

PENGARUH PEDAGANG KAKI LIMA TERHADAP KENYAMANAN PEJALAN KAKI DALAM PEMANFAATAN TROTOAR (STUDI KASUS JALAN JENDRAL URIP PONTIANAK)

Yulius Sitanggang¹⁾, Syafaruddin AS²⁾, Siti Nurlaily Kadarini²⁾

yulius.stg21@gmail.com

Abstract

As one of the big cities in Indonesia, the level of life activity of Pontianak city community is quite high category. Therefore, one of the priority support required is the availability of adequate facilities and infrastructure. In Pontianak city, community activities to reach the place (location) of the activity center, can be done in two ways namely by means of motor vehicle transportation, and on foot. For the users of vehicles has been provided pathways are arranged in such an orderly manner. Similarly for pedestrians, there has been a specially provided sidewalk path. But, in fact today the sidewalks are no longer functioning ideally. Most of the sidewalks in Pontianak City have switched functions. The sidewalks are filled with permanent and non-permanent buildings, such as stalls or street vendors, city garden pots, posters and billboards, vehicle parking, mailboxes, police stations and various other buildings. This study aims to find out how the perception of pedestrians about the convenience of the utilization of the pavement path that has been available in the city of Pontianak, especially in Jalan Jendral Urip Pontianak.

The method used in this research is through documentation techniques, questionnaires, and interview techniques. While for the method of data analysis is by testing the questionnaire through analysis of validity test instrument. where the value r_{xy} (value coefficient correlation score grain and total score) obtained from the calculation consulted with value r on the product moment table with $\alpha = 5\%$. The questionnaire item is valid if the value is $r_{xy} > r$ tabel. To test the reliability of research questionnaire, used alpha analysis technique. The value r_{11} (instrument reliability value) obtained from the calculation is consulted with the value r in the product moment table with $\alpha = 5\%$. Instruments are said to be reliable if the value is $r_{11} > r$ table.

The results of descriptive analysis percentage analysis, (in 5 sampling zones) about the influence of street hawkers on the comfort of pedestrians in the utilization of the sidewalk in terms of all factors. With the number of respondents 438 pedestrians, the total score of 11,843, the percentage of 51.98%, and belonging to the criteria of poor in the utilization of the sidewalk on Jalan Jendral Urip Pontianak. From the results of the study that factors include, street hawkers, good sidewalks, appropriate tilt, cleanliness and maintained alertness, good protection, pollution and odors that should always be observed, as well as ensuring a sense of security, and completeness supporting facilities, all of which are the main elements that support the sense of comfort in the utilization of the sidewalk on Jalan Jendral Urip Pontianak.

Keywords : *Street vendors, Pedestrians, Sidewalks.*

1. PENDAHULUAN

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 aktivitas masyarakat kota mampu berjalan secara lebih efektif dan efisien.

Di Kota Pontianak, aktivitas masyarakat untuk menjangkau tempat (lokasi) pusat kegiatan bisa dilakukan dengan dua cara, yaitu dengan memakai alat transportasi kendaraan bermotor (kendaraan umum ataupun pribadi), dan berjalan kaki. Bagi para pemakai kendaraan telah disediakan jalur-jalur yang diatur sedemikian tertib. Begitu pula bagi para pejalan kaki, telah ada jalur trotoar yang disediakan secara khusus.

Trotoar merupakan bagian daripada rekayasa jalan raya, dengan maksud untuk membagi jalur yang tertib antara jalur kendaraan dan jalur pejalan kaki. Trotoar harus disediakan pada bagian jalan raya, dimana dengan ketentuan adanya jumlah minimal 300/12 jam pejalan kaki, dan jumlah minimal 1000/12 jam kendaraan yang melintas jalan tersebut. Mengingat fungsi trotoar adalah jalur jalan yang khusus dipergunakan untuk lalu lintas pejalan kaki (pedestrian), maka dapat diartikan bahwa trotoar merupakan hak jalur lalu lintas yang dipergunakan hanya untuk pejalan kaki.

Namun pada kenyataannya sekarang ini trotoar sudah tidak lagi berfungsi sebagaimana idealnya. Kebanyakan trotoar-trotoar di Kota Pontianak telah beralih fungsi menjadi tempat aktivitas-aktivitas lain. Trotoar banyak dipenuhi oleh bangunan-bangunan kecil yang bersifat permanen dan nonpermanen, seperti kios atau gerai pedagang kaki lima, pot tanaman taman kota, penempatan poster dan papan reklame, parkir kendaraan, kotak surat, pos polisi, dan berbagai jenis bangunan lainnya.

Penelitian ini mengambil studi kasus di Jalan Jendral Urip Pontianak, yakni mulai dari bagian jalan ujung selatan (di Bundaran) sampai dengan bagian ujung utara (di depan Mall Matahari Pontianak), Penentuan lokasi penelitian di jalan Jendral Urip Pontianak sebagai bahan studi kasus, disebabkan karena : 1. Di sepanjang jalan Jendral Urip Pontianak terdapat jalur trotoar, 2. Aktifitas kawasannya cukup ramai, dan 3. Jalan Jendral Urip Pontianak merupakan salah satu jalan protokol yang ada di dalam Kota Pontianak. Sehingga Jalan Jendral Urip Pontianak dianggap signifikan dan representatif untuk dilakukan suatu penelitian mengenai pengaruh pedagang kaki lima terhadap kenyamanan pejalan kaki dalam pemanfaatan fasilitas jalur trotoar yang telah tersedia.

Secara garis besar alasan pemilihan judul dalam penelitian ini adalah sebagai berikut :

- Untuk mengetahui sejauh mana tingkat kenyamanan para pejalan kaki terhadap pemanfaatan jalur trotoar jalan yang telah disediakan.
- Bahwa kondisi serta kebutuhan pejalan kaki atas penggunaan jalur trotoar jalan, perlu untuk dianalisis tingkat kenyamanan serta keamanan dan kemudahan aksesnya.
- Pengaruh pedagang kaki lima terhadap kenyamanan pejalan kaki dalam pemanfaatan trotoar di jalan Kota Pontianak dengan mengambil studi kasus di jalan Jendral Urip Pontianak, memungkinkan untuk dilakukan suatu penelitian.

2. TINJAUAN PUSTAKA

Perkembangan Kota Pontianak pada kenyataannya cukup berkaitan erat dengan sistem jaringan prasarana jalan, sistem bangkitan/tarikan pergerakan yang

sangat dipengaruhi oleh sistem tata guna lahan serta sistem sarana transportasi. Jaringan jalan dianggap urat nadi, dan dapat dikatakan juga sebagai pehubung antara lokasi atau tempat-tempat tertentu. Jika salah satu jaringan jalan terputus maka akan terganggu seluruh kegiatan pergerakan manusia.

Trotoar merupakan jalur utama bagi pejalan kaki, atau terkadang juga digunakan bersama dengan jalur sepeda. Memang tidak semua jalan memiliki fasilitas seperti trotoar bagi pejalan kaki. Paling tidak trotoar harus ada di daerah perkotaan dengan kepadatan penduduk tinggi seperti di Jalan Jendral Urip Pontianak, jalan dengan rute angkutan umum tetap, daerah yang memiliki aktivitas kontinyu yang tinggi, serta lokasi yang memiliki permintaan yang tinggi dengan periode pendek.

Seiring berjalannya waktu, fakta menunjukkan bahwa kondisi trotoar sekarang sudah tidak sesuai lagi dengan definisinya. Trotoar tidak hanya milik pejalan kaki lagi, banyak pihak yang memanfaatkan trotoar mulai dari tukang parkir hingga pedagang kaki lima (PKL). Aktivitas seperti ini tidak hanya merugikan pejalan kaki, tetapi juga menimbulkan masalah baru, seperti kemacetan akibat terganggunya mobilitas kendaraan dengan aktivitas yang tidak tepat pada tempatnya. Anehnya kegiatan seperti itu terkesan seperti dilegalkan dengan adanya pungutan retribusi, meskipun tidak semua tempat. Banyak pula trotoar yang sudah sempit juga terdapat pohon besar, tiang listrik, tiang lampu, halte, taman, dan sebagainya, sebagian akibat dari beragam kepentingan instansi yang berjalan sendiri-sendiri sehingga mengganggu kenyamanan pengguna jalan.

Alih fungsi trotoar merupakan salah satu perampasan hak pejalan kaki, sehingga pejalan kaki dirugikan baik dari segi keamanan maupun kenyamanan. Untuk menghindari kerugian di berbagai pihak, pemerintah pusat maupun daerah perlu membuat peraturan perundangan, misalnya melalui Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW). Selain itu perlu aturan

yang lebih detail misalnya trotoar mana yang diizinkan untuk fungsi lain, jam operasi, dan pembagian ruang trotoar yang jelas. Hal yang tidak kalah penting adalah kerjasama dan sinergitas antar instansi yang masing-masing memiliki kepentingan, sehingga program kerja masing-masing pihak tidak saling tumpang tindih dan merugikan pihak yang lainnya.

2.1 Pedagang Kaki Lima

Pengertian Pedagang Kaki Lima (PKL) berasal dari zaman Raffles yaitu “5 (*five*) *feets*” yang berarti jalur pejalan kaki dipinggir jalan selebar lima kaki (Manning, 1996). Kaki tersebut lama kelamaan dipaksa untuk area berjualan pedagang kecil seperti bakso, mie goreng, warung kelontong, tambal ban, penjual obat, sepatu, mainan, warung makan dan lain-lain. Adapun pengertian PKL, terdapat dalam Pasal 1 Peraturan Daerah 1986 : Pedagang kaki lima adalah mereka yang didalam usahanya menggunakan sarana dan atau perlengkapan yang mudah dibongkar atau dipindahkan serta menggunakan bagian jalan atau trotoar, tempat untuk kepentingan umum yang bukan diperuntukan bagi tempat usaha atau tempat lain yang bukan miliknya.

2.1.1 Karakteristik PKL

Karena merupakan bagian dari sektor informal, maka secara karakteristik, PKL tidak suka ada bedanya dengan karakteristik sektor informal. Secara mendasar karakteristik PKL adalah sebagai berikut (Manning, 1996) :

- Tidak terorganisir dan tidak mempunyai ijin
- Tidak memiliki tempat usaha yang permanen
- Tidak memerlukan keahlian dan ketrampilan khusus
- Modal dan perputaran usahanya berskala relatif kecil.
- Sarana berdagang bersifat mudah dipindahkan.

2.2 Kenyamanan

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, simbol maupun tanda, suara dan bunyi kesan, intensitas dan warna cahaya atau pun bau, atau lainnya.

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.

Hakim dan Utomo (2003 : 186) mengemukakan bahwa faktor-faktor yang mempengaruhi kenyamanan antara lain :

2.2.1 Sirkulasi

Jalan berperan sebagai prasarana lalu lintas dan ruang transisi (*transitional space*), selain itu juga tidak tertutup kemungkinan sebagai ruang beraktivitas (*activity area*) yang merupakan sebagai ruang terbuka untuk kontak sosial, wadah kegiatan, rekreasi, dan bahkan untuk aktivitas perekonomian masyarakat.

Untuk itu diperlukan penataan ruang yang fungsionalis demi terciptanya kelancaran masing-masing aktifitas sirkulasi, baik itu sirkulasi *transitional space* (untuk sirkulasi kendaraan bermotor dan pejalan kaki) maupun sirkulasi *activity area* (misalnya, untuk pedagang kaki lima, parkir, dan lain sebagainya).

2.2.2 Iklim atau Kekuatan Alam

Faktor iklim adalah faktor kendala yang harus mendapat perhatian serius dalam merencanakan sistem jalan yang terkonsep. Salah satu kendala iklim yang muncul adalah curah hujan, faktor ini tidak jarang menimbulkan gangguan terhadap aktifitas para pejalan kaki, terutama dimusim penghujan.

Oleh karena itu perlu disediakan tempat berteduh apabila terjadi hujan, seperti *shelter* dan *gazebo*. Trotoar

sebagai fasilitas pedestrian tidak akan bermanfaat secara optimal apabila tidak didukung fasilitas penunjang lainnya. Selain faktor keamanan bagi pejalan kaki, juga harus diperhatikan perlunya perlindungan terhadap radiasi sinar matahari. Radiasi ini mampu mengurangi rasa nyaman terutama pada daerah tropis seperti Kota Pontianak, untuk itu maka diperlukan adanya sarana peneduh sebagai perlindungan dari terik sinar matahari.

2.2.3 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 meminimalisir tingkat kebisingan yang terjadi, dapat dipakai tanaman dengan pola dan ketebalan yang rapat serta tersusun teratur. Namun kebisingan yang muncul dari faktor-faktor lain (seperti suara musik dan transaksi perdagangan dari PKL, kebisingan parkir liar, dan sebagainya) akan sulit dihindari, kecuali adanya pengalokasian yang tepat bagi *activity area* yang seperti itu.

2.2.4 Aroma atau Bau-bauan

Aroma atau bau-bauan yang tidak sedap bisa terjadi karena beberapa sebab, seperti bau yang keluar dari asap knalpot kendaraan, atau bak-bak sampah yang kurang terurus yang tersedia di sepanjang pinggir trotoar. Selain itu, kadang terdapat areal pembuangan sampah yang tidak jauh dari daerah perlintasan jalan, maka bau yang tidak menyenangkan akan tercium oleh para pengguna jalan, baik yang berjalan kaki maupun para pemakai kendaraan bermotor.

2.2.5 Bentuk

Bentuk elemen *landscape furniture* harus disesuaikan dengan ukuran standar manusia agar skala yang dibentuk mempunyai rasa nyaman (Hakim dan Utomo, 2003 : 190). Sebagai contoh, misalnya permukaan lantai trotoar mempunyai fungsi yang memberi

kemudahan dan sesuai dengan standar kemanfaatan.

Seringkali ditemui bahwa trotoar-trotoar yang telah disediakan tidak mempunyai pembatas yang jelas (*kerb*) dengan jalur kendaraan bermotor. Jalur trotoar dan jalur kendaraan memiliki ketinggian permukaan lantai (dasar) yang sama. Bentuk yang semacam itu akan mengakibatkan, jalur trotoar menjadi dimanfaatkan untuk lahan parkir liar.

2.2.6 Keamanan

Perencanaan keamanan antara pejalan kaki dengan kendaraan bermotor perlu diutamakan sehingga harus disediakan fasilitas bagi pedestri, yakni jalur trotoar jalan. Untuk keamanan pejalan kaki maka trotoar harus dibuat terpisah dari jalur lalu lintas kendaraan, oleh struktur fisik berupa *kereb*. Lebar trotoar yang dibutuhkan oleh volume pejalan kaki, tingkat pelayanan pejalan kaki yang diinginkan, dan fungsi jalan, adalah dengan lebar 1,5 – 3,0 Meter merupakan ukuran yang umum dipergunakan.

Pemanfaatan trotoar sebagaimana fungsinya menjadi sangat penting bagi keamanan pejalan kaki. Banyak dari pengendara bermotor yang mengendarai dengan kecepatan tinggi atau di atas 50 km/jam. Hal ini sangat membahayakan keselamatan para pejalan kaki, jika berjalan di bahu jalan jalur kendaraan bermotor. Hal ini terjadi karena fasilitas trotoar yang sudah ada, ternyata beralih fungsi menjadi berbagai aktifitas lain (seperti transaksi pedagang kaki lima, parkir) dan tempat-tempat bangunan permanen maupun non permanen (seperti kios dan gerai PKL, pos polisi, kotak atau bis surat, telepon umum, dan sejenisnya) yang sangat mengganggu lalu lintas pejalan kaki, sehingga trotoar tidak bisa dimanfaatkan secara optimal, dan pejalan kaki terpaksa berjalan di bahu jalan jalur kendaraan bermotor.

2.2.7 Kebersihan

Daerah yang terjaga kebersihannya akan menambah daya tarik khusus, selain menciptakan rasa nyaman serta

menyenangkan orang-orang yang melalui jalur trotoar. Untuk memenuhi kebersihan suatu lingkungan perlu disediakan bak-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.

2.2.8 Keindahan

Keindahan suatu ruang perlu diperhatikan secara serius untuk memperoleh suasana kenyamanan. Keindahan harus selalu terkontrol penataannya, meskipun dalam suatu ruang terdapat berbagai ragam aktivitas manusia yang berbeda-beda. Keindahan mencakup persoalan kepuasan batin dan panca indera manusia. Demikian juga pada eksistensi keindahan di suatu jalur jalan raya (termasuk jalur trotoar), harus selalu terhindar dari ketidakberaturan bentuk, warna, atau pula aktifitas manusia yang ada di dalamnya. Untuk memperoleh kenyamanan yang optimal maka keindahan harus dirancang dengan memerhatikan dari berbagai segi, baik itu segi bentuk, warna, komposisi susunan tanaman dan elemen perkerasan, serta diperhatikan juga faktor-faktor pendukung sirkulasi kegiatan manusia.

2.3 Pejalan Kaki

Dirjen Perhubungan Darat (1999 : 205) menyatakan bahwa pejalan kaki adalah suatu bentuk transportasi yang penting di daerah perkotaan. Pejalan kaki merupakan kegiatan yang cukup esensial dari sistem angkutan dan harus mendapatkan tempat yang seharusnya. Pejalan kaki pada dasarnya lemah, mereka terdiri dari anak-anak, orang tua, dan masyarakat yang berpenghasilan rata-rata kecil.

Perjalanan dengan angkutan umum selalu diawali dan diakhiri dengan berjalan kaki. Apabila fasilitas pejalan kaki tidak disediakan dengan baik, maka masyarakat akan kurang berminat menggunakan angkutan umum. Hal yang perlu

diperhatikan dalam masalah fasilitas adalah kenyamanan dan keselamatan, serta harus diingat bahwa para pejalan kaki bukan warga masyarakat kelas dua.

Menurut Dirjen Perhubungan Darat (1999 : 1) pejalan kaki adalah bentuk transportasi yang penting di perkotaan. Pejalan kaki terdiri dari :

- Mereka yang keluar dari tempat parkir mobil menuju tempat tujuan.
- Mereka yang menuju atau turun dari angkutan umum sebagian besar masih memerlukan kegiatan berjalan kaki.
- Mereka yang melakukan perjalanan kurang dari 1 kilometer (km), sebagian besar dilakukan dengan berjalan kaki.

2.4 Trotoar

Dr M Aslan menyatakan, bahwa trotoar adalah jalur yang terletak berdampingan dengan jalur lalu lintas kendaraan, yang khusus dipergunakan oleh pejalan kaki (pedestrian). Untuk keamanan pejalan kaki maka trotoar ini harus dibuat terpisah dari jalur lalu lintas kendaraan, oleh struktur fisik berupa *kereb*. Perlu atau tidaknya trotoar disediakan sangat tergantung bagi volume pedestrian dan volume lalu lintas pemakai jalan tersebut, lebar trotoar yang digunakan pada umumnya berkisar antara 1,5 – 3,0 Meter (Sukoco 2002 : 18).

Lebar trotoar menurut Keputusan Menteri Perhubungan No. KM. 65 Tahun 1993, seperti terlihat pada tabel 2.1 sebagai berikut :

Tabel 1. Lebar Trotoar Menurut Kep. Menhub. No KM. 65/1993

| Nomor | Lokasi pengadaan trotoar | Lebar trotoar minimum |
|-------|----------------------------|-----------------------|
| 1 | Jalan di daerah perkotaan | 4,00 meter |
| 2 | Di wilayah perkotaan utama | 3,00 meter |
| 3 | Di wilayah industri | |
| | a. Pada jalan primer | 3,00 meter |
| | b. Pada jalan akses | 2,00 meter |
| 4 | Di wilayah pemukiman | |
| | a. Pada jalan primer | 2,75 meter |
| | b. Pada jalan akses | 2,00 meter |

Sumber : *Petunjuk perencanaan trotoar NO.007/T/BNKT/1990*

2.5 Jalan Protokol

Menurut Peraturan Geometrik Jalan Raya No. 13/1970, jalan raya pada umumnya dapat digolongkan dalam klasifikasi menurut fungsinya, dimana peraturan ini mencakup tiga golongan penting, yakni 1) Jalan Utama, 2) Jalan Sekunder, dan 3) Jalan Penghubung.

Jalan protokol yang dimaksud dalam penelitian ini adalah jalan protokol Kota Pontianak, dengan mengambil lokasi studi kasus di Jalan Jendral Urip Pontianak.

3. METODE PENELITIAN

Penelitian ini secara umum dilaksanakan di dalam Kota Pontianak, dengan mengambil lokasi penelitian di Jalan Jendral Urip Pontianak sebagai bahan studi kasus dalam spesifikasi pengambilan data penelitian. Penentuan lokasi penelitian di jalan Jendral Urip Pontianak sebagai bahan studi kasus, disebabkan karena : 1) di sepanjang jalan Jendral Urip Pontianak terdapat jalur trotoar, 2) aktifitas kawasannya cukup ramai, dan 3) jalan Jendral Urip Pontianak merupakan salah satu jalan protokol yang ada di dalam Kota Pontianak. Dengan beberapa pertimbangan tersebut, maka Jalan Jendral Urip Pontianak dianggap signifikan dan representatif untuk dijadikan pilihan lokasi sebagai bahan studi kasus dalam melakukan penelitian ini.

3.1 Sampel dan Teknik Sampling

Arikunto (2002 : 112) berpendapat bahwa jika jumlah subjek besar dapat diambil antara 10 – 25% sampel, dan bila populasi kurang dari 100 dapat diambil semua.

3.2 Variabel Penelitian

Variabel adalah objek penelitian atau apa yang menjadi titik perhatian suatu penelitian (Arikunto, 1998 : 97). Dalam penelitian ini beberapa variabel yang akan diteliti adalah sebagai berikut :

- Variabel yang akan diteliti melalui proses dokumentasi adalah kondisi fisik yang

berhubungan dengan kenyamanan para pejalan kaki terhadap pemanfaatan fasilitas jalur trotoar yang telah tersedia di Jalan Jendral Urip Pontianak.

- b. Sedangkan variabel yang akan diteliti melalui responden para pejalan kaki yang melintas jalur trotoar disepanjang Jalan Jendral Urip Pontianak (baik menggunakan teknik *interview* maupun secara tulisan atau *kuesioner*), meliputi :

b.1. Kenyamanan pejalan kaki

- Pedagang kaki lima (PKL) yang memanfaatkan jalur trotoar.
- Bentuk trotoar ditinjau dari beda tinggi dengan jalur lalu lintas, ada/tidaknya pembatas *kerb*, dan kerusakan lantai trotoar.
- Kemiringan trotoar (memanjang dan melintang).
- Kebersihan (tingkat kebersihan yang terjaga).
- Keindahan disekitar jalur trotoar, pengaturan penanaman pohon dan taman kota, serta penempatan fasilitas umum.
- Perlindungan dari gangguan iklim (ketersediaan pohon pelindung, *shelter*, *gazebo*, dan sejenisnya).
- Tingkat polusi udara atau bau-bauan yang terdapat di sepanjang jalur trotoar.

b.2. Keselamatan dan keamanan pejalan kaki

- Parkir pada lahan trotoar dan bahu jalan.
- Jalur tanaman taman kota dan fasilitas umum. Fasilitas umum ini terdiri dari prasarana jalan, reklame, dan sejenisnya.
- Kontrol pandangan mata bagi pejalan kaki (perletakan pepohonan dan tanaman kota,

rambu-rambu lalu lintas, penempatan tiang reklame, pos jaga polisi, boks jaringan telepon, kotak bis surat, dapat dilihat atau menghalangi pandangan).

b.3. Kelengkapan fasilitas penunjang

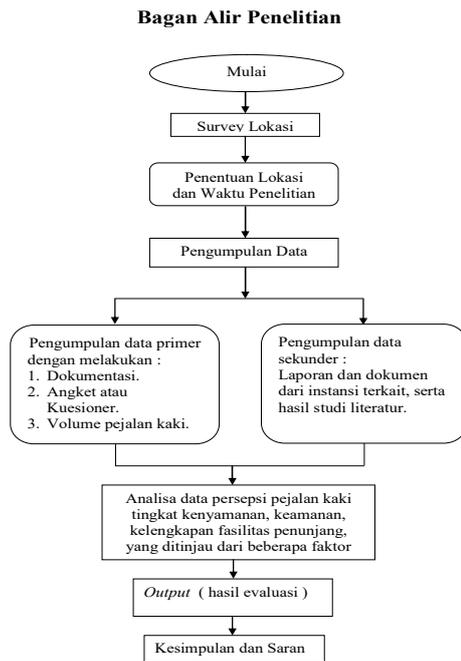
- Ketersediaan marka jalan (sebagian dari tanda-tanda jalan yang berfungsi untuk mengatur lalu lintas.
- Sistem drainase (saluran air hujan) yang tidak mengganggu kenyamanan pejalan kaki.
- Pengaturan keluar-masuk gedung bagi kendaraan yang memotong jalur trotoar.

3.3 Metode Penelitian

Metode yang dilakukan dalam penelitian ini adalah analisis deskriptif persentase yang didasarkan untuk mengetahui keadaan sesuatu yang bersifat kualitatif dengan penafsiran persentase data kuantitatif melalui metode pengumpulan data yaitu berupa dokumentasi, angket (kuesioner), volume pejalan kaki, dimana studi ini ditinjau berdasarkan kriteria pengembangan.

Adapun penelitian yang dilakukan dalam mencapai tujuan studi yaitu :

- a. Penelitian ini digunakan untuk menganalisa masalah dengan merujuk pada teori-teori yang telah belaku tentang aspek-aspek yang mempengaruhi jalur trotoar dikawasan studi.
- b. Penelitian melakukan observasi langsung. Observasi lapangan dilakukan guna mengetahui, lingkungan dan permasalahan aktual jalur trotoar di sepanjang jalan Jendral Urip Pontianak.



Gambar 1. Alur penelitian

3.4 Metode Pengumpulan Data

Data yang dikumpulkan terdiri dari data primer dan data sekunder :

- 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 langsung yaitu dokumentasi, angket atau kuesioner, dan menghitung volume pejalan kaki.
- Data Sekunder merupakan data yang diperoleh dari jumlah pejalan kaki yang didapatkan dengan kuesioner.

Metode pengumpulan data primer terdiri atas :

3.4.1. Dokumentasi.

Dokumentasi adalah upaya mencari data mengenai hal-hal atau variabel yang berupa catatan, buku, surat kabar, majalah, agenda, foto, dan lain sebagainya (Arikunto, 2002 : 206). Data yang diambil untuk penelitian ini adalah berupa : 1) dokumentasi foto, 2) data kondisi fisik

prasarana jalan, 3) kondisi jalur trotoar yang berhubungan dengan tingkat kenyamanan pejalan kaki, dan 4) data peta lokasi penelitian Jalan Jendral Urip Pontianak.

3.4.2. Angket atau Kuesioner.

Suharsimi Arikunto (1991 : 124-125) menyatakan bahwa angket atau kuesioner merupakan sejumlah pertanyaan tertulis yang dipergunakan untuk memperoleh informasi dari responden dalam artian laporan tentang pribadi atau hal-hal yang diketahuinya.

Kriteria pemberian skor pada alternatif jawaban untuk setiap item angket adalah sebagai berikut :

- Skor 4 untuk jawaban SB (Sangat Baik)
- Skor 3 untuk jawaban CB (Cukup Baik)
- Skor 2 untuk jawaban KB (kurang Baik)
- Skor 1 untuk jawaban TB (Tidak Baik)

3.4.3. Teknik Wawancara (interview).

Wawancara atau interview adalah sebuah dialog yang dilakukan pewawancara (interviewer) untuk memperoleh informasi dari terwawancara (Arikunto 2002 : 132).

Metode wawancara (interview) digunakan untuk memperkuat dan menambah hasil penelitian dari metode kuesioner. Metode ini dipakai untuk memberikan pertanyaan dan juga untuk memperoleh masukan dari pihak-pihak yang berhubungan langsung dengan daerah jalur studi penelitian.

3.5 Metode Analisa Data

Dalam penelitian ini analisa yang digunakan adalah analisa data deskriptif persentase yang didasarkan untuk mengetahui keadaan sesuatu yang bersifat kualitatif dengan penafsiran persentase data kuantitatif melalui metode pengumpulan data angket (kuesioner).

Untuk menguji coba angket maka perlu dilakukan analisa uji coba

instrument, antara lain dilakukan langkah-langkah sebagai berikut :

3.5.1. Validitas Item

Teknik analisa yang digunakan untuk mengukur validitas item yaitu dipakai rumus korelasi product moment sebagai berikut :

$$r_{xy} = \frac{(N \sum XY) - (\sum X)(\sum Y)}{\sqrt{\{(N \sum X^2) - (\sum X)^2\} \{(N \sum Y^2) - (\sum Y)^2\}}}$$

Harga r_{xy} yang diperoleh dari perhitungan dikonsultasikan dengan harga r pada tabel *product moment*. Dikatakan valid apabila harga $r_{xy} > r_{tabel}$, maka item angket dianggap valid.

3.5.2. Reliabilitas

Untuk melakukan uji reliabilitas dipakai rumus Alpha Cronbach, yaitu :

$$r_{11} = \left[\frac{k}{k-1} \right] \left[1 - \frac{\sum \sigma_b^2}{\sigma_t^2} \right]$$

Harga r_{11} yang diperoleh dari perhitungan dikonsultasikan dengan harga r pada tabel *product moment*. Instrumen dikatakan reliabel apabila $r_{11} > r_{tabel}$.

Untuk membahas hasil penelitian dengan dekripsi persentase, terlebih dahulu mengkuaitatifkan skor pada jawaban melalui angket. Supaya memudahkan dalam menganalisis data, perlu diketahui skor yang diperoleh responden dari hasil pengisian angket yang diberikan, oleh karena itu ditentukan penetapan hasil skornya, yaitu :

Membuat tabulasi angket dari responden.

1. Menentukan skor jawaban responden dengan ketentuan yang ditetapkan. Adapun penentuan skor angket adalah sebagai berikut :

1. Masing-masing alternatif jawaban setiap item soal diberi skor sesuai dengan tingkatan alternatif jawaban item.
2. Setiap jawaban diberi skor yang berupa angka berskala empat, :
 - Bagi alternatif jawaban yang memilih sangat baik (SB) akan memperoleh skor 4.

- Bagi alternatif yang memilih cukup baik (CB) akan memperoleh skor 3.
 - Bagi alternatif yang memilih kurang baik (KB) akan memperoleh skor 2.
 - Bagi alternatif yang memilih tidak baik (TB) akan memperoleh skor 1.
2. Menjumlahkan skor yang telah diperoleh dari tiap-tiap responden.
 3. Mencari persentase skor yang telah diperoleh dengan menggunakan rumus :

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

Hasil kuantitatif dari perhitungan rumus tersebut diatas selanjutnya diubah atau dari perhitungan dengan kalimat yang bersifat kualitatif.

Adapun langkah-langkah yang ditempuh untuk menentukan kriteria kenyamanan pejalan kaki adalah :

- Menentukan skor maksimal = skor tertinggi x jumlah item x jumlah responden.
- Menentukan skor minimal = skor terendah x jumlah item x jumlah responden.
- Menetapkan rentang skor = skor maksimal - skor minimal.
- Menetapkan interval kelas.
- Interval kelas = $\frac{\text{rentang skor}}{\text{jenjang kriteria}}$
- Menetapkan persentase maksimal, yaitu 100%
- Menetapkan persentase minimal.
- Persentase minimal = $\frac{\text{skor minimal}}{\text{skor maksimal}} \times 100\%$
- Menetapkan rentang persentase.
- Rentang persentase = persentasi maksimal - persentasi minimal

- Menetapkan interval kelas persentase.
- Interval kelas persentase

$$= \frac{\text{rentang persentasi}}{\text{kriteria}} \times 100\%$$
- Menetapkan kriteria, yaitu sangat baik (SB), cukup baik (CB), kurang baik (KB), dan tidak baik (TB).

4. HASIL DAN PEMBAHASAN

4.1 Hasil Penelitian

4.1.1 Kenyamanan Pejalan Kaki Ditinjau dari Beberapa Faktor

Adapun perhitungan hasil penelitian keseluruhan dari ZONA A, B, C, D, dan E persepsi pejalan kaki tentang kenyamanan yang ditinjau dari beberapa faktor di atas, adalah sebagai berikut :

Range = Skor maksimal – Skor minimal

Skor maksimal = $4 \times 7 \times 438 = 12.264$

Skor minimal = $1 \times 7 \times 438 = 3.066$

Range = $12.264 - 3066 = 9.198$

Kelas Interval

$$= \frac{\text{Range}}{\text{Banyak Kelas}} = \frac{9198}{4} = 2.299,5$$

Skor total = Skor total di Zona A + B + C + D + E

= $638 + 1.198 + 1.379 + 1.385 + 1.477 = 6.077$

Skor Maksimal = 12.264

DP = $\frac{\text{Skor total}}{\text{Skor maksimal}} \times 100\%$

$$= \frac{6.077}{12.264} \times 100\% = 49,55\%$$

Tabel 1. Kriteria jawaban responden tentang kenyamanan yang ditinjau dari seluruh faktor yang mempengaruhinya

| Interval (skor) | Interval (%) | Kriteria |
|----------------------|------------------------|-------------|
| 12264 > Skor > 11319 | 100 > Persen > 92,29 | Sangat Baik |
| 11319 > Skor > 9555 | 92,29 > Persen > 77,91 | Baik |
| 9555 > Skor > 7518 | 77,91 > Persen > 61,30 | Cukup Baik |
| 7518 > Skor > 5313 | 61,30 > Persen > 43,32 | Kurang Baik |
| 5313 > Skor > 3066 | 43,32 > Persen > 25,00 | Tidak Baik |

Sumber : Data hasil analisa 2017

Berdasarkan persentase interval dan kriteria total dari ZONA A, B, C, D, dan E maka hasil perhitungan persepsi pejalan kaki tentang kenyamanan yang ditinjau dari beberapa faktor menunjukkan angka **49,55%** yang artinya kriteria **Kurang Baik (KB)**, didalam pemanfaatan jalur trotoar Jalan Jendral Urip Pontianak.

Berikut ini adalah tabel hasil dari 5 zona persepsi pejalan kaki tentang kenyamanan dalam pemanfaatan jalur trotoar di Jalan Jendral Urip Pontianak.

Tabel 2. Kriteria jawaban responden tentang kenyamanan yang ditinjau dari seluruh faktor yang mempengaruhinya

| Nomor | ZONA | Skor Total | Persentase | Kriteria |
|---------------------------------------|--------|------------|------------|------------------|
| 1 | ZONA A | 638 | 50,63% | Kurang Baik (KB) |
| 2 | ZONA B | 1.198 | 50,94% | Kurang Baik (KB) |
| 3 | ZONA C | 1.379 | 50,77% | Kurang Baik (KB) |
| 4 | ZONA D | 1.385 | 47,10% | Kurang Baik (KB) |
| 5 | ZONA E | 1477 | 49,30% | Kurang Baik (KB) |
| Persentase dan kriteria total tentang | | 6077 | 49,55% | Kurang Baik (KB) |

Sumber : Data hasil analisa 2017

4.1.2 Keamanan Pejalan Kaki Ditinjau dari Beberapa Faktor

Adapun perhitungan hasil penelitian keseluruhan dari ZONA A, B, C, D, dan E persepsi pejalan kaki tentang

keamanan yang ditinjau dari beberapa faktor di atas, adalah sebagai berikut :

$$\begin{aligned} \text{Range} &= \text{Skor maksimal} - \text{Skor minimal} \\ \text{Skor maksimal} &= 4 \times 3 \times 438 = 5.256 \\ \text{Skor minimal} &= 1 \times 3 \times 438 = 1.314 \\ \text{Range} &= 5.256 - 1.314 = 3.942 \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} \text{Kelas Interval} \\ &= \frac{\text{Range}}{\text{Banyak Kelas}} = \frac{3942}{4} = 985,5 \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} \text{Skor total} &= \text{Skor total di Zona A} + \text{B} \\ &+ \text{C} + \text{D} + \text{E} \\ &= 207 + 427 + 533 + 504 + 601 \\ &= 2.272 \end{aligned}$$

$$\text{Skor Maksimal} = 5.256$$

$$\begin{aligned} \text{DP} &= \frac{\text{Skor total}}{\text{Skor maksimal}} \times 100\% \\ &= \frac{2.272}{5.256} \times 100\% = \mathbf{43,23\%} \end{aligned}$$

Tabel 3. Interval kelas dan kriteria keamanan yang ditinjau dari beberapa faktor

| Interval (skor) | Interval (%) | Kriteria |
|--------------------|------------------------|-------------|
| 5256 > Skor > 4851 | 100 > Persen > 92,29 | Sangat Baik |
| 4851 > Skor > 4095 | 92,29 > Persen > 77,91 | Baik |
| 4095 > Skor > 3222 | 77,91 > Persen > 61,30 | Cukup Baik |
| 3222 > Skor > 2277 | 61,30 > Persen > 43,32 | Kurang Baik |
| 2277 > Skor > 1314 | 43,32 > Persen > 25,00 | Tidak Baik |

Sumber : Data hasil analisa 2017

Berdasarkan persentase interval dan kriteria total dari ZONA A, B, C, D, dan E maka hasil perhitungan persepsi pejalan kaki tentang keamanan yang ditinjau dari beberapa faktor menunjukkan angka **43,23%** yang artinya kriteria **Tidak Baik (TB)**, didalam pemanfaatan jalur trotoar Jalan Jendral Urip Pontianak.

Berikut ini adalah tabel hasil dari 5 zona persepsi pejalan kaki tentang keamanan dalam pemanfaatan jalur trotoar di Jalan Jendral Urip Pontianak.

Tabel 4. Persepsi pejalan kaki tentang keamanan yang ditinjau dari seluruh faktor yang mempengaruhinya

| Nomor | ZONA | Skor Total | Persentase | Kriteria |
|--|--------|------------|------------|------------------|
| 1 | ZONA A | 207 | 38,33% | Tidak Baik (TB) |
| 2 | ZONA B | 427 | 42,36% | Tidak Baik (TB) |
| 3 | ZONA C | 533 | 45,79% | Kurang Baik (KB) |
| 4 | ZONA D | 504 | 40,00% | Tidak Baik (TB) |
| 5 | ZONA E | 601 | 46,81% | Kurang Baik (KB) |
| Persentase dan kriteria total tentang keamanan | | 2272 | 43,23% | Tidak Baik (TB) |

Sumber : Data hasil analisa 2017

4.1.3 Kelengkapan Fasilitas Penunjang Pejalan Kaki Ditinjau dari Beberapa Faktor

Adapun perhitungan hasil penelitian keseluruhan dari ZONA A, B, C, D, dan E persepsi pejalan kaki tentang kelengkapan fasilitas penunjang yang ditinjau dari beberapa faktor di atas, adalah sebagai berikut :

$$\begin{aligned} \text{Range} &= \text{Skor maksimal} - \text{Skor minimal} \\ \text{Skor maksimal} &= 4 \times 3 \times 438 = 5.256 \\ \text{Skor minimal} &= 1 \times 3 \times 438 = 1.314 \\ \text{Range} &= 5.256 - 1.314 = 3.942 \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} \text{Kelas Interval} \\ &= \frac{\text{Range}}{\text{Banyak Kelas}} = \frac{3942}{4} = 985,5 \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} \text{Skor total} &= \text{Skor total di Zona A} + \text{B} \\ &+ \text{C} + \text{D} + \text{E} \\ &= 396 + 720 + 778 + 797 + 803 \\ &= 3.494 \end{aligned}$$

$$\text{Skor Maksimal} = 5.256$$

$$\begin{aligned} \text{DP} &= \frac{\text{Skor total}}{\text{Skor maksimal}} \times 100\% \\ &= \frac{3.494}{5.256} \times 100\% = \mathbf{66,48\%} \end{aligned}$$

Tabel 5. Interval kelas dan kriteria kelengkapan fasilitas penunjang yang ditinjau dari beberapa faktor

| Interval (skor) | Interval (%) | Kriteria |
|--------------------|------------------------|-------------|
| 5256 > Skor > 4851 | 100 > Persen > 92,29 | Sangat Baik |
| 4851 > Skor > 4095 | 92,29 > Persen > 77,91 | Baik |
| 4095 > Skor > 3222 | 77,91 > Persen > 61,30 | Cukup Baik |
| 3222 > Skor > 2277 | 61,30 > Persen > 43,32 | Kurang Baik |
| 2277 > Skor > 1314 | 43,32 > Persen > 25,00 | Tidak Baik |

Sumber : Data hasil analisa 2017

Berdasarkan persentase interval kelas dan kriteria total dari ZONA A, B, C, D, dan E maka hasil perhitungan persepsi pejalan kaki tentang kelengkapan fasilitas menunjang yang ditinjau dari beberapa faktor menunjukkan angka **66,48%** yang artinya kriteria **Cukup Baik (CB)**, didalam pemanfaatan jalur trotoar Jalan Jendral Urip Pontianak.

Berikut ini adalah tabel hasil dari 5 zona persepsi pejalan kaki tentang kelengkapan fasilitas penunjang dalam pemanfaatan jalur trotoar di Jalan Jendral Urip Pontianak.

Tabel 6. Persepsi pejalan kaki tentang kelengkapan fasilitas penunjang yang ditinjau dari seluruh faktor yang mempengaruhinya

| Nomor | ZONA | Skor Total | Persentase | Kriteria |
|---|--------|------------|------------|-----------------|
| 1 | ZONA A | 396 | 73,33% | Cukup Baik (CB) |
| 2 | ZONA B | 720 | 71,43% | Cukup Baik (CB) |
| 3 | ZONA C | 778 | 66,84% | Cukup Baik (CB) |
| 4 | ZONA D | 797 | 63,25% | Cukup Baik (CB) |
| 5 | ZONA E | 803 | 62,54% | Cukup Baik (CB) |
| Persentase dan kriteria total tentang kelengkapan fasilitas | | 3494 | 66,48% | Cukup Baik (CB) |

Sumber : Data hasil analisa 2017

Adapun perhitungan hasil penelitian persepsi pejalan kaki tentang kenyamanan, keamanan dan kelengkapan fasilitas penunjang yang ditinjau dari seluruh faktor, adalah sebagai berikut :

$$\begin{aligned} \text{Range} &= \text{Skor maksimal} - \text{Skor minimal} \\ \text{Skor maksimal} &= 4 \times 13 \times 438 = 22.776 \\ \text{Skor minimal} &= 1 \times 13 \times 438 = 5.694 \\ \text{Range} &= 22.776 - 5.694 = 17.082 \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} \text{Kelas Interval} &= \frac{\text{Range}}{\text{Banyak Kelas}} = \frac{17082}{4} \\ &= 4.270,5 \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} \text{Skor total} &= \text{Jumlah seluruh skor} \\ &= 6.077 + 2.272 + 3.494 = 11.843 \end{aligned}$$

$$\text{Skor Maksimal} = 22.776$$

$$\begin{aligned} \text{DP} &= \frac{\text{Skor total}}{\text{Skor maksimal}} \times 100\% \\ &= \frac{11.843}{22.776} \times 100\% = \mathbf{51,98\%} \end{aligned}$$

Tabel 7. Interval Kelas dan Kriteria kenyamanan, keamanan dan kelengkapan fasilitas penunjang yang ditinjau dari seluruh faktor yang mempengaruhinya

| Interval (skor) | Interval (%) | Kriteria |
|----------------------|------------------------|-------------|
| 22776 > Skor > 19522 | 100 > Persen > 92,29 | Sangat Baik |
| 19522 > Skor > 16269 | 92,29 > Persen > 77,91 | Baik |
| 16269 > Skor > 13015 | 77,91 > Persen > 61,30 | Cukup Baik |
| 13015 > Skor > 9761 | 61,30 > Persen > 43,32 | Kurang Baik |
| 9761 > Skor > 5694 | 43,32 > Persen > 25,00 | Tidak Baik |

Sumber : Data hasil analisa 2017

Maka hasil perhitungan analisis deskriptif persentase, persepsi pejalan kaki tentang kenyamanan, keamanan, dan kelengkapan fasilitas penunjang yang ditinjau dari seluruh faktor menghasilkan skor total **11.843**, dengan persentase **51,98%**, yang artinya secara keseluruhan menunjukkan kriteria **Kurang Baik (KB)**, didalam pemanfaatan jalur trotoar di Jalan Jendral Urip Pontianak.

Berikut ini adalah tabel hasil kalkulasi persepsi pejalan kaki tentang kenyamanan, keamanan, dan kelengkapan fasilitas penunjang dalam pemanfaatan jalur trotoar di Jalan Jendral Urip Pontianak.

Tabel 8. Persepsi pejalan kaki tentang kenyamanan, keamanan, dan kelengkapan fasilitas penunjang yang ditinjau dari seluruh faktor yang mempengaruhinya

| Nomor | Persepsi Pejalan Kaki | Skor Total | Persentase | Kriteria |
|---|---|--------------|---------------|-------------------------|
| 1 | Kenyamanan yang ditinjau dari beberapa faktor | 6077 | 49,55% | Kurang Baik (KB) |
| 2 | Keamanan yang ditinjau dari beberapa faktor | 2272 | 43,23% | Tidak Baik (TB) |
| 3 | Kelengkapan fasilitas penunjang | 3494 | 66,48% | Cukup Baik (CB) |
| Persepsi pejalan kaki secara keseluruhan, ZONA A, B, C, D dan E dalam pemanfaatan jalur trotoar | | 11843 | 51,98% | Kurang Baik (KB) |

Sumber : Data hasil analisa 2017

5. KESIMPULAN DAN SARAN

5.1 Kesimpulan

Berdasarkan hasil analisis data dalam penelitian studi tentang pengaruh pedagang kaki lima terhadap kenyamanan pejalan kaki dalam pemanfaatan trotoar di Jalan Jendral Urip Pontianak, maka diperoleh kesimpulan sebagai berikut :

- a. Hasil perhitungan analisis deskriptif persentase untuk tingkat kenyamanan, keamanan, dan kelengkapan fasilitas penunjang, diuraikan seperti dibawah ini :
 - Tingkat kenyamanan berdasarkan analisis dengan responden 438 orang yang dibagi dalam 5 ZONA yaitu ZONA A, B, C, D dan E. Dengan skor total 6.077, persentase **49,55%** kriteria **Kurang Baik (KB)**, tentang kenyamanan yang diperoleh saat melakukan aktivitas perjalanan di jalur trotoar Jalan Jendral Urip Pontianak.
 - Tingkat keamanan berdasarkan hasil analisis dengan responden 438 orang yang dibagi dalam 5 ZONA pengambilan sampel, yaitu ZONA A, B, C, D dan E.

Dengan skor total 2.272, persentase **43,23%** kriteria **Tidak Baik (TB)**, tentang keamanan yang diperoleh saat melakukan aktivitas perjalanan di jalur trotoar Jalan Jendral Urip Pontianak.

- Kelengkapan fasilitas penunjang berdasarkan hasil analisis dengan responden 438 orang yang dibagi dalam 5 ZONA pengambilan sampel, yaitu ZONA A, B, C, D dan E. Dengan skor total 3.494, persentase **66,48%** kriteria **Cukup Baik (CB)**, tentang kelengkapan fasilitas penunjang yang masih kurang mendukung saat melakukan aktivitas perjalanan di jalur trotoar Jalan Jendral Urip Pontianak.

Maka hasil perhitungan analisis deskriptif persentase, persepsi pejalan kaki tentang kenyamanan, keamanan, dan kelengkapan fasilitas penunjang yang ditinjau dari seluruh faktor menghasilkan skor total **11.843**, persentase **51,98%** kriteria **Kurang Baik (KB)**, dalam pemanfaatan jalur trotoar di Jalan Jendral Urip Pontianak.

- b. Berdasarkan jawaban responden atas pertanyaan tentang faktor kenyamanan, keamanan, dan kelengkapan fasilitas penunjang merupakan unsur pokok yang harus diperhatikan dalam merencanakan jalur trotoar supaya memberikan rasa nyaman, aman, dan tentunya dilengkapi dengan fasilitas penunjang yang baik di jalur trotoar Jalan Jendral Urip Pontianak.
- c. Dari hasil perhitungan analisis deskriptif persentase yang sudah dilakukan dapat memberikan gambaran bagaimana jalur trotoar yang baik sesuai dengan standar perencanaan berdasarkan Petunjuk Perencanaan Trotoar No. 007/T/Bnkt/1990 Direktorat Jenderal Bina Marga. Direktorat Pembinaan Jalan Kota.

5.2 Saran

- a. Dari hasil penelitian menunjukkan bahwa tingkat kenyamanan, keamanan, dan kelengkapan fasilitas penunjang pejalan kaki dalam memanfaatkan jalur trotoar, ternyata berada pada kriteria yang kurang baik, untuk itu maka perlu dilakukan pengaturan kembali yang lebih sistematis untuk penyediaan fasilitas jalur trotoar di Jalan Jendral Urip Pontianak, terutama harus memperhatikan berbagai aspek kepentingan masyarakat yang menggunakan jalur trotoar.
- b. Perancangan ulang penyediaan fasilitas jalur trotoar, harus memperhatikan unsur-unsur penting yang menunjang tingkat kenyamanan, keamanan, dan kelengkapan fasilitas penunjang pejalan kaki dalam memanfaatkan jalur trotoar, dan jalur trotoar juga harus dikembalikan ke fungsinya agar pejalan kaki mendapatkan haknya sebagai pengguna jalur trotoar yang nyaman, aman, dan tentunya dilengkapi dengan fasilitas yang baik.

DAFTAR PUSTAKA

- Arikunto, S. 2002. *Prosedur Penelitian Suatu Pendekatan Praktek*. Edisi V. Jakarta : Rineka Cipta.
- Bently, I. A A. Murrain. M G. Graham S. 1988. *Lingkungan yang Tanggap, Pedoman untuk Perancangan*. Terjemahan Aris K. Bandung : Abdi Widya.
- BPS Pontianak. 2014. *Kota Pontianak Dalam Angka 2014*. Pontianak.
- Dirjen Bina Marga. 1970. *Peraturan Perencanaan Geometrik Jalan Raya*. Nomor 113. Jakarta : Dirjen Bina Marga.
- Direktorat Jendral Bina Marga, Direktorat Pembinaan Jalan Kota. *Petunjuk Perencanaan Trotoar*. No. 007/T/BNKT/1990.
- Dephub. 1993. *Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 43 Tahun 1993 Tentang Prasarana dan Lalu Lintas Jalan*. Jakarta Departemen Perhubungan Darat.
- Dep P&K. 1995. *Kamus Besar Bahasa Indonesia*. Edisi II. Jakarta : Balai Pustaka.
- Hakim, R. Hardi U. 2003. *Komponen Perancangan Arsitektur Lansekap*. Jakarta : Bumi Aksara.
- Hadi, S. 1986. *Metode Research Jilid I*. Bandung : Tarsito.
- Muslihun, M. 2013. *Studi Kenyamanan Pejalan Kaki Terhadap Pemanfaatan Jalur Pedestrian Di Jalan Protokol Kota Semarang (Studi Kasus Jalan Pahlawan)*. Fakultas Teknik Universitas Negeri Semarang.
- Pamungkas, W. 2003. *Studi tentang Kenyamanan Aksesibilitas Mahasiswa Jurusan Unes*. Skripsi FT Unes.
- Sukoco, E. 2002. *Analisis Penyalahgunaan Prasarana Jalan Di Kawasan Sekitar Pasar Johar*. Skripsi FT Unes.
- Sudjana, N. 1996. *Metode Statistika*. Bandung. Tarisito.
- Sugiyono. 1999. *Metodologi Penelitian Bisnis*. Bandung : Alfabeta.
- Wibowo, L. 2006. *Studi Tentang Kenyamanan Pejalan Kaki Terhadap Pemanfaatan Trotoar di Jalan Protokol Kota Semarang (Studi Kasus Jalan MT. Haryono Semarang)*. Teknik Bangunan Universitas Negeri Semarang.