

ANALISA TINGKAT KENYAMANAN JALUR PEDESTRIAN PADA JALAN PAHLAWAN KOTA SEMARANG

Ahmad Yusuf Effendi ¹⁾, Muhammad Alwi Hasan ²⁾, Totok Apriyanto ³⁾, Khoirudin Fakhri ⁴⁾

Universitas Darul Ulum Islamic Centre Sudirman

E-mail: ahmdysffnd@gmail.com ¹⁾

ABSTRACT

Pedestrian paths are important infrastructure in supporting the mobility of urban communities. This study aims to analyze the comfort level of pedestrian paths on Jalan Pahlawan Semarang City based on physical conditions, supporting facilities, and user perceptions. The method used is descriptive qualitative and quantitative, through field observations and distributing questionnaires to pedestrians. The results showed that the pedestrian path on Jalan Pahlawan obtained an average comfort value of 83% (very comfortable category). Factors that affect comfort include lane width, lighting, the presence of supporting elements, and physical barriers. This study provides recommendations for improving pedestrian quality that is inclusive and sustainable.

Keywords: *comfort, pedestrian, urban facilities, Semarang, accessibility*

ABSTRAK

Jalur pedestrian merupakan infrastruktur penting dalam mendukung mobilitas masyarakat urban. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis tingkat kenyamanan jalur pedestrian di Jalan Pahlawan Kota Semarang berdasarkan kondisi fisik, fasilitas pendukung, dan persepsi pengguna. Metode yang digunakan adalah deskriptif kualitatif dan kuantitatif, melalui observasi lapangan dan penyebaran kuesioner kepada pejalan kaki. Hasil penelitian menunjukkan bahwa jalur pedestrian di Jalan Pahlawan memperoleh nilai kenyamanan rata-rata 83% (kategori sangat nyaman). Faktor yang mempengaruhi kenyamanan meliputi lebar jalur, penerangan, keberadaan elemen penunjang, dan hambatan fisik. Studi ini memberikan rekomendasi bagi peningkatan kualitas pedestrian yang inklusif dan berkelanjutan.

.Kata Kunci: *kenyamanan, pedestrian, fasilitas kota, Semarang, aksesibilitas*

PENDAHULUAN

Kota Semarang sebagai ibu kota Provinsi Jawa Tengah memiliki peran strategis dalam perkembangan ekonomi, sosial, dan budaya. Seiring dengan pesatnya pertumbuhan penduduk dan aktivitas perkotaan, kebutuhan akan infrastruktur yang mendukung mobilitas masyarakat semakin meningkat. Salah satu aspek penting dalam infrastruktur perkotaan adalah jalur pedestrian yang nyaman dan aman untuk pejalan kaki. Jalur pedestrian memiliki peranan penting dalam

menciptakan kota yang ramah lingkungan dan berkelanjutan, serta mendorong aktivitas berjalan kaki sebagai alternatif transportasi yang sehat dan ekonomis.

Jalan Pahlawan dan Jalan Sriwijaya merupakan dua ruas jalan utama di Kota Semarang yang memiliki aktivitas tinggi. Jalan Pahlawan dikenal sebagai kawasan perkantoran, komersial, dan pusat kegiatan sosial, sedangkan Jalan Sriwijaya merupakan jalur penghubung yang vital dengan fungsi serupa. Kepadatan aktivitas di kedua jalan ini menuntut adanya fasilitas pedestrian yang

memadai untuk mendukung kenyamanan dan keamanan pejalan kaki.

Namun, pada kenyataannya, masih terdapat berbagai permasalahan terkait jalur pedestrian di kedua jalan tersebut. Permasalahan yang sering muncul meliputi lebar jalur pedestrian yang tidak memadai, kondisi fisik jalur pedestrian yang rusak, hambatan akibat pedagang kaki lima, serta kurangnya fasilitas penunjang seperti tempat duduk, tempat sampah, dan penerangan yang memadai. Selain itu, aspek aksesibilitas bagi penyandang disabilitas juga sering kali belum terpenuhi.

