

Persepsi Pengguna terhadap Jalur Pejalan Kaki Jalan Pemuda Kota Magelang

User's Perception Towards Pedestrian Facility at Pemuda Street Magelang City

Lina Nurul Ikhsani¹

Universitas Diponegoro, Semarang, Indonesia

Parfi Khadiyanta²

Universitas Diponegoro, Semarang, Indonesia

Abstrak: Jalur pejalan kaki Jalan Pemuda merupakan jalur pejalan kaki yang menjadi titik awal pengembangan jalur pejalan kaki di Kota Magelang dalam rangka pengembangan Kota Hijau di Indonesia. Oleh karena hal tersebut jalur pejalan kaki Jalan Pemuda diharapkan dapat melayani sesuai dengan keinginan pengguna. Sehingga selanjutnya diharapkan pula jalur pejalan kaki Jalan Pemuda dapat menjadi acuan bagi Kota Magelang untuk dapat mengembangkan jalur pejalan kaki di wilayahnya. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui pandangan masyarakat tentang kondisi pada jalur pejalan kaki Jalan Pemuda Kota Magelang. Penelitian dilakukan menggunakan metode penelitian kuantitatif. Kegiatan pengumpulan data dilakukan menggunakan 4 cara yaitu wawancara, kuesioner, observasi dan telaah dokumen. Kegiatan wawancara dan observasi dilakukan secara tidak terstruktur untuk mengetahui beberapa kondisi umum wilayah. Kemudian kuesioner dilakukan menggunakan kuesioner tertutup dengan metode *accidental systematic sampling* yang membutuhkan responden berjumlah 108 orang. Kegiatan analisis data dilakukan dengan metode analisis distribusi frekuensi. Setelah dilakukan analisis menggunakan distribusi frekuensi, juga dilakukan analisis menggunakan analisis tabulasi silang. Hasil analisis yang telah dilakukan menunjukkan kondisi fisik jalur pejalan kaki saat ini dalam keadaan baik dan dapat dijadikan sebagai acuan untuk pengadaan jalur pejalan kaki di wilayah Kota Magelang dengan catatan untuk perbaikan pada beberapa hal yang masih dianggap kurang. Aspek yang dianggap kurang di jalur pejalan kaki Jalan Pemuda Kota Magelang adalah kesesuaiannya untuk pengguna dengan kebutuhan khusus perlu dilakukan perbaikan terkait hal tersebut.

Kata kunci: jalur pejalan kaki; jalur pedestrian; ruang terbuka; persepsi manusia

Abstract: Pedestrian way at Pemuda Street is a pedestrian path that became the starting point of the development of pedestrian way in Magelang in order to develop the Green City in Indonesia. Therefore pedestrian way at Jalan Pemuda expected to serve in accordance with the wishes of the user. So then expected anyway pedestrian way at Pemuda Street road can be a reference for the city of Magelang to be able to develop pedestrian way in the region. This study aims to determine the views of the public about the condition of the pedestrian way Jalan Pemuda Magelang city. This research was conducted using quantitative research methods. Data collection activities carried out using four methods: interviews, questionnaires, observation and document analysis. Interviews and observations conducted unstructured to know some general condition region. Then the questionnaire was conducted using a questionnaire enclosed with accidental systematic sampling method that requires the respondent amounted to 108 people. Then, data analysis was conducted using the frequency distribution analysis. After analysis using frequency distribution, also performed the analysis using crosstabulation analysis. The results have shown the physical condition of the pedestrian way is currently in good condition and can be used as a reference for the provision of pedestrian paths in Magelang City with a record for improvement on a few things that are still considered insufficient. Aspects that are considered less at pedestrian Jalan Pemuda Magelang city is its suitability for users with special needs a repairment.

Keywords: pedestrian way; open space; public perception

¹ Korespondensi Penulis: Universitas Diponegoro, Semarang, Indonesia
Email: nadiaimansari@gmail.com

² Korespondensi Penulis: Universitas Diponegoro, Semarang, Indonesia
Email: parfikh@gmail.com

Pendahuluan

Permasalahan di perkotaan yang semakin kompleks saat ini, sudah tidak dapat diatasi dengan pendekatan yang lazimnya dilakukan. Pengembangan kota hijau merupakan sebuah pendekatan yang cocok untuk dilaksanakan karena merupakan pembangunan kota yang inovatif, yang *“out of the box”*, untuk menghadapi tantangan-tantangan di perkotaan sekaligus menjawab permasalahan perubahan iklim global {Kiprah, 2012 #2}. Kota Hijau merupakan salah satu konsep pendekatan perencanaan kota yang berkelanjutan. Kota Hijau juga dikenal sebagai Kota Ekologis atau kota yang sehat. Artinya adanya keseimbangan antara pembangunan dan perkembangan kota dengan kelestarian lingkungan. Dengan kota yang sehat dapat mewujudkan suatu kondisi kota yang aman, nyaman, bersih, dan sehat untuk dihuni penduduknya dengan mengoptimalkan potensi sosial ekonomi masyarakat melalui pemberdayaan forum masyarakat, difasilitasi oleh sektor terkait dan sinkron dengan perencanaan kota. Untuk dapat mewujudkannya, diperlukan usaha dari setiap individu anggota masyarakat dan semua pihak terkait {Werdhapura, 2011 #3}.

