

**EVALUASI KONDISI TROTOAR SEBAGAI JALUR PEJALAN KAKI  
(PEDESTRIAN) DALAM MENDUKUNG KAWASAN WISATA  
(Studi Kasus: Desa Wisata Tampaksiring dan Manukaya Kabupaten  
Gianyar)**

**Ida Bagus Wirahaji**

Program Studi Teknik Sipil Fakultas Teknik Universitas Hindu Indonesia  
[ib.wirahaji@gmail.com](mailto:ib.wirahaji@gmail.com)

*Received*; 19 Agustus 2020; *Accepted*; 2 Oktober 2020; *Published*; 13 Oktober 2020

**ABSTRAK**

*Desa Tampaksiring dan Desa Manukaya adalah desa destinasi wisata Bali. Desa Tampaksiring memiliki objek wisata Pura Gunung Kawi dan Desa Manukaya memiliki objek wisata Pura Tirta Empul. Kedua objek wisata ini memiliki tinggalan arkeologis yang unik dan panorama yang indah, yang ramai dikunjungi oleh wisatawan mancanegara, domestik dan lokal. Sayangnya, keindahan objek wisata ini tidak didukung oleh kondisi trotoar Jalan Raya Tampaksiring sebagai jalan akses utama menuju kedua objek wisata tersebut. Trotoar sebagai bangunan pelengkap yang terintegrasi dengan jalan dapat mendukung nilai estetika suatu kawasan wisata, apabila penampilan trotoar bersih, indah dan rapi. Kondisi riiltrotoar di lapangan tidaklah demikian. Tujuan penelitian ini adalah mengevaluasi kondisi trotoar di jalan Raya Tampaksiring dalam mendukung desa destinasi Tampaksiring dan Manukaya.*

*Metode penelitian ini dilakukan dengan pengamatan (observasi) langsung di lapangan dengan berjalan kaki, yaitu di ruas Jalan Raya Tampaksiring yang dibagi dalam dua segmen jalan. Segmen I dari Pasar Desa Tampaksiring sampai Simpang Patung Dewa Indra, sepanjang  $\pm 1,2$  km, lebar perkerasan jalan 8.00 meter. dan Segmen II dari Simpang Patung Dewa Indra sampai dengan simpang jalan akses Pura Tirta Empul, sepanjang  $\pm 0,9$  km dengan lebar perkerasan jalan 6,5 meter.*

*Hasil penelitian menunjukkan terdapat beberapa penyimpangan fungsi dan geometrik trotoar di lapangan. Pada Segmen I kondisitrotoar antara lain: (1) rata dengan permukaan perkerasan jalan; (2) trotoar berlubang; (3) trotoar sebagai ruang parkir; (4) trotoar dengan penampilan kereb yang kotor; dan (5) trotoar tanpa paving stone untuk orang berkebutuhan khusus. Pada Segmen II terdapat trotoar sepanjang  $\pm 100$  meter, setelah itu tidak ada kelanjutannya. Jalan tidak dilengkapi trotoar. Dengan berbagai penyimpangan tersebut, trotoar tidak hanya membahayakan pejalan kaki, tetapi juga tidak mendukung nilai estetika atau keindahan Desa Tampaksiring dan Desa Manukaya sebagai kawasan wisata Kabupaten Gianyar.*

***Kata Kunci: Kawasan Wisata, Trotoar, Pejalan Kaki, Nilai Estetika***

## 1. Pendahuluan

Kecamatan Tampaksiring kaya dengan objek wisata yang bersejarah. Tampaksiring memiliki tinggalan situs-situs dan benda-benda bersejarah pada zaman Bali Kuna, sebelum pengaruh Majapahit masuk ke Bali. Tinggalan purbakala yang sekarang menjadi objek wisata antara lain: Goa Gajah, Pura Kebo Edan, Pura Penataran Sasih, Gunung Kawi, Pura Tirtha Empul, Pura Pegulingan, dan lain sebagainya. Pura Gunung Kawi di Desa Tampaksiring dan Pura Tirtha Empul di Desa Manukaya, Kecamatan Tampaksiring sampai saat ini masih menjadi daya tarik wisata favorit kunjungan wisatawan mancanegara, domestik dan lokal. Kedua objek wisata ini memiliki keunikan tersendiri terutama keindahan panorama alam serta tinggalan arkeologisnya (Suandana dan Mahagangga, 2018, dan Ningsih dan Suryaningsih, 2018).