Kondisi ini menjadi perhatian penting karena jalur pedestrian yang tidak nyaman dapat menurunkan minat masyarakat untuk berjalan kaki, yang pada akhirnya dapat berdampak pada meningkatnya penggunaan kendaraan bermotor dan memperburuk kemacetan serta polusi udara di kota. Oleh karena itu, diperlukan analisis yang komprehensif untuk menilai tingkat kenyamanan jalur pedestrian di Jalan Pahlawan dan Jalan Sriwijaya.

Penelitian ini bertujuan untuk mengevaluasi kondisi eksisting jalur pedestrian di kedua jalan tersebut dan mengidentifikasi faktor-faktor yang mempengaruhi kenyamanan pejalan kaki.

Hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan rekomendasi yang aplikatif bagi pemerintah kota dalam meningkatkan kualitas jalur pedestrian sehingga lebih ramah pejalan kaki dan mendukung konsep kota berkelanjutan.

RUMUSAN MASALAH

1. Bagaimana persepsi masyarakat terhadap faktor-faktor yang memengaruhi tingkat kenyamanan jalur pedestrian di Jalan Pahlawan dan Jalan Sriwijaya, Kota Semarang?
2. Bagaimana kondisi fisik jalur pedestrian di Jalan Pahlawan dan Jalan Sriwijaya, Kota Semarang?
3. Bagaimana kondisi sarana dan prasarana jalur pedestrian di Jalan Pahlawan dan Jalan Sriwijaya, Kota Semarang?

BATASAN MASALAH

1. Aspek kenyamanan jalur pedestrian dianalisis berdasarkan teori yang relevan atau penelitian terdahulu yang membahas topik serupa terkait kenyamanan jalur pedestrian.
2. Penelitian dilakukan pada jalur pedestrian sepanjang 350 meter. Kenyamanan dinilai berdasarkan persepsi dan preferensi pejalan kaki yang pernah melintasi jalur pedestrian di Jalan Pahlawan dan Jalan Sriwijaya, Kota Semarang.
3. Metode pengambilan sampel yang digunakan dalam penelitian ini adalah *purposive sampling*.

ANALISA BERDASARKAN STANDAR JALUR PEDESTRIAN

Dalam perancangan atau pembuatan jalur pedestrian harus sesuai dengan standar

KATEGORI

jalur pedestrian yang sudah ditetapkan oleh pemerintah agar jalur pedestrian dapat digunakan dengan nyaman oleh pejalan kaki ataupun pengguna jalur pedestrian.

Tabel 1 Analisa Eksisting Fasilitas Pedestrian Jalan Pahlawan

No.	Variabel	Kondisi Eksisting	Standar Jalur Pedestrian	Kategori
1.	Lebar Pedestrian	6 m	5-6m	Sangat Nyaman
2.	Ketinggian Pedestrian	20 cm	15-24cm	Sangat Nyaman
3.	Kelandaian	8%	8%-12%	Sangat Nyaman
4.	Bangku	10 m	10 m	Sangat Nyaman
5.	Jarak Tempat Sampah	20 m	20 m	Sangat Nyaman
6.	Lebar Drainase	1 m	50 cm	Sangat Nyaman
7.	Jarak Vegetasi	7.5 m	15-20 m	Sangat Nyaman
8.	Perkerasan	Beton	Paving (Beton)	Sangat Nyaman
9.	Jarak Penerangan PJU	25 m	25-50 m	Sangat Nyaman
10.	Fasilitas Disabilitas	Ubin Pengarah	Tersedian Ubin peringatan dan Ubin Pengarah	Nyaman
11.	Zebra Cross	Tidak Tersedia	2 m	Sangat Tidak Nyaman
12.	Halte	Tidak Tersedia	300 m	Sangat Tidak Nyaman

TOERI TINGKAT PELAYANAN MENURUT HCM

Lebar jalur pedestrian harus dapat melayani volume pejalan kaki yang ada. Jalur pedestrian yang sudah ada perlu di tinjau kapasitas (lebar), keadaan dan

penggunaannya apabila terdapat pejalan kaki yang mengggunkan jalur lalu lintas kendaraan. Jalur pedestrian untuk di rencanakan dengan tingkat pelayanan serendah rendahnya C. Pada keadaan tertentu yang tidak memungkinkan dapat di rencanakan dengan tingkat pelayanan E.