Konsep Kota Hijau ini sesuai dengan pendekatan-pendekatan untuk menghindari pembangunan kawasan yang tidak terbangun. Hal ini menekankan pada kebutuhan terhadap rencana pengembangan kota dan kota-kota baru yang memperhatikan kondisi ekologis lokal dan meminimalkan dampak merugikan dari pengembangan kota, selanjutnya juga memastikan pengembangan kota yang dengan sendirinya menciptakan aset alami lokal {Werdhapura, 2011 #4}.

Salah satu diantara 8 kriteria yang harus tersedia pada Kota Hijau adalah Infrastruktur Hijau. Hal yang dimaksud dengan infrastruktur hijau adalah dengan tersedia jalur pejalan kaki dan jalur sepeda. Selain itu juga dilakukan dengan orientasi pada pejalan kaki (pedestrian) dengan pola lingkungan swasembada sehingga warga kota dapat berbelanja, berekreasi, bersekolah, bersosialisasi dengan berjalan kaki saja {Budiharjo, 1991 #1}.

Kota Magelang merupakan salah satu dari kota yang mengalami permasalahan kompleks yang di alami oleh sebagian besar kota-kota di Indonesia antara lain pertumbuhan kota yang begitu cepat. Hal ini ditunjukkan dari pertumbuhan penduduk Kota Magelang saat ini yang mempunyai besaran 0.6% pada tahun 2013. Meskipun belum melampaui laju pertumbuhan penduduk Jawa Tengah yang sebesar 1,14%, namun sebagai kota yang mempunyai luasan administratif yang terkecil di Jawa Tengah hal ini mempunyai imbas yang besar terhadap wilayah ini. Hal tersebut dilihat dari kepadatan penduduk Kota Magelang pada tahun 2013 pula yang menunjukkan angka 6619 jiwa/km² sedangkan kepadatan penduduk Jawa Tengah hanya 1022 jiwa/km².

Pertumbuhan penduduk tersebut mengakibatkan adanya pertumbuhan bangunan dan kepentingan lain terkait dengan hajat hidup manusia. Hal tersebut kemudian berdampak timbulnya berbagai permasalahan perkotaan lain seperti kemacetan, permukiman kumuh, kesenjangan sosial, dan berkurangnya luasan ruang terbuka hijau. Kondisi ini diperparah dengan adanya perubahan iklim yang menuntut Kota Magelang melakukan perencanaan yang lebih tepat bagi wilayahnya terkait permasalahan tersebut.

Bersamaan dengan adanya masalah yang terjadi, upaya tindak lanjut perencanaan dengan pendekatan konsep Kota Hijau untuk mengatasi permasalahan yang terjadi di kota-kota Negara Indonesia yang telah dicanangkan oleh pemerintah Negara Indonesia dalam hal ini adalah Kementerian Pekerjaan Umum dan jajarannya, Kota Magelang juga memulai untuk melakukan kegiatan perencanaan dengan konsep tersebut. Dalam rangka hal ini tentunya Kota Magelang menyusupkan salah satu indikator dalam pencapaian perwujudan Kota Hijau yaitu pengadaan jalur pejalan kaki untuk mengurangi dampak permasalahan kota.

Jalur pejalan kaki juga diadakan mengingat bahwa kota-kota di negara Indonesia sudah mulai kewalahan menghadapi penetrasi kendaraan bermotor yang jumlahnya setiap waktu meningkat drastis. Selain itu adanya kendaraan bermotor membuat kriteria pencapaian 15 menit jalan kaki sudah tidak dapat dipertahankan lagi {Budiharjo, 1991 #1}. Oleh karena hal tersebut, maka Indonesia memerlukan sebuah perencanaan yang mengacu pada *Transit Oriented Development* yang membutuhkan sarana jalur pejalan kaki sebagai pendukungnya.

Kajian Jalur Pejalan Kaki dan Persepsi

Pengertian Jalur Pejalan Kaki

Berdasarkan Pedoman Teknik Departemen PU No.032/T/BM/1999 tentang Pedoman Perencanaan Jalur Pejalan Kaki pada Jalan Umum, jalur pejalan kaki adalah lintasan yang diperuntukkan untuk berjalan kaki, dapat berupa trotoar, penyeberangan sebidang, dan penyeberangan tidak sebidang. Jalur pejalan kaki merupakan fasilitas pendukung kegiatan lalu lintas dan angkutan yang berada pada badan jalan maupun di luar badan jalan {Putri, 2013 #5}.

