

Analisis Optimalisasi Pemanfaatan Jalur Pedestrian Di Kawasan Pusat Perdagangan Pertokoan Kota Ruteng

Suning¹⁾, Paulinus Jois Naku²⁾

¹⁾Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota, Fakultas Teknik, Universitas PGRI Adi Buana, Surabaya, Indonesia

Jl. Dukuh Menanggal XII/4 Surabaya, Kode Pos 60234

Email: suning@unipasby.ac.id

²⁾Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota, Fakultas Teknik, Universitas PGRI Adi Buana, Surabaya, Indonesia

Jl. Dukuh Menanggal XII/4 Surabaya, Kode Pos 60234

Email: nakupaulinusjois@gmail.com

Received: 2022-05-24; Accepted: 2022-09-28; Published: 2022-09-30

Abstract

The pedestrian path in the shopping area of Ruteng city is part of the road that functions as a separate circulation space for pedestrians for vehicle circulation, the separation is necessary for pedestrian safety. Optimizing the use of pedestrian paths in the shopping center area of Ruteng City considers three main criteria, namely safety, comfort and convenience. The purpose of this study is to analyze the optimization of the use of pedestrian paths in the trade center area, Ruteng City shops. The research method used is descriptive qualitative-quantitative with Likert scale analysis techniques and AHP. Methods of collecting data were field observations, interviews, documentation studies and questionnaires. The results showed that optimizing the use of pedestrian paths in the shopping center area of Ruteng City contained three criteria, namely security, comfort and convenience. The total value of optimizing the utilization of pedestrian paths is quite good with an average value of 58.95%. This is due to pedestrian capacity which is still relatively narrow, the existence of other user actors besides pedestrians who take advantage of the presence of pedestrians by occupying roads and pedestrian paths and the lack of availability of supporting facilities (street furniture). The policy direction shows that the main priority in optimizing the use of pedestrian paths in the shopping area of Ruteng City is to increase the quality and capacity of the pedestrian dimension. The policy implication that can be done is that the government should immediately carry out pedestrian repairs in accordance with the standards and capacity of pedestrian dimensions in terms of safety, comfort and convenience.

Keywords: Optimization; Pedestrians; Ruteng City; Trade and Shops.

Abstrak

Jalur pejalan kaki di kawasan pertokoan kota Ruteng merupakan bagian dari jalan yang berfungsi sebagai ruang sirkulasi bagi pejalan kaki yang terpisah bagi sirkulasi kendaraan, pemisahan tersebut di perlukan bagi keselamatan pejalan kaki. Optimalisasi pemanfaatan jalur pedestrian di Kawasan pusat perdagangan pertokoan kota ruteng mempertimbangkan tiga kriteria utama yaitu keamanan, kenyamanan dan kemudahan. Tujuan penelitian ini untuk menganalisa optimalisasi pemanfaatan jalur pedestrian di kawasan pusat perdagangan, pertokoan Kota Ruteng. Metode penelitian yang digunakan adalah deskriptif kualitatif-kuantitatif dengan Teknik analisis skala likert dan AHP. Metode pengumpulan data dilakukan dengan observasi lapangan, wawancara, studi dokumentasi dan kuesioner. Hasil penelitian menunjukkan bahwa optimalisasi pemanfaatan jalur pedestrian di kawasan pusat perdagangan pertokoan Kota Ruteng terdapat tiga kriteria yaitu keamanan, kenyamanan dan kemudahan. Nilai total tingkat optimalisasi pemanfaatan jalur pedestrian tergolong cukup baik dengan nilai rata-rata 58,95%. Hal ini di sebabkan kapasitas pedestrian yang masih tergolong sempit, adanya aktor-aktor pengguna lain selain pejalan kaki yang memanfaatkan keberadaan pedestrian dengan cara menempati badan jalan dan jalur pedestrian serta minimnya ketersediaan fasilitas pendukung (street furniture). Arah kebijakan menunjukkan prioritas utama dalam optimalisasi pemanfaatan jalur pedestrian di kawasan pertokoan Kota Ruteng adalah dengan peningkatan kualitas dan kapasitas dimensi pedestrian. Implikasi kebijakan yang dapat dilakukan adalah pemerintah hendaknya segera melakukan perbaikan pedestrian sesuai dengan standart dan kapasitas dimensi pedestrian baik dari sisi keamanan, kenyamanan dan kemudahan.