Tabel 2 Tingkat Pelayanan untuk Pejalan Kaki Menurut HCM 2000

Tingkat Pelayanan	Ruang (m ² /p.k)	Arus Rata-rata (p.k.mnt/m)	Kec. Rata-rata (m/dt)	Vol/Kap (v/c)	Keterangan
A	>5.57	<16	>1.29	≤0.21	Pejalan kaki bebas memilih kecepatan , tidak ada konflik
B	3.72-5.57	16-23	1.27-1.29	0.21-0.31	Pejalan kaki bebas memilih kecepatan, sedikit konflik
C	2.23-3.72	23-33	1.22-1.27	0.31-0.44	Kecepatan normal, gerakan mendahului dapat menyebabkan sedikit konflik

Tingkat Pelayanan	Ruang (m ² /p.k)	Arus Rata-rata (p.k.mnt/m)	Kec. Rata-rata (m/dt)	Vol/Kap (v/c)	Keterangan
D	1.39-2.23	33-49	1.14-1.22	0.44-0.65	Kecepatan terbatas, gerakan mendahului dibatasi, ruang antar pejalankaki terbatas
E	0.74-1.39	49-75	0.76-1.14	0.65-0.10	Kecepatan terganggu, Gerakan mendahului mungkin dengan menyeret, tidak cukup ruang untuk menyalip
F	≤0.74	Variabel	≤0.76	Variabel	Kecepatan pejalan kaki di batasi dan Gerakan untuk mendahului tidak bisa, konflik sering terjadi.

PERHITUNGAN MENURUT HCM 2000

Dalam penelitian ini, pejalan kaki didefinisikan sebagai orang-orang yang melakukan aktivitas berjalan kaki di sepanjang kawasan Jalan Pahlawan, Kota Semarang. Menurut Dirjen Perhubungan Darat (1993), pejalan kaki merupakan salah satu bentuk transportasi penting di wilayah perkotaan. Aktivitas berjalan kaki adalah bagian *esensial* dari sistem transportasi dan harus mendapatkan perhatian yang layak. Pejalan kaki termasuk kelompok yang rentan karena terdiri dari anak-anak, lansia, dan masyarakat dengan penghasilan menengah ke bawah.

Data volume pejalan kaki, dalam satuan orang/meter/menit, diperoleh dari survei jumlah pejalan kaki yang melewati titik

pengamatan dalam interval waktu 15 menit. Survei dilakukan selama 7 hari di jalur *pedestrian* Jalan Pahlawan, Kota Semarang, dengan tiga *segmen* pengamatan: *segmen* pertama di depan Dinas Perindustrian dan Perdagangan Provinsi Jawa Tengah, *segmen* kedua di depan Gedung Pramuka Kwarda Jateng, dan *segmen* ketiga di depan Kejaksaan Tinggi Jawa Tengah. Survei dilakukan untuk kedua arah, yaitu utara-selatan dan selatan-utara, dari setiap titik pengamatan. Volume pejalan kaki dari kedua arah kemudian dijumlahkan untuk mendapatkan satu nilai volume per 15 menit. Dari data tersebut, diambil nilai volume maksimum harian di setiap lokasi serta nilai minimum pada pagi dan siang hari.

Berdasarkan hasil pengamatan selama 7 hari di sejumlah titik, diperoleh arus pejalan kaki pada jam puncak sebagai berikut:

Perhitungan Segmen pada aktifitas Pejalan Kaki

Tabel 3 Volume Pejalan Kaki

Jalur Pedestrian	Waktu Pengamatan	Jumlah Pejalan Kaki Maksimum
Segmen 1	Sabtu 19:15-19:30	135
Segmen 2	Minggu 19:00-19:15	127
Segmen 2	Minggu 19:45-20:00	143

a. Lebar Efektif Jalur Pedestrian dan Arus Pejalan Kaki

Tabel 4 Lebar Efektif Jalur Pedestrian

NO	HARI	WAKTU	LEBAR	LEBAR
			Terpakai (Wo)	EFEKTIF We (m)
1	Sabtu	07:45-08:00	0,1	0,9
2		08:00-08:15	0,1	0,9
3		08:30-08:45	0,1	0,9
4		08:45-09:00	0,1	0,9
5		19:00-19:15	0,6	0,4
6		19:15-19:30	0,6	0,4
7		19:30-19:45	0,6	0,4
8		19:45-20:00	0,6	0,4

Pada data tersebut maka dapat di lihat bahwa ada waktu tertentu sebagian trotor terpakai oleh pedagang kaki lima.

b. Perhitungan Kecepatan Pejalan Kaki

Data kecepatan pejalan kaki diperoleh berdasarkan survey yang dilakukan sama seperti pada saat menghitung volume pejalan kaki. Dalam

menghitung kecepatan pejalan kaki diambil 10 orang sebagai sampel di setiap interval waktu 15 menit dengan jarak dari titik start ke finish 6 meter.

