

ARAHAN PENATAAN JALUR PEDESTRIAN PADA KORIDOR JALAN YOS SUDARSO-GATOT SUBROTO BERDASARKAN KONSEP WALKABILITY

GUIDELINES FOR THE ARRANGEMENT OF PEDESTRIAN PATHWAYS IN THE YOS SUDARSO-GATOT SUBROTO ROAD CORRIDOR BASED ON THE WALKABILITY CONCEPT

Aurel Santa Jibrani Sagala ^{1a}, Adinda Sekar Tanjung ^{2a)*}, Chania Rahmah ^{3a}

^aInstitut Teknologi Sumatera, Lampung Selatan; rindang.aprildahani@pwk.itera.ac.id

Info Artikel:

- Artikel Masuk: 4/7/2025
- Artikel diterima: 11/7/2025
- Tersedia Online: 17/7/2025

ABSTRAK

Jalur pedestrian merupakan ruang untuk kegiatan pergerakan atau perpindahan manusia dari suatu tempat sebagai titik awal ke tempat lain sebagai tujuan dengan berjalan kaki. Kecamatan Bumi Waras merupakan kecamatan yang berada di Kota Bandar Lampung yang memiliki fungsi sebagai kawasan perdagangan jasa dan permukiman perkotaan. Dalam rencana struktur kota, Kecamatan Bumi Waras juga direncanakan sebagai jaringan pejalan kaki yang termasuk didalamnya koridor Jalan Yos Sudarso-Gatot Subroto. Pada koridor Jalan Yos Sudarso-Gatot Subroto, kondisi jalur pedestrian yang ada dirasa belum memenuhi kriteria walkability dengan berbagai macam indikator, seperti aspek kenyamanan, keamanan, dan keselamatan. Sehingga, penelitian ini bertujuan untuk merumuskan arahan penataan jalur pedestrian pada koridor jalan Yos Sudarso-Gatot Subroto berdasarkan parameter walkability melalui gambaran kondisi fisik jalur pedestrian eksisting serta persepsi pejalan kaki. Penelitian ini menggunakan metode analisis deskriptif kualitatif untuk menggambarkan dan meringkas kondisi fisik jalur pedestrian serta membahas penilaian dari tanggapan pejalan kaki terkait aspek walkability yang diukur menggunakan Global Walkability Index (GWI). Berdasarkan hasil analisis, diperoleh bahwa segmen I dan segmen II masuk kedalam klasifikasi Waiting to Walk. Oleh karena itu, arahan untuk penataan difokuskan pada pemenuhan trotoar, penyediaan fasilitas pendukung yang lengkap seperti tempat duduk, peneduh, lampu penerangan khusus pejalan kaki, bollard, tempat sampah, papan informasi, halte, serta penyuluhan PKL dan penertiban parkir liar.

Kata Kunci: Arahan Penataan; Jalur Pedestrian; Kondisi Fisik; Persepsi; Walkability

ABSTRACT

Pedestrian Ways are spaces for public movements, or for the starting point to one and other destination by walking. Bumi Waras Subdistrict is located in Bandar Lampung city, and is also a trade and urban residential area. In the city structure plan, Bumi Waras was also planned as a pedestrian network, which includes the Yos Sudarso-Gatot Subroto Road corridor. Along the corridor, the existing pedestrian way conditions are perceived to not meet walkability criteria with various indicators such as comfort, safety, and security. Therefore, this study aimed to formulate pedestrian way arrangement directions along the Yos Sudarso-Gatot Subroto Road corridor by referring to walkability parameters through descriptions of the existing physical conditions of pedestrian ways and pedestrian perceptions. This study uses a qualitative descriptive analysis method to describe and summarize the physical conditions of pedestrian ways and discuss the pedestrian responses regarding walkability aspects measured using the Global Walkability Index (GWI). The analysis results revealed that segments I and II fall into the classification of Waiting to Walk. Therefore, the arrangement directions include fulfilling and improving sidewalks, providing complete supporting facilities such as seating, shading, pedestrian-specific lighting, bollards, trash bins, information boards, stops, facilities for disabled individuals, crossing facilities, as well as street vendor education and illegal parking enforcement.

Keyword: Guideline Arrangement; Pedestrian Ways; Physical Condition; Perception; Walkability

Cara men-sitasi (APA 6th Style):

Sagala, A. S. J., Tanjung, A. S., & Rahmah, Chania. (2025). Arahan Penataan Jalur Pedestrian pada Koridor Jalan Yos Sudarso-Gatot Subroto Berdasarkan Konsep Walkability. *Zoning: Journal of Urban and Regional Planning*, 2(1), 33-44.

1. PENDAHULUAN

Jalur pedestrian merupakan ruang yang disediakan untuk memfasilitasi pergerakan atau perpindahan manusia dari suatu lokasi sebagai titik awal ke lokasi lain dengan berjalan kaki sebagai transportasi (Agphin Ramadhan et al., 2018). Jalur pedestrian yang nyaman dan aman berkontribusi pada peningkatan jumlah pejalan kaki serta mengurangi penggunaan kendaraan bermotor sehingga berdampak positif terhadap lingkungan. Untuk mendukung hal tersebut, perlunya mengusung konsep walkability pada jalur pedestrian (Agradiana, 2020). Konsep walkability mencerminkan sejauh mana suatu lingkungan ramah bagi pejalan kaki (NZ Transport Agency, 2009). Indeks Walkability digunakan untuk menilai kelayakan berjalan berdasarkan fasilitas jalur pedestrian dan persepsi pejalan kaki (Tanan et al., 2017). Konsep ini pertama kali dikembangkan oleh Krambeck & Gakenheimer (2006) melalui Global Walkability Index (GWI) yang kemudian disesuaikan oleh Leather et al. (2011) untuk kondisi perkotaan di Asia. Menurut Litman (2003), peningkatan walkability akan menghasilkan manfaat sosial dan ekonomi bagi masyarakat setempat.

