

**PERSEPSI MASYARAKAT TERHADAP KETERSEDIAAN DAN  
KUALITAS SARANA DAN PRASARANA PEDESTRIAN DI TEPI  
KRUENG DAROY BANDA ACEH**

**TUGAS AKHIR**

**Diajukan Oleh:**

**Yesie Novita Maimun**

**NIM. 170701180**

**Mahasiswa Program Studi Arsitektur  
Fakultas Sains Dan Teknologi UIN Ar-Raniry**



**FAKULTAS SAINS DAN TEKNOLOGI  
UIN AR-RANIRY  
BANDA ACEH  
2021/2022**

LEMBARAN PERSETUJUAN SKRIPSI/ TUGAS AKHIR  
PERSEPSI MASYARAKAT TERHADAP KETERSEDIAAN DAN KUALITAS  
SARANA DAN PRASARANA PEDESTRIAN DI TEPI KRUENG DAROY  
(BANDA ACEH)

**TUGAS AKHIR**

Diajukan Kepada Fakultas Sains dan Teknologi  
Universitas Islam Negeri Ar-Raniry Banda Aceh  
Sebagai Beban Studi Memperoleh Gelar Sarjana dalam Ilmu Arsitektur

Oleh

**YESIE NOVITA MAIMUN**

**NIM. 170701180**

Mahasiswa Fakultas Sains dan Teknologi  
Program Studi Arsitektur

Disetujui Oleh:

Pembimbing I,

Fitriyani Insanuri Qismullah, S.T., M.Sc  
NIDN. 2021058301

Pembimbing II

Zia Faizurrahmany El Faridy, S.T., M.Sc.  
NIDN. 2010108801

Mengetahui:

**Ketua Program Studi Arsitektur**

Maysarah Binti Bakri, S.T., M.Arch  
NIDN. 2013078501

LEMBARAN PENGESAHAN SKRIPSI/ TUGAS AKHIR  
**PERSEPSI MASYARAKAT TERHADAP KETERSEDIAAN DAN  
KUALITAS SARANA DAN PRASARANA PEDESTRIAN DI TEPI  
KRUENG DAROY (BANDA ACEH)**

**TUGAS AKHIR**

Telah diuji oleh Panitia Ujian Munaqasyah Tugas Akhir  
Fakultas Sains dan Teknologi UIN Ar-Raniry dan dinyatakan Lulus  
Serta diterima sebagai Salah Satu Beban Studi Program Sarjana (S-1)  
Dalam Ilmu Arsitektur

Pada Hari / Tanggal: Senin, 12 Desember 2022  
18 Jumaidil Awal 1444 H

Panitia Ujian Munaqasyah Tugas Akhir

Ketua,

Fitriyani Insanuri Qismullah, S.T., M.Sc  
NIDN. 2021058301

Sekretaris,

Zia Faizurrahmany El Faridy, S.T., M.Sc.  
NIDN. 2010108801

Penguji I,

Muhammad Heru Arie Editva, S. T., M. Ars  
NIDN. 0028038902

Penguji II

Zainuddin, S.T., M. Sc.  
NIDN. 0005067309

Mengetahui:

Dekan Fakultas Sains dan Teknologi  
UIN Ar-Raniry Banda Aceh,



Dr. Ir. Muhammad Dirhamsyah, M.T., IPU  
NIP. 196210021988111001

## LEMBAR PERNYATAAN KEASLIAN KARYA ILMIAH/SKRIPSI

Yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Yesie Novita Maimun  
NIM : 170701180  
Program Studi : Arsitektur  
Fakultas : Sains dan Teknologi  
Judul Skripsi : Persepsi Masyarakat Terhadap Ketersediaan dan Kualitas Sarana dan Prasarana Pedestrian Di Tepi Krueng Daroy Banda Aceh

Dengan ini menyatakan bahwa dalam penulisan skripsi ini, saya:

1. Tidak menggunakan ide orang lain tanpa mampu mengembangkan dan mempertanggungjawabkan;
2. Tidak melakukan plagiasi terhadap naskah karya orang lain;
3. Tidak menggunakan karya orang lain tanpa menyebutkan sumber asli atau tanpa izin pemilik karya;
4. Tidak memanipulasi dan memalsukan data;
5. Mengerjakan sendiri karya ini dan mampu bertanggungjawab atas karya ini.

Bila dikemudian hari ada tuntutan dari pihak lain atas karya saya, dan telah melalui pembuktian yang dapat dipertanggungjawabkan dan ternyata memang ditemukan bukti bahwa saya telah melanggar pernyataan ini, maka saya siap dikenai sanksi berdasarkan aturan yang berlaku di Fakultas Sains dan Teknologi UIN Ar-Raniry Banda Aceh.

Demikian pernyataan ini saya buat dengan sesungguhnya dan tanpa paksaan dari pihak manapun.

Banda Aceh, 22 Juli 2022  
Yang Menyatakan,



Yesie Novita Maimun



## ABSTRAK

Nama : Yesie Novita Maimun  
NIM : 170701180  
Program Studi : Arsitektur  
Judul : Persepsi Masyarakat Terhadap Ketersediaan dan Kualitas Sarana dan Prasarana Pedestrian di Tepi Krueng Daroy (Banda Aceh)  
Tanggal Sidang : 12 Desember 2022  
Jumlah Halaman : 89 Halaman  
Pembimbing 1 : Fitriyani Insanuri Qismullah, S.T., M.U.P.  
Pembimbing 2 : Zia Faizurrahmany El Faridy, S.T., M.Sc.

Di Indonesia, jalur pedestrian memiliki peran yang strategis dalam mendukung aktivitas masyarakat. Perkembangan kawasan jalur pedestrian sudah banyak dilakukan mulai dari jalur pedestrian pusat kota serta kawasan tepi sungai yang dikelola menjadi jalur pedestrian. Di Banda Aceh sendiri, terdapat beberapa jalur pedestrian salah satunya yaitu kawasan jalur pedestrian Krueng Daroy.

Pedestrian Krueng Daroy ini dibangun pada tahun 2018 oleh kementerian PUPR yang bekerja sama dengan Pemko Banda Aceh, sehingga menjadikan kawasan Krueng Daroy salah satu spot wisata dengan jalur pedestrian yang menarik minat masyarakat. Akan tetapi seiring berjalannya waktu, terdapat beberapa titik sarana dan prasarana pada kawasan pedestrian Krueng Daroy yang mengalami kerusakan sehingga dapat membahayakan pengunjung dan mengganggu kenyamanan pengunjung jalur pedestrian. Oleh karena itu diperlukan suatu penelitian yang bertujuan untuk mengetahui persepsi pengunjung terhadap kualitas dan ketersediaan sarana dan prasarana pada jalur pedestrian Krueng Daroy.

Penelitian ini difokuskan pada jalur pedestrian Krueng Daroy dari Jl. Nyak Adam Kamil 1 sampai Jl. Sultan Alaidin Johan syah, metode yang digunakan untuk penelitian ini merupakan metode kualitatif dengan analisis data deskriptif. Penelitian dilakukan dengan cara survey di lapangan dan data yang diperoleh dari hasil observasi, wawancara, dan dokumentasi. Dilihat dari hasil observasi dan jawaban responden terhadap wawancara, menyatakan bahwa ketersediaan dan kualitas sarana dan prasarana pada pedestrian Krueng Daroy masih kurang sesuai dengan standar penyediaan fasilitas sarana dan prasarana pedestrian, dikarenakan fasilitas sarana dan prasarana yang rusak dan ketersediaannya yang belum mencukupi kebutuhan pengguna jalur pedestrian.

Kata Kunci: Pedestrian, Sarana dan Prasarana, ketersediaan, kualitas, dan Krueng Daroy.

## KATA PENGANTAR



Assalamu'alaikum Wr. Wb.

Alhamdulillah, Puji syukur penulis panjatkan kepada Allah SWT Tuhan Yang Maha Kuasa yang telah melimpahkan rahmat dan karunia-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini dengan judul “Persepsi Masyarakat Terhadap Ketersediaan dan Kualitas Sarana dan Prasarana Pedestrian di Tepi Krueng Daroy” ini dapat diselesaikan dengan baik.

Penulis menyadari sepenuhnya bahwa dalam penulisan skripsi ini dari awal sampai akhir tidak akan berhasil tanpa dukungan, bimbingan dan bantuan dari berbagai pihak. Oleh karena itu, pada kesempatan ini penulis menyampaikan terima kasih kepada:

1. Ayahanda Harry Maimun, Ibunda Budian, yang telah memberikan doa, dan motivasi dan dorongan secara moril maupun materil selama penyusunan laporan ini.
2. Ibu Fitriyani Insanuri Qismullah, S.T., M.U.P. selaku Dosen Pembimbing 1 yang telah meluangkan waktu, tenaga, dan ilmu untuk membimbing penulis dalam menyelesaikan laporan ini sampai dengan selesai.
3. Bapak Zia Faizurrahmany El Faridy, S.T., M.Sc. selaku Dosen Pembimbing 2 yang telah meluangkan waktu, tenaga, dan ilmu untuk membimbing penulis dalam menyelesaikan laporan ini sampai dengan selesai.
4. Ibu Mira Alfiitri, S.T, M. Ars, selaku dosen koordinator yang telah mengkoordinasi segala aktivitas terkait mata kuliah TA ini.
5. Ibu Maysarah Binti Bakri, S.T, M. Arch selaku ketua Program Studi Arsitektur, Fakultas Sains dan Teknologi Universitas Islam Negeri Ar-Raniry.
6. Bapak/Ibu Dosen beserta para stafnya pada program Studi Arsitektur Fakultas Sains dan Teknologi Universitas Islam Negeri Ar-Raniry Banda Aceh.
7. Kepada Teman-Teman seperjuangan di Prodi Arsitektur khususnya yang angkatan 2017 yang telah berbagi ilmu dan saling memberikan semangat dalam menyelesaikan laporan Tugas Akhir Penelitian.
8. Semua pihak yang telah membantu secara moril dan materil yang tidak dapat disebutkan satu persatu.

Penulis menyadari bahwa dalam penulisan laporan ini masih jauh dari kesempurnaan, namun dengan adanya petunjuk, arahan, dan bimbingan dari Dosen Pembimbing, serta dukungan dari teman-teman maka penulis dapat menyelesaikan tugas ini dengan baik. Semoga tulisan ini dapat bermanfaat bagi ilmu pengetahuan dan pembaca.

Banda Aceh, 1 November 2021  
Penulis,

Yesie Novita Maimun

## DAFTAR ISI

LEMBARAN PERSETUJUAN SKRIPSI/ TUGAS AKHIR.....	ii
LEMBARAN PENGESAHAN SKRIPSI/ TUGAS AKHIR.....	iii
ABSTRAK.....	iv
KATA PENGANTAR .....	v
DAFTAR ISI.....	vii
DAFTAR GAMBAR .....	x
DAFTAR TABEL.....	xii
BAB I.....	1
PENDAHULUAN.....	1
1.1. Latar Belakang .....	1
1.2. Identifikasi Masalah.....	4
1.3. Tujuan Penelitian.....	4
1.4. Manfaat Penelitian.....	4
1.5. Batasan penelitian.....	4
1.6. Sistematika Laporan .....	5
BAB II.....	6
KAJIAN TEORI.....	6
2.1 Persepsi.....	6
2.1.1 Pengertian Persepsi .....	6
2.1.2 Terbentuknya persepsi .....	6
2.1.3 Persepsi Dalam Arsitektur.....	8
2.1.4 Faktor-Faktor Persepsi .....	9
2.1.5 Indikator persepsi.....	10
2.2. Jalur Pedestrian.....	13
2.2.1 Pengertian Jalur Pedestrian .....	13

2.2.2	Fungsi Jalur Pedestrian .....	13
2.2.3	Karakteristik Jalur Pedestrian .....	14
2.2.4	Jenis-Jenis Jalur Pedestrian .....	16
2.2.5	Kriteria Jalur Pedestrian .....	17
2.3	Sarana dan Prasarana .....	18
2.3.1	Pengertian Sarana dan Prasarana .....	18
2.3.2	Fasilitas Sarana dan Prasarana Pedestrian .....	19
2.4	Kajian Kepustakaan .....	24
<b>BAB III .....</b>		<b>26</b>
<b>METODE PENELITIAN .....</b>		<b>26</b>
3.1	Metode Penelitian .....	26
3.2	Lokasi dan Objek Penelitian .....	27
3.3	Rancangan Penelitian .....	30
3.4	Populasi dan Sampel .....	31
3.5	Metode Pengumpulan Data .....	31
3.5.1	Sumber Data .....	31
3.6	Instrumen Penelitian .....	33
3.7	Metode Analisis Data .....	37
<b>BAB VI .....</b>		<b>39</b>
<b>HASIL DAN PEMBAHASAN .....</b>		<b>39</b>
4.1	Gambaran Objek Penelitian .....	39
4.2	Analisis Objek Penelitian .....	40
4.2.1	Analisis Observasi Penyediaan Fasilitas .....	40
4.2.2	Analisis observasi waktu, aktivitas, dan estimasi umur .....	48
4.2.3	Wawancara .....	56
4.2.4	Hasil Rekomendasi .....	65



BAB V.....	69
KESIMPULAN DAN SARAN.....	69
5.1 Kesimpulan .....	69
5.2 Saran.....	69
DAFTAR PUSTAKA .....	71



## DAFTAR GAMBAR

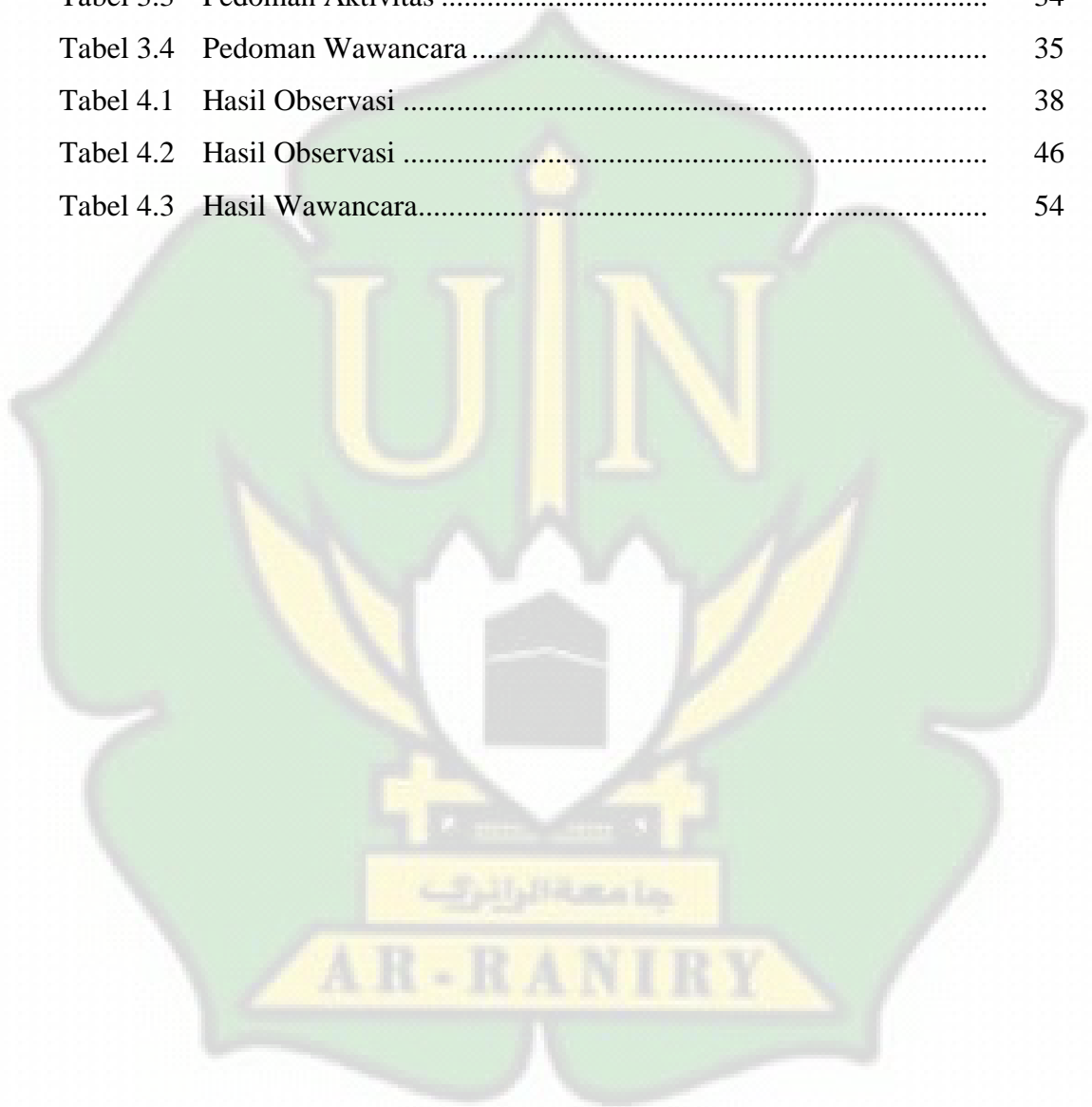
Gambar 2.1	Ukuran jalur vegetasi pada ruas jalur pejalan kaki.....	21
Gambar 2.2	Lampu penerangan jalur pedestrian.....	21
Gambar 2.3	Tempat duduk.....	22
Gambar 2.4	Pagar pembatas jalur pedestrian .....	22
Gambar 2.5	Sampah jalur pedestrian .....	23
Gambar 2.6	Perambuan jalur pedestrian .....	23
Gambar 2.7	Halte/ shelter/ lapak tunggu.....	24
Gambar 3.1	Peta Aceh.....	27
Gambar 3.2	Objek Penelitian .....	27
Gambar 3.3	Mapping Krueng Daroy.....	28
Gambar 4.1	Lokasi Kawasan Pedestrian Krueng Daroy .....	37
Gambar 4.2	Tekstur Jalan Setapak .....	41
Gambar 4.3	Kondisi Kerusakan Jalur Pedestrian.....	41
Gambar 4.4	Penghalang kendaraan masuk.....	42
Gambar 4.5	Lampu Penerangan .....	43
Gambar 4.6	Kondisi Pembuangan Sampah di Pedestrian .....	43
Gambar 4.7	Tempat Duduk.....	44
Gambar 4.8	Sketsa rekomendasi Tempat Duduk .....	44
Gambar 4.9	Vegetasi Pada Krueng Daroy .....	44
Gambar 4.10	Rekomendasi Vegetasi .....	45
Gambar 4.11	Kondisi Aktual Pagar Pembatas .....	45
Gambar 4.12	Papan Informasi.....	46
Gambar 4.13	Aktivitas Jalan Kaki .....	49
Gambar 4.14	Aktivitas Naik Motor.....	50
Gambar 4.15	Aktivitas Duduk-Duduk .....	51
Gambar 4.16	Aktivitas jogging .....	51
Gambar 4.17	Aktivitas naik sepeda.....	52
Gambar 4.18	Aktivitas Memancing .....	52
Gambar 4.19	Aktivitas Bermain.....	53
Gambar 4.20	Rekomendasi Penempatan Lampu .....	63

Gambar 4.21	Rekomendasi Desain Tempat Sampah dan Jarak Penempatan Tempat Sampah.....	64
Gambar 4.22	Rekomendasi Desain Tempat Duduk .....	64
Gambar 4.23	Kondisi Aktual Pagar Pembatas .....	65
Gambar 4.24	Rekomendasi pagar Pembatas .....	65
Gambar 4.25	Rekomendasi Tempat Memancing .....	68



## DAFTAR TABEL

Tabel 2.1	Kajian Pustaka.....	24
Tabel 3.1	Rancangan Penelitian .....	29
Tabel 3.2	Pedoman Observasi .....	33
Tabel 3.3	Pedoman Aktivitas .....	34
Tabel 3.4	Pedoman Wawancara .....	35
Tabel 4.1	Hasil Observasi .....	38
Tabel 4.2	Hasil Observasi .....	46
Tabel 4.3	Hasil Wawancara.....	54



# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **1.1. Latar Belakang**

Di Indonesia, jalur pedestrian memiliki peran yang strategis dalam mendukung aktivitas masyarakat. Perkembangan kawasan jalur pedestrian sudah banyak dilakukan mulai dari jalur pedestrian pusat kota serta kawasan tepi sungai yang dikelola menjadi jalur pedestrian. Jalur pedestrian memiliki makna sebagai pergerakan atau sirkulasi berpindahnya manusia dari satu tempat ketempat yang lain dengan cara berjalan kaki. Perkembangan jalur pedestrian ini selaras dengan kebutuhan masyarakat terhadap jalur pejalan kaki, yang mana dapat membantu aktivitas masyarakat seperti bertemu, berkumpul dan berinteraksi. Pedestrian sangat dibutuhkan bagi pejalan kaki karena berguna sebagai ruang sirkulasi yang terpisah dari sirkulasi kendaraan bermotor (Rubenstein, 2012 dalam Sopiannyah, 2018).

