

Studi tentang Persepsi Kenyamanan Pejalan Kaki terhadap Pemanfaatan Trotoar di Jalan Ahmad Yani dan Jalan Diponegoro Kota Palangkaraya

Aris Afrianta Ginting¹, Ina Elvina², Desriantomy³
^{1,2,3}Jurusan Teknik Sipil, Fakultas Teknik, Universitas Palangka Raya
 Jalan Yos Sudarso, Palangka Raya, Kalimantan Tengah 73112
¹E-mail: arisginting05@gmail.com

Abstrak — Jalur trotoar harus memberikan kenyamanan dan keamanan bagi para pejalan kaki. Jalur trotoar yang nyaman merupakan bentuk pelayanan untuk pejalan kaki sehingga kenyamanan pada jalur trotoar menjadi tujuan utama. Faktor-faktor yang mempengaruhi kenyamanan jalur trotoar yaitu penempatan trotoar, dimensi trotoar, lapisan permukaan, penerangan, drainase, rambu-rambu, jalur taman, kebersihan, ruang bebas fasilitas, tinggi kerb, dan permukaan. Penelitian ini dilakukan untuk mendapatkan persepsi persentase kenyamanan dari para pengguna jalur trotoar. Penelitian ini dilaksanakan pada Jalan Ahmad Yani dan Jalan Diponegoro Di Kota Palangka Raya. Penelitian dilaksanakan dengan cara observasi di lapangan dan data diperoleh dari hasil pengukuran, dokumentasi, dan pembagian kuesioner. Metode penelitian yang digunakan yaitu analisis deskriptif untuk menggambarkan keadaan dari jalur trotoar berdasarkan faktor-faktor kenyamanan jalur trotoar dan perhitungan skala Likert untuk mengetahui tingkat kenyamanan pengguna jalur trotoar. Berdasarkan hasil penelitian yang dilakukan dengan responden sebanyak 200 pejalan kaki, dari beberapa faktor yang dikemukakan dalam penelitian ini menunjukkan nilai persentase sebesar 77.50 % dengan kategori Puas. Diharapkan dengan besarnya persepsi kenyamanan pengguna jalur trotoar, hal ini bisa dipertahankan untuk ditingkatkan.

Kata-kata Kunci: kenyamanan, pejalan kaki, trotoar, Kota Palangka Raya.

Abstract — The sidewalk path must provide comfort and safety for pedestrians. A comfortable sidewalk is a form of service for pedestrians so that comfort and satisfaction on the sidewalk is the main goal. Factors that influence the comfort of sidewalks are sidewalk placement, sidewalk dimensions, surface layer, lighting, drainage, signs, garden paths, cleanliness, free space for facilities, road edge height, and surface. This research was conducted to obtain the percentage of satisfaction from sidewalk lane users. This research was carried out on Ahmad Yani Street and Diponegoro Street In Palangka Raya City. The research was carried out by observing in the field and data obtained from measurements, documentation and distribution of questionnaires. The research method used is descriptive analysis to describe the condition of the sidewalk lane based on sidewalk comfort factors and Likert scale calculations to determine the level of satisfaction of sidewalk lane users. Based on the results of research conducted with 200 pedestrian respondents, several factors put forward in this research show a percentage value of 77.50% in the Satisfied category. It is hoped that with the large perception of satisfaction of sidewalk lane users, this can be maintained and improved.

Keywords: comfortable, pedestrian, sidewalk, Kota Palangka Raya.

I. PENDAHULUAN

Perkembangan kota di satu sisi sangat terkait pada faktor penduduknya, di sisi lain sangat bergantung dari daya dukung lahan, belum lagi masalah kemampuan daerah tersebut sendiri, ditinjau dari segi pendanaan atau anggaran biaya (Utomo, 2003). Perkembangan kota menyangkut penempatan sarana yang diperuntukkan bagi masyarakat guna memenuhi kebutuhan hidupnya, baik yang diselenggarakan oleh pemerintah maupun swasta. Sehingga adanya spesifikasi ruang dan kegiatan kota, dengan

sendirinya menuntut adanya fasilitas yang memadai.

