlu suatu kajian keberadaan trotoar yang berada di pusat kota. Kajian ini untuk mengetahui apakah trotoar di pusat kota telah layak dan memberi keamanan dan kenyamanan bagi pejalan kaki yang berjalan di trotoar tersebut, karena trotoar yang nyaman akan banyak membantu masyarakat senang untuk berjalan kaki sehingga mengurangi penggunaan kendaraan pribadi yang pada akhirnya akan membantu mengurangi kemacetan di pusat kota.

TINJAUAN PUSTAKA

Pejalan kaki menurut <http://id.wikipedia.org/wiki/Trotoar> adalah istilah dalam transportasi yang digunakan untuk menjelaskan orang yang berjalan di lintasan pejalan kaki baik di pinggir jalan, trotoar, lintasan khusus bagi pejalan kaki ataupun menyeberang jalan. Untuk melindungi pejalan kaki dalam berlalu lintas, pejalan kaki wajib berjalan pada bagian jalan yang telah disediakan bagi pejalan kaki.

Shirvani (1985) menyatakan bahwa Perancangan pejalan kaki terkait dengan sistem transportasi secara keseluruhan. Sistem pejalan kaki yang baik akan dapat mengurangi ketergantungan penggunaan kendaraan pada kawasan pusat kota, menaikkan permintaan perjalanan ke pusat kota, meningkatkan kualitas lingkungan, membangkitkan kegiatan, dan akhirnya meningkatkan kualitas udara

Sedangkan Ulterman (1984) menjelaskan tentang manfaat berjalan kaki yaitu dapat meningkatkan sosialisasi, mempertinggi kesehatan, berperan sebagai rekreasi dan relaksasi serta tidak tergantung pada pola tertentu. Berbagai kegiatan yang menyenangkan sekaligus dapat dilakukan sambil berjalan kaki, kontak sosial antar pejalan kaki mudah dilakukan, dimana hal tersebut tidak dapat dilakukan oleh pengguna mobil. Juga sebagian masyarakat suka berjalan kaki, duduk-duduk, memperhatikan orang lain, mengobrol, sebagai kegiatan santai dan menikmati waktu luang.

Ulterman (1984) menyatakan pejalan kaki sebagai moda angkutan memerlukan perlindungan keamanan dari lalu lintas kendaraan bermotor atau gangguan kriminal. Kurangnya penyediaan fasilitas prasarana pejalan kaki mengakibatkan manusia cenderung untuk menggunakan moda angkutan lain yang dipandang lebih baik, atau masyarakat meninggalkan kawasan tersebut.

Ulterman (1984) juga menyatakan bahwa aktifitas berjalan kaki membutuhkan beberapa persyaratan :

- a. Aman, mudah/ leluasa bergerak dan cukup terlindung dari lalu lintas kendaraan bermotor.
- b. Menyenangkan, dengan rute-rute pendek dan jelas, serta bebas hambatan dan kelambatan waktu yang diakibatkan kepadatan pejalan kaki.
- c. Mudah dilakukan ke segala arah, tanpa kesulitan, hambatan dan gangguan yang disebabkan ruang yang sempit, permukaan lantai naik turun dan sebagainya.
- d. Pada tempat-tempat tertentu diberikan elemen yang dapat menimbulkan daya tarik seperti elemen estetika, lampu penerangan jalan, lansekap/ taman, dll.

Ashihara (1983) menyatakan bahwa bagi pejalan kaki, jarak kurang lebih 300 meter merupakan jarak yang mudah dicapai, sedangkan pada jarak lebih 450 meter masih menyenangkan.

Sasongko (1998) menjelaskan bahwa untuk perancangan trotoar, ketinggian trotoar yang dibutuhkan adalah mampu memberikan ruang pembatas antara pejalan kaki dan untuk kendaraan, yakni sekitar 15 – 20 cm. Pada tempat persilangan dimana trotoar juga akan dilalui kendaraan yang akan masuk persil misalnya, maka harus dibentuk sudut kelerengan yang memotong trotoar antara 5-8%, juga untuk pengguna kursi roda. Untuk memberi kenyamanan bagi pejalan kaki juga diperlukan kelengkapan trotoar, sekaligus merupakan kelengkapan jalan (street furniture), yang memperhatikan tipe, ukuran, skala, lokasi dan material.