Tabel 5 Kecepatan Pejalan Kaki

Jalur Pedestrian	Waktu Pengamatan	Kecepatan	
		Vt (m/mnt)	Vs (m/mnt)
Segmen 1	Sabtu 19:15-19:30	74,3	74,3
Segmen 2	Minggu 19:00-19:15	75,4	75,4
Segmen 2	Minggu 19:45-20:00	71,7	71,7

c. Perhitungan Arus Pejalan Kaki

Arus pejalan kaki dihitung berdasarkan seluruh pejalan kaki yang melewati ruas jalur pedestrian yang diamati. Hasil tersebut disusun setiap 15 menit dan dihitung jumlah keseluruhan pejalan kaki dan disesuaikan kedalam satuan arus (flow) yaitu (orang/m/menit).

Tabel 6 Arus Maksimum

Jalur Pedestrian	Waktu Pengamatan	Arus Pejalan Kaki (Q) Maksimum (orang/mnt/m)
Segmen 1	Sabtu 19:15-19:30	11.14
Segmen 2	Minggu 19:00-19:15	9.80
Segmen 2	Minggu 19:45-20:00	12.90

d. Kepadatan Pejalan Kaki

Perhitungan Kepadatan Pejalan Kaki Data kepadatan dapat dihitung dengan menggunakan rumus membagi volume lalu lintas dengan variabel kecepatan rata-rata.

Tabel 7 Kepadatan Pedestrian

Jalur Pedestrian	Waktu Pengamatan	Arus Pejalan Kaki (Q) (org/mnt/m)	Kecepatan (m/mnt) Vs	Kepadatan D (org/m ²)
Segmen 1	Sabtu 19:15-19:30	11.14	74.3	0.15
Segmen 2	Minggu 19:00-19:15	9.80	75.4	0.13
dSegmen 2	Minggu 19:45-20:00	12.90	71.7	0.18

e. Ruang Pejalan Kaki

Kinerja ruang pejalan kaki dapat diukur dengan cara yang serupa seperti mengukur kinerja kendaraan. Ruang pejalan kaki memiliki parameter lalu lintas yang mencerminkan tingkat kinerja fasilitas yang tersedia, seperti kecepatan pejalan kaki, luas ruang yang tersedia,

arus pejalan kaki, dan kepadatan pejalan kaki. Parameter-parameter ini merupakan indikator lalu lintas pejalan kaki yang memengaruhi tingkat pelayanan (*level of service*). Agar ruang pejalan kaki dapat memberikan manfaat maksimal bagi penggunaannya, faktor-faktor tersebut harus dipenuhi dengan baik.

Tabel 8 Ruang Pejalan Kaki

Jalur Pedestrian	Waktu Pengamatan	Kepadatan D (org/m ²)	Ruang S (m ² /org)
Segmen 1	Sabtu 19:15-19:30	0.15	6.66
Segmen 2	Minggu 19:00-19:15	0.13	7.69
Segmen 2	Minggu 19:45-20:00	0.18	5.55

Dari hasil perhitungan diatas maka kinerja pedesterian, pada segmen 1 pada hari sabtu jam 19:19-19:30 masuk pada level of service (LOS) A atau tingkat pelayanan A dimana pejalan kaki bebas memilih kecepatan tanpa adanya konflik. Sedangkan segmen 2 pada hari minggu jam

19:00-19:15 masuk pada level of service (LOS) A atau tingkat pelayanan A dimana pejalan kaki bebas memilih kecepatan tanpa adanya konflik dan pada segmen 2 pada hari minggu jam 19:45-20:00 masuk pada level of service (LOS) B atau tingkat pelayanan B dimana pejalan kaki bebas memilih kecepatan sedikit konflik.

