

ANALISIS AKSEBILITAS TROTOAR TERHADAP PENINGKATAN PEJALAN KAKI DI ALUN-ALUN KOTA POLEWALI MANDAR

Harnal Frengki Saputra¹, Akbar Indrawan Saudi², Sainuddin^{3*}

^{1,2,3} Program Studi/Jurusan/Fakultas, Perguruan Tinggi
e-mail: *harnalfrengkisaputra@gmail.com

Abstrak

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis kondisi dan karakteristik aksesibilitas trotoar serta menentukan skala prioritas perbaikan aksesibilitas berdasarkan metode IRAP di kawasan Alun-Alun Kota Polewali Mandar. Permasalahan utama terletak pada ketidaklayakan fasilitas trotoar dalam menunjang keselamatan dan kenyamanan pejalan kaki. Penelitian ini menggunakan pendekatan kuantitatif deskriptif dan melibatkan observasi lapangan, wawancara, serta penyebaran kuesioner. Hasil penelitian menunjukkan bahwa beberapa segmen trotoar memiliki nilai aksesibilitas rendah dan membutuhkan prioritas penanganan. Temuan ini penting untuk mendukung perencanaan transportasi berkelanjutan yang ramah pejalan kaki.

Kata kunci; Aksesibilitas, Trotoar, Pejalan Kaki, IRAP, Transportasi berkelanjutan

Abstract

This study aims to analyze the condition and characteristics of sidewalk accessibility and determine priority scales for improvement using the IRAP method in the Alun-Alun Polewali Mandar area. The main problem lies in the inadequacy of pedestrian facilities to ensure safety and comfort. A descriptive quantitative approach was applied through field observations, interviews, and questionnaires. The results show that several sidewalk segments scored low in accessibility and require urgent improvements. These findings are essential for supporting sustainable pedestrian-friendly transportation planning.

Keywords: Accessibility, Sidewalk, Pedestrian, Irap, Sustainable Transport

I. PENDAHULUAN

Pembangunan infrastruktur transportasi yang inklusif merupakan bagian integral dari upaya mewujudkan kota yang layak huni, berkelanjutan, dan ramah terhadap semua kalangan, termasuk penyandang disabilitas, lansia, dan anak-anak. Salah satu komponen penting dari sistem transportasi tersebut adalah **trotoar**. Trotoar tidak hanya berfungsi sebagai jalur pejalan kaki, tetapi juga sebagai ruang interaksi sosial, ruang aman dari kendaraan bermotor, dan simbol inklusivitas kota. Keberadaan trotoar yang dirancang dengan baik dapat meningkatkan kualitas hidup, memperkuat konektivitas antar fasilitas publik, serta mendukung pergeseran moda transportasi dari kendaraan pribadi ke moda aktif seperti berjalan kaki.

Sayangnya, di banyak wilayah Indonesia, pembangunan trotoar masih sering diabaikan. Tidak

sedikit trotoar yang keberadaannya tidak memenuhi standar teknis, bahkan hilang karena alih fungsi menjadi tempat parkir, lapak pedagang, atau mengalami kerusakan permanen. Kondisi ini juga terjadi di kawasan Alun-Alun Kota Polewali Mandar, sebuah ruang publik penting yang menjadi pusat kegiatan masyarakat. Kawasan ini sangat aktif, dengan keberadaan kantor pemerintahan, pusat perdagangan, ruang terbuka hijau, dan area rekreasi. Namun, pengamatan awal menunjukkan bahwa kualitas trotoar di area ini tidak konsisten, bahkan sebagian tidak layak digunakan oleh pejalan kaki.

Ketiadaan akses yang layak dapat menimbulkan hambatan bagi kelompok rentan dan menurunkan kualitas mobilitas warga secara umum. Untuk itu, dibutuhkan evaluasi menyeluruh terhadap kondisi fisik dan fungsi trotoar berdasarkan indikator aksesibilitas. Penilaian ini harus mempertimbangkan aspek teknis

maupun persepsi masyarakat, sehingga hasilnya dapat menjadi dasar pengambilan keputusan yang adil dan berorientasi pada kebutuhan nyata.