Sebagian besar objek wisata tersebut di atas terletak di pinggir jalan. Perjalanan dari Denpasar sampai di Pasar Tampaksiring dapat ditempuh rata sekitar 1 jam 15 menit, dengan jarak tempuh  $\pm$  38 km. Pencapaian lokasi objek wisata dari Denpasar dapat diakses dari ruas Jalan Raya Tampaksiring. Ruas jalan ini termasuk klasifikasi jalan provinsi, dimana pembinaan terhadap ruas jalan ini merupakan kewenangan dan tanggung jawab Pemerintah Provinsi Bali (BPS Provinsi Bali, 2019).

Sayangnya, daya tarik objek wisata di Tampaksiring dan Manukaya ini tidak didukung oleh kondisi di ruas Jalan Raya Tampaksiring, khususnya kondisi trotoar sebagai jalur pejalan kaki (*pedestrian*). Suatu kawasan wisata yang baik adalah kawasan yang memiliki transportasi yang tertata dengan baik. Transportasi tidak hanya berpusat pada kendaraan, tetapi juga para pengguna jalan tanpa kendaraan para pejalan kaki.

Trotoar merupakan bangunan pelengkap jalan yang menjadi elemen estetika suatu kawasan wisata. Kondisi trotoar yang bersih, indah dan rapi, memberikan kesan adanya penataan suatu kawasan wisata, sebab ruas jalan dengan trotoar adalah fasilitas umum yang pertama kali yang dapat dilihat wisatawan. Sayangnya, perhatian yang diberikan pada trotoar jalan raya masih rendah. Trotoar dibiarkan

rusak, kotor, dan dijadikan sebagai tempat parkir atau jalur alternatif sepeda motor dalam menembus kemacetan, atau menjadi tempat berdagang oleh pedagang kaki lima. Trotoar dibangun hanya untuk memastikan ada trotoar, tapi bentuk, ukuran, pewarnaan trotoar belum menjadi hal yang penting. Sehingga, pada akhirnya trotoar memiliki nilai seni, fungsi dan fungsi psikologi humanis rendah. Trotoar bukan elemen penting yang dapat menunjang estetika suatu kawasan wisata (Malik, 2014).

Penelitian ini secara khusus mengevaluasi kondisi trotoar yang ada di desa wisata Tampaksiring dan Manukaya sebagai suatu kawasan wisata, yaitu Segmen I: Jalan Raya Tampaksiring mulai dari Pasar Tampaksiring sampai dengan Simpang Patung Dewa Indra, sepanjang  $\pm 1,2$  km dan Segmen II dari Simpang Patung Dewa Indra sampai dengan Simpang Jalan Akses Pura Tirta Empul, sepanjang  $\pm 0,9$  km. Kedua desa tersebut dapat dicapai melalui ruas Jalan Raya Tampaksiring sebagai jalan utama. Kondisi trotoar pada ruas jalan ini memprihatinkan tidak mendukung desa Tampaksiring dan Manukaya sebagai kawasan wisata. Bahkan, pada lokasi tertentu ruas jalan tidak dilengkapi dengan trotoar, trotoar terputus, yang berarti tidak sediakan jalur untuk pejalan kaki.

