

**(SKRIPSI)**

**TUGAS AKHIR**

**HUBUNGAN ANTARA KETERSEDIAAN ELEMEN  
PENDUKUNG PEDESTRIAN TERHADAP PEMANFAATAN FASILITAS  
PENYEBERANGAN PEJALAN KAKI BERDASARKAN  
PREFERENSI PENGGUNA**

**(Studi Kasus : Koridor Jalan Sumbersari - Jalan Gajayana - Jalan MT. Haryono,  
Kecamatan Lowokwaru, Kota Malang)**

Disusun oleh :

**DWI PRIO SOETRISNO**

**10.24.035**



**PROGRAM STUDI TEKNIK PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA  
(TEKNIK PLANOLOGI)**

**FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN  
INTSITUT TEKNOLOGI NASIONAL MALANG**

**2015**



PT. BNI (Persero) Malang  
BANK NIAGA MALANG

PERKUMPULAN PENGELOLA PENDIDIKAN UMUM DAN TEKNOLOGI NASIONAL MALANG  
**INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL MALANG**  
FAKULTAS TEKNIK INDUSTRI  
FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN  
PROGRAM PASCASARJANA MAGISTER TEKNIK

Kampus 1 : Jl. Bendungan Sigura-gura No. 2. Telp.0341-551431 Fax.0341-553015 Malang 65145  
Kampus 2 : Jl. Raya Karanglo Km.2 Telp.0341-417636 Fax.0341-417634 Malang

---

## PERSETUJUAN SKRIPSI

Hubungan Antara Ketersediaan Elemen Pendukung Pedestrian  
Terhadap Pemanfaatan Fasilitas Penyeberangan Pejalan Kaki  
Berdasarkan Preferensi Pengguna

Disusun dan Diajukan Sebagai Salah Satu Syarat Untuk Memperoleh  
Gelar Sarjana Teknik Planologi S-1  
Institut Teknologi Nasional Malang

Disusun oleh :

Dwi Prio Soetrisno

10.24.035

Menyetujui :

Pembimbing I

Pembimbing II

Dr. Ir. Ibnu Sasongko, MT

Arief Setiyawan, ST., MT

Mengetahui

Ketua Program Studi

Perencanaan Wilayah dan Kota (Teknik Planologi) ITN Malang

Ida Soewarni, ST., MT

NIP. Y. 1039600293



PT. BNI (Persero) Malang  
BANK NIAGA MALANG

PERKUMPULAN PENGELOLA PENDIDIKAN UMUM DAN TEKNOLOGI NASIONAL MALANG  
**INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL MALANG**  
FAKULTAS TEKNIK INDUSTRI  
FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN  
PROGRAM PASCASARJANA MAGISTER TEKNIK

Kampus 1 : Jl. Bendungan Sigura-gura No. 2. Telp.0341-551431 Fax.0341-553015 Malang 65145  
Kampus 2 : Jl. Raya Karanglo Km.2 Telp.0341-417636 Fax.0341-417634 Malang

---

## LEMBAR PENGESAHAN

Hubungan Antara Ketersediaan Elemen Pendukung Pedestrian  
Terhadap Pemanfaatan Fasilitas Penyeberangan Pejalan Kaki  
Berdasarkan Preferensi Pengguna

Skripsi Dipertahankan Dihadapan Majelis Penguji Ujian Skripsi  
Jenjang Strata Satu (S1)

Pada Hari :

Tanggal :

Diterima Untuk Memenuhi Salah Satu Syarat Guna Memperoleh Gelar Sarjana  
Teknik

Disusun Oleh :

Dwi Prio Soetrisno

10.24.035

Disahkan oleh,

Penguji I

Penguji II

Penguji III

---

Mengetahui :

Ketua Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota (Teknik Planologi)

Ida Soewarni, ST., MT

NIP. Y. 1039600293



PT. BNI (Persero) Malang  
BANK NIAGA MALANG

PERKUMPULAN PENGELOLA PENDIDIKAN UMUM DAN TEKNOLOGI NASIONAL MALANG  
**INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL MALANG**  
FAKULTAS TEKNIK INDUSTRI  
FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN  
PROGRAM PASCASARJANA MAGISTER TEKNIK

Kampus 1 : Jl. Bendungan Sigura-gura No. 2. Telp.0341-551431 Fax.0341-553015 Malang 65145  
Kampus 2 : Jl. Raya Karanglo Km.2 Telp.0341-417636 Fax.0341-417634 Malang

---

---

## PERNYATAAN KEASLIAN TULISAN

Saya yang bertanda tangan dibawah ini :

Nama : Dwi Prio Soetrisno  
Nim : 10.24.035  
Program Studi : Perencanaan Wilayah dan Kota (Teknik Planologi)  
Judul Skripsi : Hubungan Antara Ketersediaan Elemen Pendukung  
Pedestrian Terhadap Pemanfaatan Fasilitas Penyeberangan  
Pejalan Kaki Berdasarkan Preferensi Pengguna

Menyatakan yang sesungguhnya bahwa tugas akhir yang saya tulis ini benar-benar hasil karya saya sendiri, bukan merupakan pengambil alihan tulisan atau pikiran orang lain yang saya akui sebagai tulisan atau pikiran saya sendiri.

Apabila kemudian hari dapat dibuktikan bahwa tugas akhir ini adalah jiplakan, maka saya bersedia menerima sanksi atas perbuatan tersebut.

Malang, Agustus 2015

Yang Membuat Pernyataan

Dwi Prio Soetrisno

NIM :10.24.035



---

---

## LEMBAR PERBAIKAN

Dalam Sidang Komprehensif Tugas Akhir Tingkat Sarjana Program Studi  
Perencanaan Wilayah Dan Kota (teknik planologi) yang diadakan pada :

Nama : Dwi Prio Soetrisno

Nim : 10.24.035

Alamat :

Hari / Tanggal :

Judul : Hubungan Antara Ketersediaan Elemen Pendukung Pedestrian  
Terhadap Pemanfaatan Fasilitas Penyeberangan Pejalan Kaki  
Berdasarkan Preferensi Pengguna

Terdapat kekurangan meliputi :

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

Malang, Agustus 2015

Dosen Penguji I

---



---

---

## LEMBAR PERBAIKAN

Dalam Sidang Komprehensif Tugas Akhir Tingkat Sarjana Program Studi  
Perencanaan Wilayah Dan Kota (teknik planologi) yang diadakan pada :

Nama : Dwi Prio Soetrisno

Nim : 10.24.035

Alamat :

Hari / Tanggal :

Judul : Hubungan Antara Ketersediaan Elemen Pendukung Pedestrian  
Terhadap Pemanfaatan Fasilitas Penyeberangan Pejalan Kaki  
Berdasarkan Preferensi Pengguna

Terdapat kekurangan meliputi :

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

Malang, Agustus 2015

Dosen Penguji II

---



---

---

## LEMBAR PERBAIKAN

Dalam Sidang Komprehensif Tugas Akhir Tingkat Sarjana Program Studi  
Perencanaan Wilayah Dan Kota (teknik planologi) yang diadakan pada :

Nama : Dwi Prio Soetrisno

Nim : 10.24.035

Alamat :

Hari / Tanggal :

Judul : Hubungan Antara Ketersediaan Elemen Pendukung Pedestrian  
Terhadap Pemanfaatan Fasilitas Penyeberangan Pejalan Kaki  
Berdasarkan Preferensi Pengguna

Terdapat kekurangan meliputi :

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

Malang, Agustus 2015

Dosen Penguji III

---

**THE CORRELATION BETWEEN THE AVAILABILITY OF SUPPORTING ELEMENTS OF  
PEDESTRIAN AGAINST THE USE OF A PEDESTRIAN CROSSING FACILITIES  
BASED ON USER PREFERENCE**

**Abstract**

*A pedestrian crossing quite effective to prevent the pedestrians and vehicles but its use is quite low levels. This indicates that safety is not the only factors that affect someone to use a pedestrian crossing. Besides the availability of pedestrian supporting elements are not enough to get attention, who also become factors causing pedestrians reluctant to use the facilities available crossings. therefore, this research prepared to examine the relationship between the availability of supporting elements of pedestrian against pedestrian crossing facility usage based on user preferences.*

*The survey method used in this research in the form of observation and dissemination of the questionnaire to the 211 respondents on the area of the crossing facilities at 3 different locations, while the methods of analysis used in this research work is a method of frequency distribution analysis in order to identify the preferences of croswalkers towards supporting elements and pedestrian availability factor of pedestrian crossing facilities utilization. the method of analysis is the analysis of subsequent chi square using SPSS 16 aimed at analysing the relationship between the availability of the supporting elements of the pedestrian towards the utilization of pedestrian crossing facilities.*