Berdasarkan dokumen Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Bandar Lampung, Kecamatan Bumi Waras menjadi kawasan perdagangan jasa dan permukiman perkotaan dan dalam rencana struktur kota direncanakan sebagai jaringan pejalan kaki di Kota Bandar Lampung. Peningkatan jumlah penduduk pada Kecamatan Bumi Waras yang mencapai 2% per tahun (BPS Kota Bandar Lampung, 2025) menuntut ketersediaan infrastruktur publik yang memadai, termasuk jalur pedestrian. Koridor Jalan Yos Sudarso-Gatot Subroto yang terdapat di Kecamatan Bumi Waras memiliki fungsi strategis sebagai penghubung berbagai fasilitas publik dan tujuan wisata, sehingga perlu adanya peningkatan kualitas jalur pedestrian agar sesuai dengan konsep walkability. Koridor Jalan Yos Sudarso-Gatot Subroto merupakan lokasi yang menunjang berbagai penggunaan lahan, mulai dari transportasi, pendidikan, perkantoran, kesehatan, peribadatan, ruang terbuka hijau, serta didominasi oleh perdagangan dan jasa. Adanya beragam fungsi guna lahan tersebut, banyak pejalan kaki yang melakukan perpindahan dari satu lokasi ke lokasi lainnya sehingga diperlukan peningkatan jalur pedestrian untuk memenuhi kebutuhan pejalan kaki. Selain itu, koridor jalan tersebut merupakan jalan utama menuju kawasan pesisir atau pariwisata sehingga banyak wisatawan yang akan melewati koridor Jalan Yos Sudarso-Gatot Subroto dan jalur pedestrian dapat memberikan kesan baik untuk wisatawan yang baru berkunjung ke Kota Bandar Lampung.

Kondisi eksisting pada jalur pedestrian koridor Jalan Yos Sudarso-Gatot Subroto saat ini belum memenuhi kriteria walkability dengan berbagai macam indikator. Dari aspek kenyamanan dengan kurangnya ketersediaan trotoar, tempat duduk, bollard, tempat sampah, fasilitas penyandang disabilitas, serta keberadaan hambatan atau kendala seperti adanya tiang listrik, keberadaan PKL dan parkir liar di jalur pedestrian. Dari aspek keselamatan, minimnya fasilitas penyeberangan yang dapat membahayakan pejalan kaki ketika menyeberang. Dan pada aspek keamanan, kurangnya penerangan bagi pejalan kaki yang dapat menimbulkan tindakan kejahatan seperti perampokan dan penyerangan.

Berdasarkan kondisi di atas, Jalan Yos Sudarso dan Jalan Gatot Subroto perlu diterapkan konsep walkability yang dapat menjadikan koridor jalan sebagai ruang publik yang memberikan kenyamanan, keamanan, serta keselamatan bagi seluruh pejalan kaki. Untuk mencapai tujuan tersebut, penelitian ini akan dilakukan dengan mengetahui kondisi fisik dan persepsi masyarakat melalui penilaian tingkat walkability di sekitar koridor Jalan Yos Sudarso dan Jalan Gatot Subroto sehingga dapat dirumuskan arahan penataan yang sesuai dengan konsep walkability.

2. DATA DAN METODE

Pengumpulan data dalam penelitian ini dilakukan dengan metode survei primer melalui observasi dan penyebaran kuesioner. Observasi dilakukan untuk mengidentifikasi ketersediaan jalur pedestrian di sepanjang koridor jalan dan kondisi fisiknya. Kuesioner diberikan kepada responden yang merupakan pengguna jalur pedestrian untuk memberikan penilaian terhadap variabel walkability. Dengan menggunakan rumus Lemeshow dan tingkat kesalahan 5%, maka total jumlah responden penelitian ini

adalah 140 orang yang terbagi untuk 2 segmen (70 responden/segmen). Metode analisis yang digunakan dalam penelitian ini meliputi analisis deskriptif untuk menjelaskan kondisi jalur pedestrian, analisis kuantitatif untuk melakukan penilaian dan perhitungan secara kuantitatif terhadap aspek-aspek walkability, serta analisis konten untuk merumuskan arahan penataan jalur pejalan kaki.

Penilaian 9 parameter walkability dari Leather et al. (2011) dilakukan berdasarkan persepsi pengguna menggunakan penilaian skala likert dengan rentang penilaian 1-5, dimana nilai 1 merupakan nilai sangat buruk, nilai 2 merupakan nilai buruk, nilai 3 merupakan nilai sedang, nilai 4 merupakan nilai baik, dan nilai 5 merupakan nilai sangat baik. Untuk menghitung indeks total dari walkability, maka hasil penilaian responden untuk masing-masing parameter dilakukan perhitungan dengan rumus sebagai berikut:

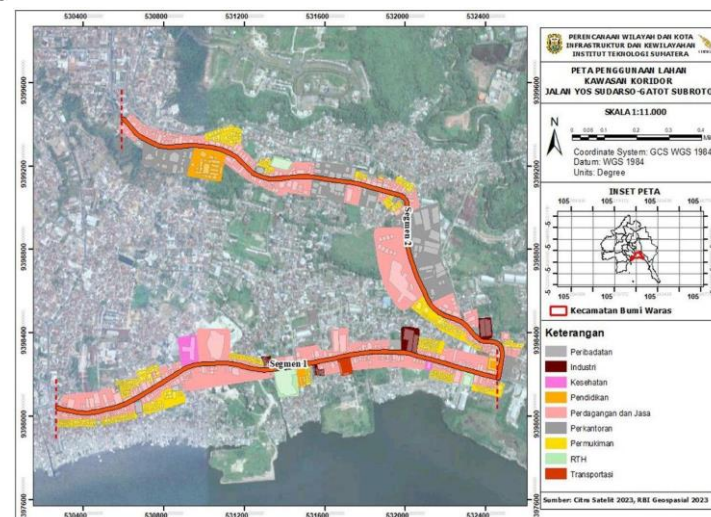
$$WI = \frac{\sum(\text{rata} - \text{rata nilai parameter} \times \text{bobot parameter})}{\text{skala parameter}}$$

Dalam analisa tingkat walkability suatu kawasan, terdapat jenis-jenis pengklasifikasian tingkat walkability yang telah diteliti oleh (Gota et al., 2010). Klasifikasi tersebut terbagi menjadi 3 (tiga) kelompok yang dapat dilihat pada tabel di bawah ini.

Table 1. Skor Walkability (Gota et al, 2010)

No	Walkability Score	Klasifikasi	Deskripsi
1	0-49	Not Walkable	Sebagian besar aktivitas di koridor ini memerlukan penggunaan kendaraan bermotor karena ketersediaan fasilitas untuk berjalan kaki sangat terbatas.
2	50-70	Waiting to Walk	Beberapa fasilitas tersedia untuk memudahkan aktivitas dengan berjalan kaki
3	>70	Highly Walkable	Sebagian besar aktivitas di koridor dapat dilakukan dengan berjalan kaki sehingga tidak memerlukan

Pada studi ini, koridor Jalan Yos Sudarso-Gatot Subroto dibagi menjadi dua segmen guna memudahkan analisis serta memberikan gambaran lokasi penelitian yang lebih tepat, dengan pembagian didasarkan pada karakteristik dan tipologi koridor tersebut. Segmen I merupakan keseluruhan ruas Jalan Yos Sudarso dengan jenis kegiatan berupa kawasan perdagangan dan jasa, transportasi, dan kesehatan. Segmen I merupakan tipe jalan 4 lajur 2 arah terbagi (4/2B) dengan panjang ruas 2.32 km, lebar jalur 12 m, dan RUMIJA 20 m. Segmen II merupakan keseluruhan ruas Jalan Gatot Subroto dengan jenis kegiatan berupa kawasan perdagangan dan jasa dan perkantoran. Segmen II merupakan tipe jalan 2 lajur 2 arah tak terbagi (2/2 TB) dengan panjang ruas 2.6 km, lebar badan jalan 11 m, dan RUMIJA 18 m. Berikut adalah peta ruas jalan yang menjadi objek studi:

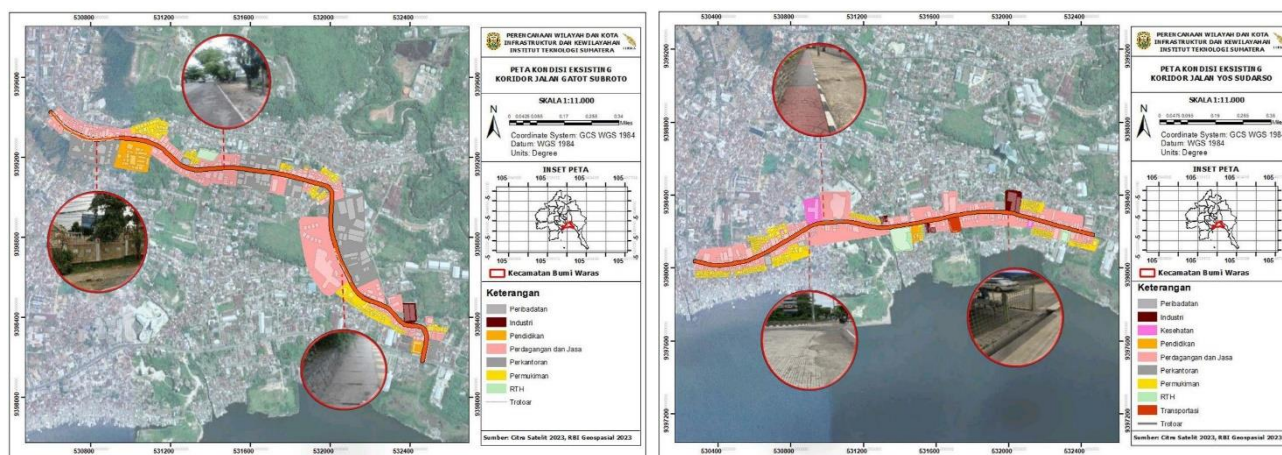


Gambar 1. Peta Wilayah Penelitian (pengolahan data, 2024)

3. HASIL DAN PEMBAHASAN

3.1. Kondisi Fisik Jalur Pedestrian

Identifikasi kondisi fisik pada jalur pedestrian terbagi menjadi beberapa jenis yakni trotoar, fasilitas pendukung, fasilitas penyandang disabilitas, hambatan atau kendala, dan fasilitas penyeberangan. Pada segmen I dan II, persebaran trotoar tidak merata dengan dimensi lebar sebesar 1-1,6 meter, ketinggian dari permukaan jalan sebesar 20 cm, perkerasan berupa batu dengan permukaan yang rata dan material perkerasan yang kokoh dan dapat menyerap air dan terdapat drainase tertutup pada trotoar segmen II.