Jalur pedestrian juga menjadi salah satu elemen penting pada perkotaan, yang mendukung mobilitas pergerakan penduduk, pedestrian juga tidak dapat dipisahkan dari pengguna jalan terutama pejalan kaki. Jalur pedestrian dalam konteks perkotaan biasanya diartikan sebagai ruang khusus untuk pejalan kaki, yang berfungsi sebagai sarana pencapaian yang dapat melindungi pejalan kaki dari bahayanya kendaraan bermotor. Kawasan pedestrian yang baik adalah jalur pedestrian yang ramah bagi pejalan kaki yang mempunyai ukuran dan dimensi berdasarkan skala manusia (Iswanto, 2006 dalam Handayani dkk, 2018). Dalam mencapai hal tersebut, salah satu yang dapat dilakukan adalah mengembangkan kawasan pejalan kaki serta penyediaan fasilitas pejalan kaki yang memadai, sehingga dapat mendorong minat masyarakat dalam berjalan kaki pada jalur pedestrian.

Jalur pedestrian seharusnya dapat menyediakan kenyamanan dan keamanan bagi pejalan kaki, dengan memperhatikan beberapa aspek seperti sirkulasi, aksesibilitas, gaya alam atau iklim, kebersihan dan keindahan (Dwi, Risma A, 2019). Jalur pedestrian juga harus memenuhi kriteria fisiknya dari segi sarana maupun prasarana bagi pejalan kaki. Kondisi fisik dari pedestrian juga sangat menentukan kualitas pedestrian.



Prasarana pedestrian menurut Peraturan Menteri Umum Nomor: 03/PRT/M/2014 adalah fasilitas utama berupa jalur khusus yang diperkeras yang disediakan untuk pejalan kaki termasuk para difabel. Menurut Pedoman Teknik Persyaratan Aksesibilitas pada Jalan Umum No. 022/T/BM/1999, prasarana pedestrian adalah jalur yang diperuntukkan bagi pejalan kaki atau yang berkursi roda serta bagi penyandang cacat, para lansia (lanjut usia), dan tunanetra yang dirancang berdasarkan kebutuhan ruang minimum untuk bergerak dengan aman, bebas dan tanpa halangan. Sarana pedestrian menurut Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor: 03/PRT/M/2014 adalah fasilitas yang mendukung jalur pejalan kaki yang dapat berupa bangunan pelengkap, petunjuk informasi maupun alat penunjang lainnya yang disediakan untuk meningkatkan kenyamanan dan keamanan pejalan kaki.

Di Aceh, terdapat salah satu sungai yang melintasi kota Banda Aceh yaitu Krueng Daroy. Dahulu pada sekitaran sungai merupakan kawasan kumuh yang mana banyak masyarakat yang membuang sampah pada sekitaran sungai tersebut, sehingga menyebabkan banjir dan air sungai yang penuh dengan sampah. Pada tahun 2018 kementerian PUPR melalui Program Kota Tanpa Kumuh (KOTAKU) menjadikan kawasan seluas 38,26 hektar ini menjadi jalur pedestrian dengan berbagai fasilitas yang disediakan. Program ini merupakan salah satu upaya strategis Direktorat Jenderal Cipta Karya Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat untuk mempercepat penanganan permukiman kumuh di perkotaan dan mendukung “Gerakan 100-0-100”, yaitu **100 persen akses air minum layak, 0 persen permukiman kumuh, dan 100 persen akses sanitasi layak**. Dalam Program KOTAKU ini, kementerian PUPR bekerja sama dengan Pemko Banda Aceh serta secara aktif melibatkan masyarakat yang bertempat tinggal di sekitar Krueng Daroy untuk menyukseskan program ini (Fajar Sidik, 2018).

Saat ini Krueng Daroy telah menjadi salah satu spot wisata dengan jalur pedestrian yang menarik minat masyarakat. Bahkan tidak jarang setiap harinya ada sebagian anggota masyarakat yang datang berkunjung, baik berjalan kaki, jogging, bertegur sapa, memancing dan sebagainya. Akan tetapi seiring berjalannya waktu, terdapat beberapa titik sarana dan prasarana pada kawasan

pedestrian Krueng Daroy yang mengalami kerusakan sehingga dapat membahayakan pengunjung. Permasalahan ini bertentangan dengan peraturan menteri pekerjaan umum nomor: 03/prt/m/2014 tentang pedoman perencanaan, penyediaan, dan pemanfaatan sarana dan prasarana jaringan pejalan kaki di kawasan pedestrian, yang mana sarana dan prasarana jaringan pejalan kaki adalah fasilitas yang disediakan di sepanjang jaringan pejalan kaki untuk menjamin keselamatan dan kenyamanan pejalan kaki.

Berdasarkan hasil pada observasi awal di jalur pedestrian Krueng Daroy, peneliti mengamati bahwa sarana dan prasarana pada jalur pedestrian masih kurang memadai. Hal ini terbukti dengan adanya beberapa sarana yang belum sesuai dari kebutuhan pengunjung seperti tempat duduk yang sedikit dengan area yang panas serta terdapat kendaraan yang berlalu lalang di dalam jalur pedestrian. Wawancara juga dilakukan pada 3 pengunjung jalur pedestrian Krueng Daroy tersebut. Dapat disimpulkan dari hasil wawancara bahwa, kurangnya kualitas penunjang yang dapat membahayakan pengunjung seperti tidak adanya pagar pembatas antara jalur pejalan kaki dengan rumah warga, kerusakan pagar pembatas antara sungai dan jalur pejalan kaki, serta minimnya fasilitas pendukung kenyamanan jalur pedestrian. Dikhawatirkan permasalahan ini nantinya akan berimbas pada efektifitas kegunaan pedestrian itu sendiri.

Berdasarkan latar belakang masalah di atas, maka dibutuhkan sebuah penelitian untuk mengkaji lebih dalam bagaimana tanggapan masyarakat serta pengunjung terhadap kualitas dan ketersediaan sarana dan prasarana pada jalur pedestrian Krueng Daroy, yang berbatas dari Jl. Nyak Adam Kamil 1 sampai Jl. Sultan Alaidin Johan syah, serta dapat mengetahui lebih lanjut bagaimana menciptakan jalur pedestrian yang baik, aman dan nyaman.

Penelitian ini diharapkan dapat menjadi informasi yang berguna bagi berbagai rencana program pembangunan kawasan pedestrian, sehingga tercapainya program pedestrian secara menyeluruh yang dapat diterima oleh masyarakat umum dan para pengunjung.

### **1.2. Identifikasi Masalah**

1. Apa saja sarana dan prasarana yang telah tersedia di sepanjang jalur pedestrian Krueng Daroy?
2. Bagaimana persepsi masyarakat yang berkunjung terhadap kualitas dan ketersediaan sarana dan prasarana pada jalur pedestrian Krueng Daroy?

### **1.3. Tujuan Penelitian**

1. Untuk mengetahui sarana dan prasarana apa saja yang telah disediakan di sepanjang jalur pedestrian Krueng Daroy.
2. Untuk mengetahui persepsi pengunjung terhadap kualitas dan ketersediaan sarana dan prasarana pada jalur pedestrian Krueng Daroy.

### **1.4. Manfaat Penelitian**

Adapun beberapa manfaat dari penelitian ini yaitu:

1. Penelitian ini diharapkan dapat menambah dan memperluas wawasan mengenai masalah sarana dan prasarana pada jalur pedestrian.
2. Penelitian ini diharapkan dapat menjadi bahan referensi bagi penelitian lain dan menambah sedikit wawasan terkait bagaimana kualitas dan ketersediaan sarana dan prasarana pada jalur pedestrian bagi penggunanya. Serta menjadi salah satu rekomendasi untuk peningkatan kualitas jalur pedestrian.

### **1.5. Batasan penelitian**

Beberapa Batasan dan fokus penelitian kali ini yaitu:

1. Penelitian berfokus pada jalur pedestrian Jl. Nyak Adam Kamil 1 sampai Jl. Sultan Alaidin Johan syah.
2. Untuk responden hanya fokus terhadap masyarakat yang berkunjung pada pedestrian Krueng Daroy saja.
3. Yang akan diamati hanya kualitas dan ketersediaan sarana dan prasarana yang dibutuhkan pengunjung pada jalur pedestrian Krueng Daroy.
4. Yang ingin diuji hanya kualitas sarana dan prasarana yang telah tersedia saja yaitu berupa jalur pejalan kaki, lampu penerangan, tempat sampah, tempat duduk dan pagar pembatas.

## **1.6. Sistematika Laporan**

Sistematika Penulisan dalam penulisan proposal ini terdiri dari 3(tiga) bab, yaitu:

### **1. BAB I PENDAHULUAN**

Bab ini menjelaskan tentang latar belakang penelitian, rumusan masalah, tujuan penelitian, batasan penelitian, urgensi penelitian, kerangka berfikir serta sistematika penulisan

### **2. BAB II TINJAUAN PUSTAKA**

Bab ini berisi tinjauan pustaka terhadap teori yang berkaitan dengan tema penelitian yaitu kajian penerapan konsep arsitektur ikonik pada kantor pemerintahan. pada bab ini juga menyajikan beberapa studi literatur bangunan yang berkonsep ikonik.

### **3. BAB III METODE PENELITIAN**

Bab ini menjelaskan tentang metode atau proses penelitian yang digunakan untuk menemukan jawaban atas pertanyaan-pertanyaan yang akan diteliti. Bab ini juga menjelaskan langkah-langkah yang dilakukan untuk mengumpulkan data dan informasi serta bagaimana mengolah informasi tersebut untuk menemukan jawaban dari penelitian. Bab ini menyediakan tentang lokasi penelitian, jenis dan sumber data, metode pengolahan dan analisa data serta alur pikir penelitian.

### **4. BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN**

Bagian ini berisi observasi dari hasil pengolahan data dan pembahasan mengenai persepsi masyarakat terhadap kualitas dan ketersediaan sarana dan prasarana pedestrian di tepi krueng daroy.

### **5. BAB V KESIMPULAN DAN SARAN**

Pada bab ini berisi tentang kesimpulan dan saran dari hasil penelitian.

## **BAB II**

### **KAJIAN TEORI**

#### **2.1 Persepsi**

##### **2.1.1 Pengertian Persepsi**

Kata persepsi berasal dari Bahasa Inggris, *perception* yang artinya: persepsi, penglihatan, tanggapan, yang merupakan proses seseorang menjadi sadar akan segala sesuatu dalam lingkungannya melalui indera-indera yang dimilikinya; atau pengetahuan lingkungan yang diperoleh melalui interpretasi data indera (Kartono dan Gulo, 1987). Sedangkan dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia, persepsi diartikan sebagai tanggapan atau penerimaan langsung dari sesuatu, atau proses seseorang mengetahui beberapa hal melalui panca inderanya (Yufid, KBBI elektronik). Persepsi dapat mempengaruhi sikap seseorang, dan sikap akan menentukan perilaku (Akbar, 2015). Dengan kata lain dapat disimpulkan bahwa persepsi mempengaruhi perilaku seseorang atau perilaku merupakan cermin persepsi yang dimilikinya. Persepsi adalah tanggapan atau gambaran langsung dari suatu serapan seseorang dalam mengetahui beberapa hal melalui panca indera. Dalam pengertian ini jelas, bahwa persepsi adalah kesan gambaran atau tanggapan yang dimiliki seseorang setelah orang tersebut menyerap untuk mengetahui beberapa hal (objek), melalui panca indera.

##### **2.1.2 Terbentuknya persepsi**

Menurut pendapat Waligoto, persepsi yaitu suatu proses yang diawali oleh penginderaan. Penginderaan adalah suatu proses diterimanya stimulus oleh individu melalui alat penerima yaitu alat indera (Waligoto, 2002, dalam Akbar, 2015). Umumnya stimulus tersebut diteruskan saraf ke otak sebagai pusat susunan saraf dan proses selanjutnya merupakan proses persepsi. Stimulus diterima oleh alat indera, kemudian melalui proses persepsi sesuatu yang di indera tersebut menjadi sesuatu yang berarti setelah diorganisasikan dan diinterpretasikan. Sehingga dapat disimpulkan bahwa persepsi yaitu proses pengorganisasian, penginterpretasikan terhadap stimulus yang diterima oleh organisme atau individu sehingga menjadi sesuatu yang berarti, dan merupakan aktivitas yang integrated dalam diri individu.

Waligito mengungkapkan bahwa persepsi merupakan suatu proses pengorganisasian, penginterpretasian terhadap stimulus yang diterima oleh



organisme atau individu sehingga menjadi sesuatu yang berarti, serta merupakan aktivitas yang integrated dalam diri individu (Walgito, 2010, dalam Akbar, 2015). Respon yang dihasilkan sebagai akibat dari persepsi dapat diambil oleh individu dengan berbagai macam bentuk. Stimulus mana yang akan mendapatkan respon dari individu tergantung pada perhatian individu yang bersangkutan. Berdasarkan hal tersebut, perasaan, kemampuan berpikir, pengalaman-pengalaman yang dimiliki individu tidak sama, maka dalam mempersepsi sesuatu stimulus, hasil persepsi tersebut mungkin akan berbeda antar individu satu dengan individu lain.

Walgito juga menambahkan, bahwa persepsi adalah suatu kesan terhadap suatu objek yang diperoleh melalui proses penginderaan, pengorganisasian, dan interpretasi terhadap obyek tersebut yang diterima oleh individu, sehingga merupakan suatu yang berarti dan merupakan aktivitas integrated dalam diri individu. Pendapat ini tidak bertentangan dengan pendapat sebelumnya, tetapi justru lebih menjelaskan proses terjadinya yaitu setelah penyerapan maka gambaran-gambaran yang diperoleh lewat panca indera itu kemudian diorganisir, kemudian diinterpretasi (ditafsirkan) sehingga mempunyai arti atau makna bagi individu, sedangkan proses terjadinya persepsi tersebut merupakan satu kesatuan aktivitas dalam diri individu.

Adapun menurut Robbins persepsi adalah sebuah proses saat individu mengatur dan menginterpretasikan kesan-kesan sensoris mereka guna memberikan arti bagi lingkungan mereka (Robbins, 2010, dalam Akbar, 2015). Perilaku individu seringkali didasarkan pada persepsi mereka tentang kenyataan, bukan pada kenyataan itu sendiri. Istilah persepsi sering dikacaukan dengan sensasi. Sensasi hanya berupa kesan sesaat, saat stimulus baru diterima otak dan belum diorganisasikan dengan stimulus lainnya dan ingatan-ingatan yang berhubungan dengan stimulus tersebut. Hal ini dapat diartikan bahwa persepsi dapat muncul akibat adanya sensasi yang dihasilkan individu tersebut terhadap kenyataan yang mereka terima.

Menurut pendapat Davidoff, persepsi merupakan cara kerja atau proses yang rumit dan aktif, karena tergantung pada sistem sensorik dan otak (Davidoff, 1988, dalam Akbar, 2015). Bagi manusia, persepsi merupakan suatu kegiatan yang fleksibel, yang dapat menyesuaikan diri secara baik terhadap masukan yang

berubah-ubah. Dalam kehidupan sehari-hari, tampak bahwa persepsi manusia mempunyai kemampuan menyesuaikan diri dengan baik terhadap lingkungan dan budayanya. Dalam konteks ini, pengalaman-pengalaman pada berbagai kebudayaan yang berbeda dapat mempengaruhi bagaimana informasi penglihatan itu diproses.

### 2.1.3 Persepsi Dalam Arsitektur

Persepsi adalah proses memperoleh atau menerima informasi dari lingkungan (Marcella, 2005, dalam Frans, Aurina J, dkk, 2016). Teori atau pendekatan tentang bagaimana manusia mengerti dan menilai lingkungannya ini dikelompokkan ke dalam dua kelompok:

#### a. Pendekatan konvensional

Pendekatan yang berdasarkan sensori atau stimuli. Teori ini menganggap adanya rangsangan dari luar diri individu (stimulus). Jika sejumlah penginderaan disatukan dan dikoordinasikan di dalam pusat saraf yang lebih tinggi (otak) maka manusia bisa mengenali dan menilai suatu objek. Proses diterimanya rangsangan sampai rangsangan itu disadari dan dimengerti oleh individu yang bersangkutan inilah yang disebut dengan persepsi.

#### b. Pendekatan Ekologis

Pendekatan yang berdasarkan informasi. Pendekatan ini mengemukakan bahwa seorang individu tidaklah menciptakan makna dari apa yang diindrakannya. Sesungguhnya makna itu telah terkandung dalam stimulus itu sendiri dan tersedia untuk organisme yang siap menyergapnya. Persepsi ini terjadi secara spontan dan langsung. Jadi bersifat holistik. Spontanitas ini terjadi karena manusia melibatkan setiap objek yang ada dalam lingkungannya dan setiap objek menonjolkan sifat-sifatnya yang khas untuk organisme tersebut. Penampilan makna ini disebut affordances.

Affordances atau kemanfaatan setiap objek adalah khas untuk setiap makhluk. Misalnya, pohon, memberi sifat teduh, rindang untuk manusia, mungkin untuk serangga atau binatang lain pohon itu mempunyai manfaat yang berbeda, misalnya sebagai sarangnya. Dengan perkataan lain, objek atau

stimulus itu sendiri pun aktif berinteraksi dengan mahluk yang mengindra sehingga timbullah makna spontan tersebut.

Pada dua pendekatan diatas, keduanya merupakan bagaimana nantinya pengunjung memberikan persepsi mereka terhadap topik yang akan dibahas dalam laporan ini, karena dalam memberikan persepsi seseorang mempunyai cara dan pandangan yang berbeda agar dapat menghasilkan persepsi.

Tingkat persepsi dan penafsiran karya arsitektur yang dilakukan pengamat/pengguna tergantung pada:

- 1). Tingkat pengalaman.
- 2). Kemampuan pribadi.
- 3). Faktor emosional, dan
- 4). Sosiokultural pengamat.

#### 2.1.4 Faktor-Faktor Persepsi

Adapun faktor-faktor yang berperan dalam persepsi menurut Walgito (2010, dalam Akbar, 2015) antara lain:

##### 1) Objek yang dipersepsi

Objek menimbulkan stimulus yang mengenai alat indera atau reseptor. Stimulus tidak hanya datang dari luar individu yang mempersepsi, tetapi juga dapat datang dari dalam diri individu yang bersangkutan yang langsung mengenai syaraf penerima yang bekerja sebagai reseptor.

##### 2) Alat indera, syaraf dan susunan saraf

Alat indera atau reseptor merupakan alat untuk menerima stimulus, di samping itu juga harus ada saraf sensoris sebagai alat untuk meneruskan stimulus yang diterima reseptor ke pusat susunan saraf, yaitu otak sebagai pusat kesadaran. Sebagai alat untuk mengadakan respon diperlukan motoris yang dapat membentuk persepsi seseorang.

##### 3) Perhatian

Untuk menyadari atau dalam mengadakan persepsi diperlukan adanya perhatian, yang mana merupakan langkah utama sebagai suatu persiapan dalam rangka mengadakan persepsi. Perhatian merupakan pemusatan atau

konsentrasi dari seluruh aktivitas individu yang ditujukan kepada suatu kumpulan objek.

Adapun faktor-faktor yang mempengaruhi terjadinya persepsi menurut (Jalaludin Rakhmat, 2011: 54), yaitu:

a) Faktor-faktor fungsional

Faktor fungsional berasal dari kebutuhan, pengalaman masa lalu dan hal-hal lainnya yang disebut sebagai faktor-faktor personal. Krech dan Crutchfield (Jalaludin Rakhmat, 2011: 55) merumuskan dalil persepsi bersifat selektif secara fungsional. Dalil ini berarti bahwa obyek-obyek yang mendapat tekanan dalam persepsi biasanya obyek-obyek yang memenuhi tujuan individu yang melakukan persepsi.

b) Faktor-faktor struktural

Faktor-faktor struktural yang menentukan persepsi berasal dari luar individu, seperti lingkungan, budaya, hukum yang berlaku, nilai-nilai dalam masyarakat sangat berpengaruh terhadap seseorang dalam mempersepsikan sesuatu.