*From the analysis has been obtained the results of that factor safety has correlation on the availability of facilities crossing signs, a factor of safety has correlation on the availability of street lighting, the availability of the sidewalk, the availability of pedestrian light, and the availability of markers pedestrian facilities have a correlation to the convenience of factors, the availability of vegetation have a correlation to the comfort factor, the availability of the sidewalk having a correlation to the smooth factor, the integration system has correlation on the availability of pedestrian light, and the availability of street lighting, the availability of the garbage correlation to the attraction .*

Keywords: Pedestrians, supporting elements of pedestrian, the factors of pedestrian

**HUBUNGAN ANTARA KETERSEDIAAN ELEMEN PENDUKUNG PEDESTRIAN TERHADAP  
PEMANFAATAN FASILITAS PENYEBERANGAN PEJALAN KAKI  
BERDASARKAN PREFERENSI PENGGUNA**

**Abstrak**

*Fasilitas penyeberangan pejalan kaki cukup efektif untuk menghindarkan pejalan kaki dan kendaraan, namun tingkat pemanfaatannya masih cukup rendah. Hal tersebut mengindikasikan bahwa keselamatan bukanlah satu-satunya faktor yang mempengaruhi seseorang untuk memanfaatkan fasilitas penyeberangan pejalan kaki. Selain itu ketersediaan elemen pendukung pedestrian masih kurang mendapatkan perhatian, yang juga menjadi faktor yang menimbulkan penyeberang jalan enggan untuk memanfaatkan fasilitas penyeberangan yang tersedia. Oleh karena itu, penelitian ini disusun untuk mengkaji hubungan antara ketersediaan elemen pendukung pedestrian terhadap pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki berdasarkan preferensi pengguna.*

*Metode survey yang digunakan dalam penelitian ini berupa observasi dan penyebaran kuesioner kepada 211 responden pada area fasilitas penyeberangan di 3 lokasi berbeda, sedangkan metode analisis yang digunakan dalam pengerjaan penelitian ini adalah metode analisis distribusi frekuensi guna mengidentifikasi preferensi penyeberang jalan terhadap ketersediaan elemen pendukung pedestrian dan faktor pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki. metode analisis berikutnya adalah analisis chi square menggunakan SPSS 16 yang bertujuan untuk menganalisis hubungan antara ketersediaan elemen pendukung pedestrian terhadap pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki.*

*Dari analisis yang telah dilakukan didapatkan hasil bahwa faktor keselamatan memiliki korelasi terhadap ketersediaan rambu fasilitas penyeberangan, faktor keamanan memiliki korelasi terhadap ketersediaan lampu penerangan jalan, ketersediaan trotoar, ketersediaan lampu pejalan kaki, dan ketersediaan marka fasilitas penyeberangan memiliki korelasi terhadap faktor kemudahan, ketersediaan vegetasi memiliki korelasi terhadap faktor kenyamanan, ketersediaan trotoar memiliki korelasi terhadap faktor kelancaran, faktor keterpaduan sistem memiliki korelasi terhadap ketersediaan lampu pejalan kaki, serta ketersediaan lampu penerangan jalan, ketersediaan tempat sampah korelasi terhadap faktor daya tarik.*

Kata Kunci : pejalan kaki, elemen pendukung pedestrian, pemanfaatan fasilitas penyeberangan

## KATA PENGANTAR

Puji Syukur kehadirat Allah S.W.T karena atas limpahan rahmat, hidayah dan bimbingan-Nyalah penulis dapat menyelesaikan Laporan Tugas Akhir dengan judul ***“Hubungan Antara Ketersediaan Elemen Pendukung Pedestrian Terhadap Pemanfaatan Fasilitas Penyeberangan Pejalan Kaki Berdasarkan Preferensi Pengguna”*** (Studi Kasus : Koridor Jalan Sumbersari - Jalan Gajayana - Jalan MT. Haryono).

Tugas akhir ini bertujuan untuk mengkaji terkait dengan ketersediaan sarana dan prasarana pejalan kaki apakah memiliki korelasi terhadap pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki. Seperti telah diketahui bahwa dengan kurangnya elemen pendukung fasilitas penyeberangan pejalan kaki tersebut memicu para penyeberang jalan menyeberang di tempat yang tidak seharusnya, dan dalam perencanaan yang lebih diperhatikan hanya berkaitan dengan prasarana lalu lintas seperti pelebaran jalan, perbaikan struktur perkerasan jalan sementara kebutuhan prasarana pejalan kaki seperti fasilitas penyeberangan, trotoar pejalan kaki beserta prasarana dan sarana penunjang yang masih sangat minim perhatian. Sehingga dengan dengan tersedianya sarana dan prasarana fasilitas penyeberangan tersebut yang terintegrasi dengan sistem transportasi dapat meningkatkan kinerja dalam pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki itu sendiri.

Dengan selesainya penyusunan Tugas Akhir ini penulis menyadari sepenuhnya bahwa tidak terlepas dari bantuan dan bimbingan serta arahan dari berbagai pihak secara langsung maupun tidak langsung. Untuk itu penyusun berterima kasih yang sebesar-besarnya kepada :

1. Allah S.W.T. karena telah memberikan kesempatan kepada penulis untuk menyusun laporan ini sehingga dapat terselesaikan dengan semaksimal mungkin.
2. Kedua orang tua yang selalu mendukung dalam bentuk moral dan spiritual sehingga peneliti memiliki semangat untuk menyelesaikan laporan akhir ini.
3. Dr. Ir. Ibnu Sasongko, MT, selaku Dosen Pembimbing I.
4. Arief Setiyawan, ST, MT, selaku Dosen Pembimbing II.
5. Kepada dosen penguji yang telah bersedia meluangkan waktunya, terima kasih atas masukan dan tanggapan terhadap materi studi penelitian.
6. Semua dosen jurusan teknik planologi atas ilmu yang telah diberikan selama ini.

Teman-teman angkatan 2010, Kakak - kakak dan adik tingkat serta semua pihak yang telah membantu tugas akhir ini jauh dari sempurna, untuk itu berharap saran dan masukan agar tugas akhir ini dapat bermanfaat bagi kita semua khususnya teman-teman mahasiswa di Jurusan Teknik Perencanaan Wilayah dan Kota ITN Malang.

Malang, 1 Agustus 2015

Penulis

## DAFTAR ISI

Halaman Cover.....	i
Abstract.....	ii
Abstrak.....	iii
Kata Pengantar.....	iv
Daftar Isi.....	vi
Daftar Tabel.....	xix
Daftar Gambar.....	xxv
Daftar Diagram.....	xxvi
Daftar Peta.....	xxix

### BAB I PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang.....	1
1.2 Rumusan Masalah.....	3
1.3 Tujuan dan Sasaran.....	4
1.3.1 Tujuan.....	4
1.3.2 Sasaran.....	5
1.4 Lingkup Penelitian.....	5
1.4.1 Lingkup Materi.....	5
1.4.2 Lingkup Lokasi.....	6
1.4.2.1 Dasar Pemilihan Lokasi Penelitian.....	6
1.4.2.2 Lokasi Pembandingan Wilayah Studi.....	7
1.5 Keluaran Yang Diharapkan dan Kegunaannya.....	10
1.5.1 Keluaran Yang Diharapkan.....	10
1.5.2 Kegunaan Penelitian.....	10
1.5.2.1 Kegunaan Penelitian Terhadap Peneliti.....	10
1.5.2.2 Kegunaan Penelitian Terhadap Pemerintah.....	10
1.5.2.3 Kegunaan Penelitian Terhadap Masyarakat.....	10
1.6 Sistematika Pembahasan.....	11