## **Tinjauan Pustaka**

### **Pejalan Kaki (*Pedestrian*)**

Pejalan kaki (*pedestrian*) adalah istilah yang digunakan dalam transportasi untuk menjelaskan orang yang berjalan di lintasan pejalan kaki, baik di pinggir jalan, trotoar, lintasan khusus ataupun menyeberang jalan (Pratama, 2014). Pejalan kaki adalah pergerakan atau perpindahan orang dari satu tempat sebagai titik tolak ke tempat lain sebagai tujuan dengan menggunakan moda jalan kaki (Mantik dkk, 2015). Sedangkan, menurut UU No 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Pejalan Kaki adalah setiap orang yang berjalan di ruang lalu lintas jalan. Menurut Dirjen Perhubungan Darat (1999), Pejalan kaki terdiri dari: (1) mereka yang keluar dari tempat parkir mobil menuju tempat tujuan; (2) mereka yang menuju atau turun dari angkutan umum; (3) mereka yang melakukan perjalanan kurang dari 1 kilometer.

### **Fasilitas Pejalan Kaki**

Fasilitas pejalan kaki adalah semua bangunan yang disediakan untuk pejalan kaki guna memberikan pelayanan kepada pejalan kaki sehingga dapat meningkatkan kelancaran, keamanan dan kenyamanan pejalan kaki. Sedangkan, pengertian jalur pejalan kaki adalah jalur yang disediakan untuk pejalan kaki guna memberikan kenyamanan, kelancaran dan keamanan (Dirjen BM, 1999). Permen PU No. 03 Tahun 2014, mendefinisikan fasilitas pedestrian sebagai prasarana dan sarana pedestrian yang harus mampu menunjang kelancaran, kemudahan dan kemandirian para pedestrian, termasuk pedestrian yang memiliki keterbatasan fisik, lansia, ibu hamil, maupun anak kecil. Prasarana pedestrian terbagi atas: (1) jalur pedestrian (trotoar); (2) penyeberangan: (a) sebidang: *zebra cross* dan *pelican cross*; dan (b) tidak sebidang: jembatan penyeberangan dan terowongan.

Fasilitas pejalan kaki menurut Peraturan Pemerintah Nomor 43 Tahun 1993, adalah: (1) trotoar (*sidewalk*); (2) tempat penyeberangan yang dinyatakan dengan marka jalan dan/atau rambu-rambu; (3) jembatan penyeberangan; dan (4) terowongan penyeberangan. Menurut Wilkinson, et al (1994), trotoar yang baik harus sesuai dengan standar berikut: (1) lurus dan tidak terpotong oleh jalan akses ke bangunan; (2) tidak berlubang, dan desain yang sesuai dengan kecepatan pejalan kaki; (3) lantai bertekstur untuk orang berkebutuhan khusus; dan (4) jalan akses ke bangunan dibuatkan perpotongan yang landai dengan trotoar.

### **Trotoar (*Sidewalk*)**

Trotoar adalah jalur yang terletak berdampingan dengan jalur lalu lintas kendaraan, yang khusus dipergunakan oleh pejalan kaki (*pedestrian*) (Widodo, 2013). Trotoar adalah bagian dari jalan raya yang khusus disediakan untuk pejalan kaki yang terletak di daerah manfaat jalan, yang diberi lapisan permukaan dengan elevasi lebih tinggi dari permukaan perkerasan jalan, dan pada umumnya sejajar dengan jalur lalu lintas kendaraan (Dirjen BM, 1999).

Menurut Pratama (2014), atribut bagi trotoar yang ideal adalah sebagai berikut: (1) aksesibilitas, trotoar harus mudah diakses oleh pengguna baik sehat fisik maupun yang berkebutuhan khusus; (2) lebar yang cukup, pada beberapa tempat, dua orang berjalan harus dapat didahului atau berpapasan dengan seorang; (3) keamanan, pejalan kaki merasa tidak terancam oleh lalu lintas kendaraan; (3) kontinuitas, kesinambungan jalur pejalan kaki tidak membuat ada yang harus keluar jalurnya; (4) lansekap, pepohonan dan tanaman di sepanjang trotoar harus dapat menciptakan suasana untuk kenyamanan psikologis dan visual pejalan kaki; dan (5) ruang sosial, trotoar harus menyediakan tempat bagi pengguna untuk berintegrasi.