Kata Kunci; Kota Ruteng; Optimalisasi; Pedestrian; Perdagangan dan Pertokoan.

PENDAHULUAN

Jalan di kawasan pusat perdagangan pertokoan Kota Ruteng merupakan koridor jalan di Kota Ruteng yang fungsi lahannya didominasi oleh lahan komersil, sehingga

memungkinkan masyarakat berjalan kaki untuk menjangkau setiap akses tersebut. Namun, kondisi jalur pejalan kaki yang belum sesuai dengan kebutuhan pengguna dan adanya aktivitas lain di jalur pejalan

kaki, seperti PKL dan parkir liar kendaraan bermotor mengakibatkan banyak pejalan kaki menggunakan bahu jalan untuk berjalan kaki.

(Rahmat et al., 2016) dalam penelitiannya mengenai arahan penataan jalur pejalan kaki di kawasan pusat Kota Ruteng menjelaskan mengenai memadatnya sirkulasi kendaraan yang makin parah membuat pengendara motor roda dua memanfaatkan trotoar sebagai jalan yang dilalui pejalan kaki untuk menghindari macet. Selain itu ketersediaan lahan parkir yang tidak memadai menimbulkan masalah lain seperti munculnya hambatan samping yang di akibatkan oleh pengendara mobil dan motor yang diparkir di bahu jalan. Minimnya ketersediaan fasilitas ruang pejalan kaki yang membuat aktivitas dan citra Kota menjadi kurang baik. Hasil penelitian menunjukkan bahwa penataan jalur pejalan kaki berdasarkan kriteria keamanan meliputi pembagian ruang pejalan kaki dan kendaraan, perbaikan jalur pejalan kaki yang rusak, penyediaan fasilitas dan marka penyeberangan, penyediaan kerib/pagar pembatas, dan penyediaan marka untuk kaum berkebutuhan khusus.

METODE PENELITIAN

Penelitian ini dilakukan dengan menggunakan teknik analisis Skala Likert yang digunakan untuk mengetahui pendapat, persepsi baik seseorang maupun sekelompok orang terhadap optimalisasi pemanfaatn jalur pedestrian di Kawasan pusat perdagangan pertokoan Kota Ruteng (Sugiono, 2013:168). Data yang digunakan adalah data hasil kuesioner yang di olah menggunakan SPSS Hasil perhitungan tersebut dapat menggambarkan tingkat optimalisasi dengan klasifikasi skor sebagai berikut :

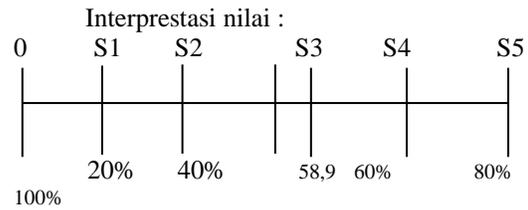
Tabel 1. Skala Penelitian

Skor	Keterangan
1	Sangat kurang
2	Kurang baik
3	Cukup baik
4	Baik
5	Sangat baik

Sumber: Sugiyono (2016)

Presentase kevalidan didapatkan dengan membandingkan jumlah data dari validator dengan skor maksimal. Adapun rumus sebagai berikut:

$$P = \frac{\text{jumlah skor hasil penilaian validasi}}{\text{skor maksimal}} \times 100\% \quad (1)$$



