

PERENCANAAN LINGKUNGAN LUAR ALUN-ALUN TIGARAKSA MENUJU MASJID AGUNG AL-AMJAD TANGERANG

Tubagus Taufik Hidayatullah, Adhi Hermawan
Program Studi Teknik Arsitektur, Fakultas Teknik, Perencanaan dan Arsitektur
UNWIM
e-mail: adhiars@gmail.com

Abstrak

Perencanaan Lingkungan Luar yang mencakup pekerjaan trotoar berlokasi di Alun – Alun Tigaraksa Kabupaten Tangerang. Tujuan utama dari perencanaan ini adalah untuk memperbaiki kondisi eksisting trotar melalui penerapan standar jalur pejalan kaki. Desain yang dihasilkan dari penelitian ini mencakup perbaikan trotoar dan fasilitas pendukungnya seperti tempat sampah, lampu taman, maupun bollard. Hasil penelitian diharapkan dapat memberikan kontribusi nyata dalam menciptakan fasilitas trotoar yang ramah pejalan kaki.

Kata kunci: Trotoar, Pedestrian, *Fixtures*.

1. PENDAHULUAN

Landasan Teori

Trotoar (diserap dari bahasa Belanda: *Trottoir*) adalah jalur pejalan kaki yang umumnya sejajar dengan jalan dan lebih tinggi dari permukaan perkerasan jalan untuk menjamin keamanan pejalan kaki yang bersangkutan. Menurut keputusan Direktur Jenderal Bina Marga No.76/KPTS/Db/1999 tanggal 20 Desember 1999 yang dimaksud dengan 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.

Para pejalan kaki berada pada posisi yang lemah jika mereka bercampur dengan kendaraan, maka mereka akan memperlambat arus lalu lintas. Oleh karena itu, salah satu tujuan utama dari manajemen lalu lintas adalah berusaha untuk memisahkan pejalan kaki dari arus kendaraan bermotor, tanpa menimbulkan gangguan-gangguan yang besar terhadap aksesibilitas dengan pembangunan trotoar.

Deskripsi Objek Penelitian

Penjelasan mengenai objek penelitian secara umum dapat disampaikan sebagai berikut:

Fungsi : Trotoar

Lokasi : Alun – alun Tigaraksa Kab.Tangerang

Luas : 1.4 km

Sarana & Prasarana

Perencanaan Fasilitas Fungsional:

- Trotar jalan
- Fixtures

Regulasi Terkait

- Undang-undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan.
- Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2017 tentang Jasa Konstruksi sebagaimana telah diubah dengan Undang- Undang Nomor 11 Tahun 2020 tentang Cipta Kerja
- Peraturan Pemerintah Nomor 14 Tahun 2021 tentang Perubahan Atas Peraturan
- Pemerintah Nomor 22 Tahun 2020 Tentang Peraturan Pelaksanaan Undang - Undang Nomor 2 Tahun 2017 Tentang Jasa Konstruksi
- Peraturan Presiden No. 12 Tahun 2021 tentang Perubahan atas Peraturan Presiden Nomor 16 Tahun 2018 Tentang Pengadaan Barang/jasa Pemerintah.

2. HASIL DAN PEMBAHASAN

Secara umum, trotoar adalah jalur pejalan kaki yang terletak di daerah manfaat jalan, diberi lapis permukaan, diberi elevasi lebih tinggi dari permukaan perkerasan jalan, dan pada umumnya sejajar dengan jalur lalu lintas kendaraan.

Ada berbagai definisi trotoar menurut regulasi resmi pemerintah. Menurut Undang- Undang Nomor 22 Tahun 2009, trotoar adalah salah satu fasilitas pendukung penyelenggaraan lalu lintas. Sedangkan secara khusus, trotoar adalah hak pejalan kaki, sama seperti tempat penyebrangan.

Sementara itu, pada Peraturan Pemerintah Nomor 79 Tahun 2013 Pasal 114 menyebutkan trotoar adalah jalur pejalan kaki yang bisa digunakan untuk pesepeda bila tidak tersedia jalur sepeda. Namun, pada Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 3 Tahun 2014 dikatakan definisi trotoar adalah jalur pejalan kaki yang umumnya sejajar dengan sumbu jalan dan lebih tinggi dari permukaan perkerasan jalan untuk menjamin keselamatan pejalan kaki yang bersangkutan.