Tabel 9 Tingkat Pelayanan

Jalur Pedestrian	Waktu Pengamatan	Ruang S (m ² /org)	Arus Pejalan Kaki (Q) (org/mnt/m)	Kecepatan		Kepadatan D (m ² /org)	Kinerja Pedestrian
				Vt (m/mnt)	Vs (m/mnt)		
Segmen 1	Sabtu 19:15-19:30	6.66	11.14	74,3	74,3	0.15	A
Segmen 2	Minggu 19:00-19:15	7.69	9.80	75,4	75,4	0.13	A
Segmen 2	Minggu 19:45-20:00	5.55	12.90	71.7	71.7	0.18	B

f. Kebutuhan Jalur Pedestrian

Jalur Pedestrian adalah jalur yang terletak berdampingan dengan jalur lalu lintas kendaraan, yang khusus dipergunakan oleh pejalan kaki (pedestrian).

Lebar jalur pedestrian dapat di hitung dengan rumus:

$$W = \frac{V}{35} + N$$

Dimana:

W : Lebar Jalur Pedestrian (m)

V : Volume pejalan kaki rencana / 2 arah (orang/menit/m)

N : Lebar tambahan sesuai dengan keadaan setempat (m)

Tabel 10 Penempatan Lebar Jalur Pedestrian Tambahan

N (meter)	Keadaan
1.5	Jalan di daerah pasar
1.0	Jalan di daerah perbelanjaan bukan pasar
0.5	Jalan di daerah lain

Sumber: Ditjrn Bina Marga, 1990

Tabel 11 Kebutuhan Jalur Pedestrian

Jalur Pedestrian	Waktu Pengamatan	Jumlah Pejalan Kaki Maximum	Kebutuhan Lebar Jalur Pedestrian (m)
Segmen 1	Sabtu	135	4.35
	19:15-19:30		
Segmen 2	Minggu	127	4.12
	19:00-19:15		
Segmen 2	Minggu	143	4.58
	19:45-20:00		

Dari hasil perhitungan di atas di dapat lebar rata-rata jalur pedestrian jalan pahlawan yaitu 4.35 meter

PERHITUNGAN SKALA DAN SKORING

Perhitungan skala digunakan untuk mengukur pendapat masyarakat terkait tingkat kenyamanan jalur *pedestrian* di Jalan Pahlawan, Kota Semarang. Melalui metode ini, responden diminta mengisi kuesioner yang berisi serangkaian pertanyaan mengenai tingkat kenyamanan jalur *pedestrian*.

$$Interval = \frac{Nilai\ Tertinggi + Nilai\ Terendah}{Kelas}$$

Tabel 12 Kelas Skoring 5 Kelas

Keterangan	Skoring
Sangat Nyaman	100
Nyaman	80
Cukup Nyaman	60
Tidak Nyaman	40
Sangat Tidak Nyaman	20

Diketahui jumlah responden dari Jalan Pahlawan Kota Semarang yaitu 20 responden.

$$Interval = \frac{87+67}{5}$$

Dari perhitungan di atas didapat bahwa interval perhitungan kategori tingkat kenyamanan pada Jalan Pahlawan Kota Semarang yaitu 4

ANALISA HASIL KUISIONER PENELITIAN JALUR PEDESTRIAN

JALAN PAHLAWAN

Penelitian ini dilaksanakan di jalur *pedestrian* sepanjang 350 meter di Jalan Pahlawan, Kota Semarang, pada tanggal 3 Oktober 2024. Data penelitian diperoleh melalui kuesioner, yang kemudian diolah dan dihitung untuk menilai tingkat kenyamanan jalur *pedestrian*. Dalam kuesioner, peneliti menetapkan skor kenyamanan bagi pengguna jalur *pedestrian*, yaitu: (Sangat Tidak Puas) skor 20, (Tidak Puas) skor 40, (Cukup Puas) skor 60, (Puas) skor 80, dan (Sangat Puas) skor 100. Skor yang diperoleh dari survei kemudian disajikan dalam bentuk persentase persepsi *responden* terhadap kondisi jalur *pedestrian*. Perhitungan persentase *persepsi* ini menggunakan statistik sederhana dengan bantuan Microsoft Excel dan metode skala Likert.