Faktor-faktor tersebut menjadikan persepsi individu berbeda satu sama lain dan akan berpengaruh pada individu dalam mempersepsikan suatu objek dan stimulus, meskipun objek tersebut benar-benar sama. Persepsi seseorang atau kelompok dapat jauh berbeda dengan persepsi orang atau kelompok lain meskipun dalam situasi yang sama. Perbedaan persepsi dapat ditinjau melalui adanya perbedaan-perbedaan individu, perbedaan-perbedaan dalam kepribadian, perbedaan dalam sikap atau perbedaan dalam motivasi. Pada dasarnya proses terbentuknya persepsi ini terjadi dalam diri seseorang, namun persepsi juga dipengaruhi oleh pengalaman, proses belajar, dan pengetahuannya.

#### 2.1.5 Indikator persepsi

Robbins (2007, dalam Akbar, 2015) menetapkan indikator-indikator persepsi menjadi dua macam, yaitu:

1) Penerimaan

Proses penerimaan merupakan indikator terjadinya persepsi dalam tahap fisiologis, yaitu berfungsinya indera untuk menangkap rangsangan dari luar.

2) Evaluasi

Rangsangan dari luar yang telah ditangkap indera, kemudian dievaluasi oleh individu. Evaluasi ini sangat subjektif. Individu yang satu menilai suatu rangsang sebagai sesuatu yang sulit dan membosankan. Tetapi individu yang lain menilai rangsang yang sama tersebut sebagai sesuatu yang bagus dan menyenangkan.

Indikator persepsi menurut pendapat Bimo Walgito (2010, dalam Akbar, 2015) antara lain:

1. Penyerapan terhadap rangsang atau objek dari luar individu.

Rangsang atau objek tersebut diserap atau diterima oleh panca indera, baik penglihatan, pendengaran, peraba, pencium, dan pengecap secara sendiri-sendiri maupun bersama-sama. Dari hasil penyerapan atau penerimaan oleh alat-alat indera tersebut akan mendapatkan gambaran, tanggapan, atau kesan di dalam otak. Gambaran tersebut dapat tunggal maupun jamak, tergantung objek persepsi yang diamati. Di dalam otak terkumpul gambaran-gambaran atau kesan-kesan, baik yang lama maupun yang baru saja terbentuk. Jelas tidaknya gambaran tersebut tergantung dari jelas tidaknya rangsang, normalitas alat indera dan waktu, baru saja atau sudah lama.

2. Pengertian atau pemahaman

Setelah terjadi gambaran-gambaran atau kesan-kesan di dalam otak, maka gambaran tersebut diorganisir, digolong-golongkan (diklasifikasi), dibandingkan, diinterpretasi, sehingga terbentuk pengertian atau pemahaman. Proses terjadinya pengertian atau pemahaman tersebut sangat unik dan cepat. Pengertian yang terbentuk tergantung juga pada gambaran-gambaran lama yang telah dimiliki individu sebelumnya (disebut apersepsi).

3. Penilaian atau evaluasi

Setelah terbentuk pengertian atau pemahaman, terjadilah penilaian dari individu. Individu membandingkan pengertian atau pemahaman yang baru diperoleh tersebut dengan kriteria atau norma yang dimiliki individu secara subjektif. Penilaian individu berbeda-beda meskipun objeknya sama, oleh karena itu persepsi bersifat individual.

Melalui persepsi, individu dapat menyadari dan mengerti tentang keadaan diri dari seluruh apa yang ada di dalam diri individu tersebut seperti perasaan,



pengalaman, kemampuan berpikir, kerangka acuan dan aspek-aspek lain yang ada dalam diri individu, masyarakat juga akan ikut berperan dalam persepsi tersebut (Walgito, 2010: 99). Berdasarkan penjelasan diatas, dapat disimpulkan bahwa dalam persepsi sekalipun stimulusnya sama tetapi pengalaman tidak sama, kemampuan berpikir tidak sama, kerangka acuan tidak sama, adanya kemungkinan hasil persepsi antara satu individu dengan individu yang lain tidak sama.

Kebudayaan merupakan sesuatu yang berhubungan erat dengan perilaku manusia dan kepercayaan, maka ia meliputi berbagai hal dalam kehidupan manusia, yang diantaranya adalah agama, pendidikan, struktur sosial ekonomi, pola kekeluargaan, kebiasaan mendidik anak, dan sebagainya. Kondisi kehidupan seseorang sehari-harinya sangat mempengaruhi persepsi pada setiap peristiwa sosial, dimana dalam setiap kegiatan sosial tersebut selalu melibatkan hubungan antar subjek dan terbentuknya makna. Makna tersebut akan menentukan kesanggupan seseorang untuk terlibat dan berpartisipasi pada kegiatan tertentu dalam masyarakatnya (Sutopo, 1996: 133).

Persepsi selalu berkaitan dengan pengalaman dan tujuan seseorang pada waktu terjadinya proses persepsi. Ia merupakan tingkah laku selektif, bertujuan, dan merupakan proses pencapaian makna, dimana pengalaman merupakan faktor penting yang menentukan hasil persepsi (Sutopo, 1996: 133). Tingkah laku selalu didasarkan pada makna sebagai hasil persepsi terhadap kehidupan para pelakunya. Apa yang dilakukan, dan mengapa seseorang melakukan berbagai hal, selalu didasarkan pada batasan-batasan menurut pendapatnya sendiri, dan dipengaruhi oleh latar belakang budayanya yang khusus (Spradley, 1980: 137). Budaya yang berbeda, melatih orang secara berbeda pula dalam menangkap makna suatu persepsi, karena kebudayaan merupakan cara khusus yang membentuk pikiran dan pandangan manusia.

Dari teori-teori di atas, dapat dikemukakan bahwa persepsi merupakan suatu stimulus yang diterima oleh seorang individu terhadap suatu objek yang mana hasil dari persepsi setiap individu akan berbeda tergantung dari perspektif mana individu tersebut melihat. Hasil perspsi yang berbeda juga dipengaruhi oleh faktor pengetahuan, pengalaman, emosional, serta aspek kepribadian. Dari sini

individu akan menentukan persepsi apakah suatu objek tersebut baik atau buruk, berguna atau tidak berguna, penting atau kurang penting. Persepsi seseorang akan berkembang atau dapat berubah sesuai informasi baru yang diterima dari lingkungannya.

## **2.2. Jalur Pedestrian**

### **2.2.1 Pengertian Jalur Pedestrian**

Jalur pedestrian dalam bahasa Inggris yaitu *pedestrian way* yang berasal dari kata *pedos* bahasa Yunani yang berarti kaki dan *way* dalam bahasa Inggris yang berarti jalan. Sehingga jalur pedestrian dapat diartikan sebagai jalur pejalan kaki.

Jalur pedestrian juga diartikan sebagai pergerakan atau sirkulasi perpindahan manusia dari satu tempat ke tempat lain dengan berjalan kaki (Rubenstein, 2012, dalam Sopiensyah, 2018). Jalur pedestrian merupakan daerah yang menarik untuk kegiatan sosial, perkembangan jiwa dan spiritual, misalnya untuk bernostalgia, pertemuan mendadak, berekreasi, bertegur sapa dan sebagainya. Jadi jalur pedestrian adalah tempat atau jalur khusus bagi orang berjalan kaki. Jalur pedestrian pada saat ini dapat berupa jalur pedestrian, pavement, sidewalk, pathway, plaza dan mall.

Menurut Utterman untuk mendapatkan jalur pedestrian yang baik, jalur pedestrian harus mempunyai beberapa kriteria penting, yaitu keamanan, menyenangkan, kenyamanan dan daya tarik (Utterman, 2012, dalam Sopiensyah, 2018).

### **2.2.2 Fungsi Jalur Pedestrian**

Ada beberapa pendapat mengenai fungsi jalur pedestrian salah satunya yaitu Menurut Murtomo dan Aniaty (1991), fungsi jalur pedestrian adalah sebagai berikut:

1. Pedestrianisasi dapat menumbuhkan aktivitas yang sehat sehingga mengurangi kerawanan kriminalitas.
2. Pedestrianisasi dapat merangsang berbagai kegiatan ekonomi sehingga akan berkembang kawasan bisnis yang menarik.
3. Pedestrianisasi sangat menguntungkan sebagai ajang kegiatan promosi, pameran, periklanan, kampanye dan lain sebagainya.

4. Pedestrianisasi dapat menarik bagi kegiatan sosial, perkembangan jiwa dan spiritual.
5. Pedestrianisasi mampu menghadirkan suasana dan lingkungan yang spesifik, unik dan dinamis di lingkungan pusat kota.
6. Pedestrianisasi berdampak pula terhadap upaya penurunan tingkat pencemaran udara dan suara karena berkurangnya kendaraan bermotor yang lewat.

Menurut Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No. 3 Tahun 2014 tentang pedoman perencanaan, penyediaan, dan pemanfaatan prasarana dan sarana jaringan pejalan kaki di kawasan perkotaan, fungsi pedestrian atau jalur pejalan kaki adalah:

1. Jalur penghubung antar pusat kegiatan, blok ke blok, dan persil ke persil di kawasan perkotaan.
2. Bagian yang tidak terpisahkan dalam sistem pergantian moda pergerakan lainnya.
3. Ruang interaksi sosial.
4. Pendukung keindahan dan kenyamanan kota.
5. Jalur evakuasi bencana.

Dapat disimpulkan dari pendapat diatas bahwa jalur pedestrian memiliki fungsi utama sebagai jalur khusus bagi pejalan kaki yang terpisah dari jalan raya, dan jalur pedestrian juga membantu berjalannya kegiatan sosial. Ekonomi dan budaya. Akan tetapi dalam mendukung berjalannya fungsi pedestrian tersebut maka jalur pedestrian harus dapat menjamin keamanan dan kenyamanan pejalan kaki yang beraktifitas di jalur pedestrian.

### 2.2.3 Karakteristik Jalur Pedestrian

Menurut Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No. 3 Tahun 2014 mengenai pedoman perencanaan, penyediaan, dan pemanfaatan prasarana dan sarana jaringan pejalan kaki di kawasan perkotaan, karakteristik jalur pejalan kaki atau pedestrian yang menjadi bahan pertimbangan dalam membangun kawasan perkotaan adalah sebagai berikut:

#### a. Karakteristik fisik.

Karakteristik ini dipengaruhi oleh dimensi tubuh manusia dan daya gerak yang digunakan untuk mengetahui kebutuhan ruang bagi gerakan normal manusia.

Kemampuan fisik pejalan kaki berhubungan dengan jarak tempuh yang mampu dijalani. Hal-hal yang mempengaruhi jauhnya jarak berjalan kaki yaitu:

1. Motif.

Motif yang kuat dalam berjalan kaki dapat mempengaruhi orang untuk berjalan lebih lama atau jauh. Motif rekreasi mempunyai jarak yang relatif lebih pendek, sedangkan motif berbelanja dapat dilakukan lebih dari 2 jam dengan jarak sampai 2,5 km tanpa disadari sepenuhnya oleh pejalan kaki.

2. Kenyamanan yang dipengaruhi oleh faktor cuaca dan jenis aktivitas. Cuaca yang buruk akan mengurangi keinginan orang berjalan. Di Indonesia, dengan cuaca yang panas orang hanya ingin menempuh 400 meter, sedangkan untuk aktivitas berbelanja membawa barang, keinginan berjalan tidak lebih dari 300 meter.

3. Ketersediaan fasilitas kendaraan umum.

Ketersediaan fasilitas kendaraan umum yang memadai dalam hal penempatan penyediaannya akan mendorong orang untuk berjalan lebih jauh dibandingkan dengan tidak tersedia fasilitas ini secara merata.

4. Pola guna lahan dan kegiatan.

Berjalan di pusat perbelanjaan terasa menyenangkan sampai dengan jarak 500 meter. Lebih dari jarak ini diperlukan fasilitas lain yang dapat mengurangi kelelahan orang berjalan, misalnya adanya tempat duduk dan kios makanan/minuman.

b. Karakteristik Perilaku

Perilaku pejalan kaki dapat menyebabkan bertambahnya ruang untuk pejalan kaki. Perilaku dimaksud antara lain pejalan kaki yang membawa payung, keranjang belanja bagi wanita, atau kebiasaan untuk berjalan bersama sambil berbincang dalam jalur pejalan kaki membutuhkan tambahan lebar jalur pejalan kaki.

c. Karakteristik Psikis

Karakteristik psikis pejalan kaki berupa referensi psikologi yang diperlukan untuk memahami keinginan-keinginan pejalan kaki ketika melakukan aktivitas

berlalu lintas. Pejalan kaki lebih suka menghindari kontak fisik dengan pejalan kaki lainnya dan biasanya akan memilih ruang pribadi yang lebih luas, sehingga diperlukan jarak membujur yang memadai agar diperoleh gerakan pejalan kaki yang nyaman. Oleh karena itu karakteristik dari pedestrian dapat mempengaruhi pengguna jalur pedestrian tersebut.

#### 2.2.4 Jenis-Jenis Jalur Pedestrian

Mendefinisikan berbagai macam jalur pejalan kaki di ruang luar bangunan menurut fungsi dan bentuk (Uterman, 2012). Menurut fungsi adalah sebagai berikut:

1. Jalur pejalan kaki yang terpisah dari jalur kendaraan umum (Sidewalk atau trotoar), biasanya terletak bersebelahan atau berdekatan sehingga diperlukan fasilitas yang aman terhadap bahaya kendaraan bermotor dan mempunyai permukaan rata, berupa jalur pedestrian dan terletak di tepi jalan raya. Pejalan kaki melakukan kegiatan berjalan kaki sebagai sarana angkutan yang akan menghubungkan tempat tujuan.
2. Jalur pejalan kaki yang digunakan sebagai jalur menyeberang untuk mengatasi/menghindari konflik dengan moda angkutan lain, yaitu jalur penyeberangan jalan, jembatan penyeberangan atau jalur penyeberangan bawah tanah. Untuk aktivitas ini diperlukan fasilitas berupa zebra cross, skyway, dan subway.
3. Jalur pejalan kaki yang bersifat rekreasi dan mengisi waktu luang yang terpisah sama sekali dari jalur kendaraan bermotor, dan biasanya dapat dinikmati secara santai tanpa terganggu kendaraan bermotor. Pejalan kaki dapat berhenti dan beristirahat pada bangku–bangku yang disediakan, fasilitas ini berupa plaza pada taman–taman kota.
4. Jalur pejalan kaki yang digunakan untuk berbagai aktivitas, untuk berjualan, duduk santai, dan sekaligus berjalan sambil melihat etalase pertokoan yang biasa disebut mall.
5. Footpath atau jalan setapak, jalan khusus pejalan kaki yang cukup sempit dan hanya cukup untuk satu pejalan kaki.



6. Alleyways atau pathways (gang) adalah jalur yang relatif sempit di belakang jalan utama, yang terbentuk oleh kepadatan bangunan, khusus pejalan kaki karena tidak dapat dimasuki kendaraan.

#### 2.2.5 Kriteria Jalur Pedestrian

Menurut Tanan agar jalur pedestrian dapat berfungsi dengan baik dalam memfasilitasi kegiatan berjalan kaki, perlu memenuhi kriteria sebagai berikut:

- a) Kontinuitas, jalur pedestrian harus memiliki rute yang terus-menerus dan dapat digunakan sewaktu-waktu.
- b) Jarak, jalur pedestrian tidak terlalu panjang sehingga dapat dilalui pejalan kaki bersama dan membuat kontak mata dengan pejalan kaki lain sehingga terjadi kontak sosial.
- c) Lebar, dengan jalur yang lebar untuk orang saling berpapasan tanpa canggung untuk menyela percakapan, ini juga berkaitan dengan kenyamanan.

Jalur pedestrian seharusnya memenuhi kriteria agar bisa digunakan oleh kelompok masyarakat, termasuk yang sudah lanjut usia, penyandang cacat, perempuan (yang sedang mengandung) dan anak-anak (setyowati,2017). Untuk mendukung lingkungan yang walkable atau ramah pejalan kaki perlu memperhatikan aspek yaitu akses, keselamatan, keamanan, kenyamanan dan estetika (A Walking Strategy for Western Australia, 2007-2020).

Menurut Anggriani (2019) yang perlu diperhatikan dalam elemen keamanan pedestrian adalah:

- a) Desain Jalan dan jalur pedestrian harus nyaman dan aman serta memiliki daya tarik sehingga orang merasa betah untuk menggunakan jalur tersebut.
- b) Terdapat Barrier atau pembatas agar keamanan pejalan kaki terhindar dari kecelakaan. Pembatas ini dapat berupa pot bunga, pepohonan dan adanya jarak antar jalur pedestrian dengan jalan kendaraan
- c) Cuaca, jalur pedestrian harus mampu mengantisipasi faktor yang mampu mempengaruhi aktivitas orang yang melaluinya.

Adapun selain keamanan anggriani juga menyatakan, faktor yang mempengaruhi kenyamanan antara lain yakni:

- a) Sirkulasi yang kurang baik, seperti berkurangnya sirkulasi akibat penggunaan fungsi ruang yang seharusnya trotoar menjadi tempat berjalan atau parkir akan mengakibatkan berkurangnya kenyamanan. Untuk itu hendaknya ada pemisahan antara manusia dan kendaraan.
- b) Alam dan Iklim, iklim yang panas atau curah hujan yang sering akan mengurangi kenyamanan karena akan menimbulkan gangguan terhadap aktivitas diluar sehingga diperlukan adanya peneduh.
- c) Keindahan, Kenyamanan dalam hal ini berkaitan terhadap kepuasan batin dan panca indera sehingga diperoleh rasa nyaman
- d) Kebersihan akan memberikan daya tarik dan kenyamanan bagi pejalan kaki sehingga perlu tersedianya tempat sampah.
- e) Waktu, Jalur pedestrian mampu digunakan berjalan kaki setiap waktu baik siang maupun malam hari. Sehingga agar mampu memberikan kenyamanan jalur pejalan kaki perlu tersedianya lampu penerangan.

Dapat disimpulkan bahwa kriteria penting jalur pedestrian yaitu keamanan dan kenyamanan serta fasilitas yang memadai bagi pengguna jalur pedestrian termasuk para difabel, lansia dan ibu hamil.

## **2.3 Sarana dan Prasarana**

### **2.3.1 Pengertian Sarana dan Prasarana**

Sarana dan Prasarana merupakan salah satu bagian yang mendukung pedestrian yang mana menurut KBBI sarana mempunyai arti sebagai sesuatu yang dipergunakan untuk tercapainya suatu tujuan, media dan alat. Prasarana merupakan sesuatu yang berperan sebagai penunjang utama terselenggaranya sebuah proses atau kegiatan.

Sarana dan Prasarana sendiri memiliki banyak artian yang mana beberapa para ahli mencoba mengkaji dan mendefinisikan maksud dari sarana dan prasarana. Menurut pendapat Makin dan Baharudin (2010), sarana dan prasarana memiliki arti sebagai fasilitas yang secara tidak langsung menunjang jalannya suatu kegiatan. Menurut Rohiyat sarana dan prasarana adalah suatu proses yang digunakan untuk tercapainya tujuan secara efektif dan jelas melalui keseluruhan proses perencanaan, pengadaan, pendayagunaan dan pengawasan (Rohiyat, 2012). Sarana dan prasarana sebagai kegiatan untuk menata, dan menganalisis kebutuhan

serta menginventarisasi, dan pengadaan terhadap barang-barang bergerak ataupun tidak bergerak (Mustari, 2014). Berdasarkan teori-teori tersebut maka sarana dan prasarana merupakan fasilitas yang disediakan dan dibutuhkan sebagai penunjang berjalannya suatu aktivitas.

### 2.3.2 Fasilitas Sarana dan Prasarana Pedestrian

Menurut Tanan fasilitas pedestrian adalah seluruh sarana dan prasarana yang disediakan untuk pejalan kaki guna memberikan pelayanan untuk kelancaran, keamanan, keselamatan serta kenyamanan pejalan kaki. Fasilitas pedestrian dibedakan menjadi fasilitas utama dan fasilitas pendukung. Fasilitas utama yaitu jalur pejalan kaki, seperti trotoar atau penyeberangan. Fasilitas pendukung meliputi segala sarana pendukung seperti, lampu penerangan, jalur hijau, pelindung/peneduh, tempat duduk, halte, tempat sampah dan sebagainya (Tanan, 2011). Menurut Dinas PU, fasilitas pejalan kaki terdiri atas trotoar, penyeberangan dan non trotoar.