Pentingnya penyediaan jalur pejalan kaki di Indonesia telah tertera dalam UU No 26 Tahun 2007 tentang Penataan Ruang dan UU No. 22 Tahun 2009 tentang Jalan. Pada UU No. 26 Tahun 2007, ketentuan rencana penyediaan dan pemanfaatan parasarana dan sarana jaringan pejalan kaki harus disediakan dalam perencanaan kota. Dalam UU No. 22 Tahun 2009 menyatakan bahwa setiap jalan yang digunakan untuk lalu lintas umum wajib dilengkapi dengan perlengkapan jalan, termasuk fasilitas bagi pejalan kaki. Selain itu, beberapa lembaga terkait, seperti Kementerian PU (Petunjuk Perencanaan Trotoar tahun 1990, Pedoman Tata Cara Perencanaan Fasilitas Pejalan Kaki di Kawasan Perkotaan tahun 1995, dan Pedoman Perencanaan Jalur Pejalan Kaki pada Jalan Umum tahun 1999) dan Kementerian Perhubungan (Pedoman Teknis Perekayasaan Fasilitas Pejalan Kaki di Wilayah Kota tahun 1997), juga telah mengeluarkan pedoman teknis sebagai acuan dalam penyediaan jalur pejalan kaki (Putri, 2013).

Pengertian Persepsi

Perilaku manusia diawali dengan adanya pengideraan atau sensasi. Pengideraan atau sensasi adalah proses masuknya stimulus ke dalam alat indra manusia. Setelah stimulus masuk ke alat manusia, maka otak akan menerjemahkan stimulus tersebut. Kemampuan otak dalam menerjemahkan stimulus disebut dengan persepsi. Persepsi merupakan proses untuk menerjemahkan atau menginterpretasi stimulus yang masuk dalam alat indra. {Sugihartono, 2007 #6}

Kemudian menurut {Sugihartono, 2007 #7} perbedaan hasil pengamatan atau persepsi dipengaruhi oleh individu atau orang yang mengamati. Dilihat dari individu atau orang yang mengamati, adanya perbedaan hasil pengamatan dipengaruhi oleh:

1. Pengetahuan, pengalaman, atau wawasan seseorang
2. Kebutuhan seseorang
3. Kesenangan atau hobi seseorang
4. Kebiasaan atau pola hidup sehari-hari

Metode Penelitian

Pada penelitian ini metode analisis data yang akan digunakan adalah metode kuantitatif. Sedangkan teknik pengumpulan data yang akan digunakan pada penelitian persepsi masyarakat terhadap jalur pejalan kaki Jalan Pemuda Kota Magelang adalah dengan wawancara, observasi, telaah dokumen, dan kuesioner. Penelitian yang akan dilakukan menggunakan analisis kuantitatif ini akan dibagi lagi menjadi beberapa analisis berdasar kebutuhan dan kondisi lapangan. Analisis yang akan dilakukan dalam penelitian ini diantaranya analisis statistik deskriptif. Statistik deskriptif adalah proses pengumpulan dan peringkasan data, serta upaya untuk menggambarkan berbagai karakteristik yang penting pada data yang telah diorganisasikan tersebut {Santoso, 2003 #8}.

Kegiatan pengumpulan data pada penelitian ini dikhususkan pada pengumpulan data menggunakan kuesioner. Kuesioner akan diberikan kepada responden yang terkait dengan penelitian ini adalah pengguna jalur pejalan kaki yang telah melakukan kegiatan di jalur pejalan kaki Jalan Pemuda Kota Magelang dengan frekuensi minimal 3 kali kunjungan. Frekuensi kunjungan akan ditanyakan secara langsung kepada responden sebelum memberikan kuesioner. Sehingga ruang lingkup populasi yang akan diteliti adalah pengguna jalur pejalan kaki atau pengunjung kawasan yang melakukan kegiatan berjalan kaki di sekitar lokasi penelitian dengan batasan minimal 3 kali kunjungan ke jalur pejalan kaki Jalan Pemuda Kota Magelang. Sedangkan teknik sampling yang akan diambil dalam penelitian ini adalah cara pengambilan sampel kebetulan (*accidental systematic sampling*). Teknik sampling kebetulan dilakukan apabila pemilihan anggota

sampelnya dilakukan terhadap orang atau benda yang kebetulan ada atau dijumpai. Keuntungan teknik sampling ini adalah mudah, cepat, dan mudah. Sedangkan kelemahannya ialah kurang representatif. Kemudian jumlah sampel yang akan digunakan yaitu 108 responden. Jumlah ini ditentukan berdasarkan pertimbangan ketepatan hasil penelitian agar representatif dan dapat mewakili populasi yang ada pada wilayah penelitian. Selanjutnya jumlah responden tersebut dibagi berdasarkan waktu-waktu tertentu diantara hari libur dan hari aktif untuk memperoleh sebaran data.