Gambar 2. Kondisi Perkerasan Trotoar di Wilayah Penelitian (pengolahan data, 2024)

Pada fasilitas pendukung di segmen I dan II, terdapat fasilitas peneduh yang tersebar cukup merata, bollard yang terletak di sisi depan pusat perbelanjaan (segmen I) dan perkantoran Dinas Pengairan dan Permukiman Provinsi Lampung (segmen II), papan informasi yang dapat ditemui oleh pejalan kaki, dan halte dengan persebaran minim. Selain itu, terdapat beberapa fasilitas pendukung yang belum tersedia diantaranya adalah tempat duduk, lampu penerangan bagi pejalan kaki, dan tempat sampah. Untuk fasilitas penyandang disabilitas di segmen I dan II tidak tersedia. Pada fasilitas penyeberangan dapat dikatakan minim yang hanya berada di depan sekolah MAN 2 Bandar Lampung (segmen II). Terdapat juga beberapa hambatan/kendala yang ditemui di beberapa titik pada koridor Jalan Yos Sudarso-Gatot Subroto berupa tiang-tiang, parkir liar, dan keberadaan pedagang kaki lima (PKL). Dari kondisi eksisting fisik koridor Jalan Yos Sudarso dan Gatot Subroto, dapat disimpulkan bahwa hanya terdapat beberapa fasilitas yang dapat digunakan atau dimanfaatkan oleh pejalan kaki. Penjelasan lebih lanjut mengenai ketersediaan fasilitas jalur pedestrian dan kondisinya pada Segmen I dapat dilihat pada Tabel 2 dan untuk Segmen II pada Tabel 2.

Table 2. Ketersediaan dan Kondisi Fasilitas Jalur Pedestrian Segmen I (hasil analisis, 2024)

Jenis	Ketersediaan	Kondisi
1. Trotoar	●	Buruk
2. Tempat duduk	x	Sangat Buruk
3. Jalur hijau atau peneduh	●	Baik
4. Lampu penerangan	x	Sangat Buruk
5. <i>Bollard</i>	●	Baik
6. Tempat sampah	x	Sangat Buruk
7. Papan Informasi	●	Baik
8. Halte	●	Baik
9. Fasilitas penyangkang disabilitas	x	Sangat Buruk
10. Hambatan atau kendala	●	Cukup Baik
11. Fasilitas Penyeberangan	x	Cukup Baik

Keterangan: ● Tersedia
 x Tidak Tersedia

Berdasarkan Tabel 2, trotoar pada segmen I sudah tersedia namun ketersediaannya belum merata pada keseluruhan sisi jalan. Kondisi trotoar dinilai buruk oleh pejalan kaki karena ketersediaannya yang belum merata dimana trotoar pada segmen I terputus atau tidak menerus ke jalan selanjutnya, serta sebagian besar trotoar rusak dengan kondisi perkerasan trotoar kurang baik. Selain itu, untuk fasilitas pendukung yang tersedia pada segmen I seperti jalur hijau atau peneduh, bollard, papan informasi, serta halte, dan untuk tempat duduk, lampu penerangan bagi pejalan kaki, serta tempat sampah belum tersedia pada jalur pedestrian. Kondisi fasilitas pendukung tersebut dinilai baik oleh pejalan kaki karena tersedia paling tidak 4 jenis fasilitas dengan persebaran yang merata dan 3 jenis fasilitas lainnya dapat dikatakan sangat buruk karena tidak tersedianya fasilitas tersebut. Untuk fasilitas penyangkang disabilitas dan fasilitas penyeberangan tidak tersedia, sehingga dapat dikatakan sangat buruk. Selain itu, untuk hambatan atau kendala terdapat sedikit penghalang yang menutup sebagian akses berjalan kaki, sehingga dinilai baik oleh pejalan kaki.

Table 3. Ketersediaan dan Kondisi Fasilitas Jalur Pedestrian Segmen II (hasil analisis, 2024)

Jenis	Ketersediaan	Kondisi
1. Trotoar	●	Buruk
2. Tempat duduk	x	Buruk
3. Jalur hijau atau peneduh	●	Sangat Baik
4. Lampu penerangan	x	Buruk
5. <i>Bollard</i>	●	Cukup Baik
6. Tempat sampah	x	Buruk
7. Papan Informasi	●	Cukup Baik
8. Halte	x	Buruk
9. Fasilitas penyangkang disabilitas	x	Sangat Buruk
10. Hambatan atau kendala	●	Cukup Baik
11. Fasilitas Penyeberangan	●	Cukup Baik