Tata ruang suatu perkotaan seharusnya mengikut sertakan seluruh pihak terkait, baik itu swasta, masyarakat, dan pemerintah. Dengan demikian diharapkan tercipta suatu sistem tata ruang yang benar-benar memperhatikan seluruh aspek kehidupan masyarakat perkotaan. Kota sebagai pusat kehidupan sebuah negara, maka harus disadari bahwa diperlukan sarana dan prasarana perhubungan yang memadai demi menjangkau semua tempat yang dibutuhkan (pusat kegiatan)

agar aktivitas masyarakat kota mampu berjalan secara lebih efektif dan efisien.

Kawasan Jalan Diponegoro dan Jalan Ahmad Yani yang mana merupakan pusat Kota Palangka Raya menjadi salah satu kawasan yang sangat strategis dikarenakan perputaran ekonomi yang sangat pesat sehingga mengakibatkan aktivitas masyarakat pada wilayah ini sangat padat.

Perencanaan trotoar sebagai jalur pejalan kaki menjadi penting karena dapat mendukung terciptanya ruang sosial sehingga pejalan kaki dapat beraktivitas secara aman dan bisa menggunakan fasilitas yang ada, serta mewujudkan keterpaduan sistem, baik dari aspek penataan lingkungan atau dengan sistem transportasi atau pun aksesibilitas antar kawasan. Pejalan kaki menurut Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No. 3 Tahun 2014 Tentang Pedoman Perencanaan, Penyediaan, Dan Pemanfaatan Prasarana Dan Sarana Jaringan Pejalan Kaki Di Kawasan Perkotaan. Kegiatan berjalan kaki merupakan suatu kegiatan yang dapat membantu mewujudkan *Sustainable City*. Seorang pejalan kaki memiliki tujuan yang berbeda, di antaranya yang memiliki tujuan bekerja, bersekolah, maupun tujuan wisata.

II. TINJAUAN PUSTAKA

Pejalan kaki adalah istilah dalam transportasi yang digunakan untuk menjelaskan orang yang berjalan di lintasan pejalan kaki baik dipinggir jalan, trotoar, intasan khusus bagi pejalan kaki ataupun menyeberang jalan. Untuk melindungi pejalan kaki dalam berlalulintas, pejalan kaki wajib berjalan pada bagian jalan dan menyeberang pada tempat penyeberangan yang telah disediakan bagi pejalan kaki.

Pejalan kaki membutuhkan sebuah ruang pada jalan yang dibentuk secara fisik agar dapat melakukan aktivitas. Aktivitas ini diharapkan aman dan terlindung dari unsur lain dari jalan itu sendiri, yaitu kendaraan bermotor cukup jelas bahwa jalur pejalan kaki sebagai ruang transisi ini bukanlah sekedar sebuah jalur pejalan kaki di tepi jalan, meski lengkap dengan utilitasnya, yang tidak mendukung langsung aktivitas secara langsung, melainkan sebagai wujud fisik. Atau dengan kata lain jalur pejalan kaki harus memenuhi kriteria fisik sebuah jalur pejalan kaki atau trotoar. Fungsi jalur pejalan kaki di

sepanjang jalan arteri menurut Utterman (1984), berfungsi sebagai:

1. Penghubung seluruh fasilitas umum dan sosial seperti sekolah, taman, rumah ibadah, dan lain-lain yang menjadi daya tarik pejalan kaki.
2. Penghubung seluruh layanan masyarakat diantaranya termasuk pusat perbelanjaan, perkantoran, dan pusat hiburan atau rekreasi.
3. Penghubung seluruh tempat yang menarik dan menyenangkan, misalnya pemandangan, hutan, pantai, bila ada. Keragaman dan kegiatan bisnis atau rekreasi harus merupakan bagian yang terintegrasi dengan baik dengan jalur pejalan kaki.