Tabel 1. Sebaran Kuesioner

Hari	Jam	Lokasi	Jumlah Responden
Sabtu	06.00-08.00	Pasar Rejowinangun	12
	12.00-14.00	Pertokoan Jalan Pemuda	12
	17.00-19.00	Alun-alun Kota Magelang	12
Minggu	07.00-08.00	Alun-alun Kota Magelang	12
	12.00-13.00	Pasar Rejowinangun	12
	17.00-19.00	Pertokoan Jalan Pemuda	12
Senin	07.00-08.00	Pertokoan Jalan Pemuda	12
	12.00-13.00	Alun-alun Kota Magelang	12
	17.00-19.00	Pasar Rejowinangun	12
Jumlah			108

Sumber: Analisis Penyusun, 2014

Jenis analisis yang akan digunakan adalah analisis distribusi frekuensi untuk setiap item. Distribusi frekuensi pada prinsipnya adalah menyusun dan mengatur data ke dalam beberapa kelas data yang sama, sehingga setiap kelas bisa menggambarkan karakteristik data yang ada {Santoso, 2003 #9}. Pada tahapan ini pendapat masyarakat terhadap jalur pejalan kaki dijumlahkan dan dilakukan persentase terhadap tiap pilihan masyarakat.

Setelah dilakukan analisis menggunakan distribusi frekuensi, juga dilakukan analisis menggunakan analisis pengaruh antara satu variabel dan variabel lainnya. Analisis analisis tabulasi silang dilakukan untuk mengetahui tingkat hubungan antara dua variabel secara lebih mendalam. Pada analisis data tabulasi silang digunakan tools SPSS menghasilkan nilai Chi-Square yang menunjukkan hubungan pengaruh antar variabel satu sama lain.

Analisis Persepsi Pengguna terhadap Jalur Pejalan Kaki Jalan Pemuda Kota Magelang

Jalur Pejalan Kaki Jalan Pemuda Kota Magelang sebagai Embrio pengembangan Jalur Pejalan Kaki

Berdasarkan kondisi yang ada saat ini, Kota Magelang merupakan wilayah yang landai dengan tingkat suhu yang tidak terlalu tinggi atau dapat dikatakan cukup sejuk. Hal tersebut dapat mendukung masyarakat untuk melakukan kegiatan berjalan kaki dalam kegiatannya di wilayah Kota Magelang. Namun pada kenyataannya kegiatan berjalan kaki di Kota Magelang belum didukung oleh sarana yang memadai yaitu jalur pejalan kaki pada wilayah kota ini.

Oleh karena hal tersebut, sebagai awal dari pembentukan jalur pejalan kaki yang dilaksanakan di Kota Magelang, pemerintah Kota Magelang mengadakan kegiatan penataan jalur pejalan kaki Jalan Pemuda. Sehingga diharapkan adanya penataan jalur pejalan kaki Jalan Pemuda menjadi awal bagi Kota Magelang untuk melaksanakan kegiatan pengadaan jalur pejalan kaki di wilayahnya.

Karakteristik pengguna jalur pejalan kaki

Pengguna jalur pejalan kaki yang ditemukan paling banyak adalah pengguna usia produktif. Hal ini dikarenakan pengguna usia produktif masih mampu melakukan kegiatan berjalan kaki jika dibandingkan pengguna yang telah berusia lanjut ataupun anak kecil. Selain itu jika dilihat dari pendidikan, pengguna paling banyak adalah pengguna dengan tingkat pendidikan lulusan SMA. Hal ini terkait dengan penduduk usia muda yang rata-rata masih dalam usia produktif, sebagian besar pengguna yang ditemukan adalah pengguna yang masih setara dengan usia pelajar SMA atau perguruan tinggi. Pengguna dengan karakteristik tersebut

merupakan pengguna yang berada pada usia yang cenderung untuk melakukan kegiatan rekreasi atau berbelanja, sehingga sejalan dengan kondisi jalur pejalan kaki yang merupakan kawasan terbuka yang dapat dijadikan sarana rekreasi. Kemudian juga apabila dilihat pada tingkat pendapatan pengguna yang rata-rata mempunyai pendapatan di bawah 1 juta rupiah. Hal ini dikarenakan pengguna dengan tingkat pendidikan SMA yang masih bersekolah belum mempunyai pendapatan sendiri, ataupun jika ada pengguna yang bekerja dengan tingkat pendidikan tersebut rata-rata mempunyai pendapatan yang kurang dari 1 juta rupiah.