Keterangan: ● Tersedia
 x Tidak Tersedia

Berdasarkan Tabel 3, trotoar pada segmen II sudah tersedia namun ketersediaannya belum merata pada keseluruhan sisi jalan. Kondisi trotoar dinilai buruk oleh pejalan kaki karena ketersediaannya yang belum merata dimana trotoar pada segmen II terputus-putus, serta sebagian besar trotoar rusak dengan kondisi perkerasan trotoar kurang baik. Selain itu, untuk fasilitas pendukung yang tersedia pada segmen II seperti jalur hijau atau peneduh, *bollard*, serta papan informasi, dan untuk tempat duduk, lampu penerangan bagi pejalan kaki, tempat sampah, serta halte belum tersedia pada jalur pedestrian. Kondisi fasilitas pendukung dinilai buruk oleh pejalan kaki karena tersedia hanya 1-2 jenis fasilitas saja dengan persebaran minim. Namun, untuk fasilitas yang tersedia seperti jalur hijau atau peneduh dapat dikatakan sangat baik karena persebaran yang merata dengan kondisi pohon yang baik yang dapat menjadi peneduh bagi pejalan kaki, *bollard* dan papan informasi dapat dikatakan cukup baik dengan kondisi fisik yang tidak rusak dan

persebaran minim. Untuk fasilitas penyandang disabilitas dinilai sangat buruk oleh pejalan kaki karena tidak tersedia. Untuk fasilitas penyeberangan sudah tersedia dengan kondisi fisik baik, namun persebaran tidak merata sehingga dinilai cukup baik oleh pejalan kaki. Selain itu, untuk hambatan atau kendala terdapat beberapa penghalang yang menutup sebagian akses berjalan kaki, sehingga dinilai cukup baik oleh pejalan kaki.

3.2 Pengukuran Tingkat Walkability

Pengukuran tingkat walkability dilakukan dengan menggunakan sembilan parameter dari (Leather et al., 2011) berdasarkan persepsi pengguna jalur pedestrian terhadap kualitas jalur pejalan kaki di koridor Jalan Yos Sudarso-Gatot Subroto. Pengambilan persepsi pengguna jalur pejalan kaki menggunakan metode pengumpulan data kuesioner yang berisi karakteristik pejalan kaki dan karakteristik perjalanannya serta tanggapan mengenai kualitas jalur pedestrian pada setiap segmen lokasi penelitian. Setelah mendapatkan penilaian berupa skor dari persepsi responden, dilakukan pengklasifikasian walkability pada setiap segmen koridor yang menjadi wilayah penelitian. Klasifikasi walkability berfungsi untuk menunjukan dan mendeskripsikan skor total walkability yang didapat dari setiap segmen sehingga dapat diketahui apakah lingkungan di wilayah penelitian memiliki lingkungan yang ramah bagi pejalan kaki dimana pejalan kaki dapat menjangkau dan melakukan kegiatan di sekitar koridor hanya dengan berjalan kaki, atautkah masih bergantung dengan kendaraan bermotor.

Tabel 4 dan Tabel 5 akan menunjukkan hasil pengukuran tingkat walkability berdasarkan persepsi pejalan kaki di jalur pedestrian yang telah dikelompokkan berdasarkan pertanyaan menurut parameter walkability jalur pedestrian. Skor yang didapat pada setiap parameter kemudian dikategorikan pada kelompok peringkat mulai dari sangat baik, baik, sedang, buruk, hingga sangat buruk. Lalu untuk mendapatkan indeks walkability, keseluruhan skor dari seluruh parameter dijumlahkan dengan melalui pembobotan pada setiap parameternya. Hasil pengukuran tingkat walkability yang didapat kemudian dijabarkan secara deskriptif.

Table 4. Pengukuran Tingkat Walkability Berdasarkan Persepsi Pejalan Kaki Pada Segmen I (hasil analisis, 2024)

Jenis	Bobot	Rata-rata nilai parameter
1. Ketersediaan jalur pedestrian	25	2,56
2. Ketersediaan fasilitas pendukung	10	4,11
3. Infrastruktur penunjang bagi penyandang disabilitas	10	2,06
4. Hambatan atau kendala	10	3,99
5. Ketersediaan fasilitas penyeberangan	10	3,24
6. Keselamatan dalam menyeberang	10	3,16
7. Perilaku pengendara kendaraan bermotor	5	4,06
8. Konflik antara pejalan kaki dengan pengguna moda transportasi	15	3,67
9. Keamanan dari tindak kejahatan	5	3,86
Rata-Rata Nilai Parameter Keseluruhan		64,83
Klasifikasi Walkability		Waiting to walk

Berdasarkan hasil perhitungan tingkat walkability pada Segmen I, diketahui bahwa jalur pedestrian Segmen I masuk dalam klasifikasi *Waiting to Walk* dengan skor 64.83. Klasifikasi *Waiting to Walk* dapat diartikan bahwa beberapa fasilitas yang tersedia dapat dijangkau oleh pejalan kaki dengan berjalan kaki seperti pejalan kaki dapat menjangkau keberadaan tempat peneduh, halte, dan papan informasi.

Table 5. Pengukuran Tingkat Walkability Berdasarkan Persepsi Pejalan Kaki Pada Segmen II (hasil analisis, 2024)

Jenis	Bobot	Rata-rata nilai parameter
1. Ketersediaan jalur pedestrian	25	2,27
2. Ketersediaan fasilitas pendukung	10	2,71
3. Infrastruktur penunjang bagi penyandang disabilitas	10	1,84
4. Hambatan atau kendala	10	3,20
5. Ketersediaan fasilitas penyeberangan	10	3,04
6. Keselamatan dalam menyeberang	10	2,81
7. Perilaku pengendara kendaraan bermotor	5	3,33
8. Konflik antara pejalan kaki dengan pengguna moda transportasi	15	3,21
9. Keamanan dari tindak kejahatan	5	3,19
Rata-Rata Nilai Parameter Keseluruhan		54,74
Klasifikasi Walkability		Waiting to walk

Berdasarkan hasil perhitungan tingkat walkability pada Segmen II, diketahui bahwa jalur pedestrian segmen II masuk dalam klasifikasi Waiting to Walk dengan skor 54.74. Klasifikasi Waiting to Walk dapat diartikan bahwa beberapa fasilitas yang tersedia dapat dijangkau oleh pejalan kaki dengan berjalan kaki seperti pejalan kaki dapat menjangkau tempat peneduh dan zebra cross.

