

ANALISIS KONDISI EKSISTING FASILITAS PEJALAN KAKI DI JALAN KAMBOJA KECAMATAN DENPASAR UTARA

Ni Ketut Sri Astati Sukawati, Cokorda Putra Wirasutama, Dichtermon Ina Dangga Loma

*Program Studi Teknik Sipil Fakultas Teknik Universitas Mahasaraswati Denpasar
Email: sriastatisukawati@unmas.ac.id*

ABSTRAK: Jalan Kamboja merupakan salah satu kawasan dengan jumlah pejalan kaki yang padat terletak di Desa Dangin Puri Kangin, Kecamatan Denpasar Utara. Selain jumlah pejalan kakinya yang padat, kondisi totoar yang ada juga terlihat kurang baik. Kondisi inilah yang menjadi salah satu penyebab terganggunya keselamatan para pengguna trotoar. Tujuan penulisan ini dilakukan untuk mengetahui kondisi fasilitas trotoar yang mempengaruhi tingkat keselamatan pejalan kaki. Selain itu juga, dilakukan survei terhadap penyimpangan kondisi trotoar dan penyimpangan kerusakan permukaan trotoar dan hambatan samping yang nanti semuanya akan dianalisis untuk mencari persentase penyimpangannya. Adapun metode yang digunakan dalam pengumpulan data yaitu dengan cara survei audit kondisi trotoar dan fasilitas pendukungnya yang nantinya akan dianalisis dengan acuan pedoman Spesifikasi Trotoar, SK SNI S-03-1990-1. Setelah selesai dianalisis maka diperoleh persentase penyimpangan kondisi terhadap Spesifikasi Trotoar SK SNI S -03 -1990 -1 yaitu sebesar 10% (sangat baik) di sebelah kanan dan 5% (sangat baik) di sebelah kiri untuk penyimpangan luas trotoar, 10% (sangat baik) di sebelah kanan dan 5% (sangat baik) di sebelah kiri untuk penyimpangan lebar trotoar, 12% (sangat baik) di sebelah kanan dan 8% (sangat baik) di sebelah kiri untuk penyimpangan tinggi trotoar, 100% (sangat kurang) di sebelah kanan dan 50% (cukup) di sebelah kiri untuk penyimpangan kebebasan samping, 67% (kurang) di sebelah kanan dan 67% (kurang) di sebelah kiri untuk penyimpangan kebebasan jalur lalu lintas, 3,13% (sangat baik) di sebelah kanan dan 3,66% (sangat baik) di sebelah kiri untuk penyimpangan kerusakan permukaan trotoar, 36% (baik) di sebelah kanan dan 30,85% (baik) di sebelah kiri untuk penyimpangan kerusakan jalur disabilitas, dan 0,48% (sangat baik) di sebelah kanan dan 0,20% (sangat baik) di sebelah kiri untuk penyimpangan hambatan samping.

Kata kunci: *Trotoar, Keselamatan, Pejalan Kaki, Audit, Penyimpangan*

ABSTRACT: *Jalan Kamboja is one of the areas with a dense number of pedestrians located in Dangin Puri Kangin Village, North Denpasar District. In addition to the dense number of pedestrians, the condition of the existing sidewalks also looks not good. This condition is one of the causes of disruption to the safety of pedestrians. The purpose of this paper is to determine the condition of the sidewalk facilities that affect the level of pedestrian safety. In addition, a survey was carried out on deviations in pavement conditions and deviations from damage to the pavement surface and side barriers, all of which will later be analyzed to find the percentage of deviations. The method used in data collection is by way of an audit survey of the condition of the pavement and its supporting facilities which will later be analyzed with reference to the Sidewalk Specifications guideline, SK SNI S-03-1990-1. After completion of the analysis, the percentage deviation of conditions against the Specification for Sidewalks SK SNI S -03 -1990 -1 is 10% (very good) on the right and 5% (very good) on the left for pavement area deviations, 10% (very good)) on the right and 5% (very good) on the left for pavement width deviations, 12% (very good) on the right and 8% (very good) on the left for pavement height deviations, 100% (very poor) on the right and 50 % (enough) on the left for sideways freedom deviation, 67% (less) on the right and 67% (less) on the left for traffic lane freedom deviation, 3.13% (very good) on the right and 3.66% (very good) on the left for deviations from pavement surface damage, 36% (good) on the right and 30.85% (good) on the left for deviations from disability lane damage, and 0.48% (very good) on the right and 0, 20% (very good) on the left for deviation h side barrier.*