Salah satu pendekatan yang digunakan dalam penelitian ini adalah IRAP (*Integrated Rural Accessibility Planning*). Meskipun awalnya dikembangkan untuk wilayah pedesaan dan negara berkembang, IRAP sangat cocok digunakan untuk menilai aksesibilitas dalam konteks lokal seperti Polewali Mandar karena sifatnya yang partisipatif dan adaptif.

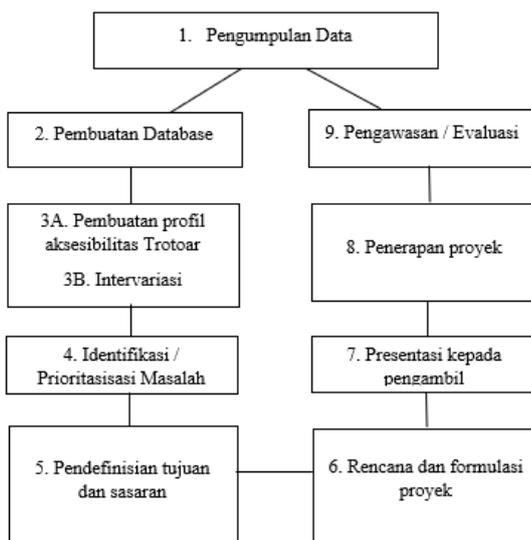
IRAP adalah metode yang dikembangkan oleh International Labour Organization (ILO) untuk:

- a. Mengidentifikasi hambatan aksesibilitas terhadap fasilitas dasar masyarakat, seperti pendidikan, kesehatan, pasar, dan transportasi.
- b. Memprioritaskan intervensi infrastruktur berbasis kebutuhan lokal, termasuk jalur pejalan kaki, jembatan kecil, atau moda non-motorized.

Metode ini terdiri dari tiga prinsip utama:

- a. Keterlibatan masyarakat secara langsung dalam proses penilaian aksesibilitas.
- b. Penggunaan indikator yang kontekstual dan disesuaikan dengan lingkungan setempat.
- c. Penggunaan data kualitatif dan kuantitatif untuk menyusun skala prioritas.

Prosedur yang digunakan dalam metode IRAP ini dapat digambarkan dalam IRAP *Planning Cycle*, sebagai berikut:



Gambar 1. IRAP *Planning Cycle* dan Pembatasan Penelitian.

Metode IRAP juga memungkinkan disusunnya peta aksesibilitas yang menunjukkan wilayah dengan kebutuhan intervensi tertinggi. Ini memberikan pendekatan visual yang kuat bagi perencana kota atau pihak berwenang dalam mengambil tindakan.

Meskipun IRAP lebih dikenal dalam konteks desa dan negara berkembang, konsep dasarnya sangat relevan untuk kawasan kota kecil seperti Polewali Mandar. Dengan menggunakan IRAP, penelitian ini dapat:

- a. Mengukur kondisi aksesibilitas secara objektif dan terukur.
- b. Menyusun skala prioritas secara sistematis, bukan berdasarkan persepsi semata.
- c. Memberikan rekomendasi berbasis data untuk peningkatan fasilitas pejalan kaki.

Dengan demikian, penelitian ini tidak hanya bertujuan mengungkap kondisi eksisting trotoar, tetapi juga menyusun strategi perbaikan yang partisipatif dan sesuai konteks lokal.

II. METODE PENELITIAN

A. Jenis dan Pendekatan Penelitian

Penelitian ini menggunakan pendekatan kuantitatif deskriptif, yaitu pendekatan yang bertujuan untuk menggambarkan secara sistematis, faktual, dan akurat mengenai kondisi aksesibilitas trotoar di kawasan Alun-Alun Kota Polewali Mandar. Data dikumpulkan secara langsung dari lapangan dan diolah untuk mendapatkan gambaran angka (skor) yang dapat digunakan dalam perbandingan antar segmen.

