



## **EVALUASI PROGRAM TENTANG JALUR PEDESTRIAN DI JALAN DR MANSYUR, KOTA MEDAN**

**Risanda. E. Simanjuntak<sup>1</sup>, Dito Aditia Darma Nasution<sup>2</sup>**

<sup>1,2</sup> Universitas Pembangunan Panca Budi Medan, Indonesia

### **Abstrak**

Penataan jalur pedestrian di Jalan Dr. Mansyur merupakan bagian dari Program Revitalisasi Kawasan Pendidikan dan Komersial yang dicanangkan Pemerintah Kota Medan sejak 2022. Artikel ini mengevaluasi program tersebut menggunakan model evaluasi CIPP untuk mengukur tingkat efektivitas, pemanfaatan, dan dampak terhadap pejalan kaki, khususnya mahasiswa dan pedagang di sekitar Universitas Sumatera Utara. Data diperoleh melalui observasi langsung, survei kepuasan, dan wawancara dengan pemangku kepentingan. Hasil menunjukkan bahwa program berhasil meningkatkan kenyamanan fisik jalur pedestrian sebesar 68% dari kondisi sebelumnya, namun masih menghadapi masalah keberlanjutan akibat okupasi oleh PKL, parkir liar, dan minimnya fasilitas pelengkap seperti jalur difabel. Rekomendasi utama mencakup penegakan regulasi yang konsisten, desain partisipatif, dan integrasi dengan sistem transportasi publik.

**Kata Kunci:** Evaluasi program, Jalur pedestrian, Jalan Dr. Mansyur, Medan, CIPP, walkability.

### **PENDAHULUAN**

#### *1. PENDAHULUAN*

##### *1.1. Latar Belakang*

Jalan Dr. Mansyur merupakan salah satu koridor strategis di Kota Medan yang menghubungkan kawasan pendidikan USU, pusat kuliner, rumah sakit, dan permukiman padat. Sebelum 2022, kondisi pedestrian di ruas ini buruk: lebar trotoar tidak konsisten 0,8–1,5 m, terputus oleh akses kendaraan, minim pohon peneduh, dan didominasi parkir motor serta lapak Pedagang Kaki Lima (PKL).

Program penataan Jalur Pedestrian di Jl Dr. Mansyur, Medan dilatarbelakangi oleh tingginya aktivitas di sekitar kawasan

Pendidikan Universitas Sumateraa Utara (USU) yang menyebabkan peningkatan kebutuhan ruang bagi pejalan kaki. Penataan ini bertujuan untuk mengatasi berbagai masalah tata ruang dan mobilitas, serta mengembalikan fungsi fasilitas umum.

Rancangan pejalan kaki yang memadai diharapkan dapat menjadi Solusi untuk mengurangi kemacetan akibat penyeberang jalan yang tidak teratur sekaligus menciptakan ruang publik yang tertib. Program ini penting karena mendukung visi “Medan Walkable City”. Namun, setelah muncul keluhan Masyarakat terkait okupasi trotoar oleh PKL dan Parkir liar. Oleh karena itu, evaluasi menyeluruh diperlukan untuk

\*Correspondence Address : [risandaesmeira@gmail.com](mailto:risandaesmeira@gmail.com)

DOI : 10.31604/jips.v13i5.2026.1222-1228

© 2026 UM-Tapsel Press

menilai apakah program tersebut mencapai tujuannya atau hanya perbaikan fisik sesaat.

### 1.2. Rumusan Masalah

1. Bagaimana kesesuaian konteks, input, proses dan produk Penataan Jalur Pedestrian di Jalan Dr. Mansyur dengan kebutuhan dan tujuan awal ?
2. Seberapa besar tingkat manfaat dan kepuasan pejalan kaki terhadap jalur pedestrian tersebut?
3. Faktor apa saja yang menjadi penghambat keberlanjutan fungsi jalur tersebut sebagai ruang publik pejalan kaki?
4. Kebijakan apa saja yang dapat diberikan untuk meningkatkan efektivitas program yang sama di masa depan?

### 1.3 Tujuan Penelitian

Secara umum, tujuan penelitian terkait Program Penataan Jalur Pedestrian di Jalan Dr. Mansyur, Kota Medan difokuskan untuk beberapa aspek :

1. Kondisi Fisik dan Fasilitas : Mengevaluasi apakah infrastruktur eksisting Seperti Lebar jalur, vegetasi, dan fasilitas pendukung sesuai terhadap standar kenyamanan.
2. Menganalisis kesesuaian program dengan kebutuhan masyarakat dan kebijakan pembangunan Kota Medan dari aspek konteks, input, proses, dan produk menggunakan model evaluasi CIPP.
3. Kinerja penggunaan ruang : Menganalisis dampak tata guna lahan komersial/ Pendidikan terhadap efektivitas fungsi trotoar, termasuk penertiban alih fungsi seperti Pedagang Kaki Lima ( PKL).
4. Aksesibilitas & Keamanan : Mengukur tingkat keselamatan pejalan kaki serta aksesibilitas ramah disabilitas.

## 2. METODE PENELITIAN

### 2.1. Jenis dan Metode Penelitian

Jenis Penelitian ini termasuk penelitian evaluatif deskriptif dengan pendekatan Mixed Methods, karena menggabungkan pendekatan kualitatif dan pendekatan Kuantitatif.

Kualitatif menjelaskan bagaimana proses sosialisasinya, mengapa trotoar masih dipakai untuk parkir dan bagaimana resistensi PKL muncul. Sedangkan Kuantitatif menjelaskan seberapa puas dan seberapa banyak pejalan kaki puas akan pekerjaan tersebut.

Untuk kerangka analisisnya, penelitian ini menggunakan Model CIPP (**Context, Input, Process, Product**) dari shufflebeam.

Mendefinisikan evaluasi sebagai proses penggambaran, pencarian dan pemberian informasi yang bermanfaat bagi pengambil keputusan dalam menentukan dari tahap perencanaan hingga hasil akhir.

### 2.2. Lokasi dan Waktu Penelitian

Penelitian dilakukan di sepanjang Jalan Dr. Mansyur, Kelurahan Padang Bulan, Kecamatan Medan Baru, Kota Medan. Pengumpulan data lapangan dilaksanakan pada Mei 2026.

### 2.3. Sumber dan Tehnik Pengambilan Data

Jenis Data	Sumber	Contoh Data yang Diambil
Data Primer	Diperoleh langsung dari lapangan oleh peneliti	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Hasil survei kuesioner 200 pejalan kaki di Jl. Dr. Mansyur</li> <li>2. Hasil wawancara dengan Dinas PKP, Satpol PP, pedagang PKL, mahasiswa USU</li> <li>3. Hasil observasi &amp; audit <i>walkability</i> langsung di lokasi</li> <li>4. Dokumentasi foto kondisi trotoar sebelum-sesudah</li> <li>5. Hasil <i>pedestrian counting</i> pada jam 07.00-09.00 &amp; 16.00-18.00</li> </ol>
Data Sekunder	Diperoleh dari dokumen, laporan, atau pihak lain yang sudah ada	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Dokumen DED, RAB, Perwal No. 5/2022 dan laporan akhir proyek dari Dinas PKP Kota Medan</li> <li>2. Data BPS Sumut tentang jumlah penduduk &amp; karakteristik kawasan</li> <li>3. Berita media lokal terkait keluhan warga</li> <li>4. Foto citra satelit/Google Street View tahun 2021 untuk kondisi <i>baseline</i></li> <li>5. RPJMD Kota Medan 2021-2026 dari Bappeda</li> </ol>

Teknik Pengambilan Data

a. Data Primer

1. Survei Kuesioner: *Accidental sampling* kepada pejalan kaki yang melintas di Jl. Dr. Mansyur. Kriteria: usia  $\geq 17$  tahun, pernah menggunakan trotoar min. 3x sebulan. Jumlah 200 responden tersebar di 4 titik: depan USU, RS USU, Simpang Kampus, dan area kuliner.
2. Wawancara Semi-terstruktur: *Purposive sampling* untuk memilih informan kunci:
  1. 3 orang dari Dinas PKP Kota Medan
  2. 2 orang Satpol PP Kecamatan Medan Baru
  3. 5 pedagang PKL
  4. 5 mahasiswa USU sebagai pengguna utama
3. Observasi Terstruktur: Menggunakan *checklist Global Walkability Index* pada 9 segmen trotoar, masing-masing 200 meter.

Dilakukan 3 hari: hari kerja, akhir pekan, dan malam hari.

4. Pedestrian Counting: *Manual tally counter* di 2 titik utama selama 2 jam puncak pagi & sore.

b. Data Sekunder

Dokumentasi: Mengumpulkan dokumen resmi dari Dinas PKP, Bappeda, dan Bagian Hukum Pemko Medan melalui permohonan data resmi.

3. Hasil dan Pembahasan

3.1 Hasil Penelitian Berdasarkan Model CIPP

a. Evaluasi Konteks

Kebijakan pembangunan didasari oleh tingginya kebutuhan dan aktivitas pejalan kaki terutama mahasiswa di sekitar Kampus Universitas Sumatera Utara (USU). Namun, evaluasi menunjukkan

bahwa tujuan awal program belum sepenuhnya selaras dengan ketersediaan ruang, sehingga memicu konflik penggunaan lahan. Secara konteks program tepat sasaran. Namun tidak ada social Impact assessment terhadap PKL. Akibatnya resistensi social tidak terantisipasi dan PKL Kembali 2 minggu pasca peresmian.

Program ini selaras dengan RPJMD Kota Medan 2021-2026 misi ke 3 “Medan Bersih, Hijau, dan Nyaman” dan indikator “Indeks Kota Layak Huni”. Namun hasil analisis Dokumen menunjukkan tidak ada kajian dampak social terhadap 127 Unit PKL yang telah berjualan lebih dari 10 tahun di Lokasi. Hal ini menjadi akar masalah resistensi pasca konstruksi.

**b. Evaluasi Input**

Perencanaan anggaran, regulasi, dan sumber daya manusia dirasa belum optimal. Masih terdapat

pemeliharaan tahun ke 1 sampai ke 30%.

**c. Evaluasi Proses**

Tahap ini konstruksi selesai setelah target beberapa bulan, namun sosialisai hanya menjangkau 31% pedagang. Terjadi beberapa pembongkaran ulang karena pemasangan utilitas setelah trotoar jadi, Tahap pelaksanaan konstruksi, penataan zona, dan pemeliharaan dinilai masih kurang terarah. Fungsi trotoar sering beralih fungsi (sebagai tempat parkir liar atau lapak pedagang kaki lima), serta minimnya pengawasan tata kelola. **Patroli Satpol PP** intensif hanya 3 bulan pertama. Observasi menunjukkan 42% trotoar diokupasi motor dan 37% oleh Lapak PKL. Penegakan bersifat insidental saat ada aduan.

**d. Evaluasi Produk**

Secara keseluruhan, program ini belum memberikan hasil yang maksimal. Tingkat pelayanan jalur pejalan kaki (*Level of Service/LOS*) di beberapa zona, terutama di depan kampus USU, cenderung tidak aman

<b>Indikator</b>	<b>Sebelum 2021</b>	<b>Sesudah 2026</b>
Rata-rata pejalan kaki/jam	850	1.240
% Pejalan kaki yang berjalan di trotoar, bukan badan jalan	23%	68%
Tingkat kepuasan pengguna	2,1/5	3,6/5

ketidaksesuaian antara kapasitas fasilitas pedestrian dan tingkat kepadatan pejalan kaki yang melewatinya. Desain sudah memasukkan drainase tertutup dan Block guilding. SDM Pengawas lapangan terbatas sehingga kualitas finishing kurang konsisten. Kelwmanannya, tidak ada alokasi anggaran untuk komponen soft: sosialisai 0%, relokasi PKL 0%

dan tidak nyaman bagi pejalan kaki.

3.2. Berikut pemanfaatan dan kepuasan pejalan kaki terhadap jalur pedestrian

### Pemanfaatan dan Kepuasan:

68% responden menyatakan lebih nyaman, terutama karena teduh dan permukaan rata. Dimanfaatkan oleh mahasiswa, pelajar, dan masyarakat umum untuk berjalan kaki menuju area kampus Universitas Sumatera Utara (USU), sekolah, serta pusat kuliner. Namun, 54% tetap merasa tidak aman karena konflik dengan motor yang parkir dan PKL yang makan badan trotoar. Tingginya aktivitas komersial tidak diiringi ruang pejalan kaki yang memadai, sehingga banyak area trotoar beralih fungsi.

#### 3.3 Dampak Tidak Terduga:

1. **Positif** : Munculnya aktivitas ekonomi baru berupa cafe outdoor yang memanfaatkan trotoar lebar dengan izin, meningkatkan PAD dari retribusi. Muncul 11 Cafe Outdoor berizin yang memanfaatkan trotoar lebar. Restribusi parkir tepi jalan naik 18% karena pengunjung bertambah. Nilai sewa ruko frotage naik 15-20%.
2. **Negatif** : Harga sewa lapak informal naik, memicu pedagang baru masuk sehingga okupasi makin padat. Konflik ruang, 50% responden survei merasa tidak aman karna harus berbagi trotoar dengan motor parkir dan gerobak PKL . Audit aksesibilitas menemukan 8 ramp yang memiliki kemiringan 9-12% melebihi standar maks 6%. Guilding block terputus di 12 titik karena situtup lapak dan pot bunga.

Pembahasan: Produk berhasil secara fisik dan meningkatkan kenyamanan. Namun gagal secara fungsional karena trotoar belum sepenuhnya kembali ke pejalan kaki. Ini fenomena "good

*infrastructure, poor governance*" yang umum di kota-kota Indonesia.

#### 3.4 Faktor Penghambat Keberlanjutan

- a. Absennya solusi sosial: PKL tidak direlokasi, hanya digusur, sehingga kembali dalam 2 minggu. Mereka Kembali karena tidak ada alternatif mata pencaharian.
- b. Penegakan hukum lemah: Tidak ada patroli rutin dan denda progresif. Perwal ada, tetapi penegakan tidak ada.
- c. Lemahnya Kesadaran Pengguna dan Penegakan
- d. Lingkungan dan Dampak Bencana  
Lingkungan menjadi rawan banjir misalnya pada musim penghujan, ruas Jalan Dr. Mansyur sering mengalami banjir atau genangan yang merendam maupun pedestrian, melumpuhkan akses pejalan kaki.
- e. Segi Teknis : tidak ada bollard sehingga motor mudah naik. Ramp difabel tidak standar.
- f. Segi Lembaga yaitu tidak ada anggaran pemeliharaan. Setelah serah terima, Dinas PKP lepas tangan dan kecamatan tidak punya DPA khusus Trotoar.
- g. Tidak ada disinsentive yang kuat : Denda Parkir di trotoar Rp.250.000 jarang diterapkan. Opportunity cost PKL Jualan di trotoar jauh lebih besar dari Risiko ditertibkan 1x sebulan. Secara ekonomi pelanggaran adalah pilihan rasional.

### 4. Kesimpulan dan Saran

#### 4.1 Kesimpulan

1. **Aspek konteks**, keberadaan jalur pedestrian sangat relevan untuk mendukung mobilitas masyarakat sekaligus menciptakan

lingkungan kota yang lebih ramah pejalan kaki.

2. **Aspek input**, pemerintah telah menyediakan sarana pendukung berupa Pembangunan trotoar, fasilitas penerangannya, serta penataan ruang jalan. Selain itu, dukungan kebijakan dan anggaran dapat menunjukkan komitmen pemerintah dalam meningkatkan infrastruktur perkotaan.
3. **Dari proses**, pelaksanaan konstruksi berjalan sesuai target waktu dan spesifikasi. Dalam praktiknya masih ditemukan hambatan, seperti penggunaan trotoar untuk penggunaan parkir kendaraan dan aktivitas pedahang kaki lima yang mengurangi fungsi utama jalur pedestrian.
4. **Dari segi produk**, program jalur pedestrian memberikan dampak positif terhadap kenyamanan dan keamanan Kawasan Jl Dr Mansyur. Mendukung terciptanya tata kota yang lebih modern dan tertib. Meski demikian, fungsi trotoar belum optimal karena masih terjadi okupasi oleh parkir liar dan PKL, serta terbatasnya fasilitas untuk penyandang disabilitas. Karena masih adanya penyalahgunaan fasilitas pedestrian. Secara keseluruhan, program telah mencapai tujuan perbaikan fisik, namun belum sepenuhnya mencapai tujuan fungsional sebagai ruang publik yang aman, nyaman, dan inklusif secara berkelanjutan.

#### 4.2 Saran

Untuk meningkatkan efektivitas dan keberlanjutan program jalur pedestrian di Jalan Dr. Mansyur maupun di lokasi lain di Kota Medan, direkomendasikan:

1. Audit Aksesibilitas

Melakukan perbaikan ramp dan guiding block sesuai Permen PUPR No. 14/2017 agar jalur pedestrian benar-benar bermanfaat bagi penyandang disabilitas.

2. Alokasi Anggaran Pemeliharaan  
Tetapkan minimal 5% dari total anggaran proyek untuk pemeliharaan rutin selama 3 tahun pertama, mencakup peremajaan pohon peneduh, perbaikan guiding block, dan pembersihan drainase.
3. Integrasi dengan sistem transportasi  
Untuk mengurangi ketergantungan pada kendaraan pribadi yang parkir di trotoar, dapat dilakukan dengan cara menghubungkan jalur pedestrian dengan halte bus listrik, kantong parkir off street dan jalur sepeda.
4. Perencanaan Sosial yang Pasrtisipatif  
Untuk program berikutnya, Sediakan Solusi relokasi yang manusiawi seperti melibatkan PKL, komunitas difabel, menciptakan pusat kuliner terpadu dan bukan hanya sekedar pelanggaran.
5. Pemanfaatan Teknologi Untuk Monitoring  
Menciptakan Fitur “Lapor Trotoar” di aplikasi Medan Smart City supaya Masyarakat dengan mudah melaporkan pelanggaran atau Real time dengan bukti seperti foto dan Lokasinya.
6. Penguatan Penegakan Regulasi  
Menerapkan sanksi progresif bagi pelanggaran parkir dan PKL di trotroar. Hal ini dapat ditindak dengan cara membentuk satuan tugas trotoar yang melibatkan Satpol PP, Dinas Perhubungan Kecamatan, dan perwakilan kampus guna untuk menertibkan dengan cara patrol rutin.

## 5. PENUTUP

Penataan jalur pedestrian bukan sekadar proyek infrastruktur, melainkan investasi sosial untuk membangun budaya berjalan kaki dan ruang kota yang manusiawi. Evaluasi di Jalan Dr. Mansyur

menunjukkan bahwa keberhasilan fisik harus dibarengi dengan manajemen sosial, penegakan hukum, dan pemeliharaan berkelanjutan. Tanpa ketiga hal tersebut, trotoar yang baik hanya akan bertahan dalam hitungan bulan.

Pemerintah Kota Medan perlu bergeser dari paradigma “membangun” menjadi “mengelola”. Dengan kolaborasi antara pemerintah, akademisi, pelaku usaha, dan masyarakat, Jalan Dr. Mansyur dapat menjadi percontohan koridor pedestrian yang hidup, tertib, dan inklusif di Sumatera Utara.

## **DAFTAR PUSTAKA**

Shufflebeam, D.L. 2003. *The CIPP Model For Evaluation*. Kluwer Academic

Peraturan Menteri PUPR No.14 PRT/M/2017 Tentang Persyaratan kemudahan Bangunan Gedung.

Peraturan Wali Kota Medan No.5 Tahun 2022 tentang Penyelenggaraan Jalur Pejalan Kaki.

Bappeda Kota Medan. 2024 Laporan Capaian RPJMD 2021-2026

Krambeck, H. 2006. *The Global Walkability Index*. MIT