Berjalan kaki memiliki keuntungan dalam *urban design*, yaitu manusia memiliki waktu untuk melihat visual kota dalam melakukan aktivitasnya, sehingga membuat masyarakat mengenali kotanya.

Tujuan adanya jalur pedestrian menurut Rubenstein (1987) adalah untuk kesejahteraan, keamanan, kemudahan, kenyamanan dan keindahan. Prinsip struktur jalur pedestrian adalah dapat memberikan keamanan pejalan kaki dalam melakukan aktivitas dan melindungi dari gangguan kendaraan. Hal utama yang diperhatikan dalam pengembangan sirkulasi pejalan kaki adalah rasa aman, kenyamanan dan estetika.

Jalur pejalan kaki harus bebas gangguan sehingga memberikan keamanan dan kenyamanan bagi penggunanya. Menurut Moughtin, dalam Darmawati (2011:7), pendekatan perencanaan jalur pejalan kaki harus disusun dengan prinsip 5C, yaitu:

1. *Connections* (hubungan);
2. *Convenience* (waktu yang efisien);
3. *Convival* (ramah);
4. *Comfortable* (kenyamanan);
5. *Conspicuousness* (kejelasan).

Menurut Gibbon, dalam Darmawati (2011:7), kenyamanan bagi pejalan kaki adalah yang menyenangkan, aman dan efisien. Dari pernyataan tersebut dapat disimpulkan bahwa kenyamanan bagi pejalan kaki dilihat dari bentuk dan kualitas trotoar (lebar baik dan bebas gangguan) sehingga dapat memberikan rasa senang dan aman bagi pejalan kaki. Kebutuhan ruang jalur pejalan kaki untuk berdiri dan berjalan dihitung berdasarkan dimensi tubuh manusia. Dimensi tubuh yang lengkap

berpakaian adalah 45 cm untuk tebal tubuh sebagai sisi pendeknya, dan 60 cm untuk lebar bahu sebagai sisi panjangnya. Berdasarkan perhitungan dimensi tubuh manusia, kebutuhan ruang minimum pejalan kaki sebagai berikut:

1. Tanpa membawa barang dan keadaan diam yaitu 0,27 m²;
2. Tanpa membawa barang dan keadaan bergerak yaitu 1,08 m²;
3. Membawa barang dan keadaan bergerak yaitu antara 1,35 m² – 1,62 m² Kebutuhan ruang minimum untuk berdiri, bergerak, dan membawa barang dapat dilihat pada Gambar 1.

Posisi	Kebutuhan Ruang		Luas
	Lebar		
1. Diam			0,27 m ²
2. Bergerak			1,08 m ²
3. Bergerak membawa Barang			1,35 - 1,62 m ²

Gambar 1. Kebutuhan ruang gerak minimum pejalan kaki

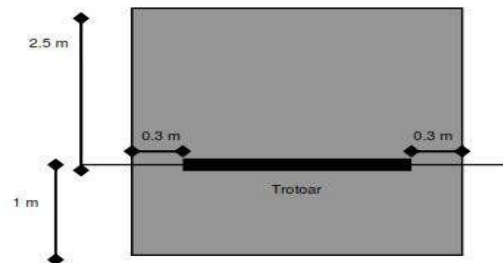
Lebar jalur pejalan kaki bergantung pada intensitas penggunaannya untuk perhitungan lebar efektifnya. Jalur pejalan kaki ini setidaknya berukuran lebar 1,2 hingga 3,0 meter atau lebih untuk memenuhi tingkat pelayanan yang diinginkan dalam kawasan yang memiliki intensitas pejalan kaki yang tinggi. Lebar minimum untuk kawasan pertokoan dan perdagangan yaitu 2 meter. Kondisi ini dibuat untuk memberikan kesempatan bagi para pejalan kaki yang berjalan berdampingan atau bagi pejalan kaki yang berjalan berlawanan arah satu sama lain. Jalur pejalan kaki tidak boleh kurang dari 1,2 meter yang merupakan lebar minimum yang dibutuhkan untuk orang yang membawa binatang peliharaan, pengguna alat bantu jalan, dan para pejalan kaki lainnya. Jalur pejalan kaki memiliki perbedaan ketinggian dengan jalur kendaraan bermotor. Perbedaan tinggi minimal antara jalur pejalan kaki dengan jalur kendaraan bermotor adalah 20 centimeter. Persyaratan ukuran lebar jalur pejalan kaki berdasarkan lokasi (Kementerian Pekerjaan Umum, 2014), dapat dilihat pada Tabel 1.

