

Analisis Perencanaan Proyek Terhadap Perbaikan Konektivitas dan Peningkatan Kenyamanan Pejalan Kaki di Kota Medan

Erli Dayinati¹, Esyha Nur Azizah², Anggi Emalia Putri³, Putri Kemala Dewi Lubis⁴,
Charles Fransiscus Ambarita⁵

Prodi Pendidikan Ekonomi Universitas Negeri Medan

Email: erlidayinatierli@gmail.com¹, esyhanurazizah450@gmail.com²,

Emaliaanggi@gmail.com³, putrikemala@unimed.ac.id⁴,

charlesambarita@unimed.ac.id⁵

ABSTRAK

Kota Medan memiliki pusat kota yang aktif dengan mayoritas bangunan bersifat komersial, menarik pengunjung untuk beraktivitas. Meskipun perumahan umumnya berada di luar pusat kota, pergerakan antara dalam dan luar pusat kota masih menggunakan kendaraan karena fasilitas pejalan kaki yang belum memadai. Pemerintah Kota Medan mulai memperbaiki trotoar sejak 2016 dengan mengadopsi rekomendasi desain INDII 2015, upaya ini diapresiasi sebagai langkah positif. Pembenahan trotoar menunjukkan perubahan signifikan, seperti peningkatan untuk penyandang disabilitas, penutupan drainase, dan penempatan utilitas yang sejajar. Meskipun trotoar belum nyaman di beberapa area, pemantauan terakhir menunjukkan kondisi baik. Trotoar yang dirancang secara kontinu meningkatkan kenyamanan pejalan kaki, mengurangi perbedaan elevasi di driveway dan meminimalkan hambatan bagi penyandang disabilitas.

Kata Kunci: Perencanaan, Perbaikan, Trotoar

PENDAHULUAN

Jalur pejalan kaki, atau yang lebih dikenal sebagai jalur pendestrian, merupakan area luar yang dimanfaatkan oleh penduduk kota dalam rutinitas harian mereka. Ruang publik ini memiliki peran penting bagi pejalan kaki, memungkinkan mereka berpindah dari satu

bangunan ke bangunan lainnya, dari bangunan ke area terbuka, atau sebaliknya, dan juga untuk berpindah dari satu lokasi ke lokasi lainnya di berbagai sudut kawasan ruang publik.

Peningkatan urbanisasi dan pertumbuhan penduduk di Kota Medan membawa dampak signifikan terhadap kebutuhan infrastruktur, termasuk fasilitas pejalan kaki. Fasilitas ini tidak hanya mempengaruhi mobilitas harian masyarakat, tetapi juga berdampak pada keamanan, kesehatan, dan kenyamanan warga kota. Oleh karena itu, pentingnya analisis Perencanaan Proyek Terhadap Perbaikan Konektivitas Dan Peningkatan Kenyamanan Pejalan Kaki Di Kota Medan dengan melihat sejauh mana perubahan yang terjadi dalam pembangunan jalan di kota Medan .

Rumusan masalah dari penulisan ini adalah mencakup analisis bagaimana ketersediaan fasilitas pejalan kaki yang memadai, bagaimana fasilitas penyeberangan pada persimpangan, bagaimana perbaikan fasilitas pejalan kaki.

Tujuan dari penulisan ini adalah untuk mengetahui tingkat ketersediaan fasilitas pejalan kaki, ketersediaan fasilitas penyeberangan pada persimpangan dan mengetahui desain perbaikan fasilitas pejalan kaki.

TINJAUAN PUSTAKA

Perencanaan Proyek

Perencanaan proyek, yang mencakup kegiatan spesifik seperti pembangunan jalan, pembangkit tenaga listrik, sekolah, rumah sakit, dan lain-lain, merupakan suatu proses perencanaan yang ditujukan untuk merinci rancangan pembangunan proyek atau kegiatan tertentu. Signifikansi dari perencanaan proyek ini menjadi nyata ketika nilai proyek mencapai tingkat yang berarti, mengharuskan penyusunan rencana yang sangat hati-hati, teliti, dan terperinci untuk menghindari potensi kesalahan dalam pelaksanaan proyek di masa mendatang. Salah satu metode yang digunakan dalam penyusunan dan evaluasi rencana proyek adalah Analisis Biaya dan Manfaat (Cost Benefit Analysis), yang melibatkan penilaian terhadap biaya dan manfaat yang timbul dari pelaksanaan dan pengelolaan proyek tersebut.

