

HUBUNGAN FUNGSI DAN KENYAMANAN JALUR PEDESTRIAN (Studi Kasus di Jalan Utama Kota Abepura)

Inayatul Ilah Nashruddin¹⁾, Hasrul²⁾

¹⁾Fakultas Teknik Sipil dan Perencanaan, Universitas Sains dan Teknologi Jayapura
Email : inayatul_ilah@yahoo.com

²⁾ Fakultas Teknik Sipil dan Perencanaan, Universitas Sains dan Teknologi Jayapura
Email : hasrul.zaim@yahoo.com

Abstract

Abepura is one of the cities in Jayapura Papua is a very significant development from year to year, as well as development of infrastructure and supporting facilities. In the city of Abepura, the pedestrian did not just become a supporting or complementary rather be a community needs Jayapura City. Therefore it is important to identify the function of pedestrian paths in the Abepura City in terms of user comfort that is pedestrian, so that could be the basis of the arrangement and design of pedestrian Abepura City as a whole. Where is expected to be input for policy direction and design for the sake of structuring Abepura town better. This study aims to mengidentifikasi pola pedestrian behavior in using pedestrian facilities around Abepura town's main street, as well as determine the function of pedestrian around Abepura town's main street that from the aspect of user comfort.

The method used is descriptive method, phenomenological rationalistic with several approaches: (1) a phenomenological approach is used to explain the complexity of the relationship between the behavior of the environment; (2) a rasionalistic approach; and (3) the person centered mapping and place centered mapping approaches used to determine the movement of pedestrians and activity at certain periods to see a place of activity. The analysis technique used is descriptive qualitative analysis and content analysis techniques.

The results of this research note that the function pedestrian around the main streets in Abepura, as well as pedestrian paths as well as public transport waiting rooms and informal activities that take place within diverse. Pedestrian user comfort in terms of hygiene side is good enough but still need their trash. Security is quite good in some areas, and vulnerable at some point so it needs more security in areas that are deemed unsafe. Comfort against the flow of vehicles is quite vulnerable at some point, especially at the point of a pedestrian waiting public transportation, so it needs a special place look like shelter as the waiting room facilities to make people feel comfortable. Pedestrian user behavior patterns also vary according to age, occupation, motivation using pedestrian paths, as well as the time the user accessed the pedestrian path. As for the movement of pedestrians and activities envisaged in the scheme in accordance the approach taken in this research center that is through the person and place centered mapping.

Keywords: Pedestrian, Function, Comfort, Person Centered Mapping, Place Centered Mapping

1. PENDAHULUAN

Kota Abepura merupakan salah satu distrik di Kota Jayapura dengan jumlah penduduk terbesar yang ada di Kota Jayapura yakni 77.995 jiwa (BPS Kota Jayapura 2014), saat ini sedang mengalami pertumbuhan dan perkembangan yang

pesat. Jalan utama sebagai fasilitas akses lalu lintas sangat mempengaruhi perkembangan Kota Abepura. Perbaikan demi perbaikan infrastruktur jalan terus dilakukan pemerintah setempat untuk meningkatkan kualitas jalan. Jalan raya atau jalan utama tidak lepas juga dari unsur

pendukungnya yakni pedestrian atau jalur pejalan kaki. Di Kota Jayapura, pedestrian tidak sekedar menjadi pendukung atau pelengkap melainkan menjadi kebutuhan masyarakat Kota Jayapura.

Menurut Hakim (1987) dalam Indra (2006), fungsi ruang publik bagi pejalan kaki antara lain untuk bergerak dari satu bangunan ke bangunan yang lain, dari bangunan ke *open space* yang ada atau sebaliknya, atau dari satu tempat ke tempat yang lainnya di sudut kawasan ruang publik.

Hal ini didasari pada banyaknya masyarakat yang memilih berjalan kaki untuk mengakses beberapa tempat tujuannya, disamping juga menggunakan pedestrian sebagai tempat menunggu mobil angkutan kota. Bahkan tidak sedikit dari masyarakat Kota Jayapura yang menjadikan pedestrian sebagai lahan mereka untuk berjualan/ Pedagang Kaki Lima (PKL).

Berdasarkan penelitian sebelumnya (Ilah, 2014) diperoleh hasil bahwa 51% PKL yang berada di sekitar Jalan Poros Kota Abepura memilih lokasi berjualan dengan alasan lokasi yang strategis yakni di tepi jalan dan area pedestrian. Dalam penelitian tersebut juga diketahui bahwa meskipun pedestrian maupun tepi jalan digunakan sebagai area berdagang PKL, namun masyarakat tidak merasa terganggu. Jika dilihat dan diamati, perilaku pejalan kaki di sekitar jalan utama kota Abepura, mereka memanfaatkan ruang pejalan kaki sebagai jalur untuk mereka berjalan. Meskipun pada beberapa titik, mereka terkadang harus mengalah dan turun ke badan jalan karena pedestrian dipakai untuk lokasi PKL. Hal ini menunjukkan bahwa terjadinya saling pengertian antara masyarakat umum dan pedagang PKL yang mengakses pedestrian.