Tabel 13 Persepsi Responden Berdasarkan Kondisi Jalur Pedestrian

NO	RESPONDEN	ITEM JAWABAN										SKOR	NILAI
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10		
1	R1	80	100	80	100	100	100	80	100	100	100	940	94
2	R2	40	20	80	80	60	80	20	60	60	100	600	60
3	R3	80	60	100	80	100	80	80	80	100	80	840	84
4	R4	100	80	40	100	100	100	80	100	100	100	900	90
5	R5	80	80	60	60	100	80	60	60	80	40	700	70
6	R6	100	100	100	80	80	80	100	80	100	80	900	90
7	R7	100	60	80	100	100	80	80	80	100	80	860	86
8	R8	100	100	80	60	100	100	100	100	80	80	900	90
9	R9	100	80	60	100	80	60	80	80	80	100	820	82
10	R10	80	60	60	80	100	80	80	80	100	80	800	80
11	R11	80	60	80	80	80	100	100	100	80	80	840	84
12	R12	100	40	100	80	80	80	100	80	80	80	820	82
13	R13	100	80	80	100	100	100	100	100	80	80	920	92
14	R14	80	40	100	20	60	60	80	80	80	40	640	64
15	R15	100	100	80	100	100	100	100	100	80	100	960	96
16	R16	100	80	80	100	60	80	100	100	100	80	880	88
17	R17	80	60	100	80	80	40	80	80	80	100	780	78
18	R18	80	100	80	80	80	80	80	80	80	80	820	82
19	R19	80	20	60	100	80	80	60	80	40	60	660	66
20	R20	80	20	60	80	80	60	40	60	60	60	600	60
Jumlah Skor		1740	1340	1560	1660	1720	1620	1600	1680	1660	1600		
Persentase		87	67	78	83	86	81	80	84	83	80		
Persentase Rata-rata		81											

PERHITUNGAN TINGKAT KENYAMANAN JALUR PEDESTRIAN JALAN PAHLAWAN

Berdasarkan penggalan persepsi responden mengenai kenyamanan, hasil dari masing-masing persepsi tersebut kemudian diungkapkan. Skor faktor kenyamanan bervariasi karena setiap responden memiliki pandangan yang berbeda tentang kenyamanan, mengingat

definisi kenyamanan di jalur *pedestrian* berbeda bagi setiap pengguna. Melalui pertanyaan dalam kuesioner, dapat diketahui bahwa beberapa faktor kenyamanan di jalur *pedestrian* menjadi perhatian utama responden di Jalan Pahlawan, Kota Semarang. Persentase hasil persepsi kenyamanan responden terhadap jalur *pedestrian* tersebut disajikan dalam Tabel 4.14. Perhitungan persentase faktor kenyamanan ini menggunakan metode skala Likert.

Tabel 14 Perhitungan Kuesioner Tentang Faktor Kenyamanan Jalur Pedestrian Menurut Responden Menggunakan Rumus Skala Likert

No	Pertanyaan	Nilai Presentase				
		20	40	60	80	100
1	Apakah kecukupan lebar jalur pejalan kaki di model ini telah memenuhi standar pejalan kaki ?	0%	10%	0%	40%	50%
2	Apakah tersedia jalur khusus bagi penyandang disabilitas ?	15%	10%	25%	25%	35%
3	Apakah dengan tersedia ruang terbuka minimum 30% luas lahan sudah baik ?	0%	5%	25%	45%	25%
4	Dengan adanya penerangan ditambah tempat duduk serta tempat sampah apakah sangat berguna untuk pejalan kaki ?	5%	0%	10%	45%	40%
5	Dengan tersedianya fasilitas keselamatan jalan rambu, marka, penerangan jalan dan pagar apakah sangat berguna untuk pejalan kaki ?	0%	0%	15%	40%	45%
6	Apakah dengan ketinggian serta kemiringan jalur pejalan kaki sudah baik?	0%	5%	15%	50%	30%
7	Apakah sudah baik dengan keberadaan barrier di jalur pejalan kaki ?	5%	5%	10%	45%	40%
8	Apakah sudah baik dengan adanya pembedaan jalur kendaraan dan <i>pedestrian ways</i> ?	0%	0%	20%	45%	35%
9	Apakah akses untuk kemudahan menjangkau jalur pejalan kaki sudah baik ?	0%	5%	10%	50%	35%
10	Apakah dengan keberadaan penghalang di sepanjang jalur sudah baik ?	0%	10%	10%	50%	30%