**Ketentuan Teknis Trotoar**

Menurut Surat Edaran Menteri PUPR (2018), lebar efektif lajur trotoar berdasarkan kebutuhan satu orang adalah 60 cm dengan ruang gerak tambahan 15 cm untuk bergerak tanpa membawa barang, sehingga kebutuhan total lajur untuk dua orang pejalan kaki bergandengan atau dua orang pejalan kaki berpapasan tanpa terjadi persinggungan, sekurang-kurangnya 150 cm. Tabel 01 memberikan ketentuan penambahan lebar trotoar.

Perhitungan lebar trotoar minimal menggunakan Persamaan (1), sebagai berikut:

$$W = \frac{V}{35} + N \dots\dots\dots(1)$$

Dimana:

- W = Lebar efektif trotoar (m)
- V = Volume Pejalan Kaki rencana/dua arah (orang/meter/menit)
- N = Lebar tambahan sesuai dengan keadaan setempat (meter), ditentukan Tabel 1

Tabel 01 Nilai Lebar Tambahan Trotoar

N (meter)	Keadaan
1,5	Jalan di daerah dengan bangkitan pejalan kaki tinggi*
1,0	Jalan di daerah dengan bangkitan pejalan kaki sedang**
0,5	Jalan di daerah dengan bangkitan pejalan kaki rendah***

Keterangan:

- \* = Arus pejalan kaki > 33 orang/menit/meter
- \*\* = Arus pejalan kaki 16-33 orang/menit/meter
- \*\*\* = Arus pejalan kaki < 16 orang/menit/meter

Sumber: SE Men PUPR (2018).

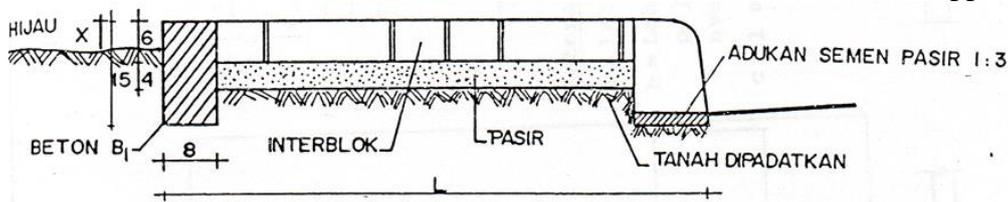
Penentuan dimensi trotoar berdasarkan lokasi dan arus pejalan kaki maksimum dapat dilihat pada Tabel 02.

Tabel 02 Ketentuan Dimensi Trotoar

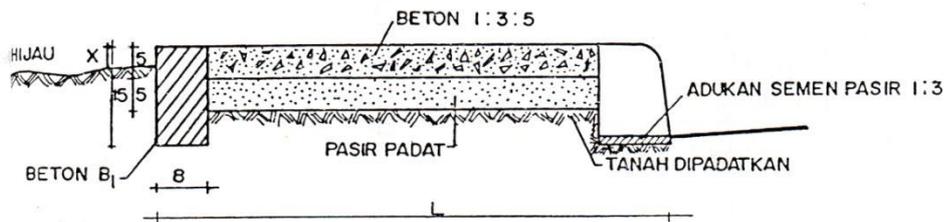
Lokasi		Arus pejalan kaki maksimum	Zona				Dimensi Total (pembulatan)
			Kerb	Jalur fasilitas	Lebar efektif	Bagian depan gedung	
Jalan Arteri	Pusat kota (CBD)	80 pejalan kaki/menit	0,15 m	1,2 m	2,75 – 3,75 m	0,75 m	5 – 6 m
	Sepanjang taman, sekolah, serta pusat pembangkit pejalan kaki utama lainnya						
Jalan Kolektor	Pusat kota (CBD)	60 pejalan kaki/menit	0,15 m	0,9 m	2 – 2,75 m	0,35 m	3,5 – 4 m
	Sepanjang taman, sekolah, serta pusat pembangkit pejalan kaki utama lainnya						
Jalan Lokal		50 pejalan kaki/menit	0,15 m	0,75 m	1,9 m	0,15 m	3 m
Jalan lokal dan lingkungan (wilayah perumahan)		35 pejalan kaki/menit	0,15 m	0,6 m	1,5 m	0,15 m	2,5 m

Sumber: SE Men PUPR (2018).