Menurut Sirvani (1985) dalam Indra (2006), jalur pejalan kaki merupakan elemen penting perancangan kota. Ruang pejalan kaki merupakan elemen penting perancangan kota. Ruang pejalan kaki

dalam konteks kota dapat berperan untuk menciptakan lingkungan manusiawi.

Menurut Uterman (1984) dalam Indra (2006), kriteria pemancangannya ruang untuk pejalan kaki memenuhi tuntutan kenyamanan pejalan kaki. Kenyamanan yaitu pejalan kaki harus memiliki jalur yang mudah untuk dilalui, seperti kendaraan bermobil berjalan di jalan bebas hambatan. Tingkat kenyamanan terkait dengan kapasitas dan kesesakan ruang pejalan kaki. Suatu lingkungan dapat menentukan seberapa jauh orang dapat berjalan di dalamnya. Lingkungan dapat mengundang dan mendatangkan perilaku. Perilaku manusia dipengaruhi atribut, property. Kondisi fisik dan non fisik lingkungan berpengaruh pada perilaku manusia di dalamnya.

Jalur pedestrian di Kota Abepura menjadi kebutuhan yang tidak bisa dihindari. Selain menjadi sarana bagi pejalan kaki mengakses beberapa tempat yang ingin dituju, jalur pedestrian juga bisa menjadi salah satu kontribusi bagi penciptaan wajah kota yang lebih tertata dan menghubungkan antara satu tempat ke tempat yang lain. Oleh sebab itu penting untuk diidentifikasi fungsi jalur pedestrian di Kota Abepura ditinjau dari kenyamanan penggunaannya yakni pejalan kaki, agar bisa menjadi dasar penataan dan perancangan pedestrian Kota Abepura secara keseluruhan.

Ruang lingkup penelitian ini mencakup ruang lingkup secara spasial yakni meliputi pedestrian di sekitar jalan utama Kota Abepura yang mencakup (Jl. Raya Sentani – Waena, Jl. Raya Sentani – Padang Bulan, Jl. Raya Abepura – Lingkaran, dan Jl. Ray Abepura – Kotaraja). Sedangkan ruang lingkup substansial ditujukan untuk mengidentifikasi pola perilaku pengguna pedestrian dan fungsi pedestrian yang ditinjau dari aspek kenyamanan penggunaannya.

2. KAJIAN LITERATUR

A. Pengertian Pejalan Kaki

Menurut Peraturan Pemerintah RI No. 79 tahun 2013 tentang jaringan lalu lintas dan angkutan jalan, pejalan kaki adalah setiap orang yang berjalan di ruang lalu lintas. Istilah pejalan kaki atau pedestrian berasal dari bahasa latin *pedesterpedestris* yaitu orang yang berjalan kaki atau pejalan kaki. Pejalan kaki adalah orang yang melakukan perjalanan dari satu tempat asal (*origin*) tanpa kendaraan untuk mencapai tujuan atau tempat (*destination*) atau dengan maksud lain. Kemudian dari pengertian tersebut pejalan kaki dalam penelitian ini adalah orang yang melakukan perjalanan atau aktivitas di ruang terbuka publik tanpa menggunakan kendaraan.

B. Sirkulasi Pejalan Kaki

Kenyamanan dan kelancaran sirkulasi bagi pejalan kaki dan keselamatan dari ancaman kecelakaan oleh kendaraan maupun hambatan lainnya merupakan tujuan dari perancangan jalur pedestrian. Beberapa hal yang terkait dengan sirkulasi pejalan kaki diantaranya dimensi jalan dan jalur pedestrian, tempat asal sirkulasi dan tempat tujuan sirkulasi pejalan kaki, maksud perjalanan, waktu hari dan volume pejalan kaki.

Menurut Rubenstein (1992), pola penataan sirkulasi dapat mempengaruhi atau mengkondisikan pejalan kaki untuk melakukan pergerakan atau aktivitas di suatu tempat. Peletakan parkir akan berpengaruh pada fasilitas parkir adalah kapasitas, akses, dan layout.