Pejalan Kaki

Menurut Pratama (2014), istilah "pejalan kaki" dalam konteks transportasi merujuk pada individu yang berpindah dengan berjalan kaki di berbagai lintasan, termasuk di tepi jalan, trotoar, jalur eksklusif pejalan kaki, atau saat melakukan penyeberangan jalan. Agar keamanan pejalan kaki di jalan raya terjamin, mereka diharuskan menggunakan bagian jalan yang telah ditentukan dan menyeberang di lokasi penyeberangan yang telah disediakan

khusus untuk mereka. Tantangan utama muncul karena terjadi konflik antara pejalan kaki dan kendaraan. Prioritas utama harus fokus pada penilaian ketersediaan fasilitas yang memadai untuk pejalan kaki dan memastikan bahwa fasilitas tersebut menerima perawatan yang memadai.

Trotoar merupakan bagian dari fasilitas pejalan kaki yang tidak terganggu (uninterrupted pedestrian facilities). Fasilitas ini mencakup jalur pejalan kaki yang terisolasi dari fasilitas kendaraan dan tidak terhambat oleh rintangan seperti persimpangan yang diatur atau tidak diatur oleh lampu lalu lintas. Tujuan utama trotoar adalah memberikan pelayanan terbaik kepada pejalan kaki dengan penekanan pada aspek-aspek keamanan dan kenyamanan.

Jalur Pejalan Kaki

Menurut Keputusan Direktur Jenderal Bina Marga Nomor 76/KPTS/Db/1999 yang dikeluarkan pada tanggal 20 Desember 1999, jalur pejalan kaki adalah area yang secara khusus ditetapkan untuk berjalan kaki. Jalur pejalan kaki dapat berupa trotoar, penyeberangan sebidang (seperti penyeberangan zebra atau penyeberangan pelikan), dan penyeberangan tak sebidang (seperti jembatan penyeberangan dan terowongan).

Perencanaan dan desain yang teliti untuk jalur pejalan kaki akan memberikan dukungan yang signifikan bagi penggunaannya, memastikan bahwa kegiatan dapat dilakukan dengan aman dan nyaman. Selain itu, jalur pejalan kaki memiliki peran sebagai tempat di mana individu dapat melakukan berbagai aktivitas, seperti berbelanja, berinteraksi, dan menjadi elemen yang khas dalam suatu lingkungan (Pratama, 2014).

METODE PENELITIAN

Jenis penelitian yang digunakan adalah studi literatur. Metode studi literatur melibatkan serangkaian kegiatan terkait dengan pengumpulan data dari berbagai sumber pustaka, membaca, mencatat informasi, dan mengelola materi penelitian (Zed, 2008:3).

Studi literatur merupakan aspek yang sangat penting dalam penelitian, khususnya dalam konteks penelitian akademik yang bertujuan untuk mengembangkan aspek teoritis dan manfaat praktis. Para peneliti melakukan studi literatur dengan tujuan utama untuk mencari dasar, membangun fondasi teoritis, merancang kerangka berpikir, dan merumuskan dugaan sementara yang dikenal sebagai hipotesis penelitian. Dengan melibatkan studi literatur, para peneliti dapat mengelompokkan, mengalokasikan, mengorganisir, dan menggunakan berbagai sumber pustaka yang relevan dalam bidangnya. Melalui langkah-langkah ini, para peneliti dapat memperoleh pemahaman yang lebih mendalam dan luas terkait dengan masalah yang akan diteliti.

Metode pengumpulan data yang diterapkan dalam penelitian ini adalah studi literatur atau tinjauan pustaka. Pendekatan tinjauan literatur digunakan untuk menghimpun sumber data yang relevan terkait dengan topik tertentu. Data yang dikumpulkan berkaitan dengan Analisis Perencanaan Proyek terhadap Peningkatan Konektivitas dan Kenyamanan Pejalan Kaki di Kota Medan, mencakup informasi tentang perkembangan fasilitas pejalan kaki, artikel jurnal, dan buku yang membahas fasilitas pejalan kaki serta fasilitas untuk penyandang disabilitas di Kota Medan.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Permasalahan Fasilitas Pejalan Kaki di Medan

-Ketidaksediaan fasilitas pejalan kaki yang memadai

Dalam kondisi yang ada saat ini, banyak fasilitas untuk pejalan kaki yang tidak memenuhi standar trotoar yang layak. Selain itu, trotoar sering kali terganggu oleh pohon-pohon yang menyebar secara luas, dimana sebagian besar area pejalanannya tertutup oleh akar dan batang pohon tersebut. Di beberapa jalur lainnya, masih terdapat drainase terbuka yang, jika ditutup, dapat berfungsi ganda sebagai ruang untuk pejalan kaki.