Dirjen BM (1987), menyatakan ada beberapa tipe trotoar menurut bahan lantai trotoar, yaitu: (1) trotoar dengan lantai dari *interblock* (paving); (2) trotoar lantai beton cor; (3) lantai latasir; dan (4) lantai plesteran. Dua tipe trotoar yang umum digunakan adalah trotoar dengan lantai paving dan beton cor. Lantai trotoar dengan paving paling digunakan karena mendukung nilai keindahan trotoar. Gambar 01 dan 02 memperlihatkan jenis lantai trotoar yang umum digunakan.

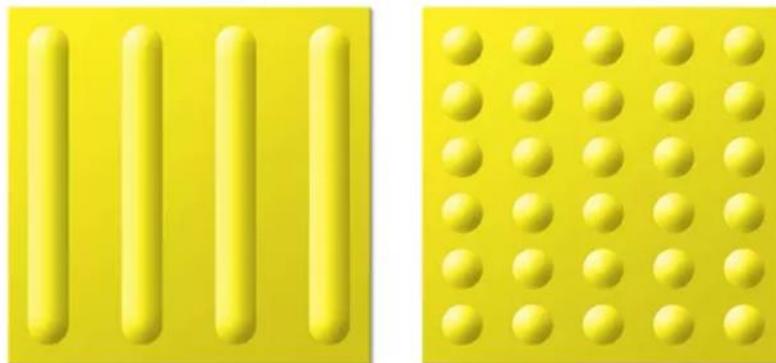


Gambar 01 Trotoar dengan lantai *interbloc* (paving stone)  
Sumber: Dirjen BM (1987)



Gambar 02 trotoar dengan lantai beton cor  
Sumber: Dirjen BM (1987)

Gambar 03 menunjukkan tipe paving stone untuk orang berkebutuhan khusus, terutama tuna netra.



Gambar 03 Paving untuk tuna netra, Gambar kiri tanda jalan, Gambar kanan tanda berhenti.  
Sumber: Jaya (2018)

## 2. Pembahasan

Dari hasil pengamatan (observasi) di lokasi ruas Jalan Raya Tampaksiring, yang diawali dari Pasar Tampaksiring sampai Simpang akses ke Pura Tirtha Empul, maka diperoleh beberapa hal yang tidak sesuai dengan Standar Ketentuan Teknis Trotoar.

### Trotoar Rata dengan Jalan

Proyek pelapisan ulang (*overlay*) badan jalan yang terus menerus tanpa disertai dengan penataan trotoar, menyebabkan level permukaan perkerasan jalan terus

meninggi hingga menyamai level permukaan trotoar. Gambar 04 memperlihatkan tinggi trotoar rata dengan permukaan jalan.



Gambar 04 Trotoar berlubang ditimbun sampah  
Sumber: Observasi Lapangan (2020)

Tinggi permukaan trotoar yang sama dengan tinggi permukaan perkerasan jalan sangat beresiko terhadap pejalan kaki. Kondisi ini dapat membahayakan karena kendaraan, baik sepeda motor maupun mobil dapat dengan mudah melintasi trotoar. Tinggi trotoar terhadap permukaan perkerasan jalan minimal 15 cm. Kendaraan dapat dengan mudah parkir di atas trotoar mengambil jalur pejalan kaki. Pejalan kaki yang terhambat oleh kendaraan yang parkir akan cenderung keluar menggunakan badan jalan. Pejalan yang melintas di badan jalan sangat beresiko terhadap keselamatannya.

### **Trotoar Berlubang Tanpa Penutup**

Di beberapa titik terdapat trotoar berlubang tanpa tutup. Kondisi ini sangat beresiko bagi pejalan kaki. Trotoar yang berlubang ini tidak terlihat jelas pada malam hari. Gambar 05 memperlihatkan salah satu titik trotoar yang berlubang yang tertimbun sampah.