B. Lokasi dan Waktu Penelitian

Penelitian dilakukan di kawasan Alun-Alun Kota Polewali Mandar, Sulawesi Barat. Lokasi ini dipilih karena merupakan pusat aktivitas ekonomi, pemerintahan, dan rekreasi warga. Penelitian dilaksanakan selama 40 hari, dimulai dari observasi awal hingga analisis data dan perumusan kesimpulan.

C. Unit Analisis dan Populasi

Unit analisis dalam penelitian ini adalah segmen trotoar yang terdapat di empat ruas jalan utama yang mengelilingi kawasan Alun-Alun, yaitu:

1. Jalan Manunggal
2. Jalan H.O.S. Cokroaminoto
3. Jalan Todilaling
4. Jalan Budi Utomo

Setiap segmen memiliki panjang yang relatif serupa dan memiliki karakteristik fisik serta kondisi sosial yang berbeda-beda, sehingga mewakili variasi kondisi trotoar yang ada.

D. Teknik Pengumpulan Data

Pengumpulan data dilakukan dengan tiga metode utama:

1. Observasi Lapangan; Pengamatan langsung dilakukan pada setiap segmen trotoar untuk menilai kondisi fisik, kelengkapan fasilitas, dan gangguan lingkungan (seperti parkir liar dan PKL). Parameter pengamatan mengikuti panduan teknis dari *Permen PUPR No. 03/PRT/M/2014* dan indikator IRAP.
2. Wawancara dan Diskusi Terbatas; Dilakukan secara informal dengan pengguna jalan, pedagang, dan warga sekitar untuk memperoleh informasi kualitatif mengenai pengalaman dan persepsi mereka terhadap kenyamanan dan keselamatan saat menggunakan trotoar.
3. Penyebaran Kuesioner; Instrumen kuesioner dirancang berdasarkan indikator aksesibilitas IRAP dengan skala penilaian (1–5). Responden dipilih secara purposive, yaitu pengguna jalan yang melintasi lokasi minimal dua kali sehari.

E. Indikator Penilaian

Indikator yang digunakan dalam penelitian ini disusun mengacu pada *IRAP Pedestrian Infrastructure Guidelines* dan regulasi nasional. Indikator utama yang dianalisis meliputi:

Tabel 1. Indikator Penilaian Aksesibilitas Trotoar Mengacu pada Metode IRAP.

No	Indikator Aksesibilitas	Sub-Indikator
1	Keamanan	Pagar pengaman, pencahayaan, marka jalan
2	Kenyamanan	Permukaan trotoar, kemiringan, ruang gerak
3	Fasilitas Penunjang	Tempat duduk, tempat sampah, <i>shelter</i>
4	Konektivitas	Keterhubungan antarsektor, kontinuitas jalur
5	Estetika	Kebersihan, tanaman/jalur hijau
6	Aksesibilitas Difabel	Ubin pemandu, jalur landau, <i>ramp</i>

(Sumber: Diadaptasi dari *IRAP Pedestrian Infrastructure Guidelines (2013)* dan *Permen PUPR No. 03/PRT/M/2014*)

F. Teknik Analisis Data

Data yang diperoleh dari observasi dan kuesioner diolah menggunakan langkah-langkah berikut:

1. Skoring Tiap Indikator ; Setiap segmen diberi nilai untuk tiap indikator berdasarkan hasil lapangan dan persepsi responden. Nilai berkisar antara 1 (buruk) hingga 5 (sangat baik).
2. Perhitungan Skor Aksesibilitas ; Skor total tiap segmen diperoleh dengan menjumlahkan hasil pembobotan indikator.
3. Normalisasi Skor ; Skor dinormalisasi ke dalam skala 0–100 agar memudahkan klasifikasi dan perbandingan antar segmen.
4. Penentuan Skala Prioritas ; Segmen dengan skor terendah diprioritaskan untuk perbaikan karena menunjukkan tingkat ketidaklayakan tertinggi.

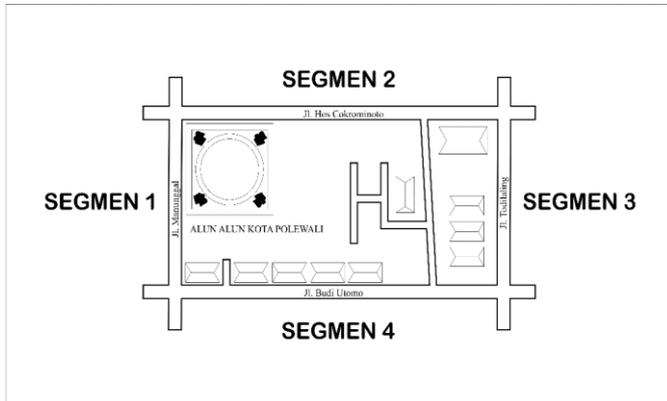
III. HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Evaluasi Kondisi Fisik dan Dimensi Trotoar

Observasi dilakukan terhadap empat segmen jalan, yaitu Jl. Manunggal (S1), Jl. H.O.S. Cokroaminoto (S2), Jl. Todilaling (S3), dan Jl. Budi Utomo (S4). Evaluasi difokuskan pada dimensi trotoar, kelengkapan fasilitas, kondisi permukaan, serta penggunaan ruang trotoar.

1. Segmen 1 (Jl. Manunggal) ; Trotoar sempit (<1,5 meter), permukaan rusak dan tidak rata, tidak memiliki guiding block, drainase buruk, dan tanpa lampu penerangan. Tidak tersedia tempat duduk maupun pagar pembatas. Ini merupakan segmen dengan kondisi terburuk.
2. Segmen 2 (Jl. Cokroaminoto); Lebar trotoar sekitar 1,5–2 meter, permukaan cukup rata, namun tidak memiliki tempat sampah atau tempat duduk. Area trotoar sebagian digunakan sebagai jalur kendaraan roda dua, serta minim vegetasi dan estetika lingkungan.
3. Segmen 3 (Jl. Todilaling); Trotoar relatif lebar (2 meter), namun terganggu oleh parkir liar dan PKL. Permukaan cukup baik, namun drainase buruk sehingga menimbulkan genangan saat hujan. Fasilitas penunjang sangat minim.

4. Segmen 4 (Jl. Budi Utomo); Segmen ini memiliki fasilitas paling lengkap: guiding block, lampu jalan, marka zebra cross, jalur hijau, dan tempat duduk. Lebar trotoar 2,5 meter dan tertata rapi.



Gambar 2. Lokasi Penelitian Setiap Segmen

B. Kondisi Fasilitas Trotoar

Analisis terhadap fasilitas aksesibilitas dilakukan berdasarkan standar Permen PU No. 03.PRT/M/2014. Hasil observasi menunjukkan ketimpangan signifikan dalam penyediaan fasilitas dasar.

Tabel 2. Rekapitulasi Ketersediaan Fasilitas Trotoar

Fasilitas	Ketersediaan	Keterangan
Shelter/Halte	Tidak ada	Tidak ada tempat berteduh
Pagar Pengaman	Tidak ada	Beresiko terhadap kendaraan
Tempat Duduk	Tidak ada	Pejalan kaki tidak bisa beristirahat
Penelrangan Jalan	Ada (23 titik)	Beberapa titik gelap saat malam
Jalur Hijau	Terbatas	Kurang vegetasi & peneduh
Tempat Sampah	Ada (8 unit)	Tidak merata, banyak sampah
Drainase	Tidak memadai	Genangan air saat hujan

(Sumber: Peneliti, 2025)

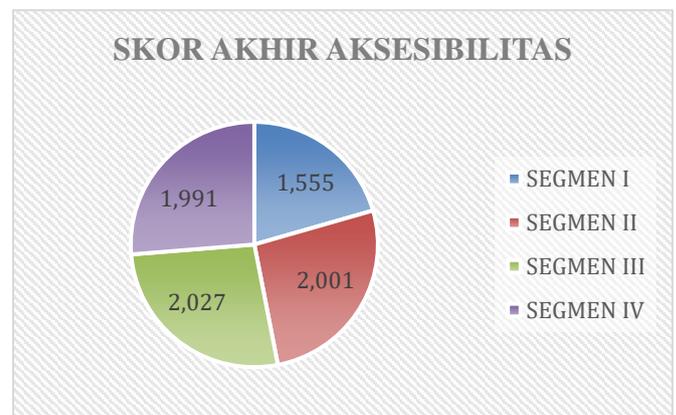
C. Skor Aksesibilitas dan Skala Prioritas

Perhitungan skor dilakukan berdasarkan total nilai indikator IRAP. Penilaian dilakukan terhadap enam indikator (keamanan, kenyamanan, aksesibilitas, estetika, konektivitas, dan fasilitas).

Tabel 3. Rekapitulasi Indeks Aksesibilitas per Segmen

Segmen Jalan	Skor IRAP	Kategori	Prioritas
Jl. Manunggal	1.555	Rendah	1
Jl. Cokroaminoto	2.001	Sedang	3
Jl. Todilaling	2.027	Tinggi	2
Jl. Budi Utomo	1.991	Sedang	4

(Sumber: Peneliti, 2025)



Gambar 3. Grafik Nilai Aksesibilitas Trotoar (IRAP)

D. Normalisasi Skor Aksesibilitas (Persentase Capaian)

Untuk menetapkan klasifikasi tingkat kelayakan, skor IRAP dinormalisasikan menggunakan rentang nilai 600-3000.

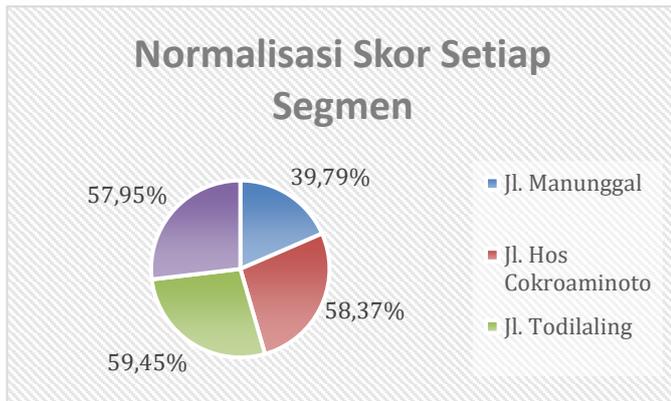
Rumus:

$$\text{Persentase} = (\text{Nilai Segmen} - 600) / (3000 - 600) \times 100$$

Tabel 4. Normalisasi Skor dan Kategori Capaian

Segmen Jalan	Skor Persentase	Kategori
Jl. Manunggal	39.79%	Baik
Jl. Cokroaminoto	58.37%	Cukup
Jl. Todilaling	59.45%	Cukup
Jl. Budi Utomo	57.95%	Cukup

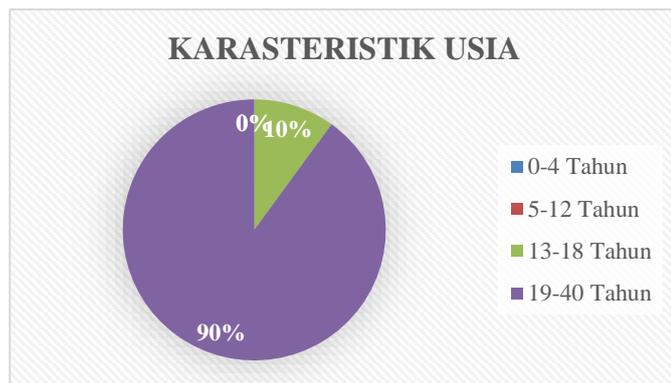
(Sumber: Peneliti, 2025)



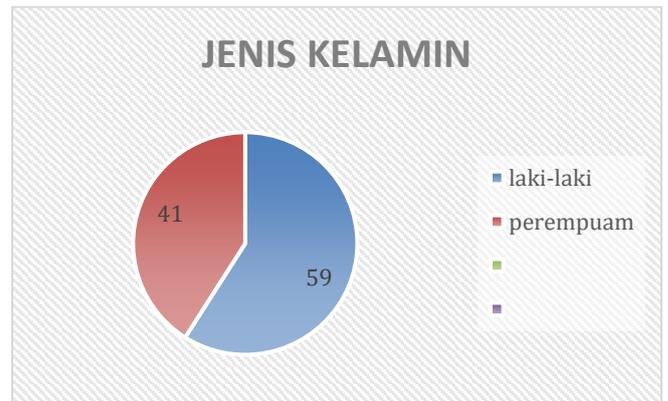
Gambar 3. Grafik Diagram Batang Persentase Skor Akseibilitas

E. Karakteristik dan Persepsi Pengguna Motor

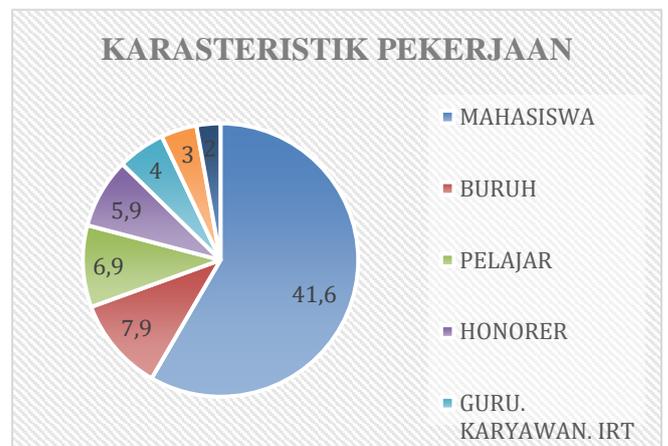
Data diperoleh dari penyebaran kuesioner kepada pengguna jalan. Karakteristik pengguna mayoritas adalah usia produktif dan didominasi oleh laki-laki.



Gambar 4. Grafik Distribusi Usia Pengguna Trotoar



Gambar 5. Grafik Jenis Kelamin Pengguna Trotoar



Gambar 6. Grafik Karakteristik Pekerjaan Pengguna Hasil persepsi pengguna pada masing-masing segmen menunjukkan tingkat ketidakpuasan tertinggi pada segmen Jl. Manunggal dan Jl. Cokroaminoto, terutama pada indikator keamanan dan kenyamanan.

F. Analisis dan Rekomendasi Penanganan

1. Segmen Prioritas Utama: Jl. Manunggal skor terendah & minim fasilitas perlu perbaikan menyeluruh.
2. Masalah Umum: Drainase, tidak adanya guiding block, pencahayaan minim, konflik dengan PKL.
3. Rekomendasi Visualisasi:
 - a. Peta Prioritas Aksesibilitas (Peta warna segmen S1-S4)
 - b. Potongan Teknis Detail Tiap Segmen
 - c. Diagram IRAP Planning Cycle untuk tahapan pengambilan keputusan berbasis data.