Fasilitas pedestrian terbagi dua yaitu fasilitas utama dan fasilitas pendukung, berikut merupakan ketentuan penyediaan sarana dan prasarana jalur pedestrian sesuai standar berdasarkan peraturan menteri pekerjaan umum nomor: 03/PRT/M/2014.

#### A. Fasilitas Utama Pedestrian

Fasilitas utama merupakan prasarana jaringan pejalan kaki yang disediakan meliputi trotoar dan fasilitas penyeberangan.

##### a) Trotoar

Trotoar merupakan jalur pejalan kaki yang sejajar dengan jalan, dengan ketinggian yang lebih tinggi dari permukaan jalan untuk menjamin keselamatan penggunaannya (Pedoman Perencanaan, Penyediaan, dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Jaringan Pejalan Kaki di Kawasan Perkotaan, 2014). Dalam penyediaan trotoar dapat ditentukan berdasarkan hierarki dan guna lahan yang ada pada jalan.

##### 1. Lebar Trotoar.

Menurut pedoman Perencanaan, Penyediaan dan Sarana Jaringan Pejalan Kaki di Kawasan Perkotaan (2014), tergantung pada intensitas penggunaan dalam perhitungan lebar efektif. Untuk kawasan yang memiliki intensitas

penggunaan tinggi perlu setidaknya jalur pejalan kaki dengan lebar 1,8 hingga 3,0 meter atau lebih. Untuk mengakomodir pengguna berkebutuhan khusus jalur pedestrian harus memiliki lebar minimal 1,5 m. Selain itu jalur pejalan kaki memiliki perbedaan ketinggian baik dengan jalur kendaraan bermotor maupun jalur hijau. Perbedaan tinggi maksimal antara jalur pejalan kaki dengan kendaraan bermotor adalah 20 cm dan perbedaan ketinggian dengan jalur hijau adalah 15 centimeter. Pada kawasan pertokoan memiliki lebar minimum 2 meter. Standar lebar trotoar dapat mendukung untuk penilaian variabel ketersediaan jalur pejalan kaki dan variabel hambatan atau kendala.

## 2. Jalur pejalan kaki berkebutuhan khusus.

Untuk mendukung walkability diperlukan penyediaan jalur pejalan kaki yang mampu memenuhi kebutuhan pengguna berkebutuhan khusus (disabilitas). Adapun kebutuhan untuk fasilitas pada jalur pejalan kaki berkebutuhan khusus diantaranya sebagai berikut:

- a) Lebar pedestrian minimal 1,5 m
- b) Kelandaian dapat mudah diakses pengguna disabilitas
- c) Permukaan trotoar tidak licin dan tidak terdapat lubang
- d) Tingkat jalur harus memudahkan ketika menyebrang Ramp diletakkan pada setiap persimpangan, prasarana pejalan kaki yang
- e) memasuki pintu keluar masuk bangunan dan titik penyeberangan.
- f) Jalur difabel terletak di sepanjang jalur pejalan kaki
- g) Tersedia pemandu atau tanda penyedia bagi pejalan kaki yang dapat berupa tanda tanda pejalan kaki yang dapat diakses, sinyal suara yang dapat didengar, pesan-pesan verbal, dan tekstur ubin sebagai pengarah dan peringatan.

## B. Fasilitas Pendukung Jalur Pedestrian

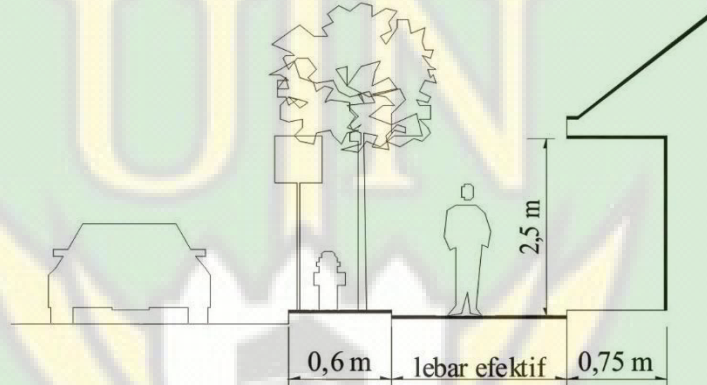
Fasilitas pendukung adalah sarana jaringan pejalan kaki yang dapat berupa bangunan pelengkap, petunjuk informasi, serta alat penunjang lainnya yang disediakan guna meningkatkan kenyamanan, keamanan serta keindahan bagi pejalan kaki. Dalam penyediaan sarana pelengkap ada beberapa fasilitas yang harus diperhatikan yaitu:

1. Drainase.

Drainase terletak dibawah atau berdampingan dengan ruang pejalan kaki, dengan dimensi minimal 50 cm dan tinggi 50 cm.

2. Jalur Hijau.

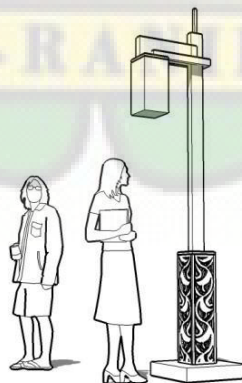
Jalur pejalan kaki dibangun dengan pertimbangan ruang terbuka hijau, jalur hijau diletakkan pada jalur amenitas dengan lebar 150 cm yang menggunakan jenis tanaman peneduh. Jalur amenitas merupakan jalur pendukung yang berfungsi untuk tempat meletakkan fasilitas jalur pejalan kaki. Berdasarkan pedoman Penyediaan dan Pemanfaatan Ruang Terbuka Hijau di Kawasan Perkotaan jarak antar pohon minimal 6 meter.



Gambar 2. 1 ukuran jalur vegetasi pada ruas jalur pejalan kaki (peraturan menteri pekerjaan umum nomor : 03/PRT/M/2014)

3. Lampu Penerangan.

Lampu penerangan terletak di luar ruang bebas jalur pejalan kaki dengan peletakkan setiap 10 meter dengan tinggi 3-4 meter.

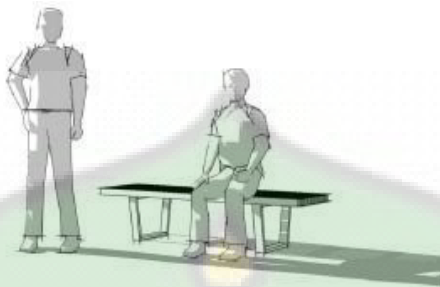


Gambar 2. 2 Lampu penerangan jalur pedestrian (peraturan menteri pekerjaan umum nomor: 03/PRT/M/2014)



4. Tempat Duduk.

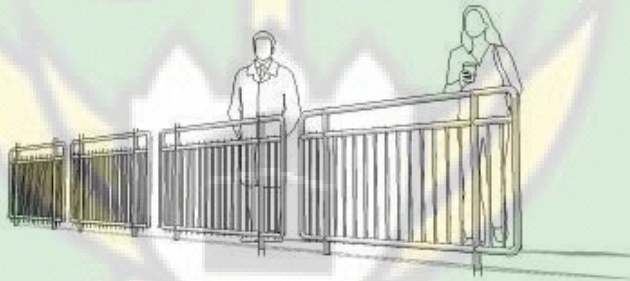
Tempat duduk diletakkan pada setiap jarak 6-10 meter. Dimensi tempat duduk dengan lebar 04-0,5 meter dan panjang 1,5 meter.



*Gambar 2. 3 Tempat duduk*

5. Pagar pengaman. *(peraturan menteri pekerjaan umum nomor : 03/PRT/M/2014 )*

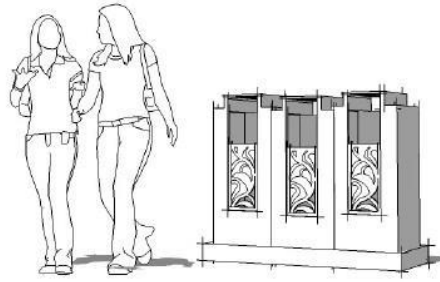
Diletakkan pada jalur bebas pejalan kaki. Pagar pengaman diletakkan pada titik tertentu yang berbahaya seperti pada jalur pedestrian tepi sungai dan memerlukan perlindungan dengan tinggi 90 cm. serta menggunakan material yang tahan terhadap cuaca dan kerusakan seperti metal dan beton.



*Gambar 2. 4 Pagar pembatas jalur pedestrian  
(peraturan menteri pekerjaan umum nomor : 03/PRT/M/2014 )*

6. Tempat Sampah.

Tempat sampah diletakkan pada ruang amenities atau ruang bebas jalur pejalan kaki dengan jarak antar tempat sampah 20 m. Dengan besar yang sesuai kebutuhan, mudah dalam pengangkutan, dan tertutup.



Gambar 2. 5 sampah jalur pedestrian  
(peraturan menteri pekerjaan umum nomor: 03/PRT/M/2014)

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

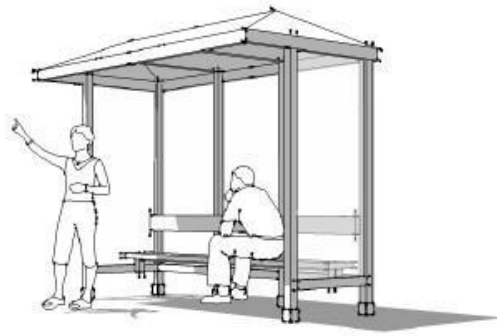
Signage atau Penanda adalah bagian perlengkapan jalan yang berupa lambang, huruf, angka, kalimat, dan/ atau perpaduan yang berfungsi sebagai peringatan, larangan, perintah, atau petunjuk bagi pengguna jalan. Diletakkan pada titik interaksi sosial, pada jalur pedestrian padat dengan besaran sesuai kebutuhan, dan bahan yang digunakan memiliki durabilitas tinggi dan tidak menimbulkan efek silau



Gambar 2. 6 Perambuan jalur pedestrian  
(peraturan menteri pekerjaan umum nomor: 03/PRT/M/2014)

8. Halte / Shelter / Lapak Tunggu.

Terletak pada jalur amenitas. Shelter harus berada pada setiap radius 300m atau pada titik potensial kawasan dengan besaran sesuai kebutuhan. Letak halte berada di jalur pejalan kaki dan dapat dijangkau rute angkutan umum dengan jarak maksimal halte terhadap fasilitas penyeberangan 100m. Lapak tunggu merupakan tempat penyeberangan jalan dapat berhenti sementara dalam menunggu kesempatan menyeberang, terletak pada median jalan.



Gambar 2. 7 Halte/ shelter/ lapak tunggu  
(peraturan menteri pekerjaan umum nomor: 03/PRT/M/2014)

Berdasarkan komparasi teori diatas dapat disimpulkan bahwa fasilitas pejalan kaki dapat terbagi menjadi 2 yaitu fasilitas utama meliputi jalur pejalan kaki itu sendiri yang dapat berupa trotoar atau penyeberangan dan fasilitas pendukung seperti jalur hijau, perlindungan terhadap cuaca, penerangan, tempat duduk, tempat sampah, dan sebagainya.

Jalur pejalan kaki merupakan hal terpenting dari pedestrian. Dalam mewujudkan jalur pedestrian yang aman, nyaman, ramah dan berkualitas bagi pejalan kaki, dibutuhkan standar kelayakan tertentu yang harus diperhatikan dengan baik dari segi fasilitas utama maupun fasilitas pendukung jalur pedestrian.

Pengembangan kawasan pedestrian yang dilengkapi fasilitas sarana dan prasarana pejalan kaki merupakan kebutuhan yang dapat mempertahankan kualitas pedestrian yang manusiawi, sehingga dapat menarik masyarakat untuk tetap datang dan melakukan aktivitas pada jalur pedestrian.

#### 2.4. Kajian Kepustakaan

Tabel 2. 1 Kajian Pustaka

No	Peneliti	Tahun	Judul Penelitian	Hasil Penelitian
1.	Achamd Sopiansyah	2018	Evaluasi Sarana Prasarana Serta Pemanfaatan Jalur Pedestrian	Hasil penelitian yaitu jalur pedestrian masih kurang maksimal dan membuat para pejalan kaki kurang nyaman dalam penggunaannya oleh karena itu perlu diadakannya penambahan sarana prasarana pendukung jalur pedestrian dan

				pelebaran jalur pedestrian sebesar 3,8 m x 4 m.
2.	Risma Dwi A	2019	Studi Aspek Fungsi dan Kenyamanan Jalur Pedestrian (Studi Kasus Area Aloon-Aloon Kota Blitar)	Jalur pedestrian di sekitar area aloon-aloon Kota Blitar belum berfungsi secara maksimal hal ini dipengaruhi oleh faktor fungsi, mobilitas, fasilitas, aksesibilitas, keamanan, kebersihan dan keindahan yang belum mencapai nilai maksimal.
3.	Sri Handayani, Dkk.	2018	Tinjauan Sarana dan Prasarana Jalur Pedestrian di Kawasan Peunayong, Banda Aceh.	Kondisi sarana dan prasarana jalur pedestrian secara keseluruhan masih belum memenuhi persyaratan dan aturan yang telah ditetapkan. Kondisi jalur pedestrian tidak terpelihara dengan baik dan tidak aksesibilitas serta sarananya masih banyak yang perlu dibenahi dan disediakan.

## **BAB III**

### **METODE PENELITIAN**

#### **3.1 Metode Penelitian**

Metode penelitian yang dipilih dalam penelitian ini adalah jenis metode kualitatif dengan melakukan analisis data deskriptif berdasarkan studi literatur, yang bertujuan untuk memberikan gambaran serta informasi secara rinci terhadap suatu objek penelitian. Metode kualitatif menurut Rahmat (2009), ciri-ciri metode kualitatif adalah sebagai berikut:

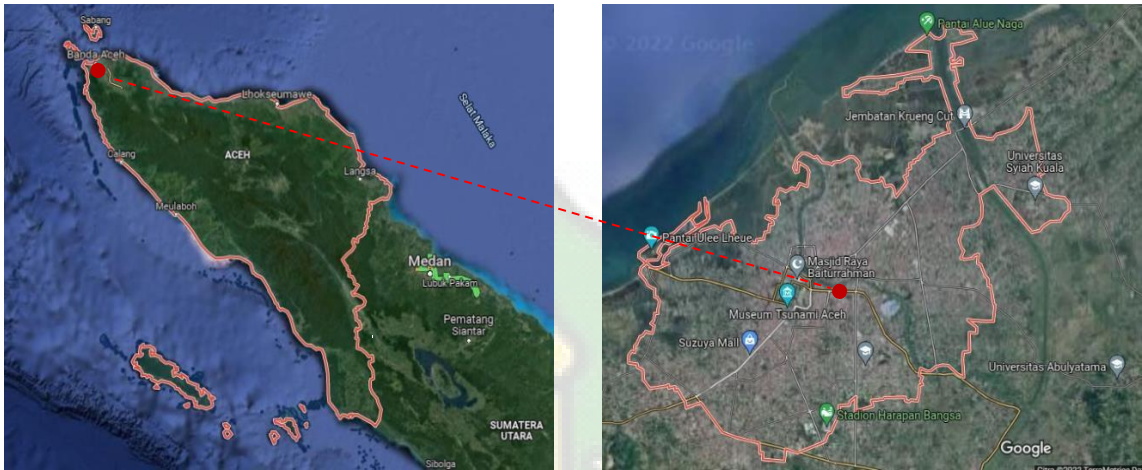
- a. Data yang dikumpulkan dalam keadaan asli atau alamiah (*natural setting*).
- b. Penelitian kualitatif lebih mementingkan proses daripada hasil, karena hubungan bagian-bagian yang diteliti akan lebih jelas jika diamati dari proses.
- c. Data yang telah terkumpul disajikan dalam bentuk deskriptif, berupa kata-kata, dan gambar.
- d. Mementingkan detail secara kontekstual, data mengenai hal-hal yang berhubungan dengan masalah penelitian kemudian dikumpulkan dan dicatat secara rinci.
- e. Peneliti harus mementingkan pandangan responden dengan memandang dan menafsirkan dunia dari segi pendiriannya.
- f. Teori bersifat dari dasar, data yang didapatkan dari penelitian dapat dirumuskan menjadi kesimpulan atau teori baru.

#### **3.2 Lokasi dan Objek Penelitian**

Lokasi pada Penelitian ini yaitu di pedestrian Krueng Daroy dari Jl. Nyak Adam Kamil 1 sampai Jl. Sultan Alaidin Johan syah. Pada jalur pedestrian ini terdapat banyaknya aktivitas pejalan kaki sehingga diperlukan pengamatan tentang keamanan dan kenyamanan bagi pengunjung.



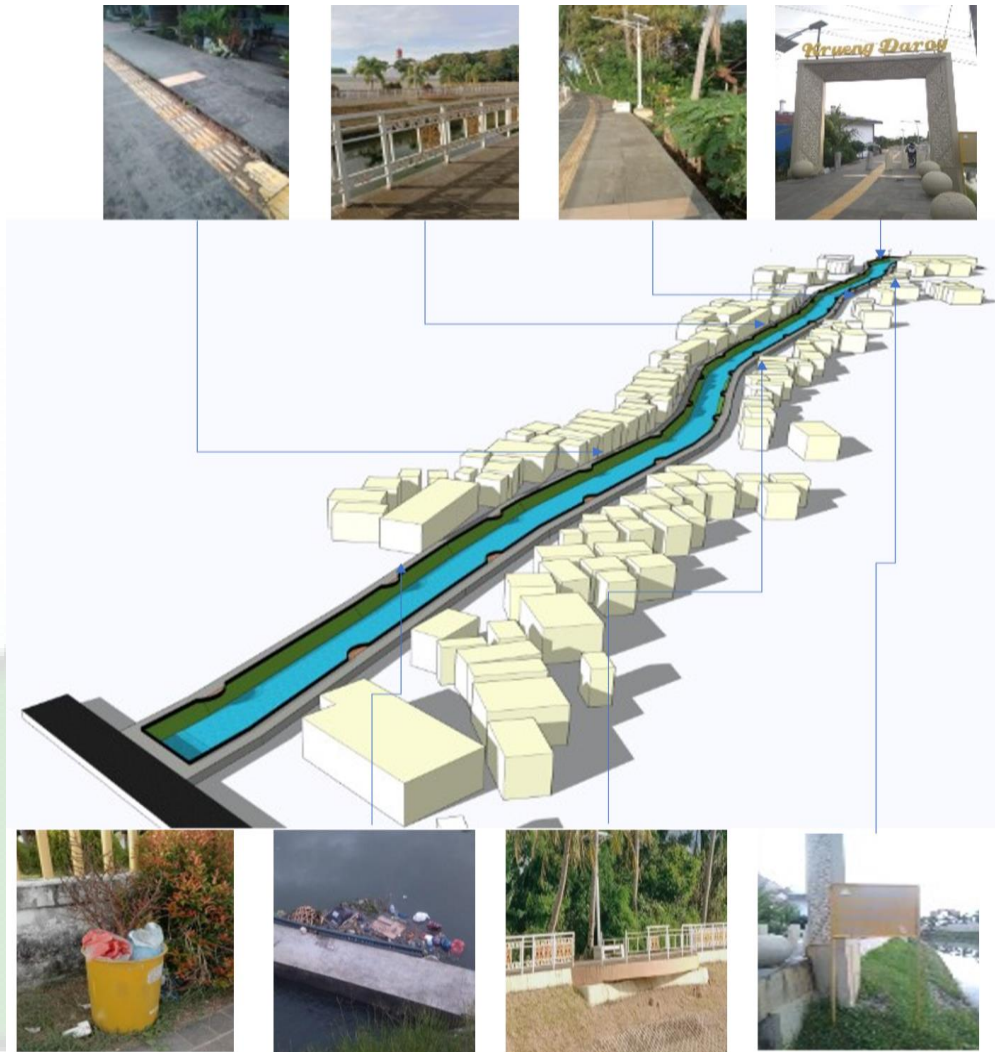
Lokasi penelitian:



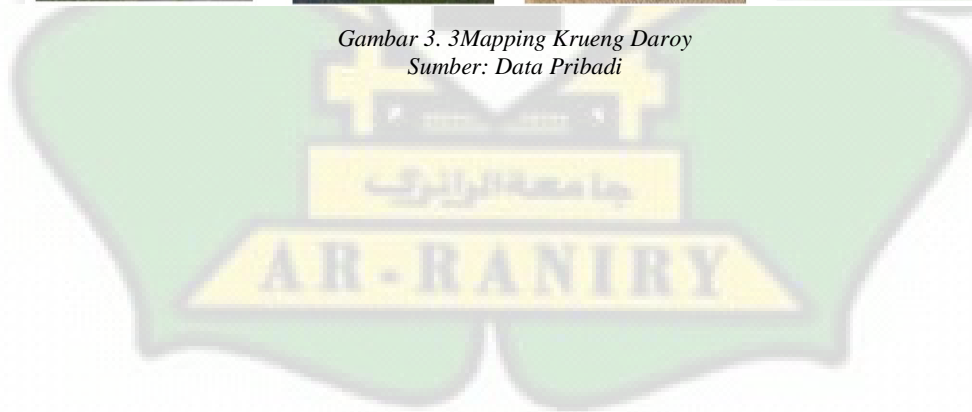
Gambar 3. 1 Peta Aceh  
Sumber: Google



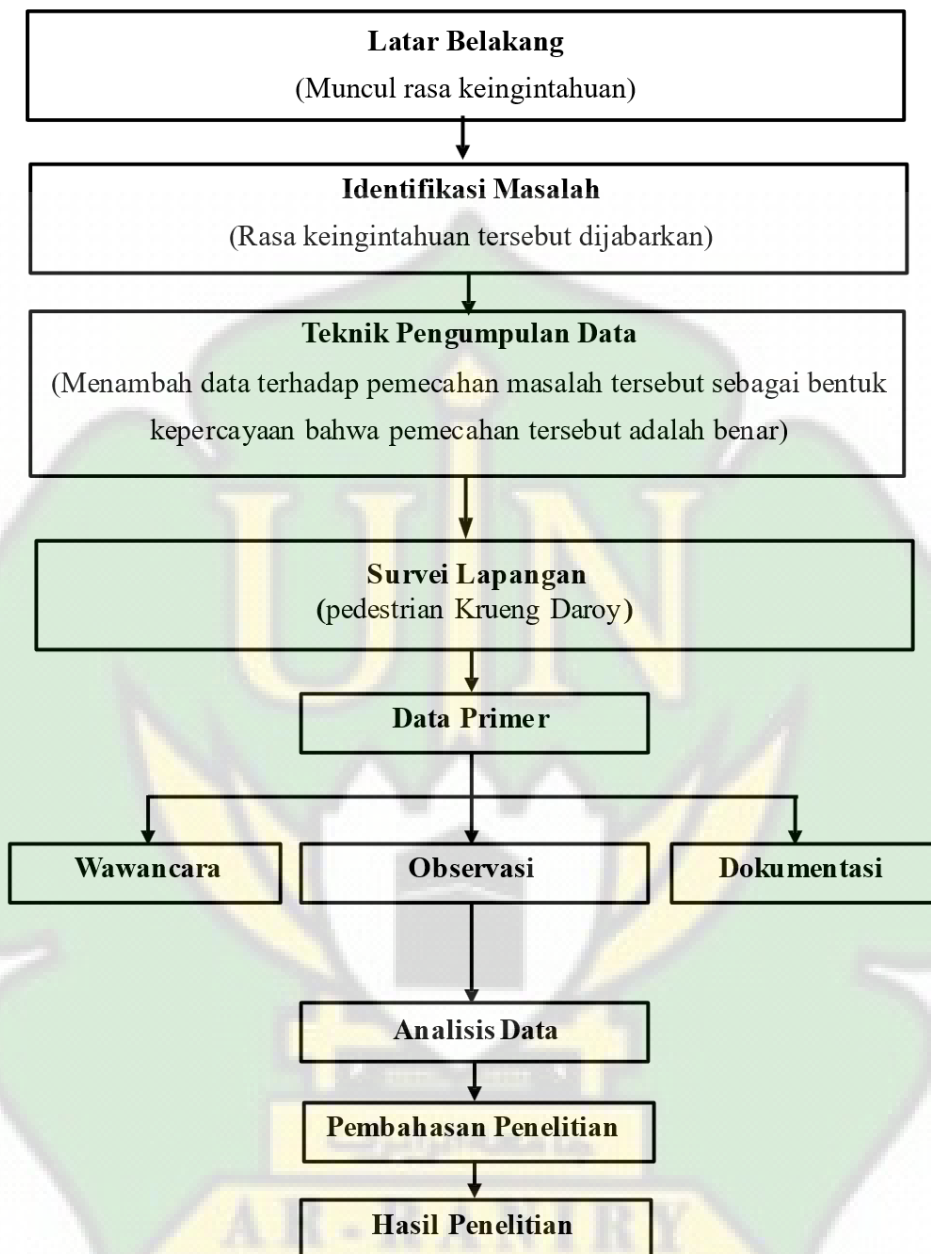
Gambar 3. 2 Objek Penelitian  
Sumber: Google



Gambar 3. 3Mapping Krueng Daroy  
Sumber: Data Pribadi



### 3.3 Rancangan Penelitian



Tabel 3. 1 Rancangan Penelitian

### 3.4 Populasi dan Sampel

Populasi adalah gabungan dari seluruh elemen yang berbentuk peristiwa, hal, atau orang yang memiliki karakteristik serupa yang menjadi pusat perhatian peneliti, karena dipandang sebagai semesta penelitian (Ferdinand, 2006). Menurut Sujarweni dan Endrayanto mengatakan bahwa, populasi adalah wilayah generalisasi yang terdiri atas objek/subjek yang mempunyai kualitas dan karakteristik tertentu yang ditetapkan oleh peneliti untuk dipelajari dan kemudian ditarik kesimpulan (Sujarweni, Endrayanto, 2012). Dalam penelitian ini, peneliti menggunakan populasi terbatas (*accessible population*), alasan menggunakan populasi terbatas yaitu untuk kepentingan praktis suatu penelitian dan memudahkan peneliti dalam mengakses keberadaan populasi. Populasi dalam penelitian ini yaitu sebanyak 10 orang.

Arikunto (Akdon dan Hadi, 2005:96) mengatakan “sample adalah bagian dari populasi sebagian atau wakil populasi yang diambil sebagai sumber data dan dapat mewakili seluruh populasi. Jadi, berdasarkan teori tersebut peneliti memutuskan untuk menggunakan Teknik pengambilan sampel dengan cara *non-probability sampling*. Teknik *non-probability sampling* merupakan Teknik sampling yang tidak memberikan kesempatan atau peluang pada setiap anggota populasi untuk dijadikan sampel penelitian (Ridwan, 2008:61). Teknik *non-probability sampling* yang digunakan adalah *purposive sampling*.

*Purposive sampling* yaitu Teknik sampling yang digunakan peneliti mempunyai pertimbangan-pertimbangan tertentu di dalam pengambilan sampelnya atau penentuan sampel untuk tujuan tertentu (Ridwan, 2008:63). Sampel yang menjadi sumber data pada penelitian kali ini yaitu pengunjung yang memiliki pengalaman mengunjungi pedestrian Krueng Daroy dan mempunyai pengetahuan terhadap fasilitas yang telah tersedia, dengan rentang usia antara lain 15-55 tahun. Pemilihan rentang usia ini dikarenakan pada usia tersebut seseorang dianggap sudah mampu mempersepsikan suatu ruang dengan baik.

### 3.5 Metode Pengumpulan Data

#### 3.5.1 Sumber Data

Penelitian ini menggunakan data primer dan data sekunder. Data primer pada penelitian ini yang bersumber dari hasil studi lapangan/observasi dan



wawancara. Pengambilan data sekunder berupa studi literatur yang bersumber dari buku maupun jurnal.

## 1. Data Primer

### a. Studi Lapangan/Observasi

Observasi dilakukan dengan cara mengamati secara langsung terhadap subjek maupun objek penelitian untuk mendapatkan data yang relevan. Observasi melibatkan kegiatan melihat, mencatat, menganalisis, dan menginterpretasikan perilaku, tindakan, atau peristiwa secara terencana (Sekaran dan Bougie, 2017:151). Maka dari itu teknik pengumpulan data melalui observasi sangat mendukung peneliti dalam menyelesaikan penelitian ini dengan mengetahui secara langsung kondisi di lokasi Penelitian

### b. Wawancara

Wawancara adalah proses memperoleh keterangan untuk tujuan penelitian dengan cara tanya jawab, sambil bertatap muka antara si penanya atau pewawancara dengan si penjawab atau responden (Nazir, 2005:194). Wawancara dalam penelitian ini digunakan untuk memperoleh data tentang persepsi masyarakat terhadap kualitas dan ketersediaan sarana dan prasarana pedestrian di tepi krueng daroy. Wawancara dilakukan langsung kepada masyarakat yang mengunjungi kawasan Pedestrian Krueng Daroy untuk mengetahui dan mengungkapkan tentang persepsi masyarakat terhadap sarana dan prasarana pedestrian Krueng Daroy.

### c. Dokumentasi

Setiap peneliti kualitatif diharapkan memiliki dokumen-dokumen tertulis untuk merekam atau menelusuri masalah penelitian yang sedang diteliti (Bandur, 2016:109). Dokumentasi merupakan suatu sumber yang bersifat tertulis yang berisi mengenai informasi-informasi. Peneliti akan mencari dokumen yang berkaitan dengan penelitian. Peneliti akan mendokumentasikan setiap sudut-sudut objek penelitian. Dokumentasi ini menjadi suatu bukti bahwa peneliti telah melakukan observasi langsung pada objek penelitian. Hasil dokumentasinya berupa foto-foto seperti foto



sarana dan prasarana yang telah tersedia pada kawasan pedestrian di tepi krueng daroy.

## 2. Data Sekunder

Data sekunder yang ada dalam penelitian ini bersumber dari studi literatur. Studi literatur adalah serangkaian kegiatan yang berkenaan dengan metode pengumpulan data pustaka, membaca dan mencatat, serta mengolah bahan penelitian. Menurut Danial dan Warsiah (2009:80), Studi Literatur adalah merupakan penelitian yang dilakukan oleh peneliti dengan mengumpulkan sejumlah buku buku, majalah yang berkaitan dengan masalah dan tujuan penelitian. Peneliti mencari data berupa teori-teori yang berkaitan dengan sarana dan prasarana pedestrian yang dapat mendukung penelitian mengenai kualitas dan ketersediaan sarana dan prasarana pedestrian di tepi krueng daroy. Studi literatur yang didapatkan untuk penelitian ini berupa bukubuku, jurnal-jurnal dan berbagai sumber lainnya sesuai kebutuhan dari pada penelitian ini antara lain:

1. Muhammad Muslihun. (2013). studi kenyamanan pejalan kaki terhadap pemanfaatan jalur pedestrian di jalan protokol kota semarang (studi kasus jalan pahlawan). Semarang
2. Utterman, RK. 1984. Accommodating The Pedestrian. New York: Van Nostrad
3. Yulianto, A. (2011). Pergerakan dan Fasilitas Pejalan Kaki di Kawasan Perkotaan Kabupaten Sumedang. Tesis. Yogyakarta: Fakultas Teknik UGM.

### 3.6 Instrumen Penelitian

Untuk mengumpulkan data-data penelitian, maka dapat mempergunakan alat-alat yang ada dalam instrumen penelitian. Hal tersebut digunakan agar memudahkan peneliti dalam memecahkan suatu permasalahan yang ada pada penelitian (Muhammad Arifin, 2014). Alat-alat dalam penelitian ini digunakan untuk membantu menemukan hasil serta kesimpulan dari suatu penelitian. Berikut ini merupakan alat-alat yang digunakan peneliti untuk mengetahui tentang analisis persepsi pengunjung terhadap ketersediaan dan kualitas sarana dan prasarana pedestrian di tepi krueng daroy, yaitu:

### 1. Studi Lapangan/Observasi

Observasi merupakan kegiatan pengamatan dan pencatatan secara sistematis terhadap gejala yang tampak pada penelitian. Fokus observasi dilakukan terhadap tiga komponen utama yaitu ruang waktu, penyediaan fasilitas, dan aktivitas (kegiatan).

Tabel 3. 2 Pedoman Observasi

No	Sarana dan prasarana	Standar	Ketersediaan		Kondisi aktual	Kualitas
			Ada	Tidak		
1.	Lebar jalur pejalan kaki					
2.	Ruang bagi pejalan kaki (Difabel)					
3.	Lampu penerang					
4.	Tempat sampah					
5.	Tempat duduk					
6.	Jalur hijau dan tanaman peneduh					
7.	Permukaan jalur pedestrian					
8.	Pagar penghalang					

Tabel 3. 3 Pedoman Aktivitas

Senin	16.30-18.30	Aktivitas	Jumlah orang	Estimasi umur
Selasa	16.30-18.30	Aktivitas	Jumlah orang	Estimasi umur
Rabu	16.30-18.30	Aktivitas	Jumlah orang	Estimasi umur
Kamis	16.30-18.30	Aktivitas	Jumlah orang	Estimasi umur
Jum'at	16.30-18.30	Aktivitas	Jumlah orang	Estimasi umur
Sabtu	16.30-18.30	Aktivitas	Jumlah orang	Estimasi umur
Minggu	16.30-18.30	Aktivitas	Jumlah orang	Estimasi umur

Senin	19.30-21.30	Aktivitas	Jumlah orang	Estimasi umur
Selasa	19.30-21.30	Aktivitas	Jumlah orang	Estimasi umur
Rabu	19.30-21.30	Aktivitas	Jumlah orang	Estimasi umur
Kamis	19.30-21.30	Aktivitas	Jumlah orang	Estimasi umur
Jum'at	19.30-21.30	Aktivitas	Jumlah orang	Estimasi umur
Sabtu	19.30-21.30	Aktivitas	Jumlah orang	Estimasi umur

Minggu	19.30-21.30	Aktivitas	Jumlah orang	Estimasi umur

## 2. Wawancara

Instrumen yang digunakan dalam melakukan wawancara yaitu, mempersiapkan beberapa pertanyaan dan merekam hasil wawancara peneliti dengan para pengunjung yang diwawancarai.

Tabel 3. 4 Pedoman Wawancara

No.	Pertanyaan Wawancara	Jawaban			Keterangan
		Baik	Cukup baik	Kurang baik	
1.	Bagaimana pendapat anda tentang lebar jalan setapak, apakah sudah baik untuk dilalui (tidak berdesakan saat dilalui)? Apakah permukaan jalan setapak sudah baik (rata,tidak licin, tidak ada genangan air)?				
2.	Bagaimana pendapat anda tentang pagar pembatas, apakah sudah disediakan dengan baik (tidak rusak), dan apakah diperlukan pagar pembatas di kedua sisi jalur pedestrian?				
3.	Bagaimana pendapat anda tentang kondisi tempat duduk, apakah dengan jarak tersebut sudah baik (mudah dijangkau)?				
4.	Bagaimana pendapat anda tentang kondisi lampu penerangan, apakah sudah berfungsi dengan baik?				
5.	Apakah tempat sampah sudah tersedia dengan baik (kondisi tempat sampah dan jarak penempatannya)?				
6.	Bagaimana pendapat anda tentang vegetasi (pohon/tanaman hias) yang telah tersedia pada jalur pedestrian, apakah sudah cukup?				

7.	Apakah papan informasi sudah tersedia dengan baik (mudah dijangkau)?				
Pertanyaan wawancara		Keterangan			
8.	Apakah diperlukan lahan parkir khusus bagi pengunjung jalur pedestrian?				
9.	Apa kebiasaan yang dilakukan saat di Krueng Daroy?				
10.	Apa yang diharapkan kedepannya terhadap jalur pedestrian Krueng daroy?				

### 3. Dokumentasi

Pada penelitian ini kamera handphone adalah alat yang digunakan untuk mendokumentasikan keadaan dan pengambilan gambar pada kawasan pedestrian dan segala kegiatan yang menunjang penelitian.

#### 3.7 Metode Analisis Data

Analisis data adalah proses mencari dan menyusun secara sistematis data-data yang diperoleh dari wawancara dan bahan-bahan lainnya, sehingga dapat mudah untuk dipahami dan juga temuannya dapat di informasikan kepada orang lain. Adapun analisis data ini dilakukan dengan mengorganisasikan data-data, menjabarkannya ke dalam unit-unit, melakukan sintesa, penyusunan kedalam pola, memilih mana yang lebih penting dan yang akan dipelajari, dan kemudian membuat kesimpulan yang dapat diceritakan kepada orang lain (Sugiyono, 2007).

Metode yang digunakan untuk penelitian ini merupakan metode kualitatif dengan analisis data deskriptif. Yang mana pada penelitian ini peneliti akan melakukan pengambilan data literatur dan observasi langsung ke lokasi studi kasus untuk memperoleh hasil penelitian yang berupa data deskriptif yang berbentuk tulisan tentang persepsi masyarakat. Kemudian akan dirangkum menjadi kesimpulan dari penulisan laporan ini.



## BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN

### 4.1. Gambaran Objek Penelitian

Objek penelitian berlokasi di Krueng Daroy dari Jl. Nyak Adam Kamil 1 sampai Jl. Sultan Alaidin Johan syah, dengan batasan wilayah sebagai berikut:

- Sebelah Utara : Simpang Jam
- Sebelah Timur : Gampong Neusu
- Sebelah Barat : Taman Budaya Aceh, gampong Suka Ramai
- Sebelah Selatan : Gampong Lamlagang Kawasan pedestrian Krueng Daroy ini dikhususkan bagi masyarakat yang ingin berjalan kaki, jogging, bersantai dan aktivitas lainnya.



Gambar 4. 1 Lokasi Kawasan Pedestrian Krueng Daroy

Sumber: Cadmapper dan Olahan Penulis 2022





## 4.2 Analisis Objek Penelitian

Peneliti Melakukan analisis terhadap objek dengan menggunakan metode kualitatif deskriptif dengan cara observasi, wawancara dan dokumentasi.

### 4.2.1. Analisis Observasi Penyediaan Fasilitas



Dari hasil observasi yang peneliti lakukan, maka didapat hasil sebagai berikut:

Tabel 4. 1 Hasil Observasi

No	Sarana dan Prasarana	Standar	Kondisi Aktual	Foto
1.	Lebar jalur pejalan kaki dan permukaan jalur pejalan kaki.	Jalur pejalan kaki memiliki lebar minimum 1,5 meter dan luas minimum 2,25 m <sup>2</sup> . Permukaan rata, stabil, kuat, berstruktur halus tetapi tidak licin.	Lebar jalur pejalan kaki 3 meter dan dapat dilalui oleh para difabel dikarenakan terdapat penanda pada pertengahan jalan yang memudahkan para difabel. Untuk permukaan jalur pedestrian rata dan tidak licin akan tetapi ada beberapa titik jalan yang sudah rusak sehingga perlu diperbaiki.	 
2.	Ruang bagi pejalan kaki (Difabel)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Lebar minimum 1,5 meter</li> <li>• kelandaian jalan tidak melebihi 8%</li> <li>• Menghindari berbagai bahaya yang berpotensi mengancam keselamatan seperti jeruji dan lubang</li> <li>• Tingkat trotoar harus dapat memudahkan dalam menyebrang jalan</li> <li>• Dilengkapi jalur pemandu dan perangkat</li> </ul>	Lebar jalur pejalan kaki dapat dilalui oleh pengunjung disabilitas, permukaan tidak licin, tetapi ada beberapa bagian yang tidak rata, terdapat jalur pemandu, Untuk pengaman seperti pagar banyakyang rusak sehingga dapat membahayakan pengunjung yang disabilitas.	 