Tabel 1. Ukuran lebar jalur pejalan kaki

No	Lokasi Jalur Pejalan Kaki	Lebar Minimum	Lebar yang Dianjurkan
1	Area Perkotaan	1,6 meter	4 meter
2	Area Perkantoran	2 meter	3 meter
3	Area Industri	2 meter	3 meter
4	Sekolah	2 meter	3 meter
5	Pertokoan / Perbelanjaan	2 meter	4 meter
6	Jembatan / Terowongan	1 meter	1 meter

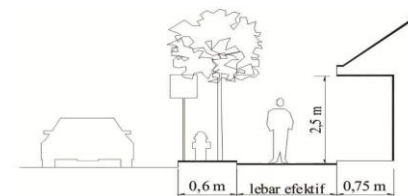
Sumber: Kementerian Pekerjaan Umum (2014)

Kriteria dan spesifikasi ruang bebas jalur pejalan kaki yang dimaksud harus diperhatikan dalam penempatan utilitas atau perlengkapan lainnya. Kebutuhan ruang bebas diatas menggambarkan kebutuhan ruang untuk orang perorang beserta kegiatan yang dilakukannya. Ilustrasi untuk ruang bebas jalur pejalan kaki dapat dilihat pada Gambar 2.



Gambar 2 Ruang Bebas Jalur Pejalan Kaki
Sumber: Kementerian Pekerjaan Umum (2014)

Jaringan pejalan kaki di perkotaan dapat berfungsi untuk berbagai tujuan yang beragam. Gambar 2.3 menunjukkan bahwa secara umum ruas pejalan kaki didepan gedung terdiri dari jalur bagian depan gedung, jalur pejalan kaki, dan jalur perabot jalan. Jaringan pejalan kaki memiliki perbedaan ketinggian baik dengan jalur kendaraan bermotor ataupun dengan jalur perabot jalan. Perbedaan tinggi minimal antara jalur pejalan kaki dan jalur kendaraan bermotor adalah 0,2 meter, sementara perbedaan ketinggian dengan jalur hijau 0,15 meter.



Gambar 3. Jalur pada ruas pejalan kaki
Sumber: Kementerian Pekerjaan Umum (2014)

III. METODE

Lokasi Penelitian

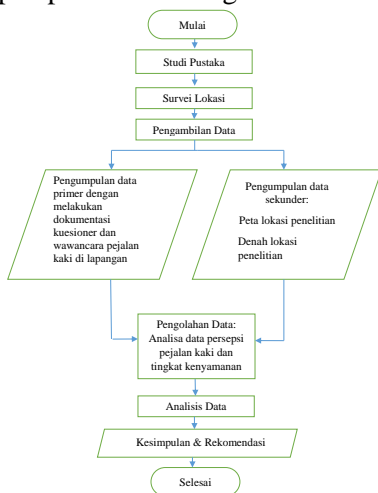
Penelitian ini dilakukan di jalan Diponegoro dan di jalan Ahmad Yani, Kota Palangka Raya, Provinsi Kalimantan Tengah.



Gambar 4. Lokasi penelitian

Tahapan Penelitian

Dalam melakukan sebuah penelitian tentunya ada beberapa tahapan yang perlu untuk dilakukan untuk mencapai tujuan dari penelitian tersebut. Mulai dari persiapan, pengumpulan data, survei lokasi, pengolahan data dan analisis data, sampai dengan kesimpulan. Adapun tahapan penelitian sebagai berikut.



