

ARAHAN PENATAAN JALUR PEJALAN KAKI DI KAWASAN PUSAT KOTA RUTENG BERDASARKAN KRITERIA KEAMANAN

Stefanus Z. Tri Rahmat
Jurusan Teknik Planologi, Universitas Esa Unggul
Jalan Arjuna Utara Tol Tomang Kebun Jeruk, Jakarta 11510
stefan.rahmat@yahoo.com

Abstract

Pasar Ruteng Road is a road corridor in Ruteng City whose land function is dominated by commercial land, allowing people to walk to reach each access. However, pedestrian path conditions that are not yet compatible with user needs and other activities on pedestrian paths, such as street vendors and illegal parking of motor vehicles result in many pedestrians using the road shoulder to walk. Therefore, the main objective of this research is to provide guidance for pedestrian path arrangement in central area of Ruteng City, especially in Pasar Baru Road Market corridor to be safer for every pedestrian path user, especially for children, parents, and people with disabilities. This study uses an IPA analysis to analyze perceptions of satisfaction level and pedestrian interest on pedestrian path conditions. The variables used in this research are security (Unterman, 1984). The results showed that pedestrian path arrangement based on security criteria included spaceship and vehicle space distribution, broken pedestrian path repair, provision of ferry facilities and markers, provision of kereb / guardrail, and provision of markers for special needs.

Keywords: *pedestrian path, directions, city center*

Abstrak

Jalan Pasar Ruteng merupakan koridor jalan di Kota Ruteng yang fungsi lahannya didominasi oleh lahan komersil, sehingga memungkinkan masyarakat berjalan kaki untuk menjangkau setiap akses tersebut. Namun, kondisi jalur pejalan kaki yang belum sesuai dengan kebutuhan pengguna dan adanya aktivitas lain di jalur pejalan kaki, seperti PKL dan parkir liar kendaraan bermotor mengakibatkan banyak pejalan kaki menggunakan bahu jalan untuk berjalan kaki. Oleh karena itu, tujuan utama penelitian ini adalah memberikan arahan penataan jalur pejalan kaki di kawasan pusat Kota Ruteng khususnya di koridor Jalan Pasar Ruteng agar menjadi lebih aman bagi setiap pengguna jalur pejalan kaki, khususnya bagi anak-anak, orang tua, dan kaum difabel. Penelitian ini menggunakan analisis IPA untuk menganalisis persepsi tingkat kepuasan dan kepentingan pejalan kaki terhadap kondisi jalur pejalan kaki. Variabel yang digunakan dalam penelitian ini yaitu keamanan (Unterman, 1984). Hasil penelitian menunjukkan bahwa penataan jalur pejalan kaki berdasarkan kriteria keamanan meliputi pembagian ruang pejalan kaki dan kendaraan, perbaikan jalur pejalan kaki yang rusak, penyediaan fasilitas dan marka penyeberangan, penyediaan kereb/pagar pembatas, dan penyediaan marka untuk kaum berkebutuhan khusus.

Kata kunci : jalur pejalan kaki, arahan, pusat kota.

Pendahuluan

Pembangunan adalah usaha atau rangkaian usaha pertumbuhan atau perubahan yang berencana dan dilakukan secara sadar oleh suatu bangsa, negara, dan pemerintah menuju modernitas dalam rangka pembangunan bangsa. Dalam setiap aktifitas pembangunan akan selalu ada keuntungan dan kerugiannya. Di satu sisi pembangunan mewujudkan pembangunan ekonomi, namun di sisi lain pembangunan bisa menurunkan kualitas lingkungan. Kerusakan lingkungan yang terjadi disebabkan oleh beberapa hal, yaitu pencemaran udara, pencemaran air dan tanah, bertambahnya konsentrasi gas rumah kaca, perubahan fungsi lahan, dan sebagainya. Kerusakan tersebut tidak selalu menimbulkan dampak yang segera, namun akumulasinya bisa

menyebabkan ketidakseimbangan ekosistem, seperti terjadinya bencana alam dan perubahan iklim. Jika hal ini dibiarkan terus-menerus, maka kualitas lingkungan khususnya di perkotaan yang ada akan mengalami degradasi dan berdampak buruk bagi generasi berikutnya.

Pembangunan infrastruktur fisik, terutama jalan, masih menjadi generator utama dalam meningkatkan ekonomi suatu kota. Di kota-kota besar di Indonesia, penambahan jumlah jalan tiap tahunnya terus ditingkatkan. Namun demikian, apakah jalan tersebut sudah sesuai dengan standar yang ada, misalnya penyediaan jalur pejalan kaki. Jalur pejalan kaki (*pedestrian way*) merupakan salah satu prasarana infrastruktur fisik berupa jalan yang diperuntukan bagi aktifitas pejalan kaki.

Pejalan kaki berhak atas ketersediaan fasilitas jalan khusus untuk aktifitas berjalan kaki yang berupa jalur pedestrian, tempat penyeberangan, dan fasilitas lain (UU No.22 Tahun 2009 pasal 131). Perencanaan akan kebutuhan jalur pejalan kaki harus direncanakan dengan baik sesuai ketentuan dan standar aturan perencanaan jalur pejalan kaki dengan mempertimbangkan dan mengutamakan aspek keselamatan dan keamanan pejalan kaki, karena dalam kenyataannya terdapat banyak kegiatan di jalur pejalan kaki yang sangat mengganggu aktivitas pejalan kaki. Kegiatan yang umumnya berlangsung di jalur pejalan kaki ini adalah kegiatan komersil, seperti kegiatan berjualan (pedagang kaki lima), meletakkan papan promosi yang mengambil lahan jalur pejalan kaki dan area parkir (Darmawati,2011). Selain itu, kondisi jalur pejalan kaki yang kurang memadai menimbulkan ketidakamanan bagi pejalan kaki dalam melakukan perjalanannya. Pembuatan jalur pejalan kaki yang lebih aman akan membuat tingkat preferensi masyarakat untuk berjalan kaki lebih tinggi dari pada menggunakan kendaraan pribadi untuk mencapai tujuannya (Barman & Daftardar, 2010). Dalam SNI 03-2443-1999 ditegaskan jika fungsi utama jalur pejalan kaki adalah memberikan pelayanan yang optimal kepada pejalan kaki baik dari segi keamanan maupun kenyamanan.

