



## PENATAAN TROTOAR JLN. SISINGAMANGARAJA-JLN. PANGLIMA POLIM JAKARTA SELATAN DKI JAKARTA

**Retno Fitri Astuti, S.T, M.T<sup>1)</sup>**

Dosen Arsitektur UPB

**Feny Ida Pratiwi**

Mahasiswa Arsitektur UPB

Program Studi Arsitektur; Fakultas Teknik (FT); Universitas Pelita Bangsa  
[fenyidapратиwi@gmail.com](mailto:fenyidapратиwi@gmail.com)

### ABSTRAK

**Trotoar** adalah jalur pejalan kaki yang umumnya sejajar dengan jalan dan lebih tinggi dari permukaan perkerasan jalan untuk menjamin keamanan pejalan kaki yang bersangkutan trotoar adalah bagian dari jalan raya yang khusus disediakan untuk pejalan kaki yang terletak didaerah manfaat jalan, yang diberi lapisan permukaan dengan elevasi yang lebih tinggi dari permukaan perkerasan jalan, dan pada umumnya sejajar dengan jalur lalu lintas kendaraan..

**Kata Kunci:** Trotoar, Jalur, Elevasi

### ABSTRACT

*Sidewalks are pedestrian paths which are generally parallel to the road and higher than the surface of the pavement to ensure the safety of pedestrians concerned sidewalks are part of the road specifically provided for pedestrians located in the benefit area of the road, which is given a surface layer with a higher elevation. height from the surface of the pavement, and generally parallel to the traffic lane of the vehicle.*

**Keywords** Sidewalks, lanes, elevations

## PENDAHULUAN

Angka pertambahan jumlah kendaraan di Indonesia tiap tahun semakin meningkat. Hal ini menjadikan kondisi kota kian akrab dengan kemacetan terlebih di kota-kota besar. Sedangkan disisi lainnya, banyak juga masyarakat yang melakukan kegiatan dengan berjalan kaki di sepanjang jalan-jalan raya. Seperti misalnya akan menuju ke tempat kerja, sekolah, atau pun melakukan perjalanan menuju ke tempat pemberhentian transportasi umum. Dengan kondisi jalan raya yang penuh kendaraan bermotor, menjadikan lalu lintas semakin padat. Hal ini pun tentunya menjadikan lingkungan sekitar jalan tersebut menjadi area yang berbahaya bagi pejalan kaki. Maka tugas pemerintah menyediakan fasilitas umum bagi pejalan kaki dalam bentuk jalur khusus pejalan kaki yang bebas dari kegiatan kendaraan bermotor disebut dengan **trottoar**. Namun pada kenyataannya, hampir terus ditemukan masalah dalam pemanfaatan trottoar. Trottoar yang seharusnya menjadi “jalur khusus” bagi pejalan kaki, masih saja disalahgunakan oleh masyarakat yang tidak sangat bertanggung jawab. Sehingga tak jarang para pejalan kaki harus mengalah demi kepentingan oknum yang mengambil hak jalur pejalan kaki. Padahal hak-hak pejalan kaki secara jelas dinaungi oleh Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Yakni pada pasal 45 ayat (1), dimana pejalan kaki berhak atas ketersediaan fasilitas pendukung yang berupa trottoar, tempat penyeberangan, dan fasilitas lain. Terlebih fungsi trottoar pun ditegaskan kembali dalam pasal 34 ayat (4) Peraturan Pemerintah No. 34 Tahun 2006 tentang jalan yang berbunyi “Trottoar sebagaimana dimaksud pada ayat (3) hanya diperuntukkan bagi lalu lintas pejalan kaki”. Hal ini berarti, fungsi trottoar tidak boleh diselewengkan dengan cara dan bentuk apapun. Seperti dimiliki secara pribadi, dijadikan lahan parkir dan tempat berdagang,

dan lain sebagainya dengan alasan karena trottoar hanya memang diperuntukkan bagi pejalan kaki. Untuk mewujudkan kondisi lalu lintas yang kondusif, yang nyaman dan aman bagi seluruh pengguna jalan dalam hal ini khusus bagi pejalan kaki. Tentu saja selain dengan upaya pemerintah menyediakan fasilitas seperti trottoar yang sesuai standar, diperlukan juga kesadaran diri dari masing-masing individu manusia mengenai pemanfaatan trottoar. Selain itu, pemerintah juga perlu melakukan sosialisasi yang bisa mengedukasi masyarakat mengenai pentingnya fungsi sebuah trottoar untuk para pejalan kaki berdasarkan hukum yang berlaku di Republik Indonesia.