Gambar 5. Bagan alir penelitian

IV. HASIL DAN PEMBAHASAN

Kondisi Jalan Ahmad Yani dan Jalan Diponegoro

Kawasan Jalan Ahmad Yani dan Jalan Diponegoro merupakan salah satu kawasan yang menjadi pusat perekonomian, kesehatan, dan pendidikan. Aktifitas dikawasan jalan ini sangat ramai dan beragam mulai dari Polisi, TNI, PNS, Pegawai Swasta, Pelajar, dan Masyarakat Umum. Kawasan Jalan Amad Yani dan Jalan

Diponegoro merupakan kawasan perkotaan dimana banyak terdapat gedung pemerintahan seperti Tempat Perbelanjaan, Rumah Sakit, Gedung Perbankan, dan lain sebagainya.

Kondisi Jalur Pejalan Kaki

Berdasarkan dokumentasi, survey langsung, dan pengukuran di lokasi penelitian mengenai kondisi yang ada saat ini diketahui dimensi jalur pejalan kaki di Jalan Ahmad Yani adalah maksimal 3 meter dan minimal 2,6 meter dengan panjang jalur pejalan kaki ± 2 km. Pembatas jalan raya dengan jalur pejalan kaki berupa *kreb* atau peninggian jalur pejalan kaki setinggi 25 cm. Saluran drainase tertutup yang berada dibawah jalur pejalan kaki itu sendiri disepanjang jalur. Elemen lain seperti *zebra cross* sudah tersedia dihampir setiap perpotongan dengan jalan lain. Rambu-rambu berupa simbol-simbol lalu lintas diletakkan dipinggir jalur pejalan kaki. Pohon peneduh juga tersedia dibagian lokasi tertentu. Disepanjang jalur pejalan kaki juga terdapat beberapa *neon box* sebagai media promosi produk komersial seperti halnya berisi iklan mengenai merek rokok, dan sepeda motor.



Gambar 6. Kondisi Jalan Diponegoro



Gambar 7. Kondisi Jalan Ahmad Yani

Analisis Deskriptif Responden

Analisis deskriptif responden dalam penelitian ini adalah menggambarkan karakteristik responden berdasarkan jenis kelamin, usia, dan

pekerjaan. Responden yang dijadikan subjek dalam penelitian ini adalah sebanyak 200 orang pejalan kaki. Hasil analisis deskriptif responden diuraikan sebagai berikut.

Deskripsi Responden Berdasarkan Jenis Kelamin

Informasi mengenai jenis kelamin dalam penelitian ini merupakan salah satu hal yang penting karena dapat mempengaruhi aktivitas dan kebutuhan sehingga akan berpengaruh pada persepsi pejalan kaki .

Tabel 2. Deskripsi responden berdasarkan jenis kelamin

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid Laki-laki	101	50,5	50,5	50,5
Perempuan	99	49,5	49,5	100,0
Total	200	100,0	100,0	

Pada Tabel 1 dapat diketahui jumlah responden yang mengisi kuesioner sebanyak 200 orang, dari keseluruhan responden terlihat jenis kelamin pria memiliki jumlah yang lebih banyak dibanding jenis kelamin wanita yaitu 101 pria atau 50.5% dan 99 wanita atau 49.5%. Hal ini nampaknya menunjukkan bahwa laki-laki memiliki aktivitas berjalan kaki yang lebih besar dibanding perempuan

Deskripsi Responden Berdasarkan Usia

Dalam penelitian ini informasi mengenai usia adalah informasi yang sangat penting. Hal ini dikarenakan perbedaan umur pada setiap masing-masing responden akan mempengaruhi pengetahuan dan sikap dalam pengisian kuesioner.

Tabel 2. Deskripsi responden berdasarkan usia

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid 15-20 Tahun	32	16,0	16,0	16,0
21-30 Tahun	56	28,0	28,0	44,0
31-40 Tahun	50	25,0	25,0	69,0
41-50 Tahun	36	18,0	18,0	87,0
>50 Tahun	26	13,0	13,0	100,0
Total	200	100,0	100,0	

Sumber : Hasil Pengolahan Data SPSS 2023

Berdasarkan Tabel 2 di atas dapat diketahui bahwa untuk usia responden yang terbanyak adalah usia 21-30 Tahun sebanyak 56 responden (28%), usia 31-40 Tahun sebanyak 50 responden (25%), 41-50 Tahun sebanyak 36 responden (18%), 15-20 Tahun sebanyak 32 responden, dan > 50 Tahun sebanyak 26 responden (13%).