Berdasarkan sarana perjalanannya, pejalan kaki bisa dikategorikan menjadi 4 yakni: (1) Pejalan kaki penuh; yakni mereka yang bergantung sepenuhnya dengan moda jalan kaki dari tempat asal hingga tempat tujuan. (2) Pejalan kaki pemakai kendaraan umum; moda jalan kaki sebagai moda antara yakni dari tempat asal ke terminal, dan dari tempat akhir ke terminal untuk kembali pulang. (3) Pejalan kaki pemakai kendaraan umum dan kendaraan pribadi; pejalan kaki sebagai moda antara (dari tempat parkir menuju tujuan akhir). (4)

Pejalan kaki pemakai kendaraan pribadi penuh. (dari parkir ke tempat tujuan).

Ada 4 faktor yang mempengaruhi panjang atau jarak orang untuk berjalan kaki menurut Unterman (1984) adalah waktu, kenyamanan, ketersediaan kendaraan bermotor, dan pola tata guna lahan.

Orang membuat keputusan untuk berjalan kaki tentu memiliki maksud dan tujuan tersendiri. Berikut ini adalah beberapa maksud dan tujuan orang berjalan kaki: (1) berjalan kaki ke tempat kerja/perjalanan fungsional. (2) berjalan kaki untuk berbelanja tidak terikat waktu, (3) berjalan kaki dengan motif rekreasi (santai).

Adapun beberapa faktor pendorong bagi orang untuk berjalan kaki diantaranya aman dan mudah, menyenangkan/ rekreatif, aksesibel, serta daya tarik/atraksi.

C. Pedestrian

John Fruin (1979, pedestrian yakni berjalan kaki alat pergerakan internal kota untuk memenuhi kebutuhan interaksi tatap muka dengan aktivitas komersial dan cultural di lingkungan kota. Rubenstein (1992), pedestrian juga diartikan sebagai pergerakan atau sirkulasi atau perpindahan orang atau manusia dari suatu tempat ke titik asal (*origin*) ke tempat lain sebagai tujuan (*destination*) dengan berjalan kaki.

Jalur pedestrian sebagai unit ruang kota keberadaannya dirancang secara terpecah-pecah dan menjadi sangat tergantung pada kebutuhan jalan sebagai sarana sirkulasi. Dalam Indra (2006) 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 sekarang dapat berupa trotoar, *pavement*, *sidewalk*, *pathway*, plaza, dan mall.

D. Kriteria Kenyamanan

Kenyamanan dari pejalan kaki dalam berjalan adalah adanya fasilitas-fasilitas yang mendukung kegiatan berjalan dan

dapat menikmati kegiatan berjalan tersebut tanpa adanya gangguan dari aktivitas lain yang menggunakan jalur tersebut (Indra, 2006).

Kenyamanan terjadi setelah ditangkap panca indera. Ukuran penting lainnya menurut Uterman (1984) adalah tingkat kenyamanan (*comfort level*) dan kapasitas sistem ruang pejalan kaki. Namun terpenuhinya kriteria menurut Uterman dalam Indra (2006) tersebut dipengaruhi oleh latar belakang kondisi dan persepsi pejalan kaki. Tingkat kenyamanan pejalan kaki dalam melakukan aktivitas dipengaruhi oleh faktor cuaca dan jenis aktivitas, kondisi ruang pejalan. Tingkat kenyamanan ini dihubungkan dengan kondisi kesesakan dan kepadatan, dipengaruhi oleh keamanan dan persepsi manusia dan kemudahan untuk bergerak.

E. Hubungan Manusia dengan Lingkungan

Dalam proses hubungan antara manusia dengan lingkungannya terdapat lima unsur yang saling mempengaruhi dan berkaitan satu sama lain, serta masing-masing kelompok dapat bertindak sebagai faktor penyebab sekaligus dapat merupakan sebuah akibat. Misalnya, keleluasaan pribadi/ privasi dan kewilayahan (Altman dalam Indra, 2006).

Hubungan pejalan kaki di ruang kota dengan lingkungannya merupakan hubungan yang saling tergantung satu sama lain. Manusia sebagai pengguna mempengaruhi keberadaan jalur pedestrian sebagai fasilitas penunjang sirkulasi pejalan kaki. Dimana fungsi jalur pedestrian bisa mempermudah atau menghambat aktivitas pejalan kaki/ manusia itu sendiri.

Dalam Indra (2006) juga disebutkan bahwa faktor lain yang mempengaruhi pejalan kaki adalah penempatan elemen pendukung disepanjang jalur pejalan kaki, apabila sepanjang jalur pejalan kaki tidak terdapat elemen pendukung banyak pejalan kaki yang mau berjalan di atasnya dan cenderung akan berjalan dengan cepat ke tujuan.

Terhadap lingkungan, manusia melakukan penyesuaian perilakunya. Perilaku ini ada dua jenis yaitu pejalan kaki merubah tingkah laku agar sesuai dengan lingkungannya dan yang kedua adalah merubah lingkungan agar sesuai dengan tingkah laku. Perilaku sebagai proses interaksi antara pribadi individu ataupun kelompok dengan lingkungannya, sebab lingkungan mengandung rangsang yang dianggap manusia dalam bentuk respon yang disebut perilaku (Wirawan, 1992).