## TINJAUAN PUSTAKA

Pejalan kaki merupakan salah satu pengguna jalan yang memiliki hak dalam penggunaan jalan. Oleh sebab itu, fasilitas bagi pejalan kaki perlu disediakan guna memberikan pelayanan yang optimal bagi pejalan kaki. Menurut Departemen Pekerjaan Umum (1999), jalur pejalan kaki merupakan lintasan yang diperuntukkan untuk berjalan kaki yang bertujuan untuk memberikan pelayanan kepada pejalan kaki. Jalur pejalan kaki dapat berupa trottoar, penyeberangan sebidang (penyeberangan zebra dan penyeberangan pelican), dan penyeberangan tidak sebidang. Menurut Danisworo (1991), jalur pejalan kaki merupakan jalur yang dibuat terpisah dari jalur kendaraan umum, biasanya terletak bersebelahan atau berdekatan dengan jalur kendaraan. Menurut Carr, Stephen, et. All (1992) jalur pejalan kaki merupakan bagian dari kota, dimana orang bergerak dengan kaki, biasanya disepanjang sisi jalan yang direncanakan atau terbentuk dengan sendirinya yang menghubungkan satu tempat dengan tempat lainnya.

Menurut Undang-Undang No.26 Tahun 2007 tentang Penataan Ruang pemerintah Mo. 43 tahun 1993 tentang Prasarana dan lalu lintas, ada beberapa jenis ruang untuk pejalan kaki, antara lain :

1. Ruang pejalan kaki disisi jalan

- (sidewalk) : Merupakan bagian dari sistem jalur pejalan kaki dari tepi jalan raya hingga tepi terluar lahan milik bangunan.
- Ruang Pejalan Kaki di Sisi Air (Promenade): Ruang pejalan kaki yang pada salah satu sisinya berbatasan dengan badan air.
  - Ruang Pejalan Kaki di Kawasan komersial/Perkantoran (Arcade) : Ruang pejalan kaki yang berdampingan dengan bangunan pada salah satu atau kedua sisinya.
  - Ruang Pejalan Kaki di RTH (Green Pathway) : ruang pejalan kaki yang terletak diantara ruang terbuka hijau. Area ini menyediakan satu penyangga dari sirkulasi kendaraan di jalan dan memungkinkan untuk dilengkapi dengan berbagai elemen ruangan seperti kios umum, perabot (bangku, hidran air, telepon dan atau marka jalan)
  - Ruang Pejalan Kaki di Bawah Tanah (Underground): ruang pejalan kaki yang berada di bawah tanah.
  - Ruang Pejalan Kaki di Atas Tanah (Elevated): Ruang pejalan kaki yang merupakan bagian dari bangunan untuk penyebaran bagi pejalan kaki.

### Kriteria Fasilitas Pejalan Kaki

Menurut Departemen Pekerjaan Umum (1999), kriteria jalur pejalan kaki secara teknik adalah sebagai berikut.

- Lebar efektif minimum ruang pejalan kaki berdasarkan kebutuhan orang adalah 60 cm ditambah 15 cm untuk bergoyang tanpa membawa barang, sehingga kebutuhan total minimal untuk 2 orang pejalan kaki menjadi 150 cm.

- Dalam keadaan ideal untuk mendapatkan lebar minimum jalur pejalan kaki (W)

digunakan rumus :

$$W = P / 35 + 1.5 \dots\dots\dots (3.1)$$

Keterangan :

P= Volume Pejalan Kaki (Orang/Menit/Meter)  
 W=Lebar Pejalan Kaki (m)

- Lebar jalur pejalan kaki harus ditambah, bila pada jalur tersebut terdapat perlengkapan jalan (road furniture) seperti patok rambu lalu lintas, kotak surat, pohon peneduh atau fasilitas umum lainnya.
- Penambahan lebar jalur pejalan kaki apabila terdapat fasilitas dapat dilihat dalam

No.	Jenis Fasilitas	Lebar Tambahan (cm)
1.	Kursi roda	100-120
2.	Tiang lampu penerang	75-100
3.	Tiang lampu lalu lintas	100-120
4.	Rambu lalu lintas	75-100
5.	Kotak surat	100-120
6.	Keranjang sampah	100
7.	Tanaman peneduh	60-120
8.	Pot bunga	150

Sumber : Direktorat Jenderal Bina Marga, 1999

**Tabel 1.** Penambahan lebar jalur pejalan kaki

- Jalur pejalan kaki harus diperkeras (menggunakan blok beton, perkerasan aspal atau plesteran) dan apabila mempunyai perbedaan tinggi dengan sekitarnya harus diberi pembatas atau batas penghalang.