### BAB II KAJIAN PUSTAKA

2.1 Definisi Berjalan Kaki.....	14
2.2 Teori Pedestrian.....	14
2.3 Sirkulasi Pedestrian.....	15

2.4	Teori Preferensi.....	16
2.5	Fasilitas Pejalan Kaki.....	16
2.6	Faktor Yang Mempengaruhi Pemanfaatan Fasilitas Penyeberangan Pejalan Kaki.....	17
2.7	Elemen Pendukung Pedestrian.....	18
2.8	Trotoar.....	22
2.9	Tinjauan Penelitian Terdahulu.....	22
 <b>BAB III METODE PENELITIAN</b>		
3.1	Metode Pendekatan Penelitian.....	27
3.2	Metode Pengumpulan Data.....	27
3.2.1	Survey Primer.....	28
3.2.1.1	Observasi.....	28
3.2.1.2	Penyebaran Kuisisioner.....	29
a.	Teknik Sampling.....	30
b.	Populasi dan sampel.....	30
3.2.2	Survey Sekunder.....	31
3.3	Metode Analisa.....	32
3.3.1	Analisa Distribusi Frekuensi .....	32
3.3.2	Analisa Uji Korelasi Chi Square.....	33
 <b>BAB IV GAMBARAN UMUM PENELITIAN</b>		
4.1	Gambaran Umum Wilayah Studi.....	38
4.1.1	Gambaran Umum Fasilitas Pejalan Kaki.....	38
4.1.1.1	Sebaran Fasilitas Penyeberangan Pejalan Kaki.....	39
a.	Sebaran Fasilitas Penyeberangan Pejalan Kaki Pada Koridor Jalan Sumbersari.....	39
b.	Sebaran Fasilitas Penyeberangan Pejalan Kaki Pada Koridor Jalan Gajayana.....	39
c.	Sebaran Fasilitas Penyeberangan Pejalan Kaki Pada Koridor Jalan MT. Haryono.....	40
4.1.2	Gambaran Umum Penyeberang Jalan Pada Fasilitas Penyeberangan Pejalan Kaki.....	47
4.1.2.1	Jumlah Responden Berdasarkan Jenis Kelamin.....	47
4.1.2.2	Jumlah Responden Berdasarkan Umur.....	47

4.1.2.3 Jumlah Responden Berdasarkan Tingkat Pendidikan Terakhir.....	48
4.1.2.4 Jumlah Responden Berdasarkan Pekerjaan.....	49
4.1.3 Ketersediaan Elemen Pendukung Pedestrian Eksisting.....	50
4.1.3.1 Ketersediaan Elemen Pendukung Pedestrian Pada Titik Fasilitas Penyeberangan Pejalan Kaki Koridor Jalan Sumpersari.....	51
a. Ketersediaan Elemen Pendukung Pedestrian Titik I Pada Koridor Jalan Sumpersari.....	51
b. Ketersediaan Elemen Pendukung Pedestrian Titik II Pada Koridor Jalan Sumpersari.....	51
4.1.3.2 Ketersediaan Elemen Pendukung Pedestrian Pada Titik Fasilitas Penyeberangan Pejalan Kaki Koridor Jalan Gajayana.....	52
a. Ketersediaan Elemen Pendukung Pedestrian Titik III Pada Koridor Jalan Gajayana.....	52
b. Ketersediaan Elemen Pendukung Pedestrian Titik IV Pada Koridor Jalan Gajayana.....	53
c. Ketersediaan Elemen Pendukung Pedestrian Titik V Pada Koridor Jalan Gajayana.....	53
4.1.3.3 Ketersediaan Elemen Pendukung Pedestrian Pada Titik Fasilitas Penyeberangan Pejalan Kaki Koridor Jalan MT. Haryono.....	54
a. Ketersediaan Elemen Pendukung Pedestrian Titik VI Pada Koridor Jalan MT. Haryono.....	54
b. Ketersediaan Elemen Pendukung Pedestrian Titik VII Pada Koridor Jalan MT. Haryono.....	55
c. Ketersediaan Elemen Pendukung Pedestrian Titik VIII Pada Koridor Jalan MT. Haryono.....	55
d. Ketersediaan Elemen Pendukung Pedestrian Titik IX Pada Koridor Jalan MT. Haryono.....	56
e. Ketersediaan Elemen Pendukung Pedestrian Titik X Pada Koridor Jalan MT. Haryono.....	57
f. Ketersediaan Elemen Pendukung Pedestrian Titik XI Pada Koridor Jalan MT. Haryono.....	57
g. Ketersediaan Elemen Pendukung Pedestrian Titik XII Pada Koridor Jalan MT. Haryono.....	58

h. Ketersediaan Elemen Pendukung Pedestrian Titik XIII Pada Koridor Jalan MT. Haryono.....	58
i. Ketersediaan Elemen Pendukung Pedestrian Titik XIV Pada Koridor Jalan MT. Haryono.....	59
j. Ketersediaan Elemen Pendukung Pedestrian Titik XV Pada Koridor Jalan MT. Haryono.....	59

## BAB V HASIL ANALISA PENELITIAN

5.1 Analisa Preferensi Penyeberang Jalan Terhadap Ketersediaan Elemen Pendukung Pedestrian.....	61
5.1.1 Analisa Preferensi Penyeberang Jalan Terhadap Ketersediaan Trotoar.....	62
5.1.1.1 Analisa Preferensi Pertimbangan Ketersediaan Trotoar Pada Koridor Jalan Sumbersari.....	62
5.1.1.2 Analisa Preferensi Pertimbangan Ketersediaan Trotoar Pada Koridor Jalan Gajayana.....	63
5.1.1.3 Analisa Preferensi Pertimbangan Ketersediaan Trotoar Pada Koridor Jalan MT. Haryono.....	64
5.1.2 Analisa Preferensi Penyeberang Jalan Terhadap Ketersediaan Lampu Pejalan Kaki.....	64
5.1.2.1 Analisa Preferensi Pertimbangan Ketersediaan Lampu Pejalan Kaki Pada Koridor Jalan Sumbersari.....	65
5.1.2.2 Analisa Preferensi Pertimbangan Ketersediaan Lampu Pejalan Kaki Pada Koridor Jalan Gajayana.....	65
5.1.2.3 Analisa Preferensi Pertimbangan Ketersediaan Lampu Pejalan Kaki Pada Koridor Jalan MT. Haryono.....	66
5.1.3 Analisa Preferensi Penyeberang Jalan Terhadap Ketersediaan Lampu Penerangan Jalan.....	67
5.1.3.1 Analisa Preferensi Pertimbangan Ketersediaan Lampu Pejalan Kaki Pada Koridor Jalan Sumbersari.....	67
5.1.3.2 Analisa Preferensi Pertimbangan Ketersediaan Lampu Pejalan Kaki Pada Koridor Jalan Gajayana.....	68
5.1.3.3 Analisa Preferensi Pertimbangan Ketersediaan Lampu Pejalan Kaki Pada Koridor Jalan MT. Haryono.....	69

5.1.4	Analisa Preferensi Penyeberang Jalan Terhadap Ketersediaan Lapak Tunggu.....	69
5.1.4.1	Analisa Preferensi Pertimbangan Ketersediaan Lapak Tunggu Pada Koridor Jalan Sumbersari.....	70
5.1.4.2	Analisa Preferensi Pertimbangan Ketersediaan Lapak Tunggu Pada Koridor Jalan Gajayana.....	70
5.1.4.3	Analisa Preferensi Pertimbangan Ketersediaan Lapak Tunggu Pada Koridor Jalan MT. Haryono.....	71
5.1.5	Analisa Preferensi Penyeberang Jalan Terhadap Ketersediaan Marka Fasilitas Penyeberangan.....	72
5.1.5.1	Analisa Preferensi Pertimbangan Ketersediaan Marka Fasilitas Penyeberangan Pada Koridor Jalan Sumbersari.....	72
5.1.5.2	Analisa Preferensi Pertimbangan Ketersediaan Marka Fasilitas Penyeberangan Pada Koridor Jalan Gajayana.....	73
5.1.5.3	Analisa Preferensi Pertimbangan Ketersediaan Marka Fasilitas Penyeberangan Pada Koridor Jalan MT. Haryono.....	73
5.1.6	Analisa Preferensi Penyeberang Jalan Terhadap Ketersediaan Pagar Pembatas.....	74
5.1.6.1	Analisa Preferensi Pertimbangan Ketersediaan Pagar Pembatas Pada Koridor Jalan Sumbersari.....	74
5.1.6.2	Analisa Preferensi Pertimbangan Ketersediaan Pagar Pembatas Pada Koridor Jalan Gajayana.....	75
5.1.6.3	Analisa Preferensi Pertimbangan Ketersediaan Pagar Pembatas Pada Koridor Jalan MT. Haryono.....	76
5.1.7	Analisa Preferensi Penyeberang Jalan Terhadap Ketersediaan Rambu Fasilitas Penyeberangan.....	77
5.1.7.1	Analisa Preferensi Pertimbangan Ketersediaan Rambu Fasilitas Penyeberangan Pada Koridor Jalan Sumbersari.....	77
5.1.7.2	Analisa Preferensi Pertimbangan Ketersediaan Rambu Fasilitas Penyeberangan Pada Koridor Jalan Gajayana.....	78
5.1.7.3	Analisa Preferensi Pertimbangan Ketersediaan Rambu Fasilitas Penyeberangan Pada Koridor Jalan MT. Haryono.....	78
5.1.8	Analisa Preferensi Penyeberang Jalan Terhadap Ketersediaan Telepon Umum Penyeberangan.....	79