PEMBAHASAN

Berdasarkan hasil penelitian melalui kuesioner, persepsi pengguna jalur

pedestrian di Jalan Pahlawan, Kota Semarang, menunjukkan bahwa tingkat kenyamanan jalur *pedestrian* memiliki variasi. Dari beberapa

faktor kenyamanan yang diteliti, terdapat 1 faktor yang masuk dalam kategori **sangat puas**, yaitu faktor ketinggian dan kemiringan jalur *pedestrian*. Namun, masih ada 3 faktor kenyamanan yang berada dalam kategori **tidak puas**. Oleh karena itu, perlu dilakukan peningkatan kondisi jalur *pedestrian* agar minimal

mencapai tingkat **puas** atau bahkan **sangat puas**. Dengan demikian, masyarakat diharapkan lebih memilih menggunakan jalur *pedestrian* sebagai transportasi sekunder yang ramah lingkungan, sehingga dapat mengurangi penggunaan kendaraan bermotor yang berkontribusi pada peningkatan polusi.

Tabel 15 Kepuasan Responden Terhadap Kondisi Jalur Pedestrian

No	Kondisi di jalur <i>pedestrian</i>	Skor	%	Kategori
1	Apakah kecukupan lebar jalur pejalan kaki di model ini telah memenuhi standar pejalan kaki ?	1740	87%	Sangat Puas
2	Apakah tersedia jalur khusus bagi penyandang disabilitas ?	1340	67%	Puas
3	Apakah dengan tersedia ruang terbuka minimum 30% luas lahan sudah baik ?	1560	78%	Puas
4	Dengan adanya penerangan ditambah tempat duduk serta tempat sampah apakah sangat berguna untuk pejalan kaki ?	1660	83%	Sangat Puas
5	Dengan tersedianya fasilitas keselamatan jalan rambu, marka, penerangan jalan dan pagar apakah sangat berguna untuk pejalan kaki ?	1720	86%	Sangat Puas
6	Apakah dengan ketinggian serta kemiringan jalur pejalan kaki sudah baik?	1620	81%	Sangat Puas
7	Apakah sudah baik dengan keberadaan barrier di jalur pejalan kaki ?	1600	80%	Sangat Puas
8	Apakah sudah baik dengan adanya pembedaan jalur kendaraan dan <i>pedestrian ways</i> ?	1680	84%	Sangat Puas
9	Apakah akses untuk kemudahan menjangkau jalur pejalan kaki sudah baik ?	1660	83%	Sangat Puas
10	Apakah dengan keberadaan penghalang di sepanjang jalur sudah baik ?	1600	80%	Sangat Puas

KESIMPULAN

Kualitas secara keseluruhan kecukupan lebar jalur pejalan kaki masuk dalam kategori sangat puas sesuai dengan nilai 87%. Dimana untuk penilaian terhadap

jalur khusus bagi penyandang *disabilitas* memiliki nilai sebesar 67% (**puas**). Untuk penilaian ruang terbuka minimum 30% memiliki nilai sebesar 78% (**puas**). Untuk penerangan ditambah tempat duduk serta tempat sampah memiliki nilai sebesar 83% (**sangat puas**).

Untuk penilaian fasilitas keselamatan jalan rambu, marka, penerangan jalan dan pagar mendapatkan nilai sebesar 86% (**sangat puas**). Untuk penilaian ketinggian serta kemiringan jalur pejalan kaki memiliki nilai sebesar 81% (**sangat puas**). Untuk penilaian keberadaan barrier di jalur pejalan kaki mendapatkan nilai sebesar 80% (**sangat puas**). Untuk penilaian perbedaan jalur kendaraan dan pedestrian ways mendapatkan nilai sebesar 84% (**sangat puas**). Untuk penilaian akses untuk kemudahan menjangkau jalur pejalan kaki mendapatkan nilai sebesar 83% (**sangat puas**). Untuk penilaian keberadaan penghalang di sepanjang jalur mendapatkan nilai sebesar 80% (**sangat puas**).