Deskripsi Responden Berdasarkan Pekerjaan

Salah satu informasi yang tidak kalah penting dalam penggolongan responden ini adalah pekerjaan. Pekerjaan mempunyai kaitan erat dengan aktivitas atau kegiatan kerja. Adapun deskripsi responden berdasarkan jenis pekerjaan adalah sebagai berikut:

Tabel 3. Deskripsi responden berdasarkan pekerjaan

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid Pelajar/Mahasiswa	26	13,0	13,0	13,0
PNS	42	21,0	21,0	34,0
Wiraswasta	56	28,0	28,0	62,0
Pedagang	46	23,0	23,0	85,0
Lainnya	30	15,0	15,0	100,0
Total	200	100,0	100,0	

Dari tabel 3 di atas menunjukkan jumlah responden yang terbanyak adalah wiraswasta sebanyak 56 responden (28%), pedagang sebanyak 46 responden (23%), PNS sebanyak 42 responden (21%), Lainnya sebanyak 30 responden (15%), dan pelajar/mahasiswa sebanyak 26 responden (13%).

Pembahasan Deskriptif Variabel Penelitian

Dalam kuesioner, peneliti menentukan skor kenyamanan para pengguna jalur pedestrian di Palangkaraya yaitu, TP (Tidak Puas) skor 1, KP (Kurang Puas) skor 2, CP (Cukup Puas) skor 3, P (Puas) skor 4, SP (Sangat Puas) skor 5. Dari penelitian yang dilakukan dengan menggunakan kuesioner mengenai kondisi saat ini di jalur pedestrian pusat Kota Palangka Raya tentang faktor yang mempengaruhi kenyamanan diperoleh skor sebagai berikut, penempatan trotoar skor 859, dimensi trotoar skor 797, lapisan permukaan skor 719, penerangan skor 747, drainase skor 794, rambu-rambu skor 785, jalur taman skor 799, kebersihan skor 730, ruang bebas skor 798, fasilitas skor 794, tinggi kerb skor 721, permukaan skor 765. Kemudian skor yang diperoleh dari hasil survei, disajikan dalam bentuk persentase persepsi responden berdasarkan kondisi jalur pedestrian dalam tabel di bawah ini.

Tabel 4. Persepsi responden berdasarkan kondisi trotoar (%)

No	Kondisi Jalur Trotoar di Kota Palangka Raya	TP	KP	CP	P	SP
1.	Penempatan Trotoar	0%	0%	4.00%	62.50%	33.50%
2.	Dimensi Trotoar	0%	0%	26.00%	49.50%	24.50%
3.	Lapisan Permukaan	0%	0%	43.50%	53.50%	3.00%
4.	Penerangan	0%	0%	32.00%	62.50%	5.50%
5.	Drainase	0%	0%	18.50%	66.00%	15.50%
6.	Rambu-rambu	0%	0%	21.50%	64.50%	14.00%
7.	Jalur Taman	0%	0%	16.00%	68.50%	15.50%
8.	Kebersihan	0%	3.50%	32.50%	59.50%	4.50%
9.	Ruang Bebas	0%	0%	16.00%	69.00%	15.00%
10.	Fasilitas	0%	0%	26.00%	51.00%	23.00%
11.	Tinggi Kerb	0%	0%	43.50%	53.50%	3.50%
12.	Permukaan	0%	0%	28.50%	60.50%	11.00%
Total Rata-rata (%)		0%	0.29%	23.50%	60.04%	14.04%