5.1.8.1	Analisa Preferensi Pertimbangan Ketersediaan Telepon Umum Pada Koridor Jalan Sumbersari.....	79
5.1.8.2	Analisa Preferensi Pertimbangan Ketersediaan Telepon Umum Pada Koridor Jalan Gajayana.....	80
5.1.8.3	Analisa Preferensi Pertimbangan Ketersediaan Telepon Umum Pada Koridor Jalan MT. Haryono.....	81
5.1.9	Analisa Preferensi Penyeberang Jalan Terhadap Ketersediaan Vegetasi.....	82
5.1.9.1	Analisa Preferensi Pertimbangan Ketersediaan Vegetasi Pada Koridor Jalan Sumbersari.....	82
5.1.9.2	Analisa Preferensi Pertimbangan Ketersediaan Vegetasi Pada Koridor Jalan Gajayana.....	83
5.1.9.3	Analisa Preferensi Pertimbangan Ketersediaan Vegetasi Pada Koridor Jalan MT. Haryono.....	83
5.1.10	Analisa Preferensi Penyeberang Jalan Terhadap Ketersediaan Tempat Sampah.....	84
5.1.10.1	Analisa Preferensi Pertimbangan Ketersediaan Tempat Sampah Pada Koridor Jalan Sumbersari.....	84
5.1.10.2	Analisa Preferensi Pertimbangan Ketersediaan Tempat Sampah Pada Koridor Jalan Gajayana.....	85
5.1.10.3	Analisa Preferensi Pertimbangan Ketersediaan Tempat Sampah Pada Koridor Jalan MT. Haryono.....	86
5.1.11	Rangkuman Analisis Preferensi Penyeberang Jalan Terhadap Ketersediaan Elemen Pendukung Pedestrian.....	87
5.2	Analisa Preferensi Faktor Yang Menjadi Pertimbangan Dalam Pemanfaatan Fasilitas Penyeberangan Pejalan Kaki.....	88
5.2.1	Analisa Pertimbangan Penyeberang Jalan Terhadap Faktor Keselamatan ..	89
5.2.1.1	Analisa Preferensi Pertimbangan Faktor Keselamatan Pada Area Fasilitas Penyeberangan Koridor Jalan Sumbersari.....	89
5.2.1.2	Analisa Preferensi Pertimbangan Faktor Keselamatan Pada Area Fasilitas Penyeberangan Koridor Jalan Gajayana.....	89
5.2.1.3	Analisa Preferensi Pertimbangan Faktor Keselamatan Pada Area Fasilitas Penyeberangan Koridor Jalan MT. Haryono.....	90
5.2.2	Analisa Pertimbangan Penyeberang Jalan Terhadap Faktor Keamanan.....	91

5.2.2.1	Analisa Preferensi Pertimbangan Faktor Keamanan Pada Area Fasilitas Penyeberangan Koridor Jalan Sumbersari.....	91
5.2.2.2	Analisa Preferensi Pertimbangan Faktor Keamanan Pada Area Fasilitas Penyeberangan Koridor Jalan Gajayana.....	92
5.2.2.3	Analisa Preferensi Pertimbangan Faktor Keamanan Pada Area Fasilitas Penyeberangan Koridor Jalan MT. Haryono.....	92
5.2.3	Analisa Pertimbangan Penyeberang Jalan Terhadap Faktor Kemudahan.....	93
5.2.3.1	Analisa Preferensi Pertimbangan Faktor Kemudahan Pada Area Fasilitas Penyeberangan Koridor Jalan Sumbersari.....	93
5.2.3.2	Analisa Preferensi Pertimbangan Faktor Kemudahan Pada Area Fasilitas Penyeberangan Koridor Jalan Gajayana.....	94
5.2.3.3	Analisa Preferensi Pertimbangan Faktor Kemudahan Pada Area Fasilitas Penyeberangan Koridor Jalan MT. Haryono.....	95
5.2.4	Analisa Pertimbangan Penyeberang Jalan Terhadap Faktor Kenyamanan...	96
5.2.4.1	Analisa Preferensi Pertimbangan Faktor Kenyamanan Pada Area Fasilitas Penyeberangan Koridor Jalan Sumbersari.....	96
5.2.4.2	Analisa Preferensi Pertimbangan Faktor Kenyamanan Pada Area Fasilitas Penyeberangan Koridor Jalan Gajayana.....	96
5.2.4.3	Analisa Preferensi Pertimbangan Faktor Kenyamanan Pada Area Fasilitas Penyeberangan Koridor Jalan MT. Haryono.....	97
5.2.5	Analisa Pertimbangan Penyeberang Jalan Terhadap Faktor Kelancaran.....	98
5.2.5.1	Analisa Preferensi Pertimbangan Faktor Kelancaran Pada Area Fasilitas Penyeberangan Koridor Jalan Sumbersari.....	98
5.2.5.2	Analisa Preferensi Pertimbangan Faktor Kelancaran Pada Area Fasilitas Penyeberangan Koridor Jalan Gajayana.....	99
5.2.5.3	Analisa Preferensi Pertimbangan Faktor Kelancaran Pada Area Fasilitas Penyeberangan Koridor Jalan MT. Haryono.....	100
5.2.6	Analisa Pertimbangan Penyeberang Jalan Terhadap Faktor Keterpaduan Sistem.....	101
5.2.6.1	Analisa Preferensi Pertimbangan Faktor Keterpaduan Sistem Pada Area Fasilitas Penyeberangan Koridor Jalan Sumbersari.....	101
5.2.6.2	Analisa Preferensi Pertimbangan Faktor Keterpaduan Sistem Pada Area Fasilitas Penyeberangan Koridor Jalan Gajayana.....	101

5.2.6.3	Analisa Preferensi Pertimbangan Faktor Keterpaduan Sistem Pada Area Fasilitas Penyeberangan Koridor Jalan MT. Haryono.....	102
5.2.7	Analisa Pertimbangan Penyeberang Jalan Terhadap Faktor Daya Tarik.....	103
5.2.7.1	Analisa Preferensi Pertimbangan Faktor Daya Tarik Pada Area Fasilitas Penyeberangan Koridor Jalan Sumbersari.....	103
5.2.7.2	Analisa Preferensi Pertimbangan Faktor Daya Tarik Pada Area Fasilitas Penyeberangan Koridor Jalan Gajayana.....	104
5.2.7.3	Analisa Preferensi Pertimbangan Faktor Daya Tarik Pada Area Fasilitas Penyeberangan Koridor Jalan MT. Haryono.....	105
5.2.8	Rangkuman Analisis Preferensi Penyeberang Jalan Terhadap Faktor Pemanfaatan Fasilitas Penyeberangan.....	106
5.3	Analisa Hubungan Antara Ketersediaan Elemen Pendukung Pedestrian Terhadap Faktor Pemanfaatan Fasilitas Penyeberangan Pejalan Kaki.....	106
5.3.1	Hubungan Antara Ketersediaan Elemen Pendukung Pedestrian Terhadap Faktor Keselamatan.....	107
5.3.1.1	Hubungan Antara Ketersediaan Trotoar Terhadap Faktor Keselamatan.....	108
5.3.1.2	Hubungan Antara Ketersediaan Lampu Pejalan Kaki Terhadap Faktor Keselamatan.....	108
5.3.1.3	Hubungan Antara Ketersediaan Lampu Penerangan Jalan Terhadap Faktor Keselamatan.....	109
5.3.1.4	Hubungan Antara Ketersediaan Lapak Tunggu Terhadap Faktor Keselamatan.....	110
5.3.1.5	Hubungan Antara Ketersediaan Marka Fasilitas Penyeberangan Terhadap Faktor Keselamatan.....	111
5.3.1.6	Hubungan Antara Ketersediaan Pagar Pembatas Terhadap Faktor Keselamatan.....	111
5.3.1.7	Hubungan Antara Ketersediaan Rambu Fasilitas Penyeberangan Terhadap Faktor Keselamatan.....	112
5.3.1.8	Hubungan Antara Ketersediaan Telepon Umum Terhadap Faktor Keselamatan.....	113
5.3.1.9	Hubungan Antara Ketersediaan Vegetasi Terhadap Faktor Keselamatan.....	114