3.3 Arahan Penataan Jalur Pedestrian

Adapun kompilasi dari kondisi eksisting, penilaian walkability, dan arahan penataan jalur pedestrian pada Segmen I yang sesuai pedoman dapat dilihat pada tabel 6 berikut:

Table 6. Arahan Penataan Jalur Pedestrian Segmen I (hasil analisis, 2024)

Aspek	Pedoman*	Arahan Penataan Segmen I
Trotoar	<ol style="list-style-type: none"> Jalur yang digunakan untuk pejalan kaki di jalan arteri sebesar 1,8 m dengan tinggi maksimal antara jalur pejalan kaki dengan jalur kendaraan bermotor adalah 0,2 cm. Trotoar diperkeras dengan konstruksi perkerasan 	Pemenuhan trotoar pada keseluruhan sisi jalan yang belum memiliki trotoar dan pelebaran trotoar pada sisi depan pusat perbelanjaan dengan lebar 2 m dan ketinggian 0,2 m dari permukaan jalur kendaraan bermotor, serta menggunakan material paving block berupa bata beton.
Fasilitas Pendukung	<ol style="list-style-type: none"> Tempat duduk diletakkan di dengan jarak masing-masing 120 m dengan lebar 40-50 cm, panjang 120 cm, tinggi 35- 40 cm serta menggunakan bahan metal dan beton cetak. Jalur hijau diletakkan pada trotoar dengan lebar 15-20 m. Lampu penerangan diletakkan setiap 10 m dengan tinggi maksimal 4 m, dan bahan yang digunakan metal dan beton cetak 	<ol style="list-style-type: none"> Penyediaan tempat duduk pada seluruh jalur pejalan kaki dengan jarak peletakan antar tempat duduk 120 m dengan memperhatikan lokasi yang strategis, dimensi lebar 0,5 m, dan panjang 1,2 m, tinggi 70 cm serta material yang digunakan adalah besi cor dengan dudukan kayu dan menambahkan motif tradisional siger sebagai ikon Provinsi Lampung Penambahan pohon di beberapa titik yang belum tersedia. Peletakan pohon baru berada di sisi belakang trotoar sesuai dengan

Aspek	Pedoman*	Arahan Penataan Segmen I
	<ol style="list-style-type: none"> 4. Bollard dipasang pada lokasi seperti penyeberangan sebidang, lapak tunggu, halte atau tempat pemberhentian bus, jalan keluar masuk akses kendaraan atau disesuaikan dengan kebutuhan yang ditempatkan sekitar 30 cm dari kerb dengan jarak minimum 0,95 m, ketinggian antara 0,60-1,2 m serta menggunakan bahan metal atau beton 5. Tempat sampah diletakkan setiap 20 m serta menggunakan bahan metal dan beton cetak 6. Papan informasi diletakkan di lokasi strategis dan di lokasi yang mudah dilihat. 7. Halte/shelter diletakkan pada jalur amenities dan terletak pada setiap radius 300 meter atau pada titik potensial kawasan 	<p>kondisi eksisting pohon dengan jarak tanam sebesar 20 meter</p> <ol style="list-style-type: none"> 3. Penyediaan lampu penerangan khusus pejalan kaki yang terletak pada sisi depan trotoar dengan daya 90 watt, jarak setiap 10 m, tinggi maksimal 4 m, dan menggunakan bahan metal casting, serta desain dibuat dengan menambahkan motif tradisional siger. 4. Bollard diarahkan pada titik-titik tertentu seperti akses penyeberangan dan halte dan ditempatkan sekitar 30 cm dari kerb dengan ketinggian 0,80 m, jarak penempatan 0,95 m, serta material yang digunakan adalah besi cor 5. Penyediaan tempat sampah di trotoar dengan jarak peletakan setiap 20 m, jenis tempat sampah terpilah, bentuk desain seragam, dan material yang digunakan adalah serat fiberglass dengan kapasitas 40 liter. 6. Penyediaan papan informasi berupa rambu dilarang parkir yang diletakkan di sisi kanan dan kiri Jalan Yos Sudarso serta penyediaan rambu jalur penyeberangan yang diletakkan pada setiap titik zebra cross dan halte 7. Revitalisasi halte yang sudah ada dan membangun 1 halte baru yang diletakkan pada sekitar pusat perbelanjaan
Fasilitas Penyanggah Disabilitas	<ol style="list-style-type: none"> 1. Terdapat jalur dan perangkat pemandu untuk menunjukkan perubahan tekstur trotoar 2. Permukaan jalan yang tidak licin. 	<p>Penyediaan blok pengarah berbentuk tabung, timbul, dan berwarna kuning serta pada sisi kanan dan kiri blok pengarah harus terdapat ruang kosong sebesar 600 mm. Selain itu, diperlukan penyediaan blok peringatan yang berbentuk lingkaran, timbul, dan berwarna kuning yang berada pada pemberhentian trotoar, jalur landai naik dan turun, atau area memasuki halte dan penyeberangan. Blok peringatan memiliki lebar strip sebesar 600 mm</p>

Sagala, A. S. J., Tanjung, A. S., & Rahmah, Chania. (2025). Arahan Penataan Jalur Pedestrian pada Koridor Jalan Yos Sudarso-Gatot Subroto Berdasarkan Konsep Walkability. *Zoning: Journal of Urban and Regional Planning*, 2(1), 33-44.
Doi: 10.33019/zoning.v2i1.23

Aspek	Pedoman*	Arahan Penataan Segmen I
Hambatan atau Kendala	Jalur pedestrian dirancang berdasarkan kebutuhan pejalan kaki untuk bergerak aman, mudah, nyaman dan tanpa hambatan	1. Monitoring dan penyuluhan kepada PKL 2. Penataan kembali tiang ke sisi belakang trotoar
Fasilitas Penyeberangan	Dipasang di kaki persimpangan tanpa atau dengan alat pemberi isyarat lalu lintas atau di ruas jalan	Penyediaan fasilitas penyeberangan berupa zebra cross pada area halte dan persimpangan jalan panjang garis 2,5 m dan jarak antar garis 0,3 m.

