

## **IDENTIFIKASI TINGKAT KENYAMANAN PEJALAN KAKI STUDI KASUS JALAN KEDOYA RAYA – ARJUNA SELATAN**

Chaerul Muchtar

Jurusan Teknik Planologi – Universitas Esa Unggul

Jln. Arjuna Utara No. 9, Tol Tomang Kebon Jeruk Jakarta 11510

chaerul.muchtar@gmail.com

### **Abstrak**

Kegiatan pengaturan penyelesaian masalah fisik kota merupakan bagian tak terpisahkan dari sebuah rencana perkembangan suatu kota. Hal ini di perlukan untuk meningkatkan kualitas kota, baik secara ekonomi maupun estetis. Pengadaan penyediaan suatu fasilitas sarana dan prasarana dengan kondisi yang tidak terpelihara dengan baik, seperti jalur pejalan kaki dan penghijauan, dapat menyebabkan fungsi dan kualitas suatu kawasan menurun. Hal tersebut dapat menurunkan daya tarik kawasan itu sendiri. Untuk mengatasi masalah tersebut, maka di perlukan upaya perbaikan kualitas kawasan agar dapat mempertahankan ciri khas yang akan dimilikinya dan mampu memberikan vitalitas baru pada kawasan. Untuk memperoleh gambar yang menyeluruh mengenai permasalahan yang terdapat di trotoar disepanjang Jalan Kedoya Raya – Jl. Arjuna Selatan (Super Indo sampai dengan Perumahan Tanjung Duren), maka di lakukan pengamatan kondisi fisik trotoar beserta fasilitas pendukungnya dan dengan melakukan penyebaran koesioner berdasarkan pendapat pejalan kaki terhadap tingkat kenyamanan saat melakukan aktifitas berjalan di lokasi studi. Sehingga teridentifikasi permasalahan dan kebutuhan terhadap ruang dan fasilitas yang ada di pedestrian pada lokasi studi. Metode analisa data yang digunakan dalam menganalisa adalah perbandingan kondisi eksisting dengan standar dan penilaian berdasarkan persepsi pejalan kaki. Berdasarkan pengamatan, di ambil beberapa kesimpulan yaitu: kondisi trotoar di lokasi studi saat ini belum memenuhi standar yang layak dan belum mengakomodasikan kebutuhan akan fasilitas penunjang untuk kenyamanan, keamanan dan keselamatan lalu lintas pejalan kaki termasuk pejalan kaki dengan keterbatasan fisik dan stamina, serta terdapatnya fungsi lain oleh keberadaan pedangan kaki lima, pangkalan ojek dan parkir kendaraan yang menggunakan ruang gerak bebas pejalan kaki. Hal ini dapat di lihat pada hasil koesioner berdasarkan pendapat pejalan kaki (pada ke 2 zona pengambilan sampel populasi) mengenai persepsi pejalan kaki tentang kenyamanan yang di tinjau dari seluruh faktor, adalah di peroleh bahwa dari jumlah responden sebanyak 100 pejalan kaki, di zona A kondisi kenyamanan pedestrian 47% di bandingkan dengan 41% responden pada zona B. Menyatakan bahwa kondisi kualitas kurang baik. Dari penelitian ini bahwa faktor-faktor yang meliputi, Aspek Fisik dan Non Fisik benar-benar merupakan unsur-unsur pokok yang menunjang rasa kenyamanan pejalan kaki dalam pemanfaatan jalur trotoar Jalan di lokasi studi

**Kata Kunci:** Tingkat Kenyamanan, Pejalan Kaki, Trotoar

### **Pendahuluan**

Kemudahan pencapaian (aksesibilitas) kawasan dari dan ke berbagai wilayah di Ibu Kota ini, telah menyebabkan meningkatnya mobilitas kegiatan kawasan cukup pesat, baik pada siang maupun malam hari. Mobilitas yang ada tidak hanya kendaraan bermotor tetapi juga pejalan kaki. Lokasi ini memiliki potensi pergerakan yang tidak sedikit. Sebagian besar pejalan kaki pada lokasi studi ini dibangkitkan oleh kawasan perkantoran, perdagangan, pendidikan. Arus pejalan kaki di lokasi studi ini mengikuti pola jaringan jalan yang dilengkapai dengan fasilitas yang kurang memadai baik trotoar maupun pengadaan fasilitas lain. Kondisi yang kurang mementingkan pejalan kaki serta tidak mempertimbangkan kenyamanan, kemudahan dan kese-

lamatan berlalu lintas yang pada akhirnya membawa kesemerawutan lalu lintas.

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 (Sukoco, Eko. 2002). Adapun aspek-aspek yang mempengaruhi kenyamanan antara lain : Fisik dan Non Fisik. “ bahwa trotoar atau jalur pejalan kaki seharusnya memenuhi kriteria bisa digunakan oleh kelompok masyarakat, termasuk warga yang sudah lanjut usia, penyandang cacat, perempuan (yang sedang mengandung) dan anak-anak. Berbagai standar dan peraturan telah dikeluarkan oleh pemerintah pusat. Direktorat Jenderal Bina Marga melalui Surat Keputusan

Menteri Pekerjaan Umum No.60/KPTS/1990 ter-seleenggara 03 fenruari 1990 tentang Ketertiban Umum yang dilakukan dengan Surat Instuksi Wakil Gubernur DKI Bidang Pemerintahan No. 149 tahun 1990 tentang penertiban Kendaraan yang parkir di atas trotoar, Taman/jalur hijau dan tempat-tempat yang terhalang lainnya di Wilayah DKI Jakarta, dan undang-undang No. 14 tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Semua Kebijakan tersebut bertujuan untuk mengembalikan fungsi trotoar yang sebenarnya, sehingga diharapkan akan terciptanya suasana aman, nyaman dan menyenangkan bagi pemakai prasarana tersebut, perlu adanya jalur pedestrian yang memadai baik kualitas maupun kuntitas yang sesuai dengan standar dan kriteria tertentu.

### Ruang Lingkup Materi

Kajian yang dilakukan dalam studi ini dibatasi oleh aspek persepsi pengguna pedestrian dan penilaian kondisi berdasarkan standar pedestrian sebagai ruang publik bagi pejalan kaki. Pada studi ini dibahas mengenai :

1. Kebijakan pemerintah daerah berkaitan dengan jalur pedestrian jalan Kedoya Raya sampai dengan Jalan Arjuna Selatan, Kajian ini sebagai bahan pertimbangan dalam menemukan dan memecahkan masalah.
2. Identifikasi Permasalahan eksisting.
3. Analisis aspek fisik dan peraturan, di mana aspek ini menjadi pertimbangan dalam ketersediaan dan penyediaan fasilitas prasarana pedestrian berdasarkan kriteria kenyamanan dalam pemanfaatan pedestrian.
4. Rekomendasi untuk meningkatkan kualitas kenyamanan pengguna jalur pedestrian

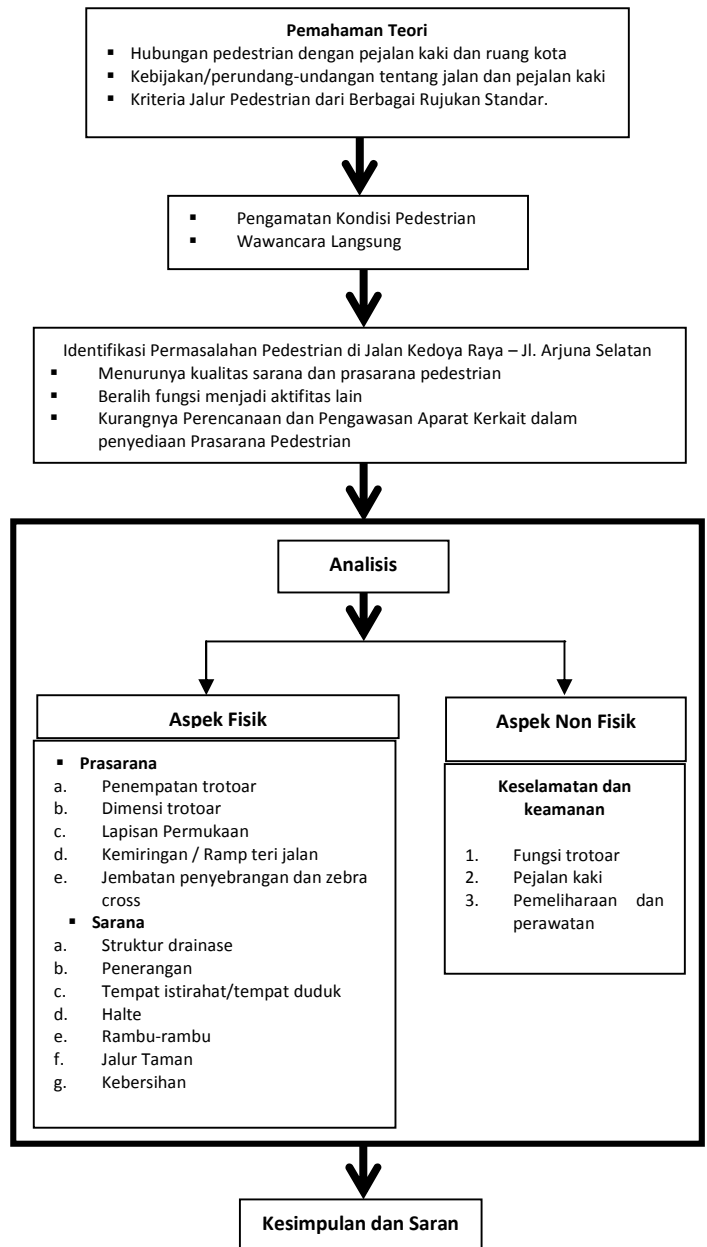
### Metode Pendekatan Studi

Metode pendekatan yang dilakukan dalam penelitian ini adalah analisis deskriptif persentase yang didasarkan untuk mengetahui keadaan sesuatu yang bersifat kualitatif dengan penafsiran persentase data kuantitatif melalui metode pengumpulan data yakni berupa angket (kuesioner), dimana studi ini ditinjau berdasarkan kriteria pengembangan. Adapun pendekatan yang dilakukan dalam mencapai tujuan studi yaitu:

1. Pendekatan teori, pendekatan ini digunakan untuk menganalisa masalah dengan merujuk pada teori-teori yang telah belaku tentang aspek-aspek yang mempengaruhi jalur pedestrian di kawasan studi.
2. Tinjauan kebijakan/peraturan-peraturan, tinjauan ini digunakan untuk menganalisa masalah dengan merujuk pada kebijakan pemerintah setempat yang diberlakukan diwilayah tersebut.

3. Pendekatan lapangan, dengan melakukan observasi langsung. Observasi lapangan dilakukan guna mengetahui, lingkungan dan permasalahan aktual jalur pedestrian di sepanjang jalan Kedoya Raya sampai dengan Jalan Arjuna Selatan.

Adapun diagram aliran yang dipakai sebagai metodologi penelitian adalah seperti tampak dibawah ini.



### Metode Pengumpulan Data

Data yang dikumpulkan terdiri dari data primer dan sekunder :

1. Metode pengumpulan data adalah cara yang ditempuh untuk memperoleh data sesuai dengan data yang dibutuhkan. Metode pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini adalah melalui pengumpulan data primer yang dila-

kukan melalui survey primer yaitu teknik dokumentasi, angket atau kuesioner, dan teknik wawancara (*interview*).

2. Data Sekunder, merupakan data yang didapat dari berbagai artikel media cetak, tinjauan pustaka dari berbagai perpustakaan, yaitu Institute Teknologi Bandung (ITB), Universitas Negeri Semarang (UNNES), Universitas Teknologi Indonesia (ITI), serta hasil studi, laporan, standar dan peraturan-peraturan dari berbagai dinas terkait, seperti Dinas Pekerjaan Umum, Dinas Petamanan dan Dinas Perhubungan DKI Jakarta.

### Metode Analisa Data

Metode analisa yang digunakan dalam mencapai tujuan studi adalah sebagai berikut :

#### 1. Analisis kondisi pedestrian

Dalam hal ini kondisi trotoar dibagi menjadi 2 aspek, yaitu aspek fisik dan non fisik. Aspek fisik dengan menggambarkan kondisi fisik pedestrian saat ini, berdasarkan penempatan trotoar, dimensi, struktur dan kemiringan, tangga, ramp tepi jalan, struktur darainase, perlengkapan trotoar (fasilitas yang tersedia), elemen lansekap dan lain-lain. Sedangkan aspek non fisik dengan menggambarkan kondisi jalur pedestrian lokasi studi berdasarkan fungsi trotoar sebenarnya, pengguna trotoar, dan pemeliharaan terhadap trotoar.

Metode yang digunakan dalam menganalisa yaitu perbandingan kondisi trotoar saat ini terhadap standar kebijakan perundang-undangan pemerintah.

#### 2. Analisis Persepsi pejalan kaki terhadap tingkat kenyamanan pedestrian.

Untuk membahas hasil penelitian dengan deskripsi persentase, terlebih dahulu *mengkualitatifkan* skor pada jawaban melalui angket. Supaya memudahkan dalam menganalisis data, perlu diketahui skor yang diperoleh responden dari hasil pengisian angket yang diberikan. Oleh karena itu ditentukan penetapan hasil skor-nya. (Sudjana, Nana. 1996)

1. Menjumlah skor yang telah diperoleh dari tiap-tiap responden.
2. Menentukan skor jawaban responden dengan ketentuan yang telah ditetapkan. Adapun penentuan skor angket adalah sebagai berikut :
  - a. Masing-masing alternatif jawaban tiap item soal di skor sesuai dengan tingkat alternatif jawaban item. Lihat tabel 3.3
  - b. Setiap kode jawaban diberi skor yang berwujud angka berskala empat, yakni :

- i. Bagi alternatif jawaban yang memilih sangat baik (SB), akan memperoleh skor 4.
  - ii. Bagi alternatif jawaban yang memilih baik (B), akan memperoleh skor 3.
  - iii. Bagi alternatif jawaban yang memilih kurang (K), akan memperoleh skor 2.
  - iv. Bagi alternatif jawaban yang memilih sangat kurang (SB), akan memperoleh skor 1
3. Menjumlahkan skor yang telah diperoleh dari tiap-tiap responden
  4. Mencari prosentase skor yang telah diperoleh dengan menggunakan rumus :

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

Dengan keterangan :

$n$  = Jumlah skor responden

$N$  = Jumlah skor maksimal

Hasil *kuantitatif* dari perhitungan rumus tersebut di atas selanjutnya diubah menjadi perhitungan 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 :  $4 \times 28 \times 50 = 5600$
- b. Menentukan skor minimal yang diperoleh dari hasil perkalian antara skor terendah, jumlah item, jumlah responden. Skor minimal tingkat kenyamanan pejalan kaki adalah :  $1 \times 28 \times 50 = 1400$
- c. Menetapkan rentang skor, yakni antara skor maksimal dikurangi skor minimal. Rentang skor yang dimaksud adalah :  $5600 - 1400 = 4200$ .
- d. Menetapkan interval kelas. Interval kelas diperoleh dari rentang skor dibagi jenjang kriteria.

Interval kelas

$$= \frac{\text{Rentang skor}}{\text{Jenjang kriteria}} = \frac{4200}{4} = 1050$$

- e. Menetapkan persentase maksimal, yaitu 100%
- f. Menetapkan persentase minimal. Persentase minimal diperoleh dari skor minimal dibagi skor maksimal dikalikan 100%  
 Persentase minimal =  $\frac{1400}{5600} \times 100\% = 25\%$
- g. Menetapkan rentang persentase, yaitu diperoleh dari persentase maksimal dikurangi persentase minimal. Dengan demikian maka rentang persentase adalah : Rentang persentase adalah :  $100\% - 25\% = 75\%$

- h. Menetapkan interval kelas persentase, yaitu rentang persentase dibagi kriteria. Dengan demikian interval kelas persentase adalah :  
 Interval kelas persentase =  $75 \times 100\% = 18,75\%$
- i. Menetapkan kriteria, yakni Sangat Baik (SB), Baik (B), Kurang (K), dan Sangat kurang(SK).  
 Yakni sebagai berikut :  
 Dari penentuan ke empat skor tersebut kemudian di tentukan kisaran interval kelasnya berdasarkan besaran presentase penemuan indikator oleh responden, presentase penemuan indikator kemampuan terbesar pada penelitian ini adalah 100 % dan terkecil adalah 25 %, sehingga nilai tiap intervalnya adalah 18,75 %  
 Pembagian kelas tingkat serta nilai intervalnya dapat dilihat pada table 1 berikut ini .

Tabel 1  
 Pembagian kategori tingkat kenyamanan

Kategori tingkat kenyamanan	Interval Skor	Interval %
Sangat Baik	4550 s.d 5600	81,25 s.d 100
Baik	3500 s.d 4550	62,5 s.d 81,25
Kurang	2450 s.d 3500	43,75 s.d 62,5
Sangat Kurang	1400 s.d 2450	25 s.d 43,75

Sumber : Hasil Analisis

**Keterangan :**

Rentang Skor : 1050  
 Rentang % : 8,75 %

**Identifikasi dan Analisis Permasalahan**

Identifikasi dan analisis permasalahan dimaksudkan untuk memperoleh suatu gambaran kondisi kenyamanan pejalan kaki berdasarkan kriteria pengembangan di lokasi studi dengan metode penelitian yang telah diperoleh (lihat subbab 3). Adapun hasil analisis ini di perkuat dengan hasil koesioner berdasarkan persepsi pejalan kaki di wilayah studi dari jumlah responden secara keseluruhan, sebanyak 100 orang pejalan kaki (dalam 2 zona pengambilan sampel, yakni Zona A di jalan Kedoya Raya-Arjuna Utara dan B di Jalan Arjuna Utara –Arjuna Selatan)

**Analisis Aspek Fisik**

Kondisi umum trotoar di kota-kota besar, umumnya belum memenuhi syarat standar yang layak untuk kenyamanan berlalu-lintas pejalan kaki. Kondisi tersebut menimbulkan kesan fasilitas pejalan kaki dibuat hanya sebagai prasyarat kelengkapan stuktur jalan dan masih jauh dari ideal. Dari

hasil pengamatan ditemui kendala atau permasalahan yang mempersulit pejalan kaki pada beberapa kriteria, antara lain :

**1. Penempatan Trotoar**

Penempatan trotoar disepanjang Jalan Kedoya Raya sampai dengan Jalan Arjuna Selatan yaitu zona A dan B pada lokasi studi penempatan trotoar umumnya sudah dilengkapi dengan trotoar, sehingga tidak ditemui kesalahan dalam aspek ini. Penempatan trotoar dilokasi studi sudah memenuhi standar dan ketentuan yang berlaku, yaitu trotoar berada pada sisi luar bahu jalan atau di luar jalur lalu lintas, dan dibuat sejajar dengan jalan

**2. Dimensi Trotoar**

Masalah utama yang ditemui dalam aspek ini adalah terjadinya penyempitan ruang gerak bagi pejalan kaki pada trotoar. Hal tersebut terutama di sebabkan oleh 2 hal yaitu :

- Penggunaan trotoar oleh fungsi-fungsi lain.
- Penempatan perlengkapan trotoar yang berada di ruang gerak bebas pejalan kaki.

Jika ditinjau dari tingkat kualitas jalur pedestrian, kondisi tersebut mereduksi kualitas trotoar dalam faktor kenyamanan, keselamatan dan kenikmatan berjalan.

**3. Lapisan Permukaan**

Masalah yang ditemui dalam aspek ini adalah kerusakan pada lapisan permukaan trotoar, yaitu permukaan yang bergelombang dan pecah, ditemui di sepanjang jalan kedoya raya, di bawah jembatan fly over jalan panjang, dijalan Arjuna Utara di depan kelinik Nusantara, Graha Matapel, Kantor Pajak Kecamatan Kembangan pada zona A. sedangkan di zona B hampir semua lapisan permukaan bergelombang dan pecah. Hal ini disebabkan beratnya beban yang diterima trotoar akibat tingginya intensitas penggunaan trotoar oleh pejalan kaki selain itu terbukanya penutup saluran air pembuangan dari jalan kendaraan bermotor. Maka kondisi tersebut mengakibatkan terjadinya genangan air di beberapa tempat.

**4. Kemiringan dan Ramp Tepi jalan**

Pada aspek kemiringan ini tidak di temui kesalahan, berdasarkan kondisi eksisting lapangan, lapisan permukaan umumnya tidak memiliki kemiringan, karena di sepanjang trotoar lokasi studi bahan material yang digunakan adalah paving blok sehingga tidak memerlukan kemiringan.

Sedangkan ramp tepi jalan di lokasi studi masalah utama yang ditemui adalah :

- a. Trotoar yang terputus
- b. Tidak tersedianya Kemiringan atau ramp tepi jalan

## **5. Jembatan Penyeberangan dan Zebra cross**

Selain trotoar, salah satu fasilitas yang diperuntukkan bagi pejalan kaki adalah fasilitas penyeberangan. Fungsi utama dari fasilitas penyeberangan adalah untuk mengkonsentrasikan pejalan kaki yang akan menyeberang.

Permasalahan yang ditemui adalah :

- Kurangnya penyediaan sarana penyeberangan
- Kurangnya perawatan

## **6. Struktur drainase**

Permasalahan yang ditemui pada struktur drainase adalah penutup saluran drainase yang sudah rusak (berlubang) dan menonjol keluar. Kondisi tersebut dapat ditemui di depan Universitas Indonesia, depan perumahan Tanjung Duren. Kondisi ini mereduksi kualitas trotoar dalam faktor kenyamanan, keselamatan dan kenikmatan berjalan.

Kedua masalah tersebut disebabkan karena kondisi yang sudah rapuh akibat tidak ada perbaikan. Hal ini terjadi karena tidak adanya pemantauan terhadap pembenahan dari dinas yang bertanggung jawab terhadap trotoar. Oleh karena itu, perlunya tindakan yang serius oleh pemerintah dalam perbaikan struktur drainase.

## **7. Kelengkapan Fasilitas trotoar**

### **a. Penerangan**

Masalah yang ditemui adalah tidak tersedianya lampu trotoar disepanjang trotoar dilokasi studi. Tidak tersedianya lampu penerangan dikarenakan dinas penerangan jalan umum belum terlibat dalam penyediaan lampu trotoar. Dan berdasarkan hasil wawancara hal ini disebabkan dana anggaran untuk penyediaan lampu trotoar belum tersedia.

### **b. Tempat duduk**

Masalah yang ditemui adalah tidak tersedianya tempat duduk dan istirahat disepanjang trotoar lokasi studi. Dan jika ditinjau dari tingkat kualitas jalur pedestrian, faktor yang berpengaruh pada kegiatan berjalan adalah kemudahan pencapaian tujuan (kenikmatan) dan kesehatan.

### **c. Halte**

Masalah yang ditemui adalah :

1. Kurang memadainya jumlah halte
2. Tidak tersedianya fasilitas penunjang halte, seperti lampu penerangan, rute bus, telepon umum, tempat sampah dll.

Kondisi tersebut mengurangi kualitas trotoar dalam faktor kenyamanan dan kemudahan pencapaian tujuan.

### **d. Rambu-rambu**

Masalah yang ditemui adalah tidak memadainya rambu-rambu untuk pejalan kaki termasuk pejalan kaki dengan keterbatasan fisik disepanjang trotoar lokasi studi. Sementara itu, didepan pertokoan kedoya penempatan rambu tidak tepat (terhalang oleh ranting pohon).

Hal tersebut disebabkan karena kurangnya perhatian dan pemantauan pemerintah terhadap kondisi dan kebutuhan informasi pengguna trotoar. Sementara itu jika ditinjau dari tingkat kualitas jalur pedestrian, kondisi ini mengurangi kualitas trotoar dalam faktor kemudahan pencapaian tujuan.

## **8. Jalur taman**

Permasalahan yang ditemui adalah :

- Kurangnya pepohonan
- Tidak tersedianya pemisah jalan kondisi ini mereduksi kualitas trotoar dalam faktor kenyamanan, keselamatan dan keindahan

Kurangnya pepohonan disepanjang trotoar, disebabkan karena penanaman pohon yang hanya terbatas pada kontinuitas satu segmen saja, tidak seluruhnya segmen sebagai satu kesatuan karakter yang utuh. Hal ini dikarenakan dana untuk penanaman pohon sepanjang trotoar belum tersedia. Untuk memberikan keteduhan disepanjang trotoar, sebaiknya dipilih jenis pohon yang berfungsi sebagai tanaman peneduh atau pelindung.

## **9. Kebersihan**

Masalah yang ditemui adalah kurangnya penyediaan tempat sampah, dalam penyediaan sarana tempat sampah pada daerah studi sangat jarang ditemui, hanya ada di beberapa tempat yang menyediakan tempat pembuangan sampah diantaranya di depan restoran AW di jalan Kedoya Raya dan di depan klinik Nusantara di jalan Arjuna Utara, hal tersebut mengakibatkan terjadinya penumpukan sampah di beberapa tempat yang dapat menyumbat mengalinya air pada drainase, hal ini disebabkan karena kurangnya perhatian pemerintah dalam penyediaan sarana tempat sampah.

## **Aspek non fisik**

Dari hasil pengamatan, ditemui permasalahan yang mengganggu pejalan kaki pada aspek non fisik, antara lain :

### **1. Fungsi trotoar**

Masalah utama yang ditemui adalah adanya berubahnya fungsi trotoar. Hal ini disebabkan oleh:

- Keberadaan pedagang

- Keberadaan pangkalan ojek di atas trotoar

Adanya perubahan fungsi tersebut disebabkan karena tidak adanya sanksi yang tegas bagi orang yang berjualan ditrotoar, pangkalan ojek dan pengendara yang menggunakan trotoar sebagai lahan parkir, serta tidak adanya koordinasi pemantauan dalam upaya penegakan hukum dalam hal kebijakan yang terkait adalah Perda No 11 tahun 1988 dan Perda No. 6 tahun 1999.

## 2. Pejalan Kaki

Masalah utama yang di temui di sepanjang trotoar lokasi studi adalah adanya penggunaan sepeda motor dan pelaku komersial. Adanya pelaku komersial dapat mengganggu dan menghambat pergerakan pejalan kaki, sedangkan adanya penggunaan sepeda motor dapat membahayakan keselamatan pejalan kaki terhadap ancaman arus lalu lintas kendaraan bermotor. Aktifitas tersebut disebabkan karena kurang ketegasan hukum dan pemantauan bagi pengguna trotoar selain pejalan kaki.

## 3. Perawatan

Berdasarkan pengamatan, masalah yang ditemui adalah kurangnya perawatan kondisi trotoar saat ini. Hal ini disebabkan karena 2 (dua) hal, yaitu :

1. tidak ada tindak lanjut dari instansi yang bertanggung jawab dalam pemeliharaan terhadap kerusakan trotoar.
2. Tidak adanya koordinasi yang baik antara instansi-instansi yang terlibat dalam pemeliharaan trotoar, sehingga terjalinya kerjasama yang baik antar instansi. Instansi-instansi terkait masih berjalan masing-masing dalam hal perencanaan, pembiayaan, pelaksanaan maupun pemeliharaan terhadap trotoar.

## Analisis Deskriptif Prosentase Tingkat Kenyamanan yang Ditinjau dari Aspek fisik dan Non-Fisik)

Persepsi kenyamanan perjalanan para pejalan kaki di jalur trotoar di sepanjang Jalan Kedoya Raya –Jl. Arjuna Selatan, dapat ditunjukkan dari perhitungan analisis deskriptif prosentase (lihat tabel 6.2) yang menunjukkan bahwa dari jumlah responden sebanyak 100 orang pejalan kaki (dalam 2 zona pengambilan sampel), maka hasil analisis frekuensi tertinggi diketahui responden di zona A yang menyatakan “kondisi kenyamanan pedestrian” 47% dibandingkan dengan 41% responden pada zona B. Total responden dimasing-masing zona yang memilih “kondisi kenyamanan pedestrian” kurang dari 50% maka dapat diambil kesimpulan kenyamanan pedestrian pada kedua zona adalah

kurangnya kualitas kenyamanan terhadap kondisi dan penyediaan fasilitas trotoar di lokasi studi.

## Kesimpulan

Setelah melakukan pengamatan, mengidentifikasi dan menganalisa masalah serta merumuskan kriteria pengembangan pedestrian dilokasi studi, maka kesimpulan yang didapat adalah sebagai berikut : Dari 100 responden pada kedua zona, di zona A kondisi kenyamanan pedestrian 47% di bandingkan dengan 41% responden pada zona B. Menyatakan bahwa kondisi kualitas kurang baik. Kondisi fisik pedestrian sangat menunjang terciptanya rasa kenyamanan bagi pejalan kaki.

## Daftar Pustaka

- Arikunto, Suharsimi, "Prosedur Penelitian Pendekatan Partek", Edisi V, Rineka Cipta, Jakarta, 2002.
- Chiara, Joseph De dan Lee E, "Koppleman", Standar Perencanaan Tapak, 1990.
- Fitrianto, Aditya W, "Mewujudkan Aksesibilitas Ruang Publik", Kompas, 13 juni 2004.
- Fruit, John J, "Pedestrian Transportation dalam Public Transportation: Planning, Operation and Management", Prentice Hall Inc, London, 1979.
- Hakim, Rustam. Hardi Utomo, "Komponen Perencanaan Arsitektur Lansekap", Bumi Aksara, Jakarta, 2003.
- Lynch, Kevin. The Image Of The City. 1969.
- Oregon Departement Of Transportation, "Oregon Bicycle And Pedestrian Plan", Portland, 1995.
- Sugiyono, "Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif dan R & D", Alfabeta, Bandung, 2008.
- Sudjana, Nana, "Metode Statistik", Tarsito, Bandung, 1996.
- Tim Penyusun Kamus Pusat Pembinaan dan pengembangan Bahasa, "Kamus Besar Bahasa Indonesia", Edisi Kedua, Departemen Pendidikan dan kebudayaan, Balai Pustaka, Jakarta, 1991.
- Transportation Research Board – Nasional Research Council. Highway Capacity Manual. Wasinghon DC, 1985.
- Washington State Departemen Of Transportation. Pedestrian Facilities Guidebook. Washington, 1997.

- Unterrman, Richard K. Changing Design Standards For Steets And Road. 1984.
- Zahnd, Markus. Perancangan Kota Terpadu. 1999.
- Tricaahyono, Dodie. Pedestrian Menuntut Perhatian. Majalah Kota, No. 2/Tahun I/Mater-April,1989.
- Direktorat Jendral Bina Marga. Tata Cara Perencanaan Fasilitas Pejalan Kaki Di Kawasan Perkotaan. Departemen Pekerjaan Umum 1995.
- Direktorat Bina Teknik. Tata Cara Perencanaan Jembatan Penyeberangan Untuk Pejalan Kaki di Perkotaan. Departemen Pekerjaan Umum, 1995.
- Direktorat Bina Marga. Petunjuk Perencanaan Trotoar. Direktorat Pembinaan Jalan Kota, Departemen Pekerjaan Umum, 1990
- Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 65 Tahun 1993 Tentang Fasilitas Pendukung Kegiatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
- Peraturan Daerah No.11 Tahun 1988 Tentang Ketertiban Umum Dalam Wilayah DKI Jakarta.
- Peraturan Daerah No.6 Tahun 1999 Tentang Rencana Tata Ruang Wilayah daerah khusus Ibu Kota jakarta.
- Rencana Tata Bangunan dan Lingkungan (RTBL)
- Undang-undang No.14 Tahun 1992 Tentang lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
- Hutauruk, Rouliana. Studi Penataan Kawasan Pejalan Kaki di Pusat Kota Bandung Dengan Alternatif Pedestrian Mall. Tugas Akhir, Jurusan Teknik Planologi. Bandung : ITB,1999.
- Rumawan, Intan.. Perumusan Materi Pokok Peraturan Perundang-Undangan Tentang Pejalan Dalam Kota Di Indonesia. Tugas Akhir, Jurusan Teknik Planologi. Bandung : ITB,1999.
- Sukoco,Eko. 2002. Analisis Penyalagunaan Prasarana Jalan Di Kawasan Sekitar Pasar Johar. Skripsi FT Unnes