-Trotoar tidak menerus

Dalam kondisi saat ini, trotoar yang tidak terhubung secara kontinu dapat ditemukan di hampir setiap pintu masuk dan gang-gang kecil. Daerah-daerah ini umumnya didominasi oleh bangunan komersial dan perkantoran, menyebabkan adanya sejumlah besar pintu masuk bangunan dan gang-gang kecil yang menuju ke wilayah pertokoan. Pejalan kaki dihadapkan pada kesulitan karena mereka harus menavigasi jalan naik turun di pintu masuk dan harus tetap waspada terhadap keluar-masuknya kendaraan dari bangunan. Keadaan ini memberikan tantangan yang signifikan bagi pejalan kaki.

-Trotoar digunakan sebagai parkir kendaraan bermotor

Ketidalcukupan lahan parkir mengakibatkan pengunjung melakukan parkir di lokasi yang tidak teratur. Sebagian besar sepeda motor memilih untuk memarkirkan kendaraannya di trotoar yang berdekatan dengan bangunan yang menjadi tujuan mereka. Dampaknya, trotoar menjadi penuh dan tidak tersedia lagi untuk pejalan kaki. Akibatnya, pejalan kaki terpaksa mengalah dan berjalan di jalan bersama kendaraan bermotor lainnya.

-Ketidalcukupan fasilitas penyeberangan di persimpangan dan di tengah jalan yang memerlukan fasilitas penyeberangan (mid-block) menjadi perhatian.

Sebagai pusat kota, Pusat Kota Medan dianggap masih belum memadai dalam menyediakan fasilitas pejalan kaki yang aman dan nyaman. Selain itu, terlihat dari kurangnya jumlah

penyeberangan yang tersedia. Dampaknya, banyak orang yang memilih menyeberang dengan cara yang kurang teratur di tengah keramaian kendaraan bermotor.

-Trotoar yang tidak nyaman bagi pejalan kaki

Konsep Desain Perbaikan Fasilitas Pejalan Kaki

Perancangan fasilitas pejalan kaki seharusnya dilakukan secara optimal dengan mempertimbangkan:

- Keamanan.

Jalur pejalan kaki dan fasilitas penyeberangan sebaiknya direncanakan dan dibangun sedemikian rupa agar bebas dari hambatan, dilindungi, dan dapat mengurangi potensi konflik dengan kendaraan bermotor yang dapat membahayakan keselamatan pejalan kaki.

- Aksesibilitas.

Penerapan prinsip-prinsip desain universal yang memperhitungkan kemudahan mobilitas pada penggunaan trotoar. Desain ini bertujuan untuk memberikan kemudahan bagi semua kelompok masyarakat, termasuk mereka yang berusia lanjut dan individu dengan disabilitas.

- Kualitas dan Kepuasan Pengguna.

Selain harus memberikan kenyamanan bagi pengguna, trotoar juga seharusnya menyediakan fasilitas yang memudahkan masyarakat dengan kebutuhan khusus seperti penyandang disabilitas, ibu hamil, dan warga lanjut usia. Idealnya, trotoar memenuhi standar ukuran, yaitu 1,5 – 2 meter (sesuai dengan Keputusan Direktur Jenderal Bina Marga No.76/KPTS/Db/1999), dan tidak memiliki hambatan. Disarankan pula agar trotoar dilengkapi dengan ubin pemandu untuk membantu pejalan kaki yang memiliki kebutuhan khusus.

- Fasilitas Muka Bangunan yang Aktif.

Pada setiap trotoar, sebaiknya terdapat muka bangunan yang aktif. Muka bangunan yang aktif didefinisikan sebagai bagian bangunan yang berhadapan langsung dengan jalur pejalan kaki dan memungkinkan pandangan masuk ke dalam bangunan. Keaktifan muka bangunan ini dapat diidentifikasi melalui keberadaan jendela, dinding kaca transparan, dan area terbuka yang dapat diakses oleh umum, menciptakan interaksi tidak langsung antara aktivitas di dalam bangunan dengan pejalan kaki. Hal ini dapat meningkatkan daya tarik bagi pejalan kaki.