Hasil Pembahasan Kenyamanan Pemanfaatan Jalur Trotoar di Kota Palangka Raya

Persepsi kenyamanan yang ada sekarang di jalur trotoar kota Palangka Raya dari hasil penelitian dalam kuesioner yang telah diperoleh, diketahui bahwa persepsi para pengguna jalur trotoar mengenai tingkat kenyamanan, beberapa faktor kenyamanan dalam kuesioner ini memiliki kriteria puas. Dapat dikatakan bahwa rata-rata pengguna Jalan Ahmad Yani dan Jalan Diponegoro Kota Palangka Raya merasa puas dengan kondisi jalur trotoar di jalan tersebut. Akan tetapi kenyamanan pengguna jalan dapat berubah sewaktu-waktu apabila kondisi jalur trotoar tersebut tidak ditingkatkan ataupun diperbaharui.

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

- Menentukan skor maksimal yang diperoleh dari hasil perkalian antara skor tertinggi, jumlah item jumlah responden. Skor maksimal kepuasan pejalan kaki adalah:
 $5 \times 12 \times 200 = 12000$
- Menentukan skor minimal yang diperoleh dari hasil perkalian skor terendah, jumlah item, jumlah responden. Skor minimal tingkat kenyamanan pejalan kaki adalah:
 $1 \times 12 \times 200 = 2400$
- Menetapkan rentang skor, yakni antara skor maksimal dikurangi skor minimal. Rentang skor yang dimaksud adalah:
 $12000 - 2400 = 9600$
- Menetapkan interval kelas yang diperoleh dari rentang skor dibagi jenjang kriteria.
 $\frac{Rentang\ Skor}{Jenjang\ Kriteria} = \frac{9600}{5} = 1920$
- Menetapkan persentase maksimal, yaitu 100 %
- Menetapkan persentase minimal yang diperoleh dari skor minimal dibagi skor maksimal dikali 100 %

$$\% \text{ minimal} = \frac{Skor\ minimal}{Skor\ maksimal} \times 100 \% = \frac{2400}{12000} \times 100 \% = 20 \%$$

- Menetapkan rentang persentase yang diperoleh dari persentase maksimal dikurangi persentase minimal
 Rentang Persentase = $100 \% - 20 \% = 80 \%$
- Menetapkan interval kelas persentase yang diperoleh dari rentang persentase dibagi kriteria

$$\text{Interval kelas persentase} = \frac{Rentang\ persentase}{Kriteria} = \frac{80 \%}{5} = 16 \%$$

- Menetapkan kriteria, yakni Sangat Puas (SP), Puas (P), Cukup Puas (CP), Kurang Puas (KP), Tidak Puas (TP).

Tabel 5. Interval kelas persentase kriteria

Interval Kelas Persentase (%)	Kriteria
$\geq 84 \% - 100 \%$	Sangat Puas
$\geq 68 \% - \leq 83 \%$	Puas
$\geq 52 \% - \leq 67 \%$	Cukup Puas
$\geq 36 \% - \leq 51 \%$	Kurang Puas
$\geq 20 \% - \leq 35 \%$	Tidak Puas

Kesimpulan persepsi kenyamanan pengguna jalur trotoar di Jalan Ahmad Yani dan Jalan Diponegoro Kota Palangka Raya dapat dilihat dari tabel di bawah ini.

Tabel 6. Persepsi tingkat kenyamanan pengguna jalan

No.	Kondisi Jalur trotoar	Skor	%	Kategori
1.	Penempatan Trotoar	859	85.90 %	Sangat Puas
2.	Dimensi Trotoar	797	79.70 %	Puas
3.	Lapisan Permukaan	719	71.90 %	Puas
4.	Penerangan	747	74.70 %	Puas
5.	Drainase	794	79.40 %	Puas
6.	Rambu-rambu	785	78.50 %	Puas
7.	Jalur Taman	799	79.90 %	Puas
8.	Kebersihan	730	73.00 %	Puas
9.	Ruang Bebas	798	79.80 %	Puas
10.	Fasilitas	794	79.40 %	Puas
11.	Tinggi Kerb	721	72.10 %	Puas
12.	Permukaan	765	76.50 %	Puas