Denny Zulkaidi, anggota Kelompok Keahlian Perencanaan dan Perancangan Kota Institut Teknologi Bandung (ITB) memaparkan, berdasarkan standar pada Keputusan Dirjenhubdar SK.43/AJ 007/DRJD/97 Tentang Perekayasaan Fasilitas Pejalan Kaki di Wilayah Kota, lebar trotoar minimum di perumahan adalah 1,5 meter. Untuk perkantoran, industri, sekolah, terminal, bus stop, dan pertokoan lebarnya mencapai 2 meter. Berdasarkan keputusan itu, tinggi trotoar adalah 15-25 sentimeter dengan kemiringan melintang hanya 2 hingga 4 persen. Sementara itu, standar lain menurut Dirjen Bina Marga, ada rumus yang dihitung berdasarkan volume pejalan kaki. Ringkasnya, lebar minimum trotoar, haruslah 2 meter.

METODOLOGI PENELITIAN

Jenis metoda yang dilaksanakan adalah dengan Studi Kasus (Surakhmad,1998), Sebagai kasus penelitian lapangan adalah sepanjang trotoar di jalur pusat kota. Kajian keberadaan Trotoar pada koridor jalan pusat

kota ini akan mengkaji keberadaan trotoar dari 2 (dua) kota besar di Indonesia yaitu sepanjang koridor jalan Basuki Rahmad Surabaya dan H Rasuna Said Jakarta.

Observasi dilakukan terhadap trotoar yang ada, kemudian dilakukan pembahasan. pembahasan meliputi keberadaan Fisik Trotoar dengan menggunakan 4 parameter yaitu keamanan, kenyamanan, keleluasaan dan keindahan yang sesuai dengan teori Ulterman yaitu :

1. Aman, mudah/ leluasa bergerak dan cukup terlindung dari lalu lintas kendaraan bermotor. Yaitu ada perbedaan ketinggian atau pemisahan dengan jalan kendaraan bermotor
2. Menyenangkan, dengan rute-rute pendek dan jelas, serta bebas hambatan dan kelambatan waktu yang diakibatkan kepadatan pejalan kaki. Dalam hal ini tidak ada elemen pengganggu di trotoar misalnya adanya parkir, PKL, trotoar rusak, pohon, dsb
3. Mudah dilakukan ke segala arah, tanpa kesulitan, hambatan dan gangguan yang disebabkan ruang yang sempit, permukaan lantai naik turun dan sebagainya. Kemudahan antara lain ditunjukkan dengan lebar trotoar minimal 2 meter
4. Pada tempat-tempat tertentu diberikan elemen yang dapat menimbulkan daya tarik seperti elemen estetika, lampu penerangan jalan, lansekap/ taman, dll.

Hasil Pembahasan tersebut menjadi dasar rekomendasi yang diberikan pada akhir tulisan

PEMBAHASAN

Keberadaan Trotoar Jalan Basuki Rahmat Surabaya

Jalan Basuki rahmat menghubungkan jalan Urip Sumoharjo dengan jalan Embong Malang. Jalan basuki Rahmat ini membujur selatan - utara. Penggunaan lahan sepanjang koridor ini adalah perdagangan, jasa dan fasilitas umum yaitu antara lain toko buku yang cukup besar, beberapa showroom mobil, kantor bank, hotel bintang lima dan juga terdapat kantor pemerintah (PDAM). Pada ujung koridor sebelah utara terdapat pusat perbelanjaan besar.



Gambar : Penggunaan lahan di jl. Basuki Rahmat. Gedung perkantoran (kiri), toko buku besar (tengah atas), Showroom mobil (tengah bawah), dan Restoran siap saji (kanan)

Keberadaan Trotoar sepanjang jalan Basuki rahmat jika ditinjau dari keamanan, kemudahan/ leluasa bergerak dan keterlindungan dari lalu lintas kendaraan bermotor cukup baik. Yaitu adanya perbedaan ketinggian atau pemisahan dengan jalan kendaraan bermotor. beda ketinggian dengan jalan adalah 20 cm sehingga memberi rasa keamanan dari gangguan kendaraan kepada pengguna. Ukuran tersebut telah memenuhi standar ukuran trotoar yaitu tinggi pemisah antara 15-25 cm. adanya pot tanaman \pm 60cm, semakin menambah rasa aman pengguna



Gambar : rasa keamanan karena beda ketinggian dengan jalan 20 cm dan pot yang memisahkan dengan kendaraan bermotor.