-Peneduh dan tempat berteduh

Di setiap trotoar, disarankan adanya fasilitas peneduh dan tempat berteduh agar pejalan kaki dapat terlindungi dari cuaca yang panas maupun hujan selama berjalan.

-Fungsional dan ekonomis

Trotoar, peneduh, dan semua komponennya seharusnya direncanakan untuk mendapatkan manfaat maksimal dengan mempertimbangkan efisiensi biaya pembangunan dan penggunaan material yang tahan lama dengan biaya perawatan yang rendah.

-Radius belok persimpangan

Radius belok yang kecil pada persimpangan memberikan keuntungan bagi pejalan kaki dengan mengurangi kecepatan kendaraan bermotor dan mempersingkat jarak lintasan pejalan kaki dari satu sisi ke sisi lain.

-Fasilitas penyeberangan jalan

Fasilitas penyeberangan perlu memberikan tingkat keamanan dan kenyamanan yang memadai bagi pengguna, bahkan ketika berada di jalan yang padat.

-Menghubungkan antar lokasi menarik yang ramai dikunjungi (konektivitas).

Estimasi Anggaran Biaya

Dari informasi biaya perbaikan yang terdapat dalam tabel, terlihat bahwa pemulihan jalan di Pusat Kota Medan membutuhkan dana sekitar 94 miliar rupiah, belum termasuk biaya penataan ulang pemasangan utilitas.

Tabel 7. 1 Tabel estimasi biaya perbaikan fasilitas pejalan kaki (kabel utilitas tidak ditanam)

No	Komponen	Unit	Volume	Harga/Unit	Total
1	Trotoar				
	Sidewalk Brick (5cm)	m2	61222.5	700.000	42.855.750.000
	C20 Cement Concrete (15cm)	m2	61222.5	150.000	9.183.375.000
	Graded Broken Stone (10cm)	m2	61222.5	50.000	3.061.125.000
2	Penutupan drainase untuk trotoar				
	Pemasangan pipa gorong-gorong, saluran beton, dan penutupan drainase	m3	21850.2	1.500.000	32.775.300.000
3	Pengecatan marka				
	Marka jalan (putih)	m2	6176.8	100.000	617.676.000
	Marka yellow box (kuning)	m2	1327.3	100.000	132.732.000
	Marka arah lalu lintas	unit	224	300.000	67.200.000
	Marka zebra cross	m2	2035.5	100.000	203.550.000
4	Marka on street parking	m2	9205.1	100.000	920.509.091
	Penggantian dan penanaman kembali pohon				
	Pohon	unit	1.478	500.000	739.247.176
	Rumput/bunga untuk penghijauan	m2	33817.7	100.000	3.381.770.000
					93.938.234.267

Note: Rincian biaya belum termasuk perapihan letak utilitas

Sumber: Laporan Desain Perbaikan Konektivitas dan Peningkatan Kenyamanan Pejalan Kaki di Pusat Kota Medan

Perbaikan Fasilitas Penyeberangan

Menurut laporan perancangan untuk meningkatkan konektivitas dan kenyamanan pejalan kaki di Pusat Kota Medan, disarankan agar menggunakan fasilitas penyeberangan mid-block crossing. Mid-block crossing merupakan fasilitas penyeberangan di permukaan jalan yang diberi tanda khusus pada marka jalan. Biasanya, fasilitas ini ditempatkan di segmen jalan yang sering digunakan oleh pejalan kaki. Untuk segmen jalan dengan kurang dari 3 lajur, pulau penyeberangan tidak diperlukan. Namun, pada segmen jalan dengan lebih dari 3 lajur, pertimbangan penempatan pulau penyeberangan perlu diperhitungkan demi keselamatan pejalan kaki. Penggunaan Jembatan Penyeberangan Orang (JPO) tidak

direkomendasikan di Pusat Kota Medan karena lebar jalan yang relatif sempit, berkisar antara 10 hingga 30 meter, dan pembangunan jembatan akan mengakibatkan biaya yang tinggi. Selain itu, dari perspektif aksesibilitas, penyeberangan pada satu tingkat dengan jalan lebih mudah diakses oleh pejalan kaki.