Gambar 05 Trotoar berlubang ditimbun sampah  
Sumber: Observasi Lapangan (2020)

Tumpukan sampah pada trotoar yang berlubang, jelas merupakan pemandangan yang tidak baik, terutama dimata wisatawan yang sedang melintas di ruas jalan tersebut. Masyarakat setempat mungkin terbiasa melihat pemandangan seperti itu. Pada akhirnya wisatawan punya persepsi tersendiri mengenai penataan kawasan wisata di Tampaksiring khususnya, dan pariwisata Bali pada umumnya.

### **Trotoar Digunakan Tempat Parkir Kendaraan**

Kecenderungan yang semakin berkembang adalah kepemilikan kendaraan pribadi yang semakin meningkat, khususnya kendaraan roda empat (mobil) yang tidak disertai dengan kepemilikan ruang khusus untuk menyimpan mobil (garase). Pemilik memarkir dan menginapkan kendaraannya di atas trotoar memotong jalur pejalan kaki. Parkir di atas trotoar juga dilakukan oleh pengendara dari tempat lain memarkir kendaraannya di tempat tujuan.

Beberapa penggunaan trotoar semestinya tidak mengganggu hak pejalan kaki. Trotoar sering digunakan sebagai lajur alternatif sepeda motor ketika terjadi kemacetan dan dijadikan lahan parkir ilegal. Adanya kegiatan yang tidak sesuai dengan fungsi trotoar tersebut memaksa pejalan kaki berpindah ke tempat lain untuk sampai ke tujuan mereka. Umumnya pejalan kaki berjalan di bahu jalan atau lajur terluar jalan.



Gambar 06 Trotoar Digunakan Ruang Parkir  
Sumber: Observasi Lapangan (2020)

Gambar 06 memperlihatkan penggunaan trotoar sebagai ruang parkir. Masyarakat belum sepenuhnya menyadari bahwa memarkirkan kendaraan di atas trotoar merupakan pelanggaran terhadap UU No, 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan, dan aspek legalitas lainnya. Sayangnya, penegakan hukum terhadap pelanggaran ini nyaris tidak pernah.

### **Trotoar dengan Kereb Kotor**

Seperti disebutkan di atas bahwa trotoar selain berfungsi sebagai jalur pejalan kaki juga dapat mendukung keindahan atau nilai estetika suatu kawasan wisata. Hal ini dapat terwujud apabila penampilan dari trotoar dan kereb terpelihara dengan baik. Warna trotoar dan kerebnya dapat dipertahankan dengan pengecatan ulang secara rutin. Warna umum untuk kereb adalah belang hitam dan putih. Gambar 07 menunjukkan penampilan dari trotoar yang tidak terpelihara, tidak dilakukan pengecatan dengan rutin. Selain menambah keindahan jalan dan nilai estetika suatu kawasan wisata, pengecatan ulang, terutama bagian kereb sangat membantu pengemudi untuk mengenali batas tepi badan jalan, terutama di malam hari.



Gambar 07 Lantai dan Kereb Trotoar Tidak Dirawat  
Sumber: Observasi Lapangan (2020)

### **Trotoar Tanpa Fasilitas Berkebutuhan Khusus**

Dari observasi di lapangan, tidak tampak adanya kelengkapan trotoar yang berisi *block beton* (paving) untuk orang berkebutuhan khusus. Mengingat fungsi trotoar adalah untuk semua pejalan kaki tanpa membeda-bedakan kondisi dari pejalan kaki itu sendiri, termasuk pejalan kaki yang menggunakan kursi roda. Gambar 08 di bawah menunjukkan tidak terdapat jenis *block beton* (paving) untuk orang berkebutuhan khusus. Dengan demikian, dapat dikatakan, bahwa trotoar di ruas jalan ini tidak dapat dilalui oleh mereka yang berkebutuhan khusus, terutama tunanetra.