Fungsi utama trotoar adalah untuk memberikan pelayanan kepada pejalan kaki sehingga dapat meningkatkan kelancaran, keamanan, dan kenyamanan pejalan kaki tersebut. Trotoar juga berfungsi memperlancar lalu lintas jalan raya karena tidak terganggu atau terpengaruh oleh lalu lintas pejalan kaki. Para pejalan kaki berada pada posisi yang lemah jika mereka bercampur dengan kendaraan, maka mereka akan memperlambat arus lalu lintas. Oleh karena itu, salah satu fungsi utama dari dibuatnya trotoar adalah berusaha untuk memisahkan pejalan kaki dari arus kendaraan bermotor, tanpa menimbulkan gangguan-gangguan yang besar terhadap aksesibilitas dengan pembangunan trotoar.

Pejalan membutuhkan ruang untuk berdiri dan berjalan. Berdasarkan dimensi tubuh yang lengkap berpakaian, pejalan membutuhkan ruang 33 cm (tebal tubuh) dan 58 cm untuk lebar bahu. Dengan demikian, daerah perencanaan tubuh laki – laki rata – rata adalah 0,4m². Elips tubuh (46 x 61 cm) sama dengan berdiri 0.21 m² Per orang (Fruin, 1979). Untuk kondisi yang lebih nyaman, kebutuhan ruang pejalan sekitar 0.63 m² sampai 0.9 m² (FHMA, 1980; Fruin, 1979). Untuk bergerak membawa barang dibutuhkan ruang lebih luas, minimum 1,5 m. kebutuhan fasilitas penunjang seperti halte, membutuhkan ruang antara 0,6 sampai 2 m.

Kebutuhan pejalan kaki sangat luas dan beragam, dan pendekatan perancangan yang dilakukan harus fleksibel untuk menampung perbedaan kebutuhan. Beberapa tipikal kebutuhan pejalan kaki adalah sebagai berikut :

- a. Jalan dan kawasan berjalan yang aman
- b. Kesesuaian/convenience
- c. Lokasi yang dekat untuk berjalan
- d. Jelas terlihat (visibility)
- e. Nyaman dan terlindung (comfort and shelter)
- f. Menarik dan lingkungan bersih
- g. Akses untuk berjalan
- h. Objek-objek menarik sepanjang jalan
- i. Interaksi sosial

Perilaku pejalan kaki di trotoar dan jalan setapak lainnya dapat ditentukan berdasarkan konsep zona penyangga tubuh pribadi dengan memperhatikan tingkatan usia, status, jenis kelamin, dan kondisi cacat tubuh. Sedangkan jarak (distance) interaksi seseorang dengan orang lain dalam empat kategori umum yang didasarkan pada pergeseran panca indera pada jarak yang bervariasi, baik karena karakteristik penglihatan, penciuman, penerimaan, pendengaran, maupun kemampuan sentuhan pada jarak yang bervariasi. Keempat kategori umum tersebut antara lain:

1. Jarak intim (Intimate Distance)

Dalam jarak intim, mulai dari fasa dekat (bersentuhan) sampai ke fasa jauh sekitar 15 sampai 45 cm. Masing-masing pihak dapat mendengar, mencium dan merasakan napas yang lain. Dalam fasa dekat otot-otot dan kulit berkomunikasi, sedangkan verbalisasi aktual hanya sedikit saja perannya. Dalam fasa dekat ini bahkan suara bisikan mempunyai efek memperbesar jarak psikologis antara kedua orang yang terlibat. Fasa jauh memungkinkan untuk saling menyentuh dengan mengulurkan tangan.

2. Jarak pribadi (Personal Distance)

Setiap manusia memiliki daerah yang disebut jarak pribadi. Daerah ini melindungi dari sentuhan orang lain. Dalam fasa jarak pribadi ini (antara 45 sampai 75 cm), dua orang masih dapat saling menyentuh atau memegang tetapi hanya dengan mengulurkan tangan. Dalam fasa jauh (dari 75 sampai 120 cm.), dua orang dapat saling menyentuh hanya jika mereka keduanya mengulurkan tangan. Fasa jauh ini menggambarkan sejauh mana secara fisik menjangkaukan tangan untuk meraih sesuatu.

3. Jarak Sosial (Social Distance)

Dalam jarak sosial umumnya manusia kehilangan detil visual yang diperoleh dalam jarak pribadi. Fasa dekat (dari 120 sampai 210 cm) adalah jarak yang digunakan bila melakukan pertemuan bisnis dan interaksi pada pertemuan-pertemuan yang bersifat sosial. Fasa jauh (dari 210 sampai 360cm.) adalah jarak yang dipelihara. Pada jarak ini, transaksi bisnis mempunyai nada yang lebih resmi.

