

KAJIAN JALUR PEDESTRIAN KAWASAN PERDAGANGAN DI KOTA PONTIANAK DITINJAU DARI ASPEK TEKNIS DAN KENYAMANAN

Palupi Ikeyanti¹, Marsudi²

¹Mahasiswa Program Studi Magister Teknik Sipil, Universitas Tanjungpura, Pontianak

²Dosen Program Studi Magister Teknik Sipil, Universitas Tanjungpura, Pontianak

Email : archiemjn@gmail.com

Abstrak

Kota Pontianak sebagai salah satu area perkotaan memiliki beberapa kawasan perdagangan yang salah satunya terkonsentrasi di koridor kawasan Tanjungpura dan di dominasi oleh bangunan perdagangan dan jasa. Kawasan Tanjungpura mengalami pertumbuhan tingkat distribusi dan jasa barang maupun pergerakan oleh manusia. Pembangunan yang dilaksanakan belum menyentuh penyediaan sarana dan prasarana infrastruktur bagi pejalan kaki yang merupakan salah satu elemen penting terjadinya aktivitas perdagangan di kawasan Tanjungpura akibat keterbatasan lahan atau kendala lain yang terkait. Penelitian bertujuan untuk melakukan identifikasi kualitas dan kuantitas aspek teknis, elemen kenyamanan yang mempengaruhi aktivitas berjalan kaki di jalur, penerapan dan kendala aspek teknis dan elemen kenyamanan pada jalur pedestrian, serta model aspek teknis dan elemen kenyamanan yang dapat diaplikasikan atau diterapkan pada jalur pedestrian yang sesuai pada kawasan jalan Tanjungpura. Metode penelitian yang digunakan adalah metode deskriptif kualitatif. Sedangkan proses analisis menggunakan metode deskriptif dan kuantitatif melalui kuisioner. Hasil dari analisis aspek teknis diketahui bahwa 72% kriteria aspek teknis dinilai tidak nyaman oleh responden. Sedangkan untuk aspek kenyamanan 72% responden menyatakan sudah cukup memenuhi kebutuhan. Berdasarkan analisis pada aspek teknis didapatkan fakta bahwa variabel yang paling mengganggu bagi responden adalah kondisi kendaraan yang diparkir pada jalur pedestrian dan jalur amenitas. Ketinggian jalur pedestrian yang berbeda beda dan lebar jalur pedestrian yang tidak memadai mengganggu pejalan kaki, kondisi saluran drainase yang tidak terawat dapat membahayakan pejalan kaki baik pada saat beraktivitas, keberadaan PKL yang mengganggu proses berjalan kaki karena posisinya yang menggunakan jalur pedestrian maupun jalur amenitas.

Kata kunci : Pedestrian, Aspek teknis, Aspek kenyamanan

Abstract

Pontianak City as one of the urban areas has several trade zones, one of which is concentrated in the corridor of the Tanjungpura area and is dominated by trade and service buildings. The Tanjungpura region is experiencing a growth in the level of distribution and service of goods and movement by humans. The development carried out has not yet touched the provision of infrastructure facilities and infrastructure for pedestrians which is one of the important elements of trading activities in the Tanjungpura area due to land limitations or other related constraints. The research aims to identify the quality and quantity of technical aspects, comfort elements that affect activities walking on the track, the application and constraints of technical aspects and elements of comfort in the pedestrian path, as well as models of technical aspects and elements of comfort that can be applied or applied to the pedestrian paths that are suitable for the Tanjungpura road area. The research method used is descriptive qualitative method. While the analysis process uses descriptive and quantitative methods through questionnaires. The results of the analysis of technical aspects revealed that 72% of the criteria for technical aspects were considered uncomfortable by respondents. As for the comfort aspect, 72% of respondents said that they had sufficiently met their needs. Based on the analysis on the technical aspects, it is found that the most disturbing variable for respondents is the condition of vehicles parked on the pedestrian lane and the amenity lane. Pedestrian lane height is different and the pedestrian lane width is inadequate to disturb pedestrians, the condition of untreated drainage canals can endangering pedestrians both during activities, the presence of street vendors who interfere with the walking process because of its position using the pedestrian path and the path of amenities.

Keywords : Pedestrian, Technical aspects, Comfort aspects

Pendahuluan

Kawasan perdagangan didefinisikan sebagai sebuah kawasan yang diperuntukkan untuk kegiatan perdagangan dan jasa, termasuk pergudangan,

memberikan nilai tambah pada satu kawasan perkotaan [CITATION Placeholder2 \l 1057], kawasan perdagangan dan jasa termasuk dalam kawasan budi daya dan terdiri atas pasar tradisional,

pusat perbelanjaan dan toko modern.[CITATION MEN09 \ 1057], kawasan yang fungsi utamanya menunjang kegiatan perdagangan, jasa dan perkantoran skala regional dan kota.[CITATION GUB14 \ 1057]. Sementara itu jalur pedestrian didefinisikan sebagai jalur yang disediakan untuk pejalan kaki guna memberikan pelayanan kepada pejalan kaki sehingga dapat meningkatkan kelancaran, keamanan, dan kenyamanan pejalan kaki tersebut [CITATION NIN09 \ 1057].

Metode Penelitian

Penelitian berlokasi di Jalan Tanjungpura, Pontianak, Kalimantan Barat. Obyek penelitian dibatasi dari Jalan I Gusti Ngurah Rai hingga ke Jalan Pangsuma. Penelitian dikonsentrasikan pada jalur pedestrian di sepanjang pertokoan yang ada di Jalan Tanjungpura tersebut. Sementara yang menjadi obyek penelitian adalah pejalan kaki yang menggunakan jalur pedestrian itu sendiri.



Gambar 1. Lokasi Penelitian

Obyek penelitian dibagi menjadi empat segmen. Adapun pembagian segmen tersebut adalah sebagai berikut :

- a.Segmen 1, Segmen satu dimulai dari Jalan I Gusti Ngurah Rai hingga Jalan Batanghari.
- b.Segmen 2, Segmen dua dimulai dari Jalan Batanghari hingga Jalan Indragiri
- c.Segmen 3, Segmen tiga dimulai dari Jalan Indragiri hingga Jalan Mahakam
- d.Segmen 4, Segmen empat dimulai dari Jalan Mahakam hingga Jalan Pangsuma.

Waktu Penelitian

Waktu penelitian untuk observasi dan pengambilan data dilakukan selama tiga hari yaitu hari Sabtu, Minggu, dan Senin. Rentang waktu pertama dimulai pukul 09.00 sampai 10.00 dimana aktivitas dimulai, rentang waktu kedua mulai pukul 12.00 sampai pukul 13.00 yang merupakan waktu pertengahan, dan rentang waktu ke tiga dimulai pukul 15.00 sampai pukul 16.00 dimana aktivitas sebagian besar pertokoan mulai berakhir.

Bahan dan Alat Penelitian

Untuk bahan dan alat yang akan digunakan sebagai alat bantu pada penelitian ini adalah sebagai berikut :

- 1.Kamera,
Kamera digunakan sebagai alat untuk mendokumentasikan obyek penelitian berbentuk foto ataupun video
- 2.Software,
Software yang digunakan adalah software gambar dan software office. Software gambar digunakan untuk

mengolah gambar secara grafis, sementara software office berupa Microsoft EXCEL digunakan untuk mengolah data.

3.Kuisisioner,

Kuisisioner digunakan untuk menentukan persepsi pejalan kaki terhadap obyek penelitian sehingga didapatkan data primer.

Populasi dan Sampel Penelitian

Populasi yang diamati adalah jalur pedestrian pada Jalan Tanjungpura dimulai dari Jalan I Gusti Ngurah Rai hingga ke Jalan Pangsuma dengan sampel pejalan kaki yang memanfaatkan jalur pedestrian tersebut.

Pengambilan sampel secara purposive sampling dimana responden sebagai pengguna jalur pedestrian terdiri dari berbagai kalangan usia dan pekerjaan.

Jumlah responden sebagai narasumber berjumlah 120 orang.

Tahapan Penelitian

Tahapan penelitian lapangan yang dilakukan meliputi :

a.Observasi lapangan melalui pengamatan langsung pada obyek penelitian disertai proses pengambilan dokumentasi

b.Pengambilan data sekunder yang berkaitan dengan materi penelitian yang mencakup teori-teori tentang pejalan kaki, jalur pedestrian, pedoman-pedoman terkait serta peraturan-peraturan di lokasi obyek penelitian berada.

c.Pengambilan data primer melalui pengukuran terhadap obyek penelitian yaitu jalur pedestrian dan pengambilan data persepsi pejalan kaki.

Tahapan pengolahan data yang dilakukan meliputi :

- a.Pembuatan eksisting obyek penelitian secara grafis
- b.Pengolahan data primer yang didapatkan di lapangan
- c.Analisis data primer yang didapatkan dan telah diolah.

Untuk analisis aspek teknis dan kenyamanan kondisi eksisting dilakukan berdasarkan kesimpulan dari kriteria yang telah disyaratkan pada pedoman. Adapun kriteria yang akan digunakan adalah sebagai berikut :

KRITERIA ASPEK TEKNIS

- 1.Komposisi jalur pejalan kaki
- 2.Dimensi : lebar, luasan, kebutuhan pejalan kaki
- 3.Keamanan dari kendaraan, lubang berbahaya, tindak kriminal
- 4.Mempunyai lintasan langsung dengan jarak tempuh terpendek;
- 5.Menerus dan tidak ada rintangan;
- 6.Memiliki fasilitas penunjang, antara lain bangku untuk melepas lelah dan lampu penerangan;
- 7.Melindungi pejalan kaki dari panas, hujan, angin, serta polusi udara dan suara;
- 8.Mengharuskan dapat diakses oleh seluruh pengguna, termasuk pejalan kaki dengan berbagai keterbatasan fisik, antara lain menggunakan perencanaan dan desain universal.

KRITERIA KENYAMANAN

- 1.Perlindungan terhadap iklim dan cuaca
- 2.Ketersediaan rest area
- 3.Kejelasan
- 4.Kontinuitas

5. Ketersediaan
6. Pemisahan sirkulasi
7. Keamanan
8. Kebersihan
9. Keindahan

Untuk kriteria kenyamanan memiliki kesamaan dengan persyaratan pada aspek teknis, yaitu pada kriteria perlindungan terhadap iklim dan cuaca, ketersediaan area istirahat, kejelasan, kontinuitas, dan keamanan.

d. Pengambilan kesimpulan berdasarkan analisis data yang telah dilakukan sebelumnya.

Tahapan Perhitungan Kriteria

1. Menentukan kriteria kenyamanan. Kriteria yang digunakan adalah sebagai berikut :

Tabel 1. Tabel Kriteria Kenyamanan

Kriteria	Nilai
Sangat Nyaman	5
Nyaman	4
Cukup Nyaman	3
Tidak Nyaman	2
Sangat Tidak Nyaman	1

2. Menentukan Skor Maksimal

$$SMaks = nMaks \times nP \times nR$$

Dimana,

nMaks = Nilai Tertinggi (5)

nP = Jumlah Pertanyaan (11)

nR = Jumlah Responden (120)

Nilai tertinggi untuk skoring adalah 5, jumlah pertanyaan yang diajukan kepada responden sebanyak 11 dan jumlah responden sebanyak 120 orang. sehingga nilai dari Skor Maksimal adalah

$$6600 = 5 \times 11 \times 120$$

3. Menentukan Skor Minimal

$$SMin = nMin \times nP \times nR$$

Dimana,

nMin = Nilai Tertinggi (1)

nP = Jumlah Pertanyaan (11)

nR = Jumlah Responden (120)

Nilai terendah untuk skoring adalah 1, jumlah pertanyaan yang diajukan kepada responden sebanyak 11 dan jumlah responden sebanyak 120 orang. sehingga nilai dari Skor Maksimal adalah

$$1320 = 1 \times 11 \times 120$$

4. Menentukan Persentase Minimal

$$PMin = \left(\frac{SMin}{SMaks} \right) \times 100$$

Dimana,

PMin = Persentase Minimal

Smin = Skor Minimal

Smaks = Skor Maksimal

Nilai dari Persentase Minimal adalah

$$20 = \left(\frac{1320}{6600} \right) \times 100$$

5. Menentukan Persentase Maksimal

Persentase adalah 100%

6. Menentukan Rentang Persen

$$RP = PMaks - Pmin$$

Dimana,

RP = Rentang Persentase

PMaks = Persentase Maksimal

PMin = Persentase Minimal

Nilai Rentang Persentase adalah 80%

7. Menentukan Interval Persentase

$$IP = RP / nK$$

Dimana,

IP = Interval Persentase

RP = Rentang Persentase

nK = Jumlah Kriteria

Nilai dari Interval Persentase

$$16 = 80 / 5$$

Dengan demikian Rentang Kriteria yang diperoleh adalah sebagai berikut :

Tabel 2. Tabel Rentang Kriteria

XKRITERIA	Nilai Persentase
Sangat Nyaman	100% > Persen > 84%
Nyaman	84% > Persen > 68%
Cukup Nyaman	68% > Persen > 52%
Tidak Nyaman	52% > Persen > 36%
Sangat Tidak Nyaman	36% > Persen > 20%

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Deskripsi Wilayah Penelitian

Lokasi penelitian adalah di Jalan Tanjungpura dengan obyek penelitian jalur pedestrian pada pertokoan dimulai dari Jalan I Gusti Ngurah Rai hingga ke Jalan Pangsuma. Jalan Tanjungpura merupakan kawasan perdagangan yang dibatasi oleh :

Sisi Utara: Sungai Landak dan Jalan Sultan Muhammad

Sisi Barat: Sungai Kapuas dan Pelabuhan Seng Hie

Sisi Selatan: Jalan Sultan Hamid

Sisi Timur: Kawasan perdagangan dan permukiman



Gambar 2. Pembagian segmen pada lokasi penelitian

Jalur pedestrian pada lokasi penelitian dibagi dalam empat segmen untuk mempermudah proses observasi, adapun batasan batasan pada segmen adalah sebagai berikut :

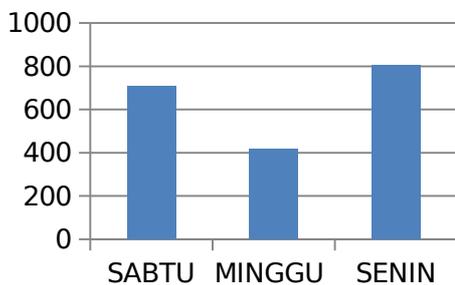
1. Segmen 1 : Segmen satu dimulai dari Jalan I Gusti Ngurah Rai sampai Jalan Batanghari
2. Segmen 2 : Segmen dua dimulai dari Jalan Batanghari sampai ke Jalan Indragiri
3. Segmen 3 : Segmen tiga dimulai dari Jalan Indragiri sampai Jalan Pangsuma
4. Segmen 4 : Segmen tiga dimulai dari Jalan Pangsuma sampai Jalan Barito.



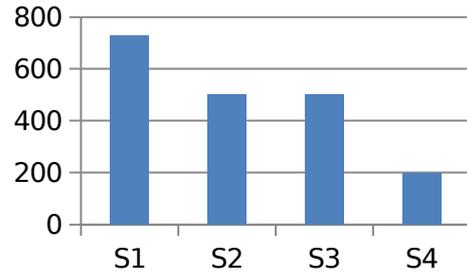
Gambar 3. Pembagian lokasi penelitian dalam empat segmen

HASIL DAN PEMBAHASAN

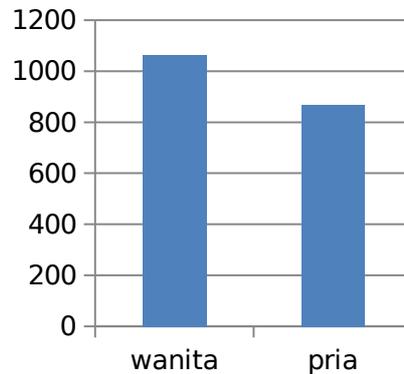
Berdasar pengamatan diketahui jumlah pejalan kaki terbanyak pada lokasi pengamatan dapat dilihat pada gambar grafik dibawah.



Gambar 4. Jumlah pejalan kaki



Gambar 5. Segmen dan jumlah pejalan kaki
Jumlah total pejalan kaki tertinggi ada pada segmen 1 sebanyak 730 orang. Pada segmen 2 dan 3 jumlah total pejalan kaki sebanyak 502 orang dan pada segmen 3 jumlah total pejalan kaki sebanyak 197 orang.



Gambar 6. Jumlah pejalan kaki berdasar gender
Jumlah pejalan kaki terbanyak adalah wanita sebanyak 1063 orang atau 55% dan pria sebanyak 868 orang atau 45% dari keseluruhan jumlah pejalan kaki yang diamati.

Analisis Aspek Teknis

Kuisisioner untuk aspek teknis terdiri dari beberapa pertanyaan terhadap jalur pedestrian di jalan Tanjungpura terkait dengan standar. Dari sebelas (11) pertanyaan terkait aspek teknis dengan lima (5) kriteria terhadap empat puluh (40) responden, di dapatkan hasil sebagai berikut :

Tabel 1. Nilai Kriteria Kuisisioner Aspek Teknis

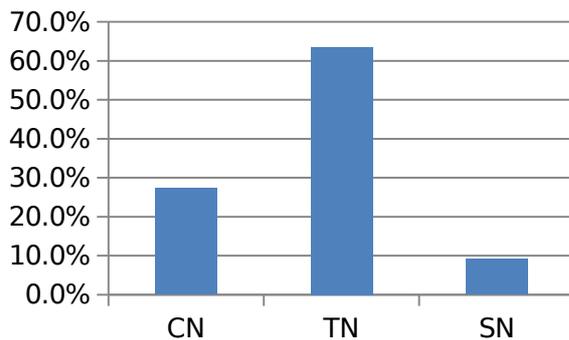
Kriteria	SS	S	C	TS	STS
Q1	0	1	0	3	0
Q2	0	0	0	3	1
Q3	0	1	3	0	0
Q4	0	0	0	4	0
Q5	4	0	0	0	0
Q6	0	0	3	1	0
Q7	0	0	3	1	0
Q8	1	0	0	3	0
Q9	0	0	2	2	0
Q10	0	0	3	1	0
Q11	0	0	1	2	1

Berdasar hasil analisis dan perhitungan, diperoleh nilai persentase sebagai berikut :

Tabel 2. Persentase aspek teknis

QUISIONER	PERS EN	KRITER IA	
ASPEK TEKNIS	Q1	61,0 %	CN
	Q2	42,5 %	TN
	Q3	58,0 %	CN
	Q4	42,0 %	TN
	Q5	91,0 %	SN
	Q6	45,5 %	TN
	Q7	50,5 %	TN
	Q8	47,0 %	TN
	Q9	41,5 %	TN
	Q10	54,0 %	CN
	Q11	42,0 %	TN

Berdasar hasil perhitungan tersebut didapatkan persentase kepuasan terhadap aspek teknis jalur pedestrian di jalan Tanjungpura sebagai berikut :



Dari aspek teknis, 27,3 % responden menyatakan bahwa jalur pedestrian di lokasi penelitian Cukup Nyama yang berarti aspek teknis pada jalur pedestrian hampir sesuai dengan persyaratan aspek teknis, 63,6% menyatakan Tidak Nyaman yang berarti aspek teknis pada jalur pedestrian tidak sesuai dengan persyaratan aspek teknis, dan 9,1 % menyatakan Sangat Nyaman yang berarti aspek teknis pada jalur pedestrian sudah sesuai dengan persyaratan aspek teknis.

Analisis Aspek Kenyamanan

Kuisisioner untuk aspek kenyamanan terdiri dari beberapa pertanyaan terhadap jalur pedestrian di jalan Tanjungpura terkait dengan standar. Dari sebelas (11) pertanyaan terkait aspek kenyamanan dengan lima (5) kriteria terhadap empat puluh (40) responden, di dapatkan hasil sebagai berikut :

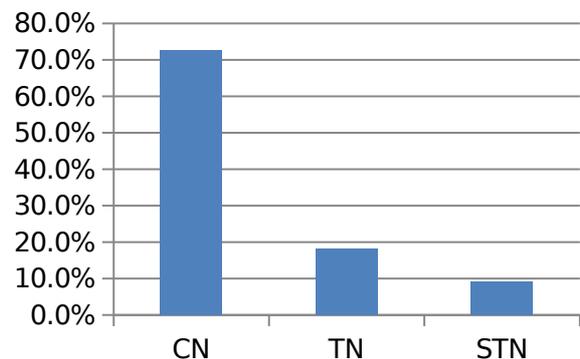
Kriteria	SS	S	C	TS	STS
Q1	0	12	15	9	4
Q2	0	11	15	8	6

Q3	0	14	23	3	0
Q4	0	9	20	10	1
Q5	1	2	22	14	1
Q6	1	14	21	4	0
Q7	0	6	25	7	2
Q8	0	10	27	3	0
Q9	0	1	17	17	3
Q10	0	0	3	23	14
Q11	0	9	14	9	8

Berdasar hasil analisis dan perhitungan, diperoleh nilai persentase sebagai berikut :

QUISIONER	PERS EN	KRITER IA	
KENYAMANAN	Q1	57,5 %	CN
	Q2	55,5 %	CN
	Q3	65,5 %	CN
	Q4	58,5 %	CN
	Q5	54,0 %	CN
	Q6	66,0 %	CN
	Q7	57,5 %	CN
	Q8	63,5 %	CN
	Q9	47,0 %	TN
	Q10	34,5 %	STN
	Q11	52,0 %	TN

Berdasar hasil perhitungan tersebut didapatkan persentase kepuasan terhadap aspek teknis jalur pedestrian di jalan Tanjungpura sebagai berikut :



Dari aspek teknis, 78,7 % responden menyatakan bahwa jalur pedestrian di lokasi penelitian Cukup Nyama yang berarti jalur pedestrian sangat cukup memenuhi aspek kenyamanan bagi pejalan kaki, 18,2% menyatakan Tidak Nyaman yang berarti jalur pedestrian tidak memenuhi aspek kenyamanan bagi pejalan kaki, dan 9,1 % menyatakan Sangat Tidak Nyaman yang berarti jalur

pedestrian sangat tidak memenuhi aspek kenyamanan bagi pejalan kaki.

KESIMPULAN

Berdasarkan analisis pada aspek teknis didapatkan fakta bahwa variabel yang paling mengganggu bagi responden adalah :

1. Kondisi kendaraan yang diparkir pada jalur pedestrian dan jalur amenitas.
2. Ketinggian jalur pedestrian yang berbeda beda dan lebar jalur pedestrian yang tidak memadai mengganggu pejalan kaki.
3. Kondisi saluran drainase yang tidak terawat dapat membahayakan pejalan kaki baik pada saat beraktivitas
4. Keberadaan PKL yang mengganggu proses berjalan kaki karena posisinya yang menggunakan jalur pedestrian maupun jalur amenitas.

Sementara untuk aspek kenyamanan, permasalahan yang ditemui adalah :

1. Kurangnya fasilitas tempat sampah pada jalur pedestrian sehingga menyebabkan kondisi jalur pedestrian menjadi kotor oleh sampah.
2. Kurangnya fasilitas estetis yang mendukung *walking experience* pada jalur pedestrian sehingga pejalan kaki merasa bosan.
3. Keamanan pada saat berjalan di malam hari karena kurangnya penerangan di jalur pedestrian tersebut.
4. Pejalan kaki merasa kurang terlindungi dari arus kendaraan yang ada di Jalan Tanjungpura

Oleh karena itu dibuat kesimpulan bahwa secara aspek teknis, jalur pedestrian pada lokasi penelitian tidak memenuhi kriteria yang telah ditentukan, sebagai berikut :

1. Jalur pedestrian di lokasi penelitian tidak memenuhi persyaratan komposisi sebagai jalur pedestrian di depan bangunan gedung. Pada jalur pedestrian di lokasi penelitian, tidak terdapat kejelasan antara teras bangunan dan ruang jalur pejalan kaki dan tidak ditemui adanya ruang perabot pejalan kaki. Oleh karena itu pejalan kaki tidak terlindungi sepenuhnya dari aktivitas maupun sirkulasi kendaraan bermotor.
2. Pada jalur pedestrian di lokasi penelitian, lebar jalur bervariasi pada tiap blok dan segmennya. Dengan menghitung integrasi antara teras bangunan dengan dan ruang jalur pejalan kaki, maka tidak semua jalur pedestrian memenuhi persyaratan lebar ruang jalur pejalan kaki yang disyaratkan di pedoman.
3. Pada jalur pedestrian tidak ditemui adanya ruang perabot yang memisahkan jalur pejalan kaki dengan jalur kendaraan bermotor sehingga pejalan kaki tidak terlindungi dari sirkulasi kendaraan.

Selanjutnya pada jalur pedestrian terdapat saluran drainase baik terbuka maupun tertutup dimana sebagian besar kondisi penutup saluran dalam kondisi kurang baik. Kondisi ini sewaktu-waktu dapat membahayakan pejalan kaki yang kurang atau tidak awas.

Untuk penerangan pada jalur pedestrian di lokasi penelitian hanya mengandalkan penerangan dari bangunan setempat atau dari lampu jalan yang terletak di *green belt* Jalan Tanjungpura.

4. Jalur pedestrian berada di bagian depan bangunan sehingga pejalan kaki dapat menakses langsung bangunan yang dituju.
5. Jalur pedestrian pada lokasi penelitian tersedia sepanjang bangunan toko dan menerus hingga ke bagian belakang blok pertokoan. Untuk menuju ke blok selanjutnya, jalur terputus dengan adanya jalur sirkulasi kendaraan bermotor. Tidak ada rambu peringatan dalam bentuk *signade* bagi pejalan kaki ataupun kendaraan bermotor.

Jalur pedestrian terintegrasi dengan teras bangunan dimana pada teras bangunan, dimanfaatkan oleh toko sebagai area display. Perletakan barang pada teras ini terkadang menutup ruang pejalan kaki sehingga pejalan kaki terpaksa turun ke jalur kendaraan.

6. Pada jalur pedestrian tidak ditemukan adanya area istirahat maupu penerangan yang memadai bagi pejalan kaki.
7. Jalur pedestrian di lokasi penelitian berbentuk arcade. Dengan bentuk arcade, pejalan kaki dapat terlindungi dari cuaca baik dari angin, kondisi cuaca panas maupun pada saat hujan. Akan tetapi karena tidak adanya ruang perabot jalan dan jarak bangunan yang menyalahi garis sempadan bangunan sehingga jarak antara bangunan sangat dekat dengan jalur kendaraan mengakibatkan pejalan kaki tidak terlindungi dari polusi suara maupun asap kendaraan yang melintas.

8. Pada jalur pedestrian terdapat ramp yang menghubungkan permukaan ruang pejalan kaki dengan permukaan jalan. Dengan demikian penyandang difabilitas dapat mengakses jalur pedestrian. Namun pada jalur pedestrian terdapat banyak titik yang memiliki perbedaan level dan tidak didukung dengan adanya ramp yang akan menghalangi penyandang difabilitas untuk mengakses jalur pedestrian secara linier.

Sementara untuk aspek kenyamanan, beberapa faktor yang mempengaruhi kenyamanan sama dengan persyaratan pada aspek teknis, yaitu perlindungan terhadap iklim dan cuaca, ketersediaan area istirahat, kejelasan, kontinuitas, ketersediaan dan keamanan. Beberapa faktor tambahan dari aspek kenyamanan dapat disimpulkan sebagai berikut :

1. Pemisahan sirkulasi

Untuk pemisahan sirkulasi pada jalur pedestrian di lokasi penelitian sudah terbagi dengan jelas. Jalur pedestrian terpisah dari sirkulasi kendaraan meskipun jarak antara keduanya terlalu dekat karena tidak adanya ruang perabot jalan. Akan tetapi sirkulasi pejalan kaki masih belum terpisah dengan aktivitas lain dari kendaraan bermotor seperti parkir dikarenakan pada beberapa titik bangunan, ruang pejalan kaki juga dimanfaatkan sebagai area parkir.

2. Kebersihan
Untuk kebersihan jalur pedestrian pada lokasi penelitian masih sangat rendah. Hal ini dikarenakan padatnya aktivitas di ruang pejalan kaki tidak diimbangi dengan penyediaan fasilitas pendukung kebersihan berbentuk tempat sampah dan sejenisnya sesuai dengan yang disyaratkan pada pedoman.
3. Keindahan
Untuk keindahan pada jalur pedestrian kurang memenuhi nilai estetis, dikarenakan tidak lengkapnya komposisi ruang pejalan kaki serta nilai kebersihan yang cukup rendah.

DAFTAR PUSTAKA

- Anggraeni, N. (2009). *Pedestrian Ways dalam Perancangan Kota*. Surabaya: Yayasan Humaniora.
- Boris Pushkarev, J. M. (1975). *Urban Space for Pedestrian*. London: The MIT Press.
- Daerah, Y. I. (2008). *Profil Kota Pontianak*. Dipetik November 20, 2017, dari Best Practice Kota-Kota, Jilid 4, 2008: http://www.yipd.or.id/files/Best_Practice/pola_kemitraan.pdf
- Direktorat Penataan Ruang Nasional. (t.thn.). *Pedoman Penyediaan dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Ruang Pejalan Kaki di*. Jakarta: Direktorat Penataan Ruang Nasional, <http://loketpeta.pu.go.id/>. (t.thn.). Dipetik November 20, 2017, dari <http://loketpeta.pu.go.id/>
- Iswanto, D. (2003). Mengkaji Fungsi Keamanan dan Kenyamanan Bagi Pejalan Kaki Di Jalur Pedestrian (Trotoar) Jalan Ngesrep Timur V Semarang (Akses Utama Kampus UNDIP Tembalang). Semarang, Indonesia: Universitas Diponegoro Semarang.
- Iswanto, D. (2006). Pengaruh Elemen-Elemen Pelengkap Jalur Pedestrian. *ENCLOSURE Volume 5*.
- John Ratcliffe, M. S. (t.thn.). *Urban Planning and Real Estate Development*.
- Marga, D. P. (1995, June). Jalan. *Tata Cara Perencanaan Fasilitas Pejalan Kaki di Kawasan Perkotaan*. Jakarta, Indonesia.
- Mayasari, I. (2013). *Pengaruh Keberadaan Mall Wiltop Trade Center (Wtc) Batanghari Terhadap Kondisi Sosial dan Ekonomi Masyarakat Di Kota Jambi*. Universitas Pendidikan Indonesia.
- Muslihun, M. (2013, Agustus). Studi Kenyamanan Pejalan Kaki Terhadap Pemanfaatan Jalur Pedestrian di Jalan Protokol Kota Semarang. Semarang, Indonesia.
- Petatematikindo. (2014, Januari 2014). <https://petatematikindo.wordpress.com/tag/kota-pontianak/>. Dipetik November 21, 2017, dari <https://petatematikindo.wordpress.com>: <https://petatematikindo.wordpress.com>
- Pontianak, B. S. (2016). *Kota Pontianak Dalam Angka*. Pontianak: BPS Kota Pontianak.
- Pontianak, D. K. (2013). Peraturan Daerah Kota Pontianak No.2 Tahun 2013. *Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Pontianak Tahun 2013-2033*. Pontianak, Kalimantan Barat, Indonesia.
- Pontianak, W. (2013). *Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Pontianak 2013-2033*. Pontianak: Kota Pontianak.
- Pontianak, W. (2013). *Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Pontianak Tahun 2013-2033*. Pontianak, Kalimantan Barat, Indonesia.
- Rahadi, F. A. (2003). *Jalur Pedestrian di Kawasab Perdagangan dan Jasa Ditinjau Dari Aksesibilitas dan Kenyamanan Pengguna*. Semarang: Universitas Diponegoro.
- Transportation, F. H. (July 2006). *Pedestrian Characteristics*. United States: Federal Highway Administration.
- Umum, D. P. (2008). *Pedoman Kriteria Teknis Kawasan Budidaya*. Departemen Pekerjaan Umum.
- Umum, M. P. (2009). *Pedoman Penyusunan Rencana Tata Ruang Wilayah Kota*. Menteri Pekerjaan Umum.
- Umum, M. P. (2014, Maret 11). Peraturan Menteri Pekerjaan Umum. *Pedoman Perencanaan, Penyediaan, dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Jaringan Pejalan Kaki di Kawasan Perkotaan*. Jakarta, DKI Jakarta, Indonesia.
- Umum, P. M. (2006). *Pedoman Teknis Fasilitas dan Aksesibilitas Pada Bangunan Gedung dan Lingkungan*. Jakarta.
- Untermann, R. K. (1984). *Accomodating the Pedestrian*. United States of America: Van Nostrand Reinhold Company.
- Wilujeng Werdi Astuti, T. M. (t.thn.). Pemenuhan Aspek Kenyamanan Jalur Pedestrian Pada Lingkungan Pusat Universitas Brawijaya Malang. Malang, East Java, Indonesia: Jurusan Arsitektur, Fakultas Teknik, Universitas Brawijaya.