		<p>pemandu untuk menunjukkan berbagai perubahan dalam tekstur trotoar</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Permukaan jalan tidak licin</li> </ul>		
3.	Lampu penerang	<p>Ketinggian lampu 3-5 meter, lampu penerangan terletak di luar ruang bebas jalur pejalan kaki dengan jarak antar lampu penerangan yaitu 10 meter.</p>	<p>Terdapat lampu penerangan dengan tinggi 3 meter. Namun lampu penerang pada kawasan pedestrian semuanya tidak dapat berfungsi.</p>	
4.	Tempat sampah	<p>Tempat sampah terletak di ruang bebas pejalan kaki dengan jarak 20 meter dan dimensi sesuai kebutuhan. Menggunakan material berkualitas seperti metal dan beton cetak.</p>	<p>Terdapat tempat pada kawasan pedestrian hanya ada di beberapa titik saja dan ada beberapa tempat sampah yang rusak.</p>	
5.	Tempat duduk	<p>Tempat duduk terletak diluar jalur pejalan kaki dengan jarak 10 meter, dimensi lebar 0,4-0,5 meter dan Panjang 1,5 meter serta menggunakan material berkualitas tinggi seperti metal dan beton cetak</p>	<p>Tempat duduk pada jalur pedestrian memiliki jarak 20 meter dengan Panjang 1,3 meter.</p>	
6.	Jalur hijau dan tanaman peneduh	<p>Terletak diluar jalur pejalan kaki dengan jarak 1,5 meter dan tanaman yang digunakan yaitu tanaman peneduh.</p>	<p>Tanaman yang digunakan pada jalur pejalan kaki yaitu teh-tehan pangkas, akan tetapi ada beberapa titik pada jalur pedestrian</p>	



		<p>Kriteria tanaman peneduh yaitu:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● Memiliki ketahanan terhadap pengaruh cuaca dan udara</li> <li>● Daun bermasa padat</li> </ul> <p>Jenis pohon berupa pohon angkana, akasia besar,,bougenville dan teh-tehan pangkas</p>	yang tidak terdapat vegetasi.	
7.	Pagar pembatas	Pagar pengaman dibuat dengan tinggi 0,9 meter, serta menggunakan material yang tahan terhadap cuaca dan kerusakan, seperti metal dan beton.	Terdapat pagar penghalang dengan tinggi 1 meter, tetapi terdapat beberapa titik pagar yang rusak dan copot. Untuk perbatasan jalur pejalan kaki dan rumah warga tidak terdapat pagar pengaman	
8.	Papan informasi.	Diletakkan pada titik interaksi sosial, pada jalur pedestrian padat dengan besaran sesuai kebutuhan, dan bahan yang digunakan memiliki durabilitas tinggi dan tidak menimbulkan efek silau.	Terletak pada tempat yang sulit dijangkau, dengan kondisi yang sudah tidak layak dikarenakan tulisan pada papan sudah tidak dapat terlihat.	

Sumber: Analisis Pribadi 2022

Dari Tabel Observasi diatas, maka didapati sarana dan prasarana apa saja yang telah tersedia sesuai dengan standar penyediaan fasilitas pedestrian dan yang belum sesuai standar penyediaan fasilitas pedestrian yang akan dijelaskan sebagai berikut:

1. Jalur pejalan kaki

Lebar jalur pejalan kaki pada kawasan pedestrian Krueng Daroy yaitu 3 meter, dengan jarak ini pengunjung dapat berjalan dengan sirkulasi dua arah tanpa saling bertabrakan. Sesuai dengan peraturan Menteri pekerjaan umum nomor: 03/prt/m/2014 tentang pedoman perencanaan, penyediaan, dan pemanfaatan prasarana dan sarana jaringan pejalan kaki di kawasan perkotaan, dengan standar lebar jalur pejalan kaki minimum 1,5 meter dan luas minimum 2,25 m<sup>2</sup>. Material yang digunakan juga sudah tepat karena tidak licin dan saat hujan air tidak tergenang. Kemudian dilengkapi dengan ubin/blok garis untuk para difabel.



*Gambar 4. 2 Tekstur Jalan Setapak  
Sumber: Dokumentasi Pribadi 2022*

Kondisi aktual dari permukaan jalur pedestrian Krueng Daroy memiliki beberapa titik kerusakan seperti retak, pecah dan berlubang. Sehingga dapat mengganggu aktivitas pejalan kaki yang berjalan pada jalur pedestrian Krueng daroy.



*Gambar 4. 3 Kondisi Kerusakan Jalur Pedestrian  
Sumber: Dokumentasi Pribadi 2022*

## 2. Ruang bagi pejalan kaki (Difabel)

Lebar jalur pejalan kaki sudah sesuai standar yang dapat dilalui oleh pengunjung berkebutuhan khusus, dengan tekstur permukaan yang tidak licin



tetapi terdapat beberapa kerusakan pada permukaan jalan yang ditakutkan dapat membahayakan pengguna jalur terutama bagi pengunjung berkebutuhan khusus, begitu juga pada pagar pembatas yang rusak dan tidak tersedianya pagar pembatas pada sebelah sisi timur. Pengunjung berkebutuhan khusus yang menggunakan kursi roda akan kesulitan saat masuk dikarenakan pada pintu masuk terdapat penghalang dari beton yang berfungsi untuk menghalangi kendaraan roda dua masuk ke dalam jalur pedestrian Krueng Daroy.



*Gambar 4. 4 Penghalang kendaraan masuk  
Sumber: Dokumentasi pribadi*

### 3. Lampu penerang

Jenis lampu yang digunakan pada kawasan pedestrian Krueng Daroy yaitu jenis, akan tetapi panel lampunya sendiri sudah rusak menyebabkan lampu yang terdapat pada lokasi tidak dapat berfungsi dengan baik. Adanya lampu penerangan pada kawasan pedestrian Krueng Daroy sebagai antisipasi terjadinya tindakan kriminal karena jika lampu tidak berfungsi kemungkinan tindakan kriminal yang terjadi akan lebih besar apabila kondisi pedestrian gelap. Hal ini menunjukkan bahwa lampu penerangan pada jalur pedestrian belum sesuai dengan standar lampu penerangan pada kawasan pedestrian.



*Gambar 4. 5 Lampu Penerangan  
Sumber: Dokumentasi Pribadi 2022*

#### 4. Tempat sampah

Tempat sampah yang telah tersedia memiliki jarak yang tidak sesuai standar yaitu berjarak 20 meter antara tempat sampah. Penempatannya sangat minim, hal ini membuat masyarakat yang berkunjung membuang sampah sembarangan serta masyarakat yang bertempat tinggal pada kawasan tersebut meletakkan sampah hanya berlapis kantong plastik sehingga mudah berserakan.



*Gambar 4. 6 Kondisi Pembuangan Sampah di Pedestrian  
Sumber: Dokumentasi Pribadi 2022*

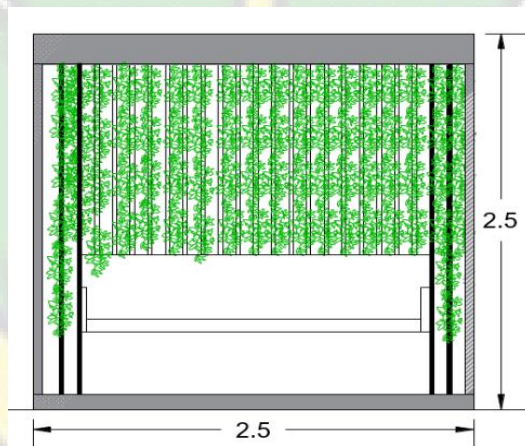
#### 5. Tempat duduk

Tempat duduk yang telah disediakan memiliki jarak 20 meter, jarak tersebut tidak sesuai standar penempatan tempat duduk yang seharusnya yaitu dengan jarak 10 meter. Meskipun tempat duduk tidak sesuai standar masyarakat yang berkunjung berpendapat bahwa tempat duduk dengan jarak 20 meter sudah cukup, karena pengunjung jalur pedestrian tidak terlalu ramai. Untuk Material yang digunakan sudah sesuai standar yaitu menggunakan material beton sehingga tidak mudah rusak.



Gambar 4. 7 Tempat Duduk  
Sumber: Dokumentasi Pribadi 2022

Berikut ini merupakan rekomendasi berupa tempat duduk dengan atap pelindung dari cuaca panas dan hujan.



Gambar 4. 8 Sketsa rekomendasi Tempat Duduk  
Sumber: Data Pribadi

#### 6. Jalur hijau dan tanaman peneduh

Tanaman peneduh pada jalur pedestrian krueng daroy sudah cukup baik, akan tetapi pada beberapa tempat tidak terdapat pepohonan sehingga pada siang hari akan terasa panas.



Gambar 4. 9 Vegetasi Pada Krueng Daroy  
Sumber: Dokumentasi Pribadi

Oleh karena itu, pada kawasan pedestrian diperlukan penambahan vegetasi baik sebagai peneduh maupun sebagai hiasan untuk memperindah tampak



dari pedestrian Krueng Daroy, vegetasi yang dapat digunakan yaitu seperti pohon angkana, bougenville, dan tanaman teh-tehan.



*Gambar 4. 10 Rekomendasi Vegetasi  
Sumber: Google*

## 7. Pagar penghalang

Kondisi aktual dari pagar penghalang di jalur pedestrian krueng daroy memiliki beberapa titik kerusakan yang cukup parah, sehingga dikhawatirkan dapat membahayakan pengunjung. Pada sisi sebelah timur juga diperlukan pagar penghalang karena jarak antara jalan setapak dan permukaan tanah memiliki tinggi yang cukup berbeda sehingga ditakutkan dapat berbahaya bagi pengunjung terutama anak-anak.



*Gambar 4. 11 Kondisi Aktual Pagar Pembatas  
Sumber: Dokumentasi Pribadi 2022*

## 8. Papan informasi

Terletak pada tempat yang sulit dijangkau, dengan kondisi yang sudah tidak layak dikarenakan tulisan pada papan sudah tidak dapat terlihat, kemudian ada beberapa papan informasi yang sudah patah.



Gambar 4. 12 Papan Informasi  
Sumber: Dokumentasi Pribadi

### 4.2.2 Analisis observasi waktu, aktivitas, dan estimasi umur.

Data hasil analisis observasi yang telah dirangkum dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel 4. 2 Hasil Observasi

Hari	Waktu	Aktivitas	Jumlah orang	Estimasi umur
Senin	16.30-18.30	Duduk-duduk Naik motor Jalan kaki Jogging Memancing Naik sepeda Bermain	69 Orang	7-55 Tahun
Selasa	16.30-18.30	Duduk-duduk Naik motor Jalan kaki Jogging Memancing Naik sepeda Bermain	67 Orang	7-50 Tahun
Rabu	16.30-18.30	Duduk-duduk Naik motor Jalan kaki Jogging	89 Orang	6-50 Tahun

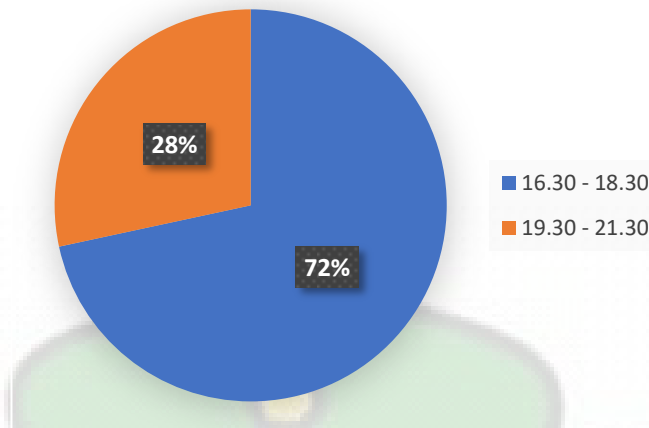


		Memancing Naik sepeda  Bermain  Main		
Kamis	16.30-18.30	Duduk-duduk Naik motor Jalan kaki Jogging Memancing Naik sepeda	70 Orang	10-50 Tahun
Jumat	16.30-18.30	Duduk-duduk Naik motor Jalan kaki Jogging Memancing Naik sepeda  Bermain	73 Orang	6-60 Tahun
Sabtu	16.30-18.30	Duduk-duduk Naik motor Jalan kaki Jogging Memancing Naik sepeda	56 Orang	15-55 Tahun
Minggu	16.30-18.30	Duduk-duduk Naik motor Jalan kaki Jogging Memancing Naik sepeda	53 Orang	7-55 Tahun

Hasil observasi selengkapnya dapat dilihat pada lampiran.

Dari hasil observasi aktivitas yang telah dirangkum dalam bentuk tabel diatas maka didapatkan hasil berupa waktu, aktivitas, jumlah pengunjung, dan estimasi umur pengunjung pedestrian Krueng Daroy. Peneliti akan memasukkan hasil observasi ke dalam bentuk diagram dibawah ini:

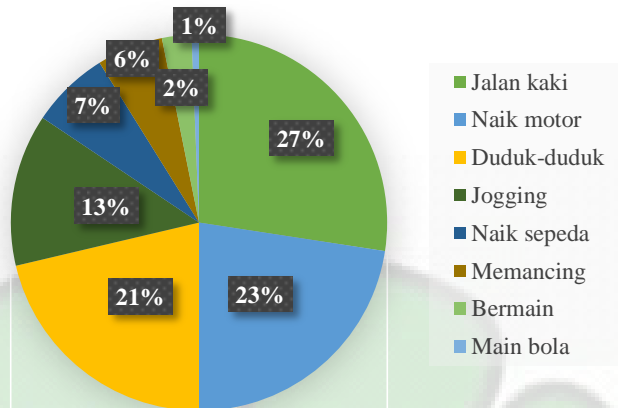
## A. Diagram Waktu



*Grafik 4 1 Diagram Ruang dan waktu  
Sumber: Analisis Pribadi*

Dalam menganalisis ruang dan waktu peneliti mengobservasi aktivitas pengunjung dari pukul 16.30-18.30, karena pada waktu tersebut banyak masyarakat yang berkunjung untuk bersantai sambil melepas penat setelah kegiatan seharian yang telah di lalui. Kemudian peneliti juga mengambil waktu pada malam hari yaitu pada pukul 19.30-21.30 untuk mengetahui apakah lampu penerangan berfungsi dengan baik dan apa saja aktivitas yang dilakukan pada malam hari. Dari kedua waktu observasi tersebut maka dapat diketahui jika aktivitas yang paling banyak dilakukan yaitu pada sore hari pukul 16.30-18.30, hal ini dikarenakan pada malam hari lampu yang telah tersedia tidak dapat berfungsi dengan baik sehingga jalur pedestrian menjadi gelap, dan masyarakat yang berkunjung lebih menyukai melakukan aktivitas di sore hari dari pada malam hari.

## B. Diagram Aktivitas/Kegiatan



Grafik 4 2 Diagram Aktivitas/Kegiatan  
Sumber: Analisa Pribadi 2022

Berdasarkan diagram aktivitas dapat diketahui bahwa terdapat 8 aktivitas yang dilakukan pada pedestrian Krueng Daroy, aktivitas yang paling banyak dilakukan yaitu berjalan kaki dengan persentase sebesar 27%. Banyaknya pengunjung yang berjalan kaki pada pedestrian Krueng Daroy yaitu karena ingin menikmati momen di sore hari dengan pemandangan sungai yang tenang, berjalan santai dengan teman, ataupun hanya untuk menyebrang dari satu tempat ketempat yang lain. Oleh karena itu, aktivitas berjalan kaki merupakan aktivitas utama pada kawasan pedestrian Krueng Daroy. Dikarenakan aktivitas utama yang berupa jalan kaki maka diharapkan adanya penyediaan jalur pejalan kaki yang lebih baik lagi, misalnya dari segi permukaan jalur ataupun desain jalur pejalan kaki.



Gambar 4. 13 Aktivitas Jalan Kaki

Sumber: Dokumentasi pribadi

Aktivitas selanjutnya yang paling banyak dilakukan yaitu naik motor dengan persentase sebesar 23%, banyaknya aktivitas naik motor dikarenakan pada

sebelah sisi sungai terdapat rumah masyarakat yang berhadapan langsung dengan sungai, sehingga masyarakat yang rumahnya menghadap ke sungai hanya memiliki satu akses untuk keluar masuk yaitu jalur pedestrian Krueng Daroy. Namun, untuk akses jalur keluar masuk kendaraan bermotor hanya diizinkan satu sisi jalur pedestrian saja yaitu yang terdapat rumah masyarakat. Akan tetapi seiring berjalannya waktu, masyarakat yang mengendarai motor pada jalur pedestrian tidak hanya masyarakat yang bertempat tinggal di dalam kawasan pedestrian saja, namun masyarakat yang ingin menyebrang dari Jln. Nyak Adam Kamil I ke Jln. Sultan Alaidin Johan Syah ataupun sebaliknya, juga banyak yang melewati jalur pedestrian Krueng Daroy sehingga jalur pedestrian di jadikan jalan pintas. Permasalahan ini dapat mengakibatkan kerusakan pada permukaan jalan setapak seperti yang telah terjadi saat ini, maka pemerintah perlu menegaskan larangan mengendarai motor pada jalur pedestrian kecuali masyarakat yang bertempat tinggal pada kawasan pedestrian.



*Gambar 4. 14 Aktivitas Naik Motor*

*Sumber: Dokumentasi pribadi*

Untuk aktivitas duduk-duduk memiliki persentase sebesar 21%, yang mana merupakan aktivitas yang juga banyak dilakukan pada jalur pedestrian. Masyarakat yang berkunjung melakukan aktivitas duduk-duduk untuk bersantai sambil mengobrol dengan teman atau untuk menikmati suasana di sore hari sambil melepas penat. Dikarenakan duduk-duduk merupakan aktivitas yang juga banyak dilakukan, maka diperlukan perhatian lebih terhadap fasilitas tempat duduk dengan cara menyediakan tempat duduk yang sesuai kebutuhan pengunjung.





*Gambar 4. 15 Aktivitas Duduk-Duduk  
Sumber: Dokumentasi pribadi*

Kemudian aktivitas lainnya seperti jogging memiliki persentase sebesar 13%. Aktivitas jogging ini merupakan salah satu aktivitas olahraga sehingga diharapkan pada jalur pedestrian disediakan alat untuk berolahraga yang dapat menarik minat masyarakat yang ingin berolahraga di sore hari.



*Gambar 4. 16 Aktivitas jogging  
Sumber: Dokumentasi pribadi*

Aktivitas naik sepeda memiliki persentase sebesar 7%, kurangnya aktivitas ini disebabkan karena tidak terdapat jalur khusus untuk bersepeda, aktivitas ini rata-rata dilakukan oleh pengunjung dengan usia 7-15 tahun yang bertempat tinggal di sekitar jalur pedestrian Krueng Daroy.





*Gambar 4. 17 Aktivitas naik sepeda  
Sumber: Dokumentasi pribadi*

Aktivitas lainnya seperti memancing memiliki presentase 6%, aktivitas ini termasuk aktivitas yang minim dilakukan sehingga diharapkan pada kawasan pedestrian juga disediakan tempat untuk memancing sehingga menarik minat masyarakat yang ingin memancing di kawasan pedestrian Krueng Daroy.



*Gambar 4. 18 Aktivitas Memancing  
Sumber: Dokumentasi pribadi*

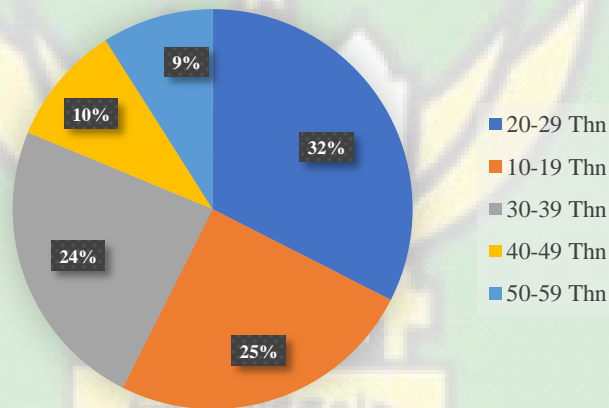
Aktivitas bermain 2%, aktivitas bermain sangat sedikit karena yang melakukan aktivitas ini yaitu anak-anak dengan usia 7-15 tahun yang tinggal dalam kawasan pedestrian. Penyebab lainnya aktivitas ini sedikit dilakukan karena tidak tersedianya tempat bermain namun diharapkan pada kawasan pedestrian dibuat lebih menarik seperti menambah gambar mural, mendesain jalan setapak, dan menambahkan tanaman hias dengan bunga berwarna warni.



Gambar 4. 19 Aktivitas Bermain  
Sumber: Dokumentasi pribadi

Aktivitas terakhir yaitu main bola dengan presentase 1%. Aktivitas ini merupakan aktivitas yang paling sedikit dilakukan, karena untuk bermain bola tidak memiliki tempat yang cukup luas dan tidak terlalu cocok dilakukan pada kawasan jalur pedestrian, karena ditakutkan akan mengganggu aktivitas pengunjung lainnya.