*Pedoman berdasarkan Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No. 3 tahun 2014 tentang Pedoman Perencanaan, Penyediaan, dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Jaringan Pejalan Kaki di Kawasan Perkotaan dan Pedoman Perencanaan Teknis Fasilitas Pejalan Kaki Tahun 2023

Adapun kompilasi dari kondisi eksisting, penilaian *walkability*, dan arahan penataan jalur pedestrian pada Segmen II yang sesuai pedoman dapat dilihat pada tabel 7 berikut:

Table 7. Arahan Penataan Jalur Pedestrian Segmen II (hasil analisis, 2024)

Aspek	Pedoman*	Arahan Penataan Segmen I
Trotoar	1. Jalur yang digunakan untuk pejalan kaki di jalan arteri sebesar 1,8 m dengan tinggi maksimal antara jalur pejalan kaki dengan jalur kendaraan bermotor adalah 0,2 cm. 2. Trotoar diperkeras dengan konstruksi perkerasan	Pemenuhan trotoar pada keseluruhan sisi jalan yang belum memiliki trotoar dan perbaikan trotoar yang sudah ada dengan lebar 1,8 m dan ketinggian 0,2 m dari permukaan jalur kendaraan bermotor, serta menggunakan material paving block berupa bata beton

Aspek	Pedoman*	Arahan Penataan Segmen I
Fasilitas Pendukung	<ol style="list-style-type: none"> 1. Tempat duduk diletakkan di dengan jarak masing-masing 120 m dengan lebar 40-50 cm, panjang 120 cm, tinggi 35- 40 cm serta menggunakan bahan metal dan beton cetak. 2. Lampu penerangan diletakkan setiap 10 m dengan tinggi maksimal 4 m, dan bahan yang digunakan metal dan beton cetak 3. Bollard dipasang pada lokasi seperti penyeberangan sebidang, lapak tunggu, halte atau tempat pemberhentian bus, jalan keluar masuk akses kendaraan atau disesuaikan dengan kebutuhan yang ditempatkan sekitar 30 cm dari kerb dengan jarak minimum 0,95 m, ketinggian antara 0,60-1,2 m serta menggunakan bahan metal atau beton 4. Tempat sampah diletakkan setiap 20 m serta menggunakan bahan metal dan beton cetak 5. Papan informasi diletakkan di lokasi strategis dan di lokasi yang mudah dilihat. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Penyediaan tempat duduk pada seluruh jalur pejalan kaki dengan jarak peletakan antar tempat duduk 120 m dengan memperhatikan lokasi yang strategis, dimensi lebar 0,5 m, dan panjang 1,2 m, tinggi 70 cm serta material yang digunakan adalah besi cor dengan dudukan kayu dan menambahkan motif tradisional siger sebagai ikon Provinsi Lampung 2. Penyediaan lampu penerangan khusus pejalan kaki yang terletak pada sisi depan trotoar dengan daya 90 watt, jarak setiap 10 m, tinggi maksimal 4 m, dan menggunakan bahan metal casting, serta desain dibuat dengan menambahkan motif tradisional siger. 3. Bollard diarahkan pada titik-titik tertentu seperti akses penyeberangan dan halte dan ditempatkan sekitar 30 cm dari kerb dengan ketinggian 0,80 m, jarak penempatan 0,95 m, serta material yang digunakan adalah besi cor 4. Penyediaan tempat sampah di trotoar dengan jarak peletakan setiap 20 m, jenis tempat sampah terpilah, bentuk desain seragam, dan material yang digunakan adalah serat fiberglass dengan kapasitas 40 liter. 5. Penyediaan papan informasi berupa rambu dilarang parkir yang diletakkan pada area yang banyak terjadi parkir liar dengan jarak 30 meter dari area tersebut. Selain itu, penyediaan rambu jalur penyeberangan yang diletakkan pada setiap titik zebra cross.

Aspek	Pedoman*	Arahan Penataan Segmen I
Fasilitas Penyanggah Disabilitas	<ol style="list-style-type: none"> 1. Terdapat jalur dan perangkat pemandu untuk menunjukkan perubahan tekstur trotoar 2. Permukaan jalan yang tidak licin. 	Penyediaan blok pengarah berbentuk tabung, timbul, dan berwarna kuning serta pada sisi kanan dan kiri blok pengarah harus terdapat ruang kosong sebesar 600 mm. Selain itu, diperlukan penyediaan blok peringatan yang berbentuk lingkaran, timbul, dan berwarna kuning yang berada pada pemberhentian trotoar, jalur landai naik dan turun, atau area memasuki halte dan penyeberangan. Blok peringatan memiliki lebar strip sebesar 600 mm
Hambatan atau Kendala	Jalur pedestrian dirancang berdasarkan kebutuhan pejalan kaki untuk bergerak aman, mudah, nyaman dan tanpa hambatan	<ol style="list-style-type: none"> 1. Monitoring dan penyuluhan kepada PKL 2. Penertiban parkir liar dengan memberikan sanksi berupa tilang kepada pengendara yang parkir sembarangan di badan jalan.
Fasilitas Penyeberangan	Dipasang di kaki persimpangan tanpa atau dengan alat pemberi isyarat lalu lintas atau di ruas jalan	Penambahan zebra cross di area sekolah dengan panjang garis 2,5 m dan jarak antar garis 0,3 m.