4. Jarak Publik (Public Distance)

Pada fasa dekat dari jarak publik (dari 360 sampai 450 cm) seseorang terlindung oleh jarak. Pada jarak ini seseorang dapat mengambil tindakan defensif bila terancam. Pada fasa jauh (lebih dari 750 cm), manusia melihat orang-orang tidak sebagai individu yang terpisah, melainkan sebagai bagian dari suatu kesatuan yang lengkap

Berikut adalah ketentuan teknis jalur pejalan kaki yang harus dipenuhi dalam perancangannya menurut Tata Perencanaan Fasilitas Pejalan Kaki di Kawasan Perkotaan.

1. Lebar dan alinyemen jalur pejalan kaki harus leluasa, minimal bila dua orang pejalan kaki berpapasan, salah satu diantaranya tidak harus turun ke jalur lalu lintas kendaraan.
2. Lebar minimum jalur pejalan kaki adalah 1,50 meter.
3. Maksimum arus pejalan kaki adalah 50 pejalan kaki/menit.
4. Untuk dapat memberikan pelayanan yang optimal kepada pejalan kaki maka jalur harus diperkeras, dan apabila mempunyai perbedaan tinggi dengan sekitarnya harus diberi pembatas (dapat berupa kerb atau batas penghalang/barrier).
5. Perkerasan dapat dibuat dari blok beton, beton, perkerasan aspal, atau plesteran. Permukaan harus rata dan mempunyai kemiringan melintang 2-4% supaya tidak terjadi genangan air. Kemiringan memanjang disesuaikan dengan kemiringan memanjang jalan. Disarankan, kemiringan memanjang maksimum sebesar 10%.
6. Lebar jalur pejalan kaki harus ditambah bila patok rambu lalu lintas, kotak surat, pohon peneduh, atau fasilitas umum lainnya ditempatkan di jalur tersebut.
7. Lebar minimum jalur pejalan kaki diambil dari lebar yang dibutuhkan untuk pergerakan 2 orang pejalan kaki secara bergandengan atau 2 orang pejalan kaki yang berpapasan tanpa terjadinya persinggungan. Lebar absolute minimum jalur pejalan kaki ditentukan $2 \times 75 \text{ cm} + \text{jarak antara dengan bangunan-bangunan di sampingnya, yaitu } (2 \times 15 \text{ cm}) = 1,80 \text{ cm}$.

Dokumentasi Hasil Survey



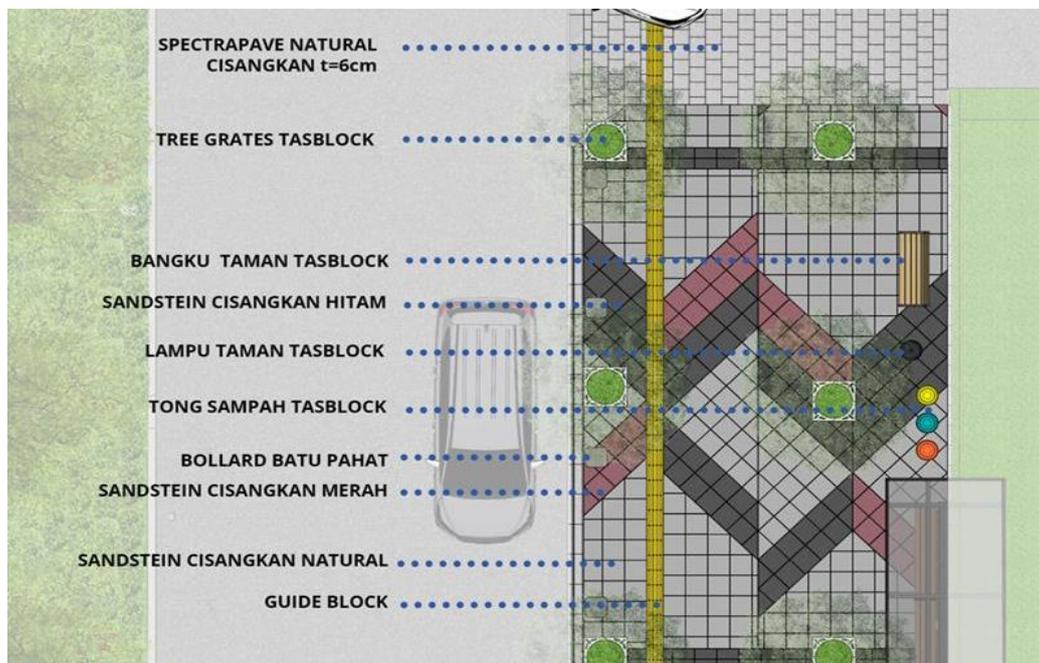
Gambar 2.1 Kondisi Eksisting Trotoar Kab.Tangerang