5.3.1.10 Hubungan Antara Ketersediaan Tempat Sampah Terhadap Faktor Keselamatan.....	114
5.3.2 Hubungan Antara Ketersediaan Elemen Pendukung Pedestrian Terhadap Faktor Keamanan.....	115
5.3.2.1 Hubungan Antara Ketersediaan Trotoar Terhadap Faktor Keamanan.....	116
5.3.2.2 Hubungan Antara Ketersediaan Lampu Pejalan Kaki Terhadap Faktor Keamanan.....	116
5.3.2.3 Hubungan Antara Ketersediaan Lampu Penerangan Jalan Terhadap Faktor Keamanan.....	117
5.3.2.4 Hubungan Antara Ketersediaan Lapak Tunggu Terhadap Faktor Keamanan.....	118
5.3.2.5 Hubungan Antara Ketersediaan Marka Fasilitas Penyeberangan Terhadap Faktor Keamanan.....	118
5.3.2.6 Hubungan Antara Ketersediaan Pagar Pembatas Terhadap Faktor Keamanan.....	119
5.3.2.7 Hubungan Antara Ketersediaan Rambu Fasilitas Penyeberangan Terhadap Faktor Keamanan.....	120
5.3.2.8 Hubungan Antara Ketersediaan Telepon Umum Terhadap Faktor Keamanan.....	120
5.3.2.9 Hubungan Antara Ketersediaan Vegetasi Terhadap Faktor Keselamatan.....	121
5.3.2.10 Hubungan Antara Ketersediaan Tempat Sampah Terhadap Faktor Keamanan.....	122
5.3.3 Hubungan Antara Ketersediaan Elemen Pendukung Pedestrian Terhadap Faktor Kemudahan.....	122
5.3.3.1 Hubungan Antara Ketersediaan Trotoar Terhadap Faktor Kemudahan.....	123
5.3.3.2 Hubungan Antara Ketersediaan Lampu Pejalan Kaki Terhadap Faktor Kemudahan.....	123
5.3.3.3 Hubungan Antara Ketersediaan Lampu Penerangan Jalan Terhadap Faktor Kemudahan.....	124
5.3.3.4 Hubungan Antara Ketersediaan Lapak Tunggu Terhadap Faktor Kemudahan.....	125

5.3.3.5 Hubungan Antara Ketersediaan Marka Fasilitas Penyeberangan Terhadap Faktor Kemudahan.....	125
5.3.3.6 Hubungan Antara Ketersediaan Pagar Pembatas Terhadap Faktor Kemudahan.....	126
5.3.3.7 Hubungan Antara Ketersediaan Rambu Fasilitas Penyeberangan Terhadap Faktor Kemudahan.....	127
5.3.3.8 Hubungan Antara Ketersediaan Telepon Umum Terhadap Faktor Kemudahan.....	128
5.3.3.9 Hubungan Antara Ketersediaan Vegetasi Terhadap Faktor Kemudahan.....	128
5.3.3.10 Hubungan Antara Ketersediaan Tempat Sampah Terhadap Faktor Kemudahan.....	129
5.3.4 Hubungan Antara Ketersediaan Elemen Pendukung Pedestrian Terhadap Faktor Kenyamanan.....	130
5.3.4.1 Hubungan Antara Ketersediaan Trotoar Terhadap Faktor Kenyamanan.....	130
5.3.4.2 Hubungan Antara Ketersediaan Lampu Pejalan Kaki Terhadap Faktor Kenyamanan.....	131
5.3.4.3 Hubungan Antara Ketersediaan Lampu Penerangan Jalan Terhadap Faktor Kenyamanan.....	131
5.3.4.4 Hubungan Antara Ketersediaan Lapak Tunggu Terhadap Faktor Kenyamanan.....	132
5.3.4.5 Hubungan Antara Ketersediaan Marka Fasilitas Penyeberangan Terhadap Faktor Kenyamanan.....	133
5.3.4.6 Hubungan Antara Ketersediaan Pagar Pembatas Terhadap Faktor Kenyamanan.....	134
5.3.4.7 Hubungan Antara Ketersediaan Rambu Fasilitas Penyeberangan Terhadap Faktor Kenyamanan.....	134
5.3.4.8 Hubungan Antara Ketersediaan Telepon Umum Terhadap Faktor Kenyamanan.....	135
5.3.4.9 Hubungan Antara Ketersediaan Vegetasi Terhadap Faktor Kenyamanan.....	136
5.3.4.10 Hubungan Antara Ketersediaan Tempat Sampah Terhadap Faktor Kenyamanan.....	136

5.3.5 Hubungan Antara Ketersediaan Elemen Pendukung Pedestrian Terhadap Faktor Kelancaran.....	137
5.3.5.1 Hubungan Antara Ketersediaan Trotoar Terhadap Faktor Kelancaran.....	138
5.3.5.2 Hubungan Antara Ketersediaan Lampu Pejalan Kaki Terhadap Faktor Kelancaran.....	138
5.3.5.3 Hubungan Antara Ketersediaan Lampu Penerangan Jalan Terhadap Faktor Kelancaran.....	139
5.3.5.4 Hubungan Antara Ketersediaan Lapak Tunggu Terhadap Faktor Kelancaran.....	140
5.3.5.5 Hubungan Antara Ketersediaan Marka Fasilitas Penyeberangan Terhadap Faktor Kelancaran.....	140
5.3.5.6 Hubungan Antara Ketersediaan Pagar Pembatas Terhadap Faktor Kelancaran.....	141
5.3.5.7 Hubungan Antara Ketersediaan Rambu Fasilitas Penyeberangan Terhadap Faktor Kelancaran.....	142
5.3.5.8 Hubungan Antara Ketersediaan Telepon Umum Terhadap Faktor Kelancaran.....	143
5.3.5.9 Hubungan Antara Ketersediaan Vegetasi Terhadap Faktor Kelancaran.....	143
5.3.5.10 Hubungan Antara Ketersediaan Tempat Sampah Terhadap Faktor Kelancaran.....	144
5.3.6 Hubungan Antara Ketersediaan Elemen Pendukung Pedestrian Terhadap Faktor Keterpaduan Sistem.....	145
5.3.6.1 Hubungan Antara Ketersediaan Trotoar Terhadap Faktor Keterpaduan Sistem.....	145
5.3.6.2 Hubungan Antara Ketersediaan Lampu Pejalan Kaki Terhadap Faktor Keterpaduan Sistem.....	146
5.3.6.3 Hubungan Antara Ketersediaan Lampu Penerangan Jalan Terhadap Faktor Keterpaduan Sistem.....	147
5.3.6.4 Hubungan Antara Ketersediaan Lapak Tunggu Terhadap Faktor Keterpaduan Sistem.....	147
5.3.6.5 Hubungan Antara Ketersediaan Marka Fasilitas Penyeberangan Terhadap Faktor Keterpaduan Sistem.....	148

5.3.6.6 Hubungan Antara Ketersediaan Pagar Pembatas Terhadap Faktor Keterpaduan Sistem.....	149
5.3.6.7 Hubungan Antara Ketersediaan Rambu Fasilitas Penyeberangan Terhadap Faktor Keterpaduan Sistem.....	150
5.3.6.8 Hubungan Antara Ketersediaan Telepon Umum Terhadap Faktor Keterpaduan Sistem.....	150
5.3.6.9 Hubungan Antara Ketersediaan Vegetasi Terhadap Faktor Keterpaduan Sistem.....	151
5.3.6.10 Hubungan Antara Ketersediaan Tempat Sampah Terhadap Faktor Keterpaduan Sistem.....	152
5.3.7 Hubungan Antara Ketersediaan Elemen Pendukung Pedestrian Terhadap Faktor Daya Tarik.....	153
5.3.7.1 Hubungan Antara Ketersediaan Trotoar Terhadap Faktor Daya Tarik.....	153
5.3.7.2 Hubungan Antara Ketersediaan Lampu Pejalan Kaki Terhadap Faktor Daya Tarik.....	154
5.3.7.3 Hubungan Antara Ketersediaan Lampu Penerangan Jalan Terhadap Faktor Daya Tarik.....	155
5.3.7.4 Hubungan Antara Ketersediaan Lapak Tunggu Terhadap Faktor Daya Tarik.....	155
5.3.7.5 Hubungan Antara Ketersediaan Marka Fasilitas Penyeberangan Terhadap Faktor Daya Tarik.....	156
5.3.7.6 Hubungan Antara Ketersediaan Pagar Pembatas Terhadap Faktor Daya Tarik.....	157
5.3.7.7 Hubungan Antara Ketersediaan Rambu Fasilitas Penyeberangan Terhadap Faktor Daya Tarik.....	157
5.3.7.8 Hubungan Antara Ketersediaan Telepon Umum Terhadap Faktor Daya Tarik.....	158
5.3.7.9 Hubungan Antara Ketersediaan Vegetasi Terhadap Faktor Daya Tarik.....	159
5.3.7.10 Hubungan Antara Ketersediaan Tempat Sampah Terhadap Faktor Daya Tarik.....	159
5.3.7 Kesimpulan Analisis .....	160