Suasana yang nyaman dan menyenangkan, dengan rute-rute pendek dan jelas, serta bebas hambatan karena tidak ada elemen pengganggu pada koridor ini belum dirasakan karena penempatan street furniture dan parkir yang mengurangi ruang trotoar. Street furniture tersebut berupa box telepon, halte dan parkir motor yang menempati trotoar



Gambar : keberadaan parkir dan street furniture yang mengganggu kenyamanan

Kemudahan berjalan dapat dilakukan ke segala arah pada trotoar ini karena Trotoar sepanjang jalan basuki Rahmat memiliki lebar 3-4 meter. Ukuran ini telah memenuhi standar ukuran trotoar dimana untuk daerah perkantoran dan pertokoan lebar minimal adalah 2 m.



Gambar : lebar trotoar di jalan Basuki Rahmat antara 3 – 4 m memberikan keleluasaan dan kemudahan berjalan

Pada tempat-tempat tertentu di sepanjang trotoar ini terdapat elemen yang dapat menimbulkan daya tarik, sehingga menimbulkan suasana yang menyenangkan sepanjang perjalanan. Elemen tersebut antara lain berupa pola-pola yang menarik berupa batu-batu kerikil yang ditata sehingga menambah estetika trotoar disana.



Gambar : pola material trotoar yang menarik untuk memberikan rasa senang

Selain itu terdapat Street furniture sepanjang trotoar berupa Lampu PJU, Tempat Sampah, pada trotoar yang juga menambah daya tarik trotoar



Gambar : keberadaan street furniture yang menambah nilai estetika

Keberadaan Trotoar Jalan H Rasuna Said Jakarta

Penggunaan lahan sepanjang koridor Jalan H Rasuna Said ini adalah bangunan untuk perdagangan, jasa dan fasilitas umum

Keberadaan Trotoar sepanjang Jalan H Rasuna Said jika ditinjau dari keamanan, kemudahan/ leluasa bergerak dan keterlindungan dari lalu lintas kendaraan bermotor cukup baik. Yaitu adanya perbedaan ketinggian atau pemisahan dengan jalan kendaraan bermotor. beda ketinggian dengan jalan adalah 20 cm sehingga memberi rasa keamanan dari gangguan kendaraan kepada pengguna. Ukuran tersebut telah memenuhi standar ukuran trotoar .



Gambar : rasa keamanan karena beda ketinggian dengan jalan 20 cm

Rasa nyaman pada trotoar di sepanjang koridor ini berkurang karena adanya beberapa hambatan yang mengganggu pejalan kaki yaitu antara lain adanya penurunan jalan pada pintu masuk gedung, halte yang berada pada trotoar sehingga mengurangi ruang trotoar, pepohonan, adanya bagian dari trotoar yang rusak serta adanya parkir



Gambar : kenyamanan pejalan kaki terganggu karena adanya jalan masuk gedung (kiri), hal tersebut mencoba diatasi dengan memberi tanda berupa halangan agar pejalan kaki berhati-hati (kanan)



Gambar : keberadaan halte, pepohonan dan parkir yang mengganggu kenyamanan

Ukuran Trotoar pada koridor ini sebenarnya telah memberi keleluasaan bergerak karena lebar yang cukup yaitu sebesar 2 meter. Tetapi ukuran tersebut berkurang karena penempatan antara lain pohon, kursi, dll



Gambar : Lebar Trotoar yang sebenarnya telah memenuhi standar menjadi berkurang karena adanya pepohonan, kursi, dll.

Pada tempat-tempat tertentu telah ada upaya untuk memberi elemen yang dapat menimbulkan daya tarik seperti lansekap/ taman, tempat duduk, pola pada paving, pot bunga, dll. Tetapi penempatan elemen-elemen tersebut yang tidak tepat malah mengganggu keleluasaan dan kenyamanan pengguna trotoar



Gambar : Penempatan elemen keindahan trotoar yang tidak tepat, malah mengganggu pengguna trotoar

HASIL PEMBAHASAN DAN REKOMENDASI

Keberadaan Trotoar pada pusat kota yang didominasi oleh kegiatan perkantoran, perdagangan dan jasa.