3. METODE PENELITIAN

Pada penelitian ini metode yang digunakan adalah metode penelitian metode deskriptif, fenomenologis rasionalistik. Adapun pendekatan yang dilakukan antara lain (1) Pendekatan fenomenologis digunakan untuk menjelaskan kompleksitas hubungan antara perilaku dengan lingkungan. (2) Pendekatan rasionalistik yaitu proses pengujian kebenaran tidak hanya melalui empiri sensual (diukur dengan indera) tapi dilanjutkan melalui pemaknaan atas empiri sensual, empiri logik (pikir) dan empiri budi (etik); serta (3) metode *person center map* dan *place center map* digunakan untuk mengetahui pergerakan pejalan kaki dan aktivitas pada periode tertentu dengan melihat satu tempat aktivitas. Untuk mempermudah pengumpulan data, observasi dilakukan dengan membagi wilayah amatan menjadi empat zona yakni: (1) Zona A : Jl. Raya Sentani – Waena; (2) Zona B : Jl. Raya Sentani – Padang Bulan; (3) Zona C : Jl. Raya Abepura – Lingkaran; dan (4) Zona D : Jl. Raya Abepura – Kotaraja.

Adapun data primer dalam penelitian ini antara lain kondisi eksisting jalur pedestrian di sekitar jalan utama Kota Jayapura serta pola perilaku pejalan kaki, yang diketahui berdasarkan observasi, interview, dan kuesioner. Sedangkan data sekunder diantaranya dokumen peta dari instansi terkait, regulasi tentang pedestrian, serta literatur pendukung.

Untuk sampling dalam penelitian menggunakan metode *proportional stratified random sampling* dan *accidental sampling* dengan total jumlah sampel 120 responden yang terbagi dalam empat zona amatan, masing-masing 30 responden.

Teknik analisis yang digunakan adalah deskriptif kualitatif dan *content analysis*. Teknik deskriptif kualitatif digunakan dalam menganalisis dan menjelaskan tanggapan responden terhadap pertanyaan yang diajukan mengenai fungsi jalur pedestrian sekitar jalan utama Kota Abepura. Sedangkan teknik *content analysis* diawali dengan mengkaji data fisik dan non fisik yang diperoleh dari hasil observasi, data perilaku, dan karakteristik pejalan kaki yang diperoleh dari *place centered mapping* dan *person centered mapping*, dan data hasil wawancara serta kuesioner.

4. HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Identifikasi Jalur Pejalan Kaki di sekitar Jalan Utama Kota Abepura

Identifikasi jalur pejalan kaki dilakukan untuk mengetahui kondisi eksisting jalur pejalan kaki pada wilayah amatan diantaranya; dimensi dan kondisi perkerasannya, ketersediaan elemen pelengkap jalur pedestrian, serta kondisi sekitar jalur pedestrian terkait dengan sektor informal maupun aktivitas disekitarnya. Hasil identifikasi dari masing-masing zona amatan adalah sebagai berikut:

a. Zona A (Jl. Raya Sentani – Waena): untuk wilayah amatan difokuskan pada lokasi pedestrian di sekitar depan Expo – Waena, perempatan Perumnas I Waena, dan Pertigaan Perumnas III Waena. Hasil observasi menunjukkan tidak semua ruas jalan yang mejadi wilayah amatan memiliki pedestrian sebagai jalur pejalan kaki. Kondisi jalur pejalan kaki yang ada cukup ramai karena dekat dengan beberapa fasilitas umum dan bangunan komersial. Namun pedestrian di sekitar pertigaan Perumnas III kondisinya cukup baik karena baru dilakukan peningkatan

kualitas pedestrian yang dilengkapi dengan *guiding block* sebagai salah satu upaya aksesibilitas jalur pedestrian.