$$S1 = (48/240) \times 100 = 20$$

$$S2 = (96/240) \times 100 = 40$$

$$S3 = (144/240) \times 100 = 60$$

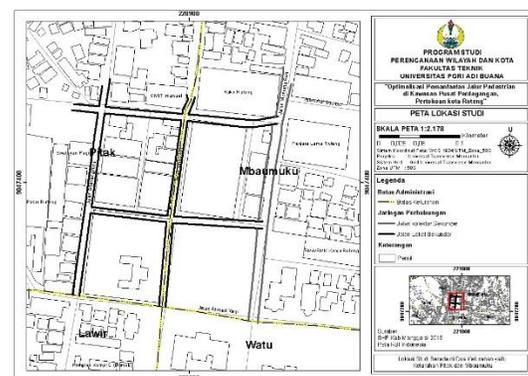
$$S4 = (192/240) \times 100 = 80$$

$$S5 = (240/240) \times 100 = 100$$

Jumlah skor ideal untuk setiap pernyataan (skor tinggi) = 100, Jumlah skor terendah = 20. Sedangkan prioritas arahan strategi kebijakan optimalisasi pemanfaatan jalur pedestrian di kawasasn pusat perdagangan pertokoan Kota Ruteng didapatkan dari Teknik analisis hierarki proses (AHP).

Ruang lingkup spasial dalam penelitian ini yaitu koridor Jalan Bhayangkara, Jalan Cathedral, dan Jalan Motang Rua yang terletak di wilayah pusat Kota Ruteng. Dengan batas-batas wilayah studi adalah sebagai berikut :

- Sebelah Utara : Jalan Komodo dan Jalan Wae Ces
- Sebelah Selatan : Jalan Ahmad Yani
- Sebelah Barat : Jalan Pasar Ruteng
- Sebelah Timur : Jalan Kesturi



Gambar 1. Peta lokasi Studi

HASIL DAN PEMBAHASAN

Karakteristik pedestrian di kawasan pusat perdagangan pertokoan Kota Ruteng
Kondisi Fisik Pedestrian

Berdasarkan hasil analisis yang di peroleh melalui teknik foto maping diketahui bahwa

sebagian besar zona yang ada pada kawasan pusat perdagangan pertokoan Kota Ruteng tidak dapat melakukan pergerakan dengan leluasa karena ruang atau lebar pedestrian yang dapat dikatakan sempit sempit. Jalur pedestrian yang tersedia juga rata-rata digunakan menjadi tempat parkir kendaraan serta pedagang kaki lima. Oleh karena itu pergerakan pejalan kaki harus menggunakan jalur kendaraan untuk melakukan pergerakan. Minimnya ketersediaan fasilitas pendukung pedestrian (*street furniture*), ketidakteraturan sirkulasi baik itu kendaraan, PKL dan pejalan kaki yang sangat penting berpengaruh pada atribut kenyamanan dan keamanan. Sehingga perlu dilakukan pengembangan jalur pejalan kaki demi memberikan kenyamanan dan keamanan bagi pelaku pejalan kaki melalui penataan sirkulasi, peningkatan kapasitas dimensi serta peningkatan fasilitas pendukung pedestrian. Kondisi eksisting jalur pedestrian ditunjukkan pada Gambar 2. Peta Foto Mapping Jalur Pedestrian Eksisting.



Gambar 2. Peta Foto Mapping Jalur Pedestrian Eksisting

Optimalisasi Pemanfaatan Jalur pedestrian

a. Keamanan

Untuk memperoleh hasil analisis yang lebih tegas berikut disajikan Tabel 2 skor gabungan. Berdasarkan data pada Tabel 2 diketahui bahwa skor gabungan hasil analisis dari kriteria keamanan yaitu 849. Nilai 849 merupakan hasil total dari kriteria keamanan sejumlah 48 responden. Sehingga untuk mengetahui presentase skor gabungan hasil penelitian maka skor gabungan hasil penilaian validasi dibagi skor maksimal dikali 100%.

$$P = \frac{\text{jumlah skor hasil penilaian validasi}}{\text{skor maksimal}} \times 100\%$$

$$P = \frac{849}{1440} \times 100\% = 58,95\%$$

Setelah peneliti menghitung hasil kuesioner, dari 48 responden dapat di tarik kesimpulan bahwa kriteria tingkat keamanan dikategorikan cukup baik dengan presentase 58,95%.

b. Kenyamanan

Berdasarkan data pada Tabel 3. diketahui bahwa skor gabungan hasil analisis dari kriteria nyaman optimalisasi pemanfaatan jalur pedestrian sebesar 766. Nilai 766 merupakan hasil total dari kriteria keamanan. Sehingga untuk mengetahui presentase skor gabungan hasil penelitian maka skor gabungan hasil skor gabungan hasil penilaian validasi dibagi skor maksimal kali 100 sehingga diperoleh 53,19 %.

Tabel 2. Skor Gabungan Kriteria Keamanan

Nilai	X1.1	X1.2	X1.3	X1.4	X1.5	X1.6	TotalX1
Mean	2.52	3.31	2.79	3.69	2.92	2.46	17.69
Median	2.5	3.5	3	4	3	2.5	18
Mode	2	4	3	4	3	3	19 ^a
Sum	121	159	134	177	140	118	849

Sumber: Data Primer diolah Tahun 2021

Tabel 3. Skor Gabungan Kriteria Kenyamanan

Nilai	X2.1	X2.2	X2.3	X2.4	X2.5	X2.6	TotalX2
Mean	1.98	2.69	2.92	2.79	2.58	3	15.96
Median	2	3	3	3	3	3	16
Mode	2	3	3	3	2	3 ^a	18
Sum	95	129	140	134	124	144	766

Sumber: Data primer diolah Tahun 2021

$$\frac{\text{jumlah skor hasil penilaian validasi}}{\text{skor maksimal}} \times 100\% = \frac{766}{1440} \times 100\% = 53,19\%$$

c. Kemudahan

Tabel 4. Skor Gabungan Kriteria Kemudahan

Nilai	X3.1	X3.2	X3.3	X3.4
Mean	2.96	2.33	3.04	2.58
Median	3	2	3	2
Mode	3	2	2 ^a	2
Sum	142	112	146	124

$$\frac{\text{jumlah skor hasil penilaian validasi}}{\text{skor maksimal}} \times 100\% =$$

$$\frac{524}{960} \times 100\% = 54,58\%$$

Sumber: Data Primer diolah Tahun 2021

Berdasarkan data pada Tabel 4 diketahui bahwa skor gabungan hasil analisis dari kriteria kenyamanan optimalisasi pemanfaatan jalur pedestrian sebesar 524. Nilai 524 merupakan hasil total dari kriteria keamanan. Sehingga untuk mengetahui presentase skor gabungan hasil penelitian dengan menggabungkan skor gabungan hasil penilaian validasi dibagi skor maksimal dikali 100 sehingga diperoleh 54,58 %.

Tabel 5. Skor Total

Nilai	TotalX1	TotalX2	TotalX3	Skor Total
Mean	17.69	15.96	10.92	44.57
Median	18	16	11	45
Mode	19 ^a	18	9	27
Sum	849	766	524	2139

Sumber: Data primer diolah Tahun 2021

Berdasarkan data pada Tabel 5. diketahui bahwa skor gabungan hasil analisis dari optimalisasi pemanfaatan jalur pedestrian dilihat dari tingkat kenyamanan, keamanan

dan kemudahan dengan skor masing-masing yaitu: 849, 766 dan 524 dengan total skor 2.139. Nilai 2.139 merupakan hasil total dari variabel keamanan, kenyamanan dan kemudahan dari 48 responden dengan skor maksimal 3.840. Sehingga untuk mengetahui presentase skor gabungan hasil penelitian maka skor gabungan hasil analisis dibagi skor maksimal sehingga diperoleh 55,70%.

$$p = \frac{\text{jumlah skor hasil penilaian validasi}}{\text{skor maksimal}} \times 100\%$$

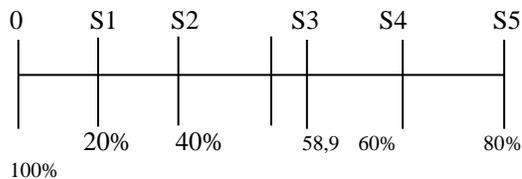
$$P = \frac{2139}{3840} \times 100\% = 55,70\%$$

Lingkungan kawasan ramah pejalan kaki juga dilihat dari kenyamanan, keamanan, dan kemudahan menggunakan jalur pejalan kaki. Prasarana dan sarana yang digunakan pada jalur pedestrian harus dapat digunakan dengan mudah untuk memfasilitasi pergerakan pejalan kaki secara mandiri sehingga dapat bergerak dengan aman, mudah, dan nyaman (Kementrian PU No. 3 Tahun 2014). Menurut Panduri & Suwandono (2015) bahwa jalur pejalan kaki harus memenuhi persyaratan aktivitas berjalan kaki, sebagai berikut:

1. Keamanan, leluasa bergerak tanpa terganggu lalu lintas kendaraan bermotor
2. Kenyamanan, menyenangkan dengan pemberian rute-rute yang pendek dan jelas serta bebas hambatan dan kelambatan yang dapat mengakibatkan kepadatan pejalan kaki
3. Kemudahan dilakukan ke segala arah, tanpa kesulitan, hambatan dan gangguan yang disebabkan ruang yang sempit, permukaan yang naik turun dan sebagainya.

Berdasarkan hal ini dapat dilihat dari hasil kuisioner bahwa tingkat keamanan,

kenyamanan dan kemudahan pejalan kaki menggunakan jalur pedestrian dari satu tempat ke tempat yang lainnya di sudut kawasan pusat perdagangan Kota Ruteng tergolong cukup optimal. Karena kapasitas jalur pedestrian yang kecil dan sempit, ketersediaan fasilitas pedestrian yang minim serta masih banyaknya hambatan samping karena adanya kegiatan lain (parkir kendaraan dan PKL) yang memanfaatkan keberadaan pedestrian dengan cara menempati badan jalan dan jalur pejalan kaki yang cukup penting memberikan pengaruh pada atribut kenyamanan. Analisis ini dapat di perjelas dengan menggunakan gambar skala skor gabungan relative sebagai berikut :



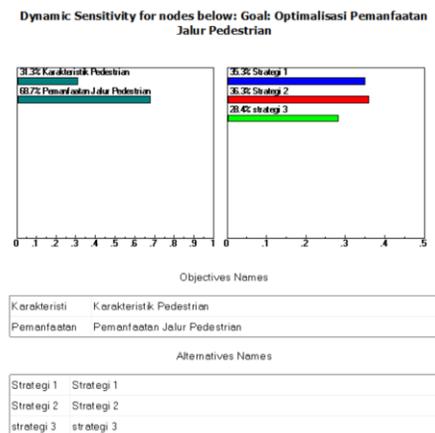
Berdasarkan skala likert tersebut maka dapat dikatakan bahwa tingkat optimalisasi pemanfaatan jalur pedestrian dilihat dari kriteria keamanan, nyaman dan kemudahan tergolong cukup optimal. Hasil tersebut ditunjukkan bahwa hasil skor hasil validasi kuesioner, dari 48 responden menunjukkan persentase skor total sebesar 58,95%.

Dari hasil persentase skor validasi kuesioner maka perlu di lakukan pengembangan lanjutan demi mengoptimalkan pemanfaatan jalur pedestrian di kawasan pusat perdagangan pertokoan Kota Ruteng yang dapat dilakukan dengan peningkatan kapasitas dimensi dan kualitas perkerasan pedestrian, penataan sirkulasi (kendaraan, PKL dan pejalan kaki) dan penambahan fasilitas pendukung (street furniture) seperti rambu-rambu, tempat sampah, tempat duduk, lampu jalan dan pohon peneduh yang dapat memberi nilai estetika serta design yang ramah terhadap kaum difabel. Sehingga pelaku pejalan kaki dapat beraktifitas dengan aman dan nyaman dengan terciptanya lingkungan yang mendukung masyarakat untuk berjalan kaki.

Arahan Kebijakan Pemanfaatan Jalur Pedestrian Di Kawasan Pusat Perdagangan Kota Ruteng

a. Perbandingan level kriteria

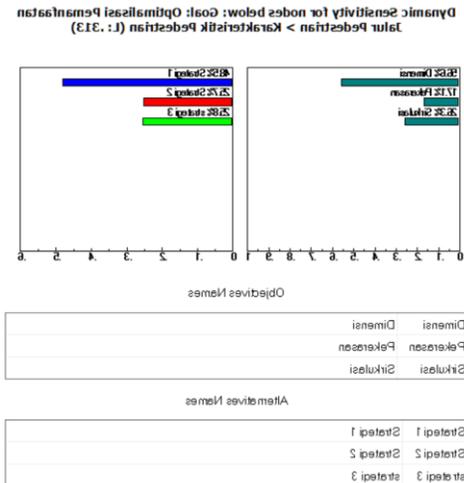
Gambar 3 menjelaskan kriteria pemanfaatan jalur pedestrian paling penting bagi responden terhadap pemanfaatan jalur pedestrian sebesar 0,687 atau sekitar 68,7%, selanjutnya karakteristik pedestrian sebesar 0,313. Prioritas utama untuk pemanfaatan jalur pedestrian adalah dengan peningkatan kualitas dan kapasitas dimensi pedestrian sebesar 36,3%, penataan sirkulasi sebesar 36,3%, peningkatan fasilitas pendukung jalur pedestrian sebesar 28,4%.



Gambar 3. Perbandingan Level Kriteria

b. Perbandingan level sub kriteria karakteristik pedestrian

Pada level sub kriteria karakteristik pedestrian yaitu perbandingan antara dimensi, pekerasan dan sirkulasi menunjukkan sub kriteria dimensi memiliki nilai yang lebih tinggi sebesar 0,566 atau sekitar 56,6% dengan rasio inkonsistensi 0,07 atau lebih kecil dari 0,1. Masing-masing nilainya dapat dilihat pada gambar berikut ;



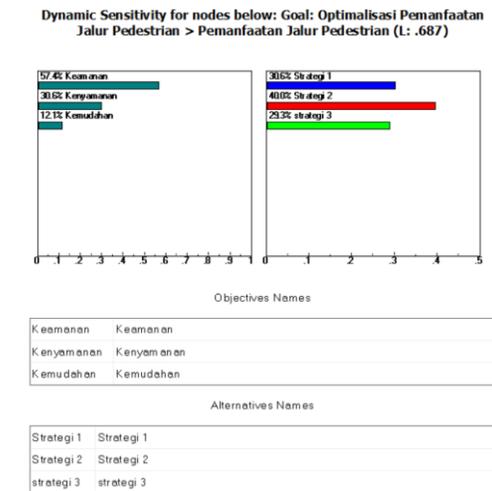
Gambar 4. Perbandingan level Sub Kriteria Karakteristik Pedestrian

Gambar 4 menjelaskan pada level sub kriteria karakteristik pedestrian, kriteria dimensi paling penting bagi responden untuk penilaian terhadap pemanfaatan jalur pedestrian sebesar 0,566 atau sekitar 56,6%, perkerasan sebesar 17,1%, selanjutnya sirkulasi sebesar 26,3%. Prioritas utama untuk pemanfaatan jalur pedestrian adalah peningkatan kualitas dan kapasitas dimensi pedestrian sebesar 48,5%, peningkatan fasilitas pendukung jalur pedestrian sebesar 25,8% dan penataan sirkulasi sebesar 25,7%.

c. Perbandingan level sub kriteria pemanfaatan jalur pedestrian

Pada level sub kriteria pemanfaatan jalur pedestrian yaitu perbandingan antara keamanan, kenyamanan dan kemudahan menunjukkan sub kriteria keamanan memiliki nilai yang lebih tinggi sebesar 0,574 atau sekitar 57,4% dengan rasio inkonsistensi 0,01 atau lebih kecil dari 0,1. Masing-masing nilainya dapat dilihat pada gambar 5.

Dari Gambar 5 dijelaskan pada level sub kriteria pemanfaatan jalur pedestrian, kriteria keamanan paling penting bagi responden terhadap pemanfaatan jalur pedestrian sebesar 57,4%, kenyamanan sebesar 30,6%, selanjutnya kemudahan sebesar 12,1%. Prioritas utama untuk pemanfaatan jalur pedestrian adalah dengan penataan sirkulasi sebesar 36,3%, peningkatan kualitas dan kapasitas dimensi pedestrian sebesar 30,6%, dan peningkatan fasilitas pendukung jalur pedestrian sebesar 29,3%.



Gambar 5. Perbandingan Level Sub Kriteria Pemanfaatan Jalur Pedestrian

d. Prioritas Kebijakan

Prioritas kebijakan berdasarkan hasil analisis terhadap kriteria karakteristik pedestrian dan optimalisasi jalur pedestrian yaitu:

- Strategi 1: Peningkatan Kualitas Dan Kapasitas (Dimensi) Pedestrian
- Strategi 2: Penataan Sirkulasi
- Strategi 3: Peningkatan Fasilitas Pendukung Jalur Pedestrian

Berdasarkan hasil analisis yang dilakukan menggunakan *expert choice* memperlihatkan bahwa strategi 2 memiliki nilai tertinggi sebesar 0,363 atau sekitar 36,3%, dengan kriteria yang paling berpengaruh yaitu pemanfaatan jalur pedestrian dengan nilai sebesar 0,687 atau sekitar 68,7%.

Hasil analisis AHP berkaitan dengan optimalisasi pemanfaatan jalur pedestrian di kawasan pusat perdagangan, pertokoan Kota Ruteng, dapat disimpulkan bahwa:

- Strategi 1: Peningkatan kualitas dan kapasitas (dimensi) pedestrian merupakan prioritas utama dalam mengoptimalkan pemanfaatan jalur pedestrian. Peningkatan kualitas dan kapasitas (dimensi) pedestrian di kawasan pusat perdagangan, pertokoan Kota Ruteng dapat dilakukan melalui peningkatan lebar pedestrian, peningkatan perkerasan.

Strategi 3: Penataan sirkulasi merupakan salah satu faktor yang berpengaruh dalam pemanfaatan jalur pedestrian di kawasan pusat perdagangan, pertokoan Kota Ruteng, hal ini berkaitan dengan pembagian ruang antara PKL dan pengguna kendaraan R2 maupun R4, yang berdampak pada kenyamanan dan keamanan bagi pengguna pedestrian melalui penataan dan penertiban pedagang kaki lima (PKL) dan parkir kendaraan R2 dan R4.

Strategi 2: Peningkatan fasilitas pendukung Pedestrian menja salah satu factor yang sangat penting dalam pemanfaatan jalur pedestrian itu sendiri, karena dapat memberi daya tarik kepada pelaku pejalan kaki serta dapat menambah nilai seni dan estestika. Peningkatan fasilitas pendukung ini dapat dilakukan dengan penambahan fasilitas pendukung seperti pohon peneduh, pagar pembatas, marka jalan, tempat duduk dan lampu penerangan jalan.

Hasil analisis AHP dapat disimpulkan bahwa untuk mengoptimalisasi pemanfaatan jalur pedestrian strategi yang menjadi prioritas adalah peningkatan kualitas dan kapasitas (dimensi) pedestrian. Peningkatan kualitas kapasitas (dimensi) pedestrian melalui peningkatan kualitas (lebar) pedestrian, dan peningkatan perkerasan dapat memberi daya tarik kepada pelaku pejalan kaki serta dapat meningkatkan keamanan dan kenyamanan pejalan kaki saat melintasi jalur pedestrian.

KESIMPULAN

Berdasarkan hasil analisis dan pembahasan pada penelitian ini, maka kesimpulan yang didapat adalah:

a. Optimalisasi pemanfaatan jalur pedestrian di kawasan pusat perdagangan pertokoan Kota Ruteng terdiri dari tiga kriteria yaitu keamanan, kenyamanan dan kemudahan. Nilai total tingkat optimalisasi pemanfaatan jalur pedestrian tergolong cukup baik dengan nilai rata-rata 58,95%. Hal ini di sebabkan kapasitas pedestrian yang masih tergolong sempit, adanya aktor-aktor pengguna lain selain pejalan kaki yang memanfaatkan keberadaan pedestrian dengan cara menempati badan

jalan dan jalur pedestrian serta minimnya ketersediaan fasilitas pendukung (street furniture).

- b. Arahan kebijakan menunjukkan prioritas utama dalam optimalisasi pemanfaatan jalur pedestrian di kawasan pertokoan Kota Ruteng adalah dengan peningkatan kualitas dan kapasitas dimensi pedestrian.
- c. Implikasi kebijakan yang dapat dilakukan adalah pemerintah hendaknya segera melakukan perbaikan pedestrian sesuai dengan standart dan kapasitas dimensi pedestrian baik dari sisi keamanan, kenyamanan dan kemudahan.

UCAPAN TERIMAKASIH

Ucapan terimakasih kami sampaikan kepada Laboratorium PWK Universitas PGRI Adi Buana Surabaya, Mahasiswa yang terlibat dalam pengambilan data primer dan sekunder, dan seluruh Dinas Kota Ruteng atas data-data yang diberikan dan seluruh team yang mendukung atas terselesaikannya penelitian ini.

DAFTAR PUSTAKA

- Badan Pusat Statistik. (2020). Kecamatan Langke Rembong Dalam Angka. Manggarai.
- Ersina, S. (2017). Jalur Pedestrian Sebagai Salah Satu Fasilitas Perkotaan Di Jalan Prof. Abdurahman Basalamah, Makassar. *National Academic Journal Of Architecture*, 57-65.
- Ginting, A. A. (2017). *Pengaruh Jalur Pedestrian Terhadap Perilaku Pejalan Kaki Di Blok M Jakarta Berdasarkan Konektivitas Lokasi Transit*. Surabaya: Institut Teknologi Sepuluh Nopember.
- Indonesia, M. P. (2014). *Pedomaan Perencanaan, Penyediaan, Dan Pemanfaatan Prasarana Dan Sarana Jaringan Pejalan Kaki Di Kawasan Perkotaan* . Jakarta: Kementerian Pekerjaan Umum Republik Indonesia.
- Prasetyo, H. E. (2014). Optimalisasi Penataan Fasilitas Pejalan Kaki Dengan Efisiensi Pergerakan Berdasarkan Pada Karakteristik Pedestrian . *Teknik Sipil & Perencanaan*, 29-38.
- Pupr, S. M. (2018). *Pedoman Perencanaan Teknis Fasilitas Pejalan Kaki*.

- Jakarta: Kementerian Pekerjaan Umum Dan Perumahan Rakyat
Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat. (2017). Pedoman Bahan Konstruksi Bangunan dan Rekayasa Sipil: Perencanaan Teknis Fasilitas Pejalan Kaki. *SE Menteri PUPR*, 5–6. https://simantu.pu.go.id/personal/imgpost/197812092006042004/post/20190313135241__F__Pedoman_Fasilitas__Pejalan_Kaki.pdf
- Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor : 03/PRT/M/2014. (2014). Pedoman Perencanaan, Penyediaan, dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Jaringan Pejalan Kaki di Kawasan Perkotaan. *Menteri Pekerjaan Umum Republik Indonesia*, 2013, 8. http://pug-pupr.pu.go.id/_uploads/Produk_Pengaturan/Permen PUPR No 03-2014.pdf
- Rahmat, S. Z. T., Planologi, J. T., Unggul, U. E., Arjuna, J., Tol, U., & Kebun, T. (2016). Arahan Penataan Jalur Pejalan Kaki Di Kawasan Pusat Kota Ruteng Berdasarkan Kriteria Keamanan. *Jurnal Planesa*, 7.
- Sherly, N. S. N., (2015). Studi Optimalisasi Perparkiran dan Pedestrian di Fakultas Teknik Jurusan Sipil Universitas Lampung. *JRSDD*
- Yunianto, Rahadi. (2018). Identifikasi Pedestrian Jalan Raya Pajajaran Kota bogor. *Jurnal Imiah Plano*