Gambar 08 Trotoar tanpa paving untuk pejalan kaki  
Berkebutuhan khusus.  
Sumber: Observasi Lapangan (2020)

### **Jalan Tanpa Trotoar**

Ruas jalan Raya Tampaksiring dari simpang Patung Dewa Indra ke arah Pura Tirtha Empul hanya sepanjang sekitar 100 meter dilengkapi dengan jalur pejalan kaki (trotoar), setelah itu tidak ada kelanjutannya. Ruas jalan ini tidak dilengkapi dengan trotoar. Pejalan kaki yang melintas di ruas jalan tersebut terpaksa menggunakan jalur lalu lintas kendaraan. Hal berarti, selain melanggar jalur, pejalan kaki akan beresiko untuk ditabrak kendaraan. Dengan kata lain ruas jalan tanpa trotoar tidak memberi keamanan kepada pejalan kaki. Terlebih lagi pada jalan tikungan yang tanpa trotoar, akan rentan menjadi ‘ladang pembantaian’. Gambar 09 memperlihatkan kondisi jalan tanpa trotoar dan terdapat lubang yang menganga membahayakan pejalan kaki maupun pengendara sepeda motor.



Gambar 09 Jalan Tanpa Trotoar dan Berlubang  
Sumber: Observasi Lapangan (2020).

### **3. Penutup**

#### **Simpulan**

Trotoar secara umum berfungsi untuk memfasilitasi pergerakan pejalan kaki dari satu tempat ke tempat lain dengan mudah, lancar, aman, nyaman, dan mandiri termasuk bagi pejalan kaki yang berkebutuhan khusus. Namun, tujuan tersebut tidak sepenuhnya tercapai karena kondisi trotoar pada ruas jalan Raya Tampaksiring, yang tidak sesuai dengan ketentuan. Adapun beberapa hal yang dapat disimpulkan dalam penelitian ini sebagai berikut:

1. Trotoar memiliki level yang sama dengan permukaan perkerasan jalan. Semestinya, kondisi ini membahayakan pejalan kaki, karena kendaraan akan mudah melintas di atas trotoar.
2. Trotoar berlubang. Trotoar berlubang tanpa penutup di beberapa tempat ruas jalan Raya Tampaksiring. Kondisi trotoar ini membahayakan pejalan kaki.
3. Trotoar digunakan sebagai tempat parkir kendaraan. Pejalan kaki akan mengambil jalur lalu lintas kendaraan apabila ada hambatan di depannya. Hal ini tentu membahayakan bagi pejalan kaki.
4. Trotoar berpenampilan kotor. Tidak adanya pemeliharaan rutin trotoar, termasuk pengecatan ulang kereb.
5. Trotoar tidak dilengkapi jenis paving stone untuk mereka yang berkebutuhan khusus. Sehingga, tidak layak dilalui oleh mereka yang berkebutuhan khusus terutama bagi tunanetra.
6. Jalan Tanpa Trotoar. Jalan tanpa trotoar dijumpai pada ruas Jalan Raya Tampaksiring, yakni 100 setelah simpang Dewa Indra ke arah Pura Tirtha Empul. Pejalan kaki terpaksa melintas pada jalur lalu lintas kendaraan, yang dapat membahayakan nyawanya.
7. Jadi, dengan berbagai kondisi trotoar dan penyimpangan penggunaan trotoar, selain membahayakan pejalan kaki juga memberi kesan buruk kepada wisatawan yang berkunjung ke objek wisata. Trotoar yang mendukung nilai estetika desa Tampaksiring dan Manukaya sebagai Kawasan Wisata.

### **Saran**

Trotoar sebagai bagian yang terintegrasi dari infrastruktur jalan harus dapat menunjang nilai estetika kawasan Tampaksiring sebagai desa destinasi wisata. Beberapa hal yang dapat disarankan dalam penelitian ini, sebagai berikut:

1. Penataan ulang jalur pejalan kaki (trotoar) yang sesuai dengan ketentuan, seperti tinggi trotoar, lebar, penampilan paving stone dan kereb dengan cat warna standar.