- b. Zona B (Jl. Raya Sentani – Padang Bulan); untuk wilayah amatan difokuskan pada lokasi depan Supermarket Hola dan deretan ruko, depan Gereja dan Sekolah, sekitar jembatan penyebrangan UNCEN, dan sekitar deretan ruko Mentari di pertigaan menuju Jl. Raya Abepura. Hasil observasi menunjukkan bahwa tidak semua ruas jalan memiliki pedestrian sebagai jalur pejalan kaki. Kondisinya di beberapa titik juga merupakan tempat pemberhentian kendaraan angkutan umum. Adanya bangunan komersial berupa supermarket maupun ruko menjadikan kondisi jalur pejalan kaki yang ada cukup ramai baik pagi sampai malam hari. Sehingga beberapa jalur pejalan kaki kondisinya rusak (*conblock* terlepas atau permukaan turun). Selain itu juga beberapa ruas pedestrian digunakan sebagai area PKL menjajakan dagangannya.
- c. Zona C (Jl. Raya Abepura – Lingkaran) : untuk wilayah amatan difokuskan pada lokasi pedestrian di sekitar lingkaran, kompleks ruko dan sekolah, serta depan SD Gembala Baik. Pada wilayah amatan sudah terdapat jalur pedestrian untuk pejalan kaki meskipun secara fisik kondisinya banyak yang rusak (*conblock* terlepas maupun berlubang). Aktivitas pejalan kaki cukup ramai terutama waktu tertentu yakni jam berangkat dan pulang sekolah. Beberapa ruas pedestrian juga digunakan oleh PKL menjajakan dagangannya.
- d. Zona D (Jl. Raya Abepura – Kotaraja): untuk wilayah amatan difokuskan pada lokasi pedestrian di sekitar depan dealer/ showroom mobil, depan Supermarket Ramayana, depan Masrkas Komando Brimob, dan depan Masjid Fajrul Islam. Adapun kondisinya tidak semua ruas terdapat jalur pejalan kaki. Aktivitas pejalan kaki cukup ramai di beberapa titik pemberhentian kendaraan umum, dan di sekitar

bangunan publik (kantor dan bangunan komersial). Untuk wilayah sekitar depan Masjid Fajrul Islam kondisi pedestrian sudah baik dilengkapi dengan *guiding block* sebagai salah satu upaya aksesibilitas jalur pedestrian.

B. Identifikasi Aktivitas di sekitar Jalur Pejalan Kaki

Berdasarkan hasil pengamatan di lapangan, pengguna pejalan kaki sangat beragam dari sisi usia dan profesinya. Dari anak-anak sampai orang dewasa merupakan pengguna pejalan kaki, baik orang normal, maupun orang berkebutuhan khusus (disabilitas). Dari sisi profesi yang jelas terlihat adalah pelajar dan pegawai kantor yang terlihat jelas karena mengenakan seragam.

Adapun aktivitas yang paling mendasar terlihat dari perilaku pejalan kaki adalah bahwa mereka menggunakan jalur pejalan kaki sebagai akses pencapaian ke lokasi tujuan, disamping menjadikannya sebagai tempat menunggu taxi atau kendaraan umum.

Dari wilayah amatan dalam penelitian ini, pada ke empat zona amatan terdapat beberapa titik dimana ruang pejalan kaki dimanfaatkan oleh sebagian warga sebagai ruang berjualan atau sektor informal, baik secara permanen maupun temporer. Karakter PKL yang ada di sekitar jalur pedestrian juga cukup beragam, ada yang berjualan hanya waktu tertentu (pagi atau sore), ada yang berjualan sepanjang hari (pagi sampai malam) dengan tempat dan perlengkapan berjualan yang beragam.

Keramaian di sekitar jalur pejalan kaki di sekitar jalan poros Kota Abepura, terutama wilayah amatan disebabkan oleh beberapa faktor diantaranya: (1) Bangunan yang ada di sekitar pedestrian merupakan pusat kegiatan (bangunan komersial, kantor, terminal, dan sekolah); (2) Lokasi pedestrian yang strategis sebagai titik pemberhentian kendaraan umum, (3) Aktivitas di sekitar jalur pejalan kaki yang menimbulkan keramaian pada waktu tertentu.

C. Tanggapan Responden Mengenai Pertanyaan yang Diajukan

Tanggapan responden dalam hal ini terkait pola perilaku dan kenyamanan dalam menggunakan jalur pejalan kaki. Berikut adalah hasil sebaran tersebut:

- a. Sering/ tidaknya pejalan kaki mengakses jalur pejalan kaki hasilnya 83.3% menyatakan sering menggunakan pedestrian tersebut. Selain itu dari sisi kontinuitas/ menjadikan jalan di pedestrian sebagai rutinitas mereka, sejumlah 43.3% responden menyatakan rutin berjalan di pedestrian.
- b. Pejalan kaki yang mengakses jalur pedestrian untuk menunggu kendaraan umum sebanyak 80% responden. Hal ini menunjukkan keterkaitan antara fungsi pedestrian selain sebagai jalur pejalan kaki juga bisa sebagai tempat pemberhentian/ menunggu kendaraan umum. Di beberapa titik sudah tersedia shelter tempat pemberhentian kendaraan umum, namun masih banyak titik pemberhentian yang belum ada shelter-nya. 90.8% responden menyatakan sangat perlu untuk disediakan tempat pemberhentian kendaraan umum demi kenyamanan mereka selama menunggu.
- c. Tentang pengetahuan para pejalan kaki terkait fungsi dan peruntukan jalur pejalan kaki, sebanyak 82.5% responden menyatakan telah mengetahui fungsi utama jalur pejalan kaki. Dengan mengetahui hal ini diharapkan edukasi dan penertiban jalur pejalan kaki agar sesuai dengan fungsinya bisa lebih mudah dilakukan.
- d. Kenyamanan pejalan kaki saat mengakses jalur pedestrian secara umum 75% responden merasa nyaman. Indikator kenyamanan ini dilihat dari beberapa hal diantaranya: (1) kenyamanan dari sisi kebersihan jalur pejalan kaki sebanyak 35.8% responden merasa nyaman, itu artinya sebagian besar pejalan kaki merasa tidak nyaman dari sisi kebersihan. Hal ini didukung dengan adanya 98.3% responden yang