*Pedoman berdasarkan Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No. 3 tahun 2014 tentang Pedoman Perencanaan, Penyediaan, dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Jaringan Pejalan Kaki di Kawasan Perkotaan dan Pedoman Perencanaan Teknis Fasilitas Pejalan Kaki Tahun 2023

4. KESIMPULAN

Dalam pertanyaan penelitian yaitu “Bagaimana arahan penataan jalur pejalan kaki yang sesuai dengan konsep walkability pada koridor Jalan Yos Sudarso-Jalan Gatot Subroto?” dan berdasarkan temuan studi, dapat disimpulkan bahwa diperlukannya arahan penataan jalur pedestrian pada koridor Jalan Yos Sudarso-Gatot Subroto dengan berdasarkan konsep walkability. Arahan penataan jalur pedestrian ini dirumuskan menggunakan analisis konten dengan menarik kesimpulan berdasarkan temuan-temuan studi berupa kondisi eksisting jalur pedestrian dan penilaian persepsi pejalan kaki mengenai kondisi serta persebaran fasilitas-fasilitas jalur pedestrian. Arahan penataan jalur pedestrian di Jalan Yos Sudarso-Gatot Subroto antara lain dengan pemenuhan trotoar yang terputus dan penyeragaman desain pada trotoar yang sudah ada, penyediaan tempat duduk, penambahan vegetasi di beberapa titik, penyediaan lampu penerangan khusus pejalan kaki, penyediaan bollard, penyediaan tempat sampah, penyediaan papan informasi berupa rambu dilarang parkir dan rambu jalur penyeberangan, revitalisasi halte yang sudah ada dan membangun 1 halte baru, penyediaan blok pengarah dan blok peringatan pada trotoar, monitoring dan penyuluhan kepada PKL, penertiban parkir liar, serta penambahan zebra cross.

5. PERNYATAAN RESMI

Tim Penulis mengucapkan terimakasih kepada seluruh responden yang mewakili pengguna jalur pedestrian di koridor Jalan Yos Sudarso dan Jalan Gatot Subroto Kota Bandar Lampung dan pihak-pihak lain yang secara tidak langsung terkait dalam proses perizinan penelitian.

6. REFERENSI

Agphin Ramadhan, M., Nur Indriatno Putra Pratama, G., & Hidayah, R. (2018). Penataan Sistem Jalur Pejalan Kaki Di Universitas Negeri Yogyakarta. *INERSIA: Informasi Dan Ekspose Hasil Riset Teknik Sipil Dan Arsitektur*, 14(1), 101–117. <https://doi.org/10.21831/inersia.v14i1.19498>

Sagala, A. S. J., Tanjung, A. S., & Rahmah, Chania. (2025). Arahan Penataan Jalur Pedestrian pada Koridor Jalan Yos Sudarso-Gatot Subroto Berdasarkan Konsep Walkability. *Zoning: Journal of Urban and Regional Planning*, 2(1), 33-44.
Doi: 10.33019/zoning.v2i1.23

- Agradiana, P. (2020). Tingkat Preferensi Pedestrian dan Walkability Koridor Jalan di Kota Tua Jakarta. *MARKA (Media Arsitektur Dan Kota): Jurnal Ilmiah Penelitian*, 3(2), 68–82.
<https://doi.org/10.33510/marka.2020.3.2.68-82>
- BPS Kota Bandar Lampung. (2025). Kota Bandar Lampung Dalam Angka Tahun 2025.
- Gota, S., Fabian, H. G., Mejia, A. A., & Punte, S. S. (2010). Walkability surveys in Asian cities. *Clean Air Initiative for Asian Cities (CAI- Asia)*, 20.
- Krambeck, H. V., & Gakenheimer, R. (2006). THE GLOBAL WALKABILITY INDEX Thesis Supervisors.
- Leather, J., Fabian, H., Gota, S., & Mejia, A. (2011). Walkability and Pedestrian Facilities in Asian Cities State and Issues ADB Sustainable Development Working Paper Series. www.adb.org/poverty
- Litman, T. A. (2003). Economic Value of Walkability. *Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board*, 1828(1), 3–11. <https://doi.org/10.3141/1828-01>
- New Zealand Transport Agency. (2009). Pedestrian planning and design guide. NZ Transport Agency.
- Peraturan Daerah Kota Bandar Lampung Nomor 4 Tahun 2021 Tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Tahun 2021-2041.
- Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No. 3 tahun 2014 tentang Pedoman Perencanaan, Penyediaan, dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Jaringan Pejalan Kaki di Kawasan Perkotaan.
- Tanan, N., Wibowo, S. S., & Tinumbia, N. (2017). PENGUKURAN WALKABILITY INDEX PADA RUAS JALAN DI KAWASAN PERKOTAAN (WALKABILITY INDEX MEASUREMENT ON ROAD LINKS IN URBAN AREA). *Jurnal Jalan-Jembatan*, 34(02), 115–127.