

Identifikasi Kebutuhan Fasilitas Pejalan Kaki di Kota Pontianak

Enni Lindia Mayona S.T., M.T. (Dosen Teknik Planologi Itenas)
Email: rizkyazhari08@gmail.com

ABSTRAK

Kota Pontianak memiliki visi untuk menjadi kota berwawasan lingkungan yang dapat diwujudkan dengan penyediaan fasilitas pejalan kaki sebagai salah satu bentuk transportasi berkelanjutan. Penelitian ini bertujuan untuk mengidentifikasi kebutuhan fasilitas pejalan kaki berdasarkan kenyamanan, keselamatan, dan keamanan. Hasil studi menunjukkan fasilitas pejalan kaki yang memenuhi tiga aspek di atas adalah yang berada pada daerah Pasar Kemuning (Jalan Prof M Yamin). Fasilitas pejalan kaki yang memenuhi aspek keselamatan adalah yang berada pada daerah Pasar Kemuning (Jalan Prof M Yamin) dan Jalan Tanjungpura. Fasilitas pejalan kaki yang memenuhi aspek keamanan adalah yang berada pada ruas Jalan Gajahmada, daerah Pasar Siantan (Jalan Gusti Situt Machmud), daerah Pasar Kemuning (Jalan Prof M Yamin), dan Jalan Tanjungpura. Rekomendasi yang penelitian ini adalah pelebaran dan penambahan trotoar di tujuh ruas jalan studi agar lebar dan menerus, dan penambahan penyeberangan zebra serta lampu penerangan dan pohon peneduh.

Kata Kunci: *fasilitas pejalan kaki, kenyamanan, keselamatan, keamanan*

ABSTRACT

Pontianak City is the city that has the vision to become environmentally friendly city that can be realized with the provision of pedestrian ways. This study aims to identify the needs of pedestrian ways. Conclusion of the analysis is that pedestrian facilities that fulfill the comfort aspect is Pasar Kemuning area (Jalan Prof M Yamin). Pedestrian facilities that fulfill safety aspect is on the Pasar Kemuning area (Jalan Prof M Yamin) and Jalan Tanjungpura. Pedestrian facilities that fulfill security aspects is pedestrian ways on Jalan Gajahmada, Pasar Siantan area (Jalan Gusti Situt Machmud), Pasar Kemuning area (Jalan Prof M Yamin), and on Jalan Tanjungpura. Recommendations of this research is expanding and also build sidewalks on seven streets so its will be wider and continuous, addition of zebra crossings, lights, and also trees.

Key Word: *pedestrian facilities, comfort, safety, security*

1. PENDAHULUAN

Latar Belakang

Upaya mewujudkan transportasi yang ramah lingkungan pada dasarnya dapat dilakukan dengan pengadaan sarana transportasi yang tepat. Sarana transportasi yang dikembangkan untuk mengurangi dampak lingkungan akibat transportasi seperti kebisingan dan polusi udara umumnya mengarah ke penggunaan kendaraan tidak bermotor maupun penggunaan bahan bakar terbarukan seperti sinar matahari, listrik dll. Salah satu hal yang dapat dilakukan untuk mewujudkan kota yang ramah lingkungan adalah dengan menyediakan fasilitas pejalan kaki yang memadai untuk dapat mendukung dan mengoptimalkan masyarakat untuk berjalan kaki.

Penyediaan fasilitas pejalan kaki harus dapat memenuhi kebutuhan masyarakat yang menggunakannya. Fasilitas pejalan kaki harus dapat memenuhi kebutuhan berdasarkan aspek kenyamanan, keselamatan, dan keamanan pejalan kaki sebagai pengguna (Murthy, 2001:61). Permasalahan secara umum fasilitas pejalan kaki yang terjadi di negara berkembang seperti di Indonesia adalah aktivitas pejalan kaki sebagai pengguna utama belum diwadahi secara maksimal. Kenyamanan, keselamatan, dan keamanan pejalan kaki saat berjalan kaki masih diabaikan dengan banyaknya kondisi fasilitas pejalan kaki yang tidak memadai. Fenomena yang banyak terjadi adalah penyalahgunaan fungsi fasilitas pejalan kaki oleh pedagang kaki lima dan kegiatan lain seperti pengemis.

Tahapan analisis

Untuk mengidentifikasi faktor yang mempengaruhi keputusan konsumen untuk membeli rumah, maka adapun tahapan-tahapan analisis yang dilakukan yaitu sebagai berikut:

- Mengelompokkan item fasilitas pejalan kaki ke dalam tiap aspek yang berhubungan, yaitu kenyamanan, keselamatan, dan keamanan.
- Meninjau kondisi tiap fasilitas pejalan kaki dengan pengamatan langsung yang kemudian menjadi dasar yang akan digabungkan dengan persepsi dan preferensi responden.
- Memasukkan hasil pengamatan peneliti, persepsi, dan preferensi responden ke dalam aspek kenyamanan, keselamatan, dan keamanan dengan rincian tabel dan penjelasannya masing-masing.
- Melakukan analisis tabulasi silang berdasarkan teori untuk dapat melihat suatu fenomena yang terjadi melalui pengelompokan jenis responden berdasarkan golongan usia, membawa barang bawaan atau tidak, dan jumlah teman seperjalanan.
- Merumuskan hasil studi berupa kebutuhan fasilitas pejalan kaki berdasarkan kenyamanan, keselamatan, dan keamanan yang ada di ruas jalan studi dengan menggabungkan hasil pengamatan langsung peneliti, persepsi, dan preferensi responden. (penjelasan lebih lengkap dapat dilihat pada **Tabel 1**)
- Merumuskan hasil dengan melakukan penilaian pembobotan. Kategori nyaman, selamat, dan aman bernilai 5 poin. Kategori kurang nyaman, kurang selamat, dan kurang aman bernilai 3 poin. Kategori tidak nyaman, tidak selamat, dan tidak aman bernilai 1 poin.
- Menghitung jumlah poin dan mengkategorikannya ke dalam kategori yang baru lagi untuk menilai fasilitas pejalan kaki di ruas jalan studi secara keseluruhan. *Range* yang digunakan adalah 1-15, 1-10, dan 1-5.
- Mengelompokkan ruas jalan mana saja yang nyaman, selamat, dan aman dilihat dari fasilitas pejalan kakinya. Pengelompokan ini untuk mengetahui rumusan ruas jalan

mana yang paling membutuhkan perbaikan untuk dapat memenuhi kebutuhan pejalan kaki terhadap fasilitas pejalan kaki di ruas jalan studi.

Metode Analisis

Metode yang digunakan pada penelitian ini adalah Mix Method, yang menggunakan data kuantitatif dan data kualitatif. Penelitian Mix Method adalah sebuah metode pendekatan campuran, pada penelitian ini peneliti mengumpulkan, menganalisis, dan mengintegrasikan data kuantitatif dan kualitatif dalam studi tunggal atau dalam beberapa studi (Creswell, 2003:218). Teknik sampel dalam penelitian ini adalah *convenience sampling* yakni teknik penentuan sampel berdasarkan kebetulan, siapa saja yang secara kebetulan/insidental bertemu dengan peneliti dapat digunakan sebagai sampel bila dipandang orang yang kebetulan ditemui itu cocok sebagai sumber data (Soleh, 2005:276).

Pada penelitian ini, penentuan jumlah sampel ditentukan dengan berdasarkan kebutuhan dan keselarasan pada tiap ruas jalan yang akan menjadi wilayah studi. Peneliti menentukan sendiri jumlah sampel yang akan diambil di tiap ruas jalannya. Hal ini dilakukan karena jumlah populasi tidak dapat diketahui dengan pasti jumlahnya. Penelitian ini menggunakan teknik *convenience sampling*, yang mana peneliti memilih 15 orang sebagai responden di tiap ruas jalan yang menjadi wilayah studi.

2. LANDASAN TEORI

Pengertian Fasilitas Pejalan Kaki

Pedestrian berasal dari *pedos* bahasa Yunani yang berarti kaki, sehingga dapat diartikan sebagai pejalan kaki atau orang yang berjalan kaki, sedangkan jalan yaitu media di atas bumi yang memudahkan manusia dalam tujuan perjalanan. Kelebihan dan kekurangan moda berjalan kaki dibandingkan dengan moda angkutan lain adalah :

- a. Terus menerus tersedia
- b. Waktu dan rute fleksibel
- c. Dapat menghantarkan sampai tujuan yang hendak dicapai
- d. Mudah dan murah
- e. Memiliki keterbatasan terhadap gangguan cuaca, jarak tempuh dan hambatan lalu lintas.

Jenis Fasilitas Pejalan Kaki

A. Ruang Pejalan Kaki (Trotoar)

Ruang pejalan kaki yang dibuat terpisah dari jalur kendaraan, biasanya terletak bersebelahan atau berdekatan. Pejalan kaki melakukan kegiatan berjalan kaki sebagai sarana angkutan yang akan menghubungkan tempat asal dan tempat tujuan. Ruang pejalan kaki yang berada di Kota Pontianak adalah sebagai berikut:

- **Ruang Pejalan Kaki di Sisi Jalan (*Sidewalk*)**
Ruang pejalan kaki di sisi jalan (*sidewalk*) merupakan bagian dari sistem jalur pejalan kaki dari tepi jalan raya hingga tepi terluar lahan milik bangunan.
- **Ruang Pejalan Kaki di Kawasan Komersial/Perkantoran (*Arcade*)**
Ruang pejalan kaki yang berdampingan dengan bangunan pada salah satu atau kedua sisinya.
- **Ruang Pejalan Kaki di Tepian Air (*Promenade*)**
Ruang pejalan kaki yang pada salah satu sisinya berbatasan dengan badan air.

Secara umum, sudah diatur mengenai lebar minimum trotoar yang seharusnya. Lebar minimum untuk kawasan pertokoan dan perdagangan yang diatur dalam Petunjuk Perencanaan Trotoar (Dep. PU, 1990) adalah 2 meter.

B. Prasarana Ruang Pejalan Kaki (Penyeberangan)

Prasarana ruang pejalan kaki yang digunakan sebagai jalur menyeberang untuk mengatasi dan menghindari konflik dengan moda angkutan lain, yaitu jalur penyeberangan jalan, jembatan penyeberangan, atau jalur penyeberangan bawah tanah. Untuk itu diperlukan fasilitas yang berupa penyeberangan zebra, *skyway*, dan *subway*.

Berdasarkan Pedoman Penyediaan dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Ruang Pejalan Kaki di Perkotaan, fasilitas penyeberangan diklasifikasikan sebagai berikut:

1. Penyeberangan Sebidang (At-Grade)

- Penyeberangan Zebra
- Penyeberangan Pelikan

2. Penyeberangan Tidak Sebidang (Elevated/Underground)

Salah satu penyeberangan tidak sebidang adalah jembatan. Jembatan digunakan apabila:

- Jenis jalur penyeberangan tidak dapat menggunakan penyeberangan zebra.
- Pelikan sudah mengganggu lalu lintas kendaraan yang ada.
- Pada ruas jalan dengan frekuensi terjadinya kecelakaan pejalan kaki yang cukup tinggi.
- Pada ruas jalan yang mempunyai arus lalu lintas dengan kecepatan tinggi dan arus pejalan kaki yang cukup ramai.
- Jalur yang melandai harus disediakan untuk seluruh tempat penyeberangan bagi pejalan kaki baik di atas jalan maupun di bawah jalan. Jika diperlukan, maka dapat disediakan tangga untuk mencapai tempat penyeberangan.

Kriteria jembatan penyeberangan adalah:

Lebar efektif jembatan penyeberangan adalah 2 meter dengan lebar keseluruhannya 2,6 meter.

C. Sarana Ruang Pejalan Kaki (Street Furniture)

Semua ruas jalan studi pada penelitian ini didominasi oleh kegiatan perdagangan dan jasa, sehingga peruntukan *street furniture* yang ada juga harus sesuai dengan kebutuhan pada kawasan perdagangan dan jasa. Jenis-jenis *street furniture* yang harus ada di kawasan perdagangan dan jasa menurut Buku Pedoman Penyediaan dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Ruang Pejalan Kaki di Perkotaan adalah sebagai berikut :

1. Pohon Peneduh
2. Halte/Lapak Tunggu
3. Lampu Penerangan
4. Tempat Duduk/Bangku
5. Pagar Pembatas
6. Tempat Sampah
7. Telepon Umum

Perilaku Pejalan Kaki

Setiap pejalan mempunyai karakteristik dan kemampuan yang berbeda satu sama lain, namun secara umum mempunyai kesamaan. Kesamaan pejalan menurut Whyte (1988:57) antara lain adalah :

1. Sebagian besar pejalan adalah berjalan berpasangan atau lebih.
2. Pria umumnya berjalan lebih cepat dari wanita.

3. Orang yang lebih muda berjalan lebih cepat daripada yang tua.
4. Pejalan yang berombongan berjalan lebih lambat daripada berjalan sendiri.
5. Orang yang membawa barang-barang berusaha berjalan secepat orang-orang di sekitarnya.
6. Pejalan biasanya memilih jalan yang terpendek.

3. ANALISIS KEBUTUHAN FASILITAS PEJALAN KAKI DI WILAYAH KAJIAN

Fasilitas pejalan kaki harus dapat memenuhi kebutuhan berdasarkan aspek kenyamanan, keselamatan, dan keamanan pejalan kaki sebagai penggunaannya (Murthy, 2001:61), oleh karena itu analisis yang akan dilakukan pada bab ini akan merujuk kepada hasil pengamatan peneliti beserta pengelompokan jawaban responden, baik berupa persepsi maupun preferensi sesuai dengan tiap aspek kebutuhan mendasar berupa kenyamanan, keselamatan, dan keamanan. Untuk lebih jelasnya tentang pembagian fasilitas pejalan kaki ke dalam aspek kenyamanan, keselamatan, dan keamanan dapat dilihat pada **Tabel 1** di bawah ini :

Tabel 1 Cara Penilaian Fasilitas Pejalan Kaki Berdasarkan Indikator Kenyamanan, Keselamatan, dan Keamanan

Indikator		Fasilitas Pejalan Kaki yang Dinilai		
		Trotoar	Penyeberangan	Street Furniture
Kenyamanan	Tidak Nyaman	Lebar terbangun dan efektif trotoar kurang dari 2 meter, tidak menerus; trotoar kurang lebar menurut responden.	Lebar efektif jembatan penyeberangan kurang dari 2 meter, dan lebar keseluruhan kurang dari 2,6 meter; lebar jembatan kurang lebar atau sedang menurut responden.	Pohon peneduh tidak dapat meneduhi pejalan kaki; Tempat sampah tidak ada/ada tapi tidak dapat menampung semua sampah; Tidak tersedia bangku istirahat, halte, dan telepon umum. Pohon peneduh, tempat sampah, bangku, halte, dan telepon umum kondisi buruk menurut responden.
	Kurang Nyaman	Tidak seluruh dari syarat lebar dan trotoar kurang dari 2 meter, trotoar menerus, dan trotoar lebarnya ideal menurut responden terpenuhi.	-	Tidak seluruh dari syarat pohon peneduh dapat meneduhi pejalan kaki, adanya tempat sampah yang dapat menampung semua sampah, ada bangku istirahat, halte, telepon umum, dan kondisi pohon peneduh, tempat sampah, bangku, halte, dan telepon umum berkondisi baik menurut responden terpenuhi.
	Nyaman	Lebar terbangun dan efektif trotoar sebesar 2 meter, trotoar menerus; trotoar lebarnya ideal menurut responden	Memiliki lebar efektif sebesar 2 meter, lebar keseluruhan sebesar 2,6 meter; lebar jembatan ideal menurut responden.	Pohon peneduh dapat meneduhi pejalan kaki; Tempat sampah dapat menampung sampah-sampah yang ada; Tersedia bangku istirahat, halte, dan telepon umum; pohon peneduh, tempat sampah, bangku, halte, dan telepon umum kondisinya baik menurut responden.
Keselamatan	Tidak Selamat	Lebar terbangun dan efektif trotoar kurang dari 2 meter, tidak menerus, kondisi permukaan rusak; trotoar kurang lebar dan kondisi permukaannya rusak menurut responden.	Kondisi cat penyeberangan zebra sudah tidak utuh dan sulit untuk dilihat; kondisi cat tidak terlihat/buram menurut responden.	Tidak tersedia lampu penerangan/lampu penerangan banyak yang sudah redup atau tidak menyala, lampu penerangan tidak dapat menerangi pada malam hari, pagar pembatas kondisinya buruk; lampu penerangan dan pagar pembatas kondisinya buruk menurut responden.
	Kurang Selamat	Tidak seluruh dari syarat lebar terbangun dan efektif trotoar kurang dari 2 meter, trotoar menerus,	-	Tidak seluruh dari syarat lampu penerangan yang dapat menerangi di malam hari, dan kondisi pagar pembatas yang baik, dan lampu penerangan dan pagar pembatas yang berkondisi baik

Indikator	Fasilitas Pejalan Kaki yang Dinilai		
	Trottoar	Penyeberangan	Street Furniture
Selamat	kondisi permukaan trotoar tidak rusak/baik terpenuhi, dan lebar trotoar ideal dan kondisi permukaan baik menurut responden terpenuhi.		menurut responden terpenuhi.
	Lebar terbangun dan efektif trotoar sebesar 2 meter, menerus, dan kondisi permukaan tidak rusak/baik; lebar trotoar ideal dan kondisi permukaan baik menurut responden.	Kondisi cat penyeberangan zebra masih utuh dan dapat terlihat, kondisi cat dapat terlihat (terang) menurut responden.	Lampu-lampu penerangan dapat menerangi pejalan kaki ketika malam hari; Pagar pembatas kondisinya baik; Lampu penerangan dan pagar pembatas berkondisi baik menurut responden.
Keamanan	Tidak Aman	-	Lebar efektif jembatan penyeberangan kurang dari 2 meter, dan lebar keseluruhan kurang dari 2,6 meter; lebar jembatan kurang lebar atau sedang menurut responden.
	Kurang Aman	-	-
	Aman	-	Lebar efektif jembatan penyeberangan 2 meter, dan lebar keseluruhan 2,6 meter; lebar jembatan ideal menurut responden.
			Tidak tersedia lampu penerangan/lampu penerangan banyak yang sudah redup atau tidak menyala, lampu penerangan tidak dapat menerangi pada malam hari; Lampu penerangan kondisinya buruk menurut responden.
			Lampu-lampu penerangan dapat menerangi pejalan kaki ketika malam hari; Lampu penerangan kondisinya baik menurut responden.

Sumber: Perencanaan Trottoar (1990), Tata Cara Perencanaan Jalur Pejalan Kaki di Perkotaan (1995), Pedoman Penyediaan dan Pemanfaatan Sarana dan Prasarana Ruang Pejalan Kaki di Kawasan Perkotaan

Analisa Kenyamanan Fasilitas Pejalan Kaki

Penentuan tingkat kenyamanan fasilitas pejalan kaki di Kota Pontianak dilakukan dengan menggabungkan hasil pengamatan langsung dan persepsi masyarakat, kemudian dilakukan pengelompokan dan pembobotan. Untuk kondisi **tidak nyaman** diberi nilai 1, **kurang nyaman** bernilai 3, dan **nyaman** bernilai 5. Poin tingkat kenyamanan trotoar, penyeberangan, dan *street furniture* digabungkan kemudian dilihat nilai totalnya. Nilai total inilah yang kemudian akan menentukan tingkat kenyamanan fasilitas pejalan kaki keseluruhan.

Poin total fasilitas kenyamanan fasilitas pejalan kaki tidak sama di tiap ruas jalannya, karena ada ruas jalan yang tidak tersedia trotoar dan penyeberangan. Pada ruas jalan Tanjungpura, poin total 1-5 akan dikategorikan **Tidak Nyaman**, 6-10 **Kurang Nyaman**, dan 11-15 dikategorikan **Nyaman**. Pada ruas Jalan HRA Rahman, Imam Bonjol, dan Prof M. Yamin yang tidak tersedia penyeberangan di dalamnya pembagian kategori sedikit berbeda, poin total 1-3 akan dikategorikan **Tidak Nyaman**, 4-7 **Kurang Nyaman**, dan 8-10 dikategorikan **Nyaman**. Pada ruas Jalan Gajahmada dan Adi Sucipto yang tidak tersedia trotoar dan penyeberangan di dalamnya kategorinya adalah: poin total 1 akan dikategorikan **Tidak Nyaman**, 3 **Kurang Nyaman**, dan 5 dikategorikan **Nyaman**. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada **Tabel 2** di bawah ini :

Tabel 2 Bobot Penilaian Kenyamanan Fasilitas Pejalan Kaki di Ruas Jalan Studi

Fasilitas Pejalan Kaki	Ruas Jalan						
	HRA Rahman	Gajahmada	Imam Bonjol	Gusti Situt Machmud	Adi Sucipto	Prof M Yamin	Tanjungpura
Trotoar	3	-	1	1	-	5	3
Penyeberangan	-	-	-	-	-	-	1
<i>Street Furniture</i>	3	1	3	1	3	3	1
Total	6	1	4	2	3	8	5

Sumber: Hasil Analisis, 2012

Analisa Keselamatan Fasilitas Pejalan Kaki

Penentuan tingkat keselamatan fasilitas pejalan kaki di Kota Pontianak dilakukan dengan menggabungkan hasil pengamatan langsung dan persepsi masyarakat, kemudian dilakukan pengelompokan dan pembobotan. Untuk kondisi **tidak selamat** diberi nilai 1, **kurang selamat** bernilai 3, dan **selamat** bernilai 5. Poin tingkat keselamatan trotoar, penyeberangan, dan *street furniture* digabungkan kemudian dilihat nilai totalnya. Nilai total inilah yang kemudian akan menentukan tingkat keselamatan fasilitas pejalan kaki keseluruhan.

Poin total fasilitas keselamatan fasilitas pejalan kaki tidak sama di tiap ruas jalannya, karena ada ruas jalan yang tidak tersedia trotoar dan penyeberangan. Pada ruas jalan Tanjungpura dan Imam Bonjol, poin total 1-5 akan dikategorikan **Tidak Selamat**, 6-10 **Kurang Selamat**, dan 11-15 dikategorikan **Selamat**. Pada ruas Jalan HRA Rahman, Gajahmada, Gusti Situt Mahmud, dan Prof M. Yamin yang tidak tersedia salah satu antara trotoar ataupun penyeberangan di dalamnya pembagian kategori sedikit berbeda, poin total 1-3 akan dikategorikan **Tidak Selamat**, 4-7 **Kurang Selamat**, dan 8-10 dikategorikan **Selamat**. Pada ruas Adi Sucipto yang tidak tersedia trotoar dan penyeberangan di dalamnya kategorinya adalah: poin total 1 akan dikategorikan **Tidak Selamat**, 3 **Kurang Selamat**, dan 5 dikategorikan **Selamat**. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada **Tabel 3** di bawah ini :

Tabel 3 Bobot Penilaian Keselamatan Fasilitas Pejalan Kaki di Ruas Jalan Studi

Fasilitas Pejalan Kaki	Ruas Jalan						
	HRA Rahman	Gajahmada	Imam Bonjol	Gusti Situt Machmud	Adi Sucipto	Prof M Yamin	Tanjungpura
Trotoar	5	-	1	1	-	5	5
Penyeberangan	-	1	5	-	-	-	1
<i>Street Furniture</i>	1	5	1	5	1	5	5
Total	6	6	7	6	1	10	11

Sumber: Hasil Analisis, 2012

Analisa Keamanan Fasilitas Pejalan Kaki

Penentuan tingkat keamanan fasilitas pejalan kaki di Kota Pontianak dilakukan dengan menggabungkan hasil pengamatan langsung dan persepsi masyarakat, kemudian dilakukan pengelompokan dan pembobotan. Untuk kondisi **tidak aman** diberi nilai 1 dan **aman** bernilai 5. Poin tingkat keamanan trotoar, penyeberangan, dan *street furniture* digabungkan kemudian dilihat nilai totalnya. Nilai total inilah yang kemudian akan menentukan tingkat keamanan fasilitas pejalan kaki keseluruhan.

Poin total fasilitas keamanan fasilitas pejalan kaki tidak sama di tiap ruas jalannya, karena ada ruas jalan yang tidak tersedia trotoar dan penyeberangan. Pada ruas jalan Tanjungpura, poin total 1-3 akan dikategorikan **Tidak Aman**, 4-7 **Kurang Aman**, dan 8-10 dikategorikan **Aman**. Pada ruas Jalan HRA Rahman, Gajahmada, Imam Bonjol, Gusti Situt Mahmud, Adi Sucipto, dan Prof M. Yamin yang tidak tersedia penyeberangan di dalamnya pembagian kategori sedikit berbeda, poin total 1 akan dikategorikan **Tidak Aman**, 3 **Kurang Aman**, dan 5 dikategorikan **Aman**. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada **Tabel 4** di bawah ini :

Tabel 4 Bobot Penilaian Keamanan Fasilitas Pejalan Kaki di Ruas Jalan Studi

Fasilitas Pejalan Kaki	Ruas Jalan						
	HRA Rahman	Gajahmada	Imam Bonjol	Gusti Situt Machmud	Adi Sucipto	Prof M Yamin	Tanjungpura
Penyeberangan	-	-	-	-	-	-	3
<i>Street Furniture</i>	1	5	1	5	1	5	5
Total	1	5	1	5	1	5	8

Sumber: Hasil Analisis, 2012

4. KESIMPULAN

Berdasarkan pengamatan dan persepsi preferensi masyarakat, maka dapat disimpulkan bahwa daerah Pasar Kemuning (Jalan Prof. M. Yamin) adalah satu-satunya daerah studi yang fasilitas pejalan kakinya memenuhi seluruh aspek aspek kenyamanan, keselamatan, maupun aspek keamanan (tipologi *sidewalk*). Ruas jalan lain yang tidak hanya memenuhi salah satu aspek saja adalah ruas Jalan Tanjungpura, yang mana pada ruas jalan ini fasilitas pejalan kakinya memenuhi aspek keselamatan dan keamanan (tipologi *arcade*).

Ruas jalan yang termasuk kategori tidak nyaman adalah ruas Jalan Gajahmada dan daerah Pasar Siantan (Gusti Situt Machmud). Ruas jalan yang termasuk kategori kurang nyaman adalah daerah Pasar Dahlia (Jalan HRA Rahman), Jalan Imam Bonjol, Jalan Adi Sucipto, dan Jalan Tanjungpura. Fasilitas pejalan kaki yang nyaman untuk digunakan secara keseluruhan hanya pada daerah Pasar Kemuning (Jalan Prof M Yamin).

Fasilitas pejalan kaki yang memiliki potensi terjadinya kecelakaan terdapat pada ruas Jalan Adi Sucipto. Fasilitas pejalan kaki yang kurang selamat terdapat di daerah Pasar Dahlia (Jalan HRA Rahman), Jalan Imam Bonjol, Jalan Gajahmada, daerah Pasar Siantan (Jalan Gusti Situt Machmud). Fasilitas pejalan kaki yang selamat dari resiko kecelakaan lalu lintas adalah yang berada pada daerah Pasar Kemuning (Jalan Prof M Yamin) dan Jalan Tanjungpura.

Pada aspek keamanan, fasilitas pejalan kaki yang dinilai hanya berupa penyeberangan dan *street furniture*. Fasilitas pejalan kaki yang tidak aman adalah yang terdapat pada daerah Pasar Dahlia (Jalan HRA Rahman), Jalan Imam Bonjol, dan Jalan Adi Sucipto. Fasilitas pejalan kaki yang termasuk dalam kategori aman dari tindakan kriminal adalah fasilitas pejalan kaki pada ruas Jalan Gajahmada, daerah Pasar Siantan (Jalan Gusti Situt Machmud), daerah Pasar Kemuning (Jalan Prof M Yamin), dan ruas Jalan Tanjungpura.

DAFTAR PUSTAKA

- Creswell, John W. 2003. *Qualitative, Quantitative, and Mixed Methods Approaches*. SAGE.
- Mohle, Henry R. Murthy, A.S. Narasimha. 2001. *Transportation Engineering Basics 2nd Edition*. ASCE
- Riduwan. 2004. *Metode & Teknik Menyusun Tesis*. Bandung: Alfabeta
- Shirvani, Hamid. 1981. *Urban Design Review: A Guide for Planners*. Chicago: The Planners Press.
- Soleh, A. Zanbar. 2005. *Ilmu Statistika*. Bandung: Rekayasa Sains.
- Sugiyono. 2008. *Metode Penelitian Pendidikan (Pendekatan Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D)*. Bandung: CV. Alfabeta
- Wahana Komputer. 2004. *SPSS 17 Untuk Pengolahan Data Statistik*. Semarang: C.V. Andi Offset.
- Whyte, William H. 1988. *City: Rediscovering The Center*. New York: Doubleday