Tabel 1. Karakteristik Usia Pengguna Jalur Pejalan Kaki

Skala	Kriteria	Frekuensi	Persentase
1	<15	6	5.56%
2	15-30	66	61.11%
3	31-45	19	17.59%
Skala	Kriteria	Frekuensi	Persentase
4	46-60	14	12.96%
5	>60	3	2.78%
Total		108	100.00%

Sumber: Hasil Survei, 2015

Tabel 2. Karakteristik Pendidikan Pengguna Jalur Pejalan Kaki

Skala	Kriteria	Frekuensi	Persentase
1	Tidak Sekolah	0	0.00%
2	Lulusan SD	25	23.15%
3	Lulusan SMP	17	15.74%
4	Lulusan SMA	50	46.30%
5	Lulusan PT	16	14.81%
Total		108	100.00%

Sumber: Hasil Survei, 2015

Tabel 3. Karakteristik Pendapatan Pengguna Jalur Pejalan Kaki

Skala	Kriteria	Frekuensi	Persentase
1	<1000000	71	65.74%
2	1000000-2500000	22	20.37%
3	2500001-4000000	11	10.19%
4	4000001-7000000	3	2.78%
5	>7000000	1	0.93%
Total		108	100.00%

Sumber: Hasil Survei, 2015

Kondisi Fisik Jalur Pejalan Kaki

Berdasarkan data yang telah dihasilkan dari survei kuesioner pada 108 responden pengguna jalur pejalan kaki, kondisi fisik jalur pejalan kaki dalam kondisi baik jika dilihat dari sisi lebar jalur, kondisi material, dan jalur penyeberangannya. Hanya 1 aspek yaitu kesesuaian jalur bagi pengguna difabel yang dianggap buruk. Selain itu juga jika dilakukan penjumlahan terhadap terhadap persepsi pengguna, sebagian besar (43.06%) berada dalam kondisi baik, meskipun masih banyak keluhan dari pengguna tentang kondisi fisiknya.



Sumber: Dokumentasi Penyusun, 2014

Gambar1. Jalur Pejalan Kaki Jalan Pemuda Kota Magelang

Dilihat dari kondisi tersebut pengguna mengatakan bahwa lebar jalur pejalan kaki sudah cukup untuk pejalan kaki. Namun para pengguna selain pejalan kaki seharusnya dilakukan penertiban karena mengganggu para pejalan kaki. Diantara pengguna yang mengganggu pejalan kaki yang paling mengganggu adalah pengguna kendaraan bermotor yaitu sepeda motor. Pengguna kendaraan bermotor selain mengganggu pejalan kaki juga menyebabkan hal lain yaitu rusaknya material perkerasan jalur pejalan kaki.

Material jalur pejalan kaki selain mengalami kerusakan juga dirasa belum layak untuk jalur pejalan kaki. Hal ini dikarenakan material yang digunakan adalah keramik yang licin saat hujan, sehingga menyebabkan ketidaknyamanan pada pengguna. Para pengguna yang mengeluhkan kelicinan pada jalur pejalan kaki mengatakan bahwa mereka lebih suka jika perkerasan jalur pejalan kaki menggunakan bahan yang tidak licin seperti paving atau batu-batuan. Selain itu hal ini menyebabkan jalur pejalan kaki tidak layak bagi pengguna diabel karena tidak aman.

Sedangkan untuk jalur penyeberangan masyarakat mengatakan bahwa jalur penyeberangan yang ada saat ini sudah baik, namun dalam hal jumlah masih dianggap kurang karena jalan yang ada merupakan jalan dengan volume kendaraan tinggi sehingga pejalan kaki seringkali kesulitan untuk menyeberang. Oleh karena hal tersebut, maka masyarakat menghendaki adanya penambahan sarana penyeberangan berupa *zebra cross* ataupun *traffic light* sehingga menjamin keamanan dan kenyamanan dalam menyeberang.

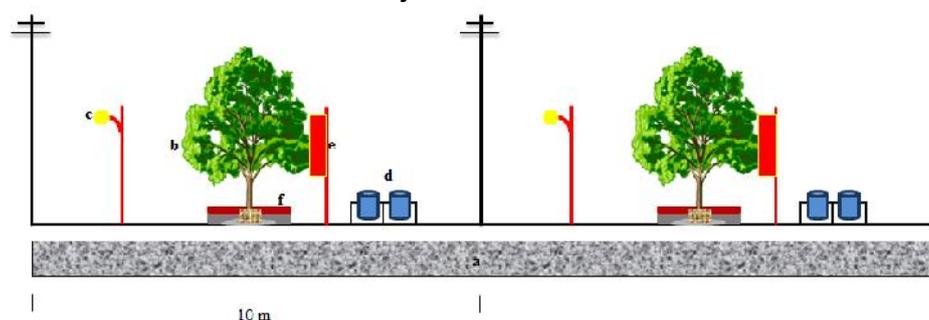
Tabel 4. Persepsi Masyarakat terhadap Kondisi Fisik Jalur Pejalan Kaki Menurut Pengguna

Aspek	Skala					Jumlah	
	1 Sangat Buruk	2 Buruk	3 Biasa Saja	4 Baik	5 Sangat Baik		
Kondisi Fisik	Lebar Jalur	3	20	32	47*	6	108
	Kondisi Material	3	20	22	60*	3	108
	Kesesuaian bagi Difabel	5	43*	20	37	3	108
	Jalur Penyeberangan	4	30	34	38*	2	108
Jumlah	16	115	111	186	19	432	
Persentase	3.70%	26.62%	25.69%	43.06%*	4.40%	100.00%	

