

Evaluasi Jalur Pedestrian Koridor Jalan Raya Cilegon

Ifwanda Rizkillah Aqil*, Ira Safitri Darwin

Prodi Perencanaan Wilayah dan Kota, Fakultas Teknik, Universitas Islam Bandung, Indonesia.

*ifwandariskilah99@gmail.com, pithok.vie@gmail.com

Abstract. Pedestrian path is a special path for pedestrians that is separated from the vehicle traffic lane, has a higher surface elevation, is located next to and parallel to the vehicle traffic lane. Evaluation of pedestrian paths is certainly important as a consideration for revitalizing pedestrian paths so that they can function properly and provide comfort to pedestrians. Ideally the pedestrian path can provide comfort, enjoyment, security, and safety. The purpose of this study is to evaluate the pedestrian path in the corridor of Jalan Raya Cilegon to Jalan SA Tirtayasa, Cilegon City so that the causes of pedestrian malfunctions are known and become input for the Cilegon City government in revitalizing pedestrian paths. The author uses an empirical, quantitative, qualitative and mix method approach. with primary and secondary data collection using literature studies, interviews, observations, questionnaires, and documentation. The author uses descriptive analysis techniques, descriptive statistics, and multiple linear regression. Based on this analysis, the results of the suitability and completeness of the pedestrian path elements, the causes of the change in the function of the pedestrian path, and the variables that affect pedestrian comfort, are used as inputs in revitalizing the pedestrian path of the Cilegon Highway Corridor to SA Tirtayasa Street, Cilegon City, so that development can be carried out effectively and efficiently, and pedestrian paths can function as they should.

Keywords: *Pedestrian Path, Evaluation, Corridor.*

Abstrak. Jalur pedestrian merupakan sebuah jalur khusus bagi pejalan kaki yang terpisah dari jalur lalu lintas kendaraan, memiliki elevasi permukaan yang lebih tinggi, terletak bersebelahan dan sejajar dengan jalur lalu lintas kendaraan. Evaluasi jalur pedestrian tentu penting sebagai bahan pertimbangan untuk merevitalisasi jalur pedestrian sehingga dapat berfungsi kembali sebagaimana mestinya dan memberikan kenyamanan kepada pejalan kaki. Idealnya jalur pedestrian dapat memberikan kenyamanan, kenikmatan, keamanan, dan keselamatan. Tujuan penelitian ini yaitu untuk mengevaluasi jalur pedestrian pada koridor jalan Raya Cilegon hingga jalan SA Tirtayasa Kota Cilegon agar diketahui penyebab tidak berfungsinya pedestrian dan menjadi masukan bagi pemerintah Kota Cilegon dalam merevitalisasi jalur pedestrian, penulis menggunakan metode pendekatan memakai empiris, kuantitatif, kualitatif dan mix methods dengan pengumpulan data primer dan sekunder menggunakan studi literatur, wawancara, observasi, kuesioner, dan dokumentasi. Penulis menggunakan teknik analisis deskriptif, statistik deskriptif, serta regresi linier berganda. Berdasarkan analisis tersebut, didapatkan hasil kesesuaian dan kelengkapan elemen jalur pedestrian, penyebab terjadinya alih fungsi jalur pedestrian, dan variabel yang mempengaruhi kenyamanan pejalan kaki, untuk digunakan sebagai bahan masukan dalam merevitalisasi jalur pedestrian koridor jalan Raya Cilegon hingga jalan SA Tirtayasa Kota Cilegon, sehingga pembangunan dapat dilakukan secara efektif dan efisien, serta jalur pedestrian dapat berfungsi kembali sebagaimana mestinya.