## Tingkat Standar Pelayanan Jalur Pejalan Kaki

Berdasarkan Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor: 03/PRT/M/2014, standar pelayanan jalur pejalan kaki terdiri atas beberapa tingkatan seperti dibawah ini..

1. **Standar A**, para pejalan kaki dapat berjalan dengan bebas, termasuk dapat menentukan arah berjalan dengan bebas, dengan kiecepatan yang relatif cepat tanpa menimbulkan gangguan antar pejalan kaki. Luas jalur pejalan kaki  $\geq 12$  m<sup>2</sup> /orang dengan arus pejalan kaki <16 orang/menit/meter.
2. **Standar B**, para pejalan kaki masih dapat berjalan dengan nyaman danccepat tanpa mengganggu pejalan kaki lainnya, namun keberadaan pejalan kaki lainnya sudah mulai berpengaruh pada arus pejalan kaki. Luas jalur pejalan kaki  $\geq 3.6$  m<sup>2</sup> /orang dengan arus pejalan kaki <16-23 orang/menit/meter
3. **Standar C**, para pejalan kaki dapat bergerak dengan arus yang searah secara normal walaupun pada arah yang berlawanan akan terjadi persinggungan kecil, dan relatif lambat karena keterbatasan ruang antar pejalan kaki. Luas jalur pejalan kaki  $\geq 2.2-3.5$  m<sup>2</sup>/orang dengan arus pejalan kaki <23-33 orang/menit/meter.
4. **Standar D**, para pejalan kaki dapat berjalan dengan arus normal, namun harus sering berganti posisi dan merubah kecepatan karena arus berlawanan pejalan kaki memiliki potensi untuk menimbulkan konflik. Luas jalur pejalan kaki  $\geq 1.2-2.1$  m<sup>2</sup>/orang dengan arus pejalan kaki <33-49 orang/menit/meter.
5. **Standar E**, para pejalan kaki dapat berjalan dengan kecepatan yang sama, namun pergerakan akan relatif lambat dan tidak teratur ketika banyaknya pejalan kaki yang berbalik arah atau berhenti. Luas jalur pejalan kaki  $\geq 0.5-1.3$  m<sup>2</sup>/orang dengan arus pejalan kaki >49-75 orang/menit/meter
6. **Standar F**, para pejalan kaki berjalan

dengan kecepatan arus yang sangat lambat dan terbatas karena sering terjadi konflik dengan pejalan kaki yang searah atau berlawanan. Standar F sudah tidak nyaman dan sudah tidak sesuai dengan kapasitas ruang pejalan kaki. Luas jalur pejalan kaki <0,5 m<sup>2</sup>/orang dengan arus pejalan kaki beragam.

## Trotoar

Menurut Keputusan Ditjen Bina Marga tentang Pedoman Perencanaan Jalur Pejalan Kaki pada Jalan Umum (1999) trotoar merupakan jalur pejalan kaki yang

No.	Lokasi Trotoar	Lebar Trotoar Minimal (m)
1.	Jalan di daerah pertokoan dan kaki lima	4 meter
2.	Di wilayah perkantoran utama Di wilayah industri	3 meter
3.	a. Pada jalan primer b. Pada jalan akses	3 meter 2 meter
4.	Di wilayah pemukiman a. Pada jalan primer b. Pada jalan akses	2,25 meter 2 meter

Sumber: Keputusan Menteri Perhubungan No. KM 65, 1993

**Tabel 2.** Standar Minimum Lebar Trotoar Berdasarkan Lokasi

terletak pada daerah milik jalan yang diberi lapisan permukaan dengan elevasi yang lebih tinggi dari permukaan perkerasan jalan, dan pada umumnya sejajar dengan lalu lintas kendaraan.