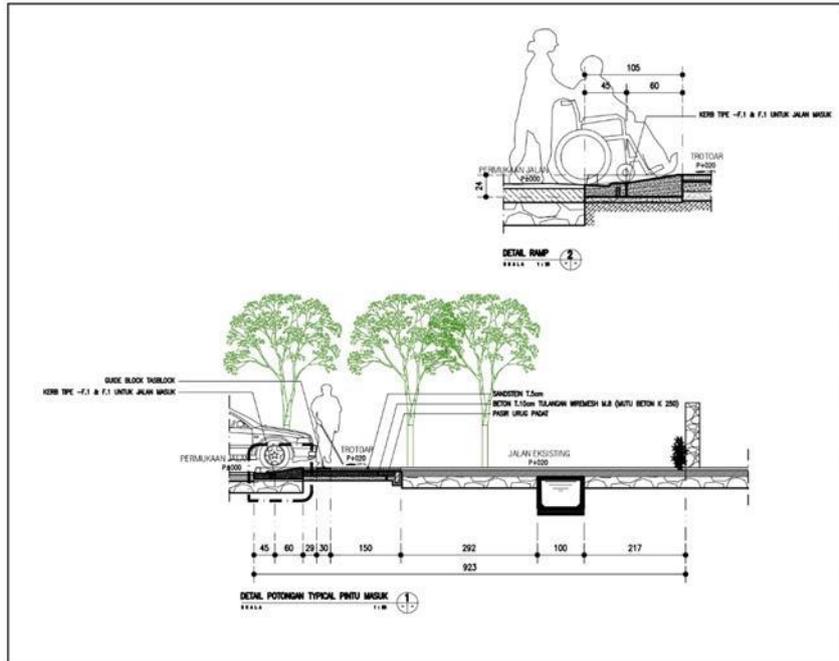
Gambar 2.2 Kondisi Eksisting Trotoar Kab.Tangerang

3. KESIMPULAN

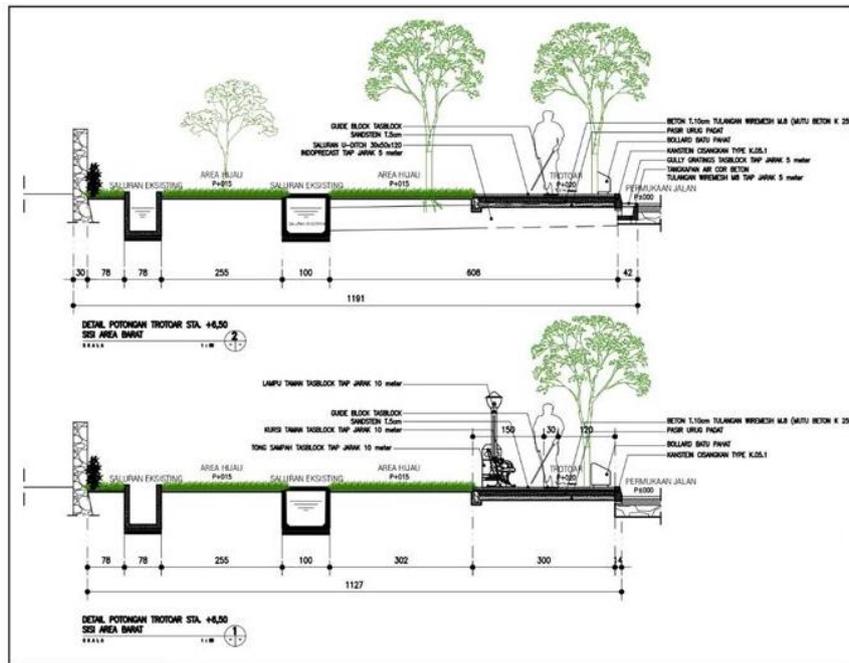
Kesimpulan penelitian ini ditampilkan hasil perencanaan dalam bentuk Desain Rehabilitasi Trotoar.



