

# **Hubungan Persepsi Pengguna Jalur Pedestrian terhadap Walkability Koridor Jalan Ahmad Yani Pontianak**

**Achmad Eko Yanuar, Yudhitya Ratih, Aryasa Bijak Utama**

*Program Studi Desain Kawasan Binaan, Jurusan Arsitektur, Politeknik Negeri Pontianak.*

*Jalan Ahmad Yani Pontianak 78124*

*E-mail: aeyanuar@gmail.com*

**Abstract:** *A city that is friendly, comfortable and safe for its residents is a major issue in this millennial century. Various efforts have been made by the office holders including the Mayor of Pontianak to make it happen. One of them is the arrangement of pedestrian paths on the main streets of Pontianak, including the Ahmad Yani street corridor, which can be called one of the landmarks of Pontianak. However, the arrangement of the pedestrian path did not arouse public interest in making maximum use of it. This is evidenced by the lack of people to take advantage of the pedestrian path. This study uses a correlation research approach which aims to detect the extent to which the relationship between variables is related to one factor with respect to the variables in other factors based on the correlation coefficient. The results to be achieved from this study are to be able to determine the relationship between user perceptions and walkability of the Ahmad Yani road corridor and describe the extent to which the perception level of pedestrian path users and Ahmad Yani street corridor walkability which will be published and is expected to provide input for the government and consultants in planning and designing road corridors in the future.*

**Keywords:** *walkability, pedestrian path, perception*

**Abstrak:** Sebuah Kota yang ramah nyaman dan aman bagi penduduknya merupakan isu utama di abad milenial ini. Berbagai upaya telah dilakukan oleh pemangku jabatan termasuk Walikota Pontianak untuk mewujudkannya termasuk salah satunya adalah penataan jalur pedestrian di jalan jalan utama kota Pontianak salah satunya adalah di Koridor jalan Ahmad Yani 1 yang bisa disebut salah satu landmark Kota Pontianak kota. Namun penataan jalur pedestrian tersebut ternyata tidak membangkitkan minat masyarakat untuk memanfaatkan secara maksimal. Hal ini dibuktikan kurangnya masyarakat untuk memanfaatkan jalur pedestrian tersebut. Penelitian ini menggunakan pendekatan penelitian Korelasi yang bertujuan untuk mendeteksi sejauh mana hubungan variable-variable saling berkaitan pada suatu factor berkaitan dengan variable-variable pada faktor lainnya berdasarkan pada koefisien korelasi. Hasil yang ingin dicapai dari penelitian ini adalah untuk dapat mengetahui hubungan persepsi pengguna dan walkability koridor jalan Ahmad Yani dan mendiskripsikan sejauh mana tingkat persepsi pengguna jalur pedestrian dan *walkability* Koridor jalan Ahmad Yani yang mana akan dapat dipublikasikan yang diharapkan dapat memberikan masukan bagi pemangku jabatan maupun konsultan dalam perencanaan dan perancangan koridor jalan dikemudian hari.

**Kata kunci:** *Walkability, Jalur Pedestrian, Persepsi.*

Kita ketahui dalam perkembangan sebuah kota salah satunya adalah berkembangnya infrastruktur kota. Baik untuk memenuhi kebutuhan dasar seperti fasilitas-fasilitas hunian, perdagangan serta untuk

transportasi manusia dan barang dari satu tempat ke tempat lain. Seiring dengan peningkatan kebutuhan manusia untuk memenuhi kebutuhan dan aktivitasnya maka juga berkembang sebagai sarana yang lebih

luas misalnya untuk rekreasi dan olah raga. Salah satunya pendukung dalam menunjang aktivitas transportasi manusia dan barang yaitu masalah infrastruktur transportasi khususnya jalur pedestrian.

Pedestrian atau jalur pejalan kaki di bangun memberikan keramahan (*walkable*) bagi pejalan kaki. *Walkability* menurut Land Transport New Zealand (2007). adalah suatu kondisi yang menggambarkan sejauh mana suatu lingkungan dapat bersifat ramah terhadap para pejalan kaki. Adapun keramahan ini tidak hanya untuk bagi pejalan kaki, tetapi juga bagi kaum defabel, kereta bayi dan lainnya agar dapat berjalan lancar, aman, nyaman dan tidak mengganggu kelancaran lalu lintas kendaraan serta menghindari kecelakaan dan konflik antara pejalan kaki dan kendaraan.

Ada upaya dari pemerintah kota Pontianak untuk memperbaiki jalur pedestrian agar dapat dinikmati oleh masyarakat pengguna jalur pedestrian dengan penampilan yang lebih menarik dengan harapan agar lebih nyaman dan aman digunakan, salah satunya adalah pada Koridor Jalan Ahmad Yani I Pontianak.

Koridor jalan Ahmad Yani memiliki keberagaman fungsi bangunan dan aktivitas penggunanya dari perkantoran, perdagangan dan pendidikan sehingga dibutuhkan sarana dan fasilitas pendukung yang memadai untuk berlangsungnya aktivitas masyarakat pada koridor jalan dengan aman dan nyaman agar salah satunya adalah jalur pedestrian.

Namun dari hasil penataan dan perbaikan yang dilakukan oleh pemerintah berdasarkan pengamatan ternyata terdapat permasalahan jalur pedestrian pada koridor jalan Ahmad Yani masih jarang digunakan oleh masyarakat untuk menggunakannya.

Menurut Adha (2008) Kualitas dari walkability jalur pedestrian mempengaruhi persepsi masyarakat penggunanya. Dari fenomena diatas diyakini ada salah satu faktor penyebabnya yaitu persepsi dari masyarakat yang menganggap bawa jalur pedestrian di koridor Jalan Ahmad Yani Ini masih belum memberikan *walkability* bagi pejalan kaki. Hal ini yang akan menjadi pembahasan dalam penelitian ini mengenai permasalahan di atas.

**Persepsi.** Menurut Sarwono (1992) persepsi adalah kumpulan penginderaan yang diorganisasikan secara tertentu yang dikaitkan dengan pengalaman masa lalu dan dikaitkan pada makna tertentu. Persepsi manusia dapat berubah-ubah karena adanya proses fisiologis dan ruang mempunyai atribut yang dapat mempengaruhi persepsi seseorang.

Menurut Simamora (2004) Lingkungan Persepsi juga didefinisikan sebagai suatu proses, dengan mana seseorang menyeleksi, mengorganisasikan dan menginterpretasikan kedalam suatu gambaran dunia yang berarti dan menyeluruh.

Lebih Lanjut Simamora menyatakan persepsi dipengaruhi oleh stimuli yang masuk kedalam otak kita. Namun karena keterbatasan kapasitas otak manusia maka tidak semua stimuli akan tertampung. Sehingga otak kita akan melakukan seleksi terhadap rangsangan stimuli yang ada melalui pancaindera kita. Adapun stimuli yang dipilih tergantung dua faktor yaitu personal dan stimulus.

Sugihartono (dalam Ihsani, 2015) menjelaskan perbedaan hasil pengamatan atau persepsi dipengaruhi oleh individu atau orang yang mengamati dimana adanya hasil pengamatan dipengaruhi oleh:

1. Pengetahuan, pengalaman, atau wawasan seseorang;

2. Kebutuhan seseorang;
3. Kesenangan atau hobi seseorang; dan
4. Kebiasaan atau pola hidup sehari-hari

Disini dapat kita lihat bahwa secara umum atau konvensional persepsi adalah proses penginderaan atau pengamatan manusia untuk menginterpretasikan (pemberian makna) suatu stimulus yang dipengaruhi oleh faktor personal manusia.

Persepsi dalam kaitannya dengan lingkungan menurut Rapoport (1977) mendefinisikan persepsi lingkungan adalah interpretasi tentang suatu setting oleh individu didasarkan latar belakang budaya, nalar, dan pengalaman individu tersebut. Sedangkan menurut Sarwono (1992) persepsi adalah hasil proses penginderaan manusia terhadap obyek dilingkungannya, yang menimbulkan makna tentang obyek tersebut pada diri manusia yang bersangkutan.

Jadi dalam ekologi atau lingkungan persepsi manusia tentang lingkungan diartikan sebagai interpretasi manusia terhadap lingkungan dimana lebih menekankan adanya hubungan timbal balik antara manusia dengan lingkungannya.

Menurut Rapoport (1977) sebagaimana telah disebutkan bahwa persepsi lingkungan adalah interpretasi tentang suatu setting oleh individu, didasarkan latar belakang budaya, nalar, dan pengalaman individu tersebut. Setiap individu, dengan demikian akan mempunyai persepsi lingkungan yang berbeda, karena latar belakang budaya, nalar serta pengalamannya berbeda. Dimungkinkan pula beberapa kelompok individu mempunyai kecenderungan persepsi lingkungan yang sama atau mirip, karena kemiripan latar belakang budaya, nalar serta pengalamannya.

Selanjutnya menurut Rapoport apabila kita berbicara mengenai persepsi lingkungan

berarti kita berbicara tentang proses kognisi afeksi, serta kognasi seseorang atau sekelompok orang terhadap lingkungan.

- Proses kognisi meliputi proses penerimaan pemahaman, dan pemikiran tentang suatu lingkungan.
- Proses afeksi meliputi proses perasaan dan emosi, keinginan, serta nilai-nilai tentang lingkungan.
- Sementara proses kognasi meliputi munculnya tindakan, perlakuan terhadap lingkungan sebagai respon dari proses kognisi dan afeksi. Proses Kognasi ini muncul sebagai respon dari proses kognisi dan afeksi

**Jalur Pedestrian.** Menurut Anggriani (2009) Pedestrian berasal dari bahasa Yunani, dimana berasal dari kata pedos yang berarti kaki, jadi dapat diartikan sebagai pejalan kaki atau orang yang berjalan kaki, sedangkan jalan merupakan media diatas bumi yang memudahkan manusia dalam tujuan berjalan, maka pedestrian dalam hal ini memiliki arti pergerakan atau perpindahan orang atau manusia dari satu tempat sebagai titik tolak ke tempat lain sebagai tujuan dengan menggunakan moda jalan kaki. Atau secara harfiah, pedestrian berarti "*person walking in the street*", yang berarti orang yang berjalan di jalan.

Menurut Rahman (dalam Sanjaya, 2014). Dapat diartikan bahwa pedestrian adalah suatu kegiatan perpindahan atau pergerakan manusia dari satu tempat ke tempat lain dengan berjalan kaki, atau dengan kata lain pedestrian adalah orang yang berjalan di jalan yang disediakan.

Adapun jalur pedestrian menurut Anggraini (2009) merupakan sebuah sarana untuk melakukan kegiatan, terutama untuk melakukan aktivitas di koridor perdagangan dimana pejalan kaki memerlukan ruang yang

cukup untuk dapat melihat-lihat, sebelum menentukan untuk memasuki salah satu pertokoan di koridor perdagangan tersebut.

Menurut Ihsani (2015) Karakteristik pengguna jalur pejalan kaki 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.

**Walkability.** *Walkability* menurut Land Transport New Zealand. (2007). adalah suatu kondisi yang mendeskripsikan suatu wilayah sejauh mana bersifat ramah terhadap para pedestrian. Sementara menurut Krambeck (dalam Hafnizar, 2017), ada tiga aspek yang harus dimiliki dari pedestrian agar moda jalan kaki diminati sebagai moda transportasi yang diprioritaskan pada tipe perjalanan jarak pendek, yakni keamanan (*safety*), keselamatan (*security*), dan kenyamanan (*convenience*).

The Austroads Inc. (2009) menguraikan lima hal untuk menciptakan suatu lingkungan atau wilayah yang *walkable*, terdiri dari:

- *Connected*, tersedia jaringan jalan yang memberikan akses yang baik menuju lokasi tujuan.
- *Comfortable*, jaringan fasilitas lokal memenuhi standar desain untuk jalan setapak, yang dapat mengakomodir kebutuhan kaum *difable*
- *Convinien*, mudah untuk berjalan dan menyeberang secara aman tanpa adanya penundaan.
- *Convivial*, rute terlihat menarik, bersih dan bebas dari ancaman.
- *Conspicuous*, rute perjalanan terlihat jelas melalui papan petunjuk atau tertera didalam peta.

Salah satu upaya untuk mengetahui apakah suatu lingkungan telah dapat dikatakan *walkable* adalah dengan

melakukan penilaian terhadap tingkat keramahan suatu lingkungan terhadap para pejalan kaki, menggunakan *walkability audit forms*.

Menurut Australian Road Research Board (2011) Proses penilaian ini akan melihat kedalam poin-poin yang menjadi poin utama dalam menciptakan suatu lingkungan yang *walkable* dimana *Walkability Audit Tool* mengandung dari tujuh topik, yang setiap topiknya terdiri dari sejumlah pertanyaan yang terkadang juga dibagi per sub-kategori. Form 1 mencakup mengenai informasi umum mengenai daerah yang akan di audit. Form 2 hingga 7 merupakan bagian yang harus dilengkapi, lampiran tersebut meliputi:

1. Informasi Umum (*General information and Overall Impression*)
2. Jaluar (*Pathways*)
3. Penyeberangan (*Crossings*)
4. Perabot jalan dan Penanda (*Street Furniture and Signage*)
5. Keamanan (*Personal Safety*)
6. Lalu lintas (*Adjacent Traffic*)
7. Estetika dan Kelengkapan) (*Aesthetic and Amenities*)

**Tujuan Penelitian.** untuk mengetahui sejauh mana hubungan persepsi pengguna jalur pedestrian terhadap *walkability* Koridor Jalan Ahmad Yani I di Kota Pontianak.

**Manfaat Penelitian.** Memberikan informasi kepada pemerintah kota tentang permasalahan yang terjadi sehingga diharapkan dapat menjadi masukan untuk perbaikan kedepan.

Memberikan masukan yang bermanfaat bagi pengembang dan penentu kebijakan khususnya dalam perencanaan dibidang perancangan kota untuk lebih mampu mengakomodasikan kebutuhan manusia yang selalu berubah dan atau berkembang.

## METODE

Menggunakan metode korelasional untuk mengetahui sejauh mana hubungan antar variable satu dengan lainnya berdasarkan pada koevisien korelasi (Suryabrata, 2005).

Adapun tahapan penelitian sebagai berikut:

- Menentukan sampel penelitian
- Memilih teknik pengumpulan data
- Menentukan instrumentasi penelitian
- Memilih teknik analisis
- Merumuskan intrepetasi hasil penelitian.

Penelitian ini digunakan dua teknik pengambilan sampel yaitu:

- *Area Stratified Random Sampling*

Batasan Wilayah menggunakan pembatasan suatu area koridor Jalan Ahmad Yani I Pontianak antara jalan Sy abdurahman dengan Bundaran Degulis dengan alasan bahwa lokasi memiliki keberagaman fungsi dan cukup terdapat kelengkapan sarana prasarana untuk pejalan kaki. Sementara sampel diambil dari masyarakat yang tinggal dan atau beraktivitas di Jalan Ahmad Yani I pada batasan lokasi tersebut.

- *Stratified Random Sampling*

Dalam penentuan sampel populasi terhadap personalia responden yaitu pengalaman responden yang diambil adalah mereka yang telah berusia minimal 15 tahun dan tinggal atau beraktivitas minimal 2 tahun pada pengguna jalur pedestrian tersebut dimana diasumsikan mereka telah mampu untuk mengenali lingkungannya dan mengetahui perkembangan koridor jalan Ahmad Yani.

Adapun jumlah sampel yang digunakan adalah 50 orang, (Iskandar,2008). Teknik

Pengumpulan Data dan Instrumentasi penelitian berasal dari

- Data primer

Yaitu data yang langsung diperoleh dari sumber pertama dilokasi penelitian dengan cara:

- Observasi lapangan
- Kuesoner berupa angket tak langsung tertutup
- Wawancara untuk mendapatkan data kegiatan pengguna pedestrian dan kondisi walkability.
- Dokumenter yaitu melakukan dokumentasi lapangan pada Jalan Ahmad Yani I didaerah pengamatan

- Data Sekunder

Yaitu data yang diperoleh dari sumber kedua seperti literatur-literatur.

- Data Online.

yaitu data yang langsung didapat dari penyedia data atau internet.

**Variabel Penelitian.** Pada penelitian ini yang dijadikan sebagai variabel bebas adalah *Walkability* jalur pedestrian Koridor Jalan Ahmad Yani I Pontianak. Dimana dalam perumusan variable menggunakan *Walkability Audit Tool*.

Pada penelitian ini variabel terikatnya adalah Persepsi Pengguna Jalur Pedestrian pada koridor jalan Ahmad Yani, dimana perumusan dari variable ini dijabarkan pada tabel 2.

**Tabel 1. Variabel Bebas Walkability**

SUB VARIABEL	INDIKATOR
Jalur	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Tipe jalur</li> <li>• Lebar jalur</li> <li>• Kondisi jalur</li> <li>• Hambatan jalur</li> <li>• Konektivtas jalur</li> <li>• Aksesibilitas jalur</li> </ul>

Penyeberangan	<ul style="list-style-type: none"> <li>• jenis penyeberangan</li> <li>• lokasi penyeberangan</li> <li>• kemampuan untuk menyeberang</li> <li>• kondisi persimpangan</li> <li>• Akses di Persimpangan untuk Penyandang Disabilitas</li> </ul>
Perabot jalan dan penanda	<ul style="list-style-type: none"> <li>• street furniture dan shade</li> <li>• penanda /signage</li> </ul>
Keamanan	<ul style="list-style-type: none"> <li>• keamanan siang hari</li> <li>• kemanan malam hari</li> </ul>
Lalu lintas	<ul style="list-style-type: none"> <li>• permasalahan umum lalu lintas</li> <li>• permasalahan umum lalu lintas pada penyeberangan dan pengemudi</li> </ul>
Estetika dan fasilitas	<ul style="list-style-type: none"> <li>• fasilitas dan estetika</li> </ul>

Adapun tipe skala pengukuran yang dipakai adalah menggunakan skala *Likert* dimana biasa digunakan untuk mengukur sikap, pendapat dan persepsi seseorang atau sekelompok orang tentang fenomena atau gejala sosial disuatu lingkungan (Iskandar 2008).

Uji validitas menggunakan teknik *Alpha Cronbach* dimana dengan nilai 0.60 sampai dengan 0.70 sering digunakan sebagai nilai realibilitas dalam suatu penelitian. (Hairs dalam Iskandar 2008). Dalam proses pelaksanaan penghitungan menggunakan SPSS. Adapun uji validitas dan realibilitas responden yang digunakan sebanyak 50 orang (Umar, 2002) supaya distribusi nilai akan lebih mendekati kurve normal.

Sedangkan teknik analisa menggunakan teknik korelasi *product moment* Pearson-r. Dalam pelaksanaan pengukuran korelasi ini jika kedua gejala berjalan sejajar, korelasi diantara kedua gejala itu disebut positif ( $r \leq 1$ ). Sebaliknya bila berlawanan arah disebut korelasi negative ( $r \leq -1$ ). Jika kedua gejala tidak terdapat hubungan menentu baik positif ataupun negative, dua gejala tersebut tidak berkorelasi ( $r = 0$ ). Pedoman interpretasi nilai korelasi variabel penelitian dapat dilihat di

bawah ini. Pelaksanaan perhitungan pengukuran korelasi pada penelitian ini akan menggunakan SPSS.

**Tabel 2. Variabel Bebas Persepsi**

	SUB VARIABEL	INDIKATOR
Kognisi	Pemahaman dan Pemikiran	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kompleksitas unsur atau obyek</li> <li>• Tekstur</li> <li>• Skala bangunan</li> <li>• Tinggi Bangunan</li> <li>• Kepadatan bangunan</li> <li>• Perilaku manusia</li> <li>• Warna,</li> <li>• Material</li> <li>• Detil</li> <li>• Tanda-tanda</li> <li>• Aktivitas</li> <li>• Pemanfaatan</li> <li>• Kebisingan</li> <li>• Penerangan</li> <li>• Unsur alami</li> <li>• Bau</li> <li>• Kebersihan</li> </ul>
	Perasaan dan emosi	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Keamanan,</li> <li>• Suara,</li> <li>• Pandangan</li> <li>• Penguasaan ruang</li> <li>• Luas ruang</li> <li>• Kapasitas ruang</li> </ul>
	Keinginan	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Jarak</li> <li>• Kelengkapan</li> <li>• ketersediaan</li> </ul>
	Nilai nilai kultural	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Agama</li> <li>• adat</li> </ul>

Selanjutnya teknik yang digunakan perumusan makna ini dengan Analisis Deskriptif. Analisis deskriptif ini yaitu memberikan gambaran tingkat variabel yang diteliti dan merangkai hasil pengamatan penelitian yang dilakukan.

## HASIL

Dalam Penelitian ini untuk studi kasus amatannya mengambil lokasi di koridor jalan Ahmad Yani Pontianak dengan batas disebelah utara adalah jalan Sy. Abdul Rahman dan disebelah selatan Tugu Degulis. Dengan panjang jalan kurang lebih 2.853 m.

Pengambilan lokasi ini mengingat bahwa jalan Ahmad Yani yang merupakan jalan utama di kota Pontianak dengan fungsi jalan arteri dimana berdasarkan Tata Guna lahan adalah daerah campuran dan memiliki fitur jalur pejalan kaki yang cukup memadai.

Terdapat jenis fungsi bangunan pada jalan Ahmad Yani dimana yang mendominasi adalah perdagangan dan jasa (34%) Pendidikan (24%) Perkantoran (22%) dan pemukiman (20%).

Dalam pelaksanaan kegiatan amatan ini dibagi menjadi tiga bahasan yaitu:

#### 1. Kondisi Sirkulasi

Jalan Ahmad Yani merupakan jalan Arteri sekunder yang dilalui oleh kendaraan dari dalam kota. Namun untuk kendaraan berat tidak boleh melintasi jalan ini, adapun berbagai jalan lokal dan lingkungan bermuara pada jalan Ahmad Yani.

Jalan Ahmad Yani terdiri dari dua lajur yang dibatasi oleh pulau jalan yang berfungsi sebagai pemisah sekaligus taman untuk keindahan dan peneduh jalan. Lebar jalan rata-rata 11 meter dan Jalur pedestrian antara 1 sampai dengan 2 m dengan dibatasi oleh pulau jalan ditengah selebar 6 m. Ruang manfaat jalan (Rumaja) 5.5 m.

#### 2. Jalur Pedestrian dan Penyeberangan

Pada sisi kanan kiri jalan Ahmad Yani sudah terdapat jalur pedestrian namun lebar dan kondisi jalur pedestrian beragam antara 1 - 2 meter dan letaknya kebanyakan adalah pada diatas parit yang ditutup beton namun kondisi kurang tertutup rapi dan kuat sehingga mengakibatkan kurangnya keamanan dari pejalan kaki.

Untuk jalur defabel hanya terdapat disisi sebelah timur jalan namun kondisi masih kurang tertata dengan rapi. Adapun untuk penyeberangan jalan terdapat zebra cross di sekitar perempatan jalan Ahmad Yani yang

sudah terdapat tombol untuk penyeberangan pejalan kaki dan jalan Sy Abdur Rahman dan di bundaran Degulis tidak terdapat tombol penyeberangan.

Jembatan Penyeberangan terdapat di dekat SMP Muhammadiyah dan Megamall. Kondisi cukup representative namun karena tangga cukup tinggi akan menyulitkan bagi kaum defabel.

Dari analisa validitas ternyata valid jika nilai  $\text{sig} < 0,05$  atau nilai  $r$  hitung (pearson correlation)  $> r$  tabel (nilai  $r$  tabel dengan  $n = 50$  adalah 0,279). Jadi semua item valid karena nilai signifikansi  $< 0,05$  dan  $r$  hitung  $> 0,279$ .

Berdasar analisa uji realibilitas Variabel dikatakan reliable jika nilai cronbach's alpha  $> 0,6$ . Semua variabel sudah reliabel karena nilai cronbach's alpha sudah  $> 0,6$ .

Dalam menganalisa Hubungan persepsi pengguna jalur pedestrian terhadap walkability Koridor jalan Ahmad Yani adapun teknik Penelitian ini yang digunakan adalah Analisis korelasi yaitu untuk menguji dan menjawab hipotesis yang berbentuk asosiatif (korelasional) yaitu untuk mengetahui hubungan antara dua variabel atau lebih. Hubungan yang dipakai adalah hubungan Kausal atau hubungan sebab akibat antara variabel bebas dengan variabel terikat. Sedangkan teknik korelasi menggunakan teknik korelasi *product moment* Pearson-r untuk melihat signifikansi korelasi antara variabel bebas dengan variabel terikat.

Pada analisa data pada penelitian ini seperti yang telah diuraikan diatas adalah melakukan pembuktian hipotesis dari hubungan antara variabel bebas perubahan seting perilaku ruang terbuka publik dan variabel terikat yaitu persepsi penghuni

Dalam pelaksanaan pengukuran korelasi ini jika kedua gejala berjalan sejajar, korelasi

diantara kedua gejala itu disebut positif ( $r + 1$ ). Sebaliknya bila berlawanan arah disebut korelasi negative ( $r - 1$ ). Jika kedua gejala tidak terdapat hubungan menentu baik positif ataupun negative, dua gejala tersebut tidak berkorelasi ( $r = 0$ )

Besar kecilnya korelasi dinyatakan dengan angka. Angka korelasi ini disebut koefisien korelasi. Koefisien korelasi selalu bergerak antara 0,000 sampai  $\pm 1,000$ . korelasi positif ditunjukkan oleh angka 0,000 sampai + 1,000 sedangkan korelasi negative ditunjukkan dengan angka 0,000 sampai dengan  $- 1,000$ . (Alias dalam Iskandar 2008)

Dari hasil penelitian analisa korelasi berdasarkan SPSS maka diketahui pada tabel dibawah ini yaitu:

**Tabel 3. Korelasi Pedestrian dan Walkability Koridor Ahmad Yani**

	Persepsi	Walkability
	Pearson Correlation	1
	Sig. (2-tailed)	.591**
Persepsi	N	50
	Pearson Correlation	.591**
	Sig. (2-tailed)	.000
Walkability	N	50

\*\* . Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).

*Sumber: Analisis data*

Berdasarkan analisis Korelasi Variabel dikatakan memiliki hibungan jika nilai sig < 0,05 atau nilai r hitung (pearson correlation) > r tabel (nilai r tabel dengan n = 50 adalah 0,279). Berdasarkan hasil di atas diketahui bahwa ada hubungan antara persepsi terhadap walkability. Nilai korelasi sebesar 0,591 yang berarti bahwa tingkat keeratan kedua variabel tersebut berada dalam kategori sedang.

Dari hasil analisis ini dapat diketahui bahwa terjadi hubungan persepsi pengguna

jalur pedestrian terhadap walkability Koridor jalan Ahmad Yani Adapun hubungan antara Hubungan persepsi pengguna jalur pedestrian terhadap walkability Koridor jalan Ahmad Yani memiliki tingkat hubungan yang sedang dengan kedua hubungan tersebut signifikan.

## PEMBAHASAN

### Penilaian Responden terhadap Walkability Koridor Jalan Ahmad Yani

Berdasarkan dari hasil pengolahan data survey maka didapat maka pembahasan mengenai *walkability* yaitu:

#### 1. Kondisi Umum Koridor

Informasi umum ini terkait dengan kesan keseluruhan *walkability* pada koridor ini responden merasa tidak puas namun masih dapat menerima kondisi *walkability* koridor sebesar 44%, dan merasa puas sebesar 40% dan puas hanya 16%

#### 2. Jalur Pedestrian

Adapun pembahasan yang terkait dengan masalah tingkat kepuasan jalur pedestrian di koridor Ahmad yani secara umum responden menyatakan 34% merasa tidak puas terhadap jalur pedestrian, yang merasa tidak puas namun masih dapat menerima sebesar 52% sedangkan yang merasa puas hanya sebesar 10%. Responden menyatakan 42% tidak puas mengenai Lebar jalur yang sempit. Adapun merasa tidak puas namun masih dapat menerima sebesar 44% dengan kondisi tipe jalur yang memiliki volume pejalan kaki dan sepeda yang kecil, 48% kondisi jalur yang terdapat akar pohon penghalang, puing puing, permukaan licin dan rambu yang dipasang rendah, 38% hambatan jalur yang rambu rambu, halte, pohon pohon secara permanen menghalangi, 50% konektivitas jalur tidak menerus, tidak terhubung dan membentuk jaringan pejalan

kaki dan 48% masalah aksesibilitas jalur tidak cocok digunakan untuk kereta bayi dan disabilitas, tidak ada atau kurang alternatif pengganti tangga pada jalur pedestrian.

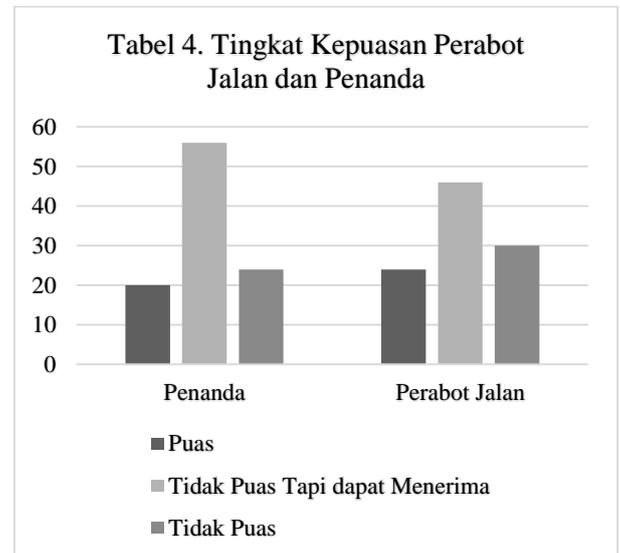
### 3. Penyeberangan

Aspek hasil survey dalam hal penyeberangan ini yang merasa puas hanya 8%, yang tidak puas namun masih menerima sebesar 50% dan yang tidak puas sebesar 38%. Dari hasil analisa jenis penyeberangan 48% tidak puas namun masih dapat menerima kelengkapan dari tempat dan fasilitas penyeberangan terkait minimnya ukuran, volume lalu lintas dan pejalan kaki. 46% tidak puas tapi masih dapat menerima terkait lokasi penyeberangan yang kurang memadai ketersediaannya, tentang titik penyeberangan yang disediakan dengan benar. Dari segi kemampuan untuk menyeberang 48% tidak puas tentang waktu untuk menyeberang dengan aman. Kondisi Persimpangan pada penyeberangan 54% menyatakan tidak puas tapi masih dapat menerima terkait masalah bahaya dan pemeliharaan jalur pedestrian, desain, volume, lebar, kondisi kelandaian dan median jalan. Akses di persimpangan untuk penyandang disabilitas menyatakan 50% tidak puas namun masih dapat menerima tentang kurangnya kelandaian dan kemiringan untuk kereta bayi dan penyandang disabilitas serta kelengkapan untuk fasilitas penyandang tuna netra serta sulitnya jangkauan anak-anak dan penyandang kursi roda untuk mencapai tombol penyeberangan bersinyal.

### 4. Perabot Jalan dan Penanda

Perabot jalan (street furniture) dan penanda (signage) merupakan salah satu daya tarik serta pendukung suatu koridor jalan. Adapun berdasar dari hasil survey,

responden menyatakan secara umum 54% menyatakan tidak puas tapi masih dapat menerima, 26% tidak puas dan 20% puas. Adapun detailnya seperti tabel 4:



*Sumber: Analisis data*

Dari aspek Street Furniture 46% menyatakan tidak puas namun masih dapat menerima terkait masalah ketersediaan, jenis kondisi, pohon, peneduh, dan tempat peneduh. Penanda /Signage 56% tidak puas namun masih dapat menerima terkait penyediaan papan pemandu pejalan kaki, nama jalan, penanda jenis jalur dan kondisi penanda

### 5. Keamanan

Dari segi keamanan secara keseluruhan responden menganggap 46% tidak puas namun masih dapat menerima, 32% tidak puas dan hanya 22% yang puas. Dilihat dari segi keamanan siang hari 40% merasa puas terkait berjalan, aktivitas dan keramaian di siang hari. Namun keamanan malam hari 44% merasa tidak puas namun masih dapat diterima terkait masalah berjalan, aktivitas dan keramaian.

### 6. Lalu Lintas

Dari segi kondisi lalu lintas yang terjadi pada koridor Ahmad Yani 26%

merasa tidak puas, 32% tidak puas namun masih dapat menerima dan 42% puas.

Permasalahan umum lalu lintas berdasarkan data diatas 40% merasa puas terkait masalah kecepatan dan volume kendaraan bermotor, alat pereda, pemisah pengendara dengan pejalan kaki. Permasalahan umum lalu lintas pada penyeberangan dan pengemudi 42% menyatakan puas terkait masalah parkir yang bebas dari jalur pejalan kaki, dan kemudahan bagi pengendara bermotor melihat pejalan kaki

#### 7. Estetika dan fasilitas

Dari segi estetika dan fasilitas yang terjadi pada koridor Ahmad Yani secara umum responden 26% merasa tidak puas, 58% tidak puas namun masih dapat menerima dan hanya 16% yang puas dari segi fasilitas dan estetika terkait masalah rute yang menarik dan menyenangkan untuk berjalan, bersih dari sampah, bebas polusi asap dan suara pabrik ataupun lalu lintas.

### Penilaian Responden terhadap persepsi jalur pedestrian Koridor Jalan Ahmad Yani

#### 1. Pemahaman dan Pemikiran

Dari pemahaman dan pemikiran responden jalur pejalan kaki pada jalan Ahmad yani I (dari bundaran Tugu Digulis sampai dengan perempatan jalan Sultan Syarif Abdulrahman) saat ini diukur berdasarkan unsur-unsur sebagai berikut: pemanfaatan, perilaku manusia, aktivitas bau dan kebersihan, keteduhan, penerangan, kebisingan, penanda, warna dan material, kondisi dan penataan perabot, serta ukuran dan bentuk.

Dari analisis data unsur-unsur tersebut diatas diketahui bahwa ukuran dan bentuk jalur pejalan kaki dianggap sudah

baik oleh responden (46%). Tingkat pemanfaatan sudah cukup baik (40%) demikian juga dengan warna, material serta detail pada jalur pejalan kaki (40%), aktivitas (40%), perilaku manusia, (36%), bau dan kebersihan (34%), penanda (38%), dan Kondisi penataan perabot (38%). Sedangkan hal-hal yang dinilai belum baik antara lain tingkat kebisingan (37%), tingkat penerangan (36%) dan tingkat keteduhan (32%)

#### 2. Perasaan dan Emosi

Keluasan penggunaan jalur pejalan kaki dianggap sudah baik (37%), demikian juga dengan keamanan dan kapasitas jalur pejalan kaki. Gangguan pandangan dan gangguan suara dianggap belum baik (32%)

#### 3. Keinginan

Ketersedian jalur pejalan kaki dianggap sudah baik (40%), namun Kelengkapan sarana prasarana jalur pejalan kaki, seperti bangku, ruang istirahat, zebra cross dan jembatan penyeberangan dianggap belum baik (40%) demikian juga dengan jarak jalur pejalan kakinya (36%)

#### 4. Nilai-Nilai Kultural

Kesesuaian adat pada rancangan jalur pejalan kaki dianggap netral (37%) dan kesesuaian agama dinilai netral dan sudah sesuai

## SIMPULAN DAN SARAN

### Simpulan

Berdasarkan dari hasil dan pembahasan diatas maka dapat disimpulkan

- Berdasarkan hasil analisa korelasi hubungan persepsi pengguna jalur pedestrian terhadap *walkability* koridor jalan Ahmad Yani di kota Pontianak memiliki hubungan.
- Dari analisa deskriptif terhadap *walkability* koridor jalan Ahmad Yani diketahui secara

umum responden tidak puas namun masih dapat menerima kondisi walkability koridor tersebut baik dari segi kondisi umum, jalur pedestrian, penyeberangan, perabot jalan dan penanda, lalu lintas, keamanan dan estetika serta fasilitas.

- c. Dari analisa deskriptif tentang persepsi pengguna jalan, responden rata rata setuju mengenai kesesuaian dengan tingkat persepsi dilihat dari pemahaman dan pemikiran, perasaan dan emosi, keinginan serta nilai nilai kultural mereka.

### Saran

Dari hasil pembahasan dan simpulan maka kami menyarankan:

1. Penerapan konsep walkability yang selaras dengan persepsi masyarakat memberikan rasa kenyamanan dan kebanggaan kepada masyarakat sehingga berpotensi untuk membantu promosi kota oleh masyarakat tersebut melalui berbagai media social yang marak akhir akhir ini.
2. Diperlukan penataan pedestrian lebih lanjut terkait dengan masalah masalah yang memberi kenyamanan terutama bagi disabilitas untuk mewujudkan walkabilitas jalur pedestrian di jalan Ahmad Yani.
3. Mengusulkan adanya studi lanjut untuk mengkaji model desain yang terkait dengan masalah hubungan walkability dan persepsi di koridor ini.

### DAFTAR PUSTAKA

- Adha, Ashiddiqy., Ernawati, Jenny., 2018, *Kualitas Walkability Jalur Pedestrian Pada Koridor Jalan Permindo, Padang Berdasarkan Persepsi Masyarakat*, studentjournal.ub.ac.id, Vol 6, No 1
- Anggraeni, Naniek. 2009. *Pedestrian Ways Dalam Perancangan Kota.*, Klaten: Yayasan Humaniora.
- Australian Road Research Board, 2011, *Walkability Audit Tool*, Departement of Transport, Australia.
- Austroads Inc.2009. *Guide to Road Design Part 6A: Pedestrian and Cyclist Paths*. Sidney: Austroads Incorporated.
- Ikhsani, L. Khadiyanta, P, 2015. *Persepsi Pengguna Terhadap Jalur Pejalan Kaki Jalan Pemuda Kota Magelang*, Jurnal Ruang, vol. 1, no. 3, pp. 111-120.
- Iskandar, 2008, *Metodologi Penelitian Pendidikan dan Sosial*, Gaung Persada Press, Jakarta.
- Hafnizar, Yenni., Izziah, Saleh, Sofyan, 2017, *Pengaruh Kenyamanan Terhadap Penerapan Konsep Walkable Di KoridorPusat Kota Lama*, Jurnal Teknik Sipil Universitas Syiah Kuala Volume 1 Special Issue, Nomor 1.
- Haryadi, Setiawan, 1995, *Arsitektur Lingkungan dan Perilaku*, Dirjen P dan K, Jakarta.
- Sanjaya, Riyan., Soedarsono, Mudiyo, Rachmat, 2017. *Analisis Fungsi dan Kenyamanan Jalur Pedestrian KoridorDi Kota Pangkalan Bun*, Jurnal Unissula. Vol 1, No 1
- Rapoport, Amos, 1977, *Human Aspects of Urban Form*, Pergamon Press, Oxford
- Rohmawati, Tatik., Natalia, Widianti., 2018, *Tingkat Kepuasan Pejalan Kaki Terhadap Trotoar Di Kota Bandung*, Jurnal Ilmu Politik Dan Komunikasi Volume Viii No.2
- Sarwono, Sarlito, 1992, *Psikologi Lingkungan*, Gramedia, Jakarta.
- Simamora, Bilson. 2004, *Panduan Riset perilaku Konsumen*. Jakarta: Gramedia Pustaka Utama.

- Suryabrata, Sumadi, 2005. *Metodologi Penelitian*. Jakarta: Raja Grafindo Persada.
- Transport Agency, NZ. 2009. *Pedestrian Planning and Design Guide*, Wellington: NZ Transport Agency.
- Australian Road Research Board, 2011, *Walkability Audit Tool*, Departement of Transport, Australia.
- Umar, Husein. 2002. *Riset Pemasaran dan Perilaku Konsumen*, Jakarta: Gramedia Pustaka Utama.
- Utomo, A Nuraini, 2009, *Pengaruh Persepsi Penghuni dan Aktivitas Pendukung Terhadap Pertumbuhan Koridor Studi Kasus Jl. Gajahmada Semarang*. Masters Thesis, Program Pasca Sarjana Universitas Diponegoro.