Sumber: Hasil Survei, 2015

*) Pilihan dominan pengguna

Kondisi Sarana Prasarana Jalur Pejalan Kaki



- KETERANGAN
- Drainase bawah tanah/ gorong-gorong
 - Jalur hijau peneduh
 - Lampu pencahayaan
 - Tempat sampah
 - Signage
 - Tempat duduk/bangku

Sumber: Observasi Lapangan, 2014

Gambar 2. Penampang Jalur Pejalan Kaki Jalan Pemuda Kota Magelang

Sarana jalur pejalan kaki Jalan Pemuda Kota Magelang yang saat ini tersedia diantaranya adalah drainase, jalur hijau, tempat sampah, lampu penerangan, tempat duduk, dan *signage*. Diantara keenam sarana yang tersedia di jalur pejalan kaki Jalan Pemuda Kota Magelang menurut sebagian besar pengguna sarana drainase, jalur hijau, tempat sampah, lampu penerangan, dan tempat duduk dalam kondisi baik. Sedangkan *signage* masih dianggap biasa saja. Namun secara keseluruhan kondisi sarana sudah dianggap baik jika dilihat dari penjumlahan hasil persepsi terhadap sarana yang sudah dilakukan yaitu sejumlah 40.05% jumlah pengguna.



Sumber: Observasi Lapangan, 2014

Gambar 3. Kondisi Sarana Jalur Pejalan Kaki

Sarana yang mendapat penilaian baik paling banyak adalah jalur hijau. Hal ini dikarenakan meskipun pepohonan di jalur pejalan kaki belum rindang akan tetapi jalur pejalan kaki sudah teduh dan penataan pepohonan sudah baik dan tidak pernah menyebabkan kecelakaan seperti yang pepohonan pada jalan-jalan raya. Sarana lain yang juga mendapatkan penilaian baik namun masih membutuhkan perbaikan dikarenakan ketidakpuasan pengguna adalah drainase, tempat sampah, dan lampu penerangan. Selain itu juga terdapat sarana signage yang juga dianggap biasa saja oleh pengguna. Kelima sarana tersebut merupakan sarana yang diharapkan perbaikannya oleh pengguna dikarenakan alasan rusak ataupun belum sesuai dengan kondisi pada jalur pejalan kaki Jalan Pemuda Kota Magelang.

Tabel 5. Persepsi Masyarakat terhadap Sarana Menurut Pengguna

Aspek	Skala					Jumlah	
	1 Sangat Buruk	2 Buruk	3 Biasa Saja	4 Baik	5 Sangat Baik		
Kondisi Sarana	Drainase	5	30	30	40*	3	108
	Jalur Hijau	0	9	28	62*	9	108
	Tempat Sampah	5	24	34	45*	0	108
	Lampu Penerangan	1	20	21	59*	7	108
	Tempat Duduk	5	33	31	37*	2	108
	Signage	2	31	40*	32	3	108
Jumlah	13	108	126	173*	12	432	
Persentase	3.01%	25.00%	29.17%	40.05%*	2.78%	100.00%	

Sumber: Hasil Survei, 2015

*) Pilihan dominan pengguna

Aktivitas Pada Jalur Pejalan Kaki

Masyarakat yang datang sebagai pengunjung sebagian besar datang karena berbelanja atau hal terkait yaitu *window shopping* untuk melakukan *refreshing*. Hal ini mendukung konsep pedestrian *mall* yang diinginkan oleh pemerintah Kabupaten Magelang bagi kawasan sekitar Jalan Pemuda. Namun kondisi ini baru merupakan permulaan bagi Jalan Pemuda Kota Magelang untuk menjadikan jalur pejalan kakinya sebagai pedestrian *mall* karena masih banyak kekurangan untuk dapat menarik pengunjung seperti karena belum adanya daya tarik visual khusus yang menjadi citra bagi kawasan perdagangan Jalan Pemuda ataupun dilihat dari sisi sarana dan prasarananya.

Tabel 6. Jenis Aktivitas Pengguna Jalur Pejalan Kaki

Skala	Kriteria	Frekuensi	Persentase
1	Sekedar Lewat	10	9.26%
2	Berbelanja	40	37.04%
3	Menunggu Angkutan	5	4.63%
4	Mencari Udara Segar	21	19.44%
5	Istirahat Sejenak	6	5.56%
6	Jajan	9	8.33%
7	Mengobrol	2	1.85%
8	Bekerja	15	13.89%
Total		108	100.00%

Sumber: Hasil Survei, 2015

Analisis Hubungan antara Karakteristik Pengguna dengan Persepsi terhadap Jalur Pejalan Kaki

Tabulasi Silang antara Karakteristik Pengguna dengan Persepsi terhadap Kondisi Fisik Jalur Pejalan Kaki

Hasil analisis menggunakan tabulasi silang antara karakteristik pengguna dengan persepsinya terhadap kondisi fisik jalur pejalan kaki mempunyai hasil bahwa sebagian besar persepsi masyarakat terhadap kondisi fisik jalur pejalan kaki tidak mempunyai keterkaitan dengan karakteristik pengguna jalur pejalan kaki. Hanya 3 kali dari 16 kali tabulasi silang atau sebesar 18,75% tabulasi terdapat hubungan antara dua variabel. Namun, berdasarkan hasil tersebut maka dapat dikatakan bahwa masih terdapat pengaruh karakteristik pengguna terhadap persepsi pengguna pada jalur pejalan kaki.

Tabel 7. Nilai Chi Square Crosstab Karakteristik Pengguna dengan Persepsi terhadap Kondisi Fisik Jalur Pejalan Kaki

Variabel		Karakteristik pengguna jalur pejalan kaki			
		Pendidikan	Usia	Pekerjaan	Pendapatan
Kondisi Fisik	Lebar jalur	0.364	0.894	0.664	0.934
	Jenis Material Perkerasan.	0.175	0.018*	0.089	0.086
Jalur Pejalan Kaki	Fasilitas Difabel	0.110	0.675	0.100	0.040*
	Prasarana Pendukung Jalur penyeberangan	0.434	0.587	0.915	0.030*

Sumber: Analisis Penyusun, 2015

*) Mempunyai hubungan antar variabel

Tabulasi Silang antara Karakteristik Pengguna dengan Persepsi terhadap Kondisi Sarana Pejalan Kaki

Analisis tabulasi silang juga dilakukan terhadap karakteristik pengguna jalur pejalan kaki dengan persepsinya terhadap kondisi prasarana pada jalur pejalan kaki. Analisis ini mendapatkan hasil yang sama dengan crosstab antara karakteristik pengguna dengan persepsi terhadap kondisi fisik jalur pejalan kaki. Diantara 16 kali dilakukan crosstab antar variabel, hanya 3 yang menunjukkan adanya hubungan antar variabel. Namun berdasarkan hal tersebut dapat pula dikatakan bahwa masih ada keterkaitan antara variabel dalam karakteristik pengguna dengan persepsi terhadap prasarana jalur pejalan kaki.

Tabel 8. Nilai Chi Square Crosstab Karakteristik Pengguna dengan Persepsi terhadap Kondisi Sarana Pejalan Kaki

Variabel		Karakteristik pengguna jalur pejalan kaki			
		Pendidikan	Usia	Pekerjaan	Pendapatan
Kondisi Prasarana Jalur Pejalan Kaki	Drainase	0.053	0.014*	0.291	0.000*
	Jalur hijau	0.746	0.836	0.066	0.086
	Tempat Sampah	0.186	0.283	0.266	0.599
	Lampu Penerangan	0.789	0.572	0.629	0.082
	Tempat Duduk	0.124	0.240	0.137	0.459
	Marka, Perambuan, Papan Informasi (Signage)	0.551	0.377	0.624	0.000*

Sumber: Analisis Penyusun, 2015

*) Mempunyai hubungan antar variabel

Tabulasi Silang antara Karakteristik Pengguna dengan Persepsi terhadap Aktivitas Pengguna pada Jalur Pejalan Kaki

Tabulasi silang yang terakhir dilakukan pada variabel karakteristik pengguna dengan aktivitasnya. Diantara 4 kali analisis crosstab yang telah dilakukan dihasilkan 2 kali analisis atau sejumlah 50% yang menunjukkan adanya hubungan antara karakteristik pengguna dengan aktivitasnya.

Selanjutnya dari hasil analisis crosstab antara karakteristik pengguna terhadap mendukung atau tidaknya adanya jalur pejalan kaki terhadap aktivitas yang dilakukan pada jalur pejalan kaki didapatkan bahwa 1 dari 4 kali dilakukan crosstab atau 25% analisis menghasilkan bahwa masih adanya kaitan antara karakteristik pengguna dengan manfaat jalur pejalan kaki terhadap pendidikan, usia, dan pekerjaan. Sedangkan untuk pendapatan cukup terkait dengan persepsi manfaat jalur pejalan kaki terhadap aktivitas yang dilakukan pengguna.

Tabel 9. Nilai Chi Square Crosstab Karakteristik Pengguna dengan Persepsi terhadap Aktivitas Pengguna pada Jalur Pejalan Kaki

Variabel	Karakteristik pengguna jalur pejalan kaki			
	Pendidikan	Usia	Pekerjaan	Pendapatan
Aktivitas	0.001*	0.008*	0.419	0.719
Dukungan	0.180	0.506	0.218	0.027*

Sumber: Analisis Penyusun, 2015

*) Mempunyai hubungan antar variabel

Kesimpulan dan Rekomendasi

Kesimpulan

Terkait hal-hal yang telah disebutkan sebelumnya mengenai kondisi jalur pejalan kaki Jalan Pemuda Kota Magelang saat ini secara keseluruhan sudah baik dan dapat dijadikan sebagai acuan untuk pengadaan jalur pejalan kaki di wilayah Kota Magelang dengan catatan untuk perbaikan pada beberapa hal yang masih dianggap kurang. Aspek yang dianggap kurang di jalur pejalan kaki Jalan Pemuda Kota Magelang adalah kesesuaiannya untuk pengguna dengan kebutuhan khusus perlu dilakukan perbaikan terkait hal tersebut.

Pengguna jalur pejalan kaki sebagai subjek dari perencanaan merupakan pihak yang berhak terhadap ruang-ruang publik yang disediakan oleh pemerintah. Dalam hal ini maka pengguna sebagai pengguna patut dipertimbangkan kebutuhan dan keinginannya dalam kegiatan perencanaan. Dengan adanya hal tersebut diharapkan nantinya kegiatan perencanaan akan sesuai dengan keinginan pengguna dan dapat dimanfaatkan hasilnya oleh pengguna secara optimal.

Rekomendasi

Penyediaan jalur pejalan kaki yang saat ini sudah diterima dengan baik oleh pengguna perlu mendapatkan perawatan sehingga data terjaga keberlangsungannya.

Terkait dengan lebar jalur pejalan kaki yang saat ini sudah cukup, hanya saja perlu dilakukan pengawasan oleh pihak pemerintah terhadap beberapa pihak yang seharusnya tidak melakukan kegiatan yang tidak sesuai dilakukan di jalur pejalan kaki, yaitu: pengendara sepeda motor, tukang becak, dan pedagang kaki lima. Selain dari sisi pengawasan, kontrol terhadap penggunaan jalur pejalan kaki dapat dilakukan dengan desain yang membatasi penggunaan jalur hanya untuk pejalan kaki saja, misalnya dapat dilakukan dengan peninggian jalur pejalan kaki sehingga pengguna dengan kendaraan bermotor, becak atau pedagang kaki lima yang menggunakan gerobak tidak dapat naik pada jalur pejalan kaki. Material perkerasan jalur pejalan kakijuga tidak cocok lebih karena tidak menyerap air dan menyebabkan kelicinan. Sehingga sebaiknya jalur pejalan kaki diadakan dengan perkerasan berupa paving atau batu yang tidak licin. Hal ini perlu dilakukan untuk melayani pejalan kaki dengan baik termasuk pengguna dengan keterbatasan fisik.

Prasarana pada jalur pejalan kaki Jalan Pemuda Kota Magelang yang telah dikatakan mempunyai kondisi baik memerlukan perawatan yang baik pula.

Kondisi jalur pejalan kaki yang saat ini sudah dapat diterima oleh sebagian besar pengguna masih perlu ditingkatkan. Hal ini dikarenakan masih ada pengguna yang belum merasa puas akan kondisi saat ini. Sehingga perlu dilakukan perbaikan pada beberapa aspek untuk mendapatkan kepuasan pengguna secara keseluruhan. Aspek yang perlu diperhatikan terutama adalah aspek jenis material dan aspek sarana signage.

Daftar Pustaka

- Budiharjo, Eko. (1991). Kota Berkelanjutan. Bandung, Penerbit Alumni.
<http://werdhapura.penataanruang.net>. 2011. "Kota Hijau" dalam penataanruang.net. Diunduh Jumat, 10 April 2015.
- Pedoman Perencanaan Jalur Pejalan Kaki pada Jalan Umum tahun 1999
 Pedoman Tata Cara Perencanaan Fasilitas Pejalan Kaki di Kawasan Perkotaan tahun 1995
 Pedoman Teknik Departemen PU No.032/T/BM/1999 tentang Pedoman Perencanaan Jalur Pejalan Kaki pada Jalan Umum.
 Pedoman Teknis Perekayasaan Fasilitas Pejalan Kaki di Wilayah Kota tahun 1997
 Petunjuk Perencanaan Trotoar tahun 1990
- Putri, Pinkan Amelinda K dan Denny Zulkaidi. 2013. "Faktor yang Mempengaruhi Permintaan Terhadap Penyediaan Jalur Pejalan Kaki Pada Suatu Kawasan" dalam jurnal Perencanaan Wilayah dan Kota B SAPPK V2N3. Hlm: 595-603. Bandung: Sekolah Arsitektur, Perencanaan dan Pengembangan Kebijakan ITB.
- Santoso, Singgih. 2003. Statistk Deskriptif. Yogyakarta. Penerbit ANDI.
 Santoso, Singgih. 2003. Statistk Deskriptif. Yogyakarta. Penerbit ANDI.
- Sugihartono, Kartika Nur Fathiyah, Farida Agus Setiawati, Farida Harahap, Siti Rohmah Nurhayati. 2007. Psikologi Pendidikan. Yogyakarta. UNY Press.
- Tim Kiprah. 2012. "Membangun Kota Hijau Meningkatkan Kualitas Hidup" dalam Buletin Kiprah. September- Oktober. Hlm: 8-11. Jakarta: Kementrian Pekerjaan Umum.
 UU No 26 Tahun 2007 tentang Penataan Ruang
 UU No. 22 Tahun 2009 tentang Jalan