Kata Kunci: *Jalur Pedestrian, Evaluasi, Koridor.*

A. Pendahuluan

Kota Cilegon merupakan kota pelabuhan yang menjadi transit bagi pergerakan orang/ barang dari Pulau Jawa ke Pulau Sumatera atau sebaliknya. Pergerakan orang dan barang tidak saja terjadi di Pelabuhan Merak Kota Cilegon, namun juga di dalam kota. Sehingga pastinya memiliki Infrastruktur jalan untuk menunjang kemudahan aksesibilitas kegiatan dan perkembangan wilayah/ kota. Berdasarkan UU No. 22 Tahun 2009 setiap jalan yang digunakan lalu lintas umum wajib dilengkapi dengan perlengkapan jalan salah satunya berupa fasilitas untuk pejalan kaki (1). Infrastruktur jalan di Kota Cilegon salah satunya berada di jalan Raya Cilegon hingga jalan SA Tirtayasa yang merupakan akses jalan utama yang sangat padat dan sibuk dengan penggunaan lahan perkantoran, perdagangan, dan jasa serta dilengkapi fasilitas pendukung jalan yaitu jalur pedestrian.

Jalur pedestrian merupakan sebuah jalur khusus bagi pejalan kaki yang terpisah dari jalur lalu lintas kendaraan, memiliki elevasi permukaan yang lebih tinggi, terletak bersebelahan dan sejajar dengan jalur lalu lintas kendaraan (2). Menurut pedoman perencanaan, penyediaan, dan pemanfaatan prasarana dan sarana jaringan pejalan kaki di kawasan perkotaan, kriteria jalur pedestrian yang layak adalah: 1) Memiliki lebar > 1,5 - 3 meter atau lebih, untuk kawasan pertokoan dan perdagangan lebar jalur pejalan kaki minimal 2 meter, 2) Memiliki kemiringan sebesar 2% -4% untuk kebutuhan saluran drainase, 3) Terdapat RTH berupa jalur hijau yang ditanami vegetasi peneduh untuk menurunkan iklim cuaca mikro dan meningkatkan nilai estetika ruang pedestrian, 4) Memenuhi kebutuhan dasar pejalan kaki disabilitas, seperti tekstur permukaan yang dapat memberikan arahan dan peringatan, 5) Terdapat sarana pendukung untuk aktivitas pejalan kaki, 6) Memberikan rasa keamanan dan keselamatan bagi pengguna pejalan kaki dan penyandang disabilitas (3).

Jalur pedestrian sepanjang koridor jalan Raya Cilegon hingga jalan SA Tirtayasa dinilai belum ideal, terdapat beberapa permasalahan terkait jalur pedestrian. Permasalahan ini menyangkut hilangnya hak para pejalan kaki akibat penggunaan yang tidak sesuai/ melanggar peraturan tata ruang. Dalam Perda Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Cilegon tahun 2020-2040 ditegaskan pembatasan ruang publik untuk kegiatan PKL agar tidak mengganggu kepentingan umum. Kenyataannya para PKL mengambil lahan bagi pejalan kaki sehingga mengganggu sirkulasi pergerakan. Pelanggaran kedua merujuk pada Perda Rencana Tata Bangunan dan Lingkungan (RTBL) Kawasan Jombang tahun 2015, yang menegaskan permukaan jalur pedestrian pada kawasan ini harus berorientasi kepada kenyamanan para pejalan kaki termasuk penyandang disabilitas dan Jalur pedestrian harus dilengkapi elemen penunjuk jalan, elemen pengarah, penerangan jalan, dan fasilitas pelengkap jalur pedestrian, vegetasi peneduh pada jalur pedestrian, dan lain-lain. Kondisi eksisting menunjukkan permukaan jalur pedestrian di beberapa titik telah rusak, permukaan yang tidak merata, memiliki elevasi yang cukup tinggi sehingga membahayakan bagi pejalan kaki terutama bagi kaum disabilitas, fasilitas pendukung masih terbatas, dan RTH yang 4 berbentuk jalur hijau hanya terdapat di beberapa titik saja, sehingga membuat para pejalan kaki tidak nyaman dan enggan berjalan kaki karena cuaca panas di Kota Cilegon, selain itu Hak pejalan kaki semakin hilang ketika terdapatnya kendaraan yang parkir di atas jalur pedestrian pada koridor jalan Raya Cilegon hingga jalan SA Tirtayasa.

Berdasarkan latar belakang yang telah diuraikan, maka perumusan masalah dalam penelitian ini yaitu: tidak berfungsinya jalur pedestrian pada koridor jalan Raya Cilegon hingga jalan SA Tirtayasa Kota Cilegon sebagaimana mestinya karena:

1. Belum sesuai jalur pedestrian berdasarkan kriteria/ standar pedestrian yang berlaku.
2. Terjadinya alih fungsi jalur pedestrian menjadi tempat berjualan para PKL dan parkir kendaraan roda dua.
3. Munculnya ketidaknyamanan para pengguna jalur pedestrian untuk berjalan kaki termasuk kaum disabilitas.

Berdasarkan rumusan masalah, maka tujuan penelitian ini yaitu: untuk mengevaluasi jalur pedestrian pada koridor jalan Raya Cilegon hingga jalan SA Tirtayasa Kota Cilegon agar diketahui penyebab tidak berfungsinya pedestrian dan menjadi masukan bagi pemerintah Kota Cilegon dalam merevitalisasi jalur pedestrian. Untuk mencapai tujuan penelitian maka sasaran

penelitian ini yaitu:

1. Mengidentifikasi kesesuaian dan kelengkapan elemen jalur pedestrian berdasarkan kriteria/ standar yang berlaku.
2. Mengidentifikasi penyebab beralih fungsinya jalur pedestrian menjadi tempat berdagang PKL dan parkir kendaraan roda dua.
3. Mengidentifikasi seberapa besar variabel yang mempengaruhi kenyamanan pejalan kaki

B. Metodologi Penelitian

Peneliti menggunakan metode pendekatan empiris dan mix methods dengan teknik pengumpulan data primer dan sekunder seperti Observasi, checklist data, studi literatur, wawancara dan kuesioner. Populasi yang dipilih dalam penelitian ini adalah PKL, petugas parkir dan pejalan kaki di sepanjang jalur pedestrian koridor jalan Raya Cilegon hingga jalan SA Tirtayasa Kota Cilegon. Dengan teknik pengambilan sampel yaitu sampling insidental diperoleh jumlah sampel 10 PKL dan 10 petugas parkir dan simple random sampling diperoleh jumlah sampel 120 pejalan kaki. Adapun teknik analisis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah teknis analisis statistik deskriptif, analisis deskriptif, dan analisis regresi linier berganda.

C. Hasil Penelitian dan Pembahasan

Kesesuaian dan Kelengkapan Elemen Jalur Pedestrian

Analisis ini dilakukan untuk mengetahui kesesuaian dan kelengkapan elemen jalur pedestrian berdasarkan kriteria/ standar yang berlaku. Merujuk pada standar dari Permen PU No. 3 tahun 2014 (3), SE Menteri PUPR No. 2 tahun 2018 (4) dan Pedestrian Guide New Zealand tahun 2019 (5), dari total 22 elemen jalur pedestrian di koridor jalan Raya Cilegon hingga jalan SA Tirtayasa kota Cilegon yang sudah sesuai baru 23% sebanyak 5 elemen yaitu penempatan jalur pedestrian, ketinggian, perkerasan permukaan (material), jarak antara bangunan dengan jalur pedestrian, dan fasilitas saluran drainase, dan dari total 16 elemen jalur pedestrian yang dapat dinilai kelengkapannya, baru 59% elemen jalur pedestrian yang sudah lengkap sebanyak 9 elemen yaitu fasilitas papan informasi (signage), fasilitas lampu penerangan, fasilitas lapak tunggu, fasilitas halte, fasilitas saluran drainase, fasilitas jembatan penyeberangan, fasilitas ruang untuk passing place, fasilitas lajur pemandu, fasilitas tempat sampah. Hasil perbandingan dapat dilihat sebagai berikut:

1. Sebesar jalur pedestrian koridor ini memiliki lebar 1,6 m, sedangkan standar lebar jalur pedestrian minimal 2 m.
2. Penempatan jalur pedestrian sudah sesuai standar, namun tidak terdapat jalur khusus untuk perabot jalan/ jalur hijau.
3. Ketinggian jalur pedestrian sebagian besar sudah sesuai standar yaitu maksimal 0,2 m.
4. Fungsi jalur pedestrian keseluruhan segmen sudah berfungsi, namun beberapa titik jalur pedestrian masih terdapat PKL dan parkir kendaraan.
5. Kemiringan jalur pedestrian sebagian besar belum sesuai standar yaitu melebihi 8% untuk kemiringan memanjang dan kemiringan melintang 0%
6. Material perkerasan permukaan sudah sesuai standar yaitu terbuat dari material beton, mudah dikenali, dan tidak licin, namun beberapa titik jalur pedestrian terdapat material perkerasan yang sudah rusak
7. Jarak antara bangunan dengan jalur pedestrian sudah sesuai standar yaitu memiliki jarak >0,75 m dengan kisaran rata-rata 0,8 m hingga >3m
8. Fasilitas signage berada di atas jalur pedestrian dan tidak dapat dilihat secara 3600 sehingga belum sesuai standar
9. Fasilitas lampu penerangan berada di atas jalur pedestrian dan tidak berfungsi lagi atau rusak sehingga belum sesuai standar
10. Fasilitas lapak tunggu berada di median jalan dan memiliki lebar 1 m sehingga belum sesuai standar lebar minimal 1,2 m
11. Fasilitas jalur hijau belum sesuai standar yaitu pepohonan/ tanaman masih sangat

- minim, dan keberadaannya masih memanfaatkan lebar efektif jalur pedestrian
12. Fasilitas halte hanya berada di segmen 1 dan 4 dan belum sesuai standar yaitu belum dilengkapi untuk akses pejalan kaki disabilitas dan jarak antar halte terlalu jauh
 13. Tidak terdapat fasilitas tempat duduk sama sekali
 14. Fasilitas saluran drainase terletak di bawah permukaan bahu jalan dan memiliki lebar 1 m dan kedalaman 1,1 m sehingga sudah sesuai standar
 15. Fasilitas penyeberangan pejalan kaki tidak terdapat ramp di tempat penyeberangan, dan marka zebra cross yang sudah pudar sehingga belum sesuai standar
 16. Fasilitas jembatan penyeberangan hanya berada di segmen 1 dan 4 dan belum sesuai standar yaitu lebar anak tangga kurang dari 2 m, tidak terdapat aksesn untuk pejalan kaki disabilitas yang memakai kursi roda
 17. Fasilitas marka disabilitas belum sesuai standar yaitu tidak ada tanda khusus untuk pengguna disabilitas kursi roda
 18. Fasilitas ramp disabilitas belum sesuai standar yaitu sebagian besar tingkat kelandaian ramp >8%, ramp tidak tersedia di tempat penyeberangan
 19. Fasilitas lajur pemandu belum sesuai standar yaitu hanya terdapat ubin pengarah tidak dengan ubin peringatan
 20. Fasilitas ruang untuk passing place memiliki lebar 1,5 m dengan panjang 2,0 m, dan jarak antar passing place tidak menentu namun lebih dari 50 m sehingga belum sesuai standar yaitu lebar minimal 1,8 m
 21. Fasilitas tempat sampah belum sesuai standar yaitu belum menggunakan material seperti metal dan beton cetak
 22. Fasilitas bolar hanya terdapat di segmen 1, 3, 4 dan belum sesuai standar yaitu tidak berada di jalur fasilitas, dan jarak penempatan bolar >1,3 m

Untuk memperkuat hasil perbandingan elemen jalur pedestrian dengan standar jalur pedestrian maka dilakukan uji statistik deskriptif. Berikut hasil uji statistik deskriptif pada tabel 1.

Tabel 1. Uji Statistik Deskriptif

N	Valid	22
	Missing	0
Mean		2,05
Std. Error of Mean		0,123
Median		2,00
Mode		2
Std. Deviation		0,575
Variance		0,331
Skewness		0,014
Std. Error of Skewness		0,491
Kurtosis		0,510
Std. Error of Kurtosis		0,953
Range		2
Minimum		1
Maximum		3
Sum		45
Percentiles	25	2,00
	75	2,00
	100	3,00

Sumber: Data Penelitian yang Sudah Diolah, 2022

Dari tabel di atas diketahui, nilai mean didapatkan sebesar 2,05 yaitu mendekati nilai 2, berarti keseluruhan elemen jalur pedestrian sudah ada namun belum sesuai atau belum

lengkap dengan standar pedoman jalur pedestrian.

Alih Fungsi Jalur Pedestrian

Analisis ini dilakukan untuk mengetahui penyebab terjadinya alih fungsi jalur pedestrian menjadi tempat PKL dan parkir kendaraan roda dua. Berdasarkan hasil observasi dan wawancara yang dilakukan didapatkan hasil analisis alih fungsi jalur pedestrian yaitu penyebab utama beralih fungsinya jalur pedestrian menjadi tempat PKL dan parkir kendaraan roda dua maupun roda empat sebagai berikut:

1. Karena lokasi tempat berjualan yang strategis sehingga mudah menarik banyak pembeli
2. Karena tidak ada petugas parkir yang menertibkan kendaraan yang parkir di atas jalur pedestrian

Hal tersebut disebabkan karena tidak adanya pengawasan atau penertiban oleh pemerintah kota Cilegon dan lokasinya yang strategis berada di pinggir jalan sehingga membuat PKL tertarik berjualan di atas jalur pedestrian, selain itu keberadaan PKL dan parkir kendaraan juga hal yang mempengaruhi ketidaknyamanan pejalan kaki yang melintasi jalur pedestrian koridor jalan Raya Cilegon hingga jalan SA Tirtayasa kota Cilegon.

Uji Instrumen Penelitian

Uji ini terdiri dari uji validitas dan reliabilitas data yang bertujuan untuk meyakinkan bahwa data yang digunakan menghasilkan data yang valid dan reliabel (menunjukkan data tersebut konsistensi).

1. Uji validitas
Pengujian validitas dilakukan terhadap 120 responden pejalan kaki. Pengambilan keputusan hasil data kuesioner dapat dikatakan valid apabila nilai korelasi Rhitung > Rtabel, dan nilai signifikansi korelasi < 0,05 (5%), maka untuk Rtabel didapatkan = 0,1793 (dengan melihat Rtabel pada df = 118 dengan tingkat signifikansi uji dua arah). Berdasarkan hasil pengujian validitas diketahui bahwa keseluruhan variabel didapatkan Rhitung lebih besar dari Rtabel (0.1793), dan nilai signifikansi kurang dari 0,05 (5%), maka dapat dikatakan semua hasil data setiap variabel dikatakan valid (terpercaya).
2. Uji reliabilitas
Pengambilan keputusan hasil data kuesioner dapat dikatakan reliabel jika angka reliabilitas Cronbach Alpha positif dan lebih besar dari 0,6, sedangkan jika kebalikannya maka dikatakan tidak reliabel. Berdasarkan hasil pengujian reabilitas diketahui bahwa keseluruhan variabel dikatakan reliabel dikarenakan nilai Cronbach Alpha lebih besar dari 0,60 sehingga dapat disimpulkan data yang dihasilkan akurat dan dapat digunakan

Pengaruh Variabel Terhadap Kenyamanan Pejalan Kaki

Analisis ini dilakukan untuk mengetahui besar pengaruh setiap variabel terhadap kenyamanan pejalan kaki termasuk pada jalur pedestrian koridor jalan Raya Cilegon hingga jalan SA Tirtayasa Kota Cilegon. Adapun analisis menggunakan regresi linier berganda dengan variabel dependen kenyamanan pejalan kaki (Y) dan variabel independen yaitu cuaca (X1), kebisingan (X2), aroma atau baubauan (X3), keberadaan fasilitas pendukung (X4), keamanan (X5), kebersihan (X6), estetika jalur pedestrian (X7), keberadaan RTH (X8), sirkulasi (X9), trotoar bebas dari PKL (X10), trotoar bebas dari parkir kendaraan bermotor (X11). Berikut hasil pengujian dijelaskan pada tabel 2 dan tabel 3.

Tabel 2. Hubungan Antara Variabel Independen dengan Variabel Dependen

No	Variabel Independen (X)	B	Beta	$t_{hitung} \approx t_{tabel}$	Sig $t \approx \alpha$	Keterangan
1	Cuaca (X ₁)	0,146	0,146	2,233 > 1,982	0,028 < 0,05	Ha diterima
2	Kebisingan (X ₂)	0,111	0,110	2,029 > 1,982	0,045 < 0,05	Ha diterima
3	Aroma atau Bau-Bauan (X ₃)	0,041	0,040	0,734 < 1,982	0,465 > 0,05	Ha ditolak

No	Variabel Independen (X)	B	Beta	$t_{hitung} \approx t_{tabel}$	Sig $t \approx \alpha$	Keterangan
4	Keberadaan fasilitas pendukung (X ₄)	0,173	0,161	3,339 > 1,982	0,001 < 0,05	Ha diterima
5	Keamanan (X ₅)	0,116	0,114	1,992 > 1,982	0,049 < 0,05	Ha diterima
6	Kebersihan (X ₆)	0,073	0,072	1,224 < 1,982	0,224 > 0,05	Ha ditolak
7	Estetika jalur pedestrian (X ₇)	0,148	0,139	3,031 > 1,982	0,003 < 0,05	Ha diterima
8	Keberadaan RTH (X ₈)	0,103	0,100	2,115 > 1,982	0,037 < 0,05	Ha diterima
9	Sirkulasi (X ₉)	0,079	0,078	1,265 < 1,982	0,209 > 0,05	Ha ditolak
10	Trotoar bebas dari PKL (X ₁₀)	0,321	0,318	5,458 > 1,982	0,000 < 0,05	Ha diterima
11	Trotoar bebas dari parkir kendaraan bermotor (X ₁₁)	0,354	0,336	6,302 > 1,982	0,000 < 0,05	Ha diterima

Sumber: Data Penelitian yang Sudah Diolah, 2022

Tabel 3. Hasil Uji Koefisien Determinasi

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	.896 ^a	0,803	0,782	0,44640

Sumber: Data Penelitian yang Sudah Diolah, 2022

Dari tabel di atas, dapat diketahui bahwa seberapa besarnya hubungan antara setiap variabel independen dengan variabel dependen, sebagai berikut:

1. Hasil pengujian variabel cuaca (X1) didapat nilai thitung (2,223) > ttabel (1,982), hal tersebut mengindikasikan Ha diterima dan Ho ditolak, sehingga menunjukkan pengaruh yang signifikan terhadap kenyamanan pejalan kaki (Y).
2. Hasil pengujian variabel kebisingan (X2) didapat thitung (2,029) > ttabel (1,982), hal tersebut mengindikasikan Ha diterima dan Ho ditolak, sehingga menunjukkan pengaruh yang signifikan terhadap kenyamanan pejalan kaki (Y).
3. Hasil Pengujian variabel aroma atau bau-bauan (X3) didapat thitung (0,734) < ttabel (1,982), hal tersebut mengindikasikan Ha ditolak dan Ho diterima, sehingga menunjukkan tidak ada pengaruh yang signifikan terhadap kenyamanan pejalan kaki (Y).
4. Hasil pengujian variabel keberadaan fasilitas pendukung (X4) didapat thitung (3,339) > ttabel (1,982), hal tersebut mengindikasikan Ha diterima dan Ho ditolak, sehingga menunjukkan pengaruh yang signifikan terhadap kenyamanan pejalan kaki (Y).
5. Hasil pengujian variabel keamanan (X5) didapat thitung (1,992) > ttabel (1,982), hal tersebut mengindikasikan Ha diterima dan Ho ditolak, sehingga menunjukkan pengaruh yang signifikan terhadap kenyamanan pejalan kaki (Y).
6. Hasil pengujian variabel kebersihan (X6) didapat thitung (1,224) < ttabel (1,982), hal tersebut mengindikasikan Ha ditolak dan Ho diterima, sehingga menunjukkan tidak ada pengaruh yang signifikan terhadap kenyamanan pejalan kaki (Y).
7. Hasil pengujian variabel estetika jalur pedestrian (X7) didapat thitung (3,031) > ttabel (1,982), hal tersebut mengindikasikan Ha diterima dan Ho ditolak, sehingga menunjukkan pengaruh yang signifikan terhadap kenyamanan pejalan kaki (Y).
8. Hasil pengujian variabel keberadaan RTH (X8) didapat thitung (2,115) > ttabel (1,982), hal tersebut mengindikasikan Ha diterima dan Ho ditolak, sehingga menunjukkan pengaruh yang signifikan terhadap kenyamanan pejalan kaki (Y).
9. Hasil pengujian variabel sirkulasi (X9) didapat thitung (1,265) < ttabel (1,982), hal tersebut mengindikasikan Ha ditolak dan Ho diterima, sehingga menunjukkan tidak ada pengaruh yang signifikan terhadap kenyamanan pejalan kaki (Y).
10. Hasil pengujian variabel trotoar bebas dari PKL (X10) didapat thitung (5,458) > ttabel (1,982), hal tersebut mengindikasikan Ha diterima dan Ho ditolak, sehingga menunjukkan pengaruh yang signifikan terhadap kenyamanan pejalan kaki (Y).

11. Hasil pengujian variabel trotoar bebas dari parkir kendaraan bermotor (X11) didapat thitung (6,302) > ttabel (1,982), hal tersebut mengindikasikan H_a diterima dan H_0 ditolak, sehingga menunjukkan pengaruh yang signifikan terhadap kenyamanan pejalan kaki (Y).

Selain itu didapat hasil koefisien determinasi yaitu 78,2%, hal ini menunjukkan bahwa kenyamanan pejalan kaki (Y) dipengaruhi oleh variabel independen sebesar 78,2%, sedangkan sisanya 21,8%, dipengaruhi oleh variabel lain selain variabel independen di penelitian ini.

Variabel yang paling mempengaruhi kenyamanan pejalan kaki yaitu trotoar bebas dari parkir kendaraan bermotor dan trotoar bebas dari PKL, sehingga keberadaan parkir kendaraan bermotor dan PKL di atas jalur pedestrian seharusnya diakukan penertiban. Selain itu kenyamanan pejalan kaki juga dipengaruhi oleh beberapa hal seperti keberadaan fasilitas pendukung jalur pedestrian yang sudah sesuai dan lengkap berdasarkan standar jalur pedestrian yang berlaku, estetika material permukaan jalur pedestrian dan susunan pohon yang baik, cuaca yang tidak panas atau sejuk, keberadaan pepohonan sepanjang jalur pedestrian, berkurangnya kebisingan suara dari musik toko, kendaraan yang lalu lalang, transaksi PKL, dan parkir liar di sepanjang jalur pedestrian, dan keamanan pejalan kaki sehingga tidak terpaksa berjalan kaki di bahu jalan.

D. Kesimpulan

Berdasarkan pembahasan dalam penelitian ini, peneliti menyimpulkan beberapa hasil penelitian sebagai berikut:

1. Elemen jalur pedestrian yang sudah sesuai dan lengkap sebanyak 1 elemen dari 16 elemen dengan persentase 6% yaitu fasilitas saluran drainase, sedangkan elemen jalur pedestrian yang belum sesuai dan lengkap sebanyak 6 elemen dengan persentase 36% yaitu fasilitas jalur hijau, tempat duduk, marka disabilitas, ramp disabilitas, dan bolar
2. Elemen jalur pedestrian yang sudah lengkap sebanyak 10 elemen dari 16 elemen dengan persentase 62% yaitu signage, lampu penerangan, lapak tunggu, halte, saluran drainase, fasilitas penyeberangan, jembatan penyeberangan, ruang untuk passing place, lajur pemandu, dan tempat sampah, sedangkan elemen jalur pedestrian yang belum lengkap sebanyak 7 elemen dengan persentase 44% yaitu penempatan jalur pedestrian, tempat duduk, marka disabilitas, ramp disabilitas, dan bolar
3. Elemen jalur pedestrian yang sudah sesuai sebanyak 5 elemen dari 22 elemen dengan persentase 23% yaitu penempatan jalur pedestrian, ketinggian jalur pedestrian, perkerasan permukaan (material), jarak antara bangunan dengan jalur pedestrian, dan fasilitas saluran drainase, sedangkan elemen jalur pedestrian yang belum sesuai sebanyak 17 elemen dengan persentase 77% yaitu lebar, fungsi jalur pedestrian, kemiringan, signage, lampu penerangan, fasilitas jalur hijau, halte, tempat duduk, fasilitas penyeberangan, lapak tunggu, jembatan penyeberangan, marka disabilitas, ramp disabilitas, lajur pemandu, ruang untuk passing place, tempat sampah, dan bolar.
4. Berdasarkan uji statistik deskriptif didapatkan nilai mean sebesar 2,05 mendekati nilai 2 sehingga elemen jalur pedestrian koridor jalan Raya Cilegon hingga jalan SA Tirtayasa kota Cilegon dapat dikatakan secara keseluruhan belum sesuai atau belum lengkap dengan standar jalur pedestrian yang berlaku.
5. Alih fungsi jalur pedestrian menjadi tempat PKL dikarenakan lokasi tempat untuk berjualan yang strategis sehingga mudah menarik banyak pembeli, sedangkan alih fungsi jalur pedestrian menjadi tempat parkir kendaraan roda dua dikarenakan tidak ada petugas parkir yang menertibkan kendaraan yang parkir di atas jalur pedestrian, sehingga Penyebab inti beralih fungsinya jalur pedestrian menjadi tempat PKL dan parkir kendaraan roda dua yaitu tidak adanya pengawasan oleh pemerintah kota Cilegon terhadap pelanggaran PKL dan parkir kendaraan di atas jalur pedestrian, selain itu pejalan kaki yang berjalan kaki terbilang sedikit sehingga beberapa titik jalur pedestrian dimanfaatkan sebagai tempat parkir kendaraan ataupun para PKL karena lokasinya yang strategis di pinggir jalan sehingga langsung terlihat oleh pengguna jalan.

6. Variabel yang paling mempengaruhi kenyamanan pejalan kaki yaitu trotoar bebas dari kendaraan bermotor dan PKL yang berada di atas jalur pedestrian, selain itu kenyamanan pejalan kaki juga dipengaruhi oleh beberapa variabel yaitu: variabel keberadaan fasilitas pendukung dilihat dari keberadaan fasilitas pendukung yang sudah dapat mengakomodir pejalan kaki, lalu variabel estetika jalur pedestrian dilihat dari material permukaan jalur pedestrian tidak ada yang rusak dan susunan pohon sepanjang jalur pedestrian yang baik, lalu variabel cuaca dilihat dari kondisi cuaca ketika sedang tidak panas atau sejuk, lalu variabel keberadaan RTH dilihat dari keberadaan pepohonan di sepanjang jalur pedestrian, lalu variabel kebisingan dari suara kebisingan musik toko, kendaraan lalu lalang, transaksi PKL, dan parkir liar di sepanjang jalur pedestrian, dan variabel keamanan dilihat dari pemanfaatan jalur pedestrian yang sudah optimal sehingga pejalan kaki tidak terpaksa berjalan kaki di bahu jalan.

Daftar Pustaka

- [1] Undang-Undang No. 22. Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan. 2009.
- [2] Anggriani N. Pedestrian Ways Dalam Perancangan Kota. 1st ed. Surabaya: Surabaya: Yayasan Humaniora; 2009. 106 p.
- [3] Permen PU No. 3. Pedoman Perencanaan, Penyediaan, dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Jaringan Pejalan Kaki di Kawasan Perkotaan. 2014.
- [4] SE Menteri PUPR No. 02. Pedoman Bahan Konstruksi Bangunan dan Rekayasa Sipil: Perencanaan Teknis Fasilitas Pejalan Kaki. 2018.
- [5] New Zealand G. Pedestrian Planning and Design Guide [Internet]. Pedestrian Planning and Design Guide. 2009. 188 p. Available from: <http://www.nzta.govt.nz/resources/pedestrian-planning-guide/docs/pedestrian-planning-guide.pdf>