Keywords: *Sidewalk, Safety, Pedestrian, Audit, Deviation*

PENDAHULUAN

Konsep transportasi didasarkan pada adanya perjalanan (trip) antara asal (origin) dan tujuan (destination). Perjalanan adalah pergerakan orang dan barang antara dua tempat kegiatan yang terpisah untuk melakukan kegiatan perorangan atau kelompok dalam masyarakat. Perjalanan dilakukan melalui suatu lintasan tertentu yang menghubungkan asal dan tujuan, menggunakan alat angkut atau kendaraan dengan kecepatan tertentu, sehingga perjalanan adalah proses perpindahan dari satu tempat ke tempat lainnya. Menurut Salim (2000), pengertian transportasi adalah kegiatan pemindahan barang (muatan) dan penumpang dari suatu tempat ke tempat lain.

Berjalan kaki merupakan suatu kegiatan transportasi yang paling mendasar karena hampir semua aktivitas diawali dan diakhiri dengan berjalan kaki. Pejalan kaki adalah istilah dalam transportasi yang digunakan untuk menjelaskan orang yang berjalan di lintasan pejalan kaki baik dipinggir jalan, trotoar, lintasan khusus bagi pejalan kaki ataupun menyeberang jalan. Untuk melindungi pejalan kaki dalam ber lalu lintas, pejalan kaki wajib berjalan pada bagian pinggir jalan dan menyeberang pada tempat penyeberangan yang telah disediakan bagi pejalan kaki. Fasilitas yang biasa disediakan untuk pejalan kaki dan penyeberangan jalan antara lain : trotoar, jembatan penyeberangan, *zebra crossing*, dll.

Pada beberapa kota besar di Indonesia, minimnya ketersediaan fasilitas untuk pejalan kaki akibat terjadinya konflik dengan kepentingan lain masih dirasakan saat ini, salah satunya adalah penggunaan trotoar. Trotoar merupakan jalur pedestrian yang umumnya sejajar dengan jalan dan lebih tinggi dari permukaan perkerasan jalan untuk menjamin keamanan pejalan kaki yang bersangkutan. Kondisi fasilitas trotoar yang tidak sesuai dengan standar yang berlaku juga akan menjadi faktor yang akan mempengaruhi keselamatan dari pengguna trotoar itu sendiri.

Kota Denpasar merupakan salah satu daerah dengan jumlah penduduk yang padat, dikarenakan sebagian besar pusat pemerintahan, pendidikan, pertokoan, dll., terletak di kota ini, sehingga berdampak pada jumlah pejalan kakinya. Jalan Kamboja merupakan salah satu kawasan dengan jumlah pejalan kaki yang padat yang terletak di Desa Dangin Puri Kangin, Kecamatan Denpasar Utara. Selain jumlah pejalan kakinya yang padat, kondisi totoar yang ada juga terlihat kurang baik. Kondisi inilah yang menjadi salah satu penyebab terganggunya keselamatan para pengguna trotoar. Oleh karena itu, suatu penelitian perlu dilakukan untuk mengetahui kondisi fasilitas trotoar yang mempengaruhi tingkat keselamatan pejalan kaki di Jalan Kamboja, Kecamatan Denpasar Utara.

