

## **BAB I**

### **PENDAHULUAN**

#### **A. Latar Belakang**

Ponorogo merupakan salah satu kota yang sedang berkembang pesat, baik dari tingkat perekonomian maupun jumlah penduduknya. Untuk mendukung kegiatan dan perkembangan Ponorogo dibutuhkan infrastruktur fisik dan non fisik yang tersedia dengan baik agar tidak menghambat proses tersebut. Infrastruktur fisik itu meliputi sarana dan prasarana, tata guna, desain, dll. sementara non fisik meliputi hubungan sosial, aktivitas perekonomian, dll. Kebutuhan akan infrastruktur fisik sangat *esensial* untuk menunjang kemudahan aksesibilitas kegiatan dan perkembangan di perkotaan. Infrastruktur fisik itu misalnya adalah jalan. Studi Bank Dunia (2008) menunjukkan bahwa fasilitas pejalan kaki yang lebih baik dapat mendukung pengentasan kemiskinan karena meningkatkan mobilitas dan aksesibilitas masyarakat miskin ke berbagai pelayanan dasar dan peluang kerja.<sup>1</sup>

Jalur pedestrian merupakan salah satu prasarana infrastruktur fisik berupa jalan yang diperuntukan bagi aktifitas pejalan kaki. Pejalan kaki berhak atas ketersediaan fasilitas jalan khusus untuk aktifitas berjalan kaki yang berupa jalur pedestrian, tempat penyeberangan, dan fasilitas lain.<sup>2</sup>

---

<sup>1</sup>Dr. Lana Winayanti, MCP *Walkability and Pedestrian Facilities in Indonesian Cities (Kenayamanan Berjalan kaki dan Fasilitas Pejalan Kaki di Kota-kota Indonesia)*. Hal 1-2

<sup>2</sup> UU No.22 Tahun 2009 Pasal 131

Karena itu, sudah selayaknya jalur pedestrian hanya digunakan untuk beraktifitas pejalan kaki bukan aktifitas lain seperti aktifitas kendaraan dan parkir kendaraan, berdagang karena dapat membahayakan keselamatan dan mengurangi kenyamanan sirkulasi pejalan kaki.

Di negara berkembang seperti Indonesia, jalur pedestrian seringkali dipandang sebelah mata sehingga pembangunan pedestrian masih tidak seimbang dibandingkan dengan pembangunan fasilitas kendaraan bermotor. Padahal, keberadaan pejalan kaki pada tingkat tertentu akan mengakibatkan konflik yang tajam dengan arus kendaraan yang pada gilirannya berakibat permasalahan lalu lintas dan tingginya tingkat kecelakaan. Kurangnya pedestrian yang memadai, sangat berdampak pada keselamatan jiwa pejalan kaki. Terbukti bahwa 65% kecelakaan di jalan raya melibatkan kematian pejalan kaki, dimana 35%-nya adalah anak-anak.<sup>3</sup> Sementara dari Polres Ponorogo didapati tahun 2013 terjadi 739 kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan 143 orang meninggal, dengan kerugian materi sebesar 531,6 juta rupiah. Adapun penyebab kecelakaan tersebut 92,3%-nya adalah manusia yang tidak tertib berlalulintas dan melanggar marka jalan.<sup>4</sup>

Perencanaan akan kebutuhan jalur pedestrian harus direncanakan dengan baik sesuai ketentuan dan standar aturan perencanaan jalur pedestrian dengan mempertimbangkan dan mengutamakan aspek keselamatan dan kenyamanan pejalan kaki. Dibutuhkan peraturan yang tegas dan jelas mengenai peraturan

---

<sup>3</sup>Arif Rahman Hakim. *Analisis Keselamatan Dan Kenyamanan Pemanfaatan Trotoar Berdasarkan Persepsi Dan Preferensi Pejalan Kaki Di Penggal Jalan M.T. Haryono Kota Semarang*. Skripsi. Universitas Diponegoro. 2005. Hal. 2.

<sup>4</sup>Polres Ponorogo. *Kecelakaan Lalu Lintas di Kabupaten Ponorogo*. 2012.

tentang jalur pedestrian, ini dikarenakan saat ini banyak jalur pedestrian yang tidak digunakan sebagaimana fungsi utamanya, jalur pedestrian yang seharusnya untuk memberi kenyamanan pejalan kaki beralih fungsinya menjadi area parkir dan kegiatan berjualan pedagang kaki lima. Sehingga pengguna utama jalur pedestrian yaitu pejalan kaki merasa terganggu dan kurang nyaman ketika melintasi jalur pedestrian. SNI 03-2443-1999 menegaskan fungsi utama pedestrian adalah memberikan pelayanan yang optimal kepada pejalan kaki baik dari segi keamanan maupun kenyamanan.<sup>5</sup>

Kenyamanan jalur pedestrian harus dijadikan prioritas dalam perencanaan transportasi perkotaan. Pembangunan jalur pedestrian yang baik sesuai perencanaan jalur pejalan kaki pada jalur umum akan meningkatkan kenyamanan dan kuantitas pejalan kaki dan kualitas lingkungan perkotaan yang berdampak pada penurunan emisi gas rumah kaca, polusi udara, dan konsumsi energi. Selain itu jalur pedestrian juga dapat meningkatkan kesehatan pejalan kaki dan kualitas lingkungan perkotaan. Darmawan (dalam Muslihun) mengatakan bahwa terdapat 3 unsur penting yang harus dijaga dalam kondisi hubungan yang harmonis, seimbang dan lestari terhadap perencanaan suatu kawasan yaitu manusia dengan segala aktifitasnya dengan lingkungan alam sebagai tempat dan pemanfaatan jalur oleh manusia.<sup>6</sup>

Selanjutnya Darmawan mengatakan bahwa keharmonisan akan timbul bilamana alam terjaga dengan baik dengan meminimalkan penggunaan

---

<sup>5</sup>Direktorat Jendral Penataan Ruang. *Pedoman Penyediaan dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Ruang Pejalan Kaki di Perkotaan*. Departemen Pekerjaan Umum. Jakarta. 2000.

<sup>6</sup> Muhammad Muslihun. *Studi Kenyamanan Pejalan Kaki Terhadap Pemanfaatan Jalur Pedestrian di Jalan Protokol Kota Semarang (Studi Kasus Jalan Pahlawan)*. Skripsi. 2013. Hal. 4

kendaraan yang memakai bahan bakar yang tidak ramah lingkungan. Oleh karena itu jalur pedestrian merupakan upaya untuk meminimalisir polusi dan meningkatkan kualitas lingkungan perkotaan. Lingkungan kota yang bersih dari polusi adalah kota yang ramah bagi pejalan kaki dengan memberikan fasilitas yang layak dan memadai untuk aktifitasnya yaitu berupa jalur pedestrian yang nyaman dan aman untuk berjalan kaki dan beraktifitas.<sup>7</sup> Hal ini mestinya juga berlaku pada jalur pedestrian Jalan Jenderal Sudirman Kabupaten Ponorogo sesuai fungsi utamanya, yaitu sebagai sarana transportasi non kendaraan khususnya berjalan kaki. Kenyamanan jalur pedestrian secara langsung dapat meningkatkan kuantitas pejalan kaki.

Bertolak dari kenyataan tersebut di atas, menarik untuk mencermati keberadaan jalur pedestrian pada Jalan Jenderal Sudirman Kabupaten Ponorogo yang memiliki posisi strategis (karena berada di pusat kota) dalam mendukung aktivitas pengguna/pejalan kaki. Atas dasar fenomena tersebut peneliti terdorong untuk melakukan penelitian dengan judul “Analisis Kenyamanan Jalur Pedestrian Dalam Mendukung Aktivitas Pengguna/Pejalan Kaki (Studi Kasus Pada Jalan Jenderal Sudirman Kabupaten Ponorogo)”.

## **B. Identifikasi Masalah**

Fasilitas dan kualitas jalur pedestrian Jalan Jenderal Sudirman Kabupaten Ponorogo belum berfungsi efektif dalam menunjang kenyamanan aktifitas pengguna/pejalan kaki.

---

<sup>7</sup>Darmawan. Ibid.

### **C. Rumusan Masalah**

Dari uraian diatas dapat dirumuskan permasalahan dalam penelitian ini yaitu: Bagaimana tingkat kenyamanan pengguna terhadap kenyamanan pemanfaatan jalur pedestrian Jalan Jenderal Sudirman Kabupaten Ponorogo?

### **D. Tujuan Penelitian**

Selain untuk menambah pengetahuan dan pemahaman peneliti mengenai kenyamanan suatu infrastruktur kota khususnya jalur pedestrian, tujuan lain dari penelitian ini adalah untuk mengetahui tingkat kenyamanan jalur pedestrian di Jalan Jenderal Sudirman Kabupaten Ponorogo.

### **E. Manfaat Penelitian**

Dari hasil penelitian ini di harapkan dapat diperoleh manfaat, sebagai berikut:

#### 1. Bagi peneliti

Diharapkan dapat meningkatkan pengetahuan dan pengalaman dalam bidang tulis menulis khususnya yang berkaitan dengan pelayanan publik.

#### 2. Bagi Lembaga

Diharapkan dapat berguna bagi Program Studi Ilmu Pemerintahan, khususnya yang berkaitan dengan pengetahuan dan pengembangan ilmu pelayanan publik.

### 3. Bagi Pemerintah

Diharapkan dapat menjadi masukan berupa pemikiran demi peningkatan kenyamanan jalur pedestrian dan perencanaan jalur pedestrian secara umum serta perencanaan atau pengembangan Jalur pedestrian Jalan Jenderal Sudirman Kabupaten Ponorogo yang optimal ditinjau dari aspek kenyamanan.

#### **F. Batasan Penelitian**

Aspek kenyamanan jalur pedestrian penelitian yang dianalisis berdasarkan aspek kenyamanan menurut teori yang ada mengenai kenyamanan jalur pedestrian terutama pada Jalur pedestrian Jalan Jenderal Sudirman Kabupaten Ponorogo. Kenyamanan berdasarkan persepsi dan preferensi pejalan kaki yang melintasi jalur pedestrian Jalan Jenderal Sudirman Kabupaten Ponorogo.

#### **G. Penegasan Istilah**

Untuk mempermudah memahami konsep dalam penelitian ini akan di jelaskan beberapa istilah sebagai berikut:

##### 1. Kenyamanan

Kenyamanan adalah kenikmatan atau kepuasan manusia dalam melaksanakan kegiatannya.<sup>8</sup>

---

<sup>8</sup>Rustam Hakim dan Hardi Utomo. *Komponen Perancangan Arsitektur Lansekap*. Jakarta: Bumi Aksara. 2003. Hal. 146

## 2. Jalur Pedestrian

Jalur pedestrian adalah jalur pergerakan atau sirkulasi atau perpindahan orang atau manusia dari satu tempat ke titik asal (*origin*) ketempat lain sebagai tujuan (*destination*) dengan berjalan kaki.<sup>9</sup>

## 3. Pejalan Kaki

Pejalan kaki adalah setiap orang yang berjalan di ruang lalu lintas jalan<sup>10</sup>

# H. Landasan Teori

## 1. Pejalan kaki

### a. Pengertian Pejalan kaki

Dalam UU No. 22 Tahun 2009 definisi dari pejalan kaki adalah setiap orang yang berjalan di ruang lalu lintas jalan. Berjalan merupakan salah satu jenis transportasi non-kendaraan yang menyehatkan. Menurut Giovanni, berjalan merupakan salah satu sarana transportasi yang dapat menghubungkan antara satu fungsi di suatu kawasan dengan fungsi lainnya. Sedangkan menurut Fruin, berjalan kaki merupakan alat untuk pergerakan internal kota, satu-satunya alat untuk memenuhi kebutuhan interaksi tatap muka yang ada didalam aktivitas komersial dan kultural di lingkungan kehidupan kota.<sup>11</sup>

Berjalan kaki merupakan alat penghubung antara moda–moda angkutan yang lain. Sedangkan Rusmawan mengemukakan bahwa,

---

<sup>9</sup> Muslihun. Op.Cit

<sup>10</sup> Definisi pejalan kaki dalam UU No. 22 Tahun 2009

<sup>11</sup> Mimi Rahmiati. *Studi Aspek Kenyamanan Ruang Pedestrian Dalam Rangka Peningkatan Efektifitas Penggunaannya Pada Kawasan Jl MH Thamrin– Sudirman Jakarta*. Thesis. 2009.

dalam hal berjalan termasuk juga di dalamnya dengan menggunakan alat bantu pergerakan seperti tongkat maupun tuna netra termasuk kelompok pejalan kaki.<sup>12</sup> Menurut Gideon, berjalan kaki merupakan sarana transportasi yang menghubungkan antara fungsi kawasan satu dengan yang lain terutama kawasan perdagangan, kawasan budaya, dan kawasan permukiman, dengan berjalan kaki menjadikan suatu kota menjadi lebih manusiawi.<sup>13</sup> Spreiregen menyebutkan bahwa pejalan kaki tetap merupakan sistem transportasi yang paling baik meskipun memiliki keterbatasan kecepatan rata-rata 3–4 km/jam serta daya jangkau yang sangat dipengaruhi oleh kondisi fisik. Jarak 0,5 km merupakan jarak yang berjalan kaki yang paling nyaman, namun lebih dari itu orang akan memilih menggunakan transportasi ketimbang berjalan kaki.<sup>14</sup> Menurut Bromley dan Thomas, ada dua karakteristik pejalan kaki yang perlu diperhatikan jika dikaitkan dengan pola perilaku pejalan kaki, yaitu:<sup>15</sup>

#### 1) Secara Fisik

Dipahami sebagai dimensi manusia dan daya gerak, keduanya mempunyai pengaruh yang cukup besar terhadap penggunaan ruang pribadi dan penting untuk memahami kebutuhan-kebutuhan pejalan kaki.

---

<sup>12</sup> Muslihun. Op.Cit

<sup>13</sup> Muslihun. Ibid

<sup>14</sup> Muslihun. Ibid

<sup>15</sup> Muslihun. Ibid



## 2) Secara Psikis

Karakteristik ini berupa preferensi psikologi yang diperlukan untuk memahami keinginan pejalan kaki ketika melakukan aktivitas berlalu lintas. Kebutuhan ini berkaitan dengan berkembangnya kebutuhan pejalan kaki pada kawasan yang tidak hanya untuk berbelanja, tetapi juga sebagai kegiatan rekreasi, sehingga harus mempunyai persyaratan mendasar yang dimiliki kawasan yaitu *maximum visibility*, *accessibility* dan *security*. Pejalan kaki lebih suka menghindari kontak fisik dengan pejalan kaki lainnya dan biasanya akan menjadi ruang pribadi yang lebih luas.

Dari teori diatas dapat diartikan bahwa berjalan kaki merupakan aktifitas bergerak dari satu tempat ke tempat lainnya dan diharapkan bisa menikmati suasana di sepanjang jalan yang dilalui serta merupakan salah satu sarana untuk bersosialisasi dengan sesama para pejalan kaki, sehingga berjalan kaki menjadi suatu aktifitas yang menyenangkan. Untuk melakukan aktifitas tersebut maka diperlukan jalur khusus untuk berjalan kaki yang aman dan nyaman serta suasana yang akrab dengan para pejalan kaki.

### b. Tujuan Kegiatan Berjalan

Menurut Rubenstein, tujuan kegiatan berjalan kaki dapat dikelompokkan sebagai berikut:<sup>16</sup>

1) Berjalan kaki untuk ke tempat kerja atau perjalanan fungsional, jalur

---

<sup>16</sup> Rahmiati. Op.Cit

pedestrian dirancang untuk tujuan tertentu seperti untuk melakukan pekerjaan bisnis, makan/minum, pulang dan pergi dari dan ke tempat kerja.

2) Berjalan kaki untuk belanja dan tidak terikat waktu, dapat dilakukan dengan perjalanan santai dan biasanya kecepatan berjalan lebih rendah, dibanding dengan orang berjalan untuk menuju tempat kerja atau perjalanan fungsional. Jarak rata-rata lebih panjang dan sering tidak di sadari panjang perjalanan yang ditempuh karena daya tarik kawasan.

3) Berjalan kaki untuk keperluan rekreasi, dapat dilakukan sewaktu-waktu dengan santai. Untuk mewadahi kegiatan tersebut diperlukan fasilitas pendukung yang bersifat rekreatif seperti: tempat berkumpul, bercakap-cakap, menikmati pemandangan disekitarnya dan kelengkapan antara lain tempat duduk, lampu penerangan, bak bunga dan sebagainya.

c. Pejalan kaki menurut sarana perjalanan

Menurut Rubenstein terdapat beberapa kategori pejalan kaki, Menurut sarana perjalanannya:<sup>17</sup>

1) Pejalan kaki penuh, merupakan mereka yang menggunakan moda jalan kaki sebagai moda utama, jalan kaki digunakan sepenuhnya dari tempat asal sampai ke tempat tujuan

---

<sup>17</sup> Rahmiati. Ibid

- 2) Pejalan kaki pemakai kendaraan umum, merupakan pejalan kaki yang menggunakan moda jalan kaki sebagai moda antara. Biasanya dilakukan dari tempat asal ke tempat kendaraan umum, atau pada jalur perpindahan rute kendaraan umum, atau tempat pemberhentian kendaraan umum ke tempat tujuan akhir.
- 3) Pejalan kaki pemakai kendaraan umum dan kendaraan pribadi, merupakan mereka yang menggunakan moda jalan kaki sebagai moda antara, dari tempat parkir kendaraan pribadi ke tempat kendaraan umum, dan dari tempat parkir kendaraan umum ke tempat tujuan akhir perjalanan.
- 4) Pejalan kaki pemakai kendaraan pribadi penuh, merupakan mereka yang menggunakan moda jalan kaki sebagai moda antara dari tempat parkir kendaraan pribadi ke tempat tujuan bepergian yang hanya ditempuh dengan berjalan kaki.

#### d. Jarak Berjalan

Menurut Unterman, terdapat 4 faktor penting yang mempengaruhi panjang atau jarak orang untuk berjalan kaki, yaitu:<sup>18</sup>

- 1) Waktu: Berjalan kaki pada waktu-waktu tertentu mempengaruhi panjang atau jarak yang mampu ditempuh. Misalnya : berjalan kaki pada waktu rekreasi memiliki jarak yang relatif singkat, sedangkan waktu berbelanja terkadang dapat dilakukan 2 jam dengan jarak sampai 2 mil tanpa disadari sepenuhnya oleh si pejalan kaki.

---

<sup>18</sup> Muslihun. Op.Cit.

- 2) Kenyamanan: Kenyamanan orang untuk berjalan kaki dipengaruhi oleh faktor cuaca dan jenis aktivitas. Iklim yang kurang baik akan mengurangi keinginan orang untuk berjalan kaki.
- 3) Ketersediaan Kendaraan Bermotor: Kesiambungan penyediaan moda angkutan kendaraan bermotor baik umum maupun pribadi sebagai moda penghantar sebelum atau sesudah berjalan kaki sangat mempengaruhi jarak tempuh orang berjalan kaki. Ketersediaan fasilitas kendaraan angkutan umum yang memadai dalam hal penempatan penyediaannya akan mendorong orang untuk berjalan lebih jauh dibanding dengan apabila tidak tersedianya fasilitas ini secara merata, termasuk juga penyediaan fasilitas transportasi lainnya seperti jaringan jalan yang baik, kemudahan parkir dan lokasi penyebaran, serta pola penggunaan lahan campuran (*mixed use*) dan sebagainya.
- 4) Pola Tata Guna Lahan: Pada daerah dengan penggunaan lahan campuran (*mixed use*) seperti yang banyak ditemui di pusat kota, perjalanan dengan berjalan kaki dapat dilakukan dengan lebih cepat dibanding perjalanan dengan kendaraan bermotor karena perjalanan dengan kendaraan bermotor sulit untuk berhenti setiap saat.

e. Fasilitas Pejalan Kaki

Undang-undang tentang Lalu Lintas mewajibkan setiap jalan yang digunakan untuk lalu lintas umum wajib dilengkapi dengan

perlengkapan jalan salah satunya berupa fasilitas pejalan kaki.<sup>19</sup> Fasilitas pejalan kaki tersebut yang dimaksudkan yaitu fasilitas berupa jalur khusus yang terpisah dengan kendaraan. Misalnya yaitu jalur pedestrian. Sesuai amanat UU tersebut sudah selayaknya pejalan kaki menikmati fasilitas berjalan mereka berupa jalur pedestrian yang aman, nyaman, dan menyenangkan. Selain itu pentingnya jalur pedestrian di perkotaan sebagai daya tarik kawasan serta sebagai ruang terbuka hijau untuk berkumpul serta bersosialisasi masyarakat di perkotaan. Jalur pedestrian merupakan fasilitas publik yang manusiawi dan menghidupkan aktifitas di kawasan perkotaan.

## **2. Jalur Pedestrian**

### **a. Pengertian Jalur Pedestrian**

Jalur pedestrian atau yang dalam bahasa Inggris yaitu *pedestrian way* berasal dari kata *pedos* bahasa Yunani yang berarti kaki dan *way* dalam bahasa Inggris yang berarti jalan. Sehingga jalur pedestrian dapat diartikan sebagai jalur pejalan kaki. Jalur pedestrian juga diartikan sebagai pergerakan atau sirkulasi atau perpindahan orang atau manusia dari satu tempat ke titik asal (*origin*) ketempat lain sebagai tujuan (*destination*) dengan berjalan kaki (Rubenstein dalam Rahmiati).<sup>20</sup> Jalur pejalan kaki/Jalur pedestrian merupakan daerah yang menarik untuk kegiatan sosial, perkembangan jiwa dan spiritual, misalnya untuk bernostalgia, pertemuan mendadak, berekreasi, bertegur

---

<sup>19</sup> UU tentang Lalu Lintas Jalan No. 22 Tahun 2009

<sup>20</sup> Rahmiati. Op.Cit.

sapa dan sebagainya. Jadi jalur pedestrian adalah tempat atau jalur khusus bagi orang berjalan kaki. Jalur pedestrian pada saat sekarang dapat berupa jalur pedestrian , pavement, sidewalk, pathway, plaza dan mall.

Jalur pedestrian di ruang kota, misalnya di kawasan perdagangan di sebelah kanan dan kiri jalur pedestrian dan terdapat deretan toko dan di ujung jalur tersebut terdapat penguatan berupa plaza terbuka dan merupakan lintasan untuk umum (Rubenstein dalam Rahmiati.<sup>21</sup> Menurut Shirvanni, bahwa jalur pedestrian harus dipertimbangkan sebagai salah satu elemen perencanaan kota. *System* pedestrian yang baik bagi kota khususnya kawasan perdagangan dapat memberi dampak yang baik dan merangsang aktifitas perdagangan, mengurangi ketergantungan terhadap kendaraan dan meningkatkan kualitas lingkungan dan udara, karena berkurangnya polusi kendaraan.<sup>22</sup>

Menurut Utterman (1984) untuk mendapatkan jalur pedestrian yang baik, jalur pedestrian harus mempunyai beberapa kriteria penting, yaitu keamanan, menyenangkan, kenyamanan dan daya tarik.

#### b. Jenis Jalur Pedestrian

Menurut Utermann mendefinisikan berbagai macam jalur pejalan kaki diruang luar bangunan menurut fungsi dan bentuk.<sup>23</sup>

---

<sup>21</sup> Rahmiati. Ibid

<sup>22</sup> Tood KW. Tapak, Ruang dan Struktur (Terjemahan). Bandung: Intermatra. 1987.

<sup>23</sup> Tood. Ibid.

1) Menurut fungsi adalah sebagai berikut:

- a) Jalur pejalan kaki yang terpisah dari jalur kendaraan umum (*Sidewalk* atau trotoar) biasanya terletak bersebelahan atau berdekatan sehingga diperlukan fasilitas yang aman terhadap bahaya kendaraan bermotor dan mempunyai permukaan rata, berupa jalur pedestrian dan terletak di tepi jalan raya. Pejalan kaki melakukan kegiatan berjalan kaki sebagai sarana angkutan yang akan menghubungkan tempat tujuan.
- b) Jalur pejalan kaki yang digunakan sebagai jalur menyeberang untuk mengatasi/menghindari konflik dengan moda angkutan lain, yaitu jalur penyeberangan jalan, jembatan penyeberangan atau jalur penyeberangan bawah tanah. Untuk aktivitas ini diperlukan fasilitas berupa *zebra cross*, *skyway* dan *subway*.
- c) Jalur pejalan kaki yang bersifat rekreatif dan mengisi waktu luang yang terpisah sama sekali dari jalur kendaraan bermotor dan biasanya dapat dinikmati secara santai tanpa terganggu kendaraan bermotor. Pejalan kaki dapat berhenti dan beristirahat pada bangku–bangku yang disediakan, fasilitas ini berupa plaza pada taman–taman kota.
- d) Jalur pejalan kaki yang digunakan untuk berbagai aktivitas, untuk berjualan, duduk santai, dan sekaligus berjalan sambil melihat etalase pertokoan yang biasa disebut mall.

e) *Footpath* atau jalan setapak, jalan khusus pejalan kaki yang cukup sempit dan hanya cukup untuk satu pejalan kaki.

f) *Alleyways* atau *pathways* (gang) adalah jalur yang relatif sempit di belakang jalan utama, yang terbentuk oleh kepadatan bangunan, khusus pejalan kaki karena tidak dapat dimasuki kendaraan.

2) Sedangkan menurut bentuk adalah sebagai berikut:

a) Arkade atau selasar, suatu jalur pejalan kaki yang beratap tanpa dinding pembatas di salah satu sisinya.

b) Gallery, berupa selasar yang lebar digunakan untuk kegiatan tertentu.

c) Jalan pejalan kaki tidak terlindungi/tidak beratap.

Carr dan Rubeinstein membedakan tipe pedestrian sebagai berikut:<sup>24</sup>

1) Pedestrian sisi jalan. Bagian ruang publik kota yang banyak dilalui orang yang sedang berjalan kaki menyusun jalan yang satu yang berhubungan dengan jalan lain. Letaknya berada di kiri dan kanan jalan.

2) Mal Pedestrian. Suatu jalan yang ditutup bagi kendaraan bermotor, dan diperuntukkan khusus bagi pejalan kaki. Fasilitas tersebut biasanya dilengkapi dengari asesoris kota seperti pagar, tanaman, dan berlokasi di jalan utama pusat kota.

---

<sup>24</sup> Rahmiati. Op.Cit



- 3) Mal Transit. Pengembangan pencapaian transit untuk kendaraan umum pada penggal jalan tertentu yang telah dikembangkan sebagai pedestrian area.
- 4) Jalur Lambat. Jalan yang digunakan sebagai ruang terbuka dan diolah dengan desain pedestrian agar lalu lintas kendaraan terpaksa berjalan lambat, di samping dihiasi dengan tanaman sepanjang jalan tersebut atau jalur jalan sepanjang jalan utama yang khusus untuk pejalan kaki dan kendaraan bukan bermotor.
- 5) Gang Kecil. Gang-gang kecil ini merupakan bagian jaringan jalan yang menghubungkan ke berbagai elemen kota satu dengan yang lain yang sangat kompak. Ruang publik ini direncanakan dan dikemas untuk mengenal lingkungan lebih dekat lagi.

Carr dan kawan-kawan juga mengartikan jalur pedestrian (*pedestrian sidewalks/trotoar*) adalah bagian dari kota, di mana orang bergerak dengan kaki, biasanya di sepanjang sisi jalan yang direncanakan atau terbentuk dengan sendirinya yang menghubungkan satu tempat dengan tempat lainnya. Dengan kata lain jalur pedestrian dari segi perencanaannya terbagi dua yaitu yang terencana dan tidak terencana. Jalur pedestrian yang terencana terbentuk dari jalur pedestrian yang memang telah direncanakan untuk menghubungkan satu tempat ke tempat lain yang dibutuhkan oleh pejalan kaki. Sedangkan jalur pedestrian yang tidak terencana terbentuk dengan sendirinya dari jalur yang biasa digunakan oleh pejalan kaki dalam

pergerakannya dari satu tempat ke tempat lainnya.<sup>25</sup>

c. Fasilitas Jalur Pedestrian

Fasilitas Jalur Pedestrian yang terlindung, dibedakan menjadi dua yaitu:

1) Fasilitas jalur pedestrian yang terlindung di dalam bangunan, misalnya:

a) Fasilitas jalur pedestrian arah vertikal, yaitu fasilitas jalur pedestrian yang menghubungkan lantai bawah dan lantai di atasnya dalam bangunan atau gedung bertingkat, seperti tangga, *ramps*, dan sebagainya

b) Fasilitas jalur pedestrian arah horizontal, seperti koridor, hall dan sebagainya.

2) Fasilitas Jalur Pedestrian yang terlindung di luar bangunan, misalnya:

a) *Arcade*, yaitu merupakan selasar yang terbentuk oleh sederetan kolom-kolom yang menyangga atap yang berbentuk lengkungan-lengkungan busur dapat merupakan bagian luar dari bangunan atau berdiri sendiri.

b) *Gallery*, yaitu lorong yang lebar, umumnya terdapat pada lantai teratas.

c) *Covered Walk atau selasar*, yaitu merupakan fasilitas pedestrian yang pada umumnya terdapat di rumah sakit atau asrama yang

---

<sup>25</sup> Rahmiati. Ibid

menghubungkan bagian bangunan yang satu dengan bangunan yang lainnya.

- d) *Shopping mall*, merupakan fasilitas pedestrian yang sangat luas yang terletak di dalam bangunan di mana orang berlalu-lalang sambil berbelanja langsung di tempat itu.
- 3) Fasilitas jalur pedestrian yang tidak terlindung/terbuka, terdiri dari:
- a) *Trottoir/sidewalk*, yaitu fasilitas jalur pedestrian dengan lantai perkerasan yang terletak di kanan-kiri fasilitas jalan kendaraan bermotor.
  - b) *Foot path/jalan setapak*, yaitu fasilitas jalur pedestrian seperti gang-gang di lingkungan permukiman kampung.
  - c) *Plaza*, yaitu tempat terbuka dengan lantai perkerasan, berfungsi sebagai pengikat massa bangunan, dapat pula sebagai pengikat-pengikat kegiatan.
  - d) *Pedestrian mall*, yaitu jalur pedestrian yang cukup luas, disamping digunakan untuk sirkulasi pejalan kaki juga dapat dimanfaatkan untuk kontak komunikasi atau interaksi social.
  - e) *Zebra cross*, yaitu fasilitas jalur pedestrian sebagai fasilitas untuk menyeberang jalan kendaraan bermotor.

Permasalahan yang utama dalam perancangan kota adalah menjaga keseimbangan antara penggunaan jalur pedestrian dan fasilitas kendaraan bermotor. Menurut Shirvani dalam merencanakan sebuah

jalur pedestrian perlu mempertimbangkan adanya:<sup>26</sup>

- 1) keseimbangan interaksi antara pejalan kaki dan kendaraan
- 2) faktor keamanan, ruang yang cukup bagi pejalan kaki
- 3) fasilitas yang menawarkan kesenangan sepanjang area pedestrian dan
- 4) tersedianya fasilitas publik yang menyatu dan menjadi elemen penunjang.

#### d. Elemen Jalur Pedestrian

Menurut Rubenstein elemen jalur pedestrian antara lain:<sup>27</sup>

- 1) Paving, adalah trotoar atau hamparan yang rata. Dalam hal ini, sangat perlu untuk memperhatikan skala pola, warna, tekstur dan daya serap air larian. Material paving meliputi: beton, batu bata, dan aspal. Pemilihan ukuran, pola, warna dan tekstur yang tepat akan mendukung suksesnya sebuah desain suatu jalur pedestrian di kawasan perdagangan maupun plaza.
- 2) Lampu, yang digunakan sebagai penerangan di waktu malam hari. Ada beberapa tipe lampu yang merupakan elemen pendukung perancangan kota, yaitu:<sup>28</sup>
  - a) Lampu tingkat rendah, yaitu ketinggian di bawah pandangan mata dan berpola terbatas dengan daya kerja rendah.

---

<sup>26</sup> Tood. Op.Cit.

<sup>27</sup> Rahmiati. Op.Cit

<sup>28</sup> Boedjo P.et al. *Arsitektur, Manusia dan Pengamatannya*. Jakarta: Djambatan. 1986.

- b) Lampu mall dan jalur pedestrian yaitu ketinggian 1-1,5 m, serba guna berpola pencahayaan dan berkemampuan daya kerja cukup.
  - c) Lampu dengan maksud khusus, yaitu mempunyai ketinggian rata-rata 2-3 m, yang digunakan untuk daerah rekreasi, komersial perumahan dan industry.
  - d) Lampu parkir dan jalan raya, yaitu mempunyai ketinggian 3-5 m, digunakan untuk daerah rekreasi, industry dan komersial jalan raya.
  - e) Lampu dengan tiang tinggi, yaitu mempunyai ketinggian antara 6-10 m, di gunakan untuk penerangan bagi daerah yang luas, parkir, rekreasi dan jalan layang.
- 3) *Sign*, merupakan rambu-rambu yang sifatnya untuk memberikan suatu identitas , informasi maupun larangan.
  - 4) *Sculpture*, rambu-rambu yang sifatnya untuk memberikan suatu identitas, informasi maupun larangan, atau menarik perhatian mata (*vocal point*), biasanya terletak di tengah maupun di depan plaza.
  - 5) *Bollards*, adalah pembatas antara jalur pedestrian dengan jalur kendaraan. Biasanya digunakan bersamaan dengan peletakkan lampu.
  - 6) Bangku, untuk member ruang istirahat bila lelah berjalan, dan member waktu bagi pejalan kaki untuk menikmati suasana lingkungan sekitarnya. Bangku dapat terbuat dari logam, kayu, beton, atau batu.

- 7) Tanaman peneduh, untuk pelindung dan penyejuk pedestrian. Menurut Rustam Hakim, kriteria tanaman yang diperlukan untuk jalur pedestrian adalah:<sup>29</sup>
- a) Memiliki ketahanan terhadap pengaruh udara maupun cuaca.
  - b) Bermasa daun padat
  - c) Jenis dan bentuk pohon berupa angsana, akasia besar atau bougenville.
- 8) Telepon, biasanya disediakan bagi pejalan kaki jika ingin berkomunikasi dan sedapat mungkin didesain untuk menarik perhatian pejalan kaki.
- 9) Kios, *shelter*, dan kanopi, keberadaannya dapat menghidupkan suasana pada jalur pedestrian sehingga tidak monoton. Khususnya kios untuk aktifitas jual beli, bila sewaktu-waktu dibutuhkan oleh pejalan kaki. *Shelter* dibangun dengan tujuan melindungi terhadap cuaca, angin dan sinar matahari. Kanopi digunakan untuk mempercantik wajah bangunan dan dapat memberikan perlindungan terhadap cuaca.
- 10) Jam, tempat sampah. Jam sebagai petunjuk waktu, bila diletakkan di ruang kota harus memperhatikan penempatannya. Karena jam dapat sebagai focus atau *landmark*, sedangkan tempat sampah diletakkan di jalur pedestrian agar jalur tersebut tetap bersih. Sehingga kenyamanan pejalan kaki tetap terjaga.

---

<sup>29</sup> Hakim. Op.Cit.

11) Halte, Harris dan Dinnes (dalam Anggriani) mengemukakan bahwa persyaratan untuk halte bus adalah memiliki kebebasan pandangan ke arah kedatangan baik dalam kondisi berdiri maupun duduk di halte dan zona perhentian bus harus merupakan bagian dari jaringan akses pejalan kaki.<sup>30</sup> Didalam kepmen perhubungan no. 65 tahun 1993 disebutkan bahwa fasilitas halte harus dibangun sedekat mungkin dengan fasilitas penyebrangan pejalan kaki. Halte dapat ditempatkan di atas jalur pedestrian atau bahu jalan dengan jarak bagian paling depan dari halte sekurang-kurangnya 1 meter dari tepi jalur lalu lintas. Persyaratan struktur bangunan memiliki lebar minimal 2 meter, panjang 4 meter, dan tinggi bagian atap paling bawah minimal 2,5 meter.

12) Utilitas, elemen yang termasuk dalam utilitas meliputi hidran, boks kabel telepon maupun listrik, penutup saluran bawah *grill* penutup pohon dll. Secara ideal seharusnya pedestrian harus bebas dari penutupan utilitas. Jika tidak memungkinkan penutup utilitas dapat dimaksudkan sebagai penutup lantai.

e. Vegetasi Pada Jalur Pedestrian

Carpenter *et. al.*, mengemukakan bahwa kehadiran tanaman di lingkungan perkotaan memberikan suasana alami. Tanaman mempengaruhi penampakan visual yang kita lihat. Secara umum di

---

<sup>30</sup>Anggriani, Niniek. *Pedestrian ways dalam Perancangan Kota*. Klaten: Yayasan Humaniora. 2009.

dalam lanskap, pohon merupakan sebuah elemen utama. Secara individual maupun berkelompok, pohon-pohon dapat memberikan kesan yang berbeda-beda jika dilihat dari jarak yang berbeda-beda pula. Pada jarak dekat, daun, batang pohon dan cabang-cabang dapat dilihat secara jelas. Jika dilihat dari jarak menengah puncak-puncak pohon terlihat membentuk seperti garis. Jarak ini merupakan bagian yang penting dalam lanskap karena memberikan kesan kedalaman yang kuat, perubahan secara halus dalam pencahayaan dan perspektif. Bila dilihat dari jarak jauh, perbedaan ketinggian dari puncak-puncak pohon tidak dapat dinikmati, biasanya dari jarak ini pohon digunakan sebagai latar belakang.<sup>31</sup>

Tujuan dari penanaman vegetasi tepi jalan adalah untuk memisahkan pejalan kaki dari jalan raya dengan alasan keselamatan dan kenyamanan (Lynch dalam Kodariyah).<sup>32</sup> Dalam usaha mencapai kesatuan atau *unity* di dalam pengaturan penanamannya perlu diperhatikan pemilihan jenis tanamannya terutama untuk jalur pedestrian. Menurut *Department of Transport of British*, vegetasi tidak seharusnya menghalangi jalan dan harus dipangkas secara teratur. pemilihan pohon harus memperhatikan karakteristiknya seperti:<sup>33</sup>

---

<sup>31</sup>Dharwandhani D. *Pendugaan Keindahan Pemandangan (Scienic Beauty Estimation) Lansekap Kebun Raya Bogor*. 1997.

<sup>32</sup>Kodariyah R. *Jalur Pejalan Kaki di Kawasan Perdagangan di Kota Bogor*. Institute Pertanian Bogor. 2004.

<sup>33</sup>Rahmiati. OpCit.



- a) Akar, harus cukup kuat untuk menahan vibrasi yang disebabkan oleh kendaraan yang lewat. Jenis yang digunakan sebaiknya tidak mempunyai akar yang menembus aspal dan beton sehingga kerusakan utilitas dapat dihindari.
- b) Batang dan cabang, cukup elastis dan kuat untuk mencegah roboh dan rusaknya pohon akibat tiupan angin yang kencang.
- c) Naungan yang sangat berhubungan erat dengan penetrasi radiasi matahari sehingga temperatur udara di sekitar jalur pedestrian menurun.

Dalam pemilihan jenis pohon menurut Arnold (dalam Rahmiati), tinggi dan diameter tajuk merupakan hal yang paling penting diperhatikan oleh arsitek lanskap. Pada beberapa tempat, ketinggian percabangan pohon yang nyaman berjalan di bawahnya berkisar dari 2,4 – 4,5 meter. Pergerakan kendaraan membutuhkan kejelasan pandangan sehingga diperlukan pohon peneduh jalan dengan ketinggian percabangan minimum 4,5 meter. Pohon berukuran kecil (5,5 – 10,5 meter) dapat digunakan sebagai tirai (*screening*) dan seringkali tepat digunakan sebagai pohon tingkat bawah untuk menambah tekstur dan warna.<sup>34</sup>

#### f. Sistem Sirkulasi dan Sistem Pedestrian

Menurut Brooks (dalam Tood), fungsi sistem pedestrian paling sedikit mempunyai dua aturan yang umum, yaitu ruang untuk berjalan kaki dan tempat untuk duduk. Sebagai tempat untuk berjalan

---

<sup>34</sup> Rahmiati. OpCit.

kaki, kondisinya beragam sesuai dengan penggunaan lahan yang disediakan dan kualitas lingkungannya. Tujuan perencanaan sistem pedestrian sebaiknya menfokuskan pada:<sup>35</sup>

- 1) Pengembangan dari sistem pedestrian yang fungsinya sebagai penghubung dan memberikan pengalaman yang menyenangkan.
- 2) Desain dari sistem pedestrian yang disesuaikan dengan konteks lingkungan sekitarnya yang telah ada.
- 3) Desain dari sistem pedestrian yang ada sesuai secara skala.
- 4) Desain dari jalur yang dapat meningkatkan *sense of place* dari tapak tersebut.
- 5) Persyaratan ukuran lebar jalur pedestrian berdasarkan lokasi dan jumlah pejalan kaki, dapat dilihat dalam Tabel 1.2 di bawah ini.<sup>36</sup>

Tabel 1.1 Lebar jalur pedestrian berdasarkan lokasi dan jumlah pejalan kaki

No	Lokasi Jalur pedestrian	Lebar Jalur pedestrian Minimum
1.	Jalan di daerah perkantoran atau kaki lima	4
2.	Daerah perkantoran utama	3
3.	Daerah industri :	
	a. Jalan primer	3
	b. Jalan akses	4
4.	Di wilayah pemukiman	
	a. Jalan primer	2,75
	b. Jalan akses	2
	<b>Jumlah Pejalan kaki /Detik/Meter</b>	
1.	6 orang	2,3 – 5,0
2.	3 orang	1,5 – 2,3

<sup>35</sup> Tood. OpCit

<sup>36</sup> Dirjen Bina Marga. *Peraturan Perencanaan Geometrik Jalan Raya Nomor 113*. Jakarta : Dirjen Bina Marga. 1990.

3.	2 orang	0,9 – 1,5
4.	1 orang	0,6 – 0,9

Sumber: Dephub

Hal-hal yang harus dipertimbangkan di dalam rancangan atau modifikasi sistem pedestrian adalah:<sup>37</sup>

1) Permukaan,

Permukaan pedestrian harus stabil dan kuat dan tekstur relatif rata tetapi tidak licin dan sambungan harus dibuat sekecil mungkin.

2) Tempat istirahat

Tempat Istirahat terdapat pada tempat-tempat tertentu sangat menyenangkan dan membantu para pejalan kaki , terutama bagi para cacat fisik sehingga membuat perjalanan kaki yang jauh menjadi terasa lebih ringan.

3) Kemiringan

Kemiringan untuk pedestrian kemiringan maksimal 5% sedangkan ukuran idealnya adalah 0-3%.

4) Penerangan

Penerangan sangat dibutuhkan untuk keamanan, kenyamanan dan estetika.

5) Pemeliharaan.

6) *Ramp*

*Ramp* berhubungan dengan perubahan permukaan jalur pedestrian dari suatu ketinggian menuju ketinggian yang berbeda, di

---

<sup>37</sup> Kodariyah. Op.Cit

mana agar tidak menimbulkan persoalan bagi orang cacat fisik, perlu mendapat perhatian. Untuk memudahkan pergerakan dibuat suatu ramp dengan permukaan yang tidak boleh licin. Kemiringan ramp ini maksimal adalah 17%. Struktur drainase, faktor drainase air perlu diperhatikan agar pedestrian tidak tergenang air pada saat hujan.

- 7) Ukuran, lebar jalur pedestrian berbeda menurut jumlah dan jenis lalu lintas yang melaluinya. Lebar minimum adalah 4 kaki (1,2 meter).

#### g. Manfaat Pedestrianisasi

Jalur pedestrian sebagai salah satu alternatif transportasi perkotaan keberadaannya dirancang secara terpecah-pecah dan menjadi sangat tergantung pada kebutuhan jalan sebagai sarana sirkulasi. Menurut Murtomo dan Aniaty jalur pedestrian di kota-kota besar mempunyai fungsi terhadap perkembangan kehidupan kota, antara lain adalah:<sup>38</sup>

- 1) Pedestrianisasi dapat menumbuhkan aktivitas yang sehat sehingga mengurangi kerawanan kriminalitas.
- 2) Pedestrianisasi dapat merangsang berbagai kegiatan ekonomi sehingga akan berkembang kawasan bisnis yang menarik.
- 3) Pedestrianisasi sangat menguntungkan sebagai ajang kegiatan

---

<sup>38</sup> *Lingkungan yang Tanggap, Pedoman untuk Perancangan.* (Terjemahan Aris K). Bandung: Abdi Widya.

promosi, pameran, periklanan, kampanye dan lain sebagainya.

- 4) Pedestrianisasi dapat menarik bagi kegiatan sosial, perkembangan jiwa dan spiritual.
- 5) Pedestrianisasi mampu menghadirkan suasana dan lingkungan yang spesifik, unik dan dinamis di lingkungan pusat kota.
- 6) Pedestrianisasi berdampak pula terhadap upaya penurunan tingkat pencemaran udara.

### **3. Kenyamanan Jalur Pedestrian**

Kenyamanan merupakan salah satu nilai vital yang selayaknya harus dinikmati oleh manusia ketika melakukan aktifitas-aktifitas di dalam suatu ruang. Kenyamanan dapat pula dikatakan sebagai kenikmatan atau kepuasan manusia dalam melaksanakan kegiatannya. Adapun faktor-faktor yang mempengaruhi kenyamanan menurut Hakim dan Utomo antara lain: Sirkulasi, iklim atau kekuatan alam, bising, aroma atau bau-bauan, bentuk, keamanan, kebersihan, dan keindahan.<sup>39</sup>

Kenyamanan dapat diartikan bahwa mudah dilalui dari berbagai tempat dengan adanya pelindung dari cuaca yang buruk, tempat istirahat sementara, terhindar dari hambatan oleh karena ruang yang sempit serta permukaan yang harus nyaman dipergunakan oleh siapa saja termasuk juga penyandang cacat. Sedangkan kenikmatan diindikasikan melalui jarak lebar trotoar, lanskap yang menarik serta kedekatan dengan fasilitas yang dibutuhkan. Aspek keindahan berkaitan dengan jalur pedestrian dan

---

<sup>39</sup> Hakim. Op.Cit.

lingkungan sekitarnya.

Moughtin (dalam Kodariyah) mengemukakan bahwa pergeseran fungsi jalur pedestrian jelas membuat ketidaknyamanan para pejalan kaki. Mereka tidak bisa lagi tenang berjalan sambil menikmati keramaian kota, mereka harus berhati-hati dan tetap waspada, jangan sampai terserempet kendaraan yang berlalu lalang. Pada lokasi koridor kawasan tersebut terjadi kesenjangan, pergeseran pemanfaatan fungsi jalur pedestrian sebagai fasilitas pejalan kaki yang diharapkan sebagai sarana sirkulasi sesuai dengan fungsinya, dalam waktu tertentu mengalami pergeseran fungsi sebagai ruang berjualan dan bermain hal ini dipersepsikan berbeda oleh pedagang kaki lima, sehingga jalur pejalan kaki mempunyai fungsi ganda.<sup>40</sup>

Dari beberapa studi yang sudah dilakukan terkait jalur pedestrian, Rahmiati mengatakan ada beberapa prinsip perancangan yang harus dipertimbangkan untuk mendesain jalur pedestrian yang baik:<sup>41</sup>

- a. Berfungsi dengan baik sebagai jalur pejalan kaki .
- b. Memberi perlindungan dan keamanan bagi pejalan kaki .
- c. Memberikan kemudahan pada pejalan kaki .
- d. Menghubungkan dengan baik satu tempat dengan tempat lain
- e. Memberi kenyamanan saat berjalan bagi pejalan kaki .
- f. Memberi ruang yang cukup luas untuk berjalan kaki, baik saat

---

<sup>40</sup> Kodariyah. OpCit.

<sup>41</sup> Rahmiati. OpCit

sendiri atau apabila harus berhadapan dengan pejalan kaki dari arah berlawanan.

- g. Peduli atau perhatian pada budaya pengguna jalur pedestrian (pejalan kaki).
- h. Peduli terhadap pejalan kaki yang memiliki keterbatasan (penyandang cacat).
- i. Memperhatikan iklim setempat (misal pada iklim tropis; rimbunnya pepohonan membantu melindungi pejalan kaki dari teriknya matahari atau rintiknya hujan).
- j. Merespon terhadap konteks lingkungan dimana jalur pedestrian tersebut berada. Jalur pedestrian dapat dirancang mengikuti tema kawasan/lingkungan.
- k. Menarik atau atraktif dalam membuat rancangan jalur pedestrian di mana permukaan bidang jalur pedestrian dapat dibuat pola-pola tertentu. Pada beberapa tempat diberi ruang-ruang untuk beristirahat sejenak sebelum meneruskan perjalanan dengan pola yang berbeda sehingga tidak membosankan.

Menurut Fruin pengembangan fasilitas untuk jalur pedestrian adalah keamanan, keselamatan dan perbaikan gambaran terhadap fisik sistem untuk dapat meningkatkan kenyamanan, keamanan, kesenangan, kesinambungan, kelengkapan dan daya tarik. Ada beberapa hal yang dapat dijadikan indikator tercapainya suatu konsep pengembangan

fasilitas pejalan kaki yang akrab, sebagai berikut:<sup>42</sup>

- a. Keselamatan (*safety*), diwujudkan dengan penempatan pedestrian, struktur, tekstur, pola perkerasan dan dimensi jalur pedestrian (ruang bebas, lebar efektif, kemiringan)
- b. Keamanan (*security*), terlindung dari kemungkinan berlangsungnya tindakan kejahatan dengan merancang penerangan yang cukup atau struktur maupun lansekap yang tidak menghalangi.
- c. Kenyamanan (*comfort*), mudah dilalui dari berbagai tempat dengan adanya pelindung dari cuaca yang buruk, tempat istirahat sementara, terhindar dari hambatan oleh karena ruang yang sempit serta permukaan yang harus nyaman dipergunakan oleh siapa saja termasuk juga penyandang cacat.
- d. Kenikmatan (*convenience*), diindikasikan melalui jarak, lebar jalur pedestrian, lanskap yang menarik serta kedekatan dengan fasilitas yang dibutuhkan.
- e. Keindahan (*aesthetics*), berkaitan dengan jalur pedestrian dan lingkungan disekitarnya.

## **I. Metode Penelitian**

Metode berasal dari bahasa Yunani “*methodos*” yang berarti cara atau jalan yang di tempuh. Sehubungan dengan upaya ilmiah, maka metode menyangkut masalah cara kerja untuk dapat memahami obyek yang menjadi

---

<sup>42</sup> Rahmiati. OpCit.



sasaran ilmu yang bersangkutan. Fungsi metode berarti sebagai alat untuk mencapai tujuan.

Metode penelitian adalah suatu cara atau prosedur yang dipergunakan untuk melakukan penelitian sehingga mampu menjawab rumusan masalah dan tujuan penelitian.

Dengan demikian, untuk mendapatkan data yang valid dan relevan agar lebih mendalami secara runtut dan sistematis maka dalam hal ini peneliti menggunakan deskriptif persentase. Metode ini menggambarkan keadaan subjek atau objek penelitian pada saat sekarang ini berdasarkan fakta-fakta yang tampak atau sebagaimana adanya. Penelitian deskriptif hanyalah memaparkan situasi atau peristiwa penelitian. Tidak mencari atau menjelaskan hubungan, tidak menguji hipotesis, atau membuat prediksi. Peneliti bertindak hanya sebagai pengamat, hanya membuat kategori perilaku, mengamati gejala dan mencatat dalam buku observasinya.<sup>43</sup>

### **1. Lokasi dan Waktu Penelitian**

Penelitian ini dilaksanakan di sepanjang jalur pedestrian Jalan Jenderal Sudirman Kabupaten Ponorogo. Pengamatan dan pengukuran panjang jalur pedestrian pada bulan Juni 2015, analisis dan penyelesaian hasil analisis dilakukan hingga akhir Juni 2015.

Waktu penelitian adalah pada pagi hari hingga malam hari di mana banyak terjadi pergeseran di dalam pemanfaatan jalur pedestrian. Hal ini

---

<sup>43</sup> Sugiyono. *Statistika Untuk Penelitian*. Bandung :Alfabeta. 2010

penting untuk mengetahui aktifitas serta persepsi dan preferensi fungsi jalur pedestrian dan melihat pengaruhnya terhadap kenyamanan pejalan kaki.

Observasi dilakukan pada hari kerja, akhir pekan dan Minggu. Penentuan waktu dipilih juga berdasarkan berlangsungnya aktifitas lain non-pejalan kaki seperti banyaknya pedagang kaki lima dan pajangan toko yang menempati jalur pedestrian yang ada yaitu mulai pagi hingga malam hari. Mengetahui jam-jam terpadat/*peak hour* aktifitas di jalur pedestrian yaitu mulai dari jam 08.00 hingga 16.00 WIB kemudian di luar jam itu untuk melihat perilaku pejalan kaki saat kegiatan di sepanjang jalur pedestrian Jalan Jenderal Sudirman Kabupaten Ponorogo.

## **2. Metode Pengumpulan Data**

Pengumpulan data dilakukan dengan observasi langsung di lokasi penelitian yaitu di jalur pedestrian, studi dokumentasi untuk membandingkan standar maupun kesesuaian dengan kondisi jalur yang ada saat ini dan pustaka sebagai rujukan dalam mengambil kesimpulan beserta kuesioner untuk mengetahui persepsi dan preferensi fungsi juga kenyamanan pejalan kaki. Data yang dikumpulkan mengenai aspek fisik jalur pedestrian dan kenyamanan pejalan kaki terhadap jalur pedestrian, baik berupa data primer ataupun sekunder.

### **a. Data primer**

Data primer adalah data yang diperoleh dari hasil:

- 1) Teknik *Observasi*, yaitu dengan melakukan pengamatan langsung untuk mengumpulkan data tentang jalur pedestrian.
- 2) *Kuesioner*, yaitu dengan mengedarkan daftar pertanyaan kepada sejumlah responden yang telah ditentukan untuk mendapatkan jawaban atas sejumlah pertanyaan yang berkaitan dengan objek penelitian untuk mengetahui persepsi dan preferensi fungsi juga kenyamanan pejalan kaki.

Data mengenai fungsi jalur pedestrian yang dimaksud yaitu fungsi sebagai jalur khusus pejalan kaki, keindahan kota, dan juga fungsi lain menurut pejalan kaki. Aspek kenyamanan pengguna diperoleh melalui data persepsi dan preferensi pengguna jalur serta hal-hal yang terkait dengan pengelola dan usaha-usaha dalam peningkatan kenyamanan.

Selain itu kuesioner ini juga bertujuan untuk menggali aspek kenyamanan dan ketidaknyamanan responden dalam menilai kondisi jalur pedestrian yang ada saat ini. Kuesioner bersifat terbuka dan tertutup. Kuesioner tertutup terdiri dari 5 opsi *rating scal* dengan jumlah 13 soal mengenai aspek kenyamanan menurut teori juga ahli dibidangnya, dari tingkatan sangat tidak nyaman sampai dengan sangat nyaman. Dengan adanya kuesioner terbuka harapan peneliti

responden mengungkapkan aspek kenyamanan dan ketidaknyamanan menurut mereka.

#### b. Data sekunder

Data diperoleh melalui studi pustaka (*Library Search*) yaitu mengambil data dari sejumlah buku, literatur, internet, dokumentasi maupun perundang-undangan, dokumen yang sudah ada. studi dokumentasi untuk membandingkan standar maupun kesesuaian dengan kondisi jalur yang ada saat ini dan pustaka sebagai rujukan dalam mengambil kesimpulan.

Adapun jenis data, bentuk data dan sumber pengambilan data pada masing- masing aspek dapat dilihat pada Tabel 1.3.

Tabel 1.2. Aspek, Jenis, Bentuk dan Sumber Pengambilan Data

<b>Aspek</b>	<b>Jenis Data</b>	<b>Bentuk Data</b>	<b>Sumber</b>
<b>Kondisi Umum</b>	Lokasi penelitian	Letak dan lebar pedestrian	Data primer (observasi)
<b>Fisik jalur</b>	Iklim	Data iklim/suhu, kelembaban bulanan rata-rata.	Data sekunder (pustaka)
	Elemen fisik	Akses dan jaringan jalur pedestrian detail desain/site plan, bahan perkerasan serta street furniture yang ada, serta jenis tanaman maupun elemen lainnya	Data primer (observasi)
	Visual	Persepsi Responden	Data primer (kuesioner)
<b>Kepuasan pengguna</b>	- View dalam jalur pedestrian		kuesioner

### 3. Populasi dan Sampel Penelitian

#### a. Populasi

Mengingat fokus dari penelitian ini adalah kenyamanan jalur pedestrian, maka populasi penelitian ini adalah pengguna jalur pedestrian atau pejalan kaki.

#### b. Sampel

Teknik pengambilan sampel dalam penelitian ini dilakukan secara “*Purposive Sampling*” di mana pengambilan sampel ditentukan dengan kriteria tertentu berdasarkan kebutuhan peneliti.<sup>44</sup> Adapun kriteria sampel dalam penelitian ini adalah:

- 1) Pengguna Jalur Pedestrian/Pejalan Kaki di Jalan Jenderal Sudirman
- 2) Pejalan Kaki yang melakukan aktivitas antara pukul 08.00-16.00 WIB. pada bulan Juli 2015.
- 3) Sebagaimana hasil pengamatan peneliti, antara pukul 08.00-16.00 WIB jalur pedestrian dilewati oleh rata-rata 350 orang, maka sampel dalam penelitian ini diambil sejumlah 70 orang (20% dari populasi). Hal ini sesuai dengan pendapat Arikunto yang mengatakan jika populasinya berjumlah lebih dari 100, dapat diambil antara 10-25% sebagai sampel.<sup>45</sup>

---

<sup>44</sup> Sugiyono. Ibid

<sup>45</sup> Arikunto, Suharsimi. Prof. Dr. 2010. *Prosedur Penelitian*. Rineka Cipta. Jakarta. Hal.

#### 4. Teknik Analisis Data

Analisis kondisi fisik area studi yang terdiri atas *aksesibilitas*, lebar pedestrian, disain paving, bahan perkerasan, *street furniture*, vegetasi dan elemen fisik lainnya dianalisis secara deskriptif dengan menjelaskan secara faktual kondisi-kondisi yang ada pada saat ini. Kondisi faktual yang ditemukan di lapangan dibandingkan kesesuaiannya dengan teori yang ada.

Hal ini sangat penting, untuk melihat sejauh mana kondisi fisik yang telah terbangun saat ini memberikan dampak dan kesan yang nyaman bagi penggunaannya. Fasilitas atau struktur bangunan yang dibuat tersebut harus mengikuti standar-standar dimensi manusia penggunaannya. Kenyamanan fisik ini sering dikaitkan dengan konsep *ergonomis*, yaitu objek atau struktur yang dibangun secara dimensional dan strukturalnya mengikuti lekuk tubuh manusia penggunaannya. Hal ini dimaksudkan agar objek atau struktur yang dibangun dapat optimal dan nyaman untuk digunakan oleh penggunaannya.

Analisis persepsi dan preferensi kuesioner penelitian untuk membahas hasil penelitian dengan deskripsi persentase, terlebih dahulu mengkualitatifkan skor setiap hasil pilihan responden. Supaya memudahkan dalam menganalisis data, perlu diketahui skor yang diperoleh responden dari hasil pengisian kuesioner yang diberikan. Oleh karena itu ditentukan penetapan hasil skornya.

- a. Membuat tabulasi angket dari responden.
- b. Menentukan skor jawaban responden dengan ketentuan yang

ditetapkan. Adapun penentuan skor angket adalah sebagai berikut:

- 1) Masing-masing alternatif jawaban tiap item soal diberi skor sesuai dengan tingkatan alternatif jawaban item.
- 2) Setiap kode jawaban diberi skor yang berwujud angka berskala empat, yakni:
  - a) Bagi alternatif jawaban yang memilih *sangat baik* (SB), akan memperoleh skor 5. Jawaban tersebut mengindikasikan bahwa kondisi yang dimaksud adalah sangat nyaman.
  - b) Bagi alternatif jawaban yang memilih *baik* (B), akan memperoleh skor 4. Jawaban tersebut mengindikasikan bahwa kondisi yang dimaksud adalah nyaman.
  - c) Bagi alternatif jawaban yang memilih *cukup baik* (CB) akan memperoleh skor 3. Jawaban tersebut mengindikasikan bahwa kondisi yang dimaksud adalah cukup nyaman.
  - d) Bagi alternatif jawaban yang memilih *tidak baik* (TB), akan memperoleh skor 2. Jawaban tersebut mengindikasikan bahwa kondisi yang dimaksud adalah tidak nyaman.
  - e) Bagi alternatif jawaban yang memilih *sangat tidak baik* (STB), akan memperoleh skor 1. Jawaban tersebut mengindikasikan bahwa kondisi yang dimaksud adalah sangat tidak nyaman.
- 3) Menjumlah skor yang telah diperoleh dari tiap-tiap responden.
- 4) Mencari prosentase skor yang telah diperoleh dengan menggunakan rumus:

$$\% = \frac{n}{N} \times 100\%$$

Dimana:

$n$  = Jumlah skor responden

$N$  = Jumlah skor maksimal

- 5) Hasil kuantitatif dari perhitungan rumus tersebut di atas selanjutnya diubah dari perhitungan kuantitatif dengan kalimat yang bersifat kualitatif. Adapun langkah-langkah yang ditempuh untuk menentukan kriteria kenyamanan pejalan kaki adalah:
- a) Menentukan skor maksimal yang diperoleh dari hasil perkalian antara skor tertinggi, jumlah item, jumlah responden. Skor maksimal tingkat kenyamanan pejalan kaki adalah :  $5 \times 13 \times 70 = 4550$ .
  - b) Menentukan skor minimal yang diperoleh dari hasil perkalian antara skor terendah, jumlah item, jumlah responden. Skor minimal tingkat kenyamanan pejalan kaki adalah :  $1 \times 13 \times 70 = 910$ .
  - c) Menetapkan rentang skor, yakni antara skor maksimal dikurangi skor minimal. Rentang skor yang dimaksud adalah :  $4550 - 910 = 3640$ .
  - d) Menetapkan interval kelas. Interval kelas diperoleh dari rentang skor dibagi jenjang kriteria.



$$\text{Interval Kelas} = \frac{\text{Rentang Skor}}{\text{Jenjang Kriteria}} = \frac{3640}{5} = 728$$

- e) Menetapkan persentase maksimal, yaitu 100%.
- f) Menetapkan persentase minimal. Persentase minimal diperoleh dari skor minimal dibagi skor maksimal dikalikan 100%:

$$\text{Persentase Minimal} = \frac{\text{Skor minimal}}{\text{Skor Maksimal}} \times 100\% = \frac{910}{4550} \times 100\% = 20\%$$

- g) Menetapkan rentang persentase, yaitu diperoleh dari persentase maksimal dikurangi persentase minimal.

$$\begin{aligned} \text{Rentang Persentase} &= \text{Persentase Max} - \text{Persentase Min} \\ &= 100\% - 20\% = 80\% \end{aligned}$$

- h) Menetapkan interval kelas persentase, yaitu rentang persentase dibagi kriteria. Dengan demikian, interval persentase adalah:

$$\begin{aligned} \text{Interval Kelas Persentase} &= \frac{\text{Rentang Persentase}}{\text{Kriteria}} \times 100\% \\ &= \frac{80\%}{5} \times 100\% = 16\% \end{aligned}$$

- i) Menetapkan kriteria, yakni Sangat Nyaman (SN), Nyaman (N), Cukup Nyaman (CN), Tidak Nyaman (TN), Sangat Tidak Nyaman (STN)

Tabel 1.3. Interval Kelas Persentase

<b>Interval Kelas Persentase (%)</b>	<b>Kriteria</b>
100% > Persen > 84%	Sangat Nyaman (SN),
84% > Persen > 68%	Nyaman (N),
68% > Persen > 52%	Cukup Nyaman (CN)
52% > Persen > 36%	Tidak Nyaman (TN)
36% > Persen > 20%	Sangat Tidak Nyaman (STN)