menyatakan perlu adanya tempat sampah di sekitar jalur pedestrian. (2) kenyamanan dari sisi dimensi jalur pedestrian, sebanyak 68.3% responden merasa nyaman dengan ukuran lebar pedestrian yang sudah ada. (3) kenyamanan para pejalan kaki terhadap keberadaan PKL, yang ditunjukkan dengan sebanyak 75% responden merasa terganggu dengan adanya PKL. Hal ini ditegaskan dengan 85.8% responden menyatakan pentingnya dilakukan penertiban PKL demi berfungsinya jalur pedestrian sesuai peruntukannya. (4) kenyamanan ditinjau dari keamanan di jalur pedestrian terkait dengan sirkulasi lalu lintas di sisi jalur pedestrian dan keamanan pada waktu malam hari. Untuk keamanan dari sirkulasi kendaraan, sebanyak 61.7% responden merasa aman, sehingga disimpulkan sirkulasi kendaraan tidak terlalu mengganggu kenyamanan para pejalan kaki. Sedangkan dari sisi keamanan di malam hari (di atas jam 9 malam), sebanyak 62.5% responden merasa tidak aman. Lebih lanjut di ketahui bahwa rasa tidak aman tersebut disebabkan beberapa alasan diantaranya: Banyak orang mabuk, tidak ada penerangan di jalur pedestrian, suasana jalur pedestrian yang sepi, dan adanya tindak kriminal yang meresahkan.

D. Analisis Data *Placed Centered Mapping* dan *Person Centered Mapping*

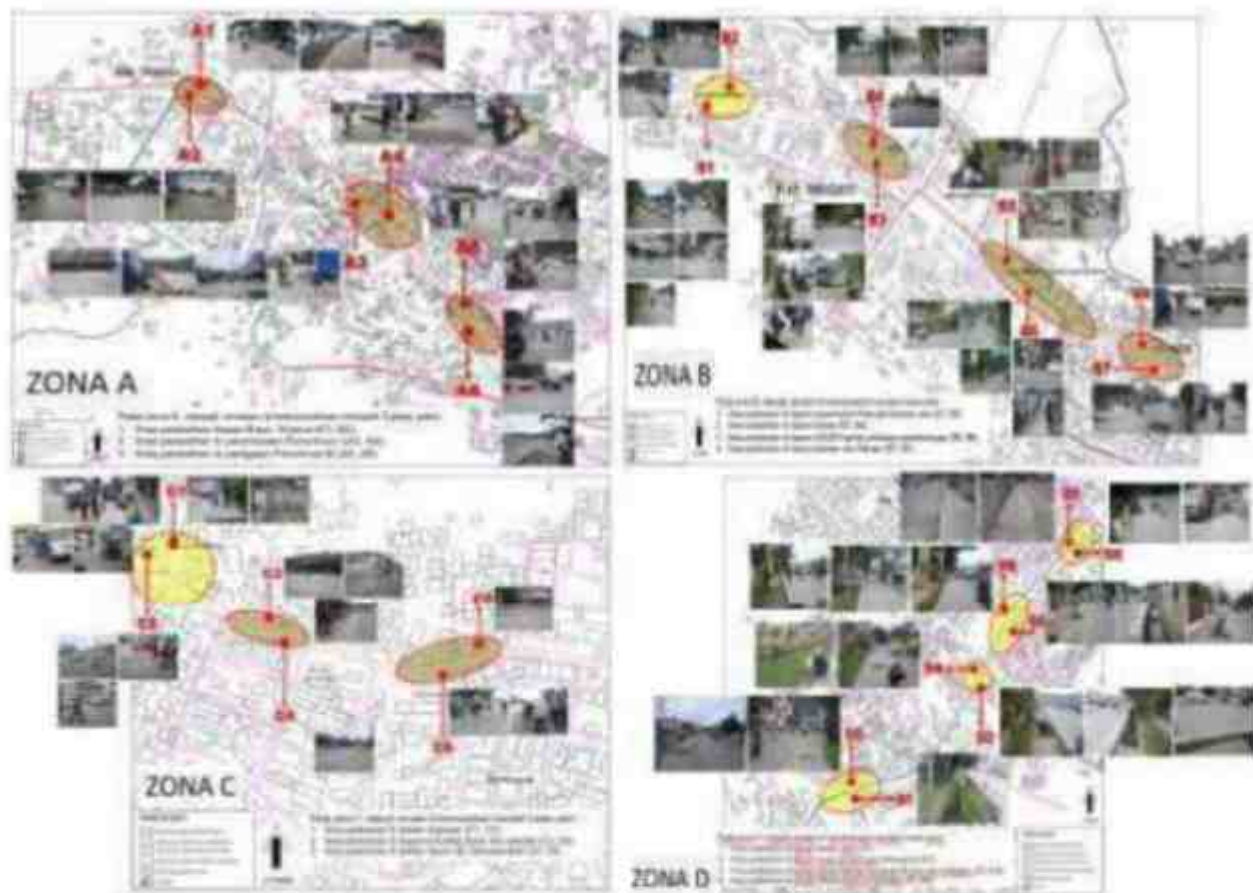
Person center map dan *place center map* digunakan untuk mengetahui pergerakan pejalan kaki dan aktivitas pada periode tertentu dengan melihat satu tempat aktivitas. Pendekatan ini digunakan untuk