## BAB VI PENUTUP

6.1	Kesimpulan.....	162
6.1.1	Preferensi Penyeberang Jalan Terhadap Ketersediaan Elemen Pendukung Pedestrian.....	162
6.1.2	Preferensi Penyeberang Jalan Terhadap Faktor Pemanfaatan Fasilitas Penyeberangan Pejalan Kaki.....	163
6.1.3	Hubungan Antara Ketersediaan Elemen Pendukung Pedestrian Terhadap Pemanfaatan Fasilitas Penyeberangan Pejalan Kaki.....	164
6.2	Rekomendasi.....	165
6.2.1	Rekomendasi Bagi Pemerintah.....	165
6.2.2	Rekomendasi Bagi Penelitian Selanjutnya.....	166
	DAFTAR PUSTAKA.....	167
	LAMPIRAN.....	169

## DAFTAR TABEL

Tabel 2.1 Tinjauan Penelitian Sebelumnya.....	23
Tabel 2.2 Rumusan Variabel Penelitian.....	26
Tabel 3.1 Jumlah Responden (Penyeberang Jalan) Pada Maing-Masing Koridor Jalan.....	31
Tabel 3.2 Bentuk Umum Tabel Distribusi Frekuensi.....	32
Tabel 3.3 Kriteria Pertimbangan (Data Ordinal).....	37
Tabel 4.1 Panjang Jalan Pada Lokasi Penelitian.....	38
Tabel 4.2 Persebaran Fasilitas Penyeberangan Pada Koridor Jalan Sumpersari Berdasarkan Jenis Fasilitas Penyeberangan Pejalan Kaki.....	39
Tabel 4.3 Persebaran Fasilitas Penyeberangan Pada Koridor Jalan Gajayana Berdasarkan Jenis Fasilitas Penyeberangan Pejalan Kaki.....	40
Tabel 4.4 Persebaran Fasilitas Penyeberangan Pada Koridor Jalan MT. Haryono Berdasarkan Jenis Fasilitas Penyeberangan Pejalan Kaki.....	41
Tabel 4.5 Jumlah Responden Berdasarkan Jenis Kelamin.....	47
Tabel 4.6 Jumlah Responden Berdasarkan Umur.....	48
Tabel 4.7 Jumlah Responden Berdasarkan Tingkat Pendidikan Terakhir.....	48
Tabel 4.8 Jumlah Responden Berdasarkan Pekerjaan.....	49
Tabel 4.9 Ketersediaan Elemen Pendukung Pedestrian Titik I Pada Koridor Jalan Sumpersari.....	51
Tabel 4.10 Ketersediaan Elemen Pendukung Pedestrian Titik II Pada Koridor Jalan Sumpersari.....	52
Tabel 4.11 Ketersediaan Elemen Pendukung Pedestrian Titik III Pada Koridor Jalan Gajayana.....	53
Tabel 4.12 Ketersediaan Elemen Pendukung Pedestrian Titik IV Pada Koridor Jalan Gajayana.....	53
Tabel 4.13 Ketersediaan Elemen Pendukung Pedestrian Titik V Pada Koridor Jalan Gajayana.....	54
Tabel 4.14 Ketersediaan Elemen Pendukung Pedestrian Titik VI Pada Koridor Jalan MT. Haryono.....	55
Tabel 4.15 Ketersediaan Elemen Pendukung Pedestrian Titik VII Pada Koridor Jalan MT. Haryono.....	55
Tabel 4.16 Ketersediaan Elemen Pendukung Pedestrian Titik VIII Pada Koridor Jalan MT. Haryono.....	56
Tabel 4.17 Ketersediaan Elemen Pendukung Pedestrian Titik IX Pada Koridor Jalan MT. Haryono.....	56

Tabel 4.18	Ketersediaan Elemen Pendukung Pedestrian Titik X Pada Koridor Jalan MT. Haryono.....	57
Tabel 4.19	Ketersediaan Elemen Pendukung Pedestrian Titik XI Pada Koridor Jalan MT. Haryono.....	57
Tabel 4.20	Ketersediaan Elemen Pendukung Pedestrian Titik XII Pada Koridor Jalan MT. Haryono.....	58
Tabel 4.21	Ketersediaan Elemen Pendukung Pedestrian Titik XIII Pada Koridor Jalan MT. Haryono.....	59
Tabel 4.22	Ketersediaan Elemen Pendukung Pedestrian Titik XIV Pada Koridor Jalan MT. Haryono.....	59
Tabel 4.23	Ketersediaan Elemen Pendukung Pedestrian Titik XV Pada Koridor Jalan MT. Haryono.....	60
Tabel 5.1	Rangkuman Analisis Preferensi Penyeberang Jalan Terhadap Ketersediaan Elemen Pendukung Pedestrian.....	87
Tabel 5.2	Rangkuman Analisis Preferensi Penyeberang Jalan Terhadap Faktor Pemanfaatan Fasilitas Penyeberangan.....	106
Tabel 5.3	Analisa Chi Square Antara Ketersediaan Trotoar Terhadap Faktor Keselamatan...	108
Tabel 5.4	Analisa Chi Square Antara Ketersediaan Lampu Pejalan Kaki Terhadap Faktor Keselamatan.....	109
Tabel 5.5	Analisa Chi Square Antara Ketersediaan Lampu Penerangan Jalan Terhadap Faktor Keselamatan.....	109
Tabel 5.6	Analisa Chi Square Antara Ketersediaan Lapak Tunggu Terhadap Faktor Keselamatan.....	110
Tabel 5.7	Analisa Chi Square Antara Ketersediaan Marka Fasilitas Penyeberangan Pejalan Kaki Terhadap Faktor Keselamatan.....	111
Tabel 5.8	Analisa Chi Square Antara Ketersediaan Pagar Pembatas Terhadap Faktor Keselamatan.....	111
Tabel 5.9	Analisa Chi Square Antara Ketersediaan Rambu Fasilitas Penyeberangan Terhadap Faktor Keselamatan.....	112
Tabel 5.10	Analisa Chi Square Antara Ketersediaan Telepon Umum Terhadap Faktor Keselamatan.....	113
Tabel 5.11	Analisa Chi Square Antara Ketersediaan Vegetasi Terhadap Faktor Keselamatan.	114
Tabel 5.12	Analisa Chi Square Antara Ketersediaan Tempat Sampah Terhadap Faktor Keselamatan.....	114
Tabel 5.13	Analisa Chi Square Antara Ketersediaan Trotoar Terhadap Faktor Keamanan.....	116
Tabel 5.14	Analisa Chi Square Antara Ketersediaan Lampu Pejalan Kaki Terhadap Faktor Keamanan.....	116

Tabel 5.15	Analisa Chi Square Antara Ketersediaan Lampu Penerangan Jalan Terhadap Faktor Keamanan.....	117
Tabel 5.16	Analisa Chi Square Antara Ketersediaan Lapak Tunggu Terhadap Faktor Keamanan.....	118
Tabel 5.17	Analisa Chi Square Antara Ketersediaan Marka Fasilitas Penyeberangan Pejalan Kaki Terhadap Faktor Keamanan .....	118
Tabel 5.18	Analisa Chi Square Antara Ketersediaan Pagar Pembatas Jalan Terhadap Faktor Keamanan.....	119
Tabel 5.19	Analisa Chi Square Antara Ketersediaan Rambu Fasilitas Penyeberangan Terhadap Faktor Keamanan.....	120
Tabel 5.20	Analisa Chi Square Antara Ketersediaan Telepon Umum Terhadap Faktor Keamanan.....	120
Tabel 5.21	Analisa Chi Square Antara Ketersediaan Vegetasi Terhadap Faktor Keamanan.....	121
Tabel 5.22	Analisa Chi Square Antara Ketersediaan Tempat Sampah Terhadap Faktor Keamanan.....	122
Tabel 5.23	Analisa Chi Square Antara Ketersediaan Trotoar Terhadap Faktor Kemudahan....	123
Tabel 5.24	Analisa Chi Square Antara Ketersediaan Lampu Pejalan Kaki Terhadap Faktor Kemudahan.....	123
Tabel 5.25	Analisa Chi Square Antara Ketersediaan Lampu Penerangan Jalan Terhadap Faktor Kemudahan.....	124
Tabel 5.26	Analisa Chi Square Antara Ketersediaan Lapak Tunggu Terhadap Faktor Kemudahan.....	125
Tabel 5.27	Analisa Chi Square Antara Ketersediaan Marka Fasilitas Penyeberangan Terhadap Faktor Kemudahan.....	126
Tabel 5.28	Analisa Chi Square Antara Ketersediaan Pagar Pembatas Jalan Terhadap Faktor Kemudahan.....	126
Tabel 5.29	Analisa Chi Square Antara Ketersediaan Rambu Fasilitas Penyeberangan Terhadap Faktor Kemudahan.....	127
Tabel 5.30	Analisa Chi Square Antara Ketersediaan Telepon Umum Terhadap Faktor Kemudahan.....	128
Tabel 5.31	Analisa Chi Square Antara Ketersediaan Vegetasi Terhadap Faktor Kemudahan.....	128
Tabel 5.32	Analisa Chi Square Antara Ketersediaan Tempat Sampah Terhadap Faktor Kemudahan.....	129
Tabel 5.33	Analisa Chi Square Antara Ketersediaan Trotoar Terhadap Faktor Kenyamanan.....	130

