

## **BAB III**

### **GAMBARAN WILAYAH STUDI**

Pada bab ini akan menjelaskan gambaran umum wilayah studi, gambaran umum Jalan Raden Intan, gambaran umum fasilitas jalur pejalan kaki yang berada di Jalan Raden Intan Kota Bandarlampung.

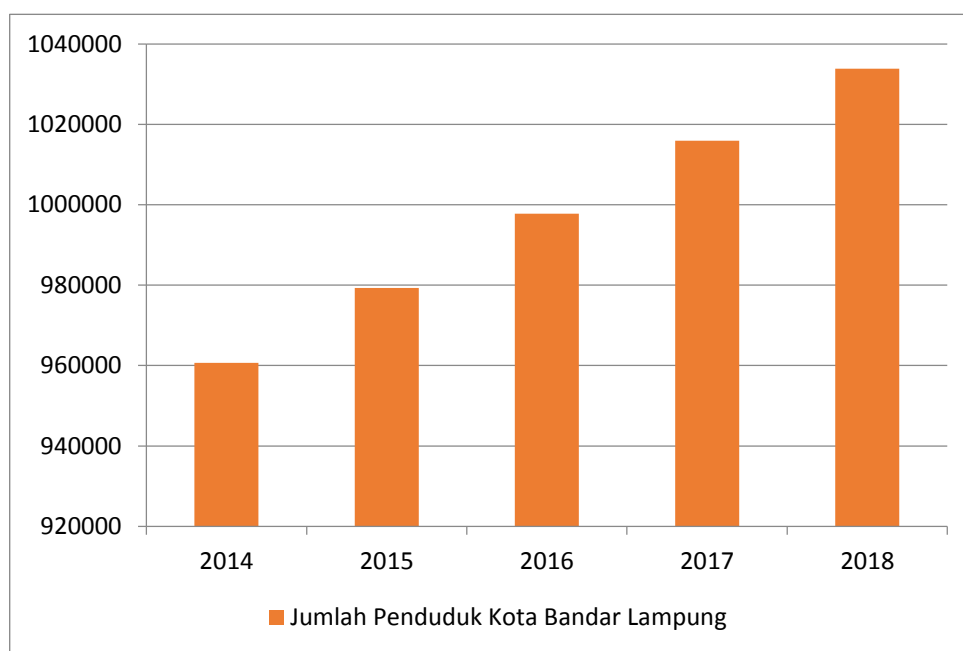
#### **3.1 Gambaran Umum Kota Bandarlampung**

Kota Bandarlampung merupakan Ibu Kota Provinsi Lampung yang memiliki luas wilayah daratan 197,22 Km<sup>2</sup>, dengan panjang garis pantai sepanjang 27,01 Km, dan luas perairan kurang lebih 39,82 Km<sup>2</sup> yang terdiri dari Pulau Kabur dan Pulau Pasaran. Secara geografi Kota Bandarlampung terletak pada 5°20' sampai dengan 5°30' Lintang Selatan dan 105°28' sampai dengan 105°37' Bujur Timur. Secara administratif Kota Bandarlampung berbatasan langsung dengan beberapa wilayah Kabupaten yang ada di Provinsi Lampung sebagai berikut:

- Kecamatan Natar (Kabupaten Lampung Selatan) di sebelah utara.
- Kecamatan Padang Cermin (Kabupaten Pesawaran) dan Katibung (Kabupaten Lampung Selatan) serta Teluk Lampung di sebelah selatan.
- Kecamatan Gedong Tataan dan Kecamatan Padang Cermin (Kabupaten Pesawaran) di sebelah barat.
- Kecamatan Tanjung Bintang (Kabupaten Lampung Selatan) di sebelah timur.



Kota Bandarlampung tahun 2018 memiliki jumlah penduduk berjumlah 1.033.803 jiwa yang artinya Kota Bandarlampung secara jumlah penduduk termasuk jenis kota metropolitan. Dengan jumlah penduduk dan luas wilayah yang ada, maka kepadatan Kota Bandarlampung adalah 5.242 jiwa/ km<sup>2</sup>. Kepadatan penduduk paling tinggi terdapat di Kecamatan Tanjung Karang Timur yakni 19.302 jiwa/ km<sup>2</sup>, sedangkan wilayah yang memiliki kepadatan yang paling rendah adalah Kecamatan Sukabumi 2.566 jiwa/ km<sup>2</sup>.



Sumber: Bandar Lampung Dalam Angka 2019

**GAMBAR 3. 2**  
**JUMLAH PENDUDUK KOTA BANDARLAMPUNG TAHUN 2014-2018**

Berdasarkan grafik diatas dapat dilihat bahwa selama lima tahun terakhir jumlah penduduk di Kota Bandarlampung terus mengalami peningkatan setiap tahunnya. Pada tahun 2014 jumlah penduduk Kota Bandarlampung hanya sebanyak 960.695 jiwa dengan jumlah penduduk laki-laki berjumlah 484.215 jiwa dan penduduk perempuan berjumlah 476.480 jiwa. Pada tahun 2018 jumlah penduduk Kota Bandarlampung meningkat menjadi 1.033.803 jiwa dengan jumlah penduduk laki-laki berjumlah 520.078 jiwa dan jumlah penduduk wanita berjumlah 513.725 jiwa.

Kota Bandar Lampung adalah wilayah yang memiliki keanekaragaman suku bangsanya. Sejak dimulainya program transmigrasi dari Pulau Jawa ke Pulau Sumatera khususnya ke provinsi Lampung, penduduk Kota Bandar Lampung terdiri dari berbagai suku bangsa. Keanekaragaman yang ada di Kota Bandar Lampung ini harus dipandang sebagai potensi atau kekuatan untuk membangun Kota Bandar Lampung, dalam arti Kota Bandar Lampung menjadi semakin mudah beradaptasi dan menerima pendatang baru, sehingga semakin terbuka juga untuk menerima pembangunan di wilayah Kota Bandar Lampung.

Kota Bandar Lampung memiliki bagian yang penting dalam jalur transportasi darat dan aktivitas pendistribusian logistik dari Pulau Jawa ke Pulau Sumatera ataupun sebaliknya. Kota Bandar Lampung juga berkontribusi dalam mendukung ekonomi nasional seperti memiliki Pelabuhan Panjang yang berfungsi sebagai kegiatan ekspor impor dan Pelabuhan Srengsem yang melayani distribusi batubara dari Pulau Sumatera ke Pulau Jawa. Pelabuhan Panjang saat ini telah diminati oleh berbagai pihak untuk dikembangkan sebagai pelabuhan yang melayani antar negara terutama dalam konteks Sumatera bagian selatan khususnya. Pelabuhan Panjang memiliki peranan penting sebagai pelabuhan ekspor bagi komoditi dan produk yang dihasilkan oleh Pulau Sumatera bagian selatan. Pilihan ini berdasarkan pertimbangan yang melihat posisi strategis Pelabuhan Panjang sebagai gerbang lintas dua kawasan ekonomi penting yaitu Sijori (Singapura-Johor-Riau) dan pusat pasar nasional Jakarta dan Jawa Barat bagian barat, terutama dalam mengisi kerja sama ekonomi regional IMS-GT.

Kota Bandar Lampung berpotensi untuk menjadi kota metropolitan dengan melihat potensi-potensi yang dimilikinya seperti pembangunan infrastruktur hingga sumber daya manusianya yang cukup banyak dan beragam. Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (Kemen PUPR) memetakan Kota Bandar Lampung dan Kota Metro sebagai kawasan yang berpotensi sebagai area metropolitan, terkhusus dalam cetak biru wilayah pengembangan strategis Merak-Bakauheni-Bandar Lampung-Palembang Tanjung Api-Api. Keunggulan dari kota metropolitan adalah menjadi pusat kegiatan pemerintahan, perdagangan dan jasa, industri, pariwisata serta pendidikan. Dengan potensi yang dimiliki tersebut Kota

Bandarlampung diharapkan mampu lebih unggul dan maju dibandingkan dengan kabupaten/kota lain yang ada di Provinsi Lampung.

Pembangunan jalur tol laut akan berperan dalam kemudahan akses jalur laut yang menghubungkan pulau Sumatera, pulau Jawa, dan pulau-pulau lainnya. Tol laut bakal memunculkan pusat-pusat pertumbuhan baru sebagai sebuah *multiplier effect* termasuk Kota Bandar Lampung. Kota Bandar Lampung sebagai salah satu pusat jaringan pergerakan nasional melengkapinya dengan pembangunan Pelabuhan Panjang yang diarahkan sebagai pelabuhan ekspor-impor dan antar-pulau. Kondisi fisik perairan pelabuhan memungkinkan pengembangan sebagai gerbang internasional.

Pembangunan jalur tol trans Sumatera, jaringan jalan arteri primer, dan jalur kereta api trans Sumatera yang terintegrasi dengan wilayah Kota Bandar Lampung akan sangat berperan dalam yang menghubungkan Pulau Sumatera dan Pulau Jawa, dan pulau-pulau lain melalui jalur darat. Jalan Tol Trans Sumatera dibangun di timur Kota Bandar Lampung ke arah Palembang sebagai kelanjutan jalur Jawa-Sumatera. Arteri primer sebagai bagian Trans Sumatera dilengkapi jalur Lintas Barat dan Lintas Timur ke Provinsi Bengkulu dan ke Sumatera Selatan.

Kota Bandar Lampung memiliki prospek yang kuat untuk berkembang menjadi Kota besar dalam skala regional, nasional, bahkan internasional. Potensi Kota Bandar Lampung yang mendukung antara lain adalah:

- 1) Lokasi geografis yang sangat strategis
- 2) Kedudukan yang dituju dalam kebijaksanaan tingkat nasional dan
- 3) Regional
- 4) Pemandangan alam yang indah yang dapat dimanfaatkan untuk
- 5) Menarik wisatawan
- 6) Keanekaragaman suku bangsa (*Multi Ethnic*), dan
- 7) Dukungan wilayah sekitarnya (*Hinterland*) yang menunjang
- 8) Pertumbuhan dan perkembangan Kota Bandar Lampung.

Dalam RTRW Kota Bandar Lampung 2010-2030 dijelaskan bahwa dengan potensi serta kecenderungan perkembangan yang ada, ditunjang dengan lokasi yang strategis, potensi alam, penduduk, dan potensi wilayah belakangnya, Kota

Bandarlampung terlihat menuju perkembangan yang prospektif. Dengan kedudukan potensi tersebut, Kota Bandarlampung dapat berperan sebagai pusat pertumbuhan bagi Sumatera bagian Selatan, serta pendukung Provinsi Lampung sebagai pusat produksi pertanian nasional. Sektor yang tengah difokuskan oleh Pemerintah Kota Bandarlampung adalah pariwisata, baik dalam rangka menunjang pembangunan pariwisata di Sumatera bagian Selatan maupun mendayagunakan potensi keindahan alam Kota Bandarlampung. Pengembangan obyek wisata pantai dan laut serta perbukitan dalam Kota Bandarlampung menciptakan daya tarik bagi wisatawan mancanegara maupun nusantara. Kelengkapan yang dapat dipersiapkan oleh Kota Bandarlampung adalah penyediaan prasarana dan jasa pariwisata seperti perhotelan, restoran, agen perjalanan, perbankan, dan infrastruktur pendukung lain.

Berbagai peluang perkembangan yang prospektif juga membawa prasyarat agar kehidupan Kota yang diharapkan dapat tercapai. Pertama adalah restrukturisasi trend perkembangan fisik dan kedua adalah penciptaan iklim yang kondusif bagi perkembangan Kota Bandarlampung. Selain prasarana dan sarana pendukung kegiatan ekonomi; penyiapan kebijaksanaan, peraturan, dan program pembangunan menuju pemantapan Kota Bandarlampung dalam memanfaatkan peluang ekonomi yang ada; dan perlu disiapkan pula sumber daya manusia yang menunjang.

### **3.2 Gambaran Umum Jalan Raden Intan**

Berdasarkan RTRW Kota Bandarlampung tahun 2011-2031 bahwa kawasan Stasiun Kereta Api Tanjung Karang akan melakukan pengembangan kawasan berbasis transit yaitu dengan menggunakan konsep *Transit Oriented Development* (TOD). Salah satu bentuk untuk menunjang penerapan pengembangan kawasan berbasis transit maka diperlukan perbaikan kualitas dan tingkat pelayanan jalur pejalan kaki di Jalan Raden Intan Kota Bandarlampung. Dalam melakukan perbaikan kualitas dan tingkat pelayanan jalur pejalan kaki Jalan Raden Intan saat ini masih terkendala oleh keterbatasan lahan dan juga kurangnya fasilitas peneduh. Seperti yang dijelaskan di dalam Perda Kota Bandarlampung No. 10 Tahun 2010 tentang RTRW tahun 2010 bahwa

Pemerintah Kota Bandarlampung akan memprioritaskan pembangunan jalur pejalan kaki pada jalan-jalan utama yang memiliki aktivitas tinggi, salah satunya adalah jalur pejalan kaki di Jalan Raden Intan.

Jalan Raden Intan sepenuhnya berfungsi sebagai jalan arteri sekunder, mobilitas di Jalan Raden Intan cenderung padat, hal ini disebabkan karena adanya bangkitan pergerakan dari aktivitas perdagangan dan jasa. Padatnya ruas Jalan Raden Intan dikarenakan kawasan ini merupakan pertemuan antara 5 ruas jalan lainnya, seperti Jalan Sibolga, Jalan Tanjung Pinang, Jalan Palembang, Jalan Pangkal Pinang dan Jalan Pemuda serta adanya tarikan pergerakan dari keberadaan dari Stasiun Kereta Api Tanjung Karang.

### 3.2.1 Kondisi Geometrik Jalan Raden Intan

Kondisi geometrik di Jalan Raden Intan Kota Bandarlampung yang disebabkan oleh pertemuan 5 ruas jalan antara Jalan Sibolga, Jalan Palembang, Jalan Pangkal Pinang, Jalan Tanjung Pinang dan Jalan Pemuda dapat dilihat pada Tabel III.1. dibawah ini:

**TABEL III. 1**  
**KONDISI GEOMETRIK JALAN RADEN INTAN**

Wilayah Studi	Data Ruas Jalan				Hambatan Samping
	Tipe Jalan	Kelas/Fungsi Jalan	Panjang Ruas Jalan (m)	Lebar Ruas (m)	
Jl.Raden Intan	4/1 UD	III A/ Arteri	1437.2	14	Sangat Tinggi

*Sumber: Dinas Pekerjaan Umum Kota Bandarlampung, 2011*

Jalan Raden Intan termasuk dalam tipe 4 lajur 1 arah tak terbagi (4/1 UD) dengan lebar jalur 14 m. Jalan Raden Intan merupakan jalan arteri sekunder, yaitu jalan yang melayani angkutan utama dengan ciri-ciri perjalanan jarak jauh kecepatan rata-rata tinggi, dengan peranan pelayanan jasa distribusi untuk masyarakat dalam kota dan jumlah jalan masuk dibatasi dan dengan persyaratan kecepatan paling rendah rata-rata 30km/jam. Lebar badan jalan minimal 8 m, lalu

lintas cepat pada jalan arteri sekunder tidak boleh terganggu oleh lalu lintas lambat dan akses langsung dibatasi minimal 250 m.



*Sumber: Peneliti, 2019*

### **GAMBAR 3. 3 KONDISI JALAN RADEN INTAN**

Klasifikasi jalan merupakan aspek penting yang pertama kali harus diidentifikasi sebelum melakukan perancangan jalan, karena kriteria desain suatu rencana jalan yang ditentukan dari standar desain ditentukan oleh klasifikasi jalan rencana. Menurut Manual Kapasitas Jalan Indonesia (MKJI) 1997, bahwa jaringan jalan merupakan segmen tanpa perkembangan pada sisi manapun, meskipun mungkin terdapat perkembangan permanen yang terjadi, seperti adanya restoran, pabrik, dan perumahan.



*Sumber: Pd T-18-2004-b, 2004*



**GAMBAR 3. 4**  
**PENGLASIFIKASIAN JALAN**

Berdasarkan kondisi eksisting di Jalan Raden Intan menjadi titik pergantian moda transportasi umum. Pada Jalan Raden Intan memiliki 3 titik transit transportasi umum yang terdiri dari titik transit kereta api Tanjung Karang, titik transit Halte Bus Trans Bandarlampung dan titik transit angkutan umum.



Sumber: Olahan Peneliti, 2020

**GAMBAR 3.5**  
**PETA TITIK TRANSIT TRANSPORTASI UMUM**

### **3.2.2 Jenis Kegiatan di Jalan Raden Intan**

Keberadaan Jalan Raden Intan yang berfungsi sebagai jalan arteri sekunder memicu perkembangan aktivitas kegiatan yang disertai dengan adanya perubahan guna lahan. Penggunaan lahan di sepanjang Jalan Raden Intan telah dipadati oleh bangunan-bangunan permanen. Sehingga tidak terdapat lagi lahan kosong yang dapat dijadikan untuk pelebaran jalan maupun pelebaran jalur pejalan kaki. Hal ini dapat mengakibatkan tingkat kemacetan yang tinggi apabila kapasitas jalan tidak dapat menampung jumlah kendaraan yang ada.

Kegiatan perdagangan dan jasa yang berada di sepanjang Jalan Raden Intan perlu dikendalikan perkembangannya karena dapat menyebabkan adanya permasalahan pada jalur pejalan kaki contohnya seperti parkir liar di atas jalur pejalan kaki. Parkir liar yang terjadi tidak hanya menghambat pergerakan di jalur pejalan kaki saja, tetapi juga menghambat jalur kendaraan karena parkir liar ini juga menggunakan badan jalan pada jalur kendaraan.



### 3.3 Gambaran Umum Jalur pejalan kaki di Jalan Raden Intan

Pada kondisi lapangan fasilitas jalur pejalan kaki di di Jalan Raden Intan di mulai dari pertemuan Jalan Kota Raja dengan Jalan Raden Intan hingga Bundaran Tugu Adipura mencakup kondisi fasilitas jalur pejalan kaki dan persoalan yang ada di jalur pejalan kaki.

#### 3.3.1 Kondisi Jalur pejalan kaki

Berdasarkan kondisi lapangan, keadaan fasilitas jalur pejalan kaki di Jalan Raden Intan Kota Bandarlampung masih banyak yang belum memenuhi kriteria fasilitas jalur pejalan kaki yang telah ditetapkan. Ada beberapa fasilitas yang diperuntukkan bagi pejalan kaki yaitu trotoar, jalur penyeberangan dan fasilitas pendukung lainnya untuk jalur pejalan kaki.



*Sumber: Observasi, 2020*

**GAMBAR 3. 7**  
**JALUR PEJALAN KAKI SEGMENT 1 BAGIAN KANAN**

Pada **Gambar 3.5** merupakan jalur pejalan kaki segmen 1 bagian kanan yang penggunaan lahannya didominasi oleh toko-toko. Jalur pejalan kakinya berada di teras toko-toko tersebut dengan lebar jalur pejalan kaki sebesar 0,5 meter dan pada jalur pejalan kaki di segmen 1 bagian kanan memiliki gangguan pedagang kaki lima.



Sumber: Observasi, 2020

**GAMBAR 3. 8**  
**JALUR PEJALAN KAKI SEGMENT 1 BAGIAN KIRI**

Pada **Gambar 3.6** merupakan jalur pejalan kaki segmen 1 bagian kiri yang penggunaannya didominasi oleh toko-toko dan Pusat Perbelanjaan Ramayana Robinson. Jalur pejalan kaki yang berada di depan toko-toko tersebut dengan lebar jalur pejalan kaki sebesar 2 meter namun dimanfaatkan sebagai tempat parkir kendaraan roda empat dan pada Pusat Perbelanjaan Ramayana Robinson tidak memiliki jalur pejalan kaki. Sehingga pejalan kaki menggunakan bahu jalan untuk sarana berjalan kaki.



Sumber: Observasi, 2020

**GAMBAR 3. 9**  
**JALUR PEJALAN KAKI SEGMENT 2 BAGIAN KANAN**

Pada **Gambar 3.7** merupakan jalur pejalan kaki segmen 2 bagian kanan yang penggunaannya didominasi oleh toko-toko dan terdapat Pusat

Perbelanjaan Simpbur Centre. Jalur pejalan kakinya berada di teras toko-toko tersebut dengan lebar jalur pejalan kaki sebesar 0,5 – 1 meter dan pada jalur pejalan kaki di segmen 2 bagian kanan memiliki gangguan tempat parkir kendaraan. Jalur pejalan kaki di segmen 2 bagian kanan tidak terdapat fasilitas pagar pembatas antara ruang jalur pejalan kaki dengan ruang jalur kendaraan serta tidak memiliki jalur pejalan kaki berkebutuhan khusus seperti tactile block yang merupakan salah satu fasilitas penting yang harus disediakan pada jalur pejalan kaki.



*Sumber: Observasi, 2020*

### **GAMBAR 3. 10** **JALUR PEJALAN KAKI SEGMENT 2 BAGIAN KIRI**

Pada **Gambar 3.8** merupakan jalur pejalan kaki segmen 2 bagian kiri yang penggunaan lahannya didominasi oleh toko-toko dan terdapat Rumah Sakit. Jalur pejalan kakinya berada di teras toko-toko tersebut dengan lebar jalur pejalan kaki sebesar 0,5 – 1 meter dan pada jalur pejalan kaki di segmen 2 bagian kiri memiliki gangguan tempat parkir kendaraan sesuai dengan **Gambar 3.8** bahwa jalur pejalan kaki dipenuhi oleh kendaraan yang sedang parkir. Jalur pejalan kaki di segmen 2 bagian kanan tidak terdapat fasilitas pagar pembatas antara ruang jalur pejalan kaki dengan ruang jalur kendaraan serta tidak memiliki jalur pejalan kaki berkebutuhan khusus seperti tactile block yang merupakan salah satu fasilitas penting yang harus disediakan pada jalur pejalan kaki.



*Sumber: Observasi, 2020*

**GAMBAR 3. 11**  
**JALUR PEJALAN KAKI SEGMENT 3 BAGIAN KANAN**

Pada **Gambar 3.9** merupakan jalur pejalan kaki segmen 3 bagian kanan yang penggunaan lahannya didominasi oleh toko-toko dan penjual jasa. Jalur pejalan kaki di segmen ini sudah disediakan dengan lebar jalur pejalan kaki sebesar 1,5 – 2,5 meter dan pada jalur pejalan kaki di segmen 3 bagian kanan memiliki sedikit gangguan pedagang kaki lima. Jalur pejalan kaki di segmen 3 bagian kanan tidak terdapat fasilitas pagar pembatas antara ruang jalur pejalan kaki dengan ruang jalur kendaraan serta tidak memiliki jalur pejalan kaki berkebutuhan khusus seperti tactile block yang merupakan salah satu fasilitas penting yang harus disediakan pada jalur pejalan kaki.



*Sumber: Observasi, 2020*

**GAMBAR 3. 12**  
**JALUR PEJALAN KAKI SEGMENT 3 BAGIAN KIRI**



Pada **Gambar 3.10** merupakan jalur pejalan kaki segmen 3 bagian kiri yang penggunaan lahannya didominasi oleh toko-toko dan penjual jasa. Jalur pejalan kaki di segmen ini sudah disediakan dengan lebar jalur pejalan kaki sebesar 1,5 – 2,5 meter dan pada jalur pejalan kaki di segmen 3 bagian kiri memiliki sedikit gangguan pedagang kaki lima. Jalur pejalan kaki di segmen 3 bagian kiri tidak terdapat fasilitas pagar pembatas antara ruang jalur pejalan kaki dengan ruang jalur kendaraan serta tidak memiliki jalur pejalan kaki berkebutuhan khusus seperti tactile block yang merupakan salah satu fasilitas penting yang harus disediakan pada jalur pejalan kaki.



*Sumber: Observasi, 2020*

**GAMBAR 3. 13**  
**JALUR PEJALAN KAKI SEGMENT 4 BAGIAN KANAN**

Pada **Gambar 3.11** merupakan jalur pejalan kaki segmen 4 bagian kanan yang penggunaan lahannya didominasi oleh toko-toko dan penyedia jasa. Jalur pejalan kaki di segmen ini sudah disediakan dengan lebar jalur pejalan kaki sebesar 1,5 – 2,5 meter dan pada jalur pejalan kaki di segmen 4 bagian kanan memiliki gangguan adanya pembangunan Gedung Grand Mercure. Jalur pejalan kaki di segmen 4 bagian kanan tidak terdapat fasilitas pagar pembatas antara ruang jalur pejalan kaki dengan ruang jalur kendaraan serta tidak memiliki jalur pejalan kaki berkebutuhan khusus seperti tactile block yang merupakan salah satu fasilitas penting yang harus disediakan pada jalur pejalan kaki.



*Sumber: Observasi, 2020*

**GAMBAR 3. 14**  
**JALUR PEJALAN KAKI SEGMENT 4 BAGIAN KIRI**

Pada **Gambar 3.12** merupakan jalur pejalan kaki segment 4 bagian kiri yang penggunaannya didominasi oleh toko-toko dan terdapat Pusat Perbelanjaan Plaza Lotus. Jalur pejalan kaki di segment ini sudah disediakan dengan lebar jalur pejalan kaki sebesar 1,5 – 2,5 meter. Jalur pejalan kaki di segment 4 bagian kiri tidak terdapat fasilitas pagar pembatas antara ruang jalur pejalan kaki dengan ruang jalur kendaraan serta tidak memiliki jalur pejalan kaki berkebutuhan khusus seperti tactile block yang merupakan salah satu fasilitas penting yang harus disediakan pada jalur pejalan kaki.



*Sumber: Observasi, 2020*

**GAMBAR 3. 15**  
**JALUR PEJALAN KAKI SEGMENT 5 BAGIAN KANAN**

Pada **Gambar 3.13** merupakan jalur pejalan kaki segmen 5 bagian kanan yang penggunaannya didominasi oleh toko-toko dan penyedia jasa. Jalur pejalan kaki di segmen ini sudah disediakan dengan lebar jalur pejalan kaki sebesar 1,5 – 2,5 meter. Jalur pejalan kaki di segmen 4 bagian kiri tidak terdapat fasilitas pagar pembatas antara ruang jalur pejalan kaki dengan ruang jalur kendaraan serta tidak memiliki jalur pejalan kaki berkebutuhan khusus seperti tactile block yang merupakan salah satu fasilitas penting yang harus disediakan pada jalur pejalan kaki.



*Sumber: Observasi, 2020*

**GAMBAR 3. 16**  
**JALUR PEJALAN KAKI SEGMENT 5 BAGIAN KIRI**

Pada **Gambar 3.14** merupakan jalur pejalan kaki segmen 5 bagian kiri yang penggunaannya didominasi oleh toko-toko dan penyedia jasa. Jalur pejalan kaki di segmen ini sudah disediakan dengan lebar jalur pejalan kaki sebesar 1,5 – 2,5 meter. Jalur pejalan kaki di segmen 4 bagian kiri tidak terdapat fasilitas pagar pembatas antara ruang jalur pejalan kaki dengan ruang jalur kendaraan serta tidak memiliki jalur pejalan kaki berkebutuhan khusus seperti tactile block yang merupakan salah satu fasilitas penting yang harus disediakan pada jalur pejalan kaki, dan juga pada segmen ini terdapat sebuah grafiti yang membuat segmen ini terlihat kurang bersih.

Salah satunya kondisi trotoar di Jalan Raden Intan saat ini masih belum memenuhi kriteria karena kondisi permukaan trotoar yang berada di persimpangan Jalan Raden Intan dengan Jalan Pemuda masih rusak dan digunakan sebagai tempat parkir kendaraan sehingga menghalangi orang untuk berjalan, lebar jalur pejalan kaki yang terlalu sempit sehingga tidak mencukupi kapasitas pejalan kaki dan juga kurang efektifnya trotoar karena adanya PKL (pedagang kaki lima) yang berjualan di jalur pejalan kaki, sehingga pejalan kaki terpaksa menggunakan bahu jalan dan badan jalan untuk berjalan yang menyebabkan keadaan yang tidak teratur baik bagi pejalan kaki maupun kendaraan bermotor.



*Sumber: Peneliti, 2019*

### **GAMBAR 3. 17** **KONDISI JALUR PEJALAN KAKI**

Pada **Gambar 3.15** menunjukkan bahwa jalur pejalan kaki masih belum memiliki pagar pembatas antara jalur pejalan kaki dengan ruang jalur kendaraan. Selain itu lebar jalur pejalan kaki masih belum sesuai dengan standar yang sudah ditentukan. Selain itu **Gambar 3.15** merupakan jalur pejalan kaki yang berada di Segmen 1 bagian kanan bahwa jalur pejalan kaki di segmen 1 bagian kanan masih digunakan sebagai tempat pedagang kaki lima dan parkir kendaraan bermotor.

### 3.3.2 Persoalan Fasilitas Jalur pejalan kaki

Jalur pejalan kaki diperuntukkan khusus untuk lalu lintas pejalan kaki tetapi kondisi di lapangannya jalur pejalan kaki tidak hanya untuk lalu lintas pejalan kaki namun juga dilalui oleh kendaraan bermotor, digunakan untuk parkir kendaraan, tempat berjualan pedagang kaki lima, tempat tiang papan reklame maupun penghambat jalur pejalan kaki lainnya. Akibatnya, kapasitas jalur pejalan kaki menurun mengakibatkan pejalan kaki menggunakan badan jalan dan bahu jalan untuk berjalan yang berarti penurunan tingkat keamanan bagi pejalan kaki dan gangguan bagi arus kendaraan bermotor. Kualitas jalur pejalan kaki ternyata tidak masih belum memenuhi kriteria karena permukaan jalur pejalan kaki banyak yang rusak dan menyebabkan jalur pejalan kaki berlubang, kekurangan lampu penerangan dan tidak adanya fasilitas peneduh.

### 3.3.3 Karakteristik Pengguna Jalan

Untuk mengetahui karakteristik pejalan kaki jalur pejalan kaki di Jalan Raden Intan maka perlu dilakukannya pengambilan identitas pejalan kaki seperti jenis kelamin, usia dan tujuan pergerakan. Karakteristik pengguna jalan ini juga berguna untuk mengetahui pejalan kaki merasa lebih aman berjalan ditrotoar walaupun banyak hambatan ataupun merasa tidak nyaman berjalan ditrotoar karena banyak hambatan. Dalam hal ini juga kita dapat mengetahui kriteria dan komponen fasilitas jalur pejalan kaki dari segi keselamatan, keamanan, kenyamanan dan daya tarik.

**TABEL III. 2**  
**KARAKTERISTIK PEJALAN KAKI**

No.	Karakteristik Pejalan Kaki		Persentase
1	Jenis Kelamin	Perempuan	57%
		Laki-laki	43%
2	Usia	12-25tahun	62%
		26-45tahun	35%
		46-65tahun	3%
3	Tujuan Perjalanan	Tempat Kerja	16%
		Olahraga	37%

		Berbelanja	44%
		Pulang ke Rumah	3%

Sumber: Hasil Kuesioner, 2020

Kinerja jalur pejalan kaki harus ditingkatkan lagi untuk memenuhi kebutuhan pengguna jalur pejalan kaki. Berdasarkan hasil kuesioner didapatkan bahwa pengguna jalur pejalan kaki didominasi oleh perempuan dengan persentase 57% tidak berbeda jauh dengan laki-laki dengan persentase 43%. Oleh sebab itu, perlu dilakukan peningkatan kinerja jalur pejalan kaki untuk menunjang keamanan dan keselamatan semua pejalan kaki, baik untuk pejalan kaki perempuan maupun pejalan kaki laki-laki.

Identifikasi karakteristik pejalan kaki berdasarkan usia dilakukan dengan 3 golongan *range* usia, yaitu golongan remaja dari usia 12-25 tahun, golongan dewasa dari usia 26-45 tahun, golongan lansia dari usia 46-65 tahun. Berdasarkan hasil survei lapangan, dapat diketahui bahwa pengguna jalur pejalan kaki didominasi oleh golongan remaja yaitu usia 12-25 tahun, karena keberadaan sarana pendidikan dan perdagangan dan jasa dapat menjadi salah satu alasan tingginya jumlah pejalan kaki yang berusia 12-25 tahun. Menurut Departemen Kesehatan menyebutkan bahwa usia produktif adalah antara usia 15-54 tahun karena peran faktor umur memberikan respon terhadap situasi yang potensial menimbulkan stress. Dalam penelitian ini responden paling dominan termasuk ke dalam kategori remaja dari usia 12-25 tahun sedangkan yang paling sedikit melakukan pergerakan adalah yang termasuk ke dalam kategori lansia usia lebih dari 55 tahun dengan jumlah 3 orang (3%), hal ini dikarenakan karena pada kategori usia tersebut sudah jarang sekali untuk melakukan perjalanan jauh dengan berjalan kaki dan juga kemampuan untuk beradaptasi menurun karena adanya penurunan fungsi organ tubuhnya (Roestam, 2003), pada kategori usia ini juga mempunyai kemampuan berjalan lebih lambat dari kategori usia lainnya.

Berdasarkan hasil survei lapangan yang dilakukan dapat diketahui bahwa tujuan perjalanan yang mendominasi yaitu berbelanja sebesar 44% hal ini dikarenakan guna lahan di sekitar jalur pejalan kaki yaitu sebagai perdagangan dan jasa. Tujuan tertinggi kedua yaitu berolahraga, hal ini dikarenakan pada hari

libur terdapat acara *Car Free Day* tepatnya di Bundaran Adipura yakni sebesar 37%.