

ANALISIS FUNGSI DAN KENYAMANAN JALUR PEDESTRIAN (STUDI KASUS: JALAN RAJA JUNJUNGAN LUBIS) PADANGSIDIMPUAN

Zulfandi Ahmad Lubis¹, Ahmad Rafii², Afniria Pakpahan³

¹Mahasiswa Program Studi Teknik Sipil, Fakultas Teknik, Universitas Graha Nusantara Padangsidimpuan

^{2,3}Dosen Program Studi Teknik Sipil, Fakultas Teknik, Universitas Graha Nusantara Padangsidimpuan

Email: zulfandiahmad@gmail.com

Abstrak

Jalan Raja Junjungan Lubis merupakan sebuah jalan di kota Padangsidimpuan yang ramai dilalui oleh warga kota Padangsidimpuan, baik menggunakan kendaraan bermotor pribadi dan angkutan umum dan berupa akses menuju pusat pasar, komplek sekolah dan perkantoran. Pengumpulan data melalui pengamatan langsung di lokasi penelitian jalan Raja Junjungan Lubis kota Padangsidimpuan. Hasil analisis mengenai prioritas utama fungsi jalur pedestrian di jalan Raja Junjungan Lubis kota Padangsidimpuan tidak berfungsi sebagaimana fungsinya karena tidak sesuai dengan fungsi utama dari jalur pedestrian itu khususnya pejalan kaki disebabkan sebagian besar jalur pedestrian itu masih digunakan sebagai aktivitas pedagang kaki lima, lahan parkir dan kurangnya fasilitas pendukung pedestrian sehingga pedestrian di jalan Raja Junjungan Lubis masih belum layak sebagai mana fungsinya. Dari jumlah 109 responden yang telah diteliti dapat ditarik kesimpulan berdasarkan kenyamanan rata-rata bahwa persepsi pengguna jalur pedestrian terutama pejalan kaki pada umumnya merasa nyaman (N) dalam pemanfaatan jalur pedestrian di jalan Raja Junjungan Lubis kota Padangsidimpuan yang di tinjau dari aspek keamanan tingkat kejahatan yaitu 73,76%. Para pejalan kaki merasa cukup nyaman (CN) dalam pemanfaatan jalur pedestrian di jalan Raja Junjungan Lubis kota Padangsidimpuan di tinjau dari aspek bentuk dan kualitas 60,18%, keamanan fisik pedestrian 53,57%, kebersihan jalur pedestrian 57,79%, keindahan bahan dan bentuk jalur pedestrian 54,67%. Aspek penyebab tidak nyaman (TN) menurut persepsi pengguna jalur yaitu kondisi jalur pedestrian adalah pemanfaatan ruang pejalan kaki menjadi aktifitas pedagang kaki lima 44%, iklim mikro (terik matahari) 49,17%, curah hujan 51%, kebisingan kendaraan 47,15%, aroma 50,64% dan kelengkapan fasilitas pendukung 40,18%.

Kata kunci: Aktivitas Pejalan Kaki, Jalur Pedestrian, kenyamanan.

1. PENDAHULUAN

Jalan Raja Junjungan Lubis merupakan sebuah jalan di kota Padangsidimpuan yang dimana keberadaan jalan tersebut ramai dilalui oleh warga kotanya, baik menggunakan kendaraan bermotor pribadi dan angkutan umum, karena jalan tersebut merupakan salah satu akses menuju pusat pasar, Rumah Sakit Umum Daerah Padangsidimpuan, masjid raya Al-abror, komplek sekolah dan perkantoran.

Jalur pedestrian yang telah dibangun disepanjang jalan Raja Junjungan Lubis saat ini masih kurang berfungsi sebagaimana fungsinya, karena sebagian besar telah beralih fungsi sebagai lahan parkir kendaraan dan adanya aktifitas pedagang kaki lima yang mengganggu kenyamanan bagi pejalan kaki, sehingga mengurangi minat warga sekitar untuk berjalan kaki dan memilih menggunakan kendaraan bermotor sehingga menyebabkan polusi udara,

padahal semestinya fungsi dari pedestrian dibangun untuk mengurangi polusi dan juga dapat meningkatkan kualitas lingkungan perkotaan.

Fungsi dan tingkat kenyamanan dari jalur pedestrian ini sangat penting bagi pejalan kaki serta jalur pedestrian ini merupakan salah satu elemen yang berpengaruh di dalam perencanaan tata ruang kota.

Penelitian ini dilakukan untuk menganalisis fungsi dan kenyamanan jalur pedestrian di jalan Raja junjungan Lubis dilihat dari persepsi pengguna.

2. TINJAUAN PUSTAKA

1. Pejalan kaki

Pejalan kaki adalah istilah dalam transportasi yang digunakan untuk menjelaskan orang yang berjalan di lintasan pejalan kaki baik dipinggir jalan, trotoar, lintasan khusus bagi pejalan kaki ataupun menyeberang jalan. Pejalan

kaki merupakan aktivitas yang sangat baik dari sistem angkutan dan harus mendapatkan tempat yang selayaknya. Pejalan kaki pada dasarnya lemah, mereka terdiri dari anak-anak, orang tua serta masyarakat yang berpenghasilan rata-rata kecil. Pejalan kaki mempunyai hak untuk mendapatkan kenyamanan menggunakan jalan. Oleh sebab itu pemerintah membangun prasarana jalan buat kendaraan bermotor serta juga untuk pejalan kaki.

2. Pedestrian

Pedestrian adalah orang yang melakukan aktifitas berjalan kaki dan merupakan salah satu unsur pengguna jalan (Keputusan Direktur Jendral Perhubungan Darat: SK.43/AJ 007/DRJD/97).

3. Jalur Pedestrian

Jalur pedestrian dalam bahasa Inggris yaitu pedestrian way berasal dari kata pedsos bahasa Yunani yang berarti kaki dan way dalam bahasa Inggris berarti jalan. Sehingga jalur pedestrian dapat diartikan sebagai jalur pejalan kaki. Jalur pedestrian juga diartikan sebagai pergerakan, sirkulasi, perpindahan orang atau manusia dari satu tempat titik asal (origin) ke tempat lain sebagai tujuan (destination) dengan berjalan kaki (Rubenstein, 1995).

Standart Jalur Pedestrian

1. Lebar jalur pedestrian, ukuran lebar jalur pedestrian berdasarkan jumlah pejalan kaki.

Tabel1. Lebar Jalur Pedestrian Berdasarkan Jumlah Pejalan Kaki

N o	Jumlah Pejalan Kaki	Lebar Jalur Pedestrian (meter)
1	6 orang	5,00
2	3 orang	2,30
3	2 orang	1,50
4	1 orang	0,90

(Sumber : Keputusan Menteri Perhubungan No. KM. 65 tahun 1993)

2. Tinggi ideal jalur pedestrian 10 cm dan 30 cm. Pertimbangan tinggi 10 cm dari permukaan jalan agar kaum disabilitas punya kemudahan dalam menggunakan jalur pedestrian. 30 cm dari permukaan jalan agar kendaraan bermotor tidak bisa lewat jalur pedestrian.

3. Fasilitas (*street furniture*) di atas jalur pedestrian mengacu dari tata cara perencanaan fasilitas pejalan kaki di kawasan perkotaan No. 011/T/Bt/1995 yang dikeluarkan oleh Dirjen Bina Marga maka fasilitas (*street furniture*) pejalan kaki terdiri atas tiang lampu penerang, tiang lampu lalu lintas, rambu lalu lintas, kotak surat, keranjang sampah, tanaman peneduh dan pot bunga.

Persyaratan Jalur Pedestrian

Agar pengguna jalur pedestrian lebih leluasa, aman serta nyaman dalam mengerjakan aktifitas didalamnya, jalur pedestrian haruslah memenuhi syarat-syarat dalam perancangannya. Menurut Iswanto (2003), syarat-syarat rancanganyang harus dimiliki jalur pedestrian agar terciptanya jalur pejalan kaki yang baik adalah sebagai berikut:

1. Kondisi permukaan bidang pedestrian, harus kuat, stabil, datar dan tidak licin. Material yang biasa digunakan *paving block*, batako atau beton.
2. Ukuran tanjakan *ramp*, kemiringan suatu *ramp* yang ada dijalur pedestrian 6 derajat. Lebar minimal 95 cm tanpa tepi pengaman, dengan tepi pengaman 120 cm.
3. Sistem penerangan dan perlindungan terhadap sinar matahari, penerangan di malam hari menggunakan lampu minimal 75 watt, perlindungan dari sinar matahari menggunakan pohon-pohon berdaun lebat.
4. Sistem pemeliharaan, pembersihan elemen-elemen didalamnya, pengangkutan sampah, penyiraman tanaman, pemupukan tanaman dan pemangkasan tanaman.
5. Kondisi struktur drainase, struktur drainase haruslah memperhatikan arah kemiringan agar jika hujan turun air tidak menggenang.
6. Kondisi tepi jalan, tepi jalan diisyaratkan tidak boleh melebihi ukuran tinggi maksimal 1 langkah kaki yaitu sekitar 15 cm sampai dengan 16,5 cm.
7. Kondisi daerah persimpangan, daerah persimpangan harus memiliki *signage* untuk peringatan kepada pengendara dan pengguna jalur pedestrian.

Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Kenyamanan Jalur Pedestrian

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 berkonsep dengan memperhatikan kenyamanan, sehingga para pejalan kaki bisa melakukan kerja-kerja lebih produktif. Hakim dan Utomo (2003) mengemukakan bahwa faktor-faktor yang mempengaruhi kenyamanan jalur pedestrian antara lain:

a. Iklim Mikro

Salah satu kendala iklim mikro yang muncul adalah curah hujan, faktor ini tidak jarang menimbulkan gangguan terhadap aktifitas para pejalan kaki, terutama musim penghujan. Oleh karena itu perlu disediakan tempat berteduh apabila terjadi hujan, seperti *shelter* dan *gazebo*. Perlindungan terhadap radiasi sinar matahari. Radiasi ini mampu mengurangi rasa nyaman terutama pada daerah tropis.

b. Sirkulasi

Kenyamanan suatu ruang bisa berkurang akibat sirkulasi yang tidak tertata dengan benar, misalnya kurang adanya kejelasan sirkulasi, tidak jelasnya pembagian ruang dan fungsi ruang, antara sirkulasi pejalan kaki dan sirkulasi kendaraan bermotor (Hakim dan Utomo, 2003). Untuk itu diperlukan penataan ruang yang fungsional demi terciptanya kelancaran masing-masing aktifitas sirkulasi, baik itu sirkulasi *traditionalspace* (untuk sirkulasi kendaraan bermotor dan pejalan kaki) maupun sirkulasi *activity area* (misalnya, untuk PKL, parkir dan sebagainya).

c. Kebisingan

Tingginya tingkat kebisingan suara kendaraan bermotor yang lalu lalang, juga menjadi masalah vital yang dapat mengganggu kenyamanan bagi lingkungan sekitar dan pengguna jalan, terutama pejalan

kaki. Oleh sebab itu untuk menimalisir tingkat kebisingan yang terjadi, dapat dipakai tanaman dengan pola dan ketebalan yang rapat serta tersusun teratur.

d. Aroma

Aroma yang tidak sedap bisa terjadi karena beberapa sebab, seperti bau yang keluar dari asap knalpot kendaraan, atau bak sampah yang kurang terurus yang tersedia di sepanjang pinggir jalur pedestrian. Untuk mengurangi gangguan aroma yang kurang sedap tersebut, maka jalur pedestrian bisa diberikan sekat penutup tertentu sebagai pandangan visual serta dihalangi oleh tanaman, pepohonan yang cukup tinggi, maupun dengan peninggian muka tanah.

e. Bentuk

Bentuk elemen *landscape furniture* harus disesuaikan dengan ukuran standar manusia agar skala yang dibentuk mempunyai rasa nyaman (Hakim dan Utomo, 2003). Sebagai contoh, misalnya jalur pedestrian dan jalur kendaraan memiliki ketinggian permukaan lantai yang sama. Bentuk yang semacam itu akan mengakibatkan, jalur pedestrian menjadi dimanfaatkan untuk lahan parkir-parkir liar.

f. Keamanan

Hakim dan Utomo (2003) mengemukakan bahwa keamanan merupakan masalah yang mendasar, karena masalah ini dapat menghambat aktifitas yang dilakukan. Pengertian dari keamanan dalam penelitian ini, tentang kejelasan fungsi sirkulasi, sehingga pejalan kaki terjamin keamanan atau keselamatannya dari bahaya tertabrak kendaraan bermotor. Untuk keamanan pejalan kaki maka jalur pedestrian harus dibuat terpisah dari jalur lalu lintas kendaraan, oleh struktur fisik berupa pembatas jalan (*kereb*).

g. Kebersihan

Daerah yang terjaga kebersihannya akan menambah daya tarik khusus, selain dengan terciptanya rasa nyaman serta menyenangkan orang-orang yang melalui jalur pedestrian. Untuk memenuhi kebersihan suatu lingkungan perlu disediakan bak sampah

sebagai elemen lansekap dan sistem saluran air selokan yang terkonsep baik. Selain itu pada daerah tertentu yang menuntut terciptanya kebersihan tinggi, pemilihan jenis tanaman hias dan semak, agar memperhatikan kekuatan daya rontok daun, buah dan bunganya.

h. Keindahan

Keindahan suatu jalur jalan raya (termasuk jalur pedestrian), harus selalu terhindar dari ketidakberaturan bentuk, warna, atau pula aktifitas manusia yang ada didalamnya. Untuk memperoleh kenyamanan yang optimal maka keindahan harus dirancang dengan memperhatikan dari berbagai segi, baik itu segi bentuk, warna, komposisi susunan tanaman dan elemen pekerasan, serta diperhatikan juga faktor-faktor pendukung kegiatan manusia.

i. Aksesibilitas

Aksesibilitas yaitu kemudahan yang dicapai oleh pejalan kaki terhadap suatu objek, pelayanan ataupun lingkungan. Adapun ketentuan-ketentuan yang harus terpenuhi dalam suatu jalur pedestrian (Pedestrian Facilities Guidebook, 1977) meliputi menyangkut hambatan, lebar, kawasan laluan dan istirahat, kemiringan (*grades*), *ramp*, permukaan dan tekstur.

j. Fasilitas

Menurut Diyarni (2015), fasilitas jalur pedestrian dapat menjadi salah cara untuk memberikan kenyamanan jalur pejalan kaki. Fasilitas jalur pedestrian berupa lampu, rambu lalu lintas, tepat sampah, tanaman peneduh dan lain-lain. Adanya jalur pedestrian yang nyaman akan menimbulkan keinginan masyarakat untuk berjalan kaki. Semakin tinggi tingkat kenyamanan jalur pedestrian, semakin banyak pula masyarakat yang memilih untuk berjalan kaki sebagai sarana mengakses aktifitasnya.

1. Metode Penelitian

Metode Penelitian saya ini adalah deskriptif yang menggunakan analisis data skala likret.

Skala Likert

Skala likert merupakan metode pengukuran yang digunakan untuk mengukur sikap, pendapat dan persepsi seseorang atau kelompok orang tentang fenomena sosial (Sugiono 2012). Skala likert yang biasa digunakan kuisioner dan paling sering digunakan untuk riset yang berupa survei, termasuk dalam penelitian survei deskriptif.

Pengagas dan pencipta skala likert adalah rensis likert asal AmerikaSerikat yang menerbitkan suatu laporan yang menjelaskan penggunaannya. Skalalikert digunakan untuk mengukur sikap, pendapat dan persepsi seseorang atausekelompok orang tentang fenomena sosial. Dengan skala likert, variabel yang akan diukur dijabarkan menjadi indikator variabel. Dalam penggunaan skala Likert, terdapat dua bentuk pernyataan, yaitu bentuk pernyataan positif untuk mengukur skala positif dan bentuk pernyataan negatif untuk mengukur skala negatif.

Pernyataan positif diberi skor 5, 4, 3, 2 dan 1 sedangkan bentukpernyataan negatif diberi skor 1, 2, 3, 4, 5 atau -2, -1, 0. 1 dan 2.Mencaripersentase skor yang diperoleh dengan menggunakan rumus SkalaLikert (Sugiono,2012; 93):

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

Keterangan:

n=jumlah skor responden

N=jumlah skor maksimal

Penyelesaian dari perhitungan kuisioner untuk menentukan kriteria kenyamanan pejalan kaki adalah sebagai berikut:

1. Penentuan skor jawaban
2. Penentuan skor ideal
3. Penentuan persentase interval
4. Persentase jawaban

Lokasi dan Waktu Penelitian

Penelitian dilaksanakan disepanjang jalur pedestrian jalan Raja Junjungan Lubis ± 950 meter yang dimulai dari persimpangan Kantor Bupati Tapanuli Selatan lama sampai

persimpangan Rumah Sakit Umum Daerah kota Padangsidempuan.

Lokasi penelitian dibagi menjadi 2 segmen, segmen pertama yaitu jalur pedestrian sebelah kiri dan segmen kedua adalah jalur pedestrian sebelah kanan.

Waktu penelitian dilakukan pada tanggal 06 sampai 19 Juni 2022 pada pukul 07.00-18.00 WIB, dimana banyak terjadi pergeseran di dalam pemanfaatan jalur pedestrian. Observasi dilakukan pada hari senin sampai dengan minggu.

Penentuan sampel yang tidak diketahui secara pasti berapa orang pengguna yang melewati jalur pedestrian. Oleh sebab itu, penelitian ini melakukan perhitungan sampel menggunakan *software* digital yaitu *sample size calculator by Raosoft, Inc* dengan *margin error* yang ditoleransi 10%, *confident level* 90% dengan asumsi jumlah populasi tidak diketahui sebesar 1000. Hasil menunjukkan bahwa sampel yang harus dipakai 109 responden.

4. ANALISA DAN HASIL PENELITIAN

Gambaran Umum

Jalan Raja Junjungan Lubis kota Padangsidempuan merupakan salah satu jalan yang dimana keberadaan jalan tersebut ramai dilalui oleh warga karena jalan tersebut merupakan salah satu akses menuju pusat pasar, rumahsakit, masjid raya, kompleks sekolah dan perkantoran.

Jalan Raja Junjungan Lubis dapat dituju dari berbagai arah, selain lokasi jalan ini berada di pusat kota, jalan ini merupakan jalan protokol yang sering menimbulkan macet pada jam tertentu terutama pagi dan sore hari dikarenakan adanya aktivitas pedagang kaki lima dan lahan parkir pada jalur pedestrian sehingga mengalihkan fungsi dari pedestrian tersebut.

Kondisi Jalur Pedestrian jalan Raja Junjungan Lubis

Berdasarkan dokumentasi, survei langsung dan pengukuran di lokasi penelitian mengenai kondisi jalur pedestrian pada saat ini. Diketahui lebar jalur pedestrian pada jalan Raja Junjungan

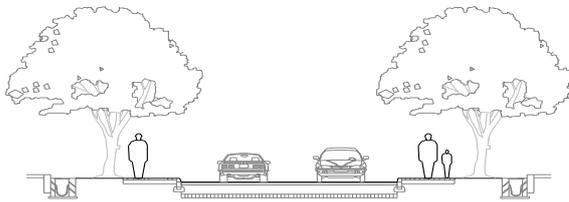
Lubis yaitu 1,20 meter. Lebar jalur pedestrian sesuai atau layak dengan standar ukuran jalur pedestrian tidak lebih untuk dilewati atau dilalui satu orang menurut Keputusan Menteri Perhubungan No. KM. 65 tahun 1993.

Tinggi jalur pedestrian di jalan Raja Junjungan Lubis kota Padangsidempuan di segmen A yaitu 10 cm. Tinggi ideal jalur pedestrian maksimal 30 cm dan minimal 10 cm dari permukaan jalan agar kendaraan bermotor tidak bisa melintas di jalur pedestrian, artinya jalur pedestrian jalan Raja Junjungan Lubis di segmen A sudah memenuhi tinggi ideal jalur pedestrian, sedangkan tinggi jalur pedestrian pada segmen B tidak merata, diawal titik tinggi pedestrian 16 cm dan diujung titik pedestrian tinggi 9 cm, artinya jalur pedestrian jalan Raja Junjungan Lubis di segmen B hanya sebagian yang memenuhi tinggi ideal jalur pedestrian.

Kondisi jalur pada pedestrian di segmen A masih banyak masyarakat yang menggunakannya sebagai area parkir, tempat meletakkan dagangan yang berdagang di atas jalur pedestrian sehingga mengganggu kelancaran sirkulasi pejalan kaki yang melintasi jalur pedestrian sehingga mengalihkan fungsi utama dari pedestrian tersebut. Tempat sampah yang ada pada sisi jalan tersebut juga menempati sebagian jalur pedestrian sehingga mengganggu sirkulasi pejalan kaki yang melewati jalur pedestrian tersebut.

Kondisi jalur pedestrian di segmen B masih banyak bangunan yang sangat berdekatan dengan jalur pedestrian menyebabkan sebagian masyarakat meletakkan pot bunga di jalur pedestrian sehingga mengganggu sirkulasi pejalan kaki.

Pedagang yang memakai jalur pedestrian sebagai bagian dari tempat berjualan pada segmen jalan ini sangat mengganggu arus pejalan kaki yang melintas. Masyarakat yang duduk di pedestrian untuk menunggu angkutan umum karena tidak adanya ruang tunggu kendaraan/ halte.



Gambar 1. Dimensi Jalur Pedestrian jalan Raja Junjungan Lubis

Karakteristik Responden

Pengguna di jalur pedestrian jalan Raja Junjungan Lubis ini mempunyai karakteristik yang berbeda-beda, karakteristik tersebut diantaranya adalah jenis kelamin, umur, pendidikan terakhir dan pekerjaan. Karakteristik tersebut disajikan dalam tabel dibawah ini:

Tabel 2. Karakteristik Responden Berdasarkan Jenis Kelamin, Umur, Pendidikan Terakhir dan Pekerjaan

No	Karakteristik Responden	Kategori
1	Jenis Kelamin	Laki – laki: 48 orang Perempuan: 61 orang
2	Umur	<20 tahun: 27 orang 21 – 30 tahun: 64 orang 31 – 40 tahun: 16 orang 41 – 50 tahun: 2 orang
3	Pendidikan Terakhir	Perguruan Tinggi: 39 orang SMA/SLTA: 58 orang SMP/SLTP: 7 orang SD: 5
4	Pekerjaan	Tidak bekerja: 17 orang Pelajar Mahasiswa: 33 orang PNS/TNI/Polisi: 6 orang Pegawai swasta: 6 orang Wiraswasta: 36 orang Lainnya: 11 orang

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: $5 \times 11 \times 109 = 5995$

- b. Menentukan skor minimal yang diperoleh dari hasil perkalian antara skor terendah, jumlah item, jumlah responden. Skor minimal tingkat kenyamanan pejalan kaki adalah: $1 \times 11 \times 109 = 1199$
- c. Menetapkan rentang skor, yakni antara skor maksimal dikurangi skor minimal. Rentang skor yang dimaksud adalah: $5995 - 1199 = 4796$
- d. Menetapkan interval kelas. Interval kelas diperoleh dari rentang skor dibagi jenjang kriteria.

$$\text{Interval Kelas} = \frac{\text{rentang skor}}{\text{jenjang kriteria}} = \frac{4796}{5} = 959,2$$

- e. Menetapkan persentase maksimal yaitu 100%.
- f. Menetapkan persentase minimal. Persentase minimal diperoleh dari skor minimal dibagi skor maksimal dikali 100%

$$\text{Persentase Minimal} = \frac{\text{skor minimal}}{\text{Skor maksimal}} \times 100\% = \frac{1199}{5995} \times 100\% = 20\%$$

Menetapkan rentang persentase yaitu diperoleh dari persentase maksimal dikurangi persentase minimal. Rentang Persentase = Persentase Max – Persentase Min = $100\% - 20\% = 80\%$

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

$$\text{Interval Kelas Persentase} = \frac{\text{Rentang Persentase}}{\text{Kriteria}} \times 100\%$$

$$= \frac{80\%}{5} \times 100\% = 16\%$$

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

Tabel 3. Interval Kelas Persentase

Interval Kelas Persentase (%)	Kriteria
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)

Dari 5 fungsi jalur pedestrian yaitu jalur khusus pejalan kaki, ruang untuk pkl dan parkir, ruang berteduh, ruang keindahan kota, ruang menunggu kendaraan yang menjadi pilihan untuk dipilih para pejalan kaki yang disajikan dalam tabel berikut:

Tabel 4. Fungsi Jalur Pedestrian

No.	Fungsi Jalur Pedestrian	Jumlah Responden
1.	Jalur Khusus Pejalan Kaki	95 Responden
2.	Ruang Untuk Pkl Dan Parkir	41 Responden
3.	Ruang Berteduh	11 Responden
4.	Ruang Keindahan Kota	9 Responden
5.	Ruang Menunggu Kendaraan	33 Responden

Sumber: (Hasil Kuisisioner Penelitian, 2022)

Tabel 5. Skor Hasil Penelitian

Persepsi kondisi jalur pedestrian Jl. Raja Junjungan Lubis	Skore
Pemanfaatan ruang pejalan kaki	242
Terik matahari	268
Iklm mikro	278
Kebisingan	257
Aroma	276
Bentuk	328
Keamanan Kejahatan	402
Keamanan Fisik	292
Kebersihan	315
Keindahan	298
Fasilitas	219

Tabel 6. Persepsi Responden Berdasarkan Kondisi Jalur Pedestrian

No	Kondisi jalur pedestrian di jalan Raja Junjungan Lubis	ST N	T N	CN	N	SN
1	Pemanfaatan ruang pejalan kaki jadi aktifitas PKL, Parkir dan lain-lain	16,5%	47%	35,1%	1,8%	0%
2	Iklm mikro (terik matahari)	4,5%	53,2%	34%	8,2%	0%
3	Iklm mikro (curah hujan)	6,4%	45,8%	33,9%	13,7%	0%
4	Kebisingan kendaraan	13,7%	42,2%	38,5%	5,5%	0%
5	Aroma/bau – bauan	15,6%	29,3%	41,2%	13,7%	0%
6	Bentuk dan kualitas	2,7%	20,1%	50,4%	26,6%	0%
7	Keamanan dari tindakan kejahatan	0%	19,2%	19,2%	34,8%	26,6%
8	Keamanan dari jalur pedestrian itu sendiri (licin, landai berlubang)	11%	31%	36,6%	21,1%	0%
9	Kebersihan jalur pedestrian	8,2%	22%	44%	23,8%	1,8%
10	Keindahan bahan dan bentuk jalur pedestrian	1,8%	33%	55%	10%	0%
11	Kelengkapan Fasilitas pendukung	27,8%	44,6%	25,6%	1,8%	0%

Perhitungan persepsi kondisi jalur pedestrian jalan Raja Junjungan Lubis kota Padangsidempuan menggunakan perhitungan sederhana dengan alat pengolahan angka *Microsoft excel 2013* dengan rumus di bawah ini:

$$\text{Karakteristik(STN,TN,CN,N,SN)} = \frac{\text{jumlah h responden}}{\text{jumlah h seluruh h responden}} \times 100\%$$

Tujuan pertanyaan terbuka adalah untuk menggali persepsi responden terhadap kenyamanan pejalan kaki saat melintas di jalur pedestrian jalan Raja Junjungan Lubis kota Padangsidempuan.

Persepsi kondisi sekarang yang ada di jalur pedestrian jalan Raja Junjungan Lubis kota Padangsidempuan dari hasil penelitian kuesioner penelitian yang telah diperoleh. Untuk kategori kenyamanan berdasarkan tabel 3.

Perhitungan presentase kenyamanan jalur pedestrian jalan Raja Junjungan Lubis kota Padangsidempuan menggunakan perhitungan sederhana dengan alat pengolahan angka *Microsoft excel 2013* dengan rumus di bawah ini:

$$\text{Presentase} = \frac{\text{jumlah h skor yang diperoleh}}{\text{nilai skore maksimal} \times \text{Jumlah h responden}} \times 100\%$$

Tabel 7. Hasil kondisi jalur pedestrian

No	Kondisi Jalur Pedestrian di Jln.Raja Junjungan Lubis	Skor	%	Hasil
1	Pemanfaatan ruang pejalan kaki jadi aktifitas PKL, Parkir dan lain lain	242	44%	Tidak nyaman
2	Iklim mikro (terik matahari)	268	49,17%	Tidak nyaman
3	Iklim mikro (curah hujan)	278	51%	Tidak nyaman
4	Kebisingan	257	47,15%	Tidak

	kendaraan			nyaman
5	Aroma/bau-bauan	276	50,64%	Tidak nyaman
6	Bentuk dan kualitas	328	60,18%	Cukup nyaman
7	Keamanan dari tindakan kejahatan	402	73,76%	Nyaman
8	Keamanan dari jalur pedestrian itu sendiri (licin, landai berlubang)	292	53,57%	Cukup nyaman
9	Kebersihan jalur pedestrian	315	57,79%	Cukup nyaman
10	Keindahan bahan dan bentuk jalur pedestrian	298	54,67%	Cukup nyaman
11	Kelengkapan Fasilitas pendukung	219	40,18%	Tidak nyaman

Sumber: (Hasil kuesioner penelitian, 2022)

5. PENUTUP

Kesimpulan

Berdasarkan hasil pengolahan data di jalur pedestrian jalan Raja Junjungan Lubis kota Padangsidempuan dapat ditarik kesimpulan:

1. Hasil analisis mengenai prioritas utama fungsi jalur pedestrian di jalan Raja Junjungan Lubis kota Padangsidempuan tidak berfungsi sebagaimana fungsinya karena tidak sesuai dengan fungsi utama dari jalur pedestrian itu khususnya pejalan kaki disebabkan sebagian besar jalur pedestrian itu masih digunakan sebagai aktivitas pedagang kaki lima, lahan parkir dan kurangnya fasilitas pendukung pedestrian sehingga pedestrian di jalan Raja Junjungan Lubis masih belum layak sebagai mana fungsinya.
2. Dari jumlah 109 responden yang telah diteliti dapat ditarik kesimpulan berdasarkan kenyamanan rata-rata bahwa persepsi pengguna jalur pedestrian terutama pejalan kaki pada umumnya merasa

nyaman (N) dalam pemanfaatan jalur pedestrian di jalan Raja Junjungan Lubis kota Padangsidempuan yang di tinjau dari aspek keamanan tingkat kejahatan yaitu 73,76%. Para pejalan kaki merasa cukup nyaman (CN) dalam pemanfaatan jalur pedestrian di jalan Raja Junjungan Lubis kota Padangsidempuan di tinjau dari aspek bentuk dan kualitas 60,18%, keamanan fisik pedestrian 53,57%, kebersihan jalur pedestrian 57,79%, keindahan bahan dan bentuk jalur pedestrian 54,67%. Aspek penyebab tidak nyaman (TN) menurut persepsi pengguna jalur yaitu kondisi jalur pedestrian adalah pemanfaatan ruang pejalan kaki menjadi aktifitas pedagang kaki lima 44%, iklim mikro (terik matahari) 49,17%, curah hujan 51%, kebisingan kendaraan 47,15%, aroma 50,64% dan kelengkapan fasilitas pendukung 40,18%.

Saran

Perlu adanya penertiban dan peraturan mengenai barang dagangan dan parkir pada jalur pedestrian, penambahan peneduh dan furniture jalan yang mendukung lingkungan jalur pedestrian baik berupa pohon/halte untuk memberikan keteduhan bagi pejalan kaki terutama disiang hari, Penambahan fasilitas-fasilitas khusus bagi pejalan kaki berupa zebra cross untuk mempermudah pejalan kaki dalam menyebrang dan pengelolaan lebih lanjut dan pemeliharaan rutin serta penegasan aturan yang jelas mengenai sirkulasi dalam hal pemanfaatan jalur pedestrian.

DAFTAR PUSTAKA

- Anggriani, Niniek, 2009. *“Pedestrian Ways Dalam Perancangan Kota”*. Edisi Pertama. Yayasan Humaniora. Klaten.
- Direktorat Jendral Perhubungan Darat. 1997. Keputusan Dirjen Perhubungan Darat No: SK.43/AJ 007/DRJD/.97. Departemen Perhubungan. Jakarta
- Hakim, Rustam. Hardi Utomo. 2003. *“Komponen Perancangan Arsitektur Lansekap”*. Bumi Aksara. Jakarta
- Iswanto, Danoe, 2006. *“Pengaruh Elemen-elemen Pelengkap Jalur Pedestrian Terhadap Kenyamanan Pejalan Kaki (Studi Kasus: Penggal Jalan Pandanaran, di Mulai dari Jalan Pandusari Hingga Kawasan Tugu Muda)”*. Jurnal Enclosure Vol. 5, No. 1, Maret 2006.
- Keputusan Menteri Perhubungan No. KM 65 Tahun 1993.
- Murtomo dan Aniaty, 1991 dalam Muslihun, M. 2013.
- Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No. 03/PRT/M/2014
- Rubenstein, Harvey M. 1987. *Central City Malls*. New York: John Wiley & Sons.
- Subdin Perencanaan Kota. 1995. *Bagan Wilayah Kota I (BWK I) Kota Semarang*. Semarang.
- Sinulingga, Sukaria, 2011. *“Metode Penelitian”*. Edisi Pertama. Cetakan Petama. Medan: USU Press
- Spreiregen, Paul D. (1965) *The Architecture of Towns and Cities*, McGraw Hill Book – Muslihun (2013). *studi kenyamanan pejalan kaki terhadap pemanfaatan jalur pedestrian di jalan protokol kota semarang (studi kasus jalan pahlawan), Skripsi*. Semarang
- Sugiono, 2012. *“Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, Dan R&D”*. Penerbit Alfabeta. Bandung.