#### C. Diagram Jumlah Pengunjung dan Estimasi Umur.



Berdasarkan diagram diatas dapat dilihat bahwa estimasi umur masyarakat yang paling banyak berkunjung yaitu antara usia 20-29 tahun dengan persentase 32%. Banyaknya pengunjung dengan usia tersebut dikarenakan terdapat pengunjung yang baru pulang kuliah, pulang kerja, ataupun berjumpa dengan teman di kawasan jalur pedestrian tersebut. Selanjutnya yaitu usia 10-19 tahun dengan persentase sebesar 25%, rata-rata pengunjung dengan usia tersebut merupakan masyarakat yang bertempat tinggal di sekitar jalur pedestrian seperti dari gampong Neusu. Pengunjung melakukan aktivitas seperti naik sepeda, jalan-

jalan dengan teman, dan duduk-duduk, aktivitas tersebut dilakukan sebagai bentuk refreshing dari aktivitas sekolah.

Selanjutnya yaitu usia 30-39 tahun dengan persentase sebesar 24%, pengunjung dengan usia tersebut berasal dari perkantoran yang berada di Jln. Nyak Adam Kamil I, Badan Fitnes center, dan masyarakat yang bertempat tinggal di sekitar jalur pedestrian. Untuk usia 40-49 tahun memiliki persentase sebesar 10%, dengan rata-rata pengunjung berasal dari masyarakat yang bertempat tinggal di sekitar jalur pedestrian. Pengunjung yang paling sedikit yaitu dari usia 50-59 tahun dengan persentase sebesar 9%, dikarenakan pada usia tersebut hanya beberapa pengunjung yang melakukan aktivitas pada jalur pedestrian seperti memancing dan berjalan kaki. Oleh karena itu diperlukan penyediaan fasilitas berupa tempat memancing, karena banyak pengunjung yang berusia 45-59 tahun memiliki minat memancing jika terdapat tempat memancing yang layak.

#### 4.2.3 Wawancara

Pada tahap ini peneliti melakukan wawancara terhadap 10 orang responden, 6 orang masyarakat yang berkunjung dan 4 orang masyarakat yang bertempat tinggal pada kawasan pedestrian Krueng Daroy. Wawancara dilakukan untuk menggali data tentang persepsi masyarakat terhadap ketersediaan dan kualitas sarana dan prasarana pedestrian di tepi Krueng Daroy. Kemudian untuk hasil dari wawancara peneliti mengolah data hasil wawancara kedalam bentuk tabel sebagai berikut:

Tabel 4. 3 Hasil Wawancara

Responden	Fasilitas	Tanggapan	Saran
1. Saipuddin (55 Thn)	Jalur pejalan kaki	Jalan setapak sudah baik, tidak licin, dengan lebar yang sudah cukup.	Pemerintah lebih memperhatikan lagi fasilitas yang telah tersedia, dan diharapkan dapat menambahkan fasilitas berupa tempat memancing.
	Lampu penerangan	Tidak dapat berfungsi dengan baik.	
	Tempat sampah	Tempat sampah sangat sedikit, dan ada yang sudah rusak.	
	Tempat duduk	Sudah sangat baik, karena pengunjung juga tidak terlalu padat.	
	Vegetasi	Vegetasi sudah baik, karena	

		banyak pohon dari perumahan warga.	
	Pagar Pembatas	Perawatannya masih kurang baik, bahkan banyak pagar yang sudah copot tidak diperbaiki	
	Papan Informasi	Papan informasi sudah tidak dapat digunakan karena tulisan yang ada sudah kabur.	
2. Nisa Mahara (44 Thn)	Jalur pejalan kaki	Untuk lebar jalan setapak sudah baik, karena pengunjung dapat bergerak dengan bebas. Material yang digunakan juga tidak licin sehingga aman untuk dilalui.	adanya perbaikan terhadap fasilitas pada kawasan pedestrian Krueng Daroy. Sehingga menjadikan pedestrian Krueng Daroy lebih baik lagi.
	Lampu penerangan	Lampu penerangan tidak berfungsi selayaknya, sehingga menghambat aktivitas pengunjung pada malam hari.	
	Tempat sampah	Tempat sampah masih sangat sedikit, sehingga banyak sampah yang berserakan pada Kawasan pedestrian Krueng Daroy.	
	Tempat duduk	Tempat duduk yang disediakan sudah sangat baik, tetapi diperlukan tempat duduk dengan atap agar pengunjung dapat berteduh dari panas dan hujan.	
	Vegetasi	Kondisi vegetasi yang sudah ada sudah baik, meskipun pada siang hari pada jalur pedestrian terasa panas yaitu pada tempat yang tidak terdapat pohon.	
	Pagar Pembatas	Pemeliharaan pagar pembatas masih sangat kurang karena banyak pagar pembatas yang	

		sudah patah dan copot.	
	Papan Informasi	Papan informasi tidak berfungsi selayaknya, karena peletakkan yang susah dijangkau oleh penglihatan	
3. Fuadi (51 Thn)	Jalur pejalan kaki	Jalan setapak sudah baik dari segi lebar maupun tekstur jalan karena menggunakan material yang tidak licin.	Diharapkan pemerintah memperbaiki kerusakan pada fasilitas pedestrian Krueng Daroy, dan masyarakat yang berkunjung dapat menjaga fasilitas tersebut dengan baik. Bapak Fuadi juga berharap pemerintah menambahkan fasilitas memancing pada kawasan pedestrian Krueng Daroy. Untuk pemerinta agar dapat segera memperbaiki kerusakan yang terdapat pada pedestrian.
	Lampu penerangan	Lampu tidak dapat berfungsi karena sudah rusak.	
	Tempat sampah	Tempat sampah yang disediakan masih sangat sedikit dengan penempatan yang susah dijangkau dengan mata.	
	Tempat duduk	Tempat duduk yang disediakan sudah mencukupi untuk pengunjung.	
	Vegetasi	Sudah baik, dan pada lokasi pedestrian juga banyak ditanami pohon dan bunga.	
	Pagar Pembatas	Pagar pembatas sudah banyak yang rusak.	
	Papan Informasi	Kurang baik, karena sudah patah,	
4. Mila Rahmatilah (27 Thn)	Jalur pejalan kaki	Permukaan jalan setapak sudah baik karena tidak licin dan lebar yang nyaman saat dilalui.	Diharapkan untuk fasilitas yang sudah rusak agar diperbaiki, sehingga tidak mengganggu keamanan dan kenyamanan pengunjung, dan diharapkan pedestrian Krueng Daroy kedepanya dibuat lebih bagus,dengan disediakannya tempat bersantai seperti pondok, tanaman hias nya diperbanyak, dan gambar-
	Lampu penerangan	Lampu penerangan tidak berfungsi dengan baik, dan diperlukan perbaikan.	
	Tempat sampah	Tempat sampah masih kurang ketersediaannya, dan kondisi tempat sampah sudah ada yang rusak.	
	Tempat duduk	Tempat duduk yang disediakan sudah sangat baik, ketersediaannya juga cukup	



		banyak.	gambar seni mural dikembangkan kembali.
	Vegetasi	Pepohonannya sudah lumayan banyak jadi bisa menjadi tempat peneduh dari panas,	
	Pagar Pembatas	Pemeliharaan pagar pembatas masih sangat kurang karena banyak pagar pembatas yang sudah patah dan copot.	
	Papan Informasi	Papan informasi yang sudah ada tidak dapat digunakan karena sudah pudar sehingga tulisan pada papan informasi tidak dapat terbaca.	
4. Fkrul razi (30 Thn)	Jalur pejalan kaki	Permukaannya sudah baik tidak licin dan rata. Lebarnya sudah mencukupi untuk orang berjalan.	sarannya agar semua kerusakan diperbaiki, dan penyediaan fasilitas lebih baik lagi seperti penambahan tempat olah raga.
	Lampu penerangan	Lampu tidak dapat menyala jadi jalur pedestrian akan kurang baik saat dilalui pada malam hari.	
	Tempat sampah	Tempat sampah masih sangat kurang, sehingga memungkinkan pengunjung membuang sampah sembarangan.	
	Tempat duduk	Tempat duduk sudah cukup baik, lebih baik lagi jika terdapat tempat duduk seperti gazebo.	
	Vegetasi	Perlu ditambahkan vegetasi di sepanjang jalur pedestrian agar rindang dan sejuk.	
	Pagar Pembatas	Kerusakan pagar pembatas sudah parah, karena banyak sekali pagar yang sudah bolong dan copot.	
	Papan Informasi	Papan informasi ada, tetapi	

		tidak berfungsi selayaknya sehingga diperlukan papan informasi seperti himbauan untuk membuang sampah sembarangan,	
5. Rahma Wati (22 Thn)	Jalur pejalan kaki	Permukaan jalan sudah cukup baik meskipun ada kerusakan pada beberapa titik jalan, lebar jalan sudah cukup untuk dilalui dengan sirkulasi dua arah.	Semoga kedepannya kawasan pedestrian lebih diperhatikan lagi, kemudian perlu ditambahkan tempat duduk berkelompok .
	Lampu penerangan	Diperlukan perbaikan pada lampu penerangan yang mati	
	Tempat sampah	Tempat tpa sampah sudah ada tapi hanya sedikit.	
	Tempat duduk	Tempat duduk sudah cukup baik, lebih bagus jika disediakan tempat duduk dengan atap pelindung.	
	Vegetasi	Perlu penambahan untuk tanaman hias, agar jalur pedestrian terlihat lebih indah.	
	Pagar Pembatas	Diperlukan perbaikan pada pagar pembatas, karena sudah banyak yang rusak, dan diperlukan pagar pembatas antara jalan setapak dan rumah warga.	
	Papan Informasi	Papan informasi masih kurang, diperlukan penambahan pada papan informasi.	
7. Raisya Hayatun Nisa (22 Thn)	Jalur pejalan kaki	Jalan setapak cukup baik nyaman saat berjalan kaki dan jogging. Akan tetapi tidak ramah bagi penyandang disabilitas seperti pengguna kursi roda.	Diharapkan untuk fasilitas yang masih kurang agar ditambah dan disediakan sesuai kebutuhan pengunjung, dan diharapkan pemerintah yang bertanggung jawab dan masyarakat sama-sama
	Lampu penerangan	Tidak berfungsi dengan baik, sehingga rawan terjadinya	

		kejahatan.	menjaga pedestrian Krueng Daroy.
	Tempat sampah	Tempat sampah sangat sedikit, mengakibatkan banyak sampah berserakan.	
	Tempat duduk	Untuk tempat duduk sudah cukup baik dan tercukupi. Tetapi diperlukan tempat duduk yang memiliki sandaran agar lebih nyaman.	
	Vegetasi	Perlu penambahan vegetasi agar jalur pedestrian lebih sejuk.	
	Pagar Pembatas	Pagar pembatas diperlukan perbaikan, karena dapat membahayakan anak kecil.	
	Papan Informasi	Papan informasi perlu disediakan sebagai petunjuk atau himbauan terhadap pengunjung.	
8. Hasmidar (46 Thn)	Jalur pejalan kaki	Tekstur jalan setapak dan lebar sudah baik, tapi perlu perbaikan pada jalan setapak yang sudah rusak.	Diharapkan Pedestrian Krueng Daroy bisa lebih baik lagi dalam perawatannya, dan diharapkan dapat disediakan lampu-lampu taman sehingga pengunjung dapat pergi pada malam hari.
	Lampu penerangan	Pada malam hari semua lampu pada pedestrian tidak dapat berfungsi, sehingga lampu perlu diganti.	
	Tempat sampah	Sudah tersedia tetapi masih sedikit.	
	Tempat duduk	Sudah tersedia dengan sangat baik.	
	Vegetasi	Perlu penambahan pepohonan di sepanjang jalur pedestrian agar lebih sejuk.	
	Pagar Pembatas	Pagar pembatas sudah banyak yang rusak dan berkarat, diperlukan perawatan dan perbaikan.	

	Papan Informasi	Diperlukan papan informasi. Untuk memberitahu ketentuan/larangan pada pedestrian.	
9. Annisa rauza (20 Thn)	Jalur pejalan kaki	Sudah bagus dan baik digunakan saat hujan karena tidak licin, lebarnya juga sudah baik untuk dilalui dengan sirkulasi dua arah.	Harapan untuk kedepannya Pedestrian Krueng Daroy dibuat lebih cantik misalnya seperti jalan setapaknya dibuat atap-atap dengan tanaman jalar, dan banyak tanaman hias.
	Lampu penerangan	Kurang baik, karena pada malam hari lampunya hanya beberapa yang hidup dengan keadaan yang kelap kelip	
	Tempat sampah	Masih kurang pada sebelah kiri	
	Tempat duduk	Sudah sangat baik, aman dan nyaman saat digunakan.	
	Vegetasi	Masih kurang karena terasa panas saat siang hari.	
	Pagar Pembatas	Sudah banyak yang rusak, dan dapat membahayakan pengunjung.	
	Papan Informasi	Papan informasi masih kurang.	
10. Cut Tiara (16 Thn)	Jalur pejalan kaki	Sudah bagus, lebarnya juga sudah baik,	Diharapkan untuk kedepannya pedestrian Krueng Daroy fasilitasnya tidak banyak yang rusak, dan perawatannya lebih baik lagi.
	Lampu penerangan	tidak berfungsi dengan baik.	
	Tempat sampah	Kurang banyak.	
	Tempat duduk	Sudah sangat baik, dan bagus.	
	Vegetasi	Perlu ditambah pohon pada tempat yang terlalu panas.	
	Pagar Pembatas	Sudah banyak yang rusak, dan diperlukan perbaikan.	
	Papan Informasi	Perlu diperbaiki.	

Setelah melakukan wawancara terhadap 10 orang pengunjung kawasan jalur pedestrian Krueng Daroy maka hasil yang didapati akan dilampirkan dalam bentuk diagram batang seperti dibawah ini:



Diagram 4. 1 Hasil Wawancara Pengunjung  
Sumber: Analisa Pribadi 2022

Dapat dilihat dari grafik diatas jika kualitas dan ketersediaan sarana dan prasarana pedestrian di tepi Krueng Daroy yang sudah baik bagi pengunjung jalur pedestrian yaitu kategori permukaan jalan setapak, dengan 8 orang berpendapat sangat baik dan 2 orang berpendapat cukup baik. Untuk lebar jalan setapak 10 orang berpendapat sangat baik, maka dapat dilihat dari kondisi aktual dan persepsi pengunjung sudah baik dari segi penggunaan material yang tidak licin, dan saat hujan jalan setapak tidak terdapat genangan air yang dapat mengganggu aktivitas pejalan kaki. Lebar jalur pejalan kaki juga sudah sesuai dengan kebutuhan pengunjung, karena pengunjung merasa nyaman saat berjalan walaupun dengan sirkulasi dua arah.

Untuk fasilitas tempat duduk 7 orang responden berpendapat sudah sangat baik dan 2 orang berpendapat cukup baik karena diperlukan penambahan tempat duduk dengan atap pelindung dari panas dan hujan. 10 responden berpendapat jika pagar pembatas kurang baik, pagar pembatas pada kawasan jalur pedestrian merupakan fasilitas yang sangat perlu diperhatikan, karena pagar pembatas adalah fasilitas jalur pejalan kaki yang mengalami banyak kerusakan. Pengunjung berharap pemerintah yang bertanggung jawab segera memperbaiki pagar pembatas, yang ditakutkan akan membahayakan para pengunjung kawasan jalur pedestrian Krueng Daroy.



Untuk lampu penerangan masih belum sesuai dengan kebutuhan pengunjung hal ini dapat dilihat dari 10 responden yang berpendapat jika lampu penerangan masih kurang baik, karena seluruh lampu yang telah disediakan tidak dapat hidup. Akibat tidak adanya lampu, aktivitas pengunjung pada malam hari tidak dapat berjalan dengan baik dan ditakutkan adanya Tindakan kriminal. Fasilitas selanjutnya seperti tempat sampah mendapat respon 4 orang berpendapat cukup baik dan 6 orang berpendapat kurang baik, terlihat dari tempat sampah yang masih sangat sedikit dengan peletakan yang kurang baik. Contohnya tempat sampah yang diletakkan di balik pohon, mengakibatkan sulit untuk dilihat oleh pengunjung, hal tersebut menyebabkan terjadinya pembuangan sampah sembarangan pada kawasan pedestrian Krueng Daroy.

Vegetasi seperti pepohonan pada jalur pedestrian sudah baik, meski diperlukan penambahan pohon pada area yang terasa gersang ataupun panas. Dapat dilihat dari hasil responden 8 orang berpendapat jika penyediaan vegetasi pada jalur pedestrian sudah cukup baik dan 2 orang berpendapat jika penyediaan vegetasi sudah sangat baik. Selanjutnya untuk papan informasi, 10 responden berpendapat jika papan informasi yang disediakan masih kurang baik. Papan informasi yang telah tersedia sudah tidak dapat digunakan karena tulisan pada papan informasi yang luntur dan ketersediaannya sedikit. Maka diperlukan penambahan papan informasi seperti informasi petunjuk arah dan informasi kebijakan pemerintah.

Secara keseluruhan penelitian ini membahas tentang Persepsi Masyarakat Terhadap Ketersediaan dan Kualitas Sarana dan Prasarana Pedestrian di Tepi krueng daroy. Pada kawasan pedestrian, sarana dan prasarana sangat berperan penting dalam mendukung aktivitas pengguna jalur pedestrian sesuai pemanfaatannya. Ketersediaan sarana dan prasarana pada pedestrian Krueng Daroy bertujuan untuk melancarkan aktivitas serta menciptakan kawasan pedestrian yang aman dan nyaman bagi pengunjung jalur pedestrian. Maka dari itu dibutuhkan sarana dan prasarana yang sesuai kebutuhan pengunjung dan sesuai standar penyediaan fasilitas sarana dan prasarana pedestrian.

Pada hasil akhir peneliti mendapati dari hasil observasi dan wawancara yaitu sarana dan prasarana pada kawasan jalur pedestrian Krueng Daroy masih

terdapat beberapa yang kurang sesuai dengan standar Peraturan Menteri Pekerjaan Umum nomor: 03/prt/m/2014 tentang pedoman perencanaan, penyediaan, dan pemanfaatan sarana dan prasarana pada jaringan pejalan kaki di kawasan pedestrian, yang mana sarana dan prasarana jaringan pejalan kaki adalah fasilitas yang disediakan di sepanjang jalur pedestrian yang berguna sebagai penunjang berlangsungnya aktivitas yang aman dan nyaman bagi pengguna jalur pedestrian. Hasil tersebut diperkuat dengan adanya hasil responden terhadap pertanyaan wawancara, dari hasil wawancara peneliti juga mendapati beberapa sarana rekomendasi dari pengunjung, yang diharapkan dapat tersedia di kawasan jalur pedestrian Krueng Daroy.

#### 4.2.4 Hasil Rekomendasi

##### 1. Jalan setapak

Pada beberapa titik jalan setapak yang rusak diharapkan dapat diperbaiki sehingga tidak mengganggu kenyamanan dan keamanan pengguna jalan, kemudian untuk membuat jalan setapak lebih menarik diharapkan dapat diberikan pola berwarna sehingga tampak lebih cerah dan tidak monoton.

##### 2. Lampu penerang

Lampu penerangan yang sudah tidak berfungsi diharapkan untuk diperbaiki dengan jarak lampu yang seharusnya yaitu 10 meter.



*Gambar 4. 20 Rekomendasi Penempatan Lampu*

*Sumber: Data Pribadi*

### 3. Tempat sampah

Tempat sampah yang direkomendasikan yaitu memiliki desain yang menarik dengan jarak 20 meter yang disediakan sepanjang jalur pedestrian.



*Gambar 4. 21 Rekomendasi Desain Tempat Sampah dan Jarak Penempatan Tempat Sampah  
Sumber: Google dan Data Pribadi*

### 4. Tempat duduk

Perlu disediakan tempat duduk dengan atap pelindung dari cuaca panas dan hujan.



*Gambar 4. 22 Rekomendasi Desain Tempat Duduk  
Sumber: Data Pribadi*



5. Pagar penghalang

Perlunya perbaikan terhadap pagar pembatas yang telah rusak, sehingga berpotensi membahayakan pengunjung.