Dari Tabel 6 di atas dapat disimpulkan bahwa kenyamanan pengguna jalur trotoar di Jalan Ahmad Yani dan Jalan Diponegoro Kota Palangka Raya dengan didasarkan pada 12 faktor pendukung jalur trotoar berada dalam kriteria Puas. Berdasarkan persentase interval maka hasil perhitungan analisis deskriptif mengenai persepsi pengguna jalur trotoar yang ditinjau dari beberapa faktor yang ada diperoleh dengan jumlah responden 200 pengguna trotoar

dengan rata-rata skor masing-masing faktor sebesar 775 menghasilkan 77.50 % yang tergolong dalam kategori Puas dalam pemanfaatan jalur trotoar di Jalan Ahmad Yani dan Diponegoro Kota Pangka Raya.

V. KESIMPULAN

1. Kondisi jalur pejalan kaki di Jalan Ahmad Yani dan Jalan Diponegoro dengan dimensi lebar maksimal 3 meter dan minimal 2,6 meter dengan panjang jalur pejalan kaki ± 2 km, pembatas jalan raya dengan jalur pejalan kaki berupa *kreb* atau peninggian jalur pejalan kaki setinggi ± 25 cm sudah tergolong dalam kriteria baik berdasarkan hasil dari responden ,namun ada beberapa kondisi jalur pejalan kaki di jalan Ahmad Yani dan Jalan Diponegoro yang membuat responden kurang nyaman ,antara lain ; kerusakan pada jalur pejalan kaki, parkir sembarangan, fasilitas yang kurang terawat, kurangnya kebersihan di area jalur pejalan kaki, dan lain sebagainya.
2. Dari beberapa faktor penempatan trotoar, dimensi trotoar, lapisan permukaan, penerangan, drainase, rambu-rambu, jalur taman, kebersihan, ruang bebas, fasilitas, tinggi kerb, dan permukaan yang dianalisis dengan memakai 200 responden menunjukkan tingkat kenyamanan yang signifikan, dimana pengguna jalan merasa nyaman menggunakan jalur trotoar di Jalan Ahmad Yani dan Jalan Diponegoro Kota Palangka Raya. Dan dari hasil faktor keseluruhan diperoleh bahwa dari jumlah responden 200 pejalan kaki dengan total rata-rata skor 775 menghasilkan nilai 77.50 % yang tergolong dalam kriteria Nyaman dan 22,50 % lainnya menyatakan kurang nyaman atau tidak nyaman dengan beberapa faktor yang berbeda dalam pemanfaatan jalur trotoar di Jalan Ahmad Yani dan Jalan Diponegoro Kota Palangka Raya.

UCAPAN TERIMA KASIH

1. Ucapan terima kasih kepada Tuhan Yang Maha Esa Karena berkatnya tulisan ini dapat diselesaikan.
2. Ucapan terima kasih kepada Ibu Ina Elvina, S.T., M.T. dan Ibu Ir. Desriantomy, M.T. untuk kesabaran dan saran dalam proses konsultasi sehingga proses penulisan ini dapat terlaksana sampai tahap akhir.
3. Ucapan terima kasih kepada Orang Tua dan saudara-saudara atas kepercayaan dan dukungannya kepada saya.
4. Ucapan terima kasih kepada teman-teman dan para sahabat atas dukungan dan bantuannya sehingga tulisan ini dapat diselesaikan.

DAFTAR PUSTAKA

- Darmawati, R. (2011). *Keragaman perilaku pengguna trotoar yang berpengaruh terhadap kenyamanan dan kamanan pejalan kaki (Studi kasus: Di sepanjang Jalan Simanjatak Gondokusuman Yogyakarta)*. Yogyakarta: Universitas Islam Indonesia.
- Hakim, R., & Utomo, R. (2003). *Komponen Perancangan Arsitektur Lansekap*. Jakarta: Bumi Aksara.
- Rubenstein, H. M. (1987). *A guide to site planning and landscape contruction, fourth edition*. New York: John Wiley & Sons, Inc.