Tabel 5.34	Analisa Chi Square Antara Ketersediaan Lampu Pejalan Kaki Terhadap Faktor Kenyamanan.....	131
Tabel 5.35	Analisa Chi Square Antara Ketersediaan Lampu Penerangan Jalan Terhadap Faktor Kenyamanan.....	132
Tabel 5.36	Analisa Chi Square Antara Ketersediaan Lapak Tunggu Terhadap Faktor Kenyamanan.....	132
Tabel 5.37	Analisa Chi Square Antara Ketersediaan Marka Fasilitas Penyeberangan Terhadap Faktor Kenyamanan.....	133
Tabel 5.38	Analisa Chi Square Antara Ketersediaan Pagar Pembatas Terhadap Faktor Kenyamanan.....	134
Tabel 5.39	Analisa Chi Square Antara Ketersediaan Rambu Fasilitas Penyeberangan Terhadap Faktor Kenyamanan.....	135
Tabel 5.40	Analisa Chi Square Antara Ketersediaan Telepon Umum Terhadap Faktor Kenyamanan.....	135
Tabel 5.41	Analisa Chi Square Antara Ketersediaan Vegetasi Terhadap Faktor Kenyamanan.	136
Tabel 5.42	Analisa Chi Square Antara Ketersediaan Tempat Sampah Terhadap Faktor Kenyamanan.....	137
Tabel 5.43	Analisa Chi Square Antara Ketersediaan Trotoar Terhadap Faktor Kelancaran....	138
Tabel 5.44	Analisa Chi Square Antara Ketersediaan Lampu Pejalan Kaki Terhadap Faktor Kelancaran.....	139
Tabel 5.45	Analisa Chi Square Antara Ketersediaan Lampu Penerangan Jalan Terhadap Faktor Kelancaran.....	139
Tabel 5.46	Analisa Chi Square Antara Ketersediaan Lapak Tunggu Terhadap Faktor Kelancaran.....	140
Tabel 5.47	Analisa Chi Square Antara Ketersediaan Marka Fasilitas Penyeberangan Terhadap Faktor Kelancaran.....	141
Tabel 5.48	Analisa Chi Square Antara Ketersediaan Pagar Pembatas Terhadap Faktor Kelancaran.....	141
Tabel 5.49	Analisa Chi Square Antara Ketersediaan Rambu Fasilitas Penyeberangan Terhadap Faktor Kelancaran.....	142
Tabel 5.50	Analisa Chi Square Antara Ketersediaan Telepon Umum Terhadap Faktor Kelancaran.....	143
Tabel 5.51	Analisa Chi Square Antara Ketersediaan Vegetasi Terhadap Faktor Kelancaran....	143
Tabel 5.52	Analisa Chi Square Antara Ketersediaan Tempat Sampah Terhadap Faktor Kelancaran.....	144
Tabel 5.53	Analisa Chi Square Antara Ketersediaan Trotoar Terhadap Faktor Keterpaduan Sistem.....	145

Tabel 5.54	Analisa Chi Square Antara Ketersediaan Lampu Pejalan Kaki Terhadap Faktor Keterpaduan Sistem.....	146
Tabel 5.55	Analisa Chi Square Antara Ketersediaan Lampu Penerangan Jalan Terhadap Faktor Keterpaduan Sistem.....	147
Tabel 5.56	Analisa Chi Square Antara Ketersediaan Lapak Tunggu Terhadap Faktor Keterpaduan Sistem.....	148
Tabel 5.57	Analisa Chi Square Antara Ketersediaan Marka Fasilitas Penyeberangan Terhadap Faktor Keterpaduan Sistem.....	148
Tabel 5.58	Analisa Chi Square Antara Ketersediaan Pagar Pembatas Terhadap Faktor Keterpaduan Sistem.....	149
Tabel 5.59	Analisa Chi Square Antara Ketersediaan Rambu Fasilitas Penyeberangan Terhadap Faktor Keterpaduan Sistem.....	150
Tabel 5.60	Analisa Chi Square Antara Ketersediaan Telepon Umum Terhadap Faktor Keterpaduan Sistem.....	151
Tabel 5.61	Analisa Chi Square Antara Ketersediaan Vegetasi Terhadap Faktor Keterpaduan Sistem.....	151
Tabel 5.62	Analisa Chi Square Antara Ketersediaan Tempat Sampah Terhadap Faktor Keterpaduan Sistem.....	152
Tabel 5.63	Analisa Chi Square Antara Ketersediaan Trotoar Terhadap Faktor Daya Tarik.....	153
Tabel 5.64	Analisa Chi Square Antara Ketersediaan Lampu Pejalan Kaki Terhadap Faktor Daya Tarik.....	154
Tabel 5.65	Analisa Chi Square Antara Ketersediaan Lampu Penerangan Jalan Terhadap Faktor Daya Tarik.....	155
Tabel 5.66	Analisa Chi Square Antara Ketersediaan Lapak Tunggu Terhadap Faktor Daya Tarik.....	155
Tabel 5.67	Analisa Chi Square Antara Ketersediaan Marka Fasilitas Penyeberangan Jalan Terhadap Faktor Daya Tarik.....	156
Tabel 5.68	Analisa Chi Square Antara Ketersediaan Pagar Pembatas Terhadap Faktor Daya Tarik.....	157
Tabel 5.69	Analisa Chi Square Antara Ketersediaan Rambu Fasilitas Penyeberangan Terhadap Faktor Daya Tarik.....	158
Tabel 5.70	Analisa Chi Square Antara Ketersediaan Telepon Umum Terhadap Faktor Daya Tarik.....	158
Tabel 5.71	Analisa Chi Square Antara Ketersediaan Vegetasi Terhadap Faktor Daya Tarik....	159
Tabel 5.72	Analisa Chi Square Antara Ketersediaan Tempat Sampah Terhadap Faktor Daya Tarik.....	159

Tabel 5.73 Hasil Uji Korelasi Chi Square Antara Ketersediaan Elemen Pendukung Pedestrian terhadap Faktor Pemanfaatan Fasilitas Penyeberangan Pejalan Kaki.....	160
--	-----

## DAFTAR GAMBAR

Gambar 4.1	Fasilitas Penyeberangan Titik I.....	39
Gambar 4.2	Fasilitas Penyeberangan Titik II.....	39
Gambar 4.3	Fasilitas Penyeberangan Pada Titik III.....	40
Gambar 4.4	Fasilitas Penyeberangan Pada Titik IV.....	40
Gambar 4.5	Fasilitas Penyeberangan Pada Titik V.....	40
Gambar 4.6	Fasilitas Penyeberangan Pada Titik VI.....	41
Gambar 4.7	Fasilitas Penyeberangan Pada Titik VII.....	41
Gambar 4.8	Fasilitas Penyeberangan Pada Titik VIII.....	41
Gambar 4.9	Fasilitas Penyeberangan Pada Titik IX.....	42
Gambar 4.10	Fasilitas Penyeberangan Pada Titik X.....	42
Gambar 4.11	Fasilitas Penyeberangan Pada Titik XI.....	42
Gambar 4.12	Fasilitas Penyeberangan Pada Titik XII.....	42
Gambar 4.13	Fasilitas Penyeberangan Pada Titik XIII.....	42
Gambar 4.14	Fasilitas Penyeberangan Pada Titik XIV.....	43
Gambar 4.15	Fasilitas Penyeberangan Pada Titik XV.....	43
Gambar 4.16	Fasilitas Penyeberangan Pada Titik XV.....	43
Gambar 4.17	Penyeberang Jalan Pada Koridor Jalan Sumbersari.....	49
Gambar 4.18	Penyeberang Jalan Pada Koridor Jalan Gajayana.....	50
Gambar 4.19	Penyeberang Jalan Pada Koridor Jalan MT. Haryono.....	50