mengetahui perilaku pejalan kaki dalam suatu lingkungan tertentu.

Placed centered map, yaitu bagaimana orang menempatkan diri pada ruang tertentu. Terhadap jejak fisik (*physical traces*), hasilnya berupa Rekam jejak yang terlihat pada jalur pedestrian di wilayah amatan yang dibagi dalam empat zona, ditunjukkan sebarannya melalui peta observasi eksisting pada Gambar 1.

Person Centered Map, bagaimana perilaku manusia dalam tempat tertentu. Teknik ini digunakan untuk mengetahui pergerakan manusia pada suatu periode waktu tertentu. Dalam penelitian ini, waktu penelitian adalah pada pagi hari hingga malam hari dimana banyak terjadi pergeseran di dalam pemanfaatan jalur pedestrian. Hal ini penting untuk melihat fungsi jalur pedestrian bagi pejalan kaki. Observasi yang dilakukan pada pagi hingga sore hari menunjukkan bahwa perilaku manusia terkait dengan aktivitas yang bersifat rutinitas dan berhubungan dengan profesi yang dijalani pengguna pedestrian. Aktivitas tersebut diantaranya sekolah dan bekerja (pegawai). Bekerja dalam hal ini selain sebagai pegawai kantor atau perusahaan, juga bekerja yang membutuhkan perpindahan dari satu tempat ke tempat yang lainnya dengan memanfaatkan jalur pedestrian.

Pada malam hari, aktivitas di sekitar jalur pedestrian juga mengalami pergeseran terutama dengan adanya penggunaan jalur pedestrian sebagai tempat berjualan atau PKL di malam hari, seperti warung tenda. Begitu juga dengan aktivitas pengguna jalur pedestrian yang lebih beragam karena motivasi pengguna yang juga beragam kepentingan saat mengakses jalur pedestrian.



Gambar 1. Peta Eksisting Wilayah Amatan

5. KESIMPULAN

Berdasarkan hasil observasi dan analisis, diketahui fungsi pedestrian di sekitar jalan utama Kota Abepura ditinjau dari aspek kenyamanan penggunaannya diantaranya adalah: (1) Sebagai akses pencapaian ke lokasi tujuan, disamping menjadikannya sebagai tempat menunggu taxi atau kendaraan umum; (2) Sebagai tempat aktivitas sektor informal (PKL) di beberapa sisi dan area amatan yang jam operasionalnya dan dimenasi ruang yang terpakai cukup beragam. Berdasarkan hasil penelitian ini diketahui bahwa 75% pejalan kaki merasa terganggu dengan adanya PKL yang menempati ruang pejalan kaki, dan 85.8% pejalan kaki menyatakan perlu adanya penertiban PKL di ruang pejalan kaki demi kenyamanan;

Pola perilaku pejalan kaki yang menggunakan pedestrian di sekitar jalan utama Kota Abepura:

- a. Dari sisi usia, para pejalan kaki yang memanfaatkan jalur pejalan kaki sangat beragam demikian juga dengan profesinya;
- b. Berdasarkan intensitas pejalan kaki memanfaatkan jalur pejalan kaki, 83.3% diantaranya sering menggunakannya dan sebanyak 43.3% menjadikannya sebagai salah satu rutinitas untuk menuju lokasi tujuan, serta 80% diantaranya menjadikan jalur pedestrian sebagai tempat menunggu transportasi umum terlepas ada/ tidaknya halte atau tempat pemberhentian;
- c. Karena mayoritas pejalan kaki menggunakan ruang pejalan kaki sebagai ruang tunggu kendaraan umum, maka

aktivitas kendaraan umum juga sangat mempengaruhi kenyamanan para pejalan kaki. Berdasarkan hasil penelitian diketahui 61.7% merasa aman terhadap arus lalu lintas terutama kendaraan umum yang lalu lalang di sisi jalur pejalan kaki.

- d. Tingginya prosentase pengguna jalur pedestrian yang memanfaatkan pedestrian sebagai ruang tunggu transportasi umum (taxi/ angkutan umum) juga menegaskan hasil penelitian bahwa 90.8% dari pengguna pejalan kaki menyatakan perlu atau penting untuk dibangun shelter atau tempat pemberhentian khusus bagi kendaraan umum sehingga mereka lebih nyaman;
- e. Dalam memanfaatkan ruang pejalan kaki, kenyamanan dan keamanan menjadi faktor penting yang diperhatikan. Berdasarkan hasil penelitian diketahui bahwa 62,5% pejalan kaki tidak merasa aman saat menggunakan pedestrian di malam hari. Hal ini disebabkan oleh beberapa alasan diantaranya (1) Banyak orang mabuk, (2) Tidak ada penerangan di jalur pedestrian, (3) suasana jalur pedestrian yang sepi, dan (4) adanya tindak kriminal yang meresahkan. Oleh sebab itu, perlu adanya antisipasi dan pengamanan pada beberapa ruas pedestrian yang dianggap rawan, agar pengguna pedestrian tetap merasa aman saat mengakses jalur pejalan kaki;
- f. Dari sisi kenyamanan akan kebersihan jalur pedestrian, 64.2% pejalan kaki merasa tidak nyaman dengan kebersihan di sepanjang jalur pedestrian, dan dipertegas dengan 98,3% pejalan kaki merasa perlu dan penting adanya tempat sampah di sepanjang jalur pedestrian.
- g. Pola perilaku pejalan kaki berdasarkan analisis *Placed centered map* yang dilakukan untuk mengetahui bagaimana orang menempatkan diri pada ruang tertentu menunjukkan sebaran aktivitas para pejalan kaki di area amatan sesuai dengan yang tergambar dalam peta eksisting pedestrian.
- h. Pola perilaku pejalan kaki berdasarkan analisis *Person Centered Map*, yang dilakukan guna mengetahui pergerakan

manusia pada suatu periode waktu tertentu. Berdasarkan periode waktu amatan diketahui bahwa pagi hingga sore hari menunjukkan bahwa perilaku manusia terkait dengan aktivitas yang bersifat rutinitas dan berhubungan dengan profesi (aktivitas sekolah dan bekerja). Sedangkan di malam hari, aktivitas di sekitar jalur pedestrian juga mengalami pergeseran terutama dengan adanya penggunaan jalur pedestrian sebagai tempat berjualan atau PKL di malam hari yang mayoritas berjualan makanan. Sifat aktivitas di jalur pejalan kaki di malam hari juga lebih bervariasi, karena penggunaanya juga beragam motivasi baik hanya sekedar jalan-jalan, maupun aktivitas lainnya.

Adapun kekurangan dalam penelitian ini adalah kurangnya linkage antara hasil kajian dengan regulasi terkait serta tinjauan *precedence* pedestrian baik di lingkup nasional maupun internasional sebagai rujukan bagi arahan pengembangannya. Selain itu juga penting dilakukan kajian yang lebih mendalam tentang hubungan jalur pedestrian dengan rute dan sirkulasi kendaraan umum khususnya angkutan kota, sehingga dalam perancangan nantinya lebih menyeluruh dan komprehensif.

6. REFERENSI

- Kusmayadi, Endar Sugiarto. 2000. ***Metodologi Penelitian dalam Bidang Kepariwisata***. Jakarta. PT.Gramedia Pustaka Utama.
- Ilah, Inayatul. 2014. ***Karakteristik Pedagang Kaki Lima (Studi Kasus: Jalan Poros Kota Abepura)***. Jurnal Dinamis Vol. Jayapura. LPPM USTJ.
- Indra, Terstiery PL. 2006 ***Hubungan Fungsi dan Kenyamanan Jalur Pedestrian Studi Kasus Jl. Pahlawan Semarang***, Thesis Magister Teknik Arsitektur. Universitas Diponegoro. Semarang.

Sugiyono. 2008. **Metode Penelitian Bisnis (Pendekatan Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D)**. Bandung. Penerbit Alfabeta.

Rukmana, Dadang. 2013. **Kebutuhan Terhadap Pedoman Pejalan Kaki**. Kementrian Pekerjaan Umum. Direktorat Jendral Penataan Ruang.