Keamanan dan kenyamanan jalur pejalan kaki (*pedestrian way*) harus dijadikan prioritas dalam perencanaan transportasi perkotaan. Pembangunan jalur pejalan kaki yang baik akan meningkatkan keamanan dan kuantitas pejalan kaki dan juga meningkatkan kualitas lingkungan perkotaan yang berdampak pada menurunnya emisi gas rumah kaca, polusi udara, dan konsumsi energi secara berlebihan karena masyarakat akan lebih condong memilih berjalan kaki daripada menggunakan kendaraan bermotor dalam beraktifitas. Selain itu jalur pedestrian juga dapat meningkatkan kesehatan pejalan kaki dan kualitas lingkungan perkotaan. Menurut Edi Darmawan (2003) terdapat 3 unsur penting yang harus dijaga dalam kondisi hubungan yang harmonis, seimbang dan lestari terhadap perencanaan suatu kawasan yaitu manusia dengan aktivitasnya, lingkungan alam sebagai tempat dan pemanfaatan jalur oleh manusia di lingkungan alam tersebut. Keharmonisan akan timbul bilamana alam terjaga dengan baik dengan meminimalkan penggunaan kendaraan yang memakai bahan bakar yang tidak ramah lingkungan. Oleh karena itu jalur pejalan kaki merupakan upaya untuk meminimalisir polusi dan meningkatkan kualitas lingkungan perkotaan. Lingkungan kota yang bersih dari polusi

adalah kota yang ramah bagi pejalan kaki dengan memberikan fasilitas yang layak dan memadai untuk aktifitasnya yaitu berupa jalur pejalan kaki yang aman dan nyaman untuk berjalan kaki dan beraktifitas.

Berjalan kaki merupakan salah satu bagian dari kegiatan transportasi. Berjalan kaki merupakan salah satu moda transportasi yang dipilih seseorang untuk mencapai suatu tempat. Moda ini menjadi salah satu pilihan karena tidak membutuhkan biaya dalam pemakaiannya. Berjalan kaki sebenarnya akan menjadi cara transportasi yang sangat penting jika cara lain tidak memungkinkan untuk diperankan. Dengan berjalan kaki sebenarnya aktivitas menuju kawasan tujuan dapat dilakukan dengan lebih bebas, dan lebih fleksibel meskipun dengan catatan bahwa hal ini hanya dilakukan pada jarak lintas yang relatif dekat. Jalur pejalan kaki merupakan salah satu elemen penting dalam merencanakan dan merancang suatu kota, sedangkan pejalan kaki merupakan pembentuk hubungan atau aktivitas masyarakat pada suatu lokasi. Setiap pejalan kaki membutuhkan sarana jalur pejalan kaki yang aman, nyaman dan rekreatif. Diperlukan jalur pejalan kaki yang menunjang kebutuhan pejalan kaki dengan mempertimbangkan lebar jalur pejalan kaki dan bahan-bahan yang digunakan dalam pembuatan jalur pejalan kaki. Oleh karena itu desain jalur pejalan kaki harus dilihat secara menyeluruh dengan memperhatikan *urban environment* (Indraswara, 2007).

Kota Ruteng merupakan ibukota Kabupaten Manggarai yang mempunyai kepadatan penduduknya paling tinggi dibandingkan dengan Kecamatan lain yang berada di Kabupaten Manggarai. Aktivitas perekonomian di Kota Ruteng didominasi oleh kegiatan perdagangan dan jasa yang cenderung berpusat pada salah satu wilayah administratif, yaitu Kelurahan Pitak. Persebaran kawasan perdagangan di Kelurahan Pitak masih terpusat di kawasan pusat kota, yaitu seputar kawasan pasar tradisional, ruko dan kawasan pertokoan.

Koridor Jalan Pasar Ruteng merupakan koridor jalan di Kelurahan Pitak yang fungsi lahannya didominasi oleh lahan perdagangan, sehingga memungkinkan setiap masyarakat untuk berjalan kaki dalam menjangkau setiap akses tersebut. Tetapi sayangnya kondisi jalur pejalan kaki yang ada di jalan Pasar Ruteng hanya sebatas kondisi seadanya bukan kondisi yang memenuhi kebutuhan pejalan kaki khususnya bagi anak-anak, orang tua dan kaum *difabel*. Pada umumnya di jalur

pejalan kaki di jalan Pasar Ruteng terdapat aktivitas lain yang memanfaatkan jalur tersebut, seperti kegiatan pedagang kaki lima yang menggunakan trotoar untuk meletakkan barang dagangan mereka, pertokoan disepanjang jalan Pasar Ruteng yang meletakkan papan promosi di jalur pejalan kaki dan adanya kegiatan parkir liar di jalur pejalan kaki. Hal tersebut mengakibatkan pejalan kaki harus menggunakan bahu jalan untuk berjalan kaki sehingga kemungkinan terjadinya kecelakaan sangat besar seperti terserempet kendaraan bermotor. Ditambah lagi kondisi jalur pejalan kaki yang sudah rusak atau berlubang turut menambah tingkat resiko kecelakaan bagi para pejalan kaki. Oleh karena itu, penelitian ini bertujuan agar dapat membantu pemerintah Kabupaten Manggarai dengan memberikan arahan dalam memperbaiki penataan jalur pejalan kaki di kawasan pusat kota Ruteng menjadi lebih aman bagi setiap pengguna khususnya bagi anak-anak, orang tua dan kaum difabel.

Metode Penelitian

Metode penelitian yang dimaksudkan adalah pendekatan studi mengenai evaluasi penataan jalur pejalan kaki di kawasan pusat kota Ruteng berdasarkan kriteria keamanan. Penelitian ini menggunakan pendekatan metode secara deskriptif kuantitatif. Penggambaran secara deskriptif dalam penelitian ini bertujuan memberikan gambaran mengenai pemanfaatan jalur pejalan kaki di kawasan pusat kota Ruteng (koridor Jalan Pasar Ruteng) berdasarkan kriteria keamanan, (Untermann, 1984). Peneliti juga menggambarkan secara kuantitatif mengenai karakteristik pejalan kaki dan karakteristik jalur pejalan kaki di koridor Jalan Pasar Ruteng.

Pengumpulan Data

Pengumpulan data dilakukan dengan survei primer dan survei sekunder. Survei primer dilakukan dengan observasi lapangan dan kuesioner, sedangkan survei sekunder dilakukan dengan studi literatur.

Penentuan Populasi dan Sampel

Populasi dalam penelitian ini meliputi seluruh pejalan kaki di jalur pejalan kaki di koridor Jalan Pasar Ruteng Kota Ruteng. Dalam penelitian ini, jumlah populasinya tidak dapat diketahui secara pasti. Pada penelitian ini pengambilan sampel penelitian di wilayah studi digunakan untuk mengetahui karakteristik jalur pejalan kaki terhadap kondisi eksisting.

Teknik pengambilan sampel menggunakan metode *accidental sampling*. Teknik *accidental sampling*, yaitu sampel diambil secara kebetulan, cukup meninjau peristiwa yang diteliti dan mewawancari orang-orang yang kebetulan berkerumun di tempat tersebut (Adi, 2004). Pengambilan sampel menggunakan metode *accidental sampling* dengan cara peneliti langsung meneliti ke jalur pejalan kaki di lokasi studi.

Untuk mengetahui jumlah populasi yang tidak diketahui banyaknya, maka peneliti menggunakan rumus perhitungan *Bernoulli* untuk pengambilan sampel sebagai berikut:

$$n = \frac{(Z^{\alpha/2})^2 p q}{e^2}$$

Dimana:

- n = Jumlah sampel
- Z = Nilai yang didapat dari tabel normal standar dengan peluang $\alpha/2$
- P = Probabilitas populasi yang tidak diambil sebagai sampel
- q = Probabilitas populasi yang diambil sebagai sampel (1-p)
- α = Tingkat ketelitian
- e = Tingkat Kesalahan

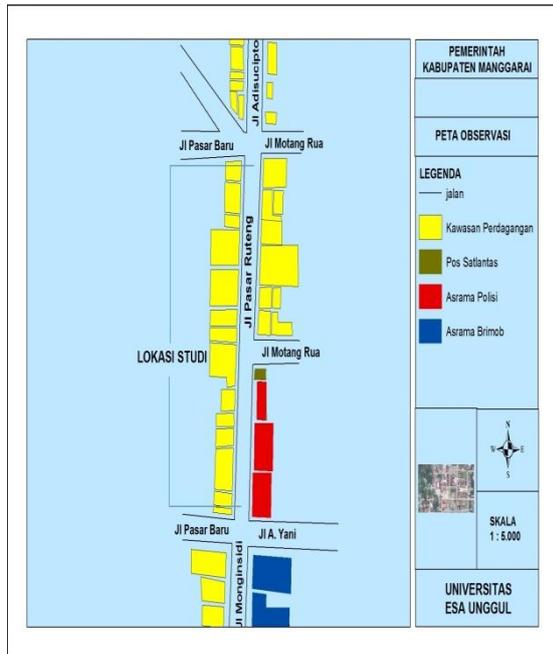
$$n = \frac{Z^2 \alpha p q}{d^2} = \frac{Z^2 p (1-p)}{d^2}$$

- n = Jumlah sampel
- α = Derajat Kepercayaan
- P = Proporsi pejalan kaki yang nyaman
- q = 1-p (proporsi pejalan kaki yang tidak nyaman)
- d = limit dari eror atau presisi absolut

Jika derajat kepercayaan $\alpha = 0,05$ atau $Z_{1-\alpha/2} = 1,96$, maka rumus diubah menjadi: $n = d^2$. Untuk nilai p diestimasi p = 0,5 dan q = 1-p. Dan limit dari eror (d) ditetapkan 0,1, sehingga sampel yang dibutuhkan sebesar: $n = 1,96^2 \cdot 0,5 \cdot 0,5 / 0,1^2 = 96,04 = 96$ orang.

Segmen jalan terbagi menjadi dua zona (kiri dan kanan), sehingga jumlah sampel yang diteliti untuk setiap zona sebanyak 48 orang. Penelitian dilakukan pada hari biasa dan hari libur. Penelitian dilakukan pada hari Rabu untuk mewakili survei hari biasa, hari Sabtu dan Minggu mewakili hari libur. Survei dilakukan pada hari Rabu karena hari Senin sampai

Jumat volume pejalan kaki diasumsikan sama, sehingga diambil sampel hari Rabu, sedangkan pada hari Sabtu dan Minggu diperkirakan terjadi peningkatan volume pejalan kaki yang cukup besar. Dengan demikian, jumlah sampel yang diteliti untuk setiap zona sebanyak 16 orang untuk setiap zona. Waktu pengambilan sampel dilakukan pada jam 08.00-10.00, 12.00-14.00, dan 18.00-20.00, sehingga jumlah sampel yang diteliti dalam sehari sebanyak 5 orang setiap waktu survei dalam sehari.



Gambar 1 Wilayah Studi

Teknik Analisis

Teknik analisis yang digunakan adalah sebagai berikut:

Analisis Karakteristik Pejalan Kaki

Analisis karakteristik pejalan kaki digunakan untuk mengetahui pelaku yang berjalan kaki, kriteria pejalan kaki, pola perjalanan dari pejalan kaki dan alasan pejalan kaki melakukan perjalanan yang mempengaruhi jarak berjalan. Dengan mengetahui pergerakan dari pejalan kaki dapat menjadi dasar untuk perbaikan kinerja jalur pejalan kaki dan menjadi dasar untuk penyediaan fasilitas ruang pejalan kaki. Metode analisis yang digunakan adalah analisis deskriptif, yaitu mendeskripsikan karakteristik pejalan kaki. Data diperoleh dari hasil survei primer dan kuesioner.

Analisis Kondisi Fisik Jalur Pejalan Kaki

Analisis kondisi fisik jalur pejalan kaki menjelaskan dan mendeskripsikan kondisi geometri jalur pejalan kaki (panjang, lebar dan tinggi),

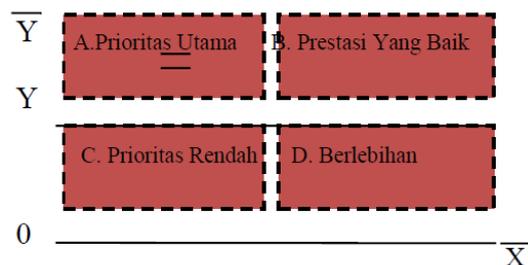
material perkerasan yang digunakan pada jalur pejalan kaki dan hambatan samping yang ditemukan pada jalur pejalan kaki. Selain itu, dilakukan juga analisis foto dan pemetaan terhadap kondisi fisik jalur pejalan kaki.

Analisis Fasilitas Pelengkap Jalur Pejalan Kaki

Analisis fasilitas pelengkap jalur pejalan kaki digunakan untuk mengetahui karakteristik dari fasilitas pejalan kaki yang terdapat di koridor Jalan Pasar Ruteng. Hal-hal yang diperhatikan terkait fasilitas pelengkap jalur pejalan kaki, yaitu jumlah fasilitas, persebaran dan kondisi fisik fasilitas pelengkap jalur pejalan kaki. Metode analisis yang digunakan, yaitu analisis deskriptif, analisis foto dan pemetaan sebagai pelengkap analisis. Kemudian hasil dari identifikasi tersebut dianalisis sesuai dengan standar yang digunakan, yaitu Pedoman Perencanaan Jalur Pejalan Kaki Pada Jalan Umum Dirjen Bina Marga Departemen Pekerjaan Umum No. 032/T/BM/1999, Tata Cara Perencanaan Fasilitas Pejalan Kaki di Kawasan Perkotaan Dirjen Bina Marga Departemen Pekerjaan Umum tahun 1995 maupun dari Pedoman Penyediaan dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Ruang Pejalan kaki di Perkotaan. Jenis fasilitas pelengkap jalur pejalan kaki yang akan dianalisis, yaitu drainase, jalur hijau, lampu penerangan, tempat sampah, halte, rambu/papan informasi, bangku peristirahatan dan telepon umum. (Sumber: Dari beberapa penelitian sebelumnya).

Analisis Persepsi Pejalan Kaki

Metode yang digunakan untuk menganalisis persepsi pejalan kaki adalah metode IPA (*Importance Performance Analysis*). Metode ini digunakan untuk mengetahui persepsi pejalan kaki terhadap tingkat kepentingan dan kepuasan penataan jalur pejalan kaki. Variabel yang dinilai berdasarkan salah satu kriteria dari empat kriteria jalur pejalan kaki, yaitu keamanan-Unterman. Hasil nilai kepuasan dan kepentingan digunakan untuk mengetahui prioritas penataan jalur pejalan kaki. Variabel yang dinilai yaitu keamanan.



Gambar 2 Diagram Kartesius IPA

Hasil nilai kepuasan dan kepentingan digunakan untuk mengetahui prioritas penataan jalur pejalan kaki. Diagram kartesius IPA dapat dilihat pada Gambar 2.

Kuadran A menunjukkan tingkat kepentingan tinggi namun kepuasan rendah. Variabel yang masuk dalam kuadran ini perlu ditingkatkan karena kurang memberikan kepuasan kepada pejalan kaki. Kuadran B menunjukkan tingkat kepentingan dan kepuasan tinggi. Variabel yang termasuk dalam kuadran ini harus dipertahankan walaupun tidak menutup kemungkinan harus terus ditingkatkan. Kuadran C menunjukkan tingkat kepentingan dan kepuasan rendah. Variabel yang termasuk dalam kuadran ini dapat dipertimbangkan kembali karena memberi manfaat yang kecil terhadap pejalan kaki. Kuadran D menunjukkan tingkat kepuasan sangat tinggi, sedangkan tingkat kepentingan rendah. Variabel dalam kuadran ini telah lebih dari cukup, sehingga sumber daya dapat dialihkan pada elemen lain yang memiliki tingkat kepentingan tinggi.

Karakteristik Pejalan Kaki

Berdasarkan hasil survei yang dilakukan dengan kuesioner, peneliti dapat memetakan jumlah pejalan kaki yang melewati koridor Jalan Pasar Ruteng dilihat dari usia. Dapat dijelaskan bahwa jumlah pejalan kaki di koridor jalan Pasar Ruteng didominasi oleh pejalan kaki yang berusia 21-34 tahun yakni sebanyak 43,75 %. Hal ini disebabkan karena lokasi studi merupakan wilayah komersil (perdagangan dan jasa), sehingga menjadi daya tarik bagi masyarakat yang masih berusia produktif seperti kalangan pelajar (mahasiswa) untuk berbelanja.

Berdasarkan hasil survei yang dilakukan dengan kuesioner, peneliti dapat mengetahui jumlah pejalan kaki di koridor jalan Pasar Ruteng berdasarkan jenis kelamin. Jumlah pejalan kaki di koridor jalan Pasar Ruteng didominasi oleh perempuan sebanyak 68,75 %, sedangkan jumlah pejalan kaki laki-laki hanya sebanyak 31,25 %.

Berdasarkan hasil survei, jumlah pejalan kaki di koridor jalan Pasar Ruteng berdasarkan pekerjaan dapat diketahui bahwa jumlah pejalan kaki di koridor jalan Pasar Ruteng didominasi oleh Ibu Rumah Tangga sebanyak 34,38 %, hal ini dikarenakan koridor Jalan Pasar Ruteng merupakan akses jalan menuju Pasar Impres Ruteng.

Berdasarkan hasil survei yang dilakukan dengan kuesioner, peneliti dapat mengetahui jumlah pejalan kaki di koridor jalan Pasar Ruteng berdasarkan tujuan. Diketahui bahwa pejalan kaki di koridor Jalan Pasar Ruteng didominasi oleh pejalan

kaki yang melakukan perjalanan dengan tujuan berbelanja yaitu sebanyak 43,75 %. Hal ini dikarenakan guna lahan di wilayah studi merupakan daerah komersil (perdagangan dan jasa), sehingga pejalan kaki umumnya melakukan perjalanan untuk tujuan berbelanja di Pasar Impres Ruteng dan pertokoan di sekitarnya.

Sarana pergantian moda yang digunakan oleh pejalan kaki sebelum berjalan kaki dan setelah berjalan kaki di Jalan Pasar Ruteng dapat diketahui bahwa sarana pergantian moda perjalanan didominasi oleh pejalan kaki yang menggunakan kendaraan umum yaitu sebanyak 46,88%. Hal ini disebabkan karena wilayah studi mudah dijangkau oleh kendaraan umum dari berbagai lokasi, sehingga sangat mempermudah para pejalan kaki khususnya ibu-ibu rumah tangga memilih menggunakan kendaraan umum untuk pergi berbelanja ataupun dengan tujuan lainnya menuju pusat perbelanjaan di Jalan Pasar Ruteng dan juga menggunakan kendaraan umum ketika hendak pulang ke rumah setelah berjalan di sepanjang Jalan Pasar Ruteng.

Berdasarkan hasil survei yang dilakukan dengan kuesioner, dapat diketahui jumlah pejalan kaki di koridor jalan Pasar Ruteng berdasarkan frekuensi berjalan kaki. Diketahui bahwa frekuensi berjalan kaki yang paling banyak dilakukan pejalan kaki di koridor Jalan Pasar Ruteng adalah >5 kali dalam seminggu yaitu dengan jumlah pejalan kaki yang melakukan perjalanan sebanyak 46,88%. Hal ini dikarenakan pejalan kaki yang melakukan perjalanan di jalan Pasar Ruteng didominasi oleh mereka yang hendak berbelanja kebutuhan pokok sehari-hari di pusat perbelanjaan khususnya di Pasar Impres Ruteng sehingga memungkinkan untuk datang ke pusat perbelanjaan lebih dari 5 kali dalam seminggu.

Berdasarkan hasil survei primer yang dilakukan dengan kuesioner, tingkat keamanan jalur pejalan kaki di koridor jalan Pasar Ruteng berdasarkan indikator terhindar dari kecelakaan yang disebabkan oleh terserempet kendaraan bermotor dan kondisi jalur pejalan kaki yang rusak (berlubang) sesuai dengan persepsi/pendapat para pejalan kaki dapat diketahui bahwa jalur pejalan kaki di koridor jalan Pasar Ruteng dianggap tidak aman oleh para pejalan kaki, hal tersebut terbukti dari hasil persentase pendapat pejalan kaki yang melintasi jalan Pasar Ruteng sebanyak 75% merasa tidak aman. Ketidakamanan pejalan kaki disebabkan karena adanya aktivitas lain di jalur pejalan kaki, seperti aktivitas PKL dan parkir liar kendaraan bermotor yang menggunakan jalur pejalan kaki.

Kondisi Fisik Jalur Pejalan Kaki

Fasilitas pejalan kaki yang ada di koridor Jalan Pasar Ruteng berupa trotoar sebagai jalur pejalan kaki. Jalur pejalan kaki di jalan Pasar Ruteng dimulai dari jalan Pasar Ruteng hingga persimpangan Jalan Pasar Baru, Jalan Adisucipto dan Jalan Motang Rua III. Jalur pejalan kaki di jalan Pasar Ruteng dibagi ke dalam dua zona, yaitu zona 1 (zona timur) dan zona 2 (zona barat). Panjang trotoar untuk zona timur dan barat koridor Jalan Pasar Ruteng adalah 110 meter. Lebar trotoar untuk zona timur sebesar 1,2 m dan zona barat sebesar 1,2 m. Pada trotoar Jalan Pasar Ruteng, material perkerasan yang digunakan adalah campuran semen dan pasir kasar yang menutupi selokan yang ada dibawahnya. Tinggi trotoar dari

jalur kendaraan adalah 5 cm - 15 cm dan tidak ada jarak antara trotoar dan bangunan (0 meter). Aktivitas non-pejalan kaki ini memakai 0,6 meter sampai 1,2 meter ruang pejalan kaki di zona barat dan 0,8 meter ruang pejalan kaki di zona timur, sehingga lebar efektif jalur pejalan kaki di Jalan Pasar Ruteng pada zona barat sebesar 0 - 0,6 meter dan pada zona timur sebesar 0,4 meter.

Fasilitas Pelengkap Jalur Pejalan Kaki

Fasilitas pelengkap jalur pejalan kaki koridor Jalan Pasar Ruteng yang ditemui berupa drainase, tanaman peneduh, tempat sampah dan perambuan. Kondisi fasilitas pelengkap pejalan kaki di Jalan Pasar Ruteng dapat dilihat pada Tabel 1.

Tabel 1
Kondisi Fasilitas Pelengkap Jalur Pejalan Kaki

Item	Dimensi	Persebaran	Kondisi	Keterangan
Drainase		Merupakan drainase tertutup, berada disepanjang jalur pejalan kaki.		
Tanaman Peneduh	t= 1-2 m	Hanya terdapat didepan pos Satlantas Polisi.	Baik	Tidak terdapat tanaman peneduh di tempat lain di sepanjang Jalan Pasar Ruteng, penyebarannya masih sangat kurang.
Tempat sampah	t=60 cm, r= 40 cm	hanya terdapat 2 buah tempat sampah, letaknya berada di zona timur 1 buah dan di zona barat 1 buah.	Tidak Terawat	Tidak ada pemisahan antara tempah sampah basah dan kering, kondisi tempat sampah sudah berkarat/rusak dan tidak ada penutup tempat sampah.
Perambuan	t=2,5 m	Terdapat di persimpangan jalan bagian utara dan selatan jalan Pasar Ruteng	Tidak Terawat	Banyak perambuan yang masih kurang dibeberepa titik ramai kendaraan dan juga kondisi perambuan yang ada tidak terawat seperti ada perambuan yang sudah bengkok karena ulah jahil masyarakat.

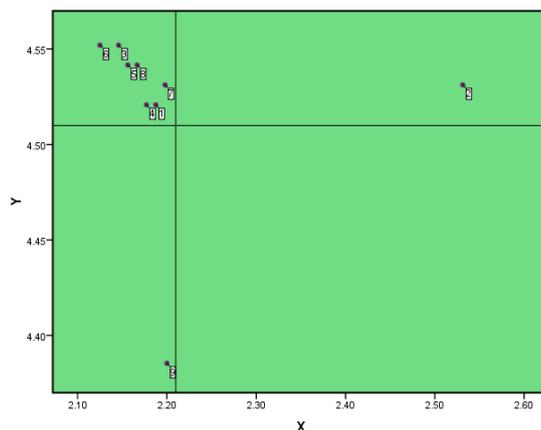
Sumber: Hasil Survei Primer, 2015

Kondisi fasilitas pelengkap jalur pejalan kaki di koridor Jalan Pasar Ruteng masih tergolong minim bahkan bisa dikatakan kurang. Persebaran tiap pelengkap jalur pejalan kaki tidak merata dan masih banyak fasilitas jalur pejalan kaki yang belum terdapat di koridor Jalan Pasar Ruteng, contohnya seperti: halte, lampu penerangan, tempat duduk, telepon umum, ramp/bidang miring.

Persepsi Pejalan Kaki

Analisis persepsi pejalan kaki menjelaskan persepsi pejalan kaki berkaitan dengan salah satu kriteria jalur pejalan kaki Unterman, 1984 yaitu kriteria safety (keamanan). Berdasarkan hasil analisis dengan menggunakan metode IPA (*Importance Performance Analysis*) maka menghasilkan 3 kuadran berbeda dimana terdapat

variabel-variabel yang memerlukan penanganan yang berbeda. Kuadran I dengan arti Prioritas Utama. Tingkat kepentingan tinggi namun kepuasan rendah. Variabel yang masuk dalam kuadran ini perlu ditingkatkan karena kurang memberikan kepuasan kepada pejalan kaki. Kuadran II dengan arti Lanjutkan Prestasi dimana tingkat kepentingan dan kepuasan tinggi. Variabel yang termasuk dalam kuadran ini harus dipertahankan walaupun tidak menutup kemungkinan harus tetap ditingkatkan. Kuadran III berarti Prioritas Rendah, dimana tingkat kepentingan dan kepuasan rendah. Variabel yang termasuk dalam kuadran ini dapat dipertimbangkan kembali karena memberi manfaat yang lebih kecil terhadap pejalan kaki. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada Gambar 3 dan Tabel 2.



Gambar 3
Diagram Kartesius

Tabel 2
Letak Variabel dalam Diagram IPA

NO	Variabel: Safety (Keamanan)	Kuadran IPA
1	Pembagian ruang pejalan kaki dan kendaraan	Prioritas Tinggi
2	Tidak terserempet kendaraan	Lanjutkan
3	Kondisi jalur pejalan kaki tidak naik-turun, tidak membuat pejalan kaki tersandung	Prioritas Tinggi
4	Kondisi jalur pejalan kaki tidak rusak (perkerasan jalur pejalan kaki)	Prioritas Tinggi
5	Penyediaan fasilitas dan marka penyeberangan	Prioritas Tinggi
6	Penerangan pada malam hari	Prioritas Tinggi
7	Keberadaan kereb/pagar pengaman antara jalur pejalan kaki dan jalur kendaraan	Prioritas Tinggi
8	Penyediaan marka untuk kaum difabel (kebutuhan khusus)	Prioritas Tinggi
9	Kecepatan kendaraan saat pejalan kaki menyeberang	Prioritas Rendah

Sumber: Hasil Analisis, 2015

Arahan Penataan Jalur Pejalan Kaki Di Kawasan Pusat Kota Ruteng Berdasarkan Kriteria Keamanan

Tabel 3
Arahan Penataan Jalur Pejalan Kaki Di Kawasan Pusat Kota Ruteng

No	Variabel	Arahan Penataan
1	Pembagian ruang pejalan kaki dan kendaraan	<p>Pembagian ruang jalur pejalan kaki dan kendaraan di koridor Jalan Pasar Ruteng diarahkan dengan membangun/merancang jalur pejalan kaki dengan arahan sebagai berikut:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Membagi secara jelas ruang pejalan kaki dan ruang untuk kendaraan sehingga ruang pejalan kaki dapat dimanfaatkan secara maksimal sesuai peruntukannya. • Jalur pejalan kaki harus bebas dari aktivitas lain seperti kegiatan PKL dan parkir liar kendaraan bermotor, untuk mengatasi permasalahan itu salah satunya dengan cara menyadarkan dan memperingati para penjual dan pengguna kendaraan bermotor agar tidak memanfaatkan sebagian jalur pejalan kaki di jalan Pasar Ruteng untuk berjualan atau memarkirkan kendaraan mereka secara sembarangan. • Meletakkan rambu / tanda larang parkir bagi kendaraan bermotor.
2	Kondisi jalur pejalan kaki tidak naik turun, tidak membuat para	<p>Jalur pejalan kaki di Jalan Pasar Ruteng baik zona 1 dan zona 2 dibangun/dirancang dengan ketinggian yang sama sehingga pejalan kaki tidak tersandung dan lebih bebas pada saat berjalan, dan juga meningkatkan rasa aman para pejalan kaki pada saat sedang berjalan</p>

No	Variabel	Arahan Penataan
	pejalan kaki tersandung	disepanjang Jalan Pasar Ruteng khususnya bagi pejalan kaki yang memiliki cacat fisik dan juga orang tua (lansia).
3	Kondisi jalur pejalan kaki tidak rusak (perkerasan jalur pejalan kaki)	Untuk mengatasi kerusakan di beberapa titik jalur pejalan kaki, maka akan diarahkan sebagai berikut: <ul style="list-style-type: none"> • Perkerasan trotoar yang telah rusak/berlubang diganti dengan material perkerasan yang lebih kuat, kokoh dan juga tidak licin. • Bahan yang digunakan adalah bahan perkerasan yang sesuai dengan standar teknis yang berlaku yaitu menggunakan bahan yang dapat menyerap air (tidak licin), tidak menyilaukan, perawatan dan pemeliharaan yang relatif murah dan cepat kering, sehingga pejalan kaki pun merasa aman dan nyaman melintasi jalur pejalan kaki.
4	Penyediaan fasilitas dan marka penyeberangan	Berdasarkan kondisi eksisting di jalan Pasar Ruteng belum terdapat fasilitas penyeberangan. Untuk itu akan diarahkan sebagai berikut: <ul style="list-style-type: none"> • Membuat <i>zebra cross</i> sebanyak dua buah yakni di pertigaan/persimpangan jalan antara jalan Pasar Ruteng dengan Jalan Motang Rua, dan juga di samping pusat perbelanjaan Pasar Pagi yang menghubungkan dengan deretan Ruko. • Untuk lebih <i>safety</i> dilengkapi juga dengan marka penyeberangan pada setiap fasilitas penyeberangan yang ada tersebut.
5	Penyediaan kereb / pagar pengaman dengan desain yang mempertimbangkan keamanan bagi seluruh kalangan pejalan kaki	Berdasarkan kondisi yang ada di lokasi studi, jalur pejalan kaki di zona 1 dan zona 2 berbatasan langsung dengan jalur kendaraan bermotor. Titik padat kendaraan bermotor dan juga rawan kendaraan bermotor berjalan mepet dengan trotoar adalah didekat perempatan jalan di ujung Utara jalan Pasar Ruteng, sehingga untuk memberikan keamanan bagi pejalan kaki yang melintasi jalur tersebut akan dibangun pagar pengaman dengan arahan sebagai berikut: <ul style="list-style-type: none"> • Pagar pengaman dibangun dengan tinggi 90 cm sepanjang 20 meter jarak dari perempatan jalan diujung utara jalan Pasar Ruteng ke arah selatan jalan Pasar Ruteng, sehingga zona pejalan kaki menjadi lebih aman bagi para pejalan kaki dan terhindar dari bahaya terserempet kendaraan yang melintasi jalan tersebut. • Pagar pengaman tersebut dibuat dari bahan yang tahan rusak dan tahan terhadap perubahan cuaca, untuk itu bahan yang digunakan harus terbuat dari metal atau beton.
6	Penyediaan marka bagi kaum difabel (kebutuhan khusus)	Penyediaan marka untuk kaum berkebutuhan khusus diarahkan pembangunannya di sepanjang jalur pejalan kaki di koridor Jalan Pasar Ruteng. Marka dirancang sesuai dengan standar teknis yang berlaku seperti menggunakan bahan permukaan yang stabil, kuat, bertekstur halus tetapi tidak licin, baik pada kondisi kering maupun basah. Pemilihan bahan menggunakan tekstur ubin garis-garis dan untuk situasi disekitar jalur yang membahayakan memanfaatkan tekstur ubin peringatan, yaitu ubin dot/bulat. Sehingga dengan adanya marka tersebut akan meningkatkan keamanan bagi pejalan kaki yang berkebutuhan khusus pada saat berjalan di sepanjang jalur pejalan kaki di Koridor Jalan Pasar Ruteng.
7	Tidak terserempet kendaraan	Agar pejalan kaki terlindungi dari bahaya terserempet kendaraan pada saat berjalan di Jalan Pasar Ruteng akan diberikan arahan sebagai berikut: <ul style="list-style-type: none"> • akan dibangun kereb/batas penghalang di ujung sebelah utara jalan Pasar Ruteng sepanjang 20 meter, • untuk jarak sisanya akan dipertimbangkan keberadaan parkir <i>on street</i> untuk perlindungan pejalan kaki dari bahaya terserempet kendaraan bermotor.
8	Penerangan pada malam hari	• Kondisi eksisting jalan Pasar Ruteng belum terdapat lampu penerangan sehingga akan diarahkan untuk meletakkan lampu penerangan

No	Variabel	Arahan Penataan
		dibeberapa titik dengan jarak 10 meter disepanjang jalur pejalan kaki Jalan Pasar Ruteng.
		<ul style="list-style-type: none"> • Lampu penerangan yang dibangun menggunakan pedoman teknis yang berlaku yakni bahan yang digunakan adalah bahan yang berdurabilitas tinggi seperti metal dan beton cetak, dengan tinggi 4 meter.
9	Kecepatan kendaraan saat pejalan kaki menyeberang	<p>Kecepatan kendaraan bermotor diatur <40 km / jam, untuk memudahkan para pejalan kaki pada saat hendak menyeberang. Kecepatan kendaraan dilokasi studi umumnya sudah sesuai dengan standar yang berlaku. Untuk lebih meningkatkan keamanan pejalan kaki di Jalan Pasar Ruteng pada saat hendak menyeberang, maka akan diarahkan sebagai berikut:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Harus dipasang zebra cross di Jalan Pasar Ruteng guna memudahkan pejalan kaki untuk menyeberang. • meletakkan rambu lalulintas yang menunjukkan kecepatan kendaraan untuk melintasi jalan Pasar Ruteng adalah <40 km/jam. • bekerja sama dengan Polantas agar mereka dapat mengatur kendaraan bermotor berjalan sesuai dengan kecepatan yang sudah ditentukan.

Sumber: Hasil Analisis, 2015

Kesimpulan

Kesimpulan yang diperoleh dari penelitian ini adalah arahan penataan jalur pejalan kaki di koridor Jalan Pasar Ruteng berdasarkan kriteria keamanan mencakup pembagian ruang pejalan kaki dan kendaraan, rancangan jalur pejalan kaki yang tidak naik-turun untuk mempermudah pejalan kaki yang memiliki cacat fisik, perbaikan jalur pejalan kaki yang rusak dengan mengganti perkerasan jalur pejalan kaki menggunakan material yang lebih kuat, kokoh dan tidak licin, penyediaan fasilitas dan marka penyeberangan, penyediaan kereb/pagar pembatas dengan rancangan yang mempertimbangkan keamanan bagi seluruh kalangan pejalan kaki, pengaturan kecepatan kendaran bermotor agar dapat memudahkan pejalan kaki yang hendak menyeberang, dan penyediaan marka untuk kaum berkebutuhan khusus (*diffabel*).

Daftar Pustaka

Barman, Jayadip & Daftardar, Chintan. 2010. Planning For Sustainable Pedestrian Infrastructure With Upcoming MRTS – An Appraisal of Walkability Conditions in Lucknow. *Institute of Town planners, India Journal*. VII (3): 64-76.

Darmawati, Rini. 2011. *Eksplorasi Faktor-Faktor yang Berpengaruh Terhadap Kenyamanan dan Keamanan Bagi Pejalan Kaki di Jalan Simanjuntak Gondokusuman Yogyakarta*. Jurnal Penelitian BAPPEDA Kota Yogyakarta Vol. 6.

Departemen Pekerjaan Umum. Dirjen Bina Marga. 1997. Tata Cara Perencanaan Geometrik Jalan Antar Kota.

Dinas Bina Marga. 1997. Manual Kapasitas Jalan Indonesia (MKJI) Indraswara, Muhammad Sahid. 2007. *Kajian Kenyamanan Jalur Pedestrian Pada Jalan Imam Barjo Semarang*. *Enclosure, Jurnal Ilmiah Perancangan Kota dan Permukiman*. II (6): 59-69.

Unterman, Richard K. 1984. *Accomodating the Pedestrian: Adapting Towns & Neighbourhoods for Walking and Bicycling*. New York : Van Nostrand Reinhold company.

Peraturan Perundang-undangan dan Pedoman Kecamatan Langke Rembong Dalam Angka. 2014.

RTRW Kabupaten Manggarai Tahun 2010-2030.