Kondisi aktual:



*Gambar 4. 23 Kondisi Aktual Pagar Pembatas*

*Sumber: Dokumentasi pribadi*

Rekomendasi:

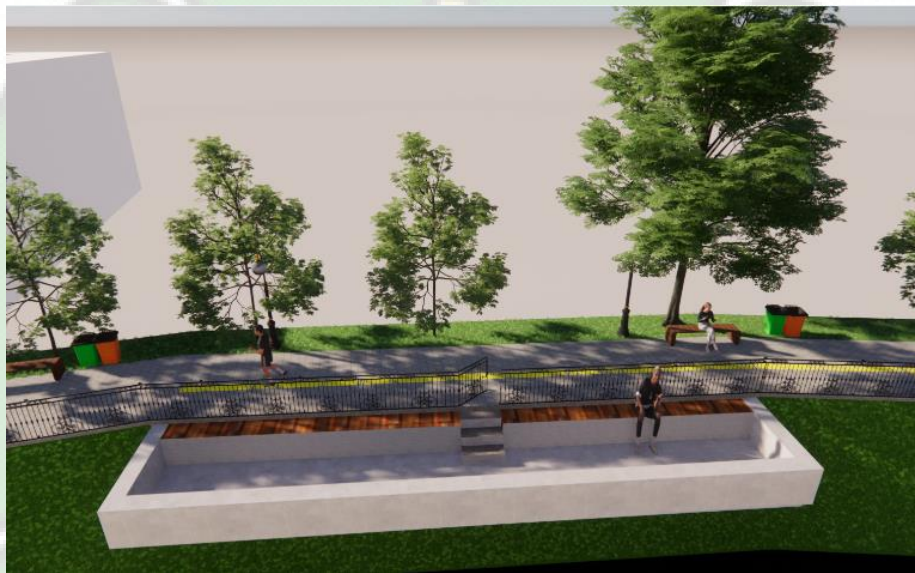


*Gambar 4. 24 Rekomendasi pagar Pembatas*

*Sumber: Data Pribadi*

6. Tempat memancing

Perlunya penyediaan tempat memancing sebagai sarana pendukung aktivitas pengunjung.



*Gambar 4. 25 Rekomendasi Tempat Memancing*  
*Sumber: Data Pribadi*

جامعة الزاوية  
AR-RANIRY



## **BAB V**

### **KESIMPULAN DAN SARAN**

#### **5.1 Kesimpulan**

Berdasarkan hasil deskripsi dan analisis data yang telah peneliti uraikan pada bab sebelumnya, maka dapat diambil kesimpulan sebagai berikut:

1. Ditinjau dari ketersediaan sarana dan prasarana jalur pedestrian Krueng Daroy, dengan melihat Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor: 03/PRT/M/2014. Dapat disimpulkan bahwa ketersediaan sarana dan prasarana secara keseluruhan masih kurang, bahkan ada beberapa fasilitas sarana yang tidak disediakan. Fasilitas sarana tersebut merupakan fasilitas yang dibutuhkan bagi pengunjung jalur pedestrian seperti tempat sampah, tempat memancing, tempat duduk dengan atap pelindung, dan papan informasi.
2. Untuk kualitas sarana dan prasarana jalur pedestrian, dengan melihat Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor: 03/PRT/M/2014, tentang penyediaan fasilitas sarana dan prasarana pada kawasan pedestrian. Dapat disimpulkan bahwa kualitas sarana masih kurang baik, seperti pagar pembatas yang telah rusak karena kurangnya perawatan, lampu penerangan yang mati masih belum diperbaiki, dan jalan setapak pada jembatan yang sudah bolong. Permasalahan seperti ini dapat menghambat dan membahayakan pengunjung jalur pedestrian, sehingga mengurangi tingkat keamanan dan kenyamanan pengunjung.

#### **5.2 Saran**

Dari hasil penelitian yang telah dilakukan pada pedestrian Krueng Daroy, maka ada beberapa saran dari peneliti yaitu sebagai berikut:

1. Dalam merancang kawasan pedestrian sarana dan prasarana yang disediakan harus sesuai dengan standar penyediaan fasilitas pedestrian, penyediaan sarana dan prasarana juga harus sesuai dengan kebutuhan pengguna jalur pedestrian.
2. Diharapkan adanya kerjasama antara pemerintah dan masyarakat dalam menjaga sarana dan prasarana yang telah disediakan pada kawasan pedestrian, sehingga dapat meminimalisir tingkat kerusakan pada sarana dan prasarana pada kawasan pedestrian Krueng Daroy.

3. Pada penelitian ini hanya membahas tentang persepsi masyarakat terhadap kualitas dan ketersediaan sarana dan prasarana saja, sehingga diharapkan untuk penelitian kedepannya dapat mengangkat pembahasan yang lebih luas dan detail tentang pedestrian Krueng Daroy yang menghasilkan rekomendasi desain lebih baik lagi.



## DAFTAR PUSTAKA

- Aniaty, M. d. (1991). Studi Kenyamanan Pejalan Kaki Terhadap Pemanfaatan Jalur Pedestrian di Jalan Protokol Kota Semarang. *Muslihun M (2013)*.
- Augusty, F. (2006). *Metode Penelitian Manajemen: Pedoman Penelitian untuk Skripsi, Tesis dan Disertao Ilmu Manajemen*. Semarang: Universitas Diponegoro.
- Azis, Y. A. (2021, Mei 16). *Perbedaan Sarana dan Prasarana: Pengertian dan Contoh*. Retrieved from <https://penerbitbukudeepublish.com/artikel-cerdas/>
- D, K. K. (1987). *Kamus Psikologi*. Bandung: Pioneer Jaya.
- Dwi, A. R. (2019). Studi Aspek Fungsi dan Kenyamanan Jalur Pedestrian. Volume 4 Nomor 2.
- Faudy, A. R. (2015). Analisi Pelajar Tingkat Menengah pada Sekolah Tinggi Agama Islam Kudus. *Jurnal Penelitian Pendidikan Islam*, Vol. 10, No. 1.
- Handayani, S. (2018). *Tinjauan Sarana dan Prasarana Jalur Pedestrian di Kawasan Peunayong*. Banda Aceh.
- Haris, A. S. (2018). *Evaluasi Sarana Prasarana Serta Pemanfaatan Jalur Pedestrian Studi Kasus di Jalan Margonda Depok*. Jakarta: Program Studi Pendidikan Teknik Bangunan Jurusan Teknik Sipil Universitas Negeri Jakarta.
- J, F. A. (2016). *Persepsi Pejalan Kaki Terhadap Keamanan dan Kenyamanan Jalur Trotoar di Pusat Kota Amurang*. Amurang.
- Jalaludin, R. (2011). *Psikologi Komunikasi*. Bandung: PT. Remaja Rosdakarya.
- Khoirudin, A. d. (2014). *Instrumen Penelitian*. Malang: Universitas Negeri Malang.

- Muslihun. (2013). *Studi Kenyamanan Pejalan Kaki terhadap Pemanfaatan Jalur Pedestrian di Jalan Protokol Kota Semarang (Studi Kasus Jalan Pahlawan)*. Semarang.
- N, A. (2019). *Pedestrian Ways Dalam Perancangan Kota*. Klaten: Yayasan Humaniora.
- Setyowati, M. D. (2017). *Pemanfaatan Pedestrian Ways di Koridor Komersial di Koridor Jalan Pemuda Kota Magelang*. Yogyakarta: Universitas Teknik Yogyakarta.
- Sirait John Calvin M, D. (2018). Kajian Tentang Jalur Pedestrian Berdasarkan Aspek Kenyamanan. Vol. 1 No. 2.
- Sopiansyah, A. (2018). Evaluasi Sarana Prasarana Serta Pemanfaatan Jalur Pedestrian (Studi Kasus di Jalan Margonda Depok). 1-123.
- Spragley, J. P. (1980). *Participant Observation*. New York: Holt, Rinehart, and Winston.
- Sujarweni, V. W. (2012). *Statistik untuk Penelitian*. Yogyakarta: Graha Ilmu.
- Sutopo, H. B. (1996). *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Surakarta: Jurusan Seni Rupa Fakultas Sastra UNS.
- Tanan, N. (2011). *Fasilitas Pejalan Kaki*. Bandung: Kementerian Pekerjaan Umum.
- Umum, P. M. (2014). *No. 03/PRT/M/2014 Tentang Pedoman Perencanaan, Penyediaan, dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Jaringan Pejalan Kaki di Kawasan Perkotaan*. Jakarta.
- Utterman, R. K. (2012). *Accommodating the Pedestrian*. New York: Van Nostrand Reinhold Company.
- Walgito, B. (2010). *Pengantar Psikologi Umum*. Yogyakarta: Andi.

# LAMPIRAN





Tabel 4. 4 Hasil Observasi Aktivitas

Senin	16.30-18.30	Aktivitas	Jumlah orang	Estimasi umur
	16. 30	Duduk-duduk	3	15-17
		Naik motor	4	20-25
		Jalan kaki	2	17, 20
	16. 45	Jalan kaki	2	30,40
		Jogging	4	20-25
	17. 00	Memancing	2	50, 55
		Jogging	1	23
		Jalan kaki	5	16-30
	17. 15	Duduk-duduk	6	17-20
		Naik motor	4	30-35
		Naik sepeda	4	7-12
	17. 30	Jalan kaki	3	15, 30
		Duduk-duduk	4	16-18
		Memancing	2	30
	17. 45	Jalan kaki	1	55
		Naik motor	4	15-30
	18. 00	Duduk-duduk	3	22
		Jogging	2	25
	18. 15	Jalan kaki	5	15-20
		Bermain	4	7-10
	18. 30	Naik motor	4	20-45
Total			69 Org	7 – 55 Thn
Selasa	16.30-18.30	Aktivitas	Jumlah orang	Estimasi umur
	16. 30	Naik motor	3	20-25
		Jalan kaki	1	18
		Duduk-duduk	2	17
	16. 45	Jogging	2	25
		Jalan kaki	3	15-20
	17. 00	Naik motor	4	20-35
		Duduk-duduk	3	20
		Jalan kaki	1	27
	17. 15	Bermain	4	7-10
		Jogging	2	38, 40
		Jalan kaki	5	15-50
	17. 30	Memancing	1	30
		Naik motor	3	20-30
		Duduk-duduk	3	40
		Jalan kaki	4	15-20
	17. 45	Jogging	2	23

	18. 00	Memancing	2	40
		Jalan kaki	2	25
		Naik motor	2	20-25
	18. 15	Duduk-duduk	2	14
		Naik sepeda	3	10-15
		Naik motor	1	19
		Jalan kaki	4	20-30
	18. 30	Memancing	1	55
		jogging	4	25-30
		Naik motor	2	45-50
		Jalan kaki	1	30
Total			67 Org	7 – 50 Thn
<b>Rabu</b>	<b>16.30-18.30</b>	<b>Aktivitas</b>	<b>Jumlah orang</b>	<b>Estimasi umur</b>
	16. 30	Jalan kaki	5	20-40
		Naik sepeda	6	7-12
		Duduk-duduk	4	18
	16. 45	Naik motor	4	22-35
		Duduk-duduk	3	19-25
	17. 00	Jalan kaki	3	16-20
		Jogging	4	20-40
		Naik motor	2	30-45
	17. 15	Main bola	3	9-11
		Memancing	3	30-50
		Duduk-duduk	3	17-20
	17. 30	Jogging	2	22
		Jalan kaki	7	15-30
	17. 45	Naik motor	3	21-35
		Jalan kaki	2	33, 40
	18. 00	Jogging	1	15
		Memancing	2	40, 50
		Bermain	2	6, 10
		Naik motor	5	15-50
		Duduk-duduk	8	18-30
		Jalan kaki	1	17
	18. 15	Naik motor	2	15, 40
		duduk-duduk	7	20-40
	18. 30	Jalan kaki	2	25
Total			89 Org	6 – 50 Thn
<b>Kamis</b>	<b>16.30-18.30</b>	<b>Aktivitas</b>	<b>Jumlah orang</b>	<b>Estimasi umur</b>
	16. 30	Jogging	1	27
		Jalan kaki	4	20-25
		Naik motor	2	18
	16. 45	Duduk-duduk	3	17-20
		Jalan kaki	3	25-30
		Jogging	1	30
	17. 00	Jalan kaki	2	20-35

		Naik motor	4	15-40
		Duduk-duduk	3	20-55
	17. 15	Jalan kaki	2	17-30
		Jogging	5	18-50
		Jalan kaki	2	23
	17. 30	Naik motor	1	28
		Duduk-duduk	2	35
		Naik sepeda	4	10-15
	17. 45	Naik motor	4	20-55
		Jalan kaki	3	25-30
		Memancing	2	40-50
	18. 00	jogging	3	18-20
		Naik honda	1	45
	18. 15	Jalan kaki	5	12-45
		Naik motor	3	22-45
		Duduk-duduk	4	30-35
	18. 30	Jogging	2	20
		Jalan kaki	3	23-40
		Duduk-duduk	1	35
Total			70 Org	10-50 Thn
	16. 30	Jalan kaki	1	30
		Naik motor	2	20, 22
	16. 45	Duduk-duduk	4	19-25
		Jalan kaki	3	15-30
		Naik sepeda	2	13, 17
	17. 00	Duduk-duduk	6	18-35
		Jalan kaki	2	20
	17. 15	Jogging	1	27
		Jalan kaki	3	22-45
		Naik motor	7	17-40
		Duduk-duduk	4	20-35
	17. 30	Memancing	4	30-50
		Jalan kaki	2	20-53
	17. 45	Jogging	1	25
		Jalan kaki	4	20-30
		Naik motor	4	50-55
		Bermain	2	10
		Duduk-duduk	2	25
	18. 00	Naik motor	3	4-60
		Naik motor	2	18-50
		Jalan kaki	3	6-10
		Duduk-duduk	2	22
	18. 15	Jogging	4	30, 35
		Naik motor	1	25
	18. 30	Naik motor	4	25. 30

Total			73 Org	6-60 Thn
Sabtu	16.30-18.30	Aktivitas	Jumlah orang	Estimasi umur
	16. 30	Jalan kaki	2	22
		Jogging	2	25, 30
	16. 45	Naik motor	3	18-20
		Naik motor	1	30-45
	17. 00	Duduk-duduk	5	19
		Jalan kaki	7	18-30
		Naik sepeda	2	12
		Duduk-duduk	3	25-30
	17. 15	Jalan kaki	2	15-25
		Jogging	4	18
	17. 30	Jalan kaki	2	20-55
		Naik motor	3	30, 40
	17. 45	Duduk-duduk	2	22-25
		Memancing	1	35-50
	18. 00	Jalan kaki	1	60
		Naik motor	3	17
		Duduk-duduk	2	15-25
	18. 15	Jogging	4	20-30
		Jalan kaki	4	15-35
		Duduk-duduk	2	16-20
	18. 30	Jogging	1	18
		Naik motor	2	55
		Jalan kaki	2	35-40
		Duduk- duduk	2	25
Total			56 Orng	15-55 Thn
Minggu	16.30-18.30	Aktivitas	Jumlah orang	Estimasi umur
	16. 30	Naik motor	2	20, 55
		Jalan kaki	3	20-30
	16. 45	Duduk-duduk	2	18
		jogging	2	18, 30
	17. 00	Duduk-duduk	6	16-30
		Jalan kaki	1	17
		Naik motor	5	30-35
	17. 15	Jogging	5	15-35
		Naik motor	2	30
	17. 30	Jogging	3	16-18
		Jalan kaki	2	30
	17. 45	Naik motor	2	55
		Jalan kaki	1	15-30
		Naik motor	2	22
		Jalan kaki	1	25
	18. 00	Jogging	1	20
	18. 15	Jogging	1	23
		Naik sepeda	8	7-13

	18.30	Jalan kaki Naik motor	2 2	45 30-35
Total			53 Org	7-55 Thn

Senin	19.30-21.30	Aktivitas	Jumlah orang	Estimasi umur
	19.30	Naik motor	3	20-50
	19.45	Naik motor	2	40
		Jalan kaki	3	25-30
	20.00	Naik motor	2	21
	20.15	Jalan kaki	2	35
		Naik motor	3	20-25
	20.30	Naik motor	1	19
	20.45	Naik motor	2	18-30
	21.00	Duduk-duduk	7	13-25
	21.15	Naik motor	4	30-50
	21.30	Naik motor	2	25-50

Total			31 Org	13-50 Thn
-------	--	--	--------	-----------

Selasa	19.30-21.30	Aktivitas	Jumlah orang	Estimasi umur
	19.30	Naik motor	3	21-25
		Jalan kaki	2	20-40
	19.45	Naik motor	1	27
	20.00	Naik motor	2	25-30
	20.15	Naik motor	4	17-35
	20.30	Jalan kaki	2	28-35
		Duduk-duduk	3	15-20
		Naik motor	1	17
	20.45	Naik motor	4	17-35
	21.00	Naik motor	3	18-45
	21.15	Naik motor	2	17-20
	21.30	Naik motor	2	15-18

Total			29 Org	15-45 Thn
-------	--	--	--------	-----------

Rabu	19.30-21.30	Aktivitas	Jumlah orang	Estimasi umur
	19.30	Naik motor	3	15-25
	19.45	Naik motor	2	20-35
		Duduk-duduk	2	20-25
	20.00	Duduk-duduk	2	35
		Jalan kaki	2	20, 25
	20.15	Naik motor	3	19-30
	20.30	Naik motor	1	30
		Jalan kaki	1	19
	20.45	Naik motor	2	35-45
		Jalan kaki	3	37-55
	21.00	Naik motor	4	15-45



	21. 15 21. 30	Naik motor Duduk-duduk	3 3	30-40 10-45
<b>Total</b>			<b>31 Org</b>	<b>10-55 Thn</b>
<b>Kamis</b>	<b>19.30-21.30</b>	<b>Aktivitas</b>	<b>Jumlah orang</b>	<b>Estimasi umur</b>
	19. 30	Duduk-duduk	2	16-18
		Naik motor	3	30
	19. 45	Naik motor	2	55
		Duduk-duduk	2	15-30
	20. 00	Jalan kaki	1	22
		Naik motor	2	25
	20. 15	Naik motor	1	20
		Jalan kaki	1	22-25
	20. 30	Naik motor		35-50
	20. 45	Naik motor	3	60
	21. 00	Naik motor	2	17
	21. 15	Naik motor	1	15-25
	21. 30	Naik motor	1	18-20
			3	
<b>Total</b>			<b>24 Org</b>	<b>15-60 Thn</b>
<b>Jum'at</b>	<b>19.30-21.30</b>	<b>Aktivitas</b>	<b>Jumlah orang</b>	<b>Estimasi umur</b>
	19. 30	Duduk-duduk	2	22
	19. 45	Jalan kaki	2	25, 30
	20. 00	Naik motor	2	18-20
		Naik motor	3	30-45
	20. 15	Jalan kaki	1	19
		Naik motor	5	18-30
	20. 30	Jalan kaki	2	30
	20. 45	Naik motor	2	55
	21. 00	Naik motor	1	15-30
	21. 15	Naik motor	2	22
	21. 30	Jalan kaki	1	25
<b>Total</b>			<b>23 Org</b>	<b>15-55 Thn</b>
<b>Sabtu</b>	<b>19.30-21.30</b>	<b>Aktivitas</b>	<b>Jumlah orang</b>	<b>Estimasi umur</b>
	19. 30	Jalan kaki	1	27
	19. 45	Duduk-duduk	3	22-45
		Naik motor	7	17-40
	20. 00	Naik motor	4	20-35
	20. 15	Naik motor	4	30-50
	20. 30	Naik motor	2	20-53
	20. 45	Duduk-duduk	1	25
	21. 00	Naik motor		19
	21. 15	Naik motor	2	55
	21. 30	Naik motor	2	30-40
			3	

Total			29 Org	17-53 Thn
Minggu	19.30-21.30	Aktivitas	Jumlah orang	Estimasi umur
	19.30	Jalan kaki	2	25
	19.45	Naik motor	2	20-25
	20.00	Jalan kaki	2	14
	20.15	Naik motor	3	10-15
	20.30	Naik motor	1	19
	20.45	Naik motor	4	20-30
		Duduk-duduk	1	55
	21.00	Naik motor	2	35
	21.15	Jalan kaki	1	5
		Naik motor	1	25
	21.30	Jalan kaki	1	20
		Naik motor	1	23
Total			22 Org	5-55 Thn

Sumber: Analisis Pribadi 2022