No.	Jumlah Pejalan Kaki/detik/meter	Lebar Minimum Trotoar (m)
1.	6 orang	2,3 – 5,0
2.	3 orang	1,5 – 2,3
3.	2 orang	0,9 – 1,5
4.	1 orang	0,6 – 0,9

Sumber: Keputusan Menteri Perhubungan No. KM 65, 1993

**Tabel 3.** Standar Minimum Lebar Trotoar Berdasarkan Jumlah Pejalan kaki

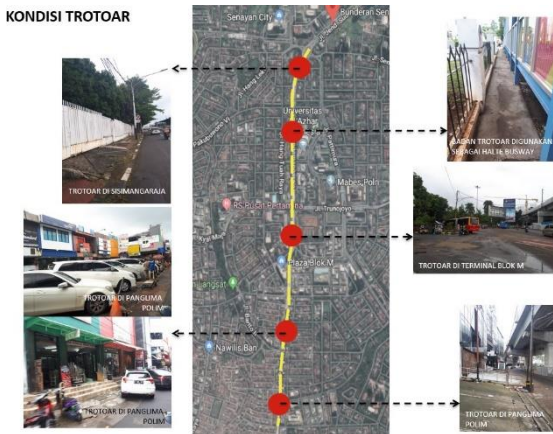
## Pembahasan

Trotoar Jl. Sisingimaraja – Jl. Panglima Polim –Jl. Fatmawati merupakan salah satu jalan yang berada di kota Jakarta Selatan DKI Jakarta. Perlu ditata agar penggunaan terutama pejalan kaki nyaman serta aman



**Gambar 1.** Peruntukan lahan

Eksisting Trotoar perdekatan dengan perumahan, Pendidikan, masjid, perkantoran, komersil