SARAN

Agar tercipta jalur *pedestrian* yang nyaman, dengan ini merekomendasikan pemeliharaan yang sudah ada serta penambahan fasilitas seperti bangku taman, tempat sampah, drainase, jalur disabilitas dan *zebra cross* yang sebelumnya belum terpenuhi di jalur *pedestrian* sehingga dapat memiliki bentuk kualitas yang tinggi dan menambah nilai estetika kota.

DAFTAR PUSTAKA

Direktorat Jenderal Bina Marga no.77

(1990). *Panduan Teknis Perencanaan dan Pembangunan Trotoar Jalan*. Jakarta: Departemen Pekerjaan Umum. https://ibmpkp.pu.go.id/assets/public/3_Buku_Saku_Petunjuk_Konstruksi_Jalan_2023.pdf

Fadhilah (2018) melakukan penelitian yang berjudul “*Analisis Kenyamanan Pengguna Jalur Pejalan Kaki (Pedestrian) di Pusat Kota Padangsidempuan*”. <https://repositori.usu.ac.id/handle/123456789/8919>

Fildzati Nazala Damia dan Fildzati Nazala Damia, *Kualitas Dan Kenyamanan Jalur Pedestrian Di Penggal Jalan Slamet Riyadi Surakarta*. *Sinektika: Jurnal Arsitektur (ums.ac.id)*

Highway Capacity Manual. (2000). *Transportation Research Board, National Research Council*. Washington, DC.

Kementerian Pekerjaan Umum Republik Indonesia. (2014). *Pedoman perencanaan, penyediaan, dan pemanfaatan prasarana dan sarana jaringan pejalan kaki di kawasan perkotaan* (Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No. 03/PRT/M/2014). Kementerian Pekerjaan Umum. <https://jdih.pu.go.id/detail-dokumen/PermenPUPR-nomor-03-tahun-2014-Pedoman-Perencanaan-Penyediaan-Dan-Pemanfaatan-Prasarana-Dan-Sarana-Jaringan-Pejalan-Kaki-Di-Kawasan-Perkotaan>

Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan

- Rakyat. (2018). *Peraturan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Republik Indonesia Nomor 03/PRT/M/2018 tentang Perubahan atas Peraturan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Nomor 38/PRT/M/2015 tentang Bantuan Prasarana, Sarana, dan Utilitas Umum untuk Perumahan Umum*. Jakarta: Kementerian PUPR. <https://jdih.pu.go.id/detail-dokumen/PermenPUPR-nomor-03-tahun-2018-Perubahan-Atas-Peraturan-Menteri-Pekerjaan-Umum-dan-Perumahan-Rakyat-Nomor-38PRTM2015-tentang-Bantuan-Prasarana-Sarana-dan-Utilitas-Umum-untuk-Perumahan-Umum>
- Khoirudin Fakhri dan Rachmat Mudiyo, Analisa Dampak Lalu Lintas Terhadap Pembangunan Gedung SD IT Al-Mawaddah Semarang. <https://jurnal.untidar.ac.id/index.php/civilengineering/article/view/2937>
- Lia Mardalena dan Haris Murwad, Analisis Tingkat Kenyamanan Berjalan Mahasiswa Pada Jalur Pedestrian Di Kota Bandar Lampung <https://jurnal.umj.ac.id/index.php/nalars/article/view/9332>
- Profil Beji, Kecamatan Taman, Kota Semarang https://id.wikipedia.org/wiki/Beji,_Taman,_Pemalang
- Profil Kota Semarang <https://pemalangkab.go.id/>
- Reza Prasetya, Kenyamanan Sirkulasi Jalur Pedestrian Di Jalan Ahmad Yani Sukabumi Berdasar Persepsi Pengunjung. <https://jurnal.unmer.ac.id/index.php/jam/article/view/3934>
- Shinta Dwi Oktaviani (2021) melakukan penelitian yang berjudul “Arahan Penataan Fasilitas Jalur Pedestrian Jalan Ahmad Yani Kota Pekanbaru”. <https://repository.uir.ac.id/9384/1/153410458>
- Syahril (2019) melakukan penelitian yang berjudul “Kajian Kondisi Fasilitas Pedestrian di Koridor Jalan Ciledug Kota Garut”. <http://repository.unpas.ac.id/41124/>