## DAFTAR DIAGRAM

Diagram 1.1 Kerangka Pikir Penelitian.....	13
Diagram 5.1 Frekuensi Preferensi Penyeberang Jalan Terhadap Pertimbangan Ketersediaan Trotoar Koridor Jalan Sumpersari.....	62
Diagram 5.2 Frekuensi Preferensi Penyeberang Jalan Terhadap Pertimbangan Ketersediaan Trotoar Koridor Jalan Gajayana.....	63
Diagram 5.3 Frekuensi Preferensi Penyeberang Jalan Terhadap Pertimbangan Ketersediaan Trotoar Koridor Jalan MT. Haryono.....	64
Diagram 5.4 Frekuensi Preferensi Penyeberang Jalan Terhadap Pertimbangan Ketersediaan Lampu Pejalan Kaki Koridor Jalan Sumpersari.....	65
Diagram 5.5 Frekuensi Preferensi Penyeberang Jalan Terhadap Pertimbangan Ketersediaan Lampu Pejalan Kaki Koridor Jalan Gajayana.....	66
Diagram 5.6 Frekuensi Preferensi Penyeberang Jalan Terhadap Pertimbangan Ketersediaan Lampu Pejalan Kaki Koridor Jalan MT. Haryono.....	66
Diagram 5.7 Frekuensi Preferensi Penyeberang Jalan Terhadap Pertimbangan Ketersediaan Lampu Penerangan Jalan Koridor Jalan Sumpersari.....	67
Diagram 5.8 Frekuensi Preferensi Penyeberang Jalan Terhadap Pertimbangan Ketersediaan Lampu Penerangan Jalan Koridor Jalan Gajayana.....	68
Diagram 5.9 Frekuensi Preferensi Penyeberang Jalan Terhadap Pertimbangan Ketersediaan Lampu Penerangan Jalan Koridor Jalan MT. Haryono.....	69
Diagram 5.10 Frekuensi Preferensi Penyeberang Jalan Terhadap Pertimbangan Ketersediaan Lapak Tunggu Koridor Jalan Sumpersari.....	70
Diagram 5.11 Frekuensi Preferensi Penyeberang Jalan Terhadap Pertimbangan Ketersediaan Lapak Tunggu Koridor Jalan Gajayana.....	71
Diagram 5.12 Frekuensi Preferensi Penyeberang Jalan Terhadap Pertimbangan Ketersediaan Lapak Tunggu Koridor Jalan MT. Haryono.....	71
Diagram 5.13 Frekuensi Preferensi Penyeberang Jalan Terhadap Pertimbangan Ketersediaan Marka Fasilitas Penyeberangan Koridor Jalan Sumpersari.....	72
Diagram 5.14 Frekuensi Preferensi Penyeberang Jalan Terhadap Pertimbangan Ketersediaan Marka Fasilitas Penyeberangan Koridor Jalan Gajayana.....	73
Diagram 5.15 Frekuensi Preferensi Penyeberang Jalan Terhadap Pertimbangan Ketersediaan Marka Fasilitas Penyeberangan Koridor Jalan MT. Haryono....	74
Diagram 5.16 Frekuensi Preferensi Penyeberang Jalan Terhadap Pertimbangan Ketersediaan Pagar Pembatas Koridor Jalan Sumpersari.....	75
Diagram 5.17 Frekuensi Preferensi Penyeberang Jalan Terhadap Pertimbangan Ketersediaan Pagar Pembatas Koridor Jalan Gajayana.....	75

Diagram 5.18	Frekuensi Preferensi Penyeberang Jalan Terhadap Pertimbangan Ketersediaan Pagar Pembatas Koridor Jalan MT. Haryono.....	76
Diagram 5.19	Frekuensi Preferensi Penyeberang Jalan Terhadap Pertimbangan Ketersediaan Rambu Fasilitas Penyeberangan Koridor Jalan Sumbersari.....	77
Diagram 5.20	Frekuensi Preferensi Penyeberang Jalan Terhadap Pertimbangan Ketersediaan Rambu Fasilitas Penyeberangan Koridor Jalan Gajayana.....	78
Diagram 5.21	Frekuensi Preferensi Penyeberang Jalan Terhadap Pertimbangan Ketersediaan Rambu Fasilitas Penyeberangan Koridor Jalan MT. Haryono...	79
Diagram 5.22	Frekuensi Preferensi Penyeberang Jalan Terhadap Pertimbangan Ketersediaan Telepon Umum Koridor Jalan Sumbersari.....	80
Diagram 5.23	Frekuensi Preferensi Penyeberang Jalan Terhadap Pertimbangan Ketersediaan Telepon Umum Koridor Jalan Gajayana.....	80
Diagram 5.24	Frekuensi Preferensi Penyeberang Jalan Terhadap Pertimbangan Ketersediaan Telepon Umum Koridor Jalan MT. Haryono.....	81
Diagram 5.25	Frekuensi Preferensi Penyeberang Jalan Terhadap Pertimbangan Ketersediaan Vegetasi Koridor Jalan Sumbersari.....	82
Diagram 5.26	Frekuensi Preferensi Penyeberang Jalan Terhadap Pertimbangan Ketersediaan Vegetasi Koridor Jalan Gajayana.....	83
Diagram 5.27	Frekuensi Preferensi Penyeberang Jalan Terhadap Pertimbangan Ketersediaan Vegetasi Koridor Jalan MT. Haryono.....	84
Diagram 5.28	Frekuensi Preferensi Penyeberang Jalan Terhadap Pertimbangan Ketersediaan Tempat Sampah Koridor Jalan Sumbersari.....	85
Diagram 5.29	Frekuensi Preferensi Penyeberang Jalan Terhadap Pertimbangan Ketersediaan Tempat Sampah Koridor Jalan Gajayana.....	86
Diagram 5.30	Frekuensi Preferensi Penyeberang Jalan Terhadap Pertimbangan Ketersediaan Tempat Sampah Koridor Jalan MT. Haryono.....	87
Diagram 5.31	Frekuensi Preferensi Penyeberang Jalan Terhadap Pertimbangan Faktor Keselamatan Koridor Jalan Sumbersari.....	89
Diagram 5.32	Frekuensi Preferensi Penyeberang Jalan Terhadap Pertimbangan Faktor Keselamatan Koridor Jalan Gajayana.....	90
Diagram 5.33	Frekuensi Preferensi Penyeberang Jalan Terhadap Pertimbangan Faktor Keselamatan Koridor Jalan MT. Haryono.....	90
Diagram 5.34	Frekuensi Preferensi Penyeberang Jalan Terhadap Pertimbangan Faktor Keamanan Koridor Jalan Sumbersari.....	91
Diagram 5.35	Frekuensi Preferensi Penyeberang Jalan Terhadap Pertimbangan Faktor Keamanan Koridor Jalan Gajayana.....	92

Diagram 5.36	Frekuensi Preferensi Penyeberang Jalan Terhadap Pertimbangan Faktor Keamanan Koridor Jalan MT. Haryono.....	93
Diagram 5.37	Frekuensi Preferensi Penyeberang Jalan Terhadap Pertimbangan Faktor Kemudahan Koridor Jalan Sumbersari.....	94
Diagram 5.38	Frekuensi Preferensi Penyeberang Jalan Terhadap Pertimbangan Faktor Kemudahan Koridor Jalan Gajayana.....	95
Diagram 5.39	Frekuensi Preferensi Penyeberang Jalan Terhadap Pertimbangan Faktor Kemudahan Koridor Jalan MT. Haryono.....	95
Diagram 5.40	Frekuensi Preferensi Penyeberang Jalan Terhadap Pertimbangan Faktor Kenyamanan Koridor Jalan Sumbersari.....	96
Diagram 5.41	Frekuensi Preferensi Penyeberang Jalan Terhadap Pertimbangan Faktor Kenyamanan Koridor Jalan Gajayana.....	97
Diagram 5.42	Frekuensi Preferensi Penyeberang Jalan Terhadap Pertimbangan Faktor Kenyamanan Koridor Jalan MT. Haryono.....	98
Diagram 5.43	Frekuensi Preferensi Penyeberang Jalan Terhadap Pertimbangan Faktor Kelancaran Koridor Jalan Sumbersari.....	99
Diagram 5.44	Frekuensi Preferensi Penyeberang Jalan Terhadap Pertimbangan Faktor Kelancaran Koridor Jalan Gajayana.....	99
Diagram 5.45	Frekuensi Preