

ANALISIS FASILITAS TRANSPORTASI BERKELANJUTAN KAWASAN PASAR SENTRAL KABUPATEN SINJAI: PEJALAN KAKI DAN ANGKUTAN UMUM

Febrianto Fatah Yogatama

Taruna Politeknik Transportasi
Darat Indonesia - STTD
Politeknik Transportasi Darat
Indonesia - STTD
Jalan Raya Setu KM. 3.5, Cibitung,
Bekasi, Jawa Barat
febriantofatahyogatama@gmail.com

Evi Fadhillah

Dosen Politeknik Transportasi
Darat Indonesia - STTD
Politeknik Transportasi Darat
Indonesia - STTD
Jalan Raya Setu KM. 3.5,
Cibitung, Bekasi, Jawa Barat
evisayyid@gmail.com

Abstract

Analysis of sustainable transportation facilities is one of the strategies for handling transportation problems. The problem of urban transportation facilities tends to dwell on the unavailability of inclusive transportation facilities. The study aims to provide a literature on the improvement of sustainable transportation facilities in central market of Sinjai regency. The study method uses quantitative and qualitative types in determining recommendations for transportation facilities. Recommendations for sustainable transportation facilities consist of three variables, i.e convenience, connectivity and safety. Improvements based on continuous variables are adjusted to the guidelines for planning urban transportation facilities through the parameters of the dimensions of each variable. Analysis of sustainable transportation facilities can be adjusted as a solution in solving urban transportation facilities towards inclusiveness and sustainability.

Keywords: Sustainable Transport Facilities, *Convenience, Connectivity, Safety*

Abstrak

Analisis fasilitas transportasi berkelanjutan merupakan salah satu strategi penanganan masalah transportasi. Permasalahan fasilitas transportasi perkotaan cenderung berfokus pada belum tersedianya fasilitas transportasi yang inklusif. Penelitian ini bertujuan untuk memberikan kajian mengenai peningkatan fasilitas transportasi yang berkelanjutan pada Kawasan Pasar Sentral Kabupaten Sinjai. Metode yang digunakan dalam penelitian ini menggunakan jenis kuantitatif dan kualitatif dalam menentukan rekomendasi fasilitas transportasi. Rekomendasi fasilitas transportasi berkelanjutan direncanakan dengan variabel *convenience, connectivity* dan *safety*. Peningkatan berdasarkan variabel berkelanjutan disesuaikan dengan pedoman perencanaan fasilitas transportasi perkotaan melalui parameter dari dimensi setiap variabel. Analisis fasilitas transportasi berkelanjutan dapat menjadi solusi dalam pemecahan fasilitas transportasi perkotaan menuju inklusifitas dan keberlanjutan.

Kata Kunci: Fasilitas Transportasi Berkelanjutan, *Convenience, Connectivity, Safety*

PENDAHULUAN

Pasar tradisional merupakan salah satu lokasi niaga yang menjadi tempat bertemunya penjual dan pembeli serta adanya transaksi yang dapat dilakukan dengan metode tawar-menawar (Basimah, 2014). Pasar tradisional pada daerah berkembang mempengaruhi pertumbuhan ekonomi pada daerah tersebut dimana kemudahan aksesibilitas menjadi

faktor penting dalam mendukung fungsi pasar sebagai lokasi jual beli (Nurhidayati, 2006). Kemudahan akses dari dan menuju pasar akan mempermudah pergerakan barang dan jasa sehingga masyarakat dapat memenuhi kebutuhan dengan cepat dan mudah. Pasar Sentral Kabupaten Sinjai merupakan pusat perdagangan dan jasa dan merupakan pasar terbesar di Kabupaten Sinjai. Berdasarkan hasil survei home interview terhadap masyarakat Kabupaten Sinjai menunjukkan bahwa pasar sentral menjadi tujuan perjalanan terbesar dibandingkan dengan 5 pasar besar lainnya di Kabupaten Sinjai.

Transportasi berkelanjutan atau *sustainable transport* adalah salah satu tujuan dari *Sustainable Development Goal`s* yang berfokus pada pembenahan dan perencanaan transportasi dunia menuju transportasi yang ramah secara energi dan lingkungan, serta mengedepankan aspek keberlanjutan transportasi prioritas seperti pejalan kaki dan pesepeda (Nugroho & Malkhamah, 2018; United Nation, 2015). Transportasi berkelanjutan dari segi fasilitas transportasi bertendensi pada pemenuhan aspek prasarana dan integrasinya terhadap sarana transportasi guna memperoleh fasilitas yang inklusif dan memiliki aspek kemenerusan (Tavassoli & Tamannaei, 2020). Fasilitas pejalan kaki merupakan salah satu fasilitas transportasi yang digunakan sebagai media bagi pejalan kaki guna memberikan kenyamanan dan keamanan dalam melakukan perjalanan baik menyusuri maupun menyebrang (ITDP, 2021). Dalam kenyataannya masih banyak ditemukan fasilitas pejalan kaki yang belum inklusif (menyeluruh) khususnya bagi masyarakat rentan dan belum tersedianya fasilitas pejalan kaki yang memiliki aspek kemenerusan (Firman et al., 2020; ITDP, 2017).

Fasilitas prasarana angkutan umum seperti halte menjadi salah satu fasilitas transportasi yang kegunaannya belum maksimal dan berdampak signifikan terhadap transportasi saat ini. Fasilitas halte atau tempat pemberhentian bus masih kurang dari perencanaan yang melihat dari segi kemenerusan dan integrasi antarmoda (Sunitiyoso, 2010). Integrasi antar prasarana seperti halte dan pejalan kaki menjadi salah satu yang krusial dalam perencanaan fasilitas transportasi yang berkelanjutan (ITDP, 2021). Fasilitas transportasi yang berkelanjutan harus mampu memberikan kenyamanan, keamanan, dan integrasi antarmoda yang mampu memberikan keleluasaan dan *seamless* bagi pejalan kaki dan pengguna angkutan umum (Tavassoli & Tamannaei, 2020).

Keberlanjutan sistem transportasi didukung melalui pemenuhan terhadap indikator kenyamanan, keamanan, dan kemudahan akses bagi orang atau pelanggan (Faulin et al., 2019). Menurut Tama et al. (2021), keberlanjutan sistem transportasi bertendensi pada pemenuhan fasilitas transportasi prioritas seperti pejalan kaki, disabilitas, sepeda, dan angkutan umum. Hasil survei terhadap fasilitas keberlanjutan kawasan pada kawasan Pasar Sentral menunjukkan belum adanya pemenuhan aspek kenyamanan, keamanan dan kemudahan akses dimana fasilitas pejalan kaki seperti trotoar yang digunakan sebagai lapak pedagang, fasilitas penyebrangan yang belum tersedia dan tingginya kendaraan yang melintasi kawasan dalam pasar yang menyebabkan konflik kendaraan dan orang. Oleh karena itu, perlu dilakukan analisis fasilitas transportasi berkelanjutan yang ditinjau dari segi fasilitas pejalan kaki dan angkutan umum guna memberikan rekomendasi terhadap permasalahan yang telah diuraikan di atas.

PEMBAHASAN

a. Teknik Pengumpulan Data

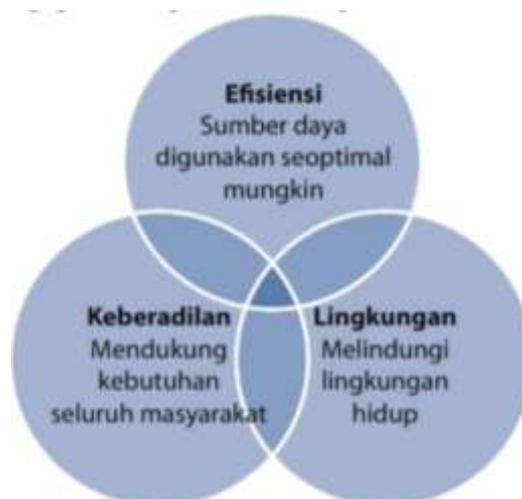
Pengumpulan data pada penelitian ini dilakukan melalui pengumpulan data primer dan sekunder. Data primer diperoleh dari survei langsung pada Kawasan Pasar Sentral Kabupaten Sinjai, sedangkan data sekunder diperoleh melalui data yang sudah tertera pada peraturan maupun dokumen yang berkaitan dengan penelitian. Data primer dalam penelitian ini diperoleh melalui survei pejalan kaki, dan survei fasilitas transportasi. Data sekunder diperoleh melalui literatur dan sumber yang berasal dari dinas terkait.

b. Teknik Analisa Data

Analisa data pada penelitian ini menggunakan metode kuantitatif kualitatif yang diimplementasikan berdasarkan variabel fasilitas transportasi berkelanjutan yang diuraikan melalui pedoman yang sesuai. Teknik analisa data pada penelitian ini yaitu : analisa pejalan kaki, dan analisa fasilitas transportasi berkelanjutan. Analisis Analisis fasilitas transportasi berkelanjutan akan berfokus pada peningkatan fasilitas pejalan kaki dan angkutan umum yang bertendensi pada variabel berkelanjutan yaitu: *convenience*, *connectivity*, dan *safety*.

c. Fasilitas Transportasi Berkelanjutan

Fasilitas transportasi dari segi pejalan kaki dan angkutan umum belum terpenuhi pada pasa sentral atas dan bawah. Perlunya peningkatan fasilitas guna memberikan kenyamanan, keterhubungan, dan keamanan bagi transportasi prioritas (pejalan kaki dan angkutan umum). Tujuan dari pemenuhan transportasi berkelanjutan melalui tiga pilar transportasi berkelanjutan yaitu, efisiensi, keberadilan, dan lingkungan (Tavassoli & Tamannaie, 2020). Efisiensi mengarah pada penggunaan sumber daya yang digunakan seoptimal mungkin. Keberadilan ditujukan pada dukungan terhadap kebutuhan seluruh masyarakat. Lingkungan ditujukan guna melindungi dan menjaga lingkungan hidup.



Gambar 1. Tiga Pilar Transportasi Berkelanjutan

Perencanaan transportasi berkelanjutan pada Kawasan Pasar Sentral Kabupaten Sinjai dilakukan dengan melakukan survei fasilitas yang tersedia khususnya pada Kawasan Pasar Sentral Atas dan Pasar Sentral Bawah. Hasil survei yang dilakukan pada Kawasan Pasar Sentral berdasarkan variabel berkelanjutan dapat dilihat pada tabel berikut :

Tabel 1. Kondisi Eksisting Fasilitas Transportasi Pasar Sentral Atas dan Bawah

Variabel	Parameter	Pasar Sentral Atas		Pasar Sentral Bawah	
		Terpenuhi	Tidak Terpenuhi	Terpenuhi	Tidak Terpenuhi
<i>Convenience</i>	Kebutuhan Ruang Standar (2 m)	√		√	
	Fasilitas Pendukung Disabilitas		√		√
	Pemandu Arah		√		√
	Keterlindungan		√		√
	Fasilitas Halte		√		√
<i>Connectivity</i>	Fasilitas Integrasi Moda		√		√
	Penyebrangan		√		√
<i>Safety</i>	Rambu dan Penerangan		√		√

Berdasarkan hasil survei perilaku pejalan kaki di kawasan pasar sentral menunjukkan bahwa tarikan zona perjalanan pejalan kaki berada di zona 1 dan 2 dimana zona tersebut adalah Pasar Sentral Atas dan Pasar Sentral Bawah. Belum adanya keterhubungan atau konektivitas antar dua pasar tersebut menyebabkan kurangnya kenyamanan dan keamanan pejalan kaki sehingga minat berjalan kaki tidak terlalu tinggi. Menurut Pedoman Integrasi Antar Moda ITDP (2019), konektivitas antar pusat kegiatan merupakan salah satu fasilitas wajib yang harus dipenuhi dengan kemudahan dan kenyamanan pejalan kaki.

Melalui pergerakan pola pejalan kaki yang tinggi beberapa kajian mengenai konektivitas antar kawasan seperti pusat kegiatan merupakan prioritas pergerakan pejalan kaki dapat dilakukan rekomendasi pengadaan fasilitas seperti kajian pada Terminal Tirtonadi Solo yang menggunakan *Skybridge*. *Skybridge* yang tekoneksi pada Terminal Tirtonadi menunjukkan bahwa konektivitas antar pusat kegiatan dalam hal ini terminal dengan stasiun yang berjarak 286 meter dibangun guna mempermudah perpindahan pergerakan orang. Dengan menggunakan konsep tersebut dapat dibangun *skybridge* dengan konsep sebagai berikut:



Gambar 2. Konsep perencanaan *Skybridge* Antar Pusat Kegiatan

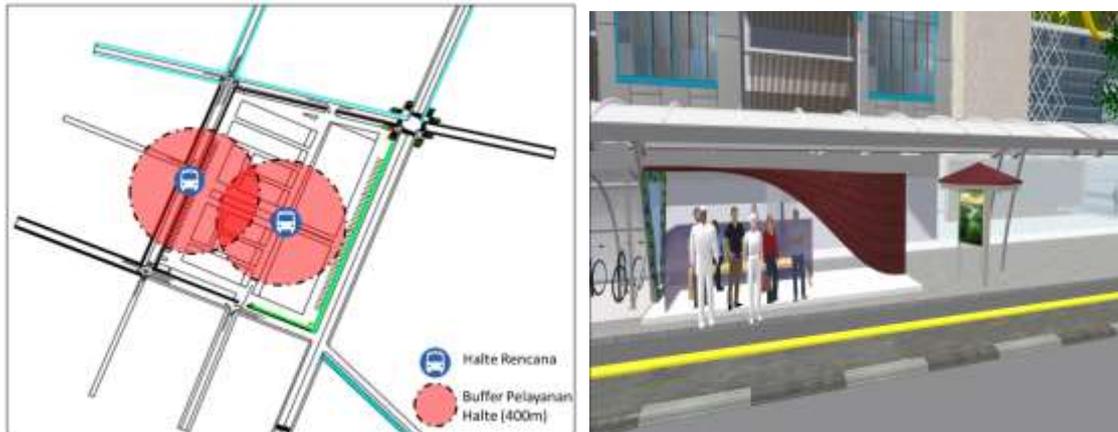
Pemberian fasilitas disabilitas seperti *moving block* dengan warna kuning berdasarkan standar Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor : 03/Prt/M/2014 /2011 Tentang Pedoman Perencanaan, Penyediaan, Dan Pemanfaatan Prasarana Dan Sarana Jaringan Pejalan Kaki Di Kawasan Perkotaan. Perencanaan *wayfinding* atau pemandu arah merupakan salah satu fasilitas pendukung dalam memudahkan pengunjung khususnya yang berjalan kaki dalam memudahkan pergerakan menuju kawasan lokasi. Pemberian *wayfinding* atau pemandu arah menjadi penting dalam fungsinya sebagai fasilitas integrasi kawasan (ITDP Indonesia, 2019). Fasilitas eksisiting juga belum memberikan keterlindungan terhadap pejalan kaki. Keterlindungan dalam konsep keberlanjutan merupakan suatu fasilitas yang memberikan kenyamanan yang timbul dari keterlindungan terhadap cuaca maupun gangguan benda asing (ITDP, 2017; ITDP Indonesia, 2019). Perencanaan fasilitas pejalan kaki pada pasar sentral atas dan bawah berdasarkan variabel *convenience* dapat divisualisasikan sebagai berikut:



Gambar 3. Fasilitas Rekomendasi Fasilitas Pejalan Kaki *Moving Block* Dan *Wayfinding*

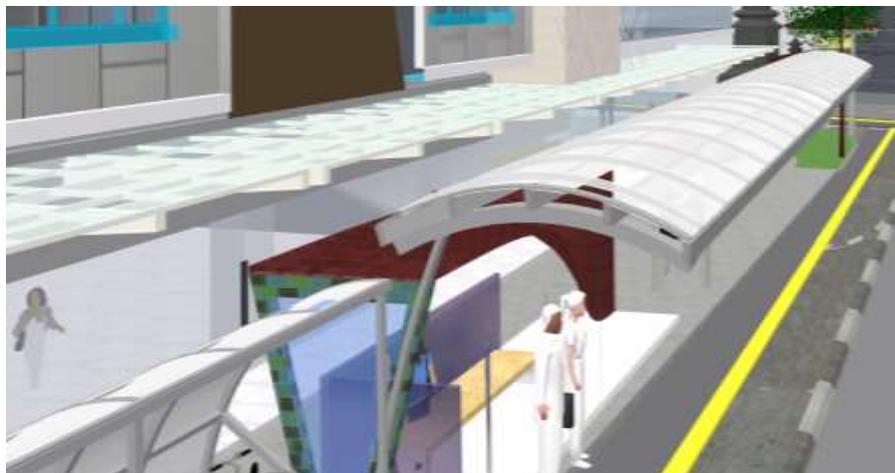
Fasilitas angkutan umum seperti halte yang belum tersedia menyebabkan belum tersedianya tempat naik turun angkutan yang layak sebagai fasilitas penghubung. Fasilitas halte sebagai fasilitas angkutan umum merupakan salah satu hal penting dalam variabel *connectivity*. Perencanaan fasilitas integrasi dalam penelitian ini adalah

fasilitas halte didasarkan pada kemauan orang berjalan kaki sejauh 400 meter (ITDP, 2017).



Gambar 4. Rekomendasi Titik Lokasi Halte dan Perencanaan Fasilitas Halte Pada Kawasan Pasar Sentral

Ketersediaan pelindung khususnya di sepanjang trotoar dapat memberikan manfaat secara langsung kepada pejalan kaki guna melindungi dan memberikan kenyamanan. Rekomendasi fasilitas pelindung pada fasilitas pejalan kaki dapat dilihat dalam gambar berikut:



Gambar 4. Rekomendasi Fasilitas Pelindung Pada Trotoar

Aspek keselamatan pada fasilitas pejalan kaki juga dilakukan dengan merekomendasikan fasilitas penyebrangan yang belum tersedia pada sekitar kawasan Pasar Sentral atas dan Bawah. Rekomendasi fasilitas penyebrangan pada pasar sentral atas dan bawah dapat dilihat dalam tabel analisis berikut:

Tabel 2. Rekomendasi Fasilitas Penyebrangan pada Kawasan Pasar Sentral

No	Nama Ruas	Jumlah Orang Menyeberang Rata-rata (Orang/jam)	Volume (Kend/jam)	PV ²	Rekomendasi Fasilitas Penyeberang
1	Jalan Bulu Salaka 1	57	2741	428,245,617.00	Pelikan Dengan Pelindung
2	Jalan Bulu Salaka 2	56	2810	442,181,600.00	Pelikan Dengan Pelindung
3	Jalan Gunung Bawangkaraeng 3	61	2851	495,820,261.00	Pelikan Dengan Pelindung
4	Jalan Pramuka 2	62	2521	394,037,342.00	Pelikan Dengan Pelindung
5	Jalan Pramuka 3	64	2451	384,473,664.00	Pelikan Dengan Pelindung
6	Jalan Bung Tomo	81	2541	522,991,161.00	Pelikan Dengan Pelindung

Penggunaan rambu pada sekitar kawasan pasar dilakukan guna memberikan dampak aman atau *safety* pada pejalan kaki. Pemilihan fasilitas penyebrangan yang sesuai dengan kebutuhan keselamatan pejalan kaki didasari pada Perencanaan Teknis Fasilitas Pejalan Kaki Kementerian Pekerjaan Umum Dan Perumahan Rakyat (2018). Rambu yang dapat digunakan pada kawasan pasar Sentral Kabupaten Sinjai guna meningkatkan aspek *safety* yaitu :



Gambar 5. Rekomendasi Rambu Pejalan Kaki Pada Kawasan Pasar Sentral

Dari gambar di atas beberapa rambu yang digunakan dalam mendukung keselamatan pejalan kaki seperti rambu pertama yaitu petunjuk lokasi fasilitas penyebrangan, rambu kedua yaitu peringatan banyak pejalan kaki, rambu ketiga yaitu peringatan banyak pejalan kaki anak – anak, dan rambu ke empat yaitu rambu peringatan banyak pejalan kaki yang menyebrang. Dengan rambu – rambu tersebut diharapkan pengguna

kendaraan yang berada pada area konflik pejalan kaki dapat waspada dan mengatur kecepatan guna memberikan prioritas bagi pejalan kaki.

DAFTAR PUSTAKA

- Firman, T., Syabri, I., & Hudalah, D. (2020). Research Agenda Related to Implementation of Indonesia ' s New Capital Development in East Kalimantan. In International Webinar - Integrated City Planning and Sustainable Transport Development in the New Capital City of Indonesia.
- ITDP. (2017). TOD Standard. Institute for Transportation and Policy Development, 1–120. www.ITDP.org
- ITDP. (2021). Prinsip Penyediaan Fasilitas Tidak Bermotor.
- ITDP Indonesia. (2019). Pedoman Integrasi Antarmoda. Institute for Transportation and Policy Development, 1–38.
- ITDP Indonesia. (2021). Rekomendasi Desain Parkir Sepeda.
- Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor : 03/PRT/M/2014 /2011 tentang Pedoman Perencanaan, Penyediaan, Dan Pemanfaatan Prasarana Dan Sarana Jaringan Pejalan Kaki Di Kawasan Perkotaan, (2014).
- Nugroho, D. A., & Malkhamah, S. (2018). Manajemen Sistem Transportasi Perkotaan Yogyakarta. *Jurnal Penelitian Transportasi Darat*, 20(1), 9. <https://doi.org/10.25104/jptd.v20i1.640>
- Sunitiyoso, Y. (2010). Planning for Integrated Transport in Indonesia: Some Lessons from the UK's Experience. *The Asian Journal of Technology Management*, 3(1), 5–15. <https://doi.org/10.12695/ajtm.2010.3.1.2>
- Tavassoli, K., & Tamannaei, M. (2020). Hub network design for integrated Bike-and-Ride services: A competitive approach to reducing automobile dependence. *Journal of Cleaner Production*, 248(xxxx), 119247. <https://doi.org/10.1016/j.jclepro.2019.119247>
- United Nation. (2015). Transforming our world: the 2030 Agenda for Sustainable Development. *European Journal of Health Law*, 22(5), 508–516. <https://doi.org/10.1163/15718093-12341375>