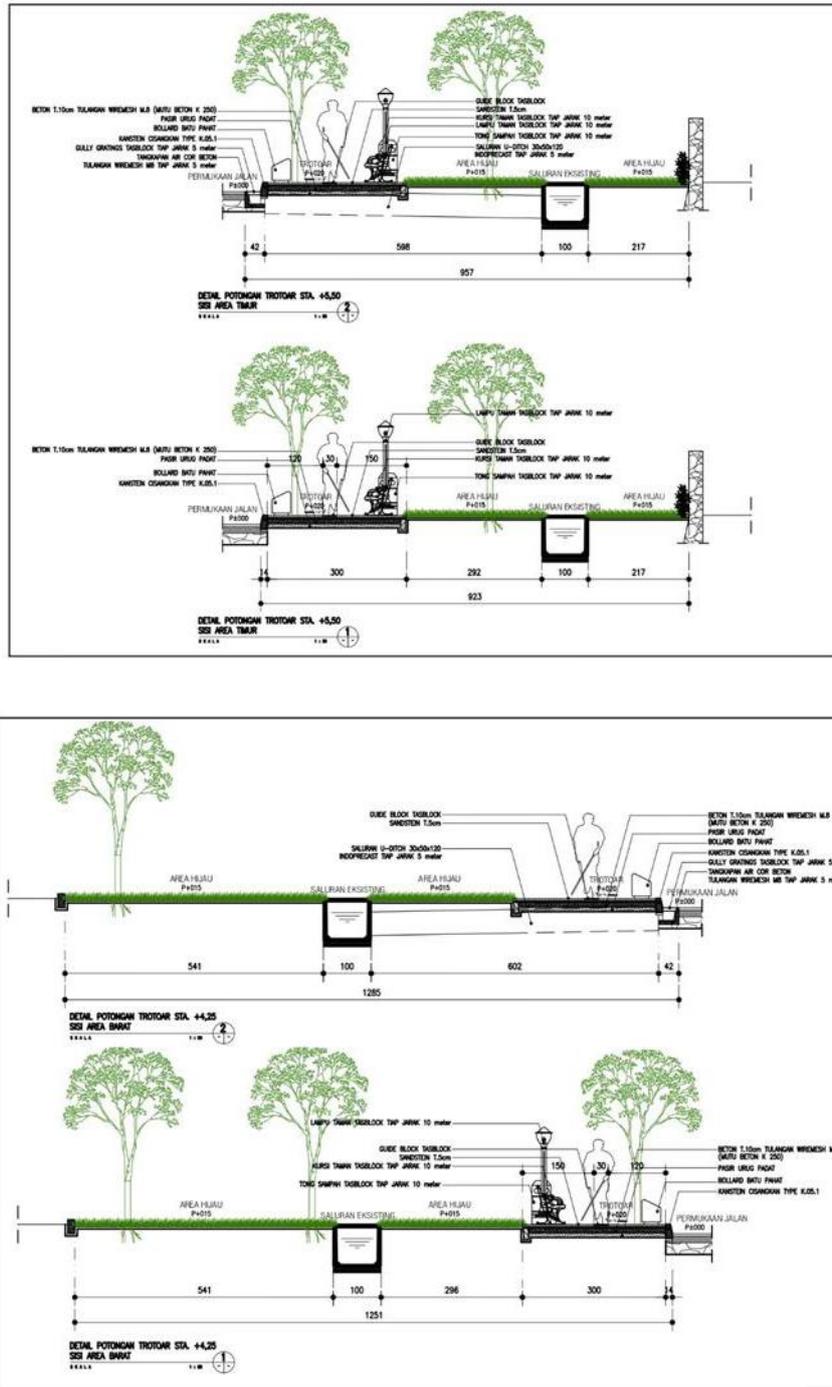
Gambar 3.1 Elemen Trotoar Kab.Tangerang



Gambar 3.2 Rencana Trotoar Kab.Tangerang



Gambar 3.3 Rencana Trotoar Kab.Tangerang



Gambar 3.4 Rencana Trotoar Kab.Tangerang



Gambar 3.5 Visualisasi Trotoar Kab.Tangerang



Gambar 3.6 Visualisasi Trotoar Kab.Tangerang



Gambar 3.7 Visualisasi Trotoar Kab.Tangerang

4. SARAN

Untuk penelitian desain trotoar di masa mendatang, disarankan agar perencanaan lebih memperhatikan aspek pengguna sejak tahap awal desain. Hal ini penting untuk memastikan bahwa fasilitas yang dibangun benar-benar sesuai dengan kebutuhan dan kenyamanan pengguna trotoar. Selain itu, penerapan standar – standar harus dipenuhi demi keamanan pejalan kaki. Evaluasi berkala terhadap kinerja trotoar setelah rehabilitasi juga perlu dilakukan untuk memastikan bahwa fungsi trotoar dapat berjalan sebagaimana mestinya.