

**KAJIAN KONDISI FASILITAS PEDESTRIAN DI KORIDOR
JALAN RIAU KOTA PEKANBARU**

TUGAS AKHIR

*Diajukan Sebagai Salah Satu Syarat Untuk Meraih Gelar Sarjana Pada Program
Studi Teknik Perencanaan Wilayah dan Kota Fakultas Teknik
Universitas Islam Riau*



OLEH :

HUSNUL FIKRI

153410489

PROGRAM STUDI PERENCANAAN WILAYA DAN KOTA

FAKULTAS TEKNIK

UNIVERSITAS ISLAM RIAU

PEKANBARU

2022

**KAJIAN KONDISI FASILITAS PEDESTRIAN DI KORIDOR
JALAN RIAU KOTA PEKANBARU**



NAMA : HUSNUL FIKRI

NPM : 153410489

PROGRAM STUDI PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA

FAKULTAS TEKNIK

UNIVERSITAS ISLAM RIAU

PEKANBARU

2022

Perpustakaan Universitas Islam Riau

Dokumen ini adalah Arsip Miik :

LEMBAR PENGESAHAN

**KAJIAN KONDISI FASILITAS PEDESTRIAN DI KORIDOR JALAN
RIAU KOTA PEKANBARU**

TUGAS AKHIR

Disusun Oleh:

HUSNUL FIKRI
NPM 153410489

Disetujui Oleh:

PEMBIMBING

Muhammad Sofwan, ST., MT.

Disahkan Oleh:

KETUA PROGRAM STUDI

Puji Astuti, ST., MT.



SURAT PERNYATAAN

Saya yang bertanda tangan dibawah ini :

Nama : Husnul Fikri
Tempat/Tanggal Lahir : Kuok / 16 Januari 1997
NPM : 153410489
Alamat : Sei Maki RT 02 RW 02, Desa Kuok,
Kecamatan Kuok

Adalah mahasiswa Universitas Islam Riau yang terdaftar pada:

Fakultas : Teknik
Program Studi : Perencanaan Wilayah dan Kota
Jenjang Pendidikan : S-1

Menyatakan dengan sesungguhnya bahwa tugas akhir yang saya tulis ini adalah benar dan asli dengan judul “ **KAJIAN KONDISI FASILITAS PEDESTRIAN DI KORIDOR JALAN RIAU KOTA PEKANBARU** “.

Apabila dikemudian hari ada yang merasa dirugikan dan atau menuntut karena tugas akhir saya ini menggunakan Sebagian dari hasil tulisan atau karya orang lain (**Plagiat**) tanpa mencantumkan nama penulis nya, maka saya akan menerima sanksi sesuai dengan peraturan perundang yang berlaku.

Demikian surat pernyataan ini saya buat dengan sesungguhnya dan dapat digunakan sebagai mana mestinya.

Pekanbaru , 28 Agustus 2022

Husnul Fikri
153410489

KAJIAN KONDISI FASILITAS PEDESTRIAN DI KORIDOR JALAN RIAU KOTA PEKANBARU

HUSNUL FIKRI

153410489

ABSTRAK

Pembangunan pedestrian di Kota Pekanbaru belum dikelola dengan baik, masih banyak jalur pedestrian yang di salahgunakan oleh pihak-pihak yang tidak bertanggung jawab, salah satunya adalah jalur pedestrian yang ada di Jalan Riau. Tujuan dari penelitian ini adalah memberikan gambaran eksisting dan rekomendasi bagi penataan fasilitas pedestrian yang lebih baik serta memenuhi standar dan kriteria dalam fasilitas pedestrian untuk memenuhi kebutuhan sarana dan prasarana pada koridor Jalan Riau Pekanbaru.

Metode analisis data yang digunakan dalam menganalisis adalah perbandingan kondisi eksisting dengan standar dan penilaian berdasarkan kriteria dan spesifikasi dari Permen PU No. 03 Tahun 2014 dan persepsi pejalan kaki untuk menilai tingkat kenyamanan, keamanan, keselamatan dan keindahan fasilitas pedestrian. Berdasarkan hasil analisis, diperoleh kesimpulan kondisi trotoar di lokasi studi saat ini hampir keseluruhan dalam keadaan belum memenuhi standar ideal berdasarkan Permen PU No. 03 Tahun 2014.

Hasil analisis persepsi pejalan kaki juga menunjukkan fasilitas pedestrian yang ada masih dinilai buruk. Dari hasil analisis kondisi fisik dan persepsi pejalan kaki, kemudian dihasilkan konsep dan arahan penataan fasilitas pedestrian di wilayah studi untuk menciptakan perencanaan dan pengadaan fasilitas fasilitas pedestrian yang ideal dan sesuai dengan kebutuhan pejalan kaki

Kata Kunci : Kondisi, Pedestrian, Fasilitas Pejalan Kaki.

STUDY OF THE CONDITION OF PEDESTRIAN FACILITIES IN THE RIAU ROAD CORRIDOR, PEKANBARU CITY

HUSNUL FIKRI
153410489

ABSTRACT

Pedestrian development in Pekanbaru City has not been managed properly, there are still many pedestrian paths that are misused by irresponsible parties, one of which is the pedestrian path on Jalan Riau. The purpose of this study is to provide an existing description and recommendations for better arrangement of pedestrian facilities and meet the standards and criteria in pedestrian facilities to meet the needs of facilities and infrastructure in the Riau Pekanbaru Road corridor.

The data analysis method used in the analysis is a comparison of existing conditions with standards and an assessment based on the criteria and specifications of the Minister of Public Works Regulation No. 03 of 2014 and pedestrian perceptions to assess the level of comfort, security, safety and beauty of pedestrian facilities. Based on the results of the analysis, it is concluded that the condition of the pavement in the study location is currently almost entirely in a state that does not meet the ideal standard based on the Minister of Public Works Regulation No. 03 of 2014.

The results of the analysis of pedestrian perceptions also show that existing pedestrian facilities are still considered bad. From the results of the analysis of the physical condition and perceptions of pedestrians, concepts and directions for the arrangement of pedestrian facilities in the study area are produced to create planning and procurement of pedestrian facilities that are ideal and in accordance with the needs of pedestrians.

Keywords : Conditions, Pedestrians, Pedestrian Facilities.

KATA PENGANTAR

Assalamu'alaikumwarahmatullahiwabarakatuh.

Alhamdulillah Wa Syukurillah kepada Allah Subhanahu Wa Ta'ala karena atas limpahan rahmat dan hidayah-Nya, penulis dapat menyusun dan menyelesaikan tugas akhir ini dengan sebaik-baiknya. Tidak lupa pula penulis mengirimkan salam selawat kepada Nabi Besar kita Muhammad Shallallahu Alaihi Wasallam yang membawa umat Islam ke jalan diridhoi Allah Subhanahu Wa Ta'ala. Penulisan Tugas Akhir ini adalah salah satu syarat guna memperoleh gelar sarjana teknik pada Fakultas Teknik Universitas Islam Riau. Adapun judul dari tugas akhir ini adalah "**Kajian Kondisi Fasilitas Pedestrian di Koridor Jalan Riau Kota Pekanbaru**". Pada kesempatan ini penulis ingin menyampaikan ribuan ucapan terimakasih kepada semua pihak yang berperan penting dalam penyusunan Tugas Akhir ini, yaitu:

1. Bapak **Prof. Dr. H. Syafrinaldi S.H M.C.I** selaku Rektor Universitas Islam Riau.
2. Bapak **Dr. Eng, Muslim, ST., MT** selaku Dekan Fakultas Teknik Universitas Islam Riau.
3. Ibu **Puji Astuti, ST., MT** selaku Ketua Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota Fakultas Teknik Universitas Islam Riau.
4. Bapak **Muhammad Sofwan, ST, MT** selaku pembimbing yang telah membimbing, mengarahkan, dan memberi banyak ide yang tentunya sangat bermanfaat bagi penulis.

5. Kepada Staf Dosen Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota Fakultas Teknik Universitas Islam Riau.
6. Kepada kedua Orang Tuaku serta abang-abang dan kakak-kakakku yang sangat penulis cintai dan hormati yang selalu memberikan berbagai macam dukungan moril, materil, doa, nasihat dan motivasi hingga sampai detik ini penulis bisa kuat dalam menyelesaikan studi ini.
7. Ayah dan Ibu telah melalui banyak perjuangan dan rasa sakit. Tapi saya berjanji tidak akan membiarkan semua itu sia-sia. saya ingin melakukan yang terbaik untuk setiap kepercayaan yang diberikan. Saya akan tumbuh, untuk menjadi yang terbaik yang saya bisa. Pencapaian ini adalah persembahan istimewa untuk Ayah dan Ibu.
8. Teman-teman seperjuangan Planologi 15 A yang telah memberikan motivasi kepada penulis.

Diharapkan Tugas Akhir dapat menjadi langkah awal bagi penulis untuk menjadi lebih maju dan bermanfaat bagi perkembangan ilmu pengetahuan kedepan serta bermanfaat terhadap banyak orang.

Pekanbaru, Agustus 2022

HUSNUL FIKRI

DAFTAR ISI

ABSTRAK.....	i
KATA PENGANTAR	iii
DAFTAR ISI	v
DAFTAR TABEL	viii
DAFTAR GAMBAR	x
BAB I PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang	1
1.2 Rumusan Masalah	5
1.3 Tujuan dan Sasaran	6
1.3.1 Tujuan	6
1.3.2 Sasaran	6
1.4 Manfaat Penelitian	6
1.5 Ruang Lingkup Penelitian	7
1.5.1 Ruang Lingkup Materi	7
1.5.2 Ruang Lingkup Wilayah	8
1.6 Sistematika Pembahasan	10
BAB II TINJAUAN TEORI	12
2.1 Kajian Teori Perancangan Kota	12
2.2 Pengertian Pedestrian	15
2.3 Pejalan Kaki	16
2.3.1 Jenis Pejalan Kaki	17
2.3.2 Kriteria Kemampuan Jarak Berjalan	18
2.3.3 Waktu Pergerakan Pejalan Kaki	20
2.4 Tinjauan Jalur Pejalan Kaki	20
2.4.1 Ruang Bebas Jalan	20
2.4.2 Jalur Pejalan Kaki	22
2.4.3 Fasilitas Pendukung Jalur Pejalan Kaki	22
2.4.4 Tingkat Pelayanan Jalur Pejalan Kaki	28
2.4.5 Kriteria Jalur Pejalan Kaki	32
2.5 Pedestrian Di Indonesia	35

BAB III METODOLOGI PENELITIAN	46
2.1 Pendekatan Metodologi Penelitian	46
2.2 Metode Pengumpulan Data	47
3.2.1 Metode Pengumpulan Data Primer	48
3.2.2 Metode Pengumpulan Data Sekunder	49
3.3 Waktu Dan Lokasi Penelitian	50
3.4 Populasi dan Sampel	50
3.4.1 Populasi	51
3.4.2 Sampel	51
3.5 Variabel Penelitian	51
3.6 Metode Analisi	52
3.6.1 Metode Analisi Data	52
3.7 Kerangka Berpikir	57
BAB IV GAMBARAN UMUM WILAYAH PENELITIAN	59
4.1 Gambaran Umum Kota Pekanbaru	59
4.1.1 Letak Geografis dan Administrasi.....	61
4.1.2 Tofografi Kota Pekanbaru.....	63
4.1.3 Klimatologi	64
4.1.4 Kependudukan.....	65
4.2 Kondisi Wilayah Penelitian	66
4.2.1 Kondisi Guna Lahan.....	66
4.2.2 Kondisi Kenyamanan Jalur Pedestrian	68
BAB V HASIL DAN PEMBAHASAN	71
5.1 Analisis Kondisi Eksisting Jalur Pedestrian di Jalan Riau	71
5.1.1 Jalur Pedestrian.....	71
5.1.2 Penyeberangan atau <i>Zebracross</i>	76
5.1.3 Drainase	76
5.1.4 Jalur Hijau	77
5.1.5 Lampu Penerang.....	79
5.1.6 Tempat Duduk.....	80
5.1.7 Pagar Pengaman	80

5.1.8	Tempat Sampah.....	81
5.1.9	Rambu dan Marka	83
5.1.10	Halte.....	84
5.2	Analisis Persepsi Pejalan Kaki Terhadap Tingkat Kinerja Fasilitas Pedestrian.....	86
5.2.1	Indikator Kenyamanan.....	87
5.2.2	Indikator Keamanan.....	88
5.2.3	Indikator Keselamatan	89
5.2.4	Indikator Keindahan	90
BAB VI KESIMPULAN DAN SARAN		92
6.1	Kesimpulan.....	92
6.2	Saran.....	93
DAFTAR PUSTAKA.....		95
LAMPIRAN		98

DAFTAR TABEL

Tabel 2.1 Studi Terdahulu	40
Tabel 3.1 Variabel Penelitian	52
Tabel 3.2 Perumusan Kriteria dalam melakukan Penilaian Fasilitas Pedestrian ..	54
Tabel 4.1 Luas Wilayah Kota Pekanbaru Menurut Kecamatan	62
Tabel 4.2 Jumlah Penduduk Kota Pekanbaru Tahun 2021	65
Tabel 5.1 Lebar Dan Tinggi Jalur Pedestrian di Jalan Riau	72
Tabel 5.2 Hasil Analisis Kondisi Eksisting Lebar Jalur Pedestrian di Jalan Riau	73
Tabel 5.3 Jenis Permukaan Jalur Pedestrian di Jalan Riau	74
Tabel 5.4 Hasil Analisis Kondisi Eksisting Permukaan Jalur Pedestrian di Jalan Riau	75
Tabel 5.5 Penyediaan Jalur Penyeberangan Atau Zebracross	76
Tabel 5.6 Keberadaan Fasilitas Drainase di Jalur Pedestrian Jalan Riau	77
Tabel 5.7 Keberadaan Fasilitas Jalur Hijau di Jalur Pedestrian Jalan Riau	78
Tabel 5.8 Hasil Analisis Kondisi Eksisting Fasilitas Jalur Hijau di Pedestrian Jalan Riau	78
Tabel 5.9 Keberadaan Fasilitas Lampu Penerang di Jalur Pedestrian Jalan Riau .	79
Tabel 5.10 Keberadaan Fasilitas Tempat Duduk di Jalur Pedestrian Jalan Riau ..	80
Tabel 5.11 Keberadaan Fasilitas Pagar Pengaman di Jalur Pedestrian Jalan Riau	81
Tabel 5.12 Keberadaan Fasilitas Tempat Sampah di Jalur Pedestrian Jalan Riau	82
Tabel 5.13 Hasil Analisis Kondisi Eksisting Fasilitas Tempat Sampah di Jalur Pedestrian Jalan Riau	82
Tabel 5.14 Hasil Analisis Kondisi Eksisting Fasilitas Papan Nama di Jalur Pedestrian Jalan Riau	83

Tabel 5.15 Keberadaan Fasilitas Halte di Jalur Pedestrian Jalan Riau	84
Tabel 5.16 Hasil Analisis Kondisi Eksisting Fasilitas Halte di Jalur Pedestrian Jalan Riau	85
Tabel 5.17 Kriteria Persentase Skor Tanggapan Responden Terhadap Skor Ideal	86
Tabel 5.18 Skor Tanggapan Responden Indikator Kenyamanan	87
Tabel 5.19 Skor Tanggapan Responden Indikator Keamanan	89
Tabel 5.20 Skor Tanggapan Responden Indikator Keselamatan.....	90
Tabel 5.21 Skor Tanggapan Responden Indikator Keindahan.....	91



DAFTAR GAMBAR

Gambar 1.1 Peta Orientasi Lokasi Penelitian	9
Gambar 2.1 Rumaja, Rumija Dan Ruwasja	21
Gambar 2.2 Drainase Di Bawah Ruang Pejalan Kaki	23
Gambar 2.3 Penempatan Jalur Hijau Sebagai Peneduh	23
Gambar 2.4 Penempatan Lampu Penerangan	24
Gambar 2.5 Contoh Fasilitas Tempat Duduk Bagi Pengguna Pedestrian	24
Gambar 2.6 Fasilitas Pagar Pengaman	25
Gambar 2.7 Fasilitas Tempat Sampah	25
Gambar 2.8 Fasilitas Marka Jalan	26
Gambar 2.9 Fasilitas Halte/ Shelter Bus	27
Gambar 2.10 Fasilitas Telepon Umum	27
Gambar 2.11 Kondisi Pedestrian Tingkat Pelayanan Los A	29
Gambar 2.12 Kondisi Pedestrian Tingkat Pelayanan Los B	29
Gambar 2.13 Kondisi Pedestrian Tingkat Pelayanan Los C	30
Gambar 2.14 Kondisi Pedestrian Tingkat Pelayanan Los D	30
Gambar 2.15 Kondisi Pedestrian Tingkat Pelayanan Los E	31
Gambar 2.16 Kondisi Pedestrian Tingkat Pelayanan Los F	32
Gambar 3.1 Kerangka Berpikir	58
Gambar 4.1 Kondisi Pengguna Lahan Pada Segmen I	66
Gambar 4.2 Kondisi Pengguna Lahan Pada Segmen II.....	67
Gambar 4.3 Kondisi Pengguna Lahan Pada Segmen III.....	68
Gambar 4.4 Kondisi Kenyamanan Jalur Pedestrian di Segmen I Sisi Kiri.....	69

Gambar 4.5 Kondisi Kenyamanan Jalur Pedestrian di Segmen II Sisi Kiri.....	69
Gambar 4.6 Kondisi Kenyamanan Jalur Pedestrian di Segmen III Sisi Kiri	70
Gambar 4.7 Kondisi Kenyamanan Jalur Pedestrian di Segmen III Sisi Kanan	70
Gambar 5.1 Kondisi Eksisting Lebar Jalur Pedestrian di Jalan Riau	74
Gambar 5.2 Kondisi Permukaan Jalur Pedestrian di Jalan Riau	75
Gambar 5.3 Kondisi Fasilitas Drainase di Jalur Pedestrian Jalan Riau	77
Gambar 5.4 Kondisi Fasilitas Jalur Hijau di Jalur Pedestrian Jalan Riau.....	79
Gambar 5.5 Kondisi Fasilitas Tempat Sampah di Jalur Pedestrian Jalan Riau.....	83
Gambar 5.6 Kondisi Fasilitas Papan Informasi di Jalur Pedestrian Jalan Riau	84
Gambar 5.7 Kondisi Fasilitas Halte di Jalur Pedestrian Jalan Riau	85



BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Pertumbuhan dan perkembangan suatu kota pada dasarnya dipengaruhi oleh tiga faktor utama, yaitu pertumbuhan penduduk, pertumbuhan ekonomi, dan berkembangnya sarana dan prasarana kota. Ketiga faktor tersebut secara tidak langsung akan mendorong terjadinya peningkatan pada kegiatan dan pergerakan penduduk. Perkembangan jumlah penduduk yang cepat dan migrasi yang sangat pesat serta terjadinya perkembangan wilayah telah menyebabkan meningkatnya kegiatan sosial dan ekonomi penduduk yang selanjutnya berdampak terhadap meningkatnya intensitas pergerakan penduduk dalam melakukan aktivitas salah satunya pendukung dalam menunjang aktivitas pergerakan yaitu fasilitas trotoar atau jalur pedestrian.

Seiring pertumbuhan kota dan angka migrasi yang tinggi maka kebutuhan mempertahankan kualitas pusat kota agar tetap manusiawi, menarik bagi warga kota untuk datang, tinggal, bekerja, dan melakukan kegiatan perlu usaha pengembangan kawasan pejalan kaki salah satunya jalur pedestrian (Tanan, 2011). Keberadaan dan perlunya jalur pedestrian telah tercantum dalam peraturan pemerintah No. 34 Tahun 2006 tentang jalan, dimana salah satu ruang manfaat jalan diperuntukkan sebagai trotoar yang hanya digunakan untuk lalu lintas pejalan kaki. Oleh karena itu, pertumbuhan suatu kota memerlukan jalur pedestrian di setiap ruas jalan yang diperuntukkan untuk pejalan kaki.

Permasalahan umum jalur pejalan kaki yang sering terjadi pada negara berkembang terutama Indonesia kurangnya wadah untuk beraktifitas jalan kaki sebagai pengguna utamanya (Lianna, 2021). Konsep penataan yang kurang baik pada jalur pedestrian menyebabkan rendahnya kemandirian dan kenyamanan pejalan kaki. Selain itu, penyediaan fasilitas pejalan kaki yang masih minim di Indonesia (Rukmana, 2013) yang membuat kondisi jalur pedestrian yang digunakan pejalan kaki kurang nyaman dan aman. Sehingga, pejalan kaki lebih memilih menggunakan kendaraan pribadi untuk mencapai tujuan daripada berjalan kaki. Salah satu kota di Indonesia yang memiliki permasalahan jalur pedestrian terdapat di Kota Pekanbaru.

Pembangunan pedestrian di Kota Pekanbaru belum dikelola dengan baik, masih banyak jalur pedestrian yang disalahgunakan oleh pihak-pihak yang tidak bertanggung jawab, salah satunya adalah jalur pedestrian yang ada di Jalan Riau. Jalan Riau merupakan jalan sekunder yang sering dilalui oleh kendaraan bermotor maupun yang tidak bermotor, pada Jalan Riau ini didominasi oleh area pertokoan, perdagangan dan jasa, pedagang kaki lima dan kegiatan lainnya. Tetapi keadaan pada kawasan tersebut masih kurang penataan lingkungan yang baik khususnya pada fasilitas pedestrian yang ada terlihat semrawut dan tidak tertata serta dengan adanya PKL dan on street parking.

Pada Koridor Jalan Riau merupakan salah satu jalan dengan rutinitas pejalan kaki yang cukup aktif karena Koridor Jalan Riau didominasi oleh kawasan pertokoan yang menjadi pusat keramaian, seperti aktifitas peredagangan dan jasa, pertokoan dan PKL.

Menurut Shirvani (1985), jalur pejalan kaki merupakan elemen penting perancangan kota. Pedestrian merupakan fasilitas kota yang diperuntukan bagi pejalan kaki memisahkan lintasan kendaraan dengan pejalan kaki, sehingga tercipta ketertiban lalu lintas dan keteraturan lingkungan kota. Penataan fasilitas pedestrian belum menjadi prioritas utama yang diperhatikan pemerintah. Selama ini pembangunan jalan hanya akan diikuti dengan pembangunan fasilitas pedestrian jika dananya mencukupi. Pada akhirnya, pembangunan fasilitas pedestrian akan ditangguhkan pada anggaran pembangunan yang akan datang. Pelebaran jalan yang dilakukan sebagai usaha menanggulangi kemacetan pun terkadang mengambil sebagian ruas jalur pedestrian (fasilitas utama) yang membuat ruang pedestrian semakin sempit. Pedestrian atau jalur pejalan kaki dibangun untuk menyediakan tempat bagi pejalan kaki, pemakai kursi roda dan kereta bayi agar dapat berjalan lancar, aman, nyaman dan tidak mengganggu kelancaran lalu lintas kendaraan serta menghindari kecelakaan dan konflik antara pejalan kaki dan kendaraan.

Dalam pelaksanaannya pembangunan pedestrian atau ruang publik lebih mengutamakan penampilannya dan pelengkap di pinggiran jalan, sedangkan unsur-unsur menyangkut fungsi utama pedestrian atau ruang publik masih kurang memperhatikan kepentingan pejalan kaki. Akibatnya pedestrian tidak dapat memberi kenyamanan dan keamanan bagi pejalan kaki bahkan dapat menyebabkan terhambatnya ruang gerak pengguna jalan. Walaupun aktivitas pergerakan dengan kendaraan bermotor meningkat dan mendominasi, tetapi aktivitas berjalan tetap menjadi moda transportasi dasar dalam mengakomodasi pergerakan.

Jalan Riau juga merupakan salah satu jalan yang berada dipusat kota sehingga perlu untuk ditata agar terciptanya kenyamanan bagi pengguna jalur pedestrian. Maka dari itu banyaknya aktivitas kegiatan di kawasan tersebut untuk menunjang aktivitas gerak para pejalan kaki harus tersedianya jalur pedestrian (trotoar) yang nyaman, aman dan sesuai dengan standar jalur pejalan kaki karena masih banyak yang tidak memenuhi syarat dan ketentuan berdasarkan (Permen PU NO. 03/PRT/M/2014) untuk dipakai sehingga dapat digunakan dengan layak.

Selain terdapatnya hambatan, jalur pedestrian Jalan Riau belum memiliki fasilitas pendukung yang sesuai dengan standar ketentuan yang telah ditetapkan. Menurut (Permen PU No. 03 Tahun 2014) sarana dan prasarana jaringan pejalan kaki adalah fasilitas pendukung pada jaringan pejalan kaki yang dapat berupa bangunan pelengkap petunjuk informasi maupun alat penunjang lainnya yang disediakan untuk meningkatkan kenyamanan dan keamanan pejalan kaki. Banyak aktifitas kegiatan yang berada di kawasan pedestrian dan kurangnya penyediaan fasilitas yang lengkap memerlukan perhatian lebih terhadap pejalan kaki agar bisa digunakan dengan nyaman dan aman.

Berdasarkan permasalahan tersebut penyusun menjadikan Jalan Riau sebagai objek penelitian yang menarik untuk dikaji, dilihat dari permasalahan fisik fasilitas pedestrian dan beragam permasalahan dari segi aspek kenyamanannya perlu dikaji lebih lanjut untuk menemukan fakta-fakta dan temuan baru yang dapat menjadi bahan masukan dan saran yang membangun jalur pedestrian yang nyaman dan aman untuk dilalui oleh pejalan kaki. Maka dari itu peneliti mengambil judul

tentang “**Kajian Kondisi Fasilitas Pedestrian di Koridor Jalan Riau Kota Pekanbaru**”.

1.2 Rumusan Permasalahan

Berdasarkan latar belakang studi yang telah diuraikan diatas bahwa fasilitas pedestrian pada Jalan Riau Kota Pekanbaru dapat dirumuskan sebagai berikut, adanya permasalahan dari berkurangnya luas ruang gerak bagi pejalan kaki Karena terjadinya penyalahgunaan fungsi atas elemen ruang publik yaitu jalur pejalan kaki (pedestrian) yang digunakan oleh para PKL (pedagang kaki lima), serta digunakan sebagai tempat parkir kendaraan roda dua. Buruknya kondisi fasilitas pedestrian yang tidak memenuhi kriteria, prinsip dan standar untuk fasilitas pedestrian, dilihat dari kondisi fisik permukaan trotoar dan fasilitas pelengkap lainnya yang masih kurang baik. Serta dengan tingginya intensitas penggunaan lahan pada akhirnya semua ini akan mengurangi kenyamanan kota khususnya pada kenyamanan jalur pejalan kaki itu sendiri.

Berdasarkan rumusan permasalahan diatas maka timbul pertanyaan penelitian yaitu:

1. Bagaimana kondisi fisik eksisting fasilitas pedestrian yang sesuai dengan standar dan kriteria, serta persepsi pejalan kaki di koridor Jalan Riau
2. Bagaimana persepsi pejalan kaki terhadap tingkat kinerja fasilitas pedestrian

1.3 Tujuan dan Sasaran

1.3.1 Tujuan

Adapun tujuan dari penelitian ini yaitu bertujuan untuk memberikan gambaran eksisting dan rekomendasi bagi penataan fasilitas pedestrian yang lebih baik serta memenuhi standar dan kriteria dalam fasilitas pedestrian untuk memenuhi kebutuhan sarana dan prasarana pada koridor Jalan Riau Pekanbaru.

1.3.2 Sasaran

Untuk mencapai tujuan tersebut, maka terdapat beberapa sasaran penelitian sebagai berikut:

1. Teridentifikasinya kondisi fisik eksisting fasilitas pedestrian di koridor Jalan Riau sesuai dengan standar dan kriteria pejalan kaki
2. Teridentifikasinya persepsi pejalan kaki terhadap tingkat kinerja fasilitas pedestrian di Koridor jalan Riau Kota Pekanbaru.

1.4 Manfaat Penelitian

Berdasarkan kegiatan penelitian yang dilakukan peneliti diharapkan dapat memberi manfaat atau berguna bagi peneliti maupun pihak lain yang memerlukannya sesuai dengan tujuan yang ingin dicapai, maka pada penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat antara lain:

1. Manfaat Teoritis

Penelitian ini dapat bermanfaat untuk menambah ilmu pengetahuan, wawasan dan sudut pandang terkait dengan kondisi pedestrian yang ada di perkotaan sehingga bahan literatur dalam meningkatkan kondisi

pedestrian di perkotaan lebih nyaman, selamat, aman, dan indah terhadap pejalan kaki

2. Manfaat Praktis

a. Bagi pemerintahan dan masyarakat

Hasil penelitian ini diharapkan menjadi masukan kepada pemerintah, khususnya pemerintah kota pekanbaru dalam meningkatkan pedestrian di Koridor Jalan Riau Kota Pekanbaru yang optimal. Bagi masyarakat, penelitian ini menjadi referensi dan bahan bagi masyarakat dalam menggunakan jalur pedestrian, agar nyaman dan aman digunakan.

b. Pihak Akademis

Hasil penelitian ini diharapkan dapat menambah ilmu pengetahuan, wawasan dan sudut pandang yang baru terkait dengan bidang perencanaan wilayah dan kota khususnya kawasan pedestrian, serta dapat menjadi referensi bagi peneliti lainnya yang ingin melakukan penelitian terkait dengan kondisi jalur pedestrian.

1.5 Ruang Lingkup Penelitian

1.5.1 Ruang Lingkup Materi

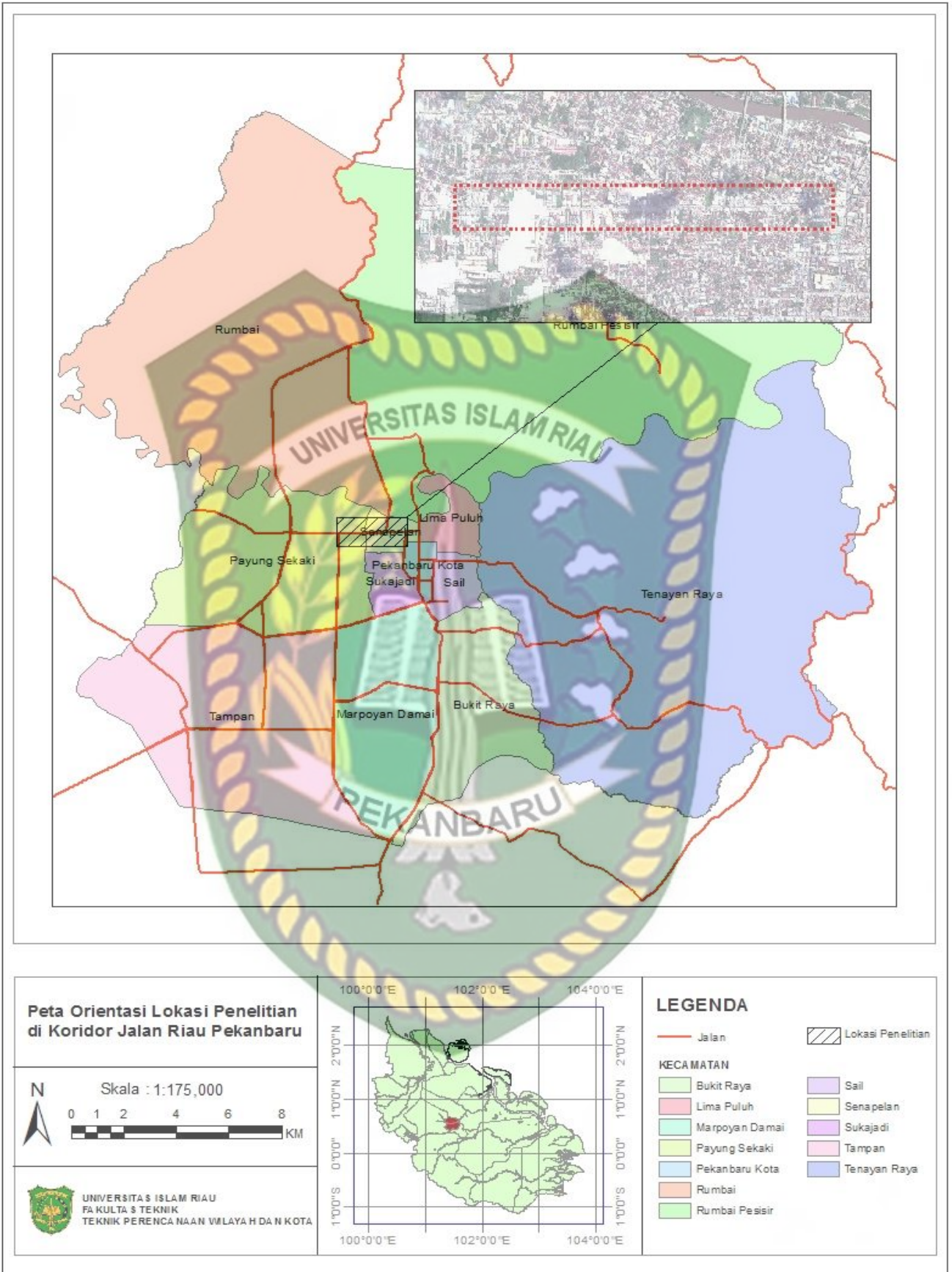
Ruang lingkup materi dalam penelitian ini mengidentifikasi kondisi fisik fasilitas pedestrian dan permasalahan yang terjadi pada jalur pedestrian Koridor Jalan Riau Kota Pekanbaru dilihat dari **Aspek Kenyamanan, Keselamatan, Keamanan Dan Keindahan Fasilitas Pedestrian**. Serta penilaian kondisi fisik berdasarkan standar pedestrian sebagai ruang publik bagi pejalan kaki.

1.5.2 Ruang Lingkup Wilayah

Lingkup wilayah studi dalam penelitian ini adalah di Kota Pekanbaru Provinsi Riau. Kota Pekanbaru memiliki luas wilayah 632,26 Km² terdiri dari 15 Kecamatan dan 83 Kelurahan dengan batas wilayah administrasi sebagai berikut:

1. Sebelah Utara : Kabupaten Siak dan Kabupaten Kampar
2. Sebelah Timur : Kabupaten Siak dan Kabupaten Pelalawan
3. Sebelah Barat : Kabupaten Kampar
4. Sebelah Selatan : Kabupaten Kampar dan Kabupaten Pelalawan

Lokasi penelitian dilakukan pada Koridor Jalan Riau Kota Pekanbaru dengan batas wilayah studi berawal dari persimpangan Jalan Riau I hingga persimpangan Jalan Soekarno-Hatta sepanjang 2,4 Kilometer. Pada sisi selatan koridor Jalan Riau berbatasan langsung dengan Kelurahan Padang Terubuk dan Kelurahan Air Hitam, sedangkan pada sisi sebelah utara koridor ini berbatasan langsung dengan Kelurahan Kampung Baru dan Kelurahan Kampung Bandar.



Gambar 1.1 Peta Orientasi Lokasi Penelitian

1.6 Sistematika Pembahasan

Dalam penelitian yang berjudul “*Kajian Kondisi Fasilitas Pedestrian Di Koridor Jalan Riau Kota Pekanbaru*” ini disusun menggunakan tata bahasa yang baik dan benar yang secara sistematis disusun dan dibagi kedalam enam bagian yaitu pendahuluan, tinjauan teori, metodologi penelitian, gambaran umum wilayah penelitian, analisis serta kesimpulan dengan uraian sebagai berikut:

BAB I PENDAHULUAN

Dalam bab ini berisikan uraian latar belakang, rumusan permasalahan, tujuan dan sasaran, ruang lingkup penelitian, metodologi serta sistematika penulisan.

BAB II TINJAUAN TEORI

Dalam bab ini berisikan uraian mengenai beberapa tinjauan teori yang mendukung penelitian ini.

BAB III METODOLOGI PENELITIAN

Pada bab ini menjelaskan tentang metode dan pendekatan yang digunakan dalam penelitian, tahap persiapan penelitian, jenis data penelitian, teknik pengumpulan data, lingkup wilayah studi serta variabel penelitian.

BAB IV GAMBARAN UMUM

Dalam bab ini berisikan mengenai gambaran umum wilayah penelitian, karakteristik wilayah studi terkait penelitian.

BAB V HASIL DAN PEMBAHASAN

Dalam bab ini berisikan mengenai analisis yang dilakukan terkait penelitian, serta merumuskan arahan konsep dalam penelitian.

BAB VI KESIMPULAN DAN SARAN

Dalam bab ini berisikan uraian mengenai kesimpulan penelitian dan saran untuk menangani masalah yang terjadi.



BAB II

TINJAUAN TEORI

2.1 Kajian Teori Perancangan Kota

Saat ini, istilah perancangan kota (*urban design*) mempunyai arti yang berbeda-beda di negara yang satu dengan di negara yang lain, bahkan juga berbedabeda antar pribadi. Minaret Branch (1995: 201) mengatakan bahwa:

“Di dalam perencanaan kota komprehensif, perancangan kota memiliki suatu makna yang khusus, yang membedakannya dari berbagai aspek proses perencanaan kota. Perancangan kota berkaitan dengan tanggapan inderawi manusia terhadap lingkungan fisik kota: *penampilan visual, kualitas estetika, dan karakter spasial*”.

Harry Anthony (dalam buku Antoniades, 1986: 326) memberi pengertian bahwa perancangan kota merupakan *pengaturan unsur-unsur fisik* lingkungan kota sedemikian rupa sehingga dapat berfungsi baik, ekonomis untuk dibangun, dan memberi kenyamanan untuk dilihat dan untuk hidup di dalamnya. Frederick Gutheim (dalam Antoniades, 1986: 326) menyatakan bahwa perancangan kota (*urban design*) merupakan bagian dari perencanaan kota (*urban planning*) yang menangani aspek *estetika* dan yang menetapkan tatanan (*order*) dan bentuk (*form*) kota. Selanjutnya, Antoniades (1986: 326) juga mendukung pendapat di atas bahwa perancangan kota menangani permasalahan keindahan kota yang tercermin dari fisik kota yang dirancang oleh perancang kota. Dari beberapa definisi tersebut dapat ditarik beberapa “kata kunci” tentang perancangan kota, yaitu:

1. Pengaturan unsur fisik lingkungan kota.
2. Berkaitan dengan tanggapan inderawi, yaitu aspek estetika/keindahan, penampilan visual.
3. Merupakan bagian dari perencanaan kota.

Dalam konteks lain terdapat banyak pengertian mengenai perancangan kota antara lain :

- a. Menurut *J.Barnett*, perancangan kota merupakan proses pemberian arahan desain fisik terhadap pertumbuhan konservasi dan perubahan kota.
- b. Menurut *Muhammad Danisworo*, perancangan kota menurut prosesnya adalah piranti yang akan menentukan wujud akhir dari lingkungan binaan kota yang terbentuk oleh kumpulan produk-produk hasil keputusan pembangunan yang telah diambil baik di sektor umum (publik) maupun sektor swasta. Sedangkan menurut sarannya adalah kualitas, yaitu kualitas fungsional, visual, lingkungan dimana rancang kota sebagai suatu proses adalah wahana untuk mencapainya. Rancang kota merupakan penyambung antara perencanaan kota dan perancangan arsitektur.
- c. Menurut *Djoko Sujarto*, perancangan kota merupakan perwujudan yang nyata secara bentukan, ukuran, kualitas dan kuantitas dari perkembangan dan pertumbuhan sosial budaya dan ekonomi yang terjadi. Bentuk kota merupakan manifestasi dari perubahan-perubahan masyarakat.

Seperti telah dijelaskan di bagian sebelumnya, perancangan kota (*urban design*) dalam hal ini dipandang sebagai bagian dari proses perencanaan kota (*urban planning*) yang berkaitan dengan kualitas fisik lingkungan kota. Dalam hal kualitas fisik ini, perencana dan perancang kota tidak akan dapat merancang seluruh unsur bentuk fisik kota, kecuali bila yang dihadapi kota baru atau kawasan kosong yang akan direncanakan (Shirvani, 1985:6). Perancangan kota terbentang dari tampilan muka bangunan (eksterior) ke luar (ke ruang publik diantara bangunan-bangunan). Berkaitan dengan ini Barnett (1974, dalam Shirvani, 1985: 6) mengatakan bahwa domain perancangan kota sebagai "merancang kota tanpa merancang bangunan-bangunan". Dengan kata lain, mencakup ruang-ruang di antara bangunan-bangunan.

Dalam hal ruang-ruang luar tersebut, berdasar pengalaman "Urban Design Plan of San Fransisco, 1970" (Wilson *et. al*, 1979 dalam Shirvani, 1985: 6), ruang-ruang dikelompokkan menjadi empat *group*, yaitu:

- 1) *pola dan citra internal*: menjelaskan maksud ruang-ruang di antara bangunan-bangunan dalam lingkup kawasan kota, terutama dalam hal *focal points, viewpoints, landmarks*, dan pola gerak.
- 2) *bentuk dan citra eksternal*: berfokus pada *skyline* (garis langit) kota, serta citra dan identitas kota secara keseluruha.
- 3) *sirkulasi dan perparkiran*: mengkaji karakteristik jalan (dalam hal: kualitas pemeliharaan, kepadatan ruang, tatanan, kemonotonan, kejelasan rute, orientasi ke tujuan, keselamatan, dan kemudahan gerakan), serta persyaratan dan lokasi perparkiran.

- 4) *kualitas lingkungan* berkaitan dengan sembilan faktor, yaitu kecocokan penggunaan, kehadiran unsur alam, jarak ke ruang terbuka, kepentingan visual dari fasad jalan, kualitas pandangan, kualitas pemeliharaan, kebisingan, dan iklim setempat.

Pengelompokan di atas belum menunjukkan unsur-unsur bentuk fisik kota dalam perancangan kota. Unsur-unsur tersebut, dijelaskan oleh Shirvani (1985: 7-8), meliputi delapan butir, yaitu:

- 1) Guna lahan
- 2) Bentuk dan massa bangunan
- 3) Sirkulasi dan perparkiran
- 4) Ruang terbuka
- 5) Jalur pedestrian
- 6) Pendukung kegiatan
- 7) Perpapanan nama
- 8) Preservasi

2.2 Pengertian Pedestrian

Pedestrian atau pejalan kaki adalah orang yang melakukan aktivitas berjalan dan merupakan salah satu unsur pengguna jalan yang ditandai oleh fasilitas pejalan, dan dalam pelaksanaannya pedestrian menjadi salah satu elemen pengguna jalan yang paling peka terhadap rintangan lingkungan dan alam. Sebagai moda yang paling mudah dan fleksibel, pedestrian memiliki pergerakan jauh lebih lambat dibanding kendaraan bermotor, dan dari segi perlindungan pedestrian relatif terbuka sehingga apabila ada gangguan akibatnya secara fisik langsung terasa (sakit, luka dan sebagainya).

Penyelenggaraan fasilitas pedestrian menjadi penting mengingat kekurangan dan kelebihan pedestrian. Selain itu berdasarkan pengalaman yang telah dilakukan Negara- negara Eropa dan Amerika, penataan pedestrian telah merangsang kegiatan ekonomi menjadi kegiatan bisnis yang menarik untuk

area komunikasi, rekreasi, maupun untuk menunjang konservasi bangunan dilindungi yang mempunyai nilai historis dan untuk mengurangi dampak negatif yang sering terdengar yaitu konflik antara para pengguna jalan. Penyelenggaraan fasilitas pedestrian dibutuhkan pada beberapa kriteria lokasi, yaitu :

1. Pada daerah-daerah perkotaan yang secara umum penduduknya tinggi.
2. Pada jalan-jalan yang memiliki rute angkutan umum tetap.
3. Pada daerah-daerah yang memiliki aktivitas kontinyu yang tinggi seperti misalnya jalan-jalan pasar dan perkotaan.
4. Pada lokasi-lokasi yang memiliki permintaan/kebutuhan yang tinggi dengan periode yaitu sekolah, rumah sakit, maupun lapangan olah raga.
5. Pada lokasi yang mempunyai permintaan yang tinggi untuk hari-hari tertentu misalnya lapangan/gelanggang olah raga dan masjid.

Terpenuhinya kebutuhan fasilitas pedestrian dilokasi-lokasi tersebut menunjukkan penyelenggaraan fasilitas pedestrian yang merata dan mendukung kegiatan-kegiatan yang ada disekitarnya.

2.3 Pejalan Kaki

Pejalan kaki merupakan orang manusia yang bergerak atau berpindah dari satu tempat asal menuju tempat tujuan yang pada dasarnya mayoritas lemah, yang terdiri dari anak-anak, orang tua, dan masyarakat yang memiliki penghasilan rata-rata kecil tanpa menggunakan alat lain. Aktifitas pejalan kaki pada ruang kota sendiri merupakan denyut kehidupan kota dan vitalitas kota. Kegiatan tersebut

cukup penting dari keseluruhan sistem angkutan dalam perkotaan dan haruslah mendapatkan tempat serta perhatian selayaknya (Listianto, 2006).

Moda angkutan pada perkotaan yang dapat memberikan peranan besar dalam sistem perangkutan yaitu pejalan kaki. Peranan pejalan kaki dalam perkotaan yaitu adanya peningkatan kualitas jalan, seperti timbulnya pengaturan lalu lintas yang lebih baik antara manusia dengan kendaraan bermotor, peningkatan kualitas kondisi lingkungan fisik, peningkatan kualitas lingkungan sosial serta menghidupkan kegiatan perekonomian kawasan setempat (Purnama, 2010).

2.3.1 Jenis Pejalan Kaki

Berdasarkan moda awal perjalanan pejalan kaki menurut (Indraswara, 2007) terdiri dari 4 kategori pejalan kaki, yaitu:

1. Pejalan kaki penuh, adalah pengguna pejalan kaki yang sepenuhnya berjalan kaki sebagai moda utama, seluruhnya digunakan dari tempat asal sampai tujuan, yang dikarenakan jarak yang cukup dekat, maupun bertujuan berekreasi dan menganggap dengan berjalan kaki akan lebih mudah.
2. Pejalan kaki pemakai kendaraan umum, adalah pejalan kaki yang menggunakan berjalan kaki hanya sebagai moda perantara dalam perjalanan dari asal menuju ke tempat kendaraan umum, pada perpindahan rute kendaraan umum atau dari pemberhentian kendaraan umum ke tujuan akhir.
3. Pejalan kaki pemakai kendaraan pribadi dan kendaraan umum, yakni pejalan kaki yang menggunakan moda jalan kaki sebagai perantara

antara dari tempat parkir kendaraan pribadi ke tempat pemberhentian kendaraan umum ke tempat tujuan akhir

4. Pejalan kaki pemakai kendaraan pribadi penuh, yaitu mereka yang menggunakan moda berjalan kaki sebagai moda antara tempat parkir pribadi ke tujuan akhir yang hanya bisa dilalui dengan berjalan kaki.

2.3.2 Kriteria kemampuan jarak berjalan

Kegiatan berjalan kaki dalam menempuh suatu jarak oleh pejalan kaki berbeda- beda tergantung pada kebiasaan pejalan kaki tersebut, selain itu terdapat pula faktor-faktor yang mempengaruhi jarak tempuh seseorang dalam berjalan kaki menurut (Untermann,1984).

1. Waktu

Waktu berjalan kaki pada waktu tertentu mempengaruhi panjang maupun jarak yang mampu di tempuh. Misalnya berjalan kaki pada saat rekreasi mempunyai jarak yang relatif jauh. Sedangkan saat berbelanja terkadang dapat dilakukan selama 2 jam bahkan lebih yang setara dengan jarak 2 mil atau lebih tanpa disadari sepenuhnya oleh pelaku pejalan kaki.

2. Kenyamanan

Kenyamanan dari pejalan kaki di pengaruhi oleh faktor cuaca dan jenis aktivitas. Cuaca yang buruk akan mengurangi keinginan orang untuk berjalan kaki. Sedangkan seperti pada Indonesia yang beriklim tropis, dengan cuaca yang cukup panas sangat mempengaruhi minat serta kenyamanan orang berjalan kaki.

3. Ketersediaan kendaraan bermotor

Ketersediaannya kendaraan bermotor yang memadai dalam hal penempatan penyediaannya mampu mendorong orang untuk berjalan lebih jauh dibandingkan dengan apabila tidak tersedianya fasilitas tersebut.

4. Pola tata guna lahan

Pada daerah dengan penggunaan lahan campuran (mixed use), yang banyak dapat ditemui di pusat kota, perjalanan dengan berjalan kaki dapat dilakukan lebih cepat dibandingkan perjalanan dengan kendaraan bermotor, karena ketika menggunakan kendaraan bermotor tidak dapat berhenti setiap saat. Berjalan pada guna lahan campuran mendorong orang untuk berjalan kaki karena dengan adanya fasilitas seperti penyediaan tempat duduk, kios makanan minuman ringan dan sebagainya dapat mengurangi perasaan lelah.

5. Tujuan perjalanan

Tujuan akan mempengaruhi lama perjalanan seseorang, kegiatan rekreasi dan berbelanja akan lebih lama daripada tujuan untuk berbelanja dan pejalan kaki akan memilih rute yang lebih singkat.

6. Faktor kemudahan pencapaian

Fasilitas dengan tingkat pencapaian yang mudah akan menyebabkan pejalan kaki untuk mengakses fasilitas tersebut lebih cepat.

2.3.3 Waktu Pergerakan Pejalan Kaki

Pola perjalanan pada suatu kota dapat diketahui dengan penggabungan antara pola perjalanan serta maksud perjalanan, seperti bekerja, pendidikan, berbelanja dan kegiatan sosial lainnya, yang menunjukkan tiga waktu puncak yaitu waktu puncak pagi hari, waktu puncak siang hari, dan waktu puncak sore hari. Adapun menurut (Tamin, 2000) waktu puncak dengan maksud tujuan bekerja dan bersekolah adalah sebagai berikut.

1. Waktu puncak pagi hari perjalanan untuk bekerja yaitu pada pukul 06.00 hingga pukul 08.00, waktu puncak yaitu pukul 12.00 hingga 14.00 saat pekerja istirahat dan makan siang, dan waktu puncak sore yaitu pukul 16.00 hingga 18.00, yaitu waktu saat pekerja melakukan perjalanan pulang bekerja menuju rumah.
2. Waktu perjalanan dengan maksud sekolah pada pagi hari yaitu pukul 06.00 hingga 07.00, siang hari pada pukul 13.00 hingga 14.00 dan untuk sore hari yaitu pada pukul 17.00 hingga 18.00.

2.4 Tinjauan Jalur Pejalan Kaki

2.4.1 Ruang Bebas Jalan

Berdasarkan Petunjuk Tertib Pemanfaatan Jalan No. 004/T/BNKT/1990 Direktorat Jenderal Bina Marga Direktorat Pembinaan Jalan Kota, ruang bebas jalan dibagi menjadi beberapa bagian, yaitu RUMAJA, RUMIJA, dan RUWASJA.

A. Ruang Manfaat Jalan (RUMAJA)

Ruang manfaat jalan adalah ruang sepanjang jalan yang dibatasi oleh lebar, tinggi dan kedalaman ruang bebas tertentu. Sedangkan untuk

peruntukannya yaitu bagi median, perkerasan jalan, pemisahan jalan, bahu jalan, saluran tepi jalan, trotoar, lereng, ambang pengaman timbunan dan galian gorong-gorong perlengkapan jalan dan bangunan pelengkap lainnya. Setiap orang dilarang memanfaatkan rumaja yang mengakibatkan terganggunya fungsi jalan.

B. Ruang Milik Jalan (RUMIJA)

Ruang milik jalan adalah ruang sepanjang jalan yang dibatasi oleh lebar, tinggi dan kedalaman ruang bebas tertentu. Rumija sendiri terdiri dari ruang manfaat jalan dan tanah tertentu diluar rumaja. Peruntukan rumija yaitu bagi pelebaran jalan, penambahan jalur lalu lintas di masa akan datang, dan ruangan pengamanan jalan.

C. Ruang pengawasan Jalan (RUWASJA)

Merupakan ruang tertetu di luar ruang milik jalan yang penggunaannya berada di bawah pengawasan penyelenggaraan jalan, yaitu ruang sepanjang jalan diluar rumija yang dibatasi lebar dan tinggi tertentu.



Gambar 2.1 Rumaja, Rumija dan Ruwasja

2.4.2 Jalur Pejalan Kaki

Berdasarkan Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) dalam (Diansya, 2015), pedestrian/ pe-des-tri-an merupakan kata serapan yang memiliki arti pejalan kaki, maka dari itu secara harfiah jalur pedestrian adalah jalur pejalan kaki. Sedangkan jalur pejalan kaki menurut (Rubenstein, 1992) dalam (Ashadi, 2012) diartikan sebagai sirkulasi atau perpindahan orang atau manusia dari satu tempat ke titik asal atau ke tempat lain sebagai tujuan dengan berjalan kaki. Sedangkan berdasarkan bahas Yunani pedestrian atau pedos memiliki arti kaki, sehingga pedestrian dapat diartikan sebagai pejalan kaki atau orang yang berjalan.

2.4.3 Fasilitas Pendukung Jalur Pejalan Kaki

Yang termasuk fasilitas pendukung jalur pejalan kaki menurut Pedoman Penyediaan dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Ruang Pejalan Kaki di Perkotaan (2008) adalah drainase, jalur hijau, lampu penerangan, tempat duduk, pagar pengaman, tempat sampah, marka dan perambuan, papan informasi (signage, halte/ shelter bus dan lapak tungg, serta telepon umum yang disediakan demi menunjangnya kenyamanan dan kemandan pengguna jalur pejalan kaki. Berikut penjelasan dari fasilitas pendukung jalur pejalan kaki.

1. Drainase

Drainase terletak berdampingan atau dibawah dari ruang pejalan kaki.

Drainase berfungsi sebagai penampung dan jalur aliran air pada ruang pejalan kaki. Dimensi minimal drainase adalah lebar 50 cm dan tinggi 50 cm. keberadaan drainase akan dapat mencegah terjadinya banjir dan

genangan air pada saat hujan. Berikut contoh drainase yang terletak pada bawah ruang pejalan kaki dapat di lihat pada gambar berikut:



Gambar 2.2 Drainase di bawah ruang pejalan kaki

Sumber: Pedestrian Ways dalam Perancangan Kota (2009)

2. Jalur Hijau

Jalur hijau diletakkan pada jalur amenitas dengan lebar 150 cm dan bahan yang digunakan adalah tanaman peneduh. Terdapat beberapa jenis tanaman peneduh yang dapat digunakan yaitu jenis Kiara Payung, Tanjung atau Bungur. Jenis-jensi tanaman tersebut haruslah yang memiliki batang serta percabangan yang kuat dan tidak mudah patah dan tidanam secara berbaris (Tata Cara Perencanaan Teknik Lansekap Jalan No. 033/T/BM/1996) dalam (Darmayani, 2014).



Gambar 2.3 Penempatan jalur hijau sebagai peneduh

Sumber: Pedestrian Ways dalam Perancangan Kota (2009)

3. Lampu Penerangan

Lampu penerangan diletakkan pada jalur amenitas. Terletak setiap 10 m dengan tinggi maksimal 4 m, dan bahan yang digunakan adalah bahan dengan durabilitas tinggi seperti metal & beton cetak.



Gambar 2.4 Penempatan lampu penerangan

Sumber: Pedestrian Ways dalam Perancangan Kota (2009)

4. Tempat Duduk

Tempat duduk diletakkan pada jalur amenitas. Terletak setiap 10 m dengan lebar 40-50 cm, panjang 150 cm dan bahan yang digunakan adalah bahan dengan durabilitas tinggi seperti metal dan beton cetak.



Gambar 2.5 Contoh fasilitas tempat duduk bagi pengguna pedestrian

Sumber: Pedestrian Ways dalam Perancangan Kota (2009)

5. Pagar Pengaman

Pagar pengaman diletakkan pada jalur amenitas. Pada titik tertentu yang bercahaya dan memerlukan perlindungan dengan 90 cm, dan bahan yang

digunakan adalah metal/ beton yang tahan terhadap cuaca, kerusakan, dan murah pemeliharanya. Penyediaan pagar pengaman apabila volume pejalan kaki di satu sisi jalan sudah >459 orang/jam/lebar, volume kendaraan >500 kendaraan/jam dan kecepatan kendaraan >40 km/jam serta kecenderungan pejalan kaki tidak menggunakan fasilitas penyeberangan.



Gambar 2.6 Fasilitas pagar pengaman

Sumber: Pedestrian Ways dalam Perancangan Kota (2009)

6. Tempat Sampah

Tempat sampah diletakkan pada jalur amenitas. Terletak setiap 20 m dengan besaran sesuai kebutuhan, dan bahan yang digunakan adalah bahan dengan durabilitas tinggi seperti metal dan beton cetak. Sedangkan model tempat sampah mengacu pada kondisi/lokasi penempatan dan tempat sampah haruslah fungsional.



Gambar 2.7 Fasilitas tempat sampah

Sumber: Pedestrian Ways dalam Perancangan Kota (2009)

7. Marka, Perambuan, Papan Informasi (*Signage*)

Marka dan perambuan Papan Informasi (*Signage*) diletakkan pada jalur amenitas, pada titik interaksi sosial, pada jalur dengan arus pedestrian padat, dengan besaran sesuai kebutuhan. Marka jalan di letakkan agar mudah terlihat dengan jelas bagi pengguna jalur pejalan kaki (Tata Cara Perencanaan Fasilitas Pejalan Kaki di Kawasan Perkotaan No. 011/T/Bt/1995) dalam (Darmayani, 2014).



Gambar 2.8 Fasilitas marka jalan

Sumber: Pedestrian Ways dalam Perancangan Kota (2009)

8. Halte/ Shelter Bus dan Lapak Tunggu

Halte/ Shelter Bus dan Lapak Tunggu diletakkan pada jalur amenitas. Shelter harus diletakkan pada setiap radius 300 m atau pada titik potensial kawasan, dengan besaran sesuai kebutuhan. Sedangkan jarak maksimal halte terhadap fasilitas penyeberangan pejalan kaki 100 m (Pedoman Teknis Perencanaan Tempat Perhentian Kendaraan Penumpang Umum No. 27/HK.105/DRJD/96) dalam (Darmayani, 2014). Sedangkan lapak tunggu difungsikan sebagai tempat menunggu

untuk sementara bagi penyebrang jalan menunggu untuk menyebrang. Dengan lebar lapak tunggu minimum 1,20 m.



Gambar 2.9 Fasilitas halte/ shelter bus

Sumber: Pedestrian Ways dalam Perancangan Kota (2009)

9. Telepon Umum

Telepon umum diletakan pada jalur amenitas. Terletak pada setiap radius 300 m atau pada titik potensial kawasan, dengan besaran sesuai kebutuhan dan bahan yang digunakan adalah bahan yang memiliki durabilitas tinggi seperti metal.

Gambar 2.10 Fasilitas telepon umum

Sumber: Pedestrian Ways dalam Perancangan Kota (2009)

2.4.4 Tingkat pelayanan Jalur Pejalan Kaki

Secara umum tingkat pelayanan jalur pejalan kaki ditentukan oleh para pejalan kaki yang memiliki kebebasan dalam memilih kecepatan berjalan yang diinginkannya, atau untuk mendahului pejalan kaki lain yang berjalan lebih lambat. Namun terdapat standar pengukuran yang lain terkait tingkat pelayanan jalur pejalan kaki ketika menyeberang ataupun memotong arus pejalan kaki, serta mengubah kecepatan berjalan atau kecepatan melangkah (Lions, 2012).

Tingkat pelayanan Level of Service (LOS), jalur pejalan kaki didapat dari perbandingan antara luas jalur pedestrian dengan pejalan kaki serta arus pejalan kaki. Selain itu tingkat pelayanan jalur pejalan kaki adalah salah satu yang mempengaruhi penyediaan pelayanan ruang pejalan kaki, yang mana termasuk ukuran serta dimensinya yang terdapat pada pedoman penyediaan dan pemanfaatan prasarana dan sarana ruang pejalan kaki di perkotaan yang dikeluarkan oleh Dirjen Penataan Ruang, Departemen Pekerjaan Umum (2008).

Standar pengukuran tingkat pelayanan trotoar dapat dilihat dari kemampuan seorang pejalan kaki untuk menyeberangi/memotong arus pejalan kaki, berjalan dengan arah berlawanan dengan arus pejalan kaki mayoritas, dapat melakukan pergerakan berjalan tanpa mengakibatkan gangguan, dan mengubah kecepatan berjalan atau melangkah (*HCM 2000*).

Menurut *HCM (2000)*, tingkat pelayanan pejalan kaki dibagi menjadi 6 bagian, antara lain:

A. LOS A

Jalur pejalan kaki seluas $>5,6$ m²/pedestrian, besar arus pejalan kaki <16 pedestrian/menit/meter. Pada ruang pejalan kaki dengan LOS A orang dapat berjalan dengan bebas, para pejalan kaki dapat menentukan arah berjalan dengan bebas, dengan kecepatan yang relatif cepat tanpa menimbulkan gangguan antar sesama pejalan kaki.



Gambar 2.11 Kondisi Pedestrian Tingkat Pelayanan LOS A

Sumber: Pedestrian Ways dalam Perancangan Kota (2009)

B. LOS B

Jalur pejalan kaki seluas $5,6$ m²/pedestrian, besar arus pejalan kaki $>16-23$ pedestrian/menit/meter. Pada LOS B, ruang pejalan kaki masih nyaman untuk dilewati dengan kecepatan yang cepat. Keberadaan pejalan kaki yang lainnya sudah mulai berpengaruh pada arus pedestrian, tetapi para pejalan kaki masih dapat berjalan dengan nyaman tanpa mengganggu pejalan kaki lainnya.

Gambar 2.12 Kondisi Pedestrian Tingkat Pelayanan LOS B

Sumber: Pedestrian Ways dalam Perancangan Kota (2009)

C. LOS C

Jalur pejalan kaki seluas $>2,2-3,7$ m²/pedestrian, besar arus pejalan kaki $>23-33$ pedestrian/menit/meter. Pada LOS C, ruang pejalan kaki masih memiliki kapasitas normal, para pejalan kaki dapat bergerak dengan arus yang searah secara normal walaupun pada arah yang berlawanan akan terjadi persinggungan kecil. Arus pejalan kaki berjalan dengan normal tetapi relatif lambat karena keterbatasan ruang antar pejalan kaki.

Gambar 2.13 Kondisi Pedestrian Tingkat Pelayanan LOS C

Sumber: Pedestrian Ways dalam Perancangan Kota (2009)

D. LOS D

Jalur pejalan kaki seluas $>1,1-2,2$ m²/pedestrian, besar arus pejalan kaki $>33-49$ pedestrian/menit/meter. Pada LOS D, ruang pejalan kaki mulai terbatas, untuk berjalan dengan arus normal harus sering berganti posisi dan merubah kecepatan. Arus berlawanan pejalan kaki memiliki potensi untuk dapat menimbulkan konflik. LOS D masih menghasilkan arus ambang nyaman untuk pejalan kaki tetapi berpotensi timbulnya persinggungan dan interaksi antar pejalan kaki.



Gambar 2.14 Kondisi Pedestrian Tingkat Pelayanan LOS D

Sumber: Pedestrian Ways dalam Perancangan Kota (2009)

E. LOS E

Jalur pejalan kaki seluas $>0,75-1,4$ m²/pedestrian, besar arus pejalan kaki $>49-75$ pedestrian/menit/meter. Pada LOS E, setiap pejalan kaki akan memiliki kecepatan yang sama, karena banyaknya pejalan kaki yang ada. Berbalik arah, atau berhenti akan memberikan dampak pada arus secara langsung. Pergerakan akan relatif lambat dan tidak teratur. Keadaan ini mulai tidak nyaman untuk dilalui tetapi masih merupakan ambang bawah dari kapasitas rencana ruang pejalan kaki.



Gambar 2.15 Kondisi Pedestrian Tingkat Pelayanan LOS E

Sumber: Pedestrian Ways dalam Perancangan Kota (2009)

F. LOS F

Jalur pejalan kaki seluas $<0,75$ m²/pedestrian, besar arus pejalan kaki beragam pedestrian/menit/meter. Pada LOS F, kecepatan arus pejalan kaki sangat lambat dan teratas. Akan sering terjadi konflik dengan para pejalan kaki yang searah ataupun berlawanan. Untuk berbalik arah atau berhenti tidak memungkinkan dilakukan. Karakter ruang pejalan kaki ini lebih kearah berjalan sangat pelan dan mengantri. LOS F ini merupakan tingkat pelayanan yang sudah tidak nyaman dan sudah tidak sesuai dengan kapasitas ruang pejalan kaki.



Gambar 2.16 Kondisi Pedestrian Tingkat Pelayanan LOS F
Sumber: Pedestrian Ways dalam Perancangan Kota (2009)

2.4.5 Kriteria Jalur Pejalan Kaki

Menurut (Untermann, 1984) terdapat kriteria yang tepat untuk desain jalur pejalan kaki yang tepat bagi pergerakan pengguna jalur pejalan kaki, kriteria umum tersebut yaitu *safety* (keselamatan), *convenience* (kondisi menyenangkan), *comfort* (kenyamanan), dan *attractiveness* (daya tarik).

1. *Safety* (keselamatan)

Keselamatan menurut (Untermann, 1984) adalah berhubungan dengan besar kecilnya konflik yang terjadi antar kendaraan yang menggunakan jalan yang sama, terutama pengguna dengan karakteristik khusus seperti anak-anak, lansia dan orang-orang dengan keterbatasan fisik. Pejalan kaki seharusnya dapat bergerak dan berpindah dengan mudah dan terlindung dari kendaraan bermotor. Keselamatan pejalan kaki dapat berkurang ketika sirkulasi yang kurang baik. Untuk keselamatan pejalan kaki maka trotoar harus dibuat terpisah dari jalur lalu lintas kendaraan, oleh struktur fisik berupa kereb (Anggriani, 2009).

2. *Convenience* (kondisi menyenangkan)

Kondisi menyenangkan dalam kriteria jalur pejalan kaki adalah pejalan kaki dapat bebas dari hambatan ketika memilih suatu rute dari satu lokas

ke lokasi lainnya. Karakteristik perjalanan pejalan kaki yang sesuai bergantung kepada sistem perjalanan yang langsung, kontinuitas serta ketersediaan jalur pejalan kaki.

Kondisi menyenangkan meliputi kesesuaian desain skala lingkungan dengan kemampuan pejalan kaki, yakni:

- a. Nyaman dalam berjalan adalah bebas dari gangguan yang dapat mengurangi kelancaran pergerakan pejalan kaki dalam melakukan perpindahan dari satu tempat ke tempat lain.
 - b. Kesenambungan perjalanan tidak ada halangan sepanjang jalur sirkulasi. Halangan dapat berupa kondisi jalur sirkulasi yang rusak ataupun aktifitas dalam jalur sirkulasi.
3. *Comfort* (kenyamanan)
- Kenyamanan dipengaruhi oleh jarak tempuh, sehingga memungkinkan pejalan kaki memperpanjang perjalanannya. Berikut faktor yang mempengaruhi jarak tempuh:
- a. Waktu yang berkaitan dengan maksud atau kepentingan berjalan kaki
 - b. Kenyamanan orang berjalan kaki dipengaruhi oleh cuaca dan jenis aktifitas.

Faktor-faktor yang mempengaruhi kenyamanan (Anggriani, 2009):

- a. Sirkulasi

Kenyamanan dapat berkurang akibat sirkulasi yang kurang baik, seperti tidak jelasnya pembagian ruang antara sirkulasi antara pejalan kaki dengan kendaraan. Untuk hal tersebut perlunya

pembagian ruang sirkulasi sesuai dengan penggunaannya, pembagian antara manusia dengan kendaraan.

b. Gaya alam dan iklim

Faktor alam dan iklim seperti radiasi matahari dapat mengurangi kenyamanan terutama pada siang hari pada daerah tropis. Pada saat musim penghujan pula dapat mengganggu aktifitas pejalan kaki di luar, sehingga perlu adanya peneduh.

c. Kebersihan

Faktor kebersihan akan mempengaruhi kenyamanan dari pejalan kaki seperti bebas dari kotoran sampah serta bau-bauan yang tidak menyenangkan. Faktor kebersihan dapat diwujudkan dengan memberikan tempat sampah pada jalur pejalan kaki.

d. Keindahan

Keindahan termasuk kenyamanan yang mencakup kepuasan batin dan panca indera, sehingga sulit untuk menilai suatu keindahan karena setiap orang memiliki persepsi yang berbeda terhadap sesuatu yang dikatakan indah.

4. *Attractiveness* (daya tarik)

Jalur pejalan kaki pada tempat-tempat tertentu dapat diberikan elemen yang dapat menimbulkan daya tarik seperti elemen estetika, lampu penerang jalan dan lain-lain. Salah satu contoh pada kawasan perdagangan kriteria daya tarik ini dilihat dari segi yang berbeda, terdapatnya etalase pertokoan akan menarik pejalan kaki. Pola guna lahan

seperti pada contoh dapat mendorong pejalan kaki berjalan lebih jauh (Anggriani, 2009).

2.5 Pedestrian di Indonesia

Secara umum, kota-kota di Indonesia masih belum ramah bagi pedestrian atau pejalan kaki. Banyak pemerintah kota di Indonesia yang tidak peduli pada keberadaan jalur pedestrian. Hal tersebut berbeda dengan kota-kota di negara maju yang pembangunan infrastrukturnya tidak hanya memperhatikan pengguna kendaraan, tetapi juga pedestrian. Bahkan di negara-negara maju banyak infrastrukturnya yang sebelumnya merupakan jalur kendaraan kemudian dialihfungsikan sebagai jalur pedestrian. Hal semacam ini biasa disebut dengan pedestrianisasi.

Pada riset tentang perilaku jalan kaki yang dilakukan peneliti Universitas Stanford, AS, yang melibatkan 700.000 sampel dari seluruh dunia, Indonesia menempati urutan terakhir sebagai penduduk yang paling malas jalan kaki. Pemerintah kini sudah mulai sadar dan mulai membangun tata kota yang ramah bagi pejalan kaki. Berikut ada beberapa kota-kota di Indonesia yang memiliki pedestrian yang baik:

a) Solo

Solo menjadi kota pertama yang sadar dan memiliki pedestrian yang ramah bagi para pejalan kaki. Pada tahun 2011 dalam acara Pesta Olahraga bagi Atlet Berkebutuhan Khusus se-Asia Tenggara (ASEAN Para Games), kota Solo menyambutnya dengan pembangunan trotoar yang gencar. Solo yang saat itu dipimpin presiden kita sekarang, Joko Widodo, berupaya untuk

membangun fasilitas publik yang nyaman bagi semua kalangan. Solo juga yang menjadi pioner dalam penyusunan peraturan daerah terkait warga berkebutuhan khusus. Kita dapat melihat baiknya trotoar di Solo melalui Jalan Slamet Riyadi yang rindang dan berudara sejuk. Terdapat juga kursi taman dalam setiap beberapa meter.

b) Surabaya

Banyak sekali pedestrian yang baik di Surabaya, salah satunya di Jembatan Merah. Pada tahun 2015, melalui Walikota kebanggaan kota Surabaya Tri Rismaharini, Surabaya terus disulap menjadi kota yang nyaman. Ibu Walikota ini sangat aktif melakukan pembangunan pada ibukota Jawa Timur ini. Terlihat juga melalui jalur pedestrian yang terus digarap dengan apik, pemasangan hiasan di jalan-jalan, pengecatan, dan lain-lain. Tak pelak Surabaya kini adalah kota yang ramah bagi para pejalan kaki.

c) Bandung

Konferensi Asia-Afrika sangat berpengaruh besar bagi negeri ini. Termasuk bagi kota penyelenggaranya sendiri, yaitu Bandung. Jalan Asia-Afrika yang menjadi saksi tokoh-tokoh besar perundingan konferensi Asia-Afrika adalah jalur pedestrian terbaik di Kota Bandung. Melalui Ridwan Kamil, titik-titik jalan lain di Bandung juga sedang dilakukan renovasi untuk para pejalan kaki menjadi semakin ramah. Pedestrian lain yang patut kalian tapaki adalah Alun-alun, Masjid Agung, Kantor Pos, hingga Jalan Braga dan wilayah Balai Kota. Sepanjang jalan ini kalian dapat menikmati karya arsitektur bangunan-bangunan peninggalan Belanda juga. Lalu ada

Jalan Ir H Juanda alias Dago, hingga Jalan Riau yang di ujungnya ada Gedung Sate.

d) Bogor

Kota ini juga memiliki pedestrian yang baik, di bawah rindangnya pohon dan kesejukannya membuat pengalaman walking tour kalian akan semakin membekas. Kalian dapat mulai berjalan dari air mancur Jalan Sudirman sampai menemui Istana Bogor. Setelah menemukan persimpangan, di sebelah kiri kalian akan menemukan Taman Kencana dan jika kalian ke kanan kalian akan menyusuri Jalan Juanda untuk melihat rusa-rusa Istana Bogor dan juga Kebun Raya Bogor

e) Semarang

Banyak sekali wisata yang dapat kalian kunjungi dengan berjalan kaki di Semarang ini. Walikota Semarang Hendrar Prihadi mulai gencar melakukan program penataan kota. Pedestrian mulai dibenahi dan dihias sedemikian indah sehingga untuk kalian yang gemar melangkah kaki dan melebur dengan kota, cobalah kota ini. Kalian dapat berjalan kaki merasakan suasana tempo dulu di kawasan Kota Lama yang masih menggunakan paving sebagai dasar yang kalian pijak. Selain itu ada Gereja Blenduk, Stasiun Tawang yang ikonik, bangunan-bangunan peninggalan kolonial Belanda, dan lain-lain. Kalian bisa juga singgah di pusat kota Lumpia ini yaitu Simpang Lima dan sekitarnya.

f) Yogyakarta

Bisa dibilang Yogyakarta adalah kompasnya para penggiat budaya dan kesenian di Indonesia. Selain keragaman budaya dan orang-orangnya, Yogyakarta juga memiliki banyak sekali wisata yang dapat memuaskan waktu traveling, apalagi dengan berjalan kaki.

g) Bukittinggi

Bukittinggi yang terletak di Sumatera Barat ini sangat terkenal dengan Jam Gadangnya. Memiliki pedestrian yang tak kalah baik dari pada kota-kota maju lainnya yang ada di Indonesia. Kotanya yang sejuk dan tidak terlalu besar sangat nyaman bagi yang ingin berjalan kaki menikmatinya.

Beberapa contoh pedestrian diatas merupakan pembangunan pedestrian yang menjadi contoh pedestrian yang baik di Indonesia. Dengan kelengkapan dan fasilitas serta kebersihan yang layak. Dari beberapa contoh pedestrian bagus yang ada di Indonesia di atas bisa menjadi acuan yang tepat untuk pembangunan pedestrian yang ada di Kota Pekanbaru. Dengan lebih memperhatikan hal yang kecil seperti kelengkapan fasilitas sarana pedestrian.

Di Kota Pekanbaru pedestrian yang ada dilengkapi dengan lampu penerang, tempat sampah, tanaman hias, pohon pelindung, halte, rambu-rambu dan kursi disepanjang pedestrian tersebut. Tetapi tidak semua pedestrian yang memiliki fasilitas pedestrian yang cukup seperti pedestrian yang ada di Jalan Riau Kota Pekanbaru, masih ada rambu lalu lintas yang tidak ada serta masih banyaknya trotoar yang berlubang dan masih banyak lagi fasilitas pedestrian yang kurang seperti lampu penerang, pohon pelindung, kursi, tempat sampah, dan tanaman hias.

Sesuai dengan visi Kota Pekanbaru saat ini yaitu mewujudkan Kota Pekanbaru sebagai kota metropolitan yang madani maka untuk mewujudkan kota metropolitan, pemerintah Kota Pekanbaru harus lebih tanggap dengan melakukan tindakan preventif dan refresif untuk mencegah serta melakukan tindakan terhadap permasalahan yang biasa terjadi di Kota metropolitan yaitu salah satunya penyalahgunaan fungsi pedestrian. (Kepala Dinas PU Bina Marga, Zulkifli Harun. Kepada Riauterkini.com).



Tabel 2.1 Studi Terdahulu

No	Penulis	Judul	Tujuan	Metode Pendekatan Studi/Variabel Penelitian	Metode Analisi	Hasil dan Pembahasan
1.	Ari Muhammad Syahri. Tugas Akhir	Kajian Kondisi Fasilitas Pedestrian di Koridor Jalan Ciledug Kota Garut	Penelitian ini bertujuan untuk memberikan gambaran eksisting dan rekomendasi bagi penataan fasilitas pedestrian yang lebih baik pada koridor Jalan Ciledug Garut.	Metode pendekatan yang di gunakan dalam penelitian adalah dengan cara pengumpulan data primer dan sekunder, dan juga metode analisis data seperti analisis kondisi fisik pedestrian, analisis persepsi pejalan kaki terhadap fasilitas pedestrian.	metode analisis data seperti analisis kondisi fisik pedestrian, analisis persepsi pejalan kaki terhadap fasilitas pedestrian. Untuk membahas hasil penelitian dengan deskripsi presentase, terlebih dahulu mengkuantitatifkan skor pada jawaban melalui kuisioner	Berdasarkan hasil analisis, diperoleh kesimpulan kondisi trotoar di lokasi studi saat ini hampir keseluruhan dalam keadaan belum memenuhi standar ideal berdasarkan Permen PU No. 03 Tahun 2014. Hasil analisis persepsi pejalan kaki juga menunjukkan fasilitas pedestrian yang ada masih dinilai buruk. Dari hasil analisis kondisi fisik dan persepsi pejalan kaki, kemudian dihasilkan konsep dan arahan penataan fasilitas pedestrian di wilayah studi untuk menciptakan perencanaan dan pengadaan fasilitas pedestrian yang ideal dan sesuai dengan kebutuhan pejalan kaki.
2.	Hammi Fadhillah Lubis. Skripsi	Analisa Kenyamanan Pengguna Jalur Pejalan Kaki (Pedestrian) di	Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui kondisi lingkungan dan fisik, menganalisis	Metode pendekatan yang di gunakan dalam penelitian ini adalah dengan cara pengumpulan data primer, sekunder, dan juga metode analisis data	Analisis kondisi lingkungan dan fisik area studi yang terdiri atas sirkulasi, iklim, kebisingan, aroma, bentuk, keamanan, kebersihan, dan keindahan	<ul style="list-style-type: none"> Kondisi lingkungan jalur pedestrian pusat kota Padangsidimpuan diklasifikasikan sebagai jalur pedestrian komersial yang selalu ramai dikunjungi karena disekitarnya berdiri tempat-tempat

No	Penulis	Judul	Tujuan	Metode Pendekatan Studi/Variabel Penelitian	Metode Analisi	Hasil dan Pembahasan
		Pusat Kota Padangsidimpuan	tingkat kenyamanan menurut pengguna jalur pedestrian di pusat kota Padangsidimpuan.		dianalisis secara deskriptif dengan menjelaskan secara faktual kondisi-kondisi yang ada. Analisis persepsi kuisisioner penelitian untuk membahas hasil penelitian dengan deskripsi persentase, terlebih dahulu menjumlahkan skor setiap hasil pilihan responden.	umum seperti bank, perkantoran, pertokoan, dan sekolah. <ul style="list-style-type: none"> Kondisi fisik jalur pedestrian diketahui memiliki lebar 1,50 m maka lebar jalur pedestrian tersebut sudah sesuai dengan standar keputusan menteri perhubungan No. KM. 65 tahun 1993 untuk 2 orang pejalan kaki dan tinggi jalur pedestrian dari permukaan jalan yaitu 38 cm sedangkan tinggi idealnya maksimal 30 cm artinya tinggi jalur pedestrian sudah melebihi standart tinggi ideal.
3.	Hafiyani Haris. Tugas Akhir	Analisis Tingkat Pelayanan Jalur Pejalan Kaki di Jalan Raya Lemahabang Kabupaten Bekasi	Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis Tingkat Pelayanan Jalur Pejalan Kaki di Jalan Raya Lemahabang Kecamatan Cikarang Utara Kabupaten Bekasi.	pengumpulan data berupa survey primer, yaitu dengan cara observasi. Identifikasi karakteristik pejalan kaki ini dilakukan untuk mengetahui dari kecepatan, arus, kepadatan, dan ruang gerak pejalan kak berjalan dan juga observasi untuk mengetahui kondisi fisik dari jalur pejalan kaki.	metode analisis data seperti Analisis kinerja dan kondisi jalur pejalan kaki, Analisis tingkat pelayanan jalur pejalan kaki	Tingkat pelayanan masih memiliki kategori D sehingga masih belum sesuai dengan standar Permen PU No. 3 Th. 2014, belum sesuai kinerja jalur pejalan kaki berdasarkan variabel keselamatan, keamanan, dan kenyamanan pedoman perencanaan jalur pejalan kaki, dan belum sesuai kondisi jalur pejalan kaki dengan variabel ketinggian jalur pejalan kaki, lebar jalur pejalan kaki, permukaan jalur pejalan kaki, dan ramp jalur pejalan kaki

No	Penulis	Judul	Tujuan	Metode Pendekatan Studi/Variabel Penelitian	Metode Analisi	Hasil dan Pembahasan
4.	Lina Nurul Ihsani. Jurnal	Persepsi Pengguna terhadap Jalur Pejalan Kaki Jalan Pemuda ota Magelang	Mengetahui pandangan masyarakat tentang kondisi pada jalur pejalan kaki Jalan Pemuda Kota Magelang	<ul style="list-style-type: none"> - Karakteristik pengguna jalur pejalan kaki - Kondisi fisik jalur pejalan kaki - Kondisi sarana prasarana jalur pejalan kaki - Aktivitas pada jalur pejalan kaki 	<ul style="list-style-type: none"> - Analisis distribusi frekuensi - Tabulasi silang 	<ul style="list-style-type: none"> - Mengetahui kondisi jalur pejalan kaki pada Jalan Pemuda Kota Magelang secara keseluruhan sudah baik. - Terdapat aspek yang kurang yaitu kesesuaiannya untuk pengguna dengan kebutuhan khusus.
5.	Royke Limpong. Jurnal	Pemodelan Fasilitas Arus Pejalan Kaki (Trotoar)	Menganalisis karakteristik dan tingkat pelayanan pejalan kaki dan <i>walkability</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Karakteristik pejalan kaki - Kecepatan - Kepadatan - Volume - Tingkat pelayanan fasilitas pejalan kaki 	<ul style="list-style-type: none"> - Analisa regresi linier model <i>greenshield</i> - Analisa tingkat pelayanan pejalan kaki - Analisis karakteristik lalu lintas pedestrian - Analisa <i>walkability</i> arus pejalan kaki 	<ul style="list-style-type: none"> - Berdasarkan analisa regresi linier model <i>greenshield</i>, volume maksimum yang paling besar ada pada hari senin yaitu 25 ped/mnt/m - Berdasarkan penelitian yang sesuai dengan karakteristik arus lalu lintas pedestrian dan <i>walkability</i>, maka dibuat desain tipikal fasilitas pejalan kaki berupa tambahan lebar trotoar, termasuk kanopi, lampu penerangan, tempat duduk, dan pepohonan sehingga lebar efektif trotoar menjadi 3,5m

No	Penulis	Judul	Tujuan	Metode Pendekatan Studi/Variabel Penelitian	Metode Analisi	Hasil dan Pembahasan
6.	Muhlas Hanif Wigananda. Jurnal	Analisis Kinerja Jalur Pedestrian di Kota Surabaya (Studi Kasus: Jl. Pemuda)	Menganalisis kinerja jalur pedestrian di ruas Jalan Pemuda	<ul style="list-style-type: none"> - Tingkat pelayanan jalur pejalan kaki - Asal tujuan pengguna jalur pejalan kaki - Persepsi pengguna jalur pejalan kaki 	<ul style="list-style-type: none"> - Analisis tingkat pelayanan jalur pedestrian - Analisis karakteristik asal-tujuan pedestrian - Analisis tingkat kepuasan pedestrian - Analisis karakteristik kawasan 	<ul style="list-style-type: none"> - Tingkat pelayanan jalur pedestrian Jl. Pemuda termasuk dalam kategori tipe A dengan nilai pedestrian <i>flow</i> rata-rata sebesar 3,81 orang/meter/menit - Karakteristik asal-tujuan pedestrian yang didominasi berasal dari menuju ke gedung/persil berada di jalur pedestrian Jl. Pemuda sisi utara. - Persepsi pedestrian secara umum sudah cukup aman dan nyaman - Terdapat faktor yang perlu ditingkatkan kinerjanya yaitu kebersihan, penerangan, ketersediaan fasilitas yang memudahkan orang-orang berkebutuhan khusus

No	Penulis	Judul	Tujuan	Metode Pendekatan Studi/Variabel Penelitian	Metode Analisi	Hasil dan Pembahasan
7.	Vinta Rachma Ardyanti. Skripsi	Evaluasi Kinerja Jalur Pejalan Kaki Koridor Jalan Bendungan Sigura-gura Kota Malang	<ul style="list-style-type: none"> - Mengevaluasi kinerja jalur pejalan kaki. - Merumuskan rekomendasi peningkatan kinerja jalur pejalan kaki 	<ul style="list-style-type: none"> - Pejalan kaki - Jalur pejalan kaki - Persepsi pengguna jalur pejalan kaki 	<ul style="list-style-type: none"> - Analisis karakteristik pejalan kaki - Analisis kondisi jalur pejalan kaki - Analisis kinerja jalur pejalan kaki - <i>Importance Performance Analysis</i> (IPA) 	<ul style="list-style-type: none"> • Kinerja jalur pejalan kaki pada Jalan Bendungan Sigura-gura, <ul style="list-style-type: none"> - Koridor Jalan Bendungan Sigura-gura memiliki gunalahan yang didominasi oleh perdagangan dan jasa.
8.	Joni Hasyanto. Skripsi	Pengaruh Keberadaan Aktivitas Pasar Informal Terhadap Fungsi Ruang Milik Jalan Disepanjang Jalan Tamangapa Raya-Jalan Antang Raya.	<ul style="list-style-type: none"> - Mengetahui pengaruh keberadaan aktivitas pedagang informal. - Mengetahui penanganan keberadaan aktivitas pedagang informal. 	Faktor kinerja jalan meliputi: kapasitas ruas jalan, volume lalu lintas, derajat kejenuhan, tingkat pelayanan	<ul style="list-style-type: none"> - Analisis Deskriptif Kuantitatif - Analisis Deskriptif Kualitatif 	<ul style="list-style-type: none"> • Pengaruh yang ditimbulkan akan keberadaan aktivitas pedagang informal terhadap fungsi ruang milik jalan yaitu: <ul style="list-style-type: none"> - Aspek transportasi - Aspek pelayanan publik - Aspek kebijakan tata ruang • Penanganan keberadaan aktivitas pedagang informal dapat dilakukan dengan cara membentuk kawasan pedagang informal terpadu dan pembinaan penertiban.

No	Penulis	Judul	Tujuan	Metode Pendekatan Studi/Variabel Penelitian	Metode Analisi	Hasil dan Pembahasan
9.	Muhammad Taufik Nizam. Jurnal	Persepsi masyarakat tentang alternatif pemecahan masalah transportasi di jalan riau kota pekanbaru	- Mengetahui permasalahan transportasi di jalan riau kota pekanbaru	Penelitian ini tergolong pada penelitian deskriptif kuantitatif.	- Analisa Kapasitas Jalan Riau - Analisa Tingkat Pelayanan Jalan	<ul style="list-style-type: none"> • Arus lalu lintas yang melintasi Jalan Riau telah melebihi kapasitas jalan sehingga menimbulkan kemacetan hingga ketidaktertiban pengguna jalan. • Terbatasnya lahan parkir menyebabkan pengguna jalan memanfaatkan badan jalan sebagai lahan parkir yang mengganggu ketertiban umum dan menimbulkan kesemrawutan secara visual.

BAB III

METODOLOGI PENELITIAN

Menurut Wirartha (dalam Normawati, 2017) metodologi berasal dari kata *metode* yang berarti cara yang tepat untuk melakukan sesuatu dan *logos* yang berarti ilmu pengetahuan. Jadi metodologi memiliki arti cara melakukan sesuatu dengan menggunakan pikiran secara seksama untuk mencapai suatu tujuan.

Menurut Burhan Bungin (dalam Normawati, 2017) metode penelitian adalah teknik atau cara mencari, memperoleh, mengumpulkan dan mencatat data, baik data primer maupun data sekunder yang dapat digunakan untuk keperluan menyusun karya ilmiah yang kemudian menganalisis faktor-faktor yang berhubungan dengan pokok-pokok permasalahan sehingga akan didapat suatu kebenaran atau data yang diinginkan. Metodologi penelitian merupakan elemen penting untuk menjaga reabilitas dan validitas hasil penelitian.

3.1 Pendekatan Metodologi Penelitian

Pendekatan metodologi penelitian terbagi menjadi dua yaitu: pendekatan Deduktif dan Induktif. Pendekatan metodologi dalam penelitian ini menggunakan pendekatan deduktif. Pendekatan deduktif adalah pendekatan secara teoritik untuk mendapatkan konfirmasi berdasarkan hipotesis dan observasi yang telah dilakukan sebelumnya. Suatu hipotesis dapat lahir dari sebuah teori, lalu hipotesis ini diuji dengan melakukan beberapa observasi. Hasil dari observasi ini akan dapat memberikan konfirmasi tentang sebuah teori yang semula dipakai untuk menghasilkan hipotesis (Sugiyono, 2016).

Metode penelitian yang digunakan dalam penelitian ini yaitu metode penelitian deskriptif dengan pendekatan kualitatif dan kuantitatif, Menurut Sugiono (2019) Penelitian kualitatif adalah metode penelitian yang berlandaskan pada filsafat positivisme, digunakan untuk meneliti pada kondisi obyek yang alamiah, (sebagai lawannya eksperimen) dimana peneliti adalah sebagai instrumen kunci, pengambilan sampel sumber data dilakukan secara *purposive* dan *snowball*, teknik pengumpulan dengan *tri-anggulasi* (gabungan), analisis data bersifat induktif atau kualitatif, dan hasil penelitian kualitatif lebih menekankan makna dari pada generalisasi. Sedangkan, metode penelitian kuantitatif adalah metode penelitian yang bertujuan untuk membuat gambar atau deskriptif tentang suatu keadaan secara objektif yang menggunakan angka, mulai dari pengumpulan data, penafsiran terhadap data tersebut serta penampilan dan hasilnya (Arikunto, 2006).

Dalam penelitian ini sasaran pertama analisis deskriptif kualitatif yang digunakan untuk mendeskriptifkan kondisi fisik jalur pedestrian di Jalan Riau, untuk sasaran kedua menggunakan analisis deskriptif persentase yang digunakan untuk mengkualitatifkan persepsi pejalan kaki terhadap tingkat kinerja fasilitas pedestrian di Riau dengan maksimal sebagai jalur pejalan kaki secara kuantitatif melalui metode analisis skala likert. Dan untuk sasaran terakhir menggunakan analisis deskriptif kuantitatif.

3.2 Metode Pengumpulan Data

Metodologi pengumpulan data merupakan cara untuk memperoleh data data sekunder dan primer yang dibutuhkan untuk penelitian. Berikut adalah

penjabaran metodologi pengumpulan data yang digunakan dan dibutuhkan pada masing masing sasaran.

3.2.1 Metode Pengumpulan Data Primer

1. Metode pengumpulan data primer dilakukan dengan cara mengidentifikasi kondisi fisik fasilitas pedestrian dan permasalahan yang ada dilakukan dengan cara survei primer dengan mengamati dan meneliti kawasan studi, berupa observasi dan dokumentasi berupa foto
2. Melakukan penyebaran kuisisioner untuk mengetahui persepsi pejalan kaki. Metode yang dilakukan berupa survei primer yaitu dengan penyebaran kuisisioner. Hasil akhir dari analisis akan berupa nilai/angka, dan dideskripsikan.

Pada sasaran pertama menggunakan survei primer berupa penyebaran kuisisioner kepada responden. Pengumpulan jumlah sampel dilakukan dengan menggunakan teknik sampling analisis opini publik. Teknik *sampling* yang digunakan untuk mengambil sampel responden pejalan kaki di koridor Jalan Riau Pekanbaru menggunakan teknik sampel acak (*Random Sampling*). Teknik sampling ini digunakan karena pejalan kaki yang melintas tidak diketahui identitas dan jumlah pastinya, sehingga perlu diambil sampel acak. Berikut adalah rumus untuk menentukan besar sampel

$$n = \frac{g \cdot Z^2 \cdot p(1 - p)}{E^2}$$

Sumber: Eriyanto, 2007

- n merupakan sampel yang ingin dicari
- Z mengacu pada nilai z (tingkat kepercayaan). Pada studi ini tingkat kepercayaan yang digunakan adalah 95%, sehingga nilai z-nya adalah 1,96.
- p (1-p) merupakan variasi populasi yang dinyatakan dalam bentuk proporsi. Pada studi ini variasi populasi diasumsikan heterogen, maka proporsinya adalah 50:50.
- E adalah kesalahan sampel yang dikehendaki (sampling error). Studi ini menghendaki sampling error sebesar 10% atau 0,1.
- g merupakan estimasi nilai efek desain (*design effect*). Biasanya desain efek ini berbentuk pecahan 1.5, 1.8, dan lain sebagainya. Studi ini tidak menggunakan sampel acak stratifikasi ataupun sampel acak kluster, maka dari itu nilai desain efeknya adalah 1.

Setelah besaran dari masing-masing variabel telah ditentukan, selanjutnya masing-masing angka dimasukan sesuai rumus dan dihasilkan jumlah sampel sebagai berikut

$$n = \frac{1. 1,96^2. 0,5(1 - 0,5)}{0,1^2}$$

$$n = 96,04$$

3.2.2 Metode Pengumpulan Data Sekunder

1. Studi literatur dilakukan dengan mengunjungi perpustakaan-perpustakaan, internet, buku-buku referensi, referensi tugas akhir, jurnal dan penelitian terdahulu yang dapat menunjang kegiatan survei di lapangan.

2. Survei instansi yaitu mengunjungi instansi-instansi yang mendukung data observasi lapangan.

3.3 Waktu Dan Lokasi Penelitian

Waktu penelitian ini dilakukan pada bulan agustus 2022, dan Lokasi penelitian dilakukan pada Koridor Jalan Riau Kota Pekanbaru dengan batas wilayah studi berawal dari persimpangan Jalan Riau I hingga persimpangan Jalan Soekarno-Hatta sepanjang 2,4 Kilometer. Pada sisi selatan koridor Jalan Riau berbatasan langsung dengan Kelurahan Padang Terubuk dan Kelurahan Air Hitam, sedangkan pada sisi sebelah utara koridor ini berbatasan langsung dengan Kelurahan Kampung Baru dan Kelurahan Kampung Bandar. Untuk memudahkan penelitian dalam melakukan observasi di lapangan, penelitian ini membagi lokasi menjadi 3 (tiga) segmen:

- Segmen Pertama : Dari Simpang Jalan Riau I hingga Jalan Kemuning
- Segmen Kedua : Dari Jalan Kemuning hingga Jalan Guru Sulaiman
- Segmen Ketiga : Dari Jalan Guru Sulaiman hingga Persimpangan Jalan Soekarno - Hatta

3.4 Populasi dan Sampel

Untuk memecahkan suatu masalah, langkah penting yang harus diambil adalah menentukan populasi dan sampel untuk menjadi sumber data yang sekaligus sebagai objek penelitian.

3.4.1 Populasi

Populasi adalah wilayah generalisasi yang terdiri dari atas objek/subjek yang mempunyai kuantitas dan karakteristik tertentu yang diterapkan oleh peneliti untuk mempelajari dan kemudian ditarik kesimpulannya (Sugiyono, 2017).

Pada penelitian ini populasi adalah pejalan kaki yang melintas pada jalur pedestrian yang meliputi laki-laki, perempuan, orang tua, anak-anak, dan penyandang kebutuhan khusus yang melintasi area jalur pedestrian di Jalan Riau.

3.4.2 Sampel

Sedangkan sampel adalah bagian dari keseluruhan serta karakteristik yang dimiliki oleh sebuah populasi (Sugiyono, 2011). Sehingga dapat disimpulkan bahwa sampel merupakan bagian dari populasi yang ada.

Adapun penentuan sampel pada penelitian ini menggunakan teknik purposive sampling, yaitu teknik untuk menentukan sampel penelitian dengan beberapa pertimbangan tertentu yang bertujuan agar data yang diperoleh nantinya bisa lebih representatif (Sugiyono, 2010).

Cara pengambilan sampel ini adalah dengan memilih sub grup dari populasi pada masing-masing segmen jalan. Kategori sampel atau responden yang akan diambil pada penelitian ini adalah masyarakat yang melintas area jalur pedestrian di Jalan Riau.

3.5 Variabel Penelitian

Variabel penelitian adalah apa saja yang menjadi objek dari suatu penelitian atau sesuatu yang diperhatikan. Variabel penelitian merupakan suatu atribut, nilai atau sifat dari suatu objek, individu atau kegiatan yang mempunyai banyak variasi

tertentu antara satu dengan lainnya yang telah ditentukan oleh peneliti untuk dipelajari dan dicari informasinya serta ditarik kesimpulannya. Variabel penelitian ini dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel 3.1
Variabel Penelitian

Sasaran	Indikator
Mengidentifikasi Kondisi Eksisting Jalur Pedestrian Pada Koridor Jalan Riau Kota Pekanbaru	a. Jalur Pedestrian b. Jalur Penyeberangan c. Drainase d. Jalur Hijau e. Lampu Penerangan f. Tempat Duduk g. Pagar Pengaman h. Tempat Sampah i. Rambu Dan Marka j. Halte
Mengidentifikasi persepsi pejalan kaki terhadap tingkat kinerja fasilitas pedestrian	a. Kenyamanan b. Keamanan c. Keselamatan d. Keindahan

Sumber: Hasil analisis, 2022

3.6 Metode Analisis

3.6.1 Metode Analisis Data

Metoda analisa yang digunakan dalam mencapai tujuan dan sasaran pada penelitian ini adalah sebagai berikut:

a. Analisis Kondisi Fisik Pedestrian

Metode analisis yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode deskriptif dengan cara membandingkan kondisi fisik pedestrian saat ini dengan standar kebijakan perundang-undangan pemerintah terkait kriteria dan spesifikasi berupa standar ketentuan dalam melakukan

perencanaan, penyediaan, pemanfaatan pada fasilitas pedestrian. Kondisi fisik akan di bagi kedalam beberapa bagian analisa yakni penilaian kondisi fisik ruang bebas pejalan dan jalur bagian depan gedung, penilaian kondisi fisik zona pejalan (trotoar), penilaian kondisi fisik jalur perabot jalan dan penilaian analisis kondisi fisik sarana pelengkap pada fasilitas pedestrian. Metode yang digunakan dalam menganalisis yaitu dengan melakukan perbandingan kondisi trotoar (pedestrian) saat ini terhadap standar kebijakan perundang-undangan pemerintah dan permen PU No. 03 Tahun 2014 Sebagai pedoman yang digunakan untuk menilai kondisi fisik fasilitas pedestrian di wilayah studi

b. Analisis Persepsi Pejalan Kaki Terhadap Tingkat Kinerja Fasilitas Pedestrian

Dalam melakukan analisis persepsi pejalan kaki terhadap kinerja fasilitas pedestrian, maka diperoleh variabel berdasarkan teori yang ada terkait dengan indikator tercapainya konsep pengembangan fasilitas jalan yang didalamnya mencakup komponen dan indikator yang berpengaruh pada seberapa baik kinerja dari sebuah fasilitas pedestrian. Berikut adalah kornponen yang digunakan sebagai variabel yang digunakan dalam penelitian untuk dapat rnenilai kinerja fasilitas pedestrian berdasarkan persepsi pejalan kaki.

Tabel 3.2
Perumusan Kriteria dalam melakukan Penilaian Fasilitas Pedestrian

No.	Komponen	Indikator
1.	Kenyamanan	Pelindung terhadap cuaca (berupa pohon, kanopi, dll)
		Tempat istirahat (Bangku dan sejenisnya)
		Ukuran dan lebar trotoar yang efektif dan memadai untuk memudahkan pergerakan Pejalan
		keterhubungan antar trotoar (tidak terputus)
		Permukaan jalan rata, tidak naik turun dan memiliki kemiringan yang cukup landai
		Kebebasan bergerak (tidak ada penghalang seperti pedagang kaki lima, warung, kendaraan parkir, dll)
2.	Keamanan	Nyaman dan dapat mengakomodasi penyandang cacat / disabilitas
		Ketersediaan lampu penerangan jalan
		Letak Bangunan tidak menghalangi pandangan sehingga terhindar dari tindakan kriminal
3.	Keselamatan	Pandangan tidak terhalang saat menyeberang jalan
		Ketersediaan bagian permukaan trotoar
		Tersedianya zebra cross
		Adanya pembatas /pagar jalur pejalan dengan lalu lintas kendaraan pada jalan
		Tidak ada lubang pada trotoar
		Permukaan trotoar tidak licin
4.	Keindahan	Tidak ada pohon, pot, tiang yang menghalangi pejalan
		Desain trotoar tampak kontras dan menarik dengan lingkungan sekitar
		Desain sarana penyeberangan (zebra cross tampak kontras dan terlihat jelas)
		Desain fasilitas penunjang (halte, bangku, tempat sampah, telepon umum, rambu petunjuk, jalur hijau, lampu penerangan) tampak menarik

Sumber: Permen PU 03/PRTIM/2014

Setelah menentukan komponen dan indikator penilaian, maka akan dikumpulkan persepsi pejalan kaki dengan penyebaran kuisioner. Setelah data terkumpul maka akan dikompilasi dan dikelompokkan pada masing-masing komponen dan indikator, kemudian dibahas dengan deskripsi presentase dengan perhitungan angka untuk menghasilkan penilaian pejalan kaki terhadap fasilitas pedestrian yang kemudian akan dijelaskan secara deskriptif.

Untuk membahas hasil penelitian dengan deskripsi presentase, terlebih dahulu mengkualitatifkan skor pada jawaban melalui kuisioner. Supaya memudahkan dalam menganalisis data, perlu diketahui skor yang diperoleh responden dari hasil pengisian kuisioner yang diberikan. Oleh karena itu ditentukan penetapan hasil skonya. (Sudjana, Nana. 1996), berikut adalah langkah-langkahnya :

1. Menjumlah skor yang telah diperoleh dari tiap-tiap responden
2. Menentukan skor jawaban responden dengan ketentuan yang telah ditetapkan.

Adapun penentuan skor kuisioner sebagai berikut:

- a. Masing-masing alternatif jawaban tiap item soal di skor sesuai dengan tingkat alternatif jawaban item
- b. Setiap kode jawaban diberi skor yang berwujud angka berskala 5, yakni:
 - I. Bagi alternatif jawaban yang memilih sangat baik (SBK), akan memperoleh skor 5.
 - II. Bagi alternatif jawaban yang memilih baik (BK), akan diberi skor 4.
 - III. Bagi alternatif jawaban yang memilih biasa (BS), akan diberi skor 3.
 - IV. Bagi alternatif jawaban yang memilih buruk (B), akan diberi skor 2.
 - V. Bagi alternatif jawaban yang memilih sangat buruk (SB), akan diberi skor 1.
3. Menjumlahkan skor yang telah diperoleh dari tiap tiap responden.
4. Mencari presentase skor yang telah diperoleh dengan menggunakan rumus

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

Sumber: Sudjana, Nana. 1996

Keterangan :

n = Jumlah skor responden

N = Jumlah skor maksimal

Hasil kuantitatif dari perhitungan rurnus tersebut diatas selanjutnya diubah rnenjadi perhitungan dengan kalirnat yang bersifat kualitatif, Adapun langkah langkah yang diternpuh untuk rnenentukan kriteria kenyamanan, keselarnatan, kearnanan, keindahan fasilitas pedestrian adalah :

- a. Menentukan skor maksimal yang diperoleh dari hasil perkalian antara skor tertinggi, jumlah item, jumlah responden.
- b. Menentukan skor minimal yang diperoleh dari hasil perkalian antara skor terendah, jumlah item, jumlah responden.
- c. Menetapkan rentang skor, yakni antara skor maksimal dikurangi skor minimal.
- d. Menetapkan interval kelas. Interval kelas diperoleh dari rentang skor dibagi jenjang kriteria.

$$\text{Interval Kelas} = \frac{\text{rentang skor}}{\text{jenjang kriteria}} = \frac{8.400}{4} = 2.100$$

Sumber: Sudjana, Nana. 1996

- e. Menetapkan persentase maksimal.
- f. Menetapkan persentase minimal.

$$\text{Persentase Minimal} = \frac{\text{skor minimal} \times 100\%}{\text{skor maksimal}}$$

Sumber: Sudjana, Nana. 1996

- g. Menetapkan Rentang Persentase, yaitu diperoleh dari persentase maksimal dikurangi persentase minimal.

$$\text{Rentang Persentase} = \text{Persentase Maksimal} - \text{Persentase Minimal}$$

Sumber: Sudjana, Nana. 1996

- h. Menetapkan interval kelas persentase, yaitu rentang persentase dibagi kriteria.

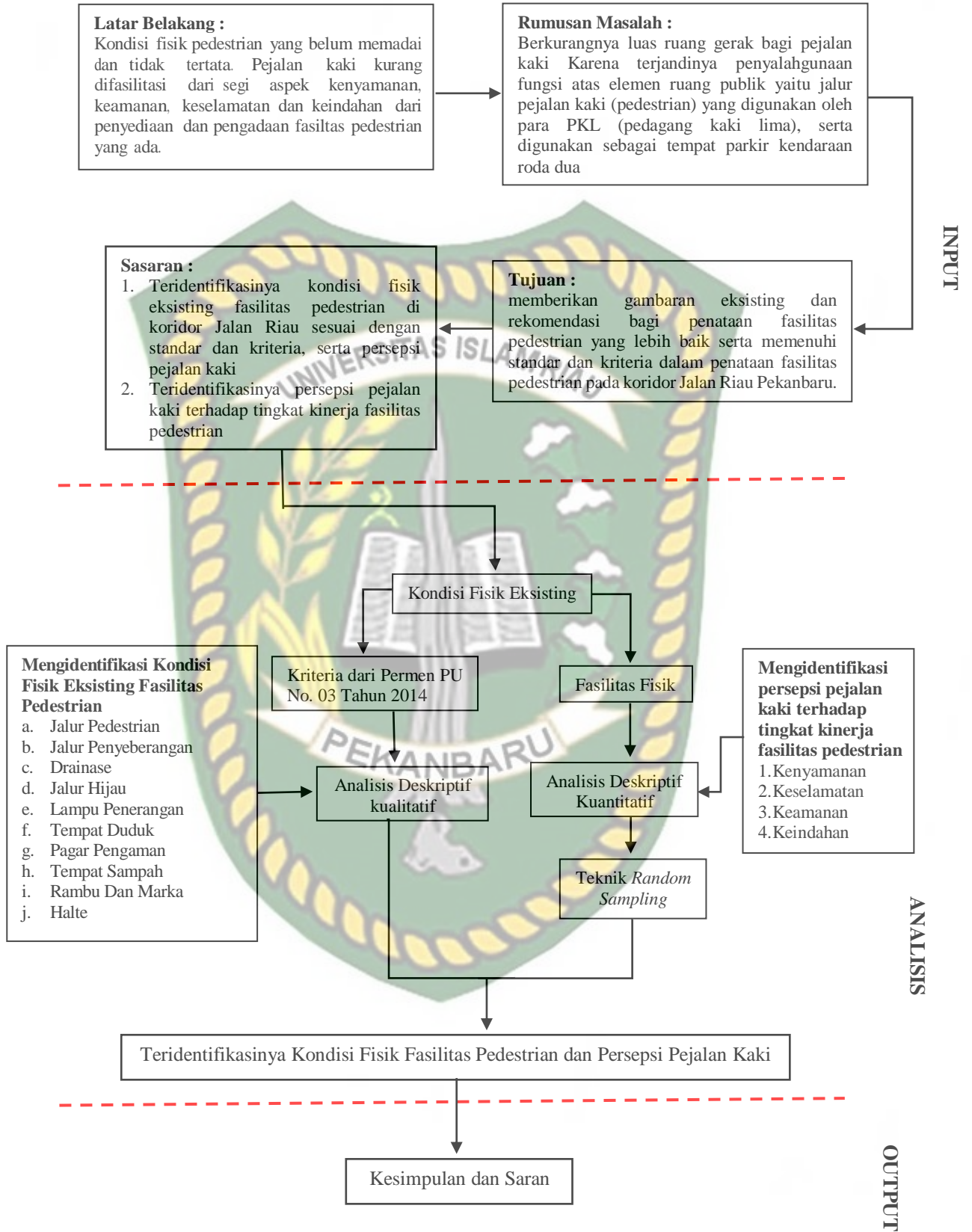
$$\text{Rentang Persentase} : \text{Kriteria}$$

Sumber: Sudjana, Nana. 1996

Menetapkan kriteria, yaitu sangat baik (SBK), baik (BK), kurang (BS) dan sangat kurang (B) dan sangat buruk (B). dari penentuan keempat skor tersebut kemudian ditentukan kisaran interval kelasnya berdasarkan besaran persentase penemuan indikator oleh responden.

3.7 Kerangka Berpikir

Kerangka berpikir dalam penelitian ini bertujuan untuk menguraikan langkah kerja untuk mencapai output yang diharapkan. Berikut gambar 1.1 kerangka berpikir dalam penelitian ini :



Gambar 3.1 Kerangka Berpikir

Sumber: Hasil Analisis, 2022

BAB IV

GAMBARAN UMUM WILAYAH PENELITIAN

4.1 Gambaran Umum Kota Pekanbaru

Kota Pekanbaru dikenal dengan nama “Senapelan” yang pada saat itu dipimpin oleh seorang Kepala Suku disebut Batin. Daerah yang mulanya sebagai ladang, lambat laun menjadi perkampungan. Kemudian perkampungan Senapelan berpindah ke tempat permukiman baru yang kemudian disebut Dusun Payung Sekaki yang terletak di tepi muara Sungai Siak. Nama Payung Sekaki tidak begitu dikenal pada masanya melainkan Senapelan. Perkembangan Senapelan berhubungan erat dengan perkembangan Kerajaan Siak Sri Indrapura. Semenjak Sultan Abdul Jalil Alamudin Syah menetap di Senapelan, beliau membangun istananya di Kampung Bukit berdekatan dengan perkampungan Senapelan. Diperkirakan istana tersebut terletak di sekitar Masjid Raya sekarang. Sultan Abdul Jalil Alamudin Syah mempunyai inisiatif untuk membuat Pekan di Senapelan tetapi tidak berkembang. Usaha yang telah dirintis tersebut kemudian dilanjutkan oleh putranya Raja Muda Muhammad Ali di tempat baru yaitu disekitar pelabuhan sekarang.

Selanjutnya pada Hari Selasa tanggal 21 Rajab 1204 H atau tanggal 23 Juni 1784 M berdasarkan musyawarah datuk-datuk empat suku (Pesisir, Lima Puluh, Tanah Datar dan Kampar), negeri Senapelan diganti namanya menjadi “Pekan Baharu” selanjutnya diperingati sebagai hari lahir Kota Pekanbaru. Mulai saat itu sebutan Senapelan sudah ditinggalkan dan mulai populer sebutan “Pekan Baharu”, yang dalam bahasa sehari-hari disebut Pekanbaru. Perkembangan

selanjutnya 73 tentang pemerintahan di Kota Pekanbaru selalu mengalami perubahan, antara lain sebagai berikut:

1. SK Kerajaan Besluit van Her Inlanche Zelf Bestuur van Sian No.1 tanggal 19 Oktober 1919, Pekanbaru bagian dari kerajaan Siak yang disebut *District*.
2. Tahun 1931 Pekanbaru masuk wilayah Kampar Kiri dikepalai oleh seorang Controleur berkedudukan di Pekanbaru.
3. Tanggal 8 Maret 1942 Pekanbaru dikepalai oleh seorang Gubernur Militer disebut Gokung, Distrik menjadi Gun dikepalai oleh Gunco.
4. Ketetapan Gubernur Sumatra di Medan tanggal 17 Mei 1946 No. 103 Pekanbaru dijadikan daerah otonom yang disebut Haminte atau kota b.
5. UU No. 22 tahun 1984 Kabupaten Pekanbaru diganti dengan Kabupaten Kampar, Kota Pekanbaru diberi status kota kecil.
6. UU No. 8 tahun 1956 menyempurnakan status Kota Pekanbaru sebagai kota kecil.
7. UU No. 1 tahun 1957 status Pekanbaru menjadi Kota Praja.
8. Kepmendagri nomor Desember 52/I/44-25 tanggal 20 Januari 1959 Pekanbaru menjadi Ibukota Provinsi Riau.
9. UU No. 18 tahun 1965 resi pemakaian sebutan Kota Madya.
10. UU No. 22 tahun 1999 tentang Pemerintahan Daerah sebutan Kota Madya berubah menjadi kota.

Berdasarkan Peraturan Pemerintah No. 19 Tahun 1987 tanggal 7 September 1987, Kota Pekanbaru terdiri dari 8 wilayah kecamatan dari 5 kecamatan yang ada

sebelumnya, dengan luas wilayah 446,50 km², setelah diadakan pengukuran dan pematokan oleh Badan Pertanahan Nasional Riau, luas Kota Pekanbaru selanjutnya di verifikasi menjadi 632,26 km². Bergulirnya otonomi daerah pada tahun 2000 dan untuk terciptanya tertib pemerintahan serta pembinaan pada wilayah yang cukup luas, maka dibentuklah kecamatan baru yang ditetapkan berdasarkan Perda Kota Pekanbaru No. 3 Tahun 2003 sehingga menjadi 12 Kecamatan. Demikian pula dengan kelurahan/desa dimekarkan menjadi 58 (dari 45 kelurahan/desa yang ada sebelumnya) berdasarkan Perda Kota Pekanbaru No. 4 Tahun 2003.

4.1.1 Letak Geografis dan Administrasi

Kota Pekanbaru merupakan sebuah kota yang berada dibagian tengah Provinsi Riau, yang memiliki lokasi sangat strategis diantaranya adalah terletak di tengah-tengah pulau Sumatera. Secara geografis Kota Pekanbaru terletak antara 101°14" – 101°34" Bujur Timur dan 0°25" – 0°45" Lintang Utara, dengan batas-batas administrasi Kota Pekanbaru, sebagai berikut :

- Sebelah Utara : Berbatasan dengan Kabupaten Siak dan Kabupaten Kampar
- Sebelah Selatan : Berbatasan dengan Kabupaten Kampar dan Kabupaten Pelalawan
- Sebelah Timur : Berbatasan dengan Kabupaten Siak dan Kabupaten Pelalawan
- Sebelah Barat : Berbatasan dengan Kabupaten Kampar

Batas antara wilayah administrasi Kota Pekanbaru dengan Kabupaten perbatasan sudah definitif dan ditetapkan oleh Peraturan Menteri Dalam Negeri.

Pertama, Peraturan Menteri Dalam Negeri nomor 18 tahun 2015 tentang batas administrasi Kota Pekanbaru dengan Kabupaten Kampar. Kedua, Peraturan Menteri Dalam Negeri nomor 27 tahun 2018 tentang batas administrasi Kota Pekanbaru dengan Kabupaten Siak dan Kabupaten Pelalawan.

Berdasarkan Peraturan Daerah Kota Pekanbaru Nomor 4 tahun 2016 dan Peraturan Daerah Nomor 9 Tahun 2016, Kota Pekanbaru ditetapkan menjadi 15 Kecamatan dan 83 Kelurahan, dengan luas lebih kurang 632,27 km². Luas wilayah per kecamatan dapat dilihat pada Tabel 4.1 berikut.

Tabel 4.1 Luas Wilayah Kota Pekanbaru Menurut Kecamatan

No	Kecamatan	Jumla Kelurahan	Luas Area	
			Km ²	%
1	Pekanbaru Kota	6	2,26	0,36
2	Senapelan	6	3,02	0,48
3	Sail	3	6,48	1,02
4	Sukajadi	6	3,76	0,59
5	Lima Puluh	4	4,04	0,64
6	Bukit Raya	5	22,05	3,29
7	Marpoyan Damai	6	29,74	4,70
8	Payung Sekaki	7	43,24	6,84
9	Tuah Madani	5	3,04	0,48
10	Bina Widya	5	31,62	5,0
11	Rumbai	6	6,35	1
12	Rumbai Barat	6	88,97	14,07
13	Rumbai Timur	5	158,89	25,12
14	Tenayan Raya	8	175,16	27,08
15	Kulim	5	57,82	9,14
TOTAL		83	632,55	100

Sumber: Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Pekanbaru, 2020-2040

Berdasarkan Tabel 4.1 dapat diketahui bahwa kecamatan yang memiliki jumlah kelurahan paling banyak adalah Kecamatan Tenayan Raya yakni sebanyak 8 kelurahan dan merupakan kecamatan yang memiliki luas wilayah terbesar yakni

sebesar 175,16 km² atau 27,08 persen dari luas wilayah Kota Pekanbaru. Sedangkan kecamatan yang memiliki jumlah kelurahan paling sedikit adalah Kecamatan Sail yakni sebanyak 3 kelurahan dan kecamatan yang memiliki luas wilayah paling kecil adalah Kecamatan Pekanbaru Kota yakni sebesar 2,26 km² atau 0,36 persen dari luas wilayah Kota Pekanbaru.

4.1.2 Topografi Kota Pekanbaru

A. Ketinggian

Kota Pekanbaru terletak pada bagian ketinggian 10-50 meter di atas permukaan laut. Kawasan pusat kota dan sekitarnya relatif datar dengan ketinggian rata-rata antara 10-20 meter di atas permukaan laut. Sedangkan kawasan Tenayan dan sekitarnya umumnya mempunyai ketinggian antara 25-50 meter di atas permukaan laut. Kawasan yang relatif tinggi dan berbukit terutama dibagian utara kota, khususnya di Kecamatan Rumbai dan Rumbai Pesisir dengan ketinggian rata-rata sekitar 50 meter di atas permukaan laut. Sebagian besar wilayah Kota Pekanbaru (44%) mempunyai tingkat kemiringan antara 0-2% atau relatif datar. Sedangkan wilayah kota yang agak landai hanya sekitar 17%, landai (21%), dan sangat landai (13%). Sedangkan yang relatif curam hanya sekitar 4-5% yang terdapat di Kecamatan Rumbai Pesisir.

B. Morfologi

Morfologi Kota Pekanbaru sebagian besar terdiri dari dataran aluvium, selebihnya terdiri dari perbukitan. Bentuk morfologi Kota Pekanbaru dibagi menjadi:

1. Satuan morfologi dataran sebarannya menempati daerah Kecamatan Kota Pekanbaru, Senapelan, Limapuluh, Sukajadi, Sail, sebagian Kecamatan Rumbai, sebagian Kecamatan Tenayan Raya, serta Kecamatan Tampan, Marpoyan Damai, dan Payung Sekaki, dengan proporsi kurang lebih 65% dari luas keseluruhan Kota Pekanbaru. Daerah ini merupakan daerah endapan 78 sungai dan rawa. Sebagian merupakan daerah dataran banjir (*flood plain*), sedangkan daerah rawa meliputi daerah bagian barat daya dan tengah. Kemiringan lerengnya kurang dari 5%, kecuali pada lembah lembah, dan makin bergelombang ke arah utara.
2. Satuan morfologi perbukitan rendah satuan morfologi ini terdapat setempat di bagian utara, sebagian daerah selatan, timur dan barat memanjang dari barat laut-tenggara, umumnya tersusun oleh batu lumpur, batu pasir, sedikit batu lanau, batuan malihan dan granit.
3. Satuan morfologi perbukitan sedang satuan morfologi ini menempati bagian utara daerah Kota Pekanbaru, merupakan daerah perbukitan dengan arah pengunggnya memanjang dengan arah barat laut-tenggara yang ditumbuhi oleh tanaman keras sebagai hutan lindung. Ketinggiannya dari muka air laut adalah sekitar 40 meter.

4.1.3 Klimatologi

Kota Pekanbaru mempunyai iklim tropis dengan suhu udara maksimum berkisar antara 31,00 °C - 33,40 °C dengan suhu udara minimum berkisar antara 23,40 °C - 24,40 °C. Curah hujan antara 73,9-584,1 mm/tahun. Kelembaban

maksimum berkisar antara 85,5% - 93,2% dan kelembaban minimum berkisar antara 57,0% - 67,7%.

4.1.4 Kependudukan

Pertumbuhan penduduk di Kota Pekanbaru setiap tahunnya mengalami perubahan jumlah penduduk. Jumlah penduduk Kota Pekanbaru pada tahun 2019 adalah sebesar 954.372 jiwa dengan pertumbuhan penduduk sebesar 4,20% dan terus meningkat di tahun 2020. Data mengenai pertumbuhan penduduk di Kota Pekanbaru diperoleh melalui data sekunder dari publikasi Badan Pusat Statistik (BPS) Kota Pekanbaru berupa dokumen Kota Pekanbaru Dalam Angka 2022, berikut ini merupakan Tabel 4.2 jumlah penduduk Kota Pekanbaru tahun 2021:

Tabel 4.2 Jumlah Penduduk Kota Pekanbaru Tahun 2021

No	Kecamatan	Jumlah Penduduk	Kepadatan Penduduk	Laju Pertumbuhan Penduduk
1.	Tuahmadani	142.464	4.774	2,48
2.	Binawidya	72.614	1.985	2,61
3.	Payung Sekaki	83.309	2.512	1,32
4.	Bukit Raya	93.478	4.250	0,33
5.	Marpoyan Damai	127.897	4.301	0,31
6.	Tenayan Raya	103.899	908	3,07
7.	Kulim	53.898	948	3,07
8.	Lima Puluh	38.647	9.566	0,12
9.	Sail	20.402	6.258	0,12
10.	Pekanbaru Kota	22.624	10.011	0,12
11.	Sukajadi	42.889	11.407	0,12
12.	Senapelan	35.388	5.322	0,12
13.	Rumbai	92.195	1.490	1,46
14.	Rumbai Barat	25.205	293	2,97
15.	Rumbai Timur	33.442	242	2,53
	Jumlah	983.356	1.555	0,89

Sumber: Kota Pekanbaru Dalam Angka 2021

Berdasarkan Tabel 4.2 dapat diketahui bahwa kecamatan yang memiliki jumlah penduduk pada tahun 2021 paling banyak adalah Kecamatan Tuah Madani

yakni sebanyak 142.464 jiwa dengan kepadatan penduduk sebesar 4.774 jiwa. Sedangkan kecamatan yang memiliki jumlah penduduk yang paling kecil terdapat di Kecamatan Rumbai Barat sebanyak 25.205 jiwa dengan kepadatan penduduknya sebesar 293 jiwa

4.2 Kondisi Wilayah Penelitian

4.2.1 Kondisi Guna Lahan

Tata guna lahan di lokasi penelitian ini adalah mixed use yang terdiri dari perkantoran, pendidikan, serta perdagangan dan jasa. Namun kegiatan yang mendominasi adalah perdagangan dan jasa.

a. Segmen I

Tata guna lahan dan kegiatan yang ada pada Segmen 1 ini terdiri dari Perkantoran, dan Perdagangan dan Jasa. Dimana pada Segmen 1 terdapat perdagangan dan jasa seperti rumah makan, toko klontong, toko baju, toko elektronik, *service center*, mini market dan dealer motor/mobil. Pada Segmen I didominasi oleh sarana perdagangan dan jasa.



Gambar 4.1 Kondisi Pengguna Lahan Pada Segmen I

Sumber: Hasil Dokumentasi Lapangan, 2022

b. Segmen II

Kegiatan dan guna lahan di Segmen II terdiri dari Perdagangan dan Jasa dan Pribadatan. Untuk Perdagangan dan Jasa yang ditemui di Segmen II antara lain pertokoan seperti toko bangunan, rumah makan, mini market, swalayan/supermarket, toko baju, toko elektronik, toko klontong, toko ponsel, *sevice center*, toko bangunan, toko sepatu, toko kue, dealer motor/mobil, perhotelan, apotek, ATM. Di Segmen II terdapat 1 tempat ibadah yaitu Mesjid Senapelan. Dari pengklasifikais kegiatan dan gunalahan yang ada di lokasi penelitian pada Segmen II di dominasi oleh perdagangan dan jasa.



Gambar 4.2 Kondisi Pengguna Lahan Pada Segmen II
Sumber: Hasil Dokumentasi Lapangan, 2022

c. Segmen III

Kegiatan dan guna lahan di Segmen III terdiri dari, Perdagangan dan Jasa, dan Pelayanan Publik. Untuk perdagangan dan jasa yang ada di Segmen III antara lain pertokoan seperti toko makanan, toko ponsel, mini market, toko bangunan, toko buku, toko sepatu, toko elektronik, toko klontong, *sevice center*, swalayan, ATM, SPBU (Stasion Pengisian Bahan Bakar Umum). Sedangkan untuk kegiatan

perkantoran dan pelayanan publik yang ada di Segmen III yaitu Kantor Pegadaian, BPS Ketenagakerjaan, dan Bank



Gambar 4.3 Kondisi Pengguna Lahan Pada Segmen III

Sumber: Hasil Dokumentasi Lapangan, 2022

4.2.2 Kondisi Kenyamanan Jalur Pedestrian

a. Segmen I

Trotoar pada Segmen I sisi Utara memiliki trotoar yang masih banyak berlubang dan tidak rata. Kondisi permukaan trotoar pada Segmen I sisi Selatan masih layak dilalui pejalan kaki karena kondisi yang masih bagus. Namun, kondisi permukaan trotoar yang masih bagus hanya di bagian perkantoran saja selebihnya permukaan trotoar sejajar dengan badan jalan dan memiliki permukaan yang tidak halus dan rata. Selanjutnya kondisi permukaan trotoar pada sisi kiri masih banyak yang berlubang dan tidak datar diakibatkan adanya penggalian kabel optik.



Gambar 4.4 Kondisi Kenyamanan Jalur Pedestrian di Segmen I Sisi Kiri

Sumber: Hasil Dokumentasi Lapangan, 2022

b. Segmen II

Trotoar pada Segmen II sisi selatan dan utara memiliki trotoar yang tidak terlalu rusak dan sempit. Kondisi permukaan trotoar pada Segmen II sisi selatan layak dilalui pejalan kaki karna masih banyak yang bagus dan rata, tetapi disalahgunakan oleh pedagang kaki lima berjualan di atas trotoar. Namun ada beberapa titik di trotoar masih ada yang berlubang dan tidak rata.



Gambar 4.5 Kondisi Kenyamanan Jalur Pedestrian di Segmen II Sisi Kiri

Sumber: Hasil Dokumentasi Lapangan, 2022

c. Segmen III

Trotoar pada Segmen III sisi selatan dan utara memiliki trotoar yang tidak terlalu rusak dan sempit. Kondisi permukaan trotoar pada Segmen III sisi selatan layak dilalui pejalan kaki karna masih banyak yang bagus dan rata, tetapi disalahgunakan oleh pedagang kaki lima berjualan di atas trotoar.



Gambar 4.6 Kondisi Kenyamanan Jalur Pedestrian di Segmen III Sisi Kiri

Sumber: Hasil Dokumentasi Lapangan, 2022



Gambar 4.7 Kondisi Kenyamanan Jalur Pedestrian di Segmen III Sisi Kanan

Sumber: Hasil Dokumentasi Lapangan, 2022

BAB V

HASIL DAN PEMBAHASAN

5.1 Analisis Kondisi Eksisting Jalur Pedestrian di Jalan Riau

Berdasarkan pengamatan kondisi eksisting yang dilakukan pada sarana dan prasarana jalur pedestrian di wilayah penelitian yaitu terdapat di jalur pedestrian Jalan Riau Kota Pekanbaru. Untuk mengetahui kondisi eksisting jalur pedestrian menggunakan analisis deskriptif kualitatif. Penelitian ini berfokus pada observasi berdasarkan Permen PU No. 03 Tahun 2014 pada jalur pedestrian di Jalan Riau dengan sepuluh hal pokok pembahasan yaitu jalur pedestrian, penyebrangan, drainase, jalur hijau, lampu penerangan, tempat duduk, pagar pengaman, tempat sampah, rambu dan marka, dan halte. Hal ini bertujuan untuk mengetahui penyediaan sarana dan prasarana di jalur pedestrian Jalan Riau.

5.1.1 Jalur Pedestrian

Jalur pedestrian atau disebut juga sebagai trotoar yang merupakan bagian dari jalan raya yang khusus disediakan untuk pejalan kaki yang terletak di daerah manfaat jalan, yang diberi lapisan permukaan dengan elevasi yang lebih tinggi dari permukaan jalur pedestrian dan pada umumnya berdampingan dengan jalur lalu lintas kendaraan. Fungsi utama dari trotoar ialah dapat memberikan pelayanan yang optimal untuk pejalan kaki baik dari segi keamanan maupun kenyamanan.

Untuk menciptakan keamanan maupun kenyamanan di jalur pedestrian terdapat faktor utama yaitu lebar trotoar harus memiliki ukuran yang sangat sesuai untuk digunakan dan dimanfaatkan oleh pejalan kaki, sehingga harus dibangun dengan ukuran yang maksimal dengan bahan yang kuat dan rata, berdasarkan

kebutuhan agar orang yang bergerak merasa nyaman, mudah dan tanpa hambatan. Berikut merupakan standar ketentuan jalur pedestrian di Jalan Riau terhadap lebar jalur pedestrian dan permukaan jalur berdasarkan Permen PU No 3 Tahun 2014:

1. Lebar Jalan

Lebar jalur pedestrian adalah suatu ukuran melintang pada jalur tempat pejalan kaki berjalan, lebar jalur pedestrian yang dapat di nyatakan nyaman adalah memiliki ukuran yang sesuai dengan peraturan untuk dapat digunakan dan dimanfaatkan oleh pejalan kaki dan penyandang disabilitas. Berdasarkan Permen PU No 3 Tahun 2014 lebar jalur pedestrian di wilayah perkotaan memiliki lebar minimum 2 – 3 meter.

Berdasarkan hasil observasi lebar jalur dan tinggi jalur pejalan kaki di Jalan Riau pada setiap segmen memiliki ukuran yang berbeda karena penyesuaian lahan, bentuk kesadaran masyarakat dan pemerintah dalam pemanfaatan suatu fasilitas kota. Berikut adalah tabel ukuran lebar dan tinggi jalur pedestrian di Jalan Riau.

Tabel 5.1 Lebar dan Tinggi Jalur Pedestrian di Jalan Riau

No	Lokasi	Jenis	Ukuran	
			Selatan	Utara
1.	Segmen I	Lebar dan Tinggi	2 m dan 22 cm Sebagian Tidak Memiliki Tinggi	1,9 m dan 22 cm Sebagian Tidak Memiliki Tinggi
2.	Segmen II	Lebar dan Tinggi	2 m dan 22 cm	2 m dan 22 cm Sebagian Tidak Memiliki Tinggi
3.	Segmen III	Lebar dan Tinggi	2 m dan 22 cm	2 m dan 22 cm

Sumber: Hasil Observasi, 2022

Berdasarkan tabel diatas jalur pedestrian pada Segmen I sisi selatan dan utara memiliki lebar jalur pedestrian yang sama yaitu 190 cm dengan tinggi 22 cm.

Segmen I memiliki jalur pedestrian yang mempunyai aktivitas tidak terlalu ramai pejalan kaki.

Jalur pedestrian pada Segmen II sisi selatan dan utara memiliki lebar jalur pedestrian yang sama yaitu 200 cm dengan tinggi 22 cm. Segmen II memiliki jalur pedestrian yang mempunyai aktivitas tidak terlalu ramai pejalan kaki.

Jalur pedestrian pada Segmen III sisi selatan dan utara memiliki lebar jalur pedestrian yang sama yaitu 200 cm dan tinggi 22 cm. Segmen III memiliki jalur pedestrian yang mempunyai aktivitas sangat ramai pejalan kaki. Berikut merupakan Tabel 5.2 tentang kondisi eksisting lebar jalur pedestrian di Jalan Riau pedestrian berdasarkan segmen I, II dan III.

Tabel 5.2 Hasil Analisis Kondisi Eksisting Lebar Jalur Pedestrian di Jalan Riau

No	Lokasi	Ketentuan	Ketersediaan	
			Selatan	Utara
1.	Segmen I	2 Meter – 4 Meter	Memenuhi	Tidak Memenuhi
2.	Segmen II	2 Meter – 4 Meter	Memenuhi	Tidak Memenuhi
3.	Segmen III	2 Meter – 4 Meter	Memenuhi	Memenuhi

Sumber: Hasil Analisis, 2022

Berdasarkan tabel 5.2 hasil analisis menyatakan bahwa kondisi lebar jalur pedestrian di Jalan Riau yang sesuai dengan standar yaitu terdapat pada segmen I sisi selatan, segmen II sisi selatan, dan segmen III sisi utara dan sisi selatannya. Sedangkan segmen I sisi utara dan segmen II sisi utara memiliki kondisi lebar jalur pedestrian belum sesuai dengan standar yang sudah ditetapkan. Berikut merupakan gambar 5.1 tentang kondisi eksisting lebar jalur pedestrian di Jalan Riau pedestrian berdasarkan segmen I, II, III.



Gambar 5.1 Kondisi Eksisting Lebar Jalur Pedestrian di Jalan Riau,

Sumber: Hasil Observasi, 2022

2. Permukaan Jalur

Permukaan jalur merupakan tempat atau suatu benda yang terbuat dari berbagai bahan yang digunakan untuk untuk di lalui oleh kendaraan maupun orang seperti jalan raya, jalan pejalan kaki dan pengguna lainnya. Berikut merupakan tabel 5.3 jenis permukaan jalur pedestrian di Jalan Riau.

Tabel 5.3 Jenis Permukaan Jalur Pedestrian di Jalan Riau.

No	Lokasi	Jenis Permukaan	Kondisi
1.	Segmen I	Semenisasi	Tidak Rata
2.	Segmen II	Semenisasi	Rata
3.	Segmen III	Semenisasi	Rata

Sumber: Hasil Observasi, 2022

Berdasarkan hasil observasi pada jalur pedestrian di Jalan Riau permukaan jalur pada segmen I memiliki permukaan yang tidak rata pada sisi selatan dan masih terdapat kerusakan, permukaan jalur pedestrian di Jalan Riau terbuat dari bahan semenisasi. Pada segmen II permukaan jalur pedestrian memiliki permukaan yang cukup baik pada sisi selatan, sedangkan sisi utara memiliki permukaan yang tidak rata dan terdapat banyak kerusakan akibat adanya aktifitas pekerjaan penggalian kabel optik, permukaan jalur tersebut terbuat dari bahan beton. Sedangkan, pada segmen III memiliki permukaan jalur pedestrian yang rata pada sisi selatan dan masih terdapat kerusakan, memiliki permukaan jalur yang terbuat dari semenisasi.

Berikut merupakan tabel 5.4 hasil analisis kondisi eksisting permukaan jalur pedestrian di Jalan Riau.

Tabel 5.4 Hasil Analisis Kondisi Eksisting Permukaan Jalur Pedestrian di Jalan Riau.

No	Lokasi	Ketentuan	Ketersediaan	
			Selatan	Utara
1.	Segmen I	Rata, Stabil, Tidak Licin	Tidak Memenuhi	Tidak Memenuhi
2.	Segmen II	Rata, Stabil, Tidak Licin	Tidak Memenuhi	Tidak Memenuhi
3.	Segmen III	Rata, Stabil, Tidak Licin	Memenuhi	Tidak Memenuhi

Sumber: Hasil Analisis, 2022

Berdasarkan tabel 5.4 hasil analisis menyatakan bahwa kondisi permukaan jalur pedestrian di Jalan Riau yang sesuai dengan standar yaitu terdapat pada segmen III sisi selatan, sedangkan segmen I sisi selatan dan utara, segmen II sisi selatan dan utara dan segmen III sisi utara memiliki kondisi permukaan jalur pedestrian belum sesuai dengan standar yang sudah ditetapkan. Berikut merupakan gambar 5.2 tentang kondisi permukaan jalur pedestrian di Jalan Riau pedestrian berdasarkan segmen I, II, III.



Gambar 5.2 Kondisi Permukaan Jalur Pedestrian di Jalan Riau

Sumber: Hasil Observasi, 2022

5.1.2 Penyeberangan atau *Zebracross*

Penyeberangan atau *zebracross* adalah fasilitas yang menghubungkan antar ruang pejalan kaki yang berseberangan yang diperuntukkan untuk pejalan kaki yang akan menyeberangi jalan. Berdasarkan Permen PU No 3 Tahun 2014 marka jalan untuk penyeberangan pejalan kaki memiliki garis membujur dengan lebar 0,30 meter dan panjang 2,50 meter, jarak antar garis melintang minimal 2,5 meter. Berikut merupakan tabel 5.5 tentang penyediaan jalur penyeberangan atau *zebracross*.

Tabel 5.5 Penyediaan Jalur Penyeberangan atau *Zebracross*.

No	Lokasi	Ketersediaan
1.	Segmen I	Tidak Ada
2.	Segmen II	Tidak Ada
3.	Segmen III	Tidak Ada

Sumber: Hasil Observasi, 2022

Berdasarkan hasil observasi pada jalur pedestrian di Jalan Riau, tidak adanya jalur penyeberangan atau *zebracross* di jalan Riau baik itu di segmen I, segmen II, maupun di segmen III yang berada di lokasi penelitian.

5.1.3 Drainase

Drainase merupakan sebuah saluran air yang dibangun sebagai penyaluran air yang berlebih untuk mencegah terkumpulnya genangan air dan banjir saat hujan pada jalur pedestrian yang dapat mengganggu pejalan kaki, saluran drainase juga berfungsi sebagai penampung serta jalur aliran air pada ruang pejalan kaki. Berdasarkan Permen PU No 3 Tahun 2014 pada drainase memiliki dimensi

minimal dengan lebar 50 centimeter dan tinggi 50 centimeter. Berikut merupakan tabel 5.4 tentang keberadaan fasilitas drainase di Jalan Riau.

Tabel 5.6 Keberadaan Fasilitas Drainase di Jalur Pedestrian Jalan Riau

No	Lokasi	Jenis
1.	Segmen I	Drainase Tertutup
2.	Segmen II	Drainase Tertutup
3.	Segmen III	Drainase Tertutup

Sumber: Hasil Observasi, 2022

Berdasarkan hasil observasi kondisi drainase yang ada pada trotoar di Jalan Riau bersifat tertutup dan memiliki lebar dan tinggi yang berbeda-beda di setiap segmennya, namun masih ada di beberapa titik segmen yang terjadi kerusakan terhadap sarana yang ada, kerusakan penutup drainase seharusnya bisa menutupnya kembali agar tidak membahayakan pejalan kaki yang melintas. Berikut merupakan gambar 5.4 tentang kondisi fasilitas drainase di jalur pedestrian Jalan Riau.



Gambar 5.3 Kondisi Fasilitas Drainase di Jalur Pedestrian Jalan Riau

Sumber: Hasil Observasi, 2022

5.1.4 Jalur Hijau

Jalur hijau merupakan daerah hijau yang terdiri dari beberapa tanaman bunga atau pepohonan disepanjang jalan yang sebagai elemen pendukung untuk digunakan bagi kenyamanan pejalan kaki. tanaman tersebut memiliki banyak manfaat bagi pengguna jalan baik pengendara maupun pejalan kaki. Berdasarkan

Permen PU No. 03 Tahun 2014 pada jalur hijau memiliki lebar sebesar 150 centimeter dan bahan yang digunakan adalah tanaman peneduh. Berikut tabel 5.5 tentang keberadaan fasilitas jalur hijau di jalur pedestrian Jalan Riau.

Tabel 5.7 Keberadaan Fasilitas Jalur Hijau di Jalur Pedestrian Jalan Riau

No	Lokasi	Ketersediaan	Ukuran	
			Selatan	Utara
1.	Segmen I	Ada	250 cm	0 cm
2.	Segmen II	Tidak Ada	0 cm	0 cm
3.	Segmen III	Ada	270 cm	270 cm

Sumber: Hasil Observasi, 2022

Berdasarkan hasil observasi kondisi eksisting jalur hijau yang ada di Jalan Riau pada segmen I, II dan III, hanya terdapat di segmen I, dan segmen III. Pada segmen III banyak tanaman atau pepohonan sebagai peneduh bagi pejalan kaki dari sinar matahari yang nyaman saat dilalui. Berbeda dengan segmen II belum terdapat jalur hijau, tetapi masih ada pohon-pohon yang tumbuh di pinggir jalan sebagai peneduh. Berikut tabel 5.6 hasil analisis penyediaan fasilitas jalur hijau di pedestrian Jalan Riau Kota Pekanbaru.

Tabel 5.8 Hasil Analisis Kondisi Eksisting Fasilitas Jalur Hijau di Pedestrian Jalan Riau

No	Lokasi	Ketentuan	Ketersediaan	
			Selatan	Utara
1.	Segmen I	Lebar 150 cm x Tinggi 250 cm	Memenuhi	Tidak Memenuhi
2.	Segmen II	Lebar 150 cm x Tinggi 250 cm	Tidak Memenuhi	Tidak Memenuhi
3.	Segmen III	Lebar 150 cm x Tinggi 250 cm	Memenuhi	Memenuhi

Sumber: Hasil Analisis, 2022

Berdasarkan tabel 5.6 hasil analisis menyatakan bahwa penyediaan fasilitas jalur hijau di jalur pedestrian Jalan Riau yang sesuai dengan standar yaitu terdapat pada segmen I sisi selatan dan segmen III sisi selatan dan utara, sedangkan segmen I sisi utara dan segmen II sisi selatan dan utara belum memiliki fasilitas jalur hijau

yang sesuai dengan standar yang sudah ditetapkan. Berikut gambar 5.4 kondisi fasilitas jalur hijau di jalur pedestrian Jalan Riau.



Gambar 5.4 Kondisi Fasilitas Jalur Hijau di Jalur Pedestrian Jalan Riau
Sumber: Hasil Observasi, 2022

5.1.5 Lampu Penerang

Lampu penerangan sangat penting keberadaannya sebagai penerangan jalan di malam hari, yang bertujuan untuk penerangan bagi pengendara maupun pejalan kaki agar dapat melihat kondisi jalan dan kondisi yang ada didepannya sehingga dapat terhindar dari hal-hal yang tidak diinginkan. Berdasarkan Permen PU No 3 Tahun 2014 pada fasilitas lampu penerangan memiliki jarak yakni 10 meter antar lampu penerangan dan tinggi 4 meter. Berikut tabel 5.7 keberadaan fasilitas lampu penerangan jalur pedestrian di Jalan Riau.

Tabel 5.9 Keberadaan Fasilitas Lampu Penerangan di Jalur Pedestrian Jalan Riau.

No	Lokasi	Ketersediaan	Jarak
1.	Segmen I	Tidak Ada	0 cm
2.	Segmen II	Tidak Ada	0 cm
3.	Segmen III	Tidak Ada	0 cm

Sumber: Hasil Observasi, 2022

Berdasarkan hasil observasi kondisi eksisting lampu penerangan pada segmen I, II dan III pada jalur pedestrian di Jalan Riau belum tersedia lampu penerangan untuk pejalan kaki.

5.1.6 Tempat Duduk

Tempat duduk pada jalur pedestrian digunakan sebagai tempat beristirahat atau tempat bersantai para pejalan kaki dan masyarakat saat melewati trotoar sambil menikmati suasana lingkungan sekitar. Berdasarkan Permen PU No 3 Tahun 2014 pada fasilitas tempat duduk memiliki jarak 10 meter antar tempat duduk dengan dimensi lebar 0.4 – 0.5 meter dan panjang 1,5 meter dengan menggunakan meterial yang memiliki durabilitas tinggi. Berikut tabel 5.8 merupakan keberadaan fasilitas tempat duduk di jalur pedestrian Jalan Riau

. Tabel 5.10 Keberadaan Fasilitas Tempat Duduk di Jalur Pedestrian Jalan Riau.

No	Lokasi	Ketersediaan	Jarak
1.	Segmen I	Tidak Ada	0 cm
2.	Segmen II	Tidak Ada	0 cm
3.	Segmen III	Tidak Ada	0 cm

Sumber: Hasil Observasi, 2022

Berdasarkan hasil observasi kondisi eksisting tempat duduk pada segmen I, II dan III pada jalur pedestrian di Jalan Riau belum tersedia tempat duduk untuk pejalan kaki.

5.1.7 Pagar Pengaman

Pagar pengaman merupakan pembatas atau pemisah antara jalur pedestrian dan jalur umum (jalur pengendara). Pagar pengaman diharuskan ada pada setiap jalur pedestrian terutama pada kondisi jalan yang memiliki lalu lintas yang padat

agar tidak mengganggu aktivitas satu sama lain. Berikut tabel 5.9 merupakan keberadaan fasilitas Pagar pengaman di jalur pedestrian Jalan Riau

. Tabel 5.11 Keberadaan Fasilitas Pagar Pengaman di Jalur Pedestrian Jalan Riau.

No	Lokasi	Ketersediaan	Jarak
1.	Segmen I	Tidak Ada	0 cm
2.	Segmen II	Tidak Ada	0 cm
3.	Segmen III	Tidak Ada	0 cm

Sumber: Hasil Observasi, 2022

Berdasarkan hasil observasi pagar pengaman di jalur pedestrian Jalan Riau, tidak adanya pagar pengaman di sepanjang Jalan Riau baik itu di segmen I, segmen II dan segmen III penelitian.

5.1.8 Tempat Sampah

Suatu kawasan yang memiliki trotoar dengan elemen pendukung yang memadai akan menjadikan suatu kota dengan kondisi fasilitas sarana pejalan kaki yang indah, keindahan yang bisa dilihat oleh pengunjung salah satunya ialah kebersihan. Kebersihan suatu kota dipengaruhi oleh perhatian dari pemerintah dan masyarakatnya sendiri, semakin sering merawat dan menjaga kebersihan maka akan semakin indah dan nyaman begitupun sebaliknya jika tidak bisa merawat akan terlihat kotor.

Berdasarkan Permen PU No 3 Tahun 2014 pada fasilitas tempat sampah memiliki jarak 20 meter antar tempat sampah. Berikut tabel 5.10 merupakan keberadaan fasilitas tempat sampah di jalur pedestrian Jalan Riau.

Tabel 5.12 Keberadaan Fasilitas Tempat Sampah di Jalur Pedestrian Jalan Riau

No	Lokasi	Jumlah	Jarak
1.	Segmen I	Tidak Ada	Tidak Ada
2.	Segmen II	Tidak Ada	Tidak Ada
3.	Segmen III	2	30 m

Sumber: Hasil Observasi, 2022

Berdasarkan hasil observasi pada jalur pedestrian di Jalan Riau, dimana penempatan tempat sampah masih kurang tersedia sedangkan aktivitas dan jumlah penduduk semakin banyak. Pada segmen III sisi selatan hanya memiliki beberapa tempat sampah, kemudian pada segmen I dan segmen II tidak ada memiliki tempat sampah, sehingga pejalan kaki membuang sampah ditepi jalan yang membuat kondisi trotoar terlihat kotor. Berikut tabel 5.11 hasil analisis penyediaan fasilitas tempat sampah di jalur pedestrian Jalan Riau Kota Pekanbaru.

Tabel 5.13 Hasil Analisis Kondisi Eksisting Fasilitas Tempat Sampah di Jalur Pedestrian Jalan Riau

No	Lokasi	Ketentuan	Ketersediaan	
			Selatan	Utara
1.	Segmen I	Jarak 20 Meter	Tidak Memenuhi	Tidak Memenuhi
2.	Segmen II	Jarak 20 Meter	Tidak Memenuhi	Tidak Memenuhi
3.	Segmen III	Jarak 20 Meter	Tidak Memenuhi	Tidak Memenuhi

Sumber: Hasil Analisis, 2022

Berdasarkan tabel 5.11 hasil analisis menyatakan bahwa penyediaan fasilitas tempat sampah di jalur pedestrian Jalan Riau tidak ada yang sesuai standar yang ditetapkan. Berikut gambar 5.5 merupakan kondisi fasilitas tempat sampah di jalur pedestrian Jalan Riau.



Gambar 5.5 Kondisi Fasilitas Tempat Sampah di Jalur Pedestrian Jalan Riau

Sumber: Hasil Observasi, 2022

5.1.9 Rambu dan Marka

Rambu dan marka adalah papan informasi yang diletakkan pada titik tertentu yang sangat diperlukan dalam lalu lintas dan jalur pejalan kaki, berguna untuk memudahkan pejalan kaki mencari atau melewati jalur yang ingin di lalui. Berdasarkan hasil observasi kondisi rambu dan marka pada jalur pedestrian di Jalan Riau yang tersedia hanya ada rambu Bus Stop yang terdapat pada segmen III dan tidak memiliki marka jalan di setiap segmen. Berikut tabel 5.12 hasil analisis penyediaan fasilitas papan informasi di jalur pedestrian Jalan Riau Kota Pekanbaru.

Tabel 5.14 Hasil Analisis Kondisi Eksisting Fasilitas Papan Informasi di Jalur Pedestrian Jalan Riau

No	Lokasi	Ketentuan	Ketersediaan	
			Selatan	Utara
1.	Segmen I	Tidak menimbulkan efek silau	Tidak Memenuhi	Tidak Memenuhi
2.	Segmen II	Tidak menimbulkan efek silau	Tidak Memenuhi	Tidak Memenuhi
3.	Segmen III	Tidak menimbulkan efek silau	Memenuhi	Tidak Memenuhi

Sumber: Hasil Analisis, 2022

Berdasarkan tabel 5.12 hasil analisis menyatakan bahwa penyediaan fasilitas papan informasi di jalur pedestrian Jalan Riau yang sesuai dengan standar yaitu terdapat pada segmen III sisi selatan. Berikut gambar 5.6 merupakan kondisi fasilitas papan informasi di jalur pedestrian Jalan Riau.



Gambar 5.6 Kondisi Fasilitas Papan Informasi di Jalur Pedestrian Jalan Riau

Sumber: Hasil Observasi, 2022

5.1.10 Halte

Halte atau shelter bus merupakan fasilitas umum yang berfungsi sebagai tempat menunggu dan pemberhentian penumpang. Halte yang ada pada trotoar di Jalan Riau sudah tersedia di beberapa titik pada setiap segmen, namun kondisi lingkungan sekitar membuat beberapa halte tampak terlihat rusak dan tidak terawat. Berdasarkan Permen PU No 3 Tahun 2014 pada fasilitas halte memiliki jarak 300 meter antar halte. Berikut tabel 5.9 merupakan keberadaan fasilitas halte di jalur pedestrian Jalan Riau.

Tabel 5.15 Keberadaan Fasilitas Halte di Jalur Pedestrian Jalan Riau

No	Lokasi	Jumlah	Jarak
1.	Segmen I	2	500 m
2.	Segmen II	1	300 m
3.	Segmen III	2	300 m

Sumber: Hasil Observasi, 2022

Berdasarkan hasil observasi pada segmen I kondisi halte yang terdapat di sisi selatan dan utara masih memiliki kondisi yang bagus, selanjutnya pada segmen II kondisi halte yang terdapat pada sisi selatan masih ada beberapa halte yang tidak mempunyai papan informasi, tempat duduk, dan tidak mempunyai atap peneduh. Pada segmen III pada sisi selatan dan utara masih ada halte yang tidak memiliki

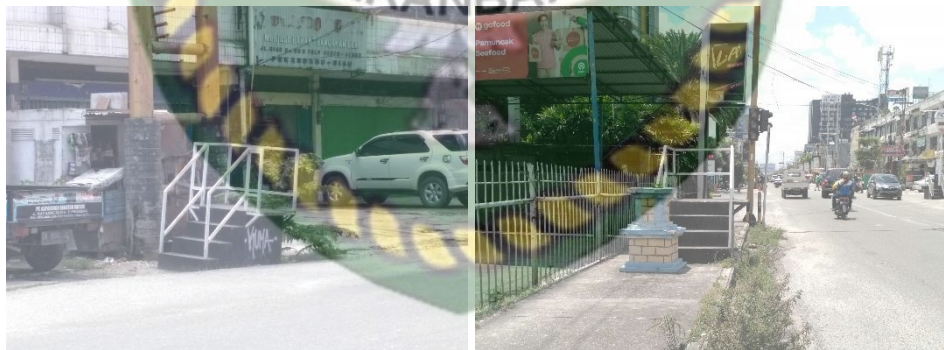
atap peneduh. Berikut merupakan tabel 5.10 hasil analisis penyediaan fasilitas halte di jalur pedestrian Jalan Riau.

Tabel 5.16 Hasil Analisis Kondisi Eksisting Fasilitas Halte Di Jalur Pedestrian Jalan Riau.

No	Lokasi	Ketentuan	Ketersediaan	
			Selatan	Utara
1.	Segmen I	Jarak 300 Meter	Tidak Memenuhi	Tidak Memenuhi
2.	Segmen II	Jarak 300 Meter	Memenuhi	Memenuhi
3.	Segmen III	Jarak 300 Meter	Memenuhi	Memenuhi

Sumber: Hasil Analisis, 2022

Berdasarkan tabel 5.10 hasil analisis menyatakan bahwa penyediaan fasilitas halte di jalur pedestrian Jalan Riau yang sesuai dengan standar yaitu terdapat di segmen II sisi selatan dan utara, segmen III sisi selatan dan utara, sedangkan segmen I sisi selatan dan utara belum memiliki jalur fasilitas halte yang sesuai dengan standar yang sudah ditetapkan. Berikut gambar 5.7 merupakan kondisi fasilitas halte di jalur pedestrian Jalan Riau.



Gambar 5.7 Kondisi Fasilitas Halte di Jalur Pedestrian Jalan Riau

Sumber: Hasil Observasi, 2022

Berdasarkan hasil analisis kondisi Berdasarkan hasil analisis kondisi eksisting pada segmen I, segmen II dan segmen III dapat disimpulkan jalur pedestrian di Jalan Riau memiliki jalur pedestrian memiliki tingkat aktivitas yang padat karena

berbagai macam aktivitas yang di lakukan oleh masyarakat dengan memanfaatkan lahan jalur pedestrian yang berdampak kepada pejalan kaki.

5.2 Analisis Persepsi Pejalan Kaki Terhadap Tingkat Kinerja Fasilitas Pedestrian

Untuk mengetahui persepsi pejalan kaki terhadap tingkat kinerja di jalur pedestrian di Jalan Riau Kota Pekanbaru, penelitian ini melihat tanggapan responden terhadap setiap indikator dari variabel yang diajukan dalam bentuk kuesioner. Hasil diperoleh dari nilai persentase skor ideal dari hasil pembagian antar skor aktual (skor hasil penjumlahan dari jawaban responden) dengan skor ideal (skor terbaik yang mungkin dicapai) dikali 100%. Untuk mempermudah dalam menginterpretasikan hasil penilaian responden, peneliti mengacu pada kriteria persentase skor tanggapan responden sebagai berikut:

Tabel 5.17 Kriteria Persentase Skor Tanggapan Responden Terhadap Skor Ideal

No	Interval Kelas Persentase (%)	Kriteria
1.	100-84	Sangat Baik (SBK)
2.	84-68	Baik (BK)
3.	68-52	Biasa (BS)
4.	52-36	Buruk (B)
5.	36-20	Sangat Buruk (SB)

Sumber: Febrianto, 2016

Berikut disajikan skor tanggapan responden terhadap variabel tingkat kenyamanan pejalan kaki yang terdiri atas kenyamanan, keselamatan, keamanan, dan keindahan.

5.2.1 Indikator Kenyamanan

Kenyamanan merupakan kebutuhan pejalan kaki agar terhindar dari ketidaknyamanan yang diakibatkan oleh kondisi iklim dan cuaca, keindahan dan kebisingan kendaraan.

Untuk mengetahui tanggapan responden terhadap indikator kenyamanan, penelitian mengajukan empat pertanyaan diantaranya:

1. Apakah anda nyaman terhadap terik sinar matahari dan hujan saat berjalan di jalur pedestrian?
2. Apakah anda nyaman melihat keindahan jalur pedestrian yang ada di Jalan Riau?
3. Apakah tanaman peneduh yang ada di jalur pedestrian Jalan Riau nyaman digunakan sebagai pelindung atau tempat beristirahat untuk pejalan kaki?
4. Apakah anda nyaman dengan ukuran jalur pedestrian yang ada di Jalan Riau?

Berikut Tabel 5.18 merupakan hasil kuesioner tanggapan responden terhadap indikator kenyamanan:

Tabel 5.18 Skor Tanggapan Responden Indikator Kenyamanan

Indikator	No. Pertanyaan	Jawaban Responden					Total	Skor Aktual	Skor Maksimal	%
		SB (1)	B (2)	BS (3)	BK (4)	SBK (5)				
Kenyamanan	1	10	19	35	27	5	96	286	480	60
	2	23	25	26	19	3	96	242	480	50
	3	21	32	24	14	5	96	238	480	50
	4	18	19	32	18	9	96	269	480	56
Total		72	95	117	78	22	384	1035	1920	54
Kategori								Biasa		

Sumber: Hasil Analisis, 2022

Berdasarkan tabel diatas yang menjelaskan skor tanggapan responden terhadap indikator kenyamanan, dapat diketahui bahwa skor aktual untuk indikator kenyamanan sebesar 1035 dan skor ideal 1.920 dengan nilai persentase yang diperoleh sebesar 68-52%. Jadi dapat disimpulkan bahwa tanggapan responden terhadap indikator kenyamanan tergolong Biasa. Hal tersebut menyatakan bahwa jalur tanpa hambatan pada jalur pedestrian di Jalan Riau Biasa di lalui oleh pejalan kaki untuk melakukan aktivitas atau mengakses dan mencapai tujuan.

5.2.2 Indikator Keamanan

Keamanan merupakan kebutuhan pejalan kaki agar terhindar dari kriminalitas dan kecelakaan lalu lintas yang bisa terjadi kapan saja sehingga mengancam keselamatan pejalan kaki. Menurut (Wadianto, 2017) untuk mengurangi atau mencegah terjadinya kejahatan mempunyai konsep CTED (*Crime Prevention Through Environmental Design*) seperti : Pengawasan alami, penerangan, kamera keamanan cctv dan untuk menghindari kecelakaan lalu lintas memerlukan penyediaan rambu-rambu lalu lintas.

Untuk mengetahui tanggapan responden terhadap indikator keamanan, penelitian mengajukan dua pertanyaan diantaranya:

5. Seberapa amankah anda menilai kemanan jalur pedestrian di Jalan Riau?
6. Apakah anda merasa aman dari kejahatan saat berada di siang hari/malam hari?

Berikut Tabel 5.19 merupakan hasil kuesioner tanggapan responden terhadap indikator keamanan:

Tabel 5.19 Skor Tanggapan Responden Indikator Keamanan

Indikator	No. Pertanyaan	Jawaban Responden					Total	Skor Aktual	Skor Maksimal	%
		SB (1)	B (2)	BS (3)	BK (4)	SBK (5)				
Keamanan	5	13	23	39	18	3	96	263	480	55
	6	23	20	27	24	2	96	250	480	52
Total		36	43	66	42	5	192	513	960	53.5
Kategori									Biasa	

Sumber: Hasil Analisis, 2022

Berdasarkan tabel diatas yang menjelaskan skor tanggapan responden terhadap indikator keamanan, dapat diketahui bahwa skor aktual untuk indikator keamanan sebesar 513 dan skor ideal 960 dengan nilai persentase yang diperoleh sebesar 68-52%. Jadi dapat disimpulkan bahwa tanggapan responden terhadap indikator keamanan tergolong biasa. Hal tersebut menyatakan jalur pedestrian di Jalan Riau biasa terhadap keamanan pejalan kaki untuk menghindari kecelakaan lalu lintas dan tingkat kejahatan.

5.2.3 Indikator Keselamatan

Keselamatan adalah suatu keadaan aman, dalam suatu kondisi yang aman bagi pejalan kaki secara fisik, sosial, emosional, pekerjaan, ataupun psikologis, dan terhindar dari ancaman kecelakaan.

Untuk mengetahui tanggapan responden terhadap indikator keselamatan, penelitian mengajukan dua pertanyaan diantaranya:

7. Bagaimana keadaan zebra cross yang ada di jalur pedestrian Jalan Riau?
8. Bagaimana kondisi permukaan trotoar di jalur pedestrian Jalan Riau?

Berikut Tabel 5.20 merupakan hasil kuesioner tanggapan responden terhadap indikator keamanan:

Tabel 5.20 Skor Tanggapan Responden Indikator Keselamatan

Indikator	No. Pertanyaan	Jawaban Responden					Total	Skor Aktual	Skor Maksimal	%
		SB (1)	B (2)	BS (3)	BK (4)	SBK (5)				
Keselamatan	7	51	44	1	0	0	96	142	480	30
	8	23	19	31	18	5	96	251	480	52
Total		74	63	32	18	5	192	393	960	41
Kategori									Buruk	

Sumber: Hasil Analisis, 2022

Berdasarkan tabel diatas yang menjelaskan skor tanggapan responden terhadap indikator keselamatan, dapat diketahui bahwa skor aktual untuk indikator keamanan sebesar 393 dan skor ideal 960 dengan nilai persentase yang diperoleh sebesar 52-36%. Jadi dapat disimpulkan bahwa tanggapan responden terhadap indikator keamanan tergolong buruk. Hal tersebut menyatakan jalur pedestrian di Jalan Riau buruk terhadap keselamatan pejalan kaki untuk menghindari kecelakaan lalu lintas.

5.2.4 Indikator Keindahan

Untuk mengetahui skor tanggapan responden terhadap indikator keindahan, penelitian mengajukan dua pertanyaan diantaranya:

9. Apakah sarana penyeberangan zebra cross di jalur pedestrian Jalan Riau terlihat jelas?
10. Apakah fasilitas penunjang (halte, tempat sampah, lampu penerangan) tampak menarik?

Berikut Tabel 5.21 merupakan hasil kuesioner tanggapan responden terhadap indikator keindahan :

Tabel 5.21 Skor Tanggapan Responden Indikator Keindahan

Indikator	No. Pertanyaan	Jawaban Responden					Total	Skor Aktual	Skor Maksimal	%
		SB (1)	B (2)	BS (3)	BK (4)	SBK (5)				
Keindahan	9	40	56	0	0	0	96	152	480	32
	10	25	26	35	9	1	96	223	480	46
Total		65	82	35	9	1	192	375	960	39
Kategori								Buruk		

Sumber: Hasil Analisis, 2022

Berdasarkan tabel diatas yang menjelaskan skor tanggapan responden terhadap indikator keindahan, dapat diketahui bahwa skor aktual untuk indikator keindahan sebesar 375 dan skor ideal 960 dengan nilai persentase yang diperoleh sebesar 52-36%. Jadi dapat disimpulkan bahwa tanggapan responden terhadap indikator keindahan tergolong buruk. Hal tersebut menyatakan bahwa berdasarkan kondisi keindahan jalur pedestrian di Jalan Riau buruk bagi pejalan kaki di karna masih ada di beberapa titik jalur pedestrian yang tidak menarik minat masyarakat untuk berjalan kaki dan bersantai di jalur pedestrian.

BAB VI

KESIMPULAN DAN SARAN

6.1 Kesimpulan

Berdasarkan tujuan penelitian ini yaitu memberikan gambaran eksisting dan rekomendasi bagi penataan fasilitas pedestrian yang lebih baik serta memenuhi standar dan kriteria dalam fasilitas pedestrian untuk memenuhi kebutuhan sarana dan prasarana pada koridor Jalan Riau Pekanbaru. Maka dapat disimpulkan beberapa hal berikut ini:

1. Kondisi jalur pedestrian di Jalan Riau memiliki kondisi jalur saat ini banyak yang tidak stabil, terdapat jalur pedestrian yang rusak, retak-retak dan tidak rata di beberapa titik, adanya hambatan pejalan kaki seperti jalur pedestrian yang diambil alih oleh PKL, parkir liar dan masyarakat yang memanfaatkan jalur pedestrian sebagai kepentingan pribadi, sehingga tidak mementingkan kebutuhan pejalan kaki yang seharusnya nyaman untuk dilalui. Selanjutnya ketersediaan fasilitas yang belum sesuai dengan standar standar Permen PU No.03/PRT/M/2014 tentang pedoman perencanaan penyediaan dan pemanfaatan prasarana dan sarana ruang pejalan kaki di perkotaan seperti: jalur hijau, lampu penerangan, tempat duduk, pagar pengaman, tempat sampah, rambu dan marka dan halte.
2. Persepsi pejalan kaki berdasarkan tingkat kinerja fasilitas pedestrian di Jalan Riau berdasarkan hasil kuenioner yang di sebarakan kepada 96 respon bahwa kenyamanan tergolong biasa bagi pejalan kaki dengan kondisi jalur pedestrian minim hambatan. keselamatan yang buruk bagi pejalan kaki

untuk mengakses dan mencapai tujuan dengan menggunakan moda transportasi, keamanan jalur pedestrian buruk dilalui pejalan kaki untuk menghindari kecelakaan lalu lintas dan dari kejahatan. Perlindungan pepohonan yang ada di jalur pedestrian biasa bagi pejalan kaki untuk melindungi pejalan kaki dari terik sinar matahari. Sedangkan, keindahan jalur pedestrian yang buruk bagi pejalan kaki dikarenakan masih ada di beberapa titik jalur pedestrian yang tidak menarik minat masyarakat untuk berjalan kaki dan bersantai di jalur pedestrian.

6.2 Saran

Berdasarkan hasil penelitian ini terdapat beberapa rekomendasi saran terkait peningkatan kenyamanan pejalan kaki di jalur pedestrian Jalan Riau. Adapun saran yang dapat diberikan dari hasil penelitian yang telah dilakukan terhadap peningkatan kondisi fasilitas pejalan kaki di jalur pedestrian Jalan Riau Kota Pekanbaru adalah :

1. Perlunya perhatian khusus dari pemerintah setempat terhadap penertiban dan teguran untuk pedagang kaki lima, tukang parkir dan pedagang lainnya yang memanfaatkan jalur pedestrian sehingga mengganggu aktivitas pejalan kaki saat melewati jalur pedestrian.
2. Perlu adanya penambahan perlengkapan elemen pendukung jalur pedestrian yang ada di Jalan Riau, setelah melakukan penelitian terhadap kondisi fasilitas pejalan kaki di jalur pedestrian harus mendapatkan perhatian khusus dari pemerintah terhadap kondisi jalur pedestrian berupa penambahan ataupun perbaikan, seperti perbaikan jalur pedestrian berupa

semenisasi agar tidak mengalami kerusakan dalam waktu dekat, pelebaran jalur pedestrian, perbaikan drainase agar pejalan kaki aman melaluinya, perbaikan halte agar pejalan kaki dan masyarakat nyaman menggunakannya. penambahan lampu penerangan bagi pejalan kaki, penambahan jalur hijau dan tempat duduk agar menjadi kenyamanan bagi pejalan kaki, penambahan pagar pengaman agar menjadi keamanan bagi pejalan kaki, penambahan tempat sampah di setiap jalur pedestrian, penambahan rambu dan marka bagi pengguna pejalan kaki.



DAFTAR PUSTAKA

Skripsi/Tugas Akhir:

Auhari, Alam. 2010. *Perancangan Fasilitas Pedestrian di Jalan Dr. Setiabudhi Kota Bandung (Tugas Akhir)*. Bandung: Teknik Planologi Universitas Pasundan (UNPAS) Bandung.

Ardiyanti, Vinta Rachma. 2018. *Evaluasi kinerja jalur pejalan kaki koridor jalan bendungan sigura-gura kota malang (Skripsi)*. Malang: Fakultas teknik Universitas Brawijaya (UB) Malang.

Eskariandi, Beni. 2020. *Konsep Perancangan Kawasan Koridor Komersial Jalan HR. Soebrantas di Kota Pekanbaru (Skripsi)*. Pekanbaru: Universitas Islam Riau (UIR) Pekanbaru.

Haris, Hafiyah. 2017. *Analisis tingkat pelayanan jalur pejalan kaki di jalan raya lemahabang kabupaten Bekasi (Tugas Akhir)*. Bandung: fakultas Teknik universitas pasundan (UNPAS) Bandung.

Hasyanto, Joni. 2021. *Pengaruh keberadaan aktivitas pasar informal terhadap fungsi ruang milik jalan disepanjang jalan tamangapa raya-jalan antang raya (Skripsi)*. Makassar: Universitas Islam Negeri (UIN) Alauddin Makassar.

Lubis, Hammi Fadhillah. 2018. *Analisa kenyamanan pengguna jalur pejalan kaki (pedestrian) di pusat kota padangsidempuan (Skripsi)*. Medan: fakultas Teknik universitas sumatera utara (USU) Medan.

Tanan, Natalia. 2011. *Fasilitas Pejalan Kaki. Penelitian dan Pengembangan Jalan dan Jembatan*, 5

Oktaviani, Shinta Dwi. 2021. *Arahan penataan fasilitas jalur pedestrian Jalan Ahmad Yani Kota Pekanbaru (Skripsi)*. Pekanbaru: Universitas Islam Riau (UIR) Pekanbaru.

Syahri, Ari Muhammad. 2019. *Kajian kondisi fasilitas pedestrian di koridor jalan ciledug kota garut (Tugas Akhir)*. Bandung: fakultas Teknik universitas pasundan (UNPAS) Bandung.

Septirisa, Lianna. 2021. *Kajian Penilaian Indeks Walkability Pada Kawasan Pendidikan Tinggi Universitas Islam Riau*. Pekanbaru: Universitas Islam Riau Pekanbaru.

Putri, Seftia Rahayu. 2022. *Analisis Tingkat Kenyamanan Jalur Pedestrian di Jalan HR. Soebrantas Kota Pekanbaru*. Pekanbaru: Universitas Islam Riau Pekanbaru.

Jurnal:

Ihsani, Lina Nurul. 2015. *Persepsi pengguna terhadap jalur pejalan kaki jalan pemuda kota magelang (Jurnal)* Semarang: Universitas Diponegoro (UNDIP) Semarang.

Limpong, Royke. 2015. *Pemodelan fasilitas arus pejalan kaki (Trotoar)(Jurnal)*. Manado: Universitas sam ratulangi manado sulawesi utara.

Muchtar, Chaerul. 2010. *Identifikasi Tingkat Kenyamanan Pejalan Kaki Studi Kasus Jalan Kedoya Raya – Jalan Arjuna Selatan (Jurnal)*. Jakarta: Universitas Esa Unggul.

Nizam, Muhammad Taufik. 2016. *Persepsi masyarakat tentang alternatif pemecahan masalah transportasi di jalan riau kota pekanbaru (Jurnal)* Pekanbaru: Universitas Islam Riau (UIR) Pekanbaru.

Wigananda, Muhlas Hanif. 2012. *Analisis kinerja jalur pedestrian di kota surabaya (Jurnal)*. Surabaya: Institut teknologi sepuluh november (ITS) Surabaya.

Dokumen:

Perda No. 07 Tahun 2020 Tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Pekanbaru Tahun 2020-2040

Undang-Undang Nomor 26 Tahun 2007 Tentang Penataan Ruang

Website:

<http://103.52.61.43/index.php/tekniksipilunaya/article/view/17>