

**STUDI TENTANG KENYAMANAN PEJALAN KAKI
TERHADAP PEMANFAATAN TROTOAR DI KOTA PONTIANAK
(STUDI KASUS JALAN SULTAN ABDURRAHMAN PONTIANAK)**

Illus¹⁾, Syafaruddin²⁾, Nurlaily Kadarini²⁾

dorkasillus@gmail.com

ABSTRAK

Judul penelitian ini adalah “Studi tentang Tentang Kenyamanan Pejalan kaki Terhadap Pemanfaatan Trotoar di Kota Pontianak (Studi Kasus Jalan Sultan Abdurrahman Pontianak). Kenyamanan merupakan salah satu nilai vital yang selayaknya harus dinikmati oleh manusia ketika melakukan aktifitas-aktifitas di dalam suatu ruang. Dalam penelitian ini kenyamanan yang akan dianalisis adalah tingkat kenyamanan pejalan kaki dalam pemanfaatan trotoar, dengan mengambil lokasi penelitian di Jalan Sultan Abdurrahman Pontianak sebagai bahan studi kasus dalam spesifikasi pengambilan data penelitian. Sampel yang diambil berasal dari populasi penelitian, yakni para pejalan kaki yang melintas atau menempuh perjalanan di sepanjang Jalan Sultan Abdurrahman Pontianak.

Metode yang digunakan dalam pengumpulan data penelitian ini adalah melalui teknik dokumentasi, kuesioner dan volume pejalan kaki. Sedangkan untuk metode analisis data yaitu analisis persepsi pejalan kaki tingkat kenyamanan yang ditinjau dari beberapa faktor.

Hasil yang diperoleh dari perhitungan analisis deskriptif persentase, (dalam 4 zona pengambilan sampel populasi) mengenai persepsi pejalan kaki tentang kenyamanan yang ditinjau dari, 1) faktor umum dengan jumlah skor **1460** menghasilkan **48,67%** tergolong kriteria kurang baik, 2) faktor keamanan dengan jumlah skor **1263** menghasilkan **50,52%** tergolong kriteria kurang baik, dan 3) faktor kelengkapan fasilitas penunjang dengan jumlah skor **914** menghasilkan **45,07%** tergolong kriteria kurang baik. Dari seluruh faktor tersebut dengan responden sebanyak **100** pejalan kaki dan total menunjukkan bahwa dalam pemanfaatan jalur trotoar pada jalan Sultan Abdurrahman Pontianak adalah dengan nilai skor **48,49%** dan tergolong dalam kriteria kurang baik. Dari penelitian ini dapat ditarik kesimpulan bahwa seluruh faktor merupakan unsur-unsur pokok yang menunjang rasa kenyamanan pejalan kaki dalam pemanfaatan jalur trotoar Jalan Sultan Abdrrahman Pontianak.

Kata Kunci : *kenyamanan, pejalan kaki, trotoar.*

1. PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Dalam kehidupan sehari-hari di daerah perkotaan, sering kali muncul berbagai macam permasalahan. Permasalahan-permasalahan yang muncul berkembang tersebut disebabkan oleh sejumlah macam faktor, seperti faktor sistem hukum, faktor kendala alam, maupun faktor perilaku manusia itu sendiri. Kota merupakan suatu wilayah yang dibangun sebagai pusat pemerintahan sebuah negara.

Di samping itu umumnya kota juga didirikan sebagai pusat ekonomi dan bisnis, pusat industri, dan pusat pertahanan politik, sehingga kota relatif harus memenuhi berbagai fasilitas yang cukup modern dan infrastruktur yang lengkap. Perkembangan kota di satu sisi sangat terkait pada faktor penduduknya, di sisi lain sangat bergantung dari daya dukung lahan, belum lagi masalah kemampuan daerah tersebut sendiri, ditinjau dari segi pendanaan atau anggaran biaya (Hakim dan Utomo, 2003 : 2). Perkembangan kota menyangkut penempatan sarana yang diperuntukkan bagi masyarakat guna memenuhi kebutuhan hidupnya, baik yang diselenggarakan oleh pemerintah maupun swasta. Sehingga adanya spesifikasi ruang dan kegiatan kota, dengan sendirinya menuntut adanya fasilitas yang memadai.

Tata ruang suatu perkotaan seharusnya mengikut sertakan seluruh pihak terkait, baik itu swasta, masyarakat, dan pemerintah. Dengan demikian diharapkan tercipta suatu sistem tata ruang yang benar-benar memperhatikan seluruh aspek kehidupan masyarakat perkotaan. Kota sebagai pusat kehidupan sebuah negara, maka harus disadari bahwa diperlukan sarana dan prasarana perhubungan yang memadai demi menjangkau semua tempat yang dibutuhkan (pusat kegiatan) agar aktifitas masyarakat kota mampu berjalan secara lebih efektif dan efisien.

Marbun dalam Prasetya (2002 : 20) menegaskan berbagai permasalahan yang dihadapi oleh kota-kota besar seperti Kota Pontianak, yakni sebagai berikut :

- a. Belum tersedianya sarana dan prasarana kondisi jalan yang

memadai, (seperti kelengkapan marka jalan, pemberhentian angkutan umum atau halte bis, jalur trotoar, dan lain sebagainya).

- b. Pola pemilikan kendaraan pribadi yang melebihi kapasitas, yang mengakibatkan terjadinya kemacetan lalu lintas, dan panjangnya jalan yang belum memadai.

Dengan demikian salah satu dukungan yang paling prioritas diperlukan dalam suatu proses penjangkauan antara satu tempat dengan tempat yang lain adalah adanya sarana dan prasarana yang memadai. Jalan merupakan sarana vital yang perlu mendapat perhatian serius, agar aktifitas orang-orang yang ada di dalam sebuah kota menjadi lebih akseleratif. Untuk itulah pembangunan jalan yang terkonsep dan terencana secara baik sangat diperlukan.

2. TINJAUAN PUSTAKA

Kenyamanan merupakan salah satu nilai vital yang selayaknya harus dinikmati oleh manusia ketika melakukan aktifitas-aktivitas didalam satu ruang. Menurut Rustam Hakim dan Hardi Utomo (2003 : 185) kenyamanan adalah segala sesuatu yang memperlihatkan penggunaan ruang secara sesuai dan harmonis, baik dengan menggunakan ruang itu sendiri maupun dengan berbagai bentuk, tekstur, warna, symbol maupun tanda, suara dan bunyi kesan, intensitas dan warna cahaya atau pun bau, atau lainnya.

Kenyamanan dapat pula dikatakan sebagai kenikmatan atau kepuasan manusia dalam melaksanakan kegiatannya sehari-hari. Suatu hubungan yang harmonis merupakan integralitas dalam keragaman melalui pemenuhan keinginan dan kebutuhan yang harus nyatersedia, sehingga kenyamanan merupakan suatu kepuasan psikis manusia dalam melakukan aktifitasnya. Selain itu, karena kenyamanan pada dasarnya juga sangat terkait dengan faktor yang mendukung keamanan dan keselamatan diri pada manusia di dalam suatu ruang. Penataan sistem sirkulasi antar ruang, terutama dalam hal penempatan serta penggunaan fungsi yang

tepat, sangat mempengaruhi kenyamanan pola pergerakan antar ruang itu sendiri.

Hubungan sirkulasi antar ruang yang tidak komprehensif serta tanpa koordinasi yang menyeluruh dapat mengakibatkan sirkulasi antar ruang yang kurang nyaman bagi penggunaannya terutama pada pencapaian atau akses yang tidak terencana dengan baik. Pola penataan sepotong-potong dan tumpang tindihnya suatu fungsi fasilitas sosial, menyebabkan sirkulasi antar ruang menjadi kurang nyaman sehingga mengakibatkan berjalan kaki dari satu lokasi ke lokasi lain, sungguh sangat terganggu dan bahkan dapat menciptakan polapenataan yang tidak lagi memperhatikan manfaat sosial atau kepentingan masyarakat umum.

Ian Bentley (1988 : 70) menyatakan bahwa hampir semua jalan dirancang untuk penggunaan gabungan dari kendaraan bermotor dan pejalan kaki. Jalan hendaknya dirancang terperinci sehingga kendaraan bermotor tidak akan mengalahkan pejalan kaki. Karena fungsi jalan cukup berpengaruh terhadap proses aktifitas pergerakan manusia, maka sarana dan prasarana jalan harus benar-benar memadai dan tersistem demi mendukung kelancaran aktifitas masyarakat pada umumnya.

Aktifitas masyarakat yang berjalan akseleratif dan sinergis menuntut efektifitas serta fasilitas-fasilitas pendukung yang terkonsep dengan memperhatikan kenyamanan, sehingga para pejalan kaki bisa melakukan kerja-kerja yang lebih produktif.

3. METODOLOGI PENELITIAN

Penelitian ini secara umum dilaksanakan di dalam Kota Pontianak, dengan mengambil lokasi penelitian di Jalan Sultan Abdurrahman Pontianak. sebagai bahan studi kasus dalam spesifikasi pengambilan data penelitian. Penentuan lokasi penelitian di jalan Sultan Abdurrahman Pontianak sebagai bahan studi kasus, disebabkan karena:

- a. Di sepanjang jalan Sultan Abdurrahman Pontianak terdapat jalur trotoar,
- b. Aktifitas kawasannya cukup ramai, dan

- c. Jalan Sultan Abdurrahman Pontianak merupakan salah satu jalan yang ada di dalam Kota Pontianak.

Dengan beberapa pertimbangan tersebut, maka Jalan Sultan Abdurrahman Pontianak dianggap signifikan dan representatif untuk dijadikan pilihan lokasi sebagai bahan studi kasus dalam melakukan penelitian ini. Penelitian yang dilaksanakan di Jalan Sultan Abdurrahman Pontianak ini, yaitu dimulai dari bagian jalan ujung selatan yang berbatasan dengan Jalan Sultan Syahrir (di sekitar kawasan Perkantoran pemerintah Kalimantan Barat), sampai dengan bagian ujung utara yang berbatasan dengan Jalan Ahmad Yani (di sekitar area traffic light). Panjang perlintasan Jalan Sultan Abdurrahman Pontianak.

Dari hasil perhitungan yang telah diperoleh, dalam serangkaian penelitian yang telah dilaksanakan pada tanggal 15 sampai dengan 21 Oktober 2015 ini, jumlah volume pejalan kaki yang melintas di Jalan Sultan Abdurrahman, adalah rata-rata 996/12 jam pejalan kaki. Oleh karena itu populasi dalam penelitian ini ditetapkan berjumlah 996 orang pejalan kaki.

Tabel 1. Hasil Penelitian Volume Pejalan Kaki Di Jalan Sultan Abdurrahman Pontianak.

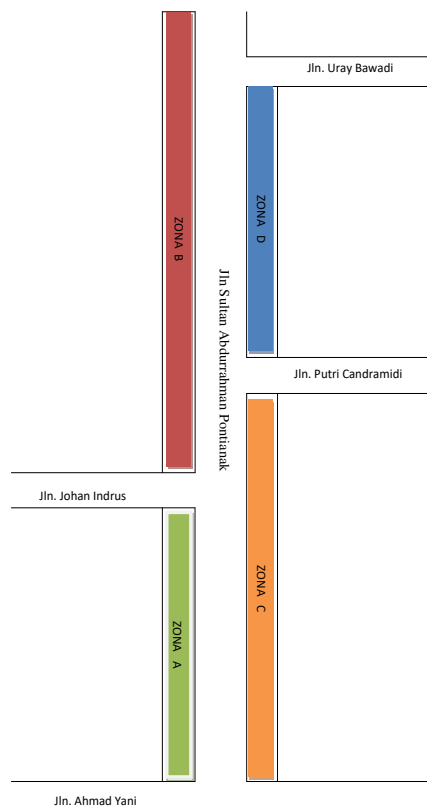
No	Rentang Waktu	Jumlah Rata-rata Volume Pejalan Kaki
01	Pukul 06.00 – 10.00 WIB. (Pagi).	146
02	Pukul 10.00 – 14.00 WIB. (Siang).	436
03	Pukul 14.00 – 18.00 WIB. (Sore).	414
	Jumlah dalam 12 jam (Waktu Efektif)	996

Sumber : Data hasil penelitian.

3.1 Pebagian Zona Pengambilan Sampel Populasi

Untuk mempermudah penelitian, terutama agar didapat proporsionalitas (pemerataan) pengambilan sampel dalam penarikan sampel populasi dan teknik sampling yang dilakukan, maka studi dibagi dalam empat zona jalur, yaitu :

- Zona A = Yaitu, dari Jalan A. Yani, jalur trotoar dikawasan Jalan Sultan Abdurrahman sebelah kiri, sampai menuju Jalan Johan Indrus.
- Zona B = Yakni, Jalur trotoar di kawasan jalan Sultan Abdurrahman sebelah kiri dari jalan Johan Indrus menuju perbatasan jalan Sultan Syahrir.
- Zona C = Yakni, Jalur trotoar di kawasan jalan Sultan Abdurrahman antara jalan A Yani sebelah kanan menuju jalan Putri Candramidi.
- Zona D = Yaitu, Jalur Trotoar di kawasan jalan Sultan Abdurrahman dari Jalan Candramidi sebelah kanan menuju Jalan Uray Bawadi.



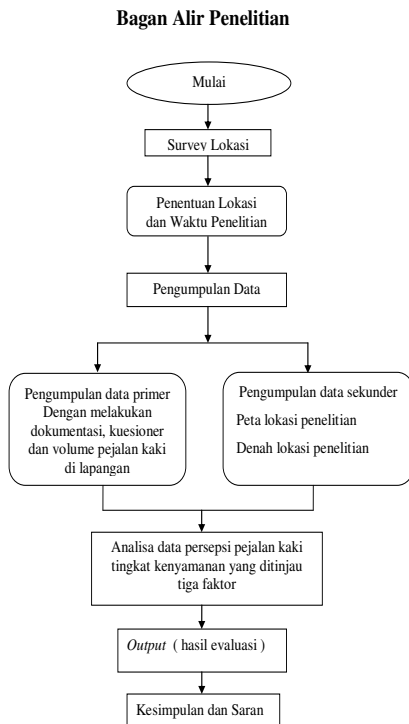
Gambar 1. Denah per zona Jalur Trotoar Jalan Sultan Abdurrahman Pontianak.

Menentukan banyaknya jumlah sampel populasi yang diambil dalam penelitian ini adalah dengan berdasarkan presentase besar volume pejalan kaki yang diperoleh. Arikunto (2002 : 112) berpendapat bahwa jika jumlah subjek besar dapat diambil antara 10 – 15% atau 20 – 25%, dan bila populasi kurang dari 100 dapat diambil semua. Maka dalam menentukan besarnya jumlah sampel populasi, peneliti menggunakan pendapat atau rumus di atas. Dalam penelitian ini jumlah volume populasi pejalan kaki adalah rata-rata 996/12 jam pejalan kaki (sebagaimana terlihat dalam Tabel 3.1 tentang perhitungan volume pejalan kaki), dan dapat diambil sampel sebagai parameter perkiraan, yaitu sebesar 10% dari jumlah populasi yang diperoleh dari hasil perhitungan peneliti. Artinya besar sampel adalah 10% dari populasi yang berjumlah 996 orang.

Maka besar sampel dalam penelitian ini ditetapkan sampel berjumlah 110 orang pejalan kaki. Namun untuk mempermudah perhitungan, maka jumlah sampel digenapkan menjadi 100 orang pejalan kaki.

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 dilakukan melalui survey primer yaitu teknik dokumentasi, angket atau kuesioner, dan teknik volume pejalan kaki.

Penelitian ini analisis yang digunakan adalah analisis data deskriptif persentase yang didasarkan untuk mengetahui keadaan sesuatu yang bersifat kualitatif dengan penafsiran persentase data kuantitatif melalui metode pengumpulan data yakni berupa angket (kuesioner). Data mengenai fungsi jalur trotoar yang dimaksud yaitu fungsi sebagai khusus pejalan kaki, ruang menunggu kendaraan, bersosialisasi, berteduh, keindahan kota, olahraga, rekreasi, PKL dan parkir dan juga fungsi lain menurut pejalan kaki.



Gambar 2. Bagan alir penelitian Jalan Sultan Abdurrahman Pontianak

4. HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Pertumbuhan penduduk Kota Pontianak sekarang ini dirasakan sangat pesat dikarenakan pengaruh tingat urbanisasi maupun kemajuan teknologi. Pertumbuhan Kota Pontianak itu sendiri pada dasarnya tumbuh secara alami, sehingga akan mempersulit pengalokasi suatu kegiatan-kegiatan yang homogen, tata guna lahan yang tidak beraturan. Pada umumnya peraturan dan pemanfaatan tata guna lahan masih dititik beratkan pada persoalan-persoalan fisik, sosial, politik, serta ekonomi masyarakat dan kotanya. Sehingga penyusunan penggunaan tanah seperti halnya penyediaan area pusat perdagangan yang disesuaikan dengan perkembangan aktifitas perdagangan yang disejajarkan dengan tuntutan kebutuhan dan tingkat sosial penduduk yang semakin berkembang.

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 : $5 \times 15 \times 100 = 7500$.
- b. Menentukan skor minimal yang diperoleh dari hasil perkalian antara skor terendah, jumlah item, jumlah responden. Skor minimal tingkat kenyamanan pejalan kaki adalah : $1 \times 15 \times 100 = 1500$.
- c. Menetapkan rentang skor, yakni antara skor maksimal dikurangi skor minimal. Rentang skor yang dimaksud adalah : $7500 - 1500 = 6000$.
- d. Menetapkan interval kelas. Interval kelas diperoleh dari rentang skor dibagi jenjang skor interval

$$\text{kelas} = \frac{\text{rentang skor}}{\text{jenjang kriteria}} = \frac{6000}{5} = 1200.$$
- e. Menetapkan persentase maksimal, yaitu 100%.
- f. Menetapkan persentase minimal. Persentase minimal diperoleh dari skor minimal dibagi skor maksimal dikalikan 100 % persentase minimal

$$= \frac{\text{Skor Minimal}}{\text{Skor Maksimal}} \times 100 \% = \frac{1500}{6000} \times 100 \% = 25\%$$
- g. Menetapkan rentang persentase, yaitu diperoleh dari persentase maksimal dikurangi persentase minimal.
- h. Rentang persentase = persentase maksimal - persentase minimal

$$= 100 - 25\% = 75 \%$$
- i. Menetapkan interval kelas persentase, yaitu rentang persentase dibagi kriteria. Dengan demikian interval kelas persentase adalah :
- j. interval kelas persentase =

$$\frac{\text{Rentang Persentase}}{\text{Kriteria}} \times 100 \% = \frac{75 \%}{5} \times 100 \% = 15 \%$$

- k. Menetapkan kriteria, yakni Sangat Baik (SB), Baik (B), CukupBaik (CB), Kurang Baik (KB), Tidak Baik (TB).

Tabel 2. Interval Kelas Persentase

Interval Kelas Persentase (%)	Kriteria
$85 \% \leq - < 100 \%$	Sangat Baik (SB)
$70 \% \leq - < 85 \%$	Baik (B)
$55 \% \leq - < 70 \%$	Cukup Baik (CB)
$40 \% \leq - < 55 \%$	Kurang Baik (KB)
$25 \% < - < 40 \%$	Tidak Baik (TB)

Sumber : pengambilan data

4.1. Zona A (Analisis Deskriptif Persentase Tingkat Kenyamanan Yang Ditinjau dari Faktor Umum)

Perhitungan mengenai persepsi pejalan kaki tentang kenyamanan yang ditinjau dari faktor umum di Zona A, sebagai berikut :

Range = Skor maksimal – Skor minimal

- Skor maksimal = $5 \times 6 \times 25 = 750$
- Skor minimal = $1 \times 6 \times 25 = 150$
- Range = $750 - 150 = 600$
- Kelas Interval = $\frac{\text{Range}}{\text{Banyak Kelas}}$
- = $\frac{600}{5} = 120$
- Skor total, Skor total di zona A = 353
- Skor Maksimal= 750
- DP = $\frac{\text{Skor total}}{\text{Skor maksimal}} = \frac{353}{750} = 47,07\%$

Berdasarkan persentase interval maka hasil perhitungan mengenai persepsi pejalan kaki tentang kenyamanan yang ditinjau dari faktor umum di Zona A, menunjukkan angka 47,07% yang artinya dengan kriteria Kurang Baik (KB), di dalam pemanfaatan jalur trotoar Zona A, Jalan Sultan Abdurrahman Pontianak.

Dari hasil perhitungan mengenai persepsi pejalan kaki tentang kenyamanan perjalanan jalur trotoar di Jalan Sultan Abdurrahman Pontianak. Persepsi pejalan kaki mengenai kenyamanan dari faktor umum adalah sebagai berikut : Sirkulasi pejalan kaki dengan PKL dan Parkir, Sirkulasi pejalan kaki dengan dengan fasilitas umum, Aroma atau bau-bauan, Kebersihan, Keindahan, Bentuk trotoar.

Range = Skor maksimal – Skor minimal

- Skor maksimal = $5 \times 6 \times 100 = 3000$
- Skor minimal = $1 \times 6 \times 100 = 600$
- Range = $3000 - 600 = 2400$
- Kelas Interval = $\frac{\text{Range}}{\text{Banyak Kelas}} = \frac{2400}{5} = 480$

Tabel 3. Interval Kelas dan Kriteria Kenyamanan Ditinjau dari Faktor Umum.

Interval (Skor)	Interval (%)	Kriteria
$2520 \% < - < 3000 \%$	$85 \% \leq - < 100 \%$	Sangat Baik
$2040 \% < - < 2520 \%$	$70 \% \leq - < 85 \%$	Baik
$1560 \% < - < 2040 \%$	$55 \% \leq - < 70 \%$	Cukup Baik
$1080 \% < - < 1560 \%$	$40 \% \leq - < 55 \%$	Kurang Baik
$600 \% < - < 1080 \%$	$25 \% < - < 40 \%$	Tidak Baik

Sumber : Data hasil penelitian.

- Skor total = Skor total di Zona A + B + C + D = $353 + 363 + 360 + 384 = 1460$
- Skor maksimal = 3000
- DP = $\frac{\text{Skor total}}{\text{Skor maksimal}} = \frac{1460}{3000} = 48,67\%$

4.2. Zona A (Analisis Deskriptif Persentase Tingkat Kenyamanan Yang Ditinjau dari Faktor Keamanan)

Perhitungan mengenai persepsi pejalan kaki tentang kenyamanan yang ditinjau dari faktor keamanan di Zona A, sebagai berikut :

$$\text{Range} = \text{Skor maksimal} - \text{Skor minimal}$$

- Skor maksimal = $5 \times 5 \times 25$
= 625
- Skor minimal = $1 \times 5 \times 25 = 125$
- Range = $625 - 125 = 500$
- Kelas Interval = $\frac{\text{Range}}{\text{Banyak Kelas}} = \frac{500}{5}$
= 100
- Skor total = Skor total di zona A
= 308
- Skor Maksimal = 625
- DP = $\frac{\text{Skor total}}{\text{Skor maksimal}} = \frac{308}{625}$
= 49,28%

Berdasarkan persentase interval maka hasil perhitungan mengenai persepsi pejalan kaki tentang kenyamanan yang ditinjau dari faktor keamanan di Zona A, menunjukkan angka 49,28% yang artinya dengan kriteria Kurang Baik (KB), di dalam pemanfaatan jalur trotoar Zona A, Jalan Sultan Abdurrahman Pontianak.

Dari hasil perhitungan mengenai persepsi pejalan kaki tentang kenyamanan perjalanan jalur trotoar di Jalan Sultan Abdurrahman Pontianak.

Persepsi pejalan kaki mengenai kenyamanan dari faktor Keamanan adalah sebagai berikut: Pembagian lahan (sirkulasi aktifitas) antara pejalan kaki dengan tempat berjalan PKL, Pembagian lahan antara pejalan kaki dengan tempat untuk parkir, Pembagian lahan antara pejalan kaki dengan fasilitas umum, Penyediaan tempat penyeberangan bagi pejalan kaki, Kontrol pandangan mata bagi pejalan kaki.

$$\text{Range} = \text{Skor maksimal} - \text{Skor minimal}$$

$$\text{Skor maksimal} = 5 \times 5 \times 100 = 2500$$

$$\text{Skor minimal} = 1 \times 5 \times 100 = 500$$

$$\text{Range} = 2500 - 500 = 2000$$

$$\text{Kelas Interval} = \frac{\text{Range}}{\text{Banyak Kelas}} = \frac{2000}{5} = 400$$

Tabel 4. Interval Kelas dan Kriteria Kenyamanan Ditinjau Dari Faktor Keamanan.

Interval (Skor)	Interval (%)	Kriteria
2100% < - < 2500 %	85 % ≤ - < 100 %	Sangat Baik
1700 % < - < 2100%	70 % ≤ - < 85 %	Baik
1300 % < - < 1700 %	55% ≤ - < 70%	Cukup Baik
1080 % < - < 1300 %	40% ≤ - < 55 %	Kurang Baik
900 % < - < 500%	25 % < - < 40 %	Tidak Baik

Sumber : Data hasil penelitian.

$$\begin{aligned} \text{Skor total} &= \text{Skor total di zona A} + \text{B} + \text{C} + \text{D} \\ &= 308 + 306 + 321 + 328 = 1263 \end{aligned}$$

$$\text{Skor maksimal} = 2500$$

$$\text{DP} = \frac{\text{Skor total}}{\text{Skor maksimal}} = \frac{1263}{2500} = 50,52 \%$$

4.3. Zona A (Analisis Deskriptif Persentase Tingkat Kenyamanan Yang Ditinjau Dari Faktor Kelengkapan Fasilitas Menunjang)

Perhitungan mengenai persepsi pejalan kaki tentang kenyamanan yang ditinjau dari faktor kelengkapan fasilitas menunjang di Zona A, sebagai berikut :

$$\text{Range} = \text{Skor maksimal} - \text{Skor minimal}$$

$$\text{Skor maksimal} = 5 \times 4 \times 25 = 500$$

$$\text{Skor minimal} = 1 \times 4 \times 25 = 100$$

$$\text{Range} = 500 - 100 = 400$$

$$\text{Kelas Interval} = \frac{\text{Range}}{\text{Banyak Kelas}} = \frac{400}{4} = 100$$

$$\begin{aligned} \text{Skor total} &= \text{Skor total di zona A} \\ &= 218 \\ \text{Skor Maksimal} &= 500 \\ \text{DP} &= \frac{\text{Skor total}}{\text{Skor maksimal}} = \frac{218}{500} \\ &= 43,60\% \end{aligned}$$

Berdasarkan persentase interval maka hasil perhitungan mengenai persepsi pejalan kaki tentang kenyamanan yang ditinjau dari faktor kelengkapan fasilitas menunjang di Zona A, menunjukkan angka 43,60% yang artinya dengan kriteria Kurang Baik (KB), di dalam pemanfaatan jalur trotoar Zona A, Jalan Sultan Abdurrahman Pontianak.

Dari hasil perhitungan mengenai persepsi pejalan kaki tentang kenyamanan perjalanan jalur trotoar di Jalan Sultan Abdurrahman Pontianak. Persepsi pejalan kaki mengenai kenyamanan dari faktor Kelengkapan Fasilitas Menunjang adalah sebagai berikut :

$$\begin{aligned} \text{Range} &= \text{Skor maksimal} - \text{Skor minimal} \\ \text{Skor maksimal} &= 5 \times 4 \times 100 \\ &= 2000 \\ \text{Skor minimal} &= 1 \times 4 \times 100 = 400 \\ \text{Range} &= 2000 - 400 = 1600 \\ \text{Kelas Interval} &= \frac{\text{Range}}{\text{Banyak Kelas}} = \frac{1600}{4} = 400 \end{aligned}$$

Tabel 5. Interval Kelas dan Kriteria Kenyamanan Ditinjau Dari Faktor Kelengkapan Fasilitas Menunjang.

INTERVAL (SKOR)	INTERVAL (%)	KRITERIA
1600 % < - < 2000 %	85 % ≤ - < 100 %	Sangat Baik
1200 % < - < 1600 %	70 % ≤ - < 85 %	Baik
800 % < - < 1200 %	55% ≤ - < 70%	Cukup Baik
400 % < - < 800 %	40% ≤ - < 55 %	Kurang Baik
0 % < - < 400 %	25 % < - < 40 %	Tidak Baik

Sumber : Data hasil penelitian.

$$\begin{aligned} \text{Skor total} &= \text{Skor total di zona A + B + C + D} \\ &= 218 + 229 + 235 + 232 = 914 \end{aligned}$$

$$\text{Skor maksimal} = 2000$$

$$\text{DP} = \frac{\text{Skor total}}{\text{Skor maksiml}} = \frac{914}{2000} = 45,07 \%$$

Berdasarkan persentase interval maka hasil perhitungan mengenai persepsi pejalan kaki tentang kenyamanan yang ditinjau dari faktor kelengkapan fasilitas menunjang (baik di Zona A, B, C dan D) menunjukkan angka 45,07% yang artinya kriteria Kurang Baik (KB), didalam pemaanfaatan jalur trotoar Jalan Sultan Abdurrahman Pontianak.

4.1 Pembahasan hasil Penelitian

Dari hasil penelitian yang telah diperoleh, diketahui bahwa persepsi para pejalan kaki tingkat kenyamanan secara keseluruhan, dalam pemanfaatan jalur trotoar jalan Sultan Abdurrahman Pontianak, menunjukkan jawaban yang termasuk kriteria kurang baik. Atau dengan kata lain, para pejalan kaki tidak memperoleh kenyamanan yang optimal, ketika memanfaatkan atau melakukan aktifitas berjalan kaki di jalur trotoar jalan Sultan Abdurrahman Pontianak.

Tabel 6. Persentase Jawaban Total Responden (Total 4 Zona Pengambilan Sampel)

Jawaban Responen	Jumlah Jawaban	Persentase
Kriteria Sangat Baik	65	4.37%
Kriteria Baik	139	9.34%
Kriteria Cukup Baik	400	26.9%
Kriteria Kurang Baik	646	43.41%
Kriteria Tidak Baik	238	15.99%
Jumlah responden 100 Orang	1488	100%

Sumber : Data hasil penelitian

Adapun perhitungan hasil penelitian mengenai persepsi pejalan kaki tentang kenyamanan yang ditinjau seluruh faktor, 1) beberapa faktor umum, 2) faktor keamanan dan keselamatan, dan 3) faktor kelengkapan fasilitas menunjang, adalah sebagai berikut :

Range = Skor maksimal – Skor minimal
 Skor maksimal = 5 X 15 X 100 = 7500

Skor minimal = 1 X 15 X 100 = 1500

Range = 7500 – 1500 = 6000
 Kelas Interval = $\frac{\text{Range}}{\text{Banyak Kelas}} = \frac{6000}{5} = 1200$

Tabel 10. Interval Kelas dan Kriteria Kenyamanan Ditinjau Dari Seluruh Faktor Yang Mempengaruhinya.

Interval (Skor)	Interval (%)	Kriteria
6300 % < – < 7500%	85 % ≤ – < 100 %	Sangat Baik
5100 % < – < 6300 %	70 % ≤ – < 85 %	Baik
3900% < – < 5100 %	55% ≤ – < 70%	Cukup Baik
2700 % < – < 3900 %	40% ≤ – < 55 %	Kurang Baik
1500 % < – < 2700 %	25 % < – < 40 %	Tidak Baik

Sumber : Data hasil penelitian.

Berikut ini adalah data yang menunjukkan hasil kalkulasi mengenai persepsi tentang kenyamanan pejalan kaki dalam pemanfaatan jalur trotoar jalan Sultan Abdurrahman Pontianak (kenyamanan ditinjau dari 1) beberapa faktor umum, 2) faktor keamanan atau keselamatan, dan 3) faktor kelengkapan fasilitas penunjang)

Tabel 7. Persepsi Kenyamanan Pejalan Kaki Yang Ditinjau Dari Seluruh Faktor Yang Mempengaruhinya.

No	Persepsi pejalan kaki	Skor Total	Persentase	Kriteria
1	Kenyamanan ditinjau dari faktor umum	1460	48.67%	Kurang Baik
2	Kenyamanan ditinjau dari faktor keamanan dan keselamatan	1263	50.52%	Kurang Baik
3	Kenyamanan ditinjau dari faktor kelengkapan fasilitas menunjang Persepsi kenyamanan secara keseluruhan dalam pemanfaatan trotoar	914	45.7%	Kurang Baik
Jumlah Responden		3637	48.49%	Kurang Baik
		100 Responden Pejalan Kaki		

Sumber : Data hasil penelitian.

Skor total = Penjumlahan seluruh skor
 = 1460 + 1263 + 914 = 3637

Skor maksimal = 7500

DP = $\frac{\text{Skor total}}{\text{Skor maksimal}} = \frac{3637}{7500} = 48,49\%$

Berdasarkan persentase interval maka hasil perhitungan analisis deskriptif persentase, mengenai persepsi pejalan kaki tentang kenyamanan yang ditinjau dari seluruh faktor, baik itu dari 1) beberapa faktor umum (seperti sirkulasi, cuaca, bentuk, bau-bauan, kebersihan serta keindahan), 2) faktor keamanan atau keselamatan, dan 3) faktor kelengkapan fasilitas penunjang, adalah diperoleh bahwa dari jumlah responden sebanyak 100 pejalan kaki, dengan total skor 3637 menghasilkan 48,49% dan tergolong dalam kriteria Kurang Baik didalam pemanfaatan jalur trotoar di jalan Sultan Abdurrahman Pontianak.

5. KESIMPULAN

Berdasarkan hasil analisis data dalam penelitian studi tentang kenyamanan pejalan kaki terhadap pemanfaatan jalur trotoar di Jalan Sultan Abdurrahman Pontianak, maka diperoleh kesimpulan sebagai berikut:

- a. Bahwa persepsi pejalan kaki tentang kenyamanan pejalan kaki terhadap pemanfaatan trotoar yang ditinjau dari faktor umum : 1) Sirkulasi pejalan kaki dengan PKL dan parkir, 2) sirkulasi pejalan kaki dengan fasilitas umum dan prasarana jalan, 3) Aroma atau bau-bauan , 4) Tingkat kebersihan, 5) Tingkat keindahan di sekitar jalur trotoar di sepanjang rute perjalanan, 6) Bentuk trotoar.
- b. Persepsi pejalan kaki tentang kenyamanan pejalan kaki terhadap pemanfaatan trotoar yang ditinjau dari faktor keamanan : 7) Pembagian lahan antara pejalan kaki dengan PKL, 8) Pembagian lahan antara pejalan kaki dengan parkir, 9) Pembagian lahan antara pejalan kaki dengan prasarana, 10) Penyediaan tempat penyeberangan bagi pejalan kaki, 11) Kontrol pandangan mata bagi pejalan kaki.
- c. Persepsi pejalan kaki tentang kenyamanan pejalan kaki terhadap pemanfaatan trotoar yang ditinjau dari faktor kelengkapan fasilitas penunjang, 12) Penyediaan fasilitas marka jalan, 13) penyediaan fasilitas pemberhentian angkutan umum atau halte bus, 14) sistem drainase (saluran air hujan), 15) pengaturan keluar masuk kendaraan ke gedung.
- d. Merupakan kebutuhan dalam menunjang tingkat kenyamanan pejalan kaki, saat melakukan aktifitas berjalan kaki di jalur trotoar Jalan Sultan Abdurrahman Pontianak. Hal tersebut dapat diketahui dari hasil perhitungan analisis deskriptif persentase (baik di Zona A, B, C, maupun D), yang menunjukkan bahwa responden menyatakan persepsi yang masuk pada kriteria kurang baik (KB), tentang kenyamanan yang diperoleh saat melakukan aktifitas berjalan kaki di

jalur trotoar Jalan Sultan Abdurrahman Pontianak.

- e. Dilihat dari hasil faktor keseluruhan diperoleh bahwa dari jumlah responden sebanyak 100 pejalan kaki dengan total skor 3637 menghasilkan nilai 48,49% dan tergolong dalam kriteria Kurang Baik didalam pemanfaatan jalur trotoar di jalan Sultan Abdurrahman Pontianak.

6. Saran

Berdasarkan hasil-hasil yang telah diperoleh dalam penelitian ini, maka penulis dapat memberikan saran-saran sebagai berikut:

- a. Dari hasil penelitian menunjukkan bahwa tingkat kenyamanan pejalan kaki dalam pemanfaatan jalur trotoar, ternyata berada pada taraf kriteria yang kurang baik, untuk itu pemerintah kota Pontianak harus melakukan pengaturan kembali atau penataan ulang yang lebih sistematis untuk penyediaan fasilitas jalur trotoar di sepanjang Jalan di Sultan Abdurrahman Pontianak, memperhatikan baik dari faktor umum, faktor keamanan dan faktor kelengkapan fasilitas menunjang supaya para pejalan kaki saat melewati jalur trotoar tersebut aman dan nyaman.
- b. Perlu perancangan ulang penyediaan fasilitas jalur trotoar, harus memperhatikan unsur-unsur penting yang menunjang tingkat kenyamanan pejalan kaki dalam pemanfaatan trotoar di jalan Sultan Abdurrahman Pontianak. Yakni antara lain, 1) Adanya kejelasan pembagian sirkulasi pejalan kaki dengan PKL dan parkir, 2) sirkulasi pejalan kaki dengan fasilitas umum dan prasarana jalan, 3) Aroma atau bau-bauan , 4) kebersihan, 5) keindahan, 6) Bentuk trotoar, 7) Pembagian lahan antara pejalan kaki dengan PKL, 8) Pembagian lahan antara pejalan kaki dengan parkir, 9) Pembagian lahan antara pejalan kaki dengan prasarana, 10) Penyediaan tempat penyeberangan

bagi pejalan kaki, 11) Kontrol pandangan mata bagi pejalan kaki, 12) Penyediaan fasilitas marka jalan, 13) penyediaan fasilitas pemberhentian angkutan umum atau halte bus, 14) sistem drainase (saluran air hujan), 15) pengaturan keluar masuk kendaraan ke gedung.

DAFTAR PUSTAKA

- Arikunto, Suharsimi. 2002. **Prosedur Penelitian Suatu Pendekatan Praktek**. Edisi V. Jakarta : Rineka Cipta.
- Bentley, Ian. Alan Alcock. Murrain. Mc Glynn. Graham Smith. 1988. **Lingkungan yang Tanggap, Pedoman untuk Perancangan**. Terjemahan Aris K. Bandung : Abdi Widya.
- Dephub. 1993. **Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 43 Tahun 1993 Tentang Prasarana dan Lalu Lintas Jalan**. Jakarta : Departemen Perhubungan Darat.
- Dirjen Bina Marga. 1970. **Peraturan Perencanaan Geometrik Jalan Raya Nomor 113**. Jakarta : Dirjen Bina Marga.
- Hananto, D.Y,. 2011, **Penataan Ulang Trotoar Terhadap Kenyamanan Pejalan Kaki**, UAJ, Jogjakarta, Skripsi.
- Hakim, Rustam. Hardi Utomo. 2003. **Komponen Perancangan Arsitektur Lansekap**. Jakarta : Bumi Aksara.
- Lufanto, N., 2012 ., **Persepsi Pejalan Kaki Terhadap Jalur di Jalan Raya Senenan dan Jalan Raya Tahunan Kecamatan Tahunan Kabupaten Jepara**, Jurnal.
- Muchtar . C ., ST ., **Identifikasi Tingkat Kenyamanan Pejalan Kaki (Studi Kasus Jalan Kedoya Raya-Arjuna Selatan**., USU , Jakarta, Jurnal.
- Muslihun, M., 2013 ., **Studi Kenyamanan Pejalan Kaki Terhadap Jalur Pendestrian di Jalan Protokol Kota Semarang**, Skripsi.
- MKJI 1997 **tentang Trotoar**
- Pratama. N., **Studi Perencanaan Trotoar Didalam Kampus**, US, Inderalaya, jurnal.
- Rendra,. D.G,. **Evaluasi Keberadaan Trotoar Di Jalan Daya Nasional Kota Pontianak**, Jurnal.
- Sudjana, Nana. 1996. **Metode Statistika. Bandung** : Tarsit
- Wibowo, L., ST., 2006, **Studi Tentang Kenyamanan Pejalan Kaki Terhadap Pemanfaatan Trotoar di Jalan Protokol Kota Semarang**, UNS , Semarang