Berbagai jenis mid-block crossing melibatkan:

-Penyeberangan di permukaan jalan (At-grade crossing)

Fasilitas Jembatan Penyeberangan Orang (JPO) tidak dianggap sebagai solusi yang efektif untuk memberikan prioritas kepada pejalan kaki. Sebaliknya, disarankan agar fasilitas penyeberangan pejalan kaki berada di permukaan jalan atau dilengkapi dengan zebra cross, menunjukkan bahwa pejalan kaki memiliki prioritas. Prioritas ini dapat diwujudkan dengan memudahkan pejalan kaki sehingga tidak perlu menggunakan tangga. Untuk meningkatkan keamanan, langkah-langkah seperti pemasangan signage untuk membatasi kecepatan kendaraan, penggunaan penyeberangan pelican, dan penambahan pulau penyeberangan dapat diterapkan sesuai kebutuhan. Penyeberangan di permukaan jalan juga dapat dirancang untuk tetap memberikan keamanan bagi pejalan kaki pada malam hari. Jenis penyeberangan ini dianggap lebih mudah diakses dan dapat memenuhi kebutuhan orang difabel, seperti mereka yang menggunakan kursi roda atau orang lanjut usia. Lokasi penempatan penyeberangan di permukaan jalan dapat disesuaikan dengan pola aktivitas pejalan kaki yang ada.



-Raised crossing

Raised crossing adalah fasilitas penyeberangan yang ditinggikan sehingga memiliki elevasi setara dengan trotoar tetapi lebih tinggi daripada permukaan jalan. Pada umumnya, raised crossing dilengkapi dengan marka berwarna terang untuk memberikan peringatan terkait perbedaan ketinggian tersebut. Fasilitas penyeberangan ini sering ditempatkan di jalan lokal dan jalan yang memberikan prioritas kepada pejalan kaki, terutama di daerah dengan lebar jalan yang terbatas dan banyak pejalan kaki, seperti di area komersial, lingkungan sekolah, dan fasilitas publik lainnya yang seringkali ramai. Tujuannya adalah untuk mendorong pengemudi kendaraan bermotor agar lebih berhati-hati dan mengurangi kecepatan

karena harus melintasi perbedaan ketinggian dari raised crossing, sehingga meningkatkan keamanan bagi pejalan kaki yang sedang menyeberang.

-Pulau penyeberangan (pedestrian refuge island)

Pulau penyeberangan adalah suatu konstruksi di tengah jalan yang berfungsi sebagai tempat bagi pejalan kaki untuk berhenti sementara. Pulau penyeberangan tidak hanya ditempatkan di jalan yang lebar dengan lebih dari dua lajur, tetapi juga sering ditempatkan di ujung persimpangan. Tujuan utamanya adalah membantu pejalan kaki yang perlu menyeberang jarak yang cukup jauh dalam waktu lampu lalu lintas yang singkat. Dengan adanya pulau penyeberangan, pejalan kaki dapat berhenti sejenak di sana ketika lampu pejalan kaki berwarna merah.

-Penyeberangan pelikan

Penyeberangan pelikan merupakan penyeberangan yang dilengkapi dengan lampu lalu lintas.

Perbaikan persimpangan

Diperlukan peningkatan pada persimpangan untuk mengurangi jarak penyeberangan pejalan kaki. Semakin singkat jarak penyeberangan di suatu ruas jalan, semakin meningkatkan tingkat keamanan dan kenyamanan bagi pejalan kaki saat menyeberang. Secara umum, perbaikan persimpangan dapat dilakukan melalui beberapa metode, yakni:

-Mengakuisisi area yang tidak dimanfaatkan untuk dialokasikan sebagai ruang bagi pejalan kaki adalah suatu tindakan yang umumnya dihadapi dalam desain persimpangan di berbagai kota di Indonesia. Dalam kebanyakan kasus, desain persimpangan cenderung memiliki radius belok yang besar, mengindikasikan adanya banyak ruang yang disediakan untuk kendaraan bermotor, meskipun pada kenyataannya ruang tersebut tidak sepenuhnya dimanfaatkan oleh kendaraan. Area yang tidak digunakan tersebut dapat diklaim sebagai zona pejalan kaki.

-Pemendekan penyeberangan bagi pejalan kaki

Dengan memanfaatkan ruang yang tidak dimanfaatkan oleh kendaraan bermotor, panjang penyeberangan pejalan kaki dapat diperpendek, memungkinkan pejalan kaki untuk menyeberang jalan dengan lebih langsung dan cepat. Secara umum, usaha untuk menyempitkan persimpangan dengan cara memperlebar trotoar dan membatasi radius belok memerlukan investasi yang signifikan.

-Mengecilkan radius belok memiliki fungsi tambahan sebagai metode traffic calming.

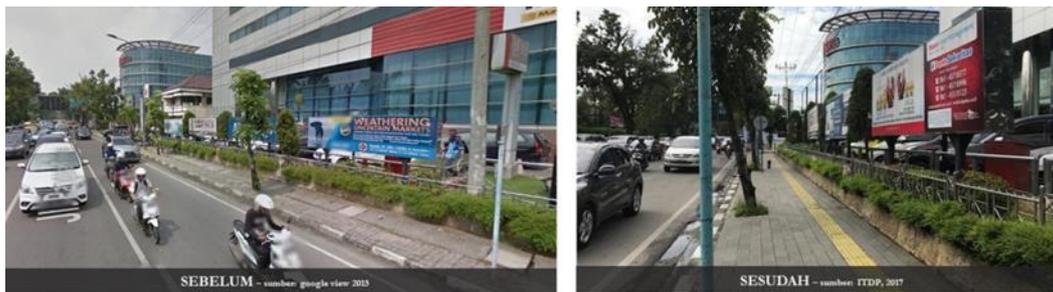
-Memberikan fase khusus untuk penyeberangan pejalan kaki, dan melarang kendaraan untuk belok kiri saat lampu merah.

Mengizinkan kendaraan bermotor untuk berbelok kiri saat lampu merah dapat mengurangi hak pejalan kaki untuk menyeberang. Oleh karena itu, pada setiap persimpangan yang

dilengkapi dengan lampu pengatur lalu lintas, sangat penting untuk memasukkan fase sinyal khusus yang memberikan prioritas kepada pejalan kaki yang akan menyeberang. Pada persimpangan yang luas, sebaiknya dipertimbangkan pembangunan pulau penyeberangan di tengah-tengah persimpangan. Pulau penyeberangan ini berfungsi sebagai tempat tunggu bagi pejalan kaki ketika fase pejalan kaki berhenti, dan juga sebagai tempat bagi pejalan kaki untuk menilai kondisi lajur berikutnya setelah menyeberangi beberapa lajur jalan.

Beberapa Bentuk GoodPractice Pejalan Kaki Di Kota Medan

-Ruang untuk penempatan utilitas yang sejajar dan peletakkan ubin pembantu penyandang disabilitas

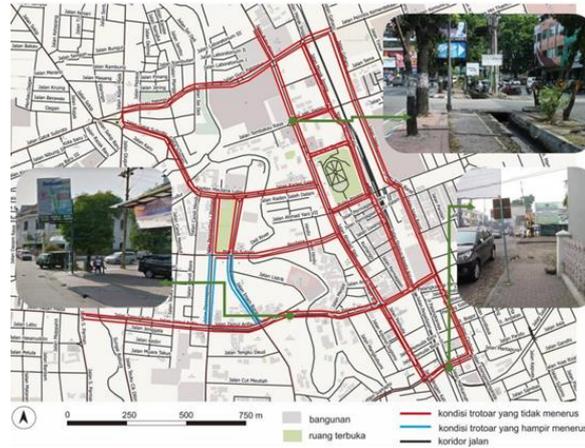


Gambar 2. 2 Foto sebelum dan sesudah perbaikan dengan desain *safety road* dari INDII (lokasi: Jalan Imam Bonjol, Medan)

Perbaikan yang telah dilakukan pada trotoar menggambarkan beberapa perubahan yang signifikan. Terlihat adanya penggunaan ubin pemandu berkelanjutan untuk penyandang disabilitas, penggunaan paving block untuk menutup drainase, dan penempatan utilitas sejajar sepanjang trotoar. Perbaikan ini memberikan keuntungan besar bagi pejalan kaki. Ubin pemandu yang berkelanjutan memberikan bantuan yang besar bagi penyandang disabilitas untuk berjalan dengan aman dan sesuai arah di trotoar. Sementara itu, penempatan utilitas dan tanaman yang sejajar di sepanjang trotoar memberikan manfaat bagi pejalan kaki dengan menghindari hambatan di jalur mereka. Namun, di koridor jalan yang trotoarnya belum diperbaiki, masih terdapat banyak utilitas dan tanaman yang berdiri di tengah-tengah trotoar atau bahkan menutupi seluruh permukaan trotoar.

-Trotoar tidak menerus

Trotoar didesain secara berkesinambungan untuk menjamin kenyamanan bagi pejalan kaki. Desain ini mengeliminasi kebutuhan untuk naik-turun mengatasi perbedaan elevasi di setiap driveway dan jalan masuk gang-gang kecil, serta mengurangi kekhawatiran terhadap kendaraan yang melintas karena kecepatan mobil akan berkurang saat melewati trotoar yang memiliki elevasi yang berbeda dengan ruang jalan kendaraan bermotor.



Koridor jalan ini didominasi oleh bangunan komersial dan perkantoran, menyebabkan adanya banyak driveway ke bangunan dan gang-gang kecil yang menuju area pertokoan. Pejalan kaki diharuskan untuk melewati elevasi driveway yang berbeda-beda dan harus selalu waspada terhadap kendaraan yang keluar-masuk dari bangunan. Hal ini membuat pergerakan pejalan kaki menjadi sulit. Sejak tahun 2016, beberapa segmen di Jl. Diponegoro dan Jl. Imam Bonjol telah memiliki trotoar yang berkelanjutan, meskipun elevasi trotoar pada driveway tidak selalu sejajar 100%, namun ketinggian elevasi antara jalan dan driveway sudah berbeda.

-Trotoar tidak nyaman bagi pejalan kaki

Gambar 2. 10 Kondisi trotoar di Pusat Kota Medan



Berdasarkan informasi yang dapat dilihat dari gambar tahun 2015, terjadi peningkatan elevasi pada beberapa driveway, menyebabkan trotoar menjadi lebih kontinu, meskipun tinggi elevasinya masih bervariasi. Paving blok yang digunakan pada saat itu memiliki kualitas yang kurang baik, dan beberapa pohon masih ditempatkan di tengah trotoar, menyebabkan hambatan bagi pejalan kaki, meskipun secara umum kondisi trotoar masih memadai. Pada tanggal 11 April 2023, Kepala Dinas SDABMBK melakukan pemeriksaan terhadap kondisi trotoar di sekitar Lapangan Benteng, mulai dari Jalan Pengadilan, Jalan Maulana Lubis, hingga simpang Jalan Kejaksaan/Jalan Diponegoro. Saat ini, kondisi trotoar tersebut masih tetap dalam keadaan baik.



Kondisi pada tahun 2023

Terlihat pada gambar yang disajikan bahwa pada tahun 2022-2023 saat ini kondisi trotoar dalam keadaan baik.

Analisis Manfaat

Analisis manfaat perencanaan pembangunan proyek "Perbaikan Konektivitas dan Peningkatan Kenyamanan Pejalan Kaki di Kota Medan" terhadap perekonomian dapat dibagi menjadi beberapa aspek yang mencakup aspek sosial, ekonomi, dan lingkungan. Berikut adalah beberapa analisis manfaat yang dapat diidentifikasi:

1. Peningkatan Aksesibilitas

Pembangunan proyek ini dapat meningkatkan aksesibilitas antara berbagai area di Kota Medan. Konektivitas yang lebih baik akan memudahkan pergerakan penduduk dan barang, yang pada gilirannya dapat meningkatkan produktivitas ekonomi.

2. Stimulasi Perekonomian Lokal

Dengan meningkatnya aksesibilitas, peluang bisnis baru dapat muncul di sepanjang jalur proyek. Ini mencakup toko, restoran, dan layanan lainnya yang dapat menghasilkan pendapatan tambahan bagi pengusaha setempat, sekaligus menciptakan lapangan kerja.

3. Peningkatan Nilai Properti

Peningkatan konektivitas dan kenyamanan pejalan kaki dapat meningkatkan daya tarik daerah di Kota Medan. Sebagai hasilnya, nilai properti di daerah tersebut kemungkinan akan meningkat, memberikan keuntungan finansial bagi pemilik properti dan mendorong investasi di wilayah tersebut.

4.Promosi Pariwisata Lokal

Peningkatan fasilitas pejalan kaki dapat membuat Kota Medan lebih ramah wisatawan.Ini dapat meningkatkan jumlah pengunjung, yang pada gilirannya memberikan dorongan positif terhadap industri pariwisata lokal dan memberikan pendapatan tambahan bagi masyarakat.

5.Penurunan Emisi Gas Rumah Kaca

Jika proyek ini dirancang dengan mempertimbangkan penggunaan transportasi berkelanjutan dan ramah lingkungan, dapat terjadi penurunan emisi gas rumah kaca. Ini akan memberikan manfaat positif terhadap lingkungan dan kesehatan masyarakat serta mengurangi dampak perubahan iklim.

6.Peningkatan Kesejahteraan Masyarakat

Dengan adanya fasilitas pejalan kaki yang lebih baik, masyarakat akan lebih mungkin untuk berjalan kaki, bersepeda, atau menggunakan transportasi umum. Hal ini dapat meningkatkan kesehatan dan kesejahteraan masyarakat, mengurangi biaya kesehatan dan meningkatkan produktivitas kerja.

7Peningkatan Citra Kota

Proyek ini dapat meningkatkan citra Kota Medan sebagai kota yang modern, berkelanjutan, dan peduli terhadap kenyamanan warganya. Citra yang baik dapat membantu menarik investasi dan mendukung pertumbuhan ekonomi jangka panjang.

PENUTUP

Pusat Kota Medan memiliki bangunan yang berfungsi aktif, menarik pengunjung untuk beraktivitas di dalamnya, terutama di sektor komersial dan perkantoran. Meskipun mayoritas perumahan berada di luar pusat kota, pergerakan antara dalam dan luar pusat kota masih sering menggunakan kendaraan, karena fasilitas pejalan kaki yang belum memadai, termasuk trotoar yang tidak selalu tersedia secara konsisten dan sering digunakan untuk parkir kendaraan.

Pemerintah Kota Medan telah memulai upaya pembenahan fasilitas pejalan kaki sejak tahun 2016, terutama dengan adopsi rekomendasi desain INDII tahun 2015 yang berfokus pada keselamatan jalan. Meskipun belum mencakup seluruh koridor jalan di Pusat Kota Medan, upaya ini dapat diapresiasi sebagai langkah positif untuk mendukung aktivitas warga.Pembenahan trotoar di beberapa segmen menunjukkan perubahan signifikan, termasuk penggunaan ubin pemandu untuk penyandang disabilitas, penutupan drainase dengan pavingblock, dan penempatan utilitas yang sejajar sepanjang trotoar.Dan juga memiliki dampak yang positif.

REKOMENDASI

1. Perluasan Perbaikan Trotoar. Pemerintah Kota Medan dapat memperluas program perbaikan trotoar ke seluruh koridor jalan di pusat kota untuk menciptakan lingkungan yang lebih ramah pejalan kaki.
2. Pemberdayaan Pejalan Kaki. Mengedukasi masyarakat untuk lebih menggunakan fasilitas pejalan kaki dan mematuhi peraturan lalu lintas demi keselamatan bersama.
3. Monitoring dan Evaluasi Rutin. Pemerintah setempat perlu melakukan pemantauan dan evaluasi rutin terhadap kondisi fasilitas pejalan kaki untuk memastikan keberlanjutan dan peningkatan kualitasnya.

DAFTAR PUSTAKA

- Harsono, S. (2020). Persepsi Pejalan Kaki Terhadap Kenyamanan Jalur Pejalan Kaki Dipusat Kota. *Jurnal Ruang Luar dan Dalam*, 1(1), 88-102.
- Hidayat, N. (2006). Analisis Tingkat Pelayanan Fasilitas Pejalan Kaki. *Jurnal Transportasi*, 6(2).
- Sjafrizal. (2014). *Perencanaan Pembangunan Daerah Era Otonomi*. Jakarta: RAJAGRAFINDO PERSADA.
- Limpong, R., Sendow, T. K., & Jansen, F. (2015). Pemodelan fasilitas arus pejalan kaki (trotoar). *Jurnal Sipil Statik*, 3(3), 131107.
- Nasution, A. A. (2019). Analisis Karakteristik Dan Aktivitas Pedestrian Pada Jalan Balai Kota (Lapangan Merdeka Medan) (Doctoral dissertation).
- Tanan, Natalia. (2019). *Fasilitas Pejalan Kaki*. Bandung : Kementerian Pekerjaan Umum
- ITDP. (2017). Perbaikan Konektivitas Dan Peningkatan Kenyamanan Pejalan Kaki Di Pusat Kota Medan. Institute for Transportation & Development Policy. Diakses pada 15 November 2023 dari <https://itdp-indonesia.org/wp-content/uploads/2020/03/Laporan-Perbaikan-Fasilitas-Pejalan-Kaki-Medan-v-3.0.pdf>