2. Penambahan jalur pejalan kaki pada segmen jalan dari simpang patung Dewa Indra ke arah Pura Tirtha Empul yang belum dilengkapi dengan trotoar. Sudah saatnya anggaran pemeliharaan jalan dialihkan ke pembangunan jalur pejalan kaki.
3. Trotoar akan menjadi semakin penting bila pejalan kaki adalah sebagai pengguna tunggal trotoar tersebut, bukannya sepeda motor. Untuk itu penegakan hukum terhadap pelanggaran penggunaan trotoar sangat diperlukan.

## DAFTAR PUSTAKA

- Dirjen Bina Marga. 1987. *Produk Standar Untuk Jalan Perkotaan*. Jakarta: Departemen Pekerjaan Umum.
- Dirjen Bina Marga. 1995. *Pedoman Perencanaan Jalur Pejalan Kaki Pada Jalan Umum*. Jakarta: Departemen Pekerjaan Umum.
- Dirjen Perhubungan Darat. 1999. *Rekayasa Lalu Lintas-Pedoman Perencanaan dan pengoperasian Lalu Lintas*. Jakarta: Departemen Perhubungan.
- Badan Pusat Statistik (BPS) Provinsi Bali. 2019. *Bali dalam Angka*.
- Jaya, P. 2018. *Paving Stone Tunanetra*. <https://www.wattpad.com/553076827-081238946139-tsel-paving-stone-tunanetra-paving>. [20 September 2020].
- Malik, I. 2014. *Saluran Drainase dan Trotoar sebagai Elemen Estetika Koridor Jalan*. Jurnal Arsitektur Universitas Bandar Lampung, Vol. 2, No. 4.
- Mantik, V.G., Timboelng, J.A., Jefferson, L. 2015. *Perencanaan Kebutuhan Pedestrian Pada Ruas Jalan Suprpto Kota Manado*. Manado: Jurusan Sipil, Fakultas Teknik Universitas Sam Ratulangi.
- Ningsih, Ni W.A.S., Suryasih, I.A. 2018. *Dampak Sosial Ekonomi Pariwisata Terhadap Pedagang Souvenir di aya Tarik Wisata Pura Gunung Kawi Tampaksiring Gianyar*. Jurnal Destinasi Pariwisata Universitas Udayana, Vo. 6, No. 1. Hal. 19-25.

- Peraturan Menteri PU Nomor: 03/PRT/M/2014 tentang *Pedoman Perencanaan, Penyediaan, dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Jaringan Pejalan Kaki di Kawasan Perkotaan*.
- Peraturan Pemerintah Nomor 43 Tahun 1993 tentang *Prasarana dan Lalu Lintas Jalan*.
- Pratama, N. 2014. *Studi Perencanaan Trotoar di Dalam Lingkungan Kampus Universitas Sriwijaya Inderalaya*. Jurnal Teknik Sipil dan Lingkungan, Vo. 2, No. 2, Juni 2014. Palembang: Universitas Sriwijaya Inderalaya.
- Suandana, I.M.E., Mahagangga, I G.A.O. 2018. *Partisipasi dan Sikap Masyarakat Desa Manukaya terhadap Pengelolaan Daya Tarik Wisata Tirta Empul Tampaksiring Kabupaten Gianyar*. Jurnal Destinasi Pariwisata, Vol 6, No. 2, Pariwisata Universitas Udayana.
- Surat Edaran Menteri PUPR, Nomor: 02/SEM/M/2018 tentang *Pedoman Bahan Konstruksi Bangunan dan Rekayasa Sipil*.
- Undang-Undang No 22 Tahun 2009 tentang *Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*.
- Widodo, A. 2013. *Studi Tentang Kenyamanan PEjalan Kaki Terhadap Pemanfaatan Trotoar di Jalan Protokol Kota Semarang. Studi Kasus: Jalan Pandanaran Semarang*. Jurnal Teknik Sipil dan Perencanaan, No. 1, Vol/ 15, Januari 2013. Semarang: Jurusan Teknik Sipil, FT UNNES.
- Wilkinson, W., et al. 1994. *A Toolbox for Alleviating Traffic Congestion and Enhancing Mobility*. Washington D.C: Federal Highway Administration, Report FHWA-RD-92-073.