STANDAR TROTOAR

1. Penempatan Trotoar

Trotoar hendaknya ditempatkan pada sisi luar bahu jalan atau sisi luar jalur lalu lintas. Trotoar hendaknya dibuat sejajar dengan jalan, akan tetapi trotoar dapat tidak sejajar dengan jalan bila keadaan topografi atau keadaan setempat yang tidak memungkinkan. Trotoar sedapat mungkin ditempatkan pada sisi dalam saluran drainase terbuka atau di atas saluran drainase yang telah ditutup dengan plat beton yang memenuhi syarat. Trotoar yang ditempatkan pada perhentian bus harus ditempatkan berdampingan/sejajar dengan jalur bus. Trotoar dapat ditempatkan di depan atau belakang halte.

2. Dimensi Trotoar

Kebutuhan lebar trotoar dihitung berdasarkan volume pejalan kaki rencana (V). Volume pejalan kaki rencana (V) adalah volume rata-rata per menit pada interval puncak. V dihitung berdasarkan survey perhitungan pejalan kaki yang dilakukan setiap interval 15 menit selama jam sibuk dalam satu hari untuk 2 (Dua) arah. Lebar Trotoar dapat dihitung dengan menggunakan persamaan sebagai berikut :

$$W = \frac{V}{35} + N$$

Dimana :

W= Lebar trotoar (m)

V = Volume pejalan kaki rencana/dua arah (orang/meter/menit)

N = Lebar tambahan sesuai dengan keadaan setempat (m)

Nilai N ditentukan dalam Tabel 1 berikut:

Tabel 1. Nilai N

N (meter)	Keadaan
1,5	Jalan di daerah pasar
1,0	Jalan di daerah perbelanjaan bukan pasar
0,5	Jalan di daerah lain

Sumber : *Spesifikasi Trotoar SK SNI S-03-1990-1*

Tabel 2. Lebar Trotoar sesuai penggunaan lahan disekitarnya

Penggunaan Lahan di sekitarnya	Lebar minimum mutlak, c (m)
• Perumahan	1,20
• Sekolah	1,50
• Pertokoan Dan Pusat-Pusat Perbelanjaan	2,00
• Terminal Dan Pemberhentian Bis/Angkot	1,50
• Pusat-Pusat Perkantoran	2,00
• Pusat-Pusat Hiburan	2,00
• Pusat-Pusat Kegiatan Sosial	1,50
• Daerah Industri	2,00
• Jembatan Dan Terowongan	1,20

Sumber : Spesifikasi Trotoar SK SNI S-03-1990-1

3. Struktur dan Kemiringan Trotoar

Untuk dapat memberikan pelayanan yang optimal kepada pejalan kaki maka trotoar harus diperkeras, diberi pembatas (dapat berupa kereb atau batas penghalang) dan diberi elevasi lebih tinggi dari permukaan perkerasan jalan. Perkerasan trotoar dapat dibuat dengan blok beton, beton, perkerasan aspal, atau plesteran. Permukaan trotoar harus rata dan mempunyai kemiringan sebagai berikut (Sumber: Spesifikasi Trotoar SK SNI S-03-1990-1) yaitu : Kemiringan memanjang trotoar idealnya tidak melebihi 7% dan sediakan landasan datar setiap jarak 9,00 m dengan minimal 1,20 m dan Kemiringan melintang trotoar yang direkomendasikan adalah 2% sampai dengan 4% untuk kepentingan penyaluran air permukaan.

PEJALAN KAKI

Pejalan kaki adalah orang yang melakukan aktifitas berjalan kaki dan merupakan salah satu unsur pengguna jalan. (Keputusan Direktur Jendral Perhubungan Darat : SK.43/AJ 007/DRJD/97). Pejalan kaki harus berjalan pada bagian jalan yang diperuntukan bagi pejalan kaki, atau pada bagian pejalan kaki, atau pada bagian jalan yang paling kiri apabila tidak terdapat bagian jalan yang diperuntukan bagi pejalan kaki.

METODE PENELITIAN

Metode yang digunakan dalam penulisan ini adalah metode deskripsi kuantitatif. Metode deskripsi yang merupakan metode memecahkan suatu masalah yang ada dengan cara mengumpulkan data, kemudian disusun, diolah, lalu dianalisis sehingga diperoleh hasil akhir. Metode analisis deskripsi dengan pendekatan kuantitatif yaitu pendekatan yang memungkinkan dilakukan pencatatan dan analisis data penelitian secara eksak lalu melakukan perhitungan data tersebut. Setelah dilakukan analisis maka selanjutnya akan ditarik kesimpulan yang akan disajikan dalam bentuk deskripsi yang menggambarkan hasil dari penelitian. Waktu yang direncanakan dalam melaksanakan survei ke lokasi yang sudah ditentukan yaitu selama 2 hari. Instrumen penelitian adalah alat-alat yang digunakan dalam melaksanakan penelitian. Pada penelitian ini instrumen penelitiannya yaitu buku Catatan, Pulpen, Meteran, Camera, Flashdisk, Laptop, Form Survei.

Teknik pengumpulan data dalam penelitian ini dilakukan dengan survei langsung ke lapangan yang bertujuan untuk memperoleh data yang diperlukan seperti: Data audit kondisi trotoar dicari dengan cara melaksanakan survei langsung ke lokasi, selanjutnya dilakukan audit atau pemeriksaan terhadap dimensi, dan fasilitas pendukung dari trotoar tersebut yang selanjutnya akan di sesuaikan dengan standar yang digunakan. Data dokumentasi dicari dengan cara melaksanakan survei langsung ke lokasi, selanjutnya dicari data dokumentasi yang diperlukan sebagai data pendukung agar penelitian ini menjadi lebih *valid*. Data yang telah diperoleh perlu disusun terlebih dahulu sebelum diolah lebih lanjut. Pada tahap ini juga dilakukan proses penentuan skala penilaian dan penaksiran parameter dengan tujuan untuk mengetahui nilai kemungkinan yang terjadi. Pengolahan data dilakukan dengan teknik analisis data deskriptif. Statistik deskriptif merupakan statistik yang digunakan untuk menganalisa data dengan cara mendeskripsikan atau menggambarkan data yang telah terkumpul

sebagaimana adanya tanpa bermaksud membuat kesimpulan yang berlaku untuk umum atau generalisasi (Sugiyono , 2014: 206). Data Kondisi trotoar yang sudah diperoleh dari hasil survei akan dianalisis dengan pedoman Spesifikasi Trotoar SK SNI S -03 -1990 -1, agar diketahui kesesuaian trotoar yang ada dengan standar yang berlaku.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Penelitian ini dilaksanakan di Jl. Kamboja, Kecamatan Denpasar Utara dengan panjang trotoar 537 m di sebelah kanan dan 493 m disebelah kiri. Panjang tersebut sudah termasuk pengurangan di beberapa titik yang ada persimpangan jalan. Kondisi trotoar dicari dengan cara audit kondisi fisik dan fasilitas pendukung lainnya dengan acuan pedoman Spesifikasi Trotoar SK SNI S -03 -1990 -1, dan diperoleh data hasil survei sebagai berikut :

Tabel 3. Kondisi Fisik Trotoar Sebelah Kiri

STASIUN			PANJANG (meter)	LEBAR		TINGGI		KEBEBASAN SAMPING		KEBEBASAN JALUR LALU LINTAS	
				Standar	Realisasi	Standar	Realisasi	Standar	Realisasi	Standar	Realisasi
				(meter)	(meter)	(meter)	(meter)	(meter)	(meter)	(meter)	(meter)
0+000	s/d	0+050	50	1,5	1,9	0,25	0,15	0,3	0,5	0,6	0,2
0+050	s/d	0+100	50	1,5	2,3	0,25	0,11	0,3	0,5	0,6	0,2
0+100	s/d	0+150	50	1,5	2,2	0,25	0,12	0,3	0,5	0,6	0,2
0+150	s/d	0+200	50	1,5	2,2	0,25	0,17	0,3	0,5	0,6	0,2
0+200	s/d	0+250	50	1,5	2,2	0,25	0,17	0,3	0,5	0,6	0,2
0+250	s/d	0+300	50	1,5	2,2	0,25	0,20	0,3	0,5	0,6	0,2
0+300	s/d	0+350	50	2	2,4	0,25	0,20	0,3	0,3	0,6	0,2
0+350	s/d	0+400	50	2	1,4	0,25	0,65	0,3	0	0,6	0,2
0+400	s/d	0+450	50	2	1,22	0,25	0,25	0,3	0	0,6	0,2
0+450	s/d	0+500	50	2	1,6	0,25	0,24	0,3	0	0,6	0,2
0+500	s/d	0+537	37	2	1,2	0,25	0,25	0,3	0	0,6	0,2
JUMLAH			537		1,9		0,23		0,3		0,2

Tabel 4. Kondisi Fisik Trotoar Sebelah Kanan

STASIUN			PANJANG (meter)	LEBAR		TINGGI		KEBEBASAN SAMPING		KEBEBASAN JALUR LALU LINTAS	
				Standar	Realisasi	Standar	Realisasi	Standar	Realisasi	Standar	Realisasi
				(meter)	(meter)	(meter)	(meter)	(meter)	(meter)	(meter)	(meter)
0+000	s/d	0+050	50	1,5	2,1	0,25	0,17	0,3	-	0,6	0,2
0+050	s/d	0+100	50	1,5	2,4	0,25	0,20	0,3	-	0,6	0,2
0+100	s/d	0+150	50	2	2,05	0,25	0,17	0,3	-	0,6	0,2
0+150	s/d	0+200	50	2	2,42	0,25	0,20	0,3	-	0,6	0,2
0+200	s/d	0+250	50	2	2	0,25	0,20	0,3	-	0,6	0,2
0+250	s/d	0+300	50	2	1,2	0,25	0,20	0,3	-	0,6	0,2
0+300	s/d	0+350	50	2	1,2	0,25	0,23	0,3	-	0,6	0,2
0+350	s/d	0+400	50	2	1,2	0,25	0,28	0,3	-	0,6	0,2
0+400	s/d	0+450	50	2	1,6	0,25	0,30	0,3	-	0,6	0,2
0+450	s/d	0+493	43	2	1,6	0,25	0,22	0,3	-	0,6	0,2
JUMLAH			493		1,8		0,22				0,2

Lebar Trotoar

Berdasarkan data hasil survei audit trotoar yaitu pada tabel 3 dan tabel 4 , menunjukkan :

- a. Lebar maksimum yang diperoleh yaitu 2,95 meter disebelah kiri dan 2,9 meter di sebelah kanan.
- b. Lebar minimum yang diperoleh yaitu 1,2 meter disebelah kiri dan kanan.
- c. Lebar rata-rata yaitu 1,9 di sebelah kiri dan 1,8 di sebelah kanan.

- d. Standar lebar minimum menurut Spesifikasi Trotoar SK SNI S -03 -1990 -1, dengan penggunaan lahan pertokoan dan pusat-pusat perbelanjaan yaitu 2 meter, sedangkan penggunaan lahan untuk sekolah yaitu 1,5 meter.

Jadi dapat disimpulkan bahwa lebar trotoar di sepanjang Jl. kamboja, Kecamatan Denpasar Utara tidak memenuhi standar/ pedoman Spesifikasi Trotoar SK SNI S -03 -1990 -1 untuk penggunaan lahan pertokoan dan pusat-pusat perbelanjaan. Sedangkan untuk penggunaan lahan sekolah, lebar trotoar di sepanjang Jl. kamboja, Kecamatan Denpasar Utara memenuhi standar/ pedoman Spesifikasi Trotoar SK SNI S -03 -1990 -1.

Tinggi Trotoar

Berdasarkan data hasil survei audit trotoar yaitu pada tabel 3 dan tabel 4 , menunjukkan :

- a. Tinggi maksimum yang diperoleh yaitu 1,50 m di sebelah kiri dan 0,3 m di sebelah kanan.
- b. Tinggi minimum yang diperoleh yaitu 0,08 meter disebelah kiri dan kanan.
- c. Standar tinggi minimum menurut Spesifikasi Trotoar SK SNI S -03 -1990 -1, yaitu 0,25 meter.

Jadi sesuai dengan data hasil survei tersebut diperoleh tinggi yang memenuhi standar/ pedoman Spesifikasi Trotoar SK SNI S -03 -1990 -1 yaitu sepanjang 187 meter disebelah kiri dan 143 meter disebelah kanan. Sedangkan tinggi yang tidak memenuhi yaitu sepanjang 350 meter disebelah kiri dan kanan.

Kebebasan Samping

Berdasarkan data hasil survei audit trotoar yaitu pada tabel 3 dan tabel 4 , menunjukkan bahwa kebebasan samping trotoar yang memenuhi standar/ pedoman Spesifikasi Trotoar SK SNI S -03 -1990 -1 yaitu hanya sepanjang 350 meter di sebelah kiri. Sedangkan di sebelah kanan menunjukkan bahwa tidak terdapat kebebasan samping yang memenuhi standar Spesifikasi Trotoar SK SNI S -03 -1990 -1, dikarenakan kondisi trotoar yang sangat mepet dengan bangunan pertokoan dan juga dengan jalan raya.

Kebebasan Jalur Lalu Lintas

Berdasarkan data hasil survei audit trotoar yaitu pada tabel 3 dan tabel 4 , menunjukkan :

- a. Kebebasan jalur lalu lintas yaitu 0,2 meter
- b. Kebebasan jalur lalulintas menurut Spesifikasi Trotoar SK SNI S -03 -1990 -1, yaitu 0,6 meter

Jadi menurut data hasil survei tersebut, kebebasan jalur lalulintas di sepanjang trotoar tersebut tidak memenuhi standar/ pedoman Spesifikasi Trotoar SK SNI S -03 -1990 -1 karena lebarnya < 0,6 meter.

Kelengkapan Trotoar

Adapun data audit kelengkapan trotoar yang diperoleh dari hasil survei yaitu disajikan dalam tabel berikut.

Tabel 5. Kelengkapan Trotoar

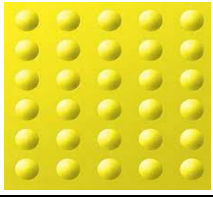

NO.	NAMA	ADA	TIDAK	JUMLAH
1	Jalur Penyebrangan (Zebra Cross)		√	
2	Lampu Penerangan	√		16
3	Halte Bus	√		2

Tabel 6. Rambu-rambu

NO.	Rambu	Nama	Ada	Tidak	Jumlah
1		Larangan masuk bagi pejalan kaki		√	
2		Peringatan banyak lalu lintas pejalan kaki		√	
3		Peringatan banyak lalu lintas pejalan kaki anak-anak	√		1
4		Peringatan banyak lalu lintas pejalan kaki menggunakan fasilitas penyebrangan		√	
5		Peringatan alat pemberi isyarat lalu lintas		√	
6		Peringatan lampu isyarat penyebrangan jalan		√	
7		Peringatan hati-hati		√	
8		Perintah menggunakan jalur khusus pejalan kaki		√	
9		Petunjuk lokasi fasilitas penyebrangan pejalan kaki		√	

Sesuai dengan data pada tabel 5 dan 6 menyatakan bahwa di sepanjang trotoar yang diteliti hanya terdapat 16 (enam belas) lampu penerangan dan 2 halte bus. Sedangkan untuk rambu- rambu pejalan kaki hanya terdapat 1 (satu) rambu Peringatan banyak lalu lintas pejalan kaki anak-anak.

Tabel 7. Penyandang Disabilitas Sebelah Kiri

NO.	Gambar	Nama	Ada	Tidak
1		Tekstur bulat ubin peringatan	√	
2		Tekstur garis ubin pengarah	√	

Tabel 8. Penyandang Disabilitas Sebelah Kanan

NO.	Gambar	Nama	Ada	Tidak
1		Tekstur bulat ubin peringatan	√	
2		Tekstur garis ubin pengarah	√	

Berdasarkan tabel 7 dan 8, permukaan trotoar di sepanjang Jl. Kamboja, Kecamatan Denpasar Utara, terdapat tekstur garis ubin pengarah dengan panjang 326,4 meter di sebelah kiri, 287,6 meter di sebelah kanan dan teksturbulat ubin peringatan dengan panjang 45 meter di sebelah kiri, 27 meter di sebelah kanan.

KESIMPULAN

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan dapat disimpulkan sebagai berikut:

Kondisi fisik trotoar di Jl. Kamboja, Kecamatan Denpasar Utara sebagian besar tidak memenuhi standar Spesifikasi Trotoar SK SNI S -03 -1990 -1 karena:

- Lebar trotoar rata-rata yang diperoleh yaitu 1,8 meter disebelah kanan dan 1,9 meter di sebelah kiri, sedangkan untuk lebar standarnya yaitu 2 meter. Jadi, untuk lebar trotoar tersebut tidak memenuhi standar Spesifikasi Trotoar SK SNI S -03 -1990 -1
- Tinggi rata-rata trotoar yang diperoleh yaitu 0,22 m di sebelah kanan, 0,23 di sebelah kiri. sedangkan tinggi standar trotoar yaitu 0,25 m. Jadi, untuk tinggi trotoar tersebut tidak memenuhi standar Spesifikasi Trotoar SK SNI S -03 -1990 -1
- Kebebasan samping hanya terdapat pada trotoar sebelah kiri dengan rata-rata yang diperoleh yaitu 0,3 m, dan trotoar sebelah kanan tidak terdapat kebebasan samping. Sedangkan untuk kebebasan samping standarnya yaitu 0,3 m di kedua sisi trotoar. Jadi, untuk kebebasan samping pada trotoar tersebut tidak memenuhi standar Spesifikasi Trotoar SK SNI S -03 -1990 -1
- Kebebasan jalur lalu lintas di sepanjang trotoar tersebut tidak memenuhi standar/ pedoman Spesifikasi Trotoar SK SNI S -03 -1990 -1 karena lebarnya < 0,6 meter, dan untuk ubin disabilitas hanya terdapat di sepanjang 314,6 m trotoar sebelah kanan, dan 371,4 m trotoar sebelah kiri.
- Untuk fasilitas pendukung lainnya di sepanjang trotoar yang diteliti hanya terdapat terdapat 16 (enam belas) lampu penerangan, 2 (dua) halte bus, dan rambu- rambu pejalan kaki hanya terdapat 1 (satu) rambu 'Peringatan banyak lalu lintas pejalan kaki anak-anak'. Sedangkan untuk jalur penyebrangan (*zebra cross*) tidak ada sama sekali.

DAFTAR PUSTAKA

- Abbas, Salim. 2000. *Manajemen Transportasi*. Cetakan Pertama. Edisi Ke Dua. Jakarta : Ghalia Indonesia.
- Direktorat Jendral Bina Marga., 1990. *Spesifikasi Trotoar SK SNI S-03-1990-1 Tentang Perencanaan Trotoar*. Jakarta: Direktur Jendral Bina Marga.
- Direktur Jenderal Perhubungan Darat, 1997. Nomor : SK.43/AJ 007/DRJD/97, *Perencanaan Jalur Pejalan Kaki*, Jakarta.