IV. KESIMPULAN

Penelitian ini bertujuan untuk mengevaluasi tingkat aksesibilitas trotoar di kawasan Alun-Alun Kota Polewali Mandar menggunakan metode Integrated Rural Accessibility Planning (IRAP). Dari hasil observasi lapangan, penyebaran kuesioner, dan perhitungan skor aksesibilitas, diperoleh simpulan sebagai berikut:

- A. Aksesibilitas trotoar di kawasan Alun-Alun Kota Polewali Mandar belum merata.; Setiap segmen jalan menunjukkan kondisi yang berbeda. Berdasarkan nilai indeks IRAP dan hasil normalisasi skor, segmen dengan nilai terendah adalah Jl. Todilaling, diikuti oleh Jl. Cokroaminoto, Jl. Budi Utomo, dan yang tertinggi adalah Jl. Manunggal. Ini menunjukkan bahwa meskipun terdapat segmen yang relatif layak, sebagian besar ruas masih membutuhkan peningkatan kualitas.
- B. Faktor penghambat utama aksesibilitas berasal dari keterbatasan dimensi fisik dan minimnya fasilitas pendukung; Trotoar pada beberapa segmen tidak memenuhi standar lebar minimal 2 meter, permukaan trotoar tidak rata, dan banyak terganggu oleh parkir liar maupun akar pohon besar. Selain itu, fasilitas dasar seperti tempat duduk, tempat sampah, lampu penerangan, dan marka jalan masih sangat terbatas.
- C. Segmen Jl. Todilaling menjadi prioritas utama perbaikan; Berdasarkan hasil perhitungan indeks aksesibilitas IRAP, segmen ini memiliki nilai aksesibilitas paling rendah, sehingga direkomendasikan sebagai fokus utama dalam penataan ulang trotoar secara fisik dan fungsional.
- D. Metode IRAP efektif dalam menentukan prioritas perencanaan dan evaluasi fasilitas pejalan kaki.; Dengan pendekatan berbasis indikator dan bobot yang diperoleh dari pengguna langsung, metode ini dapat memberikan gambaran objektif mengenai kondisi lapangan serta membantu menyusun skala prioritas intervensi secara terstruktur.

UCAPAN TERIMA KASIH

Penulis menyampaikan terima kasih kepada Dinas Pekerjaan Umum dan Penataan Ruang (PUPR)

Kabupaten Polewali Mandar atas dukungan data dan akses informasi selama pelaksanaan penelitian. Ucapan terima kasih juga disampaikan kepada seluruh responden dan masyarakat di sekitar kawasan Alun-Alun Kota Polewali Mandar yang telah berpartisipasi dalam pengisian kuesioner dan memberikan informasi melalui wawancara lapangan. Terakhir, apresiasi ditujukan kepada dosen pembimbing dan penguji atas bimbingan dan masukan konstruktif selama proses penyusunan penelitian ini.

REFERENSI

- Direktorat Jenderal Bina Marga. (2014). *Permen PU No. 03/PRT/M/2014 tentang Pedoman Perencanaan dan Penyediaan Fasilitas Pejalan Kaki di Kawasan Perkotaan*. Kementerian PUPR.
- Direktorat Jenderal Bina Marga. (2018). *Surat Edaran Menteri PUPR No. 02/SE/M/2018 tentang Pedoman Teknis Fasilitas Pejalan Kaki pada Jalan*. Kementerian PUPR.
- International Labour Organization. (2000). *Integrated Rural Accessibility Planning (IRAP): A Planning Tool for Infrastructure and Services*. Geneva: ILO.
- Setiady, F. (2016). IRAP sebagai Alat Perencanaan Pembangunan. *Jurnal Infrastruktur Wilayah*, 4(2), 122–130.
- Sophy, A.M. (2023). Analisis Pemanfaatan Penggunaan Trotoar di Kawasan Perkotaan. *Jurnal Transportasi Perkotaan*, 10(1), 55–62.
- Pratama, R. (2014). Perilaku Pejalan Kaki di Lingkungan Perkotaan. *Jurnal Teknik Sipil*, 6(3), 44–51.
- Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. (2009). Republik Indonesia.
- Pemerintah Kabupaten Polewali Mandar. (2022). *Rencana Tata Ruang Wilayah Kabupaten Polewali Mandar Tahun 2022–2042*.