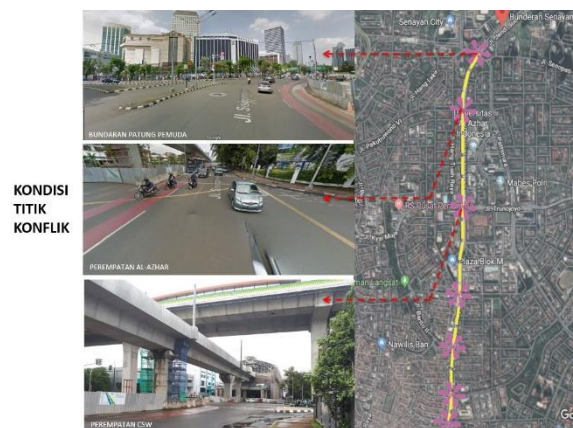
**Gambar 2.** Kondisi eksisting



**Gambar 3.** Kondisi eksisting

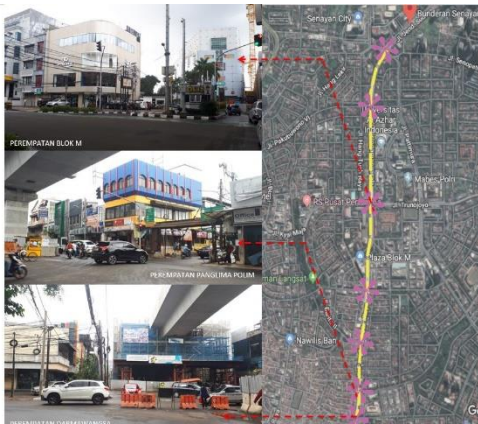


**Gambar 4.** Kondisi eksisting

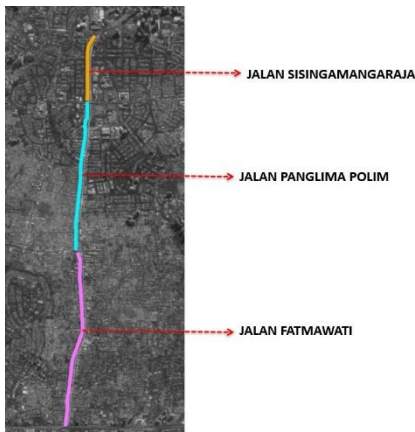


**Gambar 5.** Kondisi eksisting

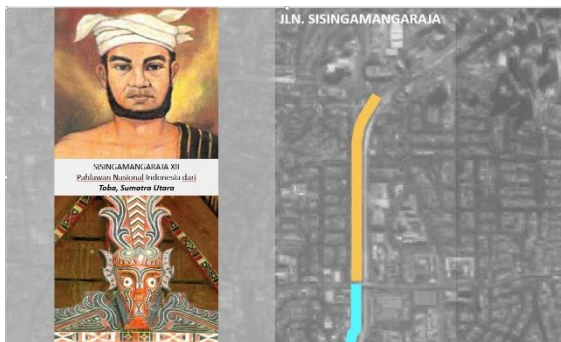
KONDISI  
TITIK  
KONFLIK



**Gambar 6.** Kondisi eksisting



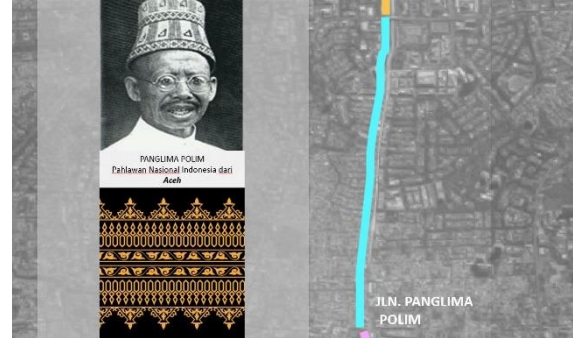
**Gambar 7.** Lingkup pekerjaan



**Gambar 8.** Konsep jl Sisingamaraja

## Konsep trotoar Jl. Sisingamaraja

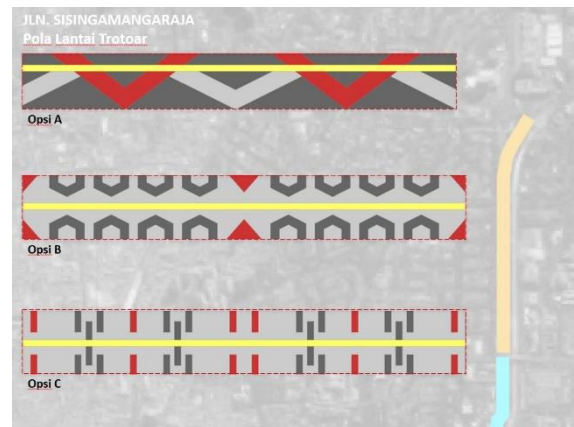
dari Jl Sisingamaraja pola mengikuti pola rumah adat suku batak terinspirasi dari asal pahlawan nasional Sisingamaraja



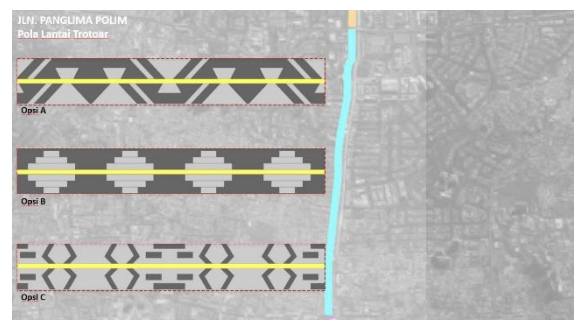
**Gambar 9.** Konsep jl Panglima polim

## Konsep Trotoar Jl. Panglima Polim

Pola trotoar atau perkerasannya menggunakan pola khas Aceh karna panglima polim merupakan pahlawan asli Aceh

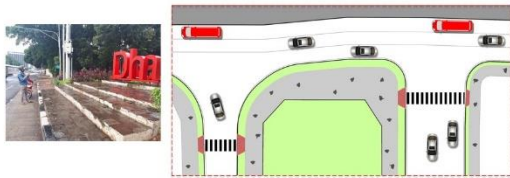


**Gambar 10.** Pola trotoar Jl Sisingamaraja



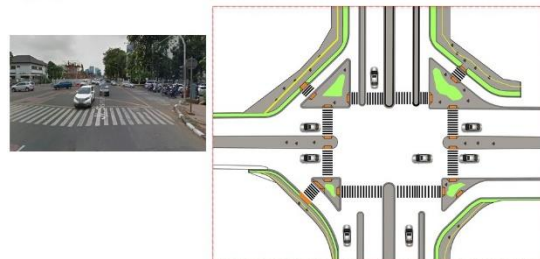
**Gambar 11.** Pola trotoar Jl Panglima Polim

JLN. SISINGAMANGARAJA  
 TAMAN DAHA



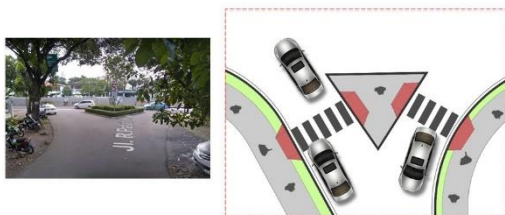
**Gambar 12.** Konsep trotoar

JLN. SISINGAMANGARAJA



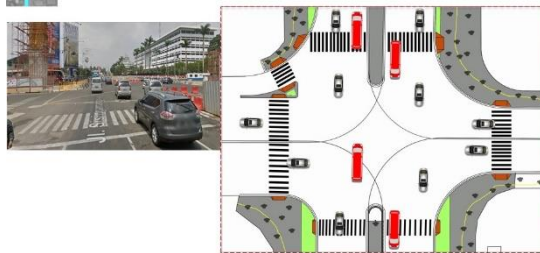
**Gambar 15.** Konsep trotoar pada persimpangan

JLN. SISINGAMANGARAJA



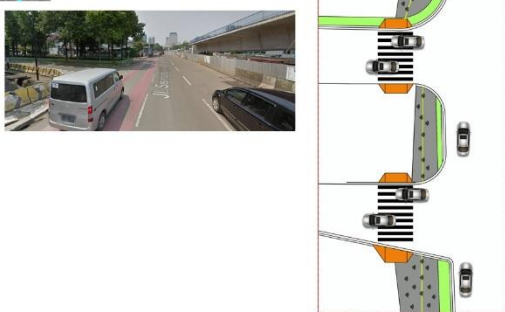
**Gambar 13.** Konsep trotoar Persimpangan

JLN. SISINGAMANGARAJA



**Gambar 16.** Konsep trotoar pada persimpangan

JLN. SISINGAMANGARAJA



**Gambar 14.** Konsep trotoar pada Lalu lintas

JLN. SISINGAMANGARAJA



**Gambar 17.** Konsep trotoar pada persimpangan



**Gambar 18.** Konsep trotoar pada persimpangan



**Gambar 21.** Konsep Signage



**Gambar 19.** Konsep trotoar pada persimpangan



**Gambar 22.** Konsep Tempat duduk trotoar



**Gambar 20.** Konsep Utilitas



**Gambar 23.** Konsep Lighting





## KESIMPULAN

Penataan trotoar merupakan suatu pekerjaan yang diharuskan agar pejalan kaki dapat berjalan secara aman dan nyaman. Jalur difabel juga diperlukan di trotoar sebagai bentuk keserataan anat masyarakat. Penataan diTrotoar memiliki fungsi bagi jalur pejalan kaki. Pola lantai pada trotoar tersebut memiliki ciri khas tertentu

## DAFTAR PUSTAKA

Frans AJ, Tandobala L, Waani JO. 2016. Persepsi Pejalan Kaki Terhadap Keamanan dan Kenyamanan Jalur Trotoar di Pusat Kota Amurang. Daseng: Jurnal Arsitektur, Vol. 5, No. 2, hal. 10-23.

*Departemen Pekerjaan Umum, Direktorat Jendral Bina Marga. 1997. Manual Kapasitas Jalan Indonesia (MKJI), Departemen Pekerjaan Umum, Jakarta.*

*Departemen Perhubungan Direktorat Jendral Perhubungan Darat. 1997. Perekayasaan Fasilitas Pejalan Kaki di Wilayah Kota, Keputusan Direktorat Jendral Perhubungan Darat, Jakarta.*

*Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, Departemen Perhubungan, Jakarta, 2007, Perekayasaan Fasilitas Pejalan Kaki di Wilayah Kota.*

*Direktorat Jenderal Bina Marga. 1999. Pedoman Perencanaan Jalur Pejalan Kaki Pada Jalan Umum. Jakarta.*

*Kementrian Pekerjaan Umum. 2014. Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor: 03/PRT/M/2014 tentang Pedoman Perencanaan, Penyediaan dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Jaringan Pejalan Kaki di Kawasan Perkotaan. Jakarta.*