Keberadaan Trotoar sepanjang koridor jalan pusat kota jika ditinjau dari keamanan, kemudahan/ leluasa bergerak dan keterlindungan dari lalu lintas kendaraan bermotor cukup baik. Yaitu adanya perbedaan ketinggian atau pemisahan dengan jalan kendaraan bermotor. beda ketinggian dengan jalan adalah 20 cm sehingga memberi rasa keamanan dari gangguan kendaraan kepada pengguna. Ukuran tersebut telah

memenuhi standar ukuran trotoar yaitu tinggi pemisah antara 15-25 cm. Bahkan ada yang menggunakan pot tanaman yang mempertegas pemisahan pengguna trotoar dan jalan kendaraan.

Kenyamanan berjalan di trotoar mayoritas banyak mendapat gangguan. Pada kasus diatas ditemukan gangguan pada trotoar karena adanya elemen-elemen yang berada pada trotoar antara lain : dimanfaatkannya trotoar sebagai parkir motor, adanya halte bus, tempat sampah, pepohonan, kursi maupun trotoar yang rusak.

Lebar trotoar di kawasan penelitian telah memenuhi standar keamanan dan kenyamanan yaitu minimal 2 meter bagi kawasan perdagangan dan jasa. Bahkan adayang melebihi yaitu 3-4 meter. Keleluasaan bergerak ini tentunya membuat pdestrian semakin nyaman.

Upaya untuk menambah estetika/keindahan trotoar juga telah dilakukan yaitu dengan membuat pola-pola yang mearik pada permukaan trotoar, bentuk tempat sampah dan lampu yang menarik, serta pot-pot tanaman yang indah. Tetapi sayangnya penempatan yang tidak sesuai malah membuat trotoar menjadi sempit dan mengurangi ruang gerak pejalan kaki.

Dari Hasil pembahasan diatas dibuat rekomendasi keberadaan trotoar yang aman dan nyaman

- Pemisahan yang jelas antara pengguna trotoar dengan jalan kendaraan. Dapat dengan membuat trotoar lebih tinggi atau dengan memberi elemen pemisah (pot, pagar, dll)
- Membebaskan trotoar dari elemen yang mengganggu kenyamanan pengguna, misalnya melarang parkir motor di trotoar, penempatan halte yang tidak mengurangi lebar trotoar, memperbaiki trotoar yang rusak, dsb
- Lebar trotoar cukup besar terutama area yang cukup padat misalnya sekitar pusat perbelanjaan sehingga tidak berdesakan
- Memberi elemen estetika agar trotoar menarik dan tidak membosankan, misalnya dengan warna-warna yang menarik pada trotoar, pola jalan yang menarik, pot tanaman yang bagus, dsb
- memberi lebih banyak naungan/ pepohonan. Bisa berupa *arcade* bangunan atau pepohonan yang rindang
- Menambah Keamanan Pengguna Trotoar Material trotoar dari bahan yang tidak licin terutama saat hujan
- Penerangan yang cukup demi keamanan terutama saat malam hari.
- mempertimbangkan juga pengguna diffabel

DAFTAR PUSTAKA

1. Ashihara, Yoshinobu, 1983, *Exterior Design in Architecture*, diterjemahkan oleh S. Gunadi , *Merancang Ruang Luar*, PT Dian Surya, Surabaya.
2. Rubinstein, Harvey M, *A Guide to Site and Environmental Planning*, diterjemahkan oleh Gunadi, Sugeng, 1989, *Pedoman Perencanaan Tapak dan Lingkungan*, Utama Press, Surabaya.
3. <http://www.pikiran-rakyat.com/> , Pemkot Bandung Harus Konsisten, Selasa, 31 Maret 2009, Pikiran rakyat online
4. <http://id.wikipedia.org/wiki/Trotoar>
5. Setiadi, Amos, 2004, *Konsepsi Ruang Pejalan Kaki*, Jurnal Arsitektur Komposisi, FT Universitas Atma Jaya Yogyakarta, Vol.2 No 1, Yogyakarta , April 2004
6. Shirvani, Hamid, 1985, *Urban Design Process*, Van Nostrand Reinhold Company, New York
7. Surakhmad, Winarno, 1994, *Pengantar Penelitian Ilmiah*, Tarsito , Bandung.
8. Ulterman, Richard K, 1984, *Accomodating The Pedestrian Adapting Town and Neighborhood for Planning and Bicycling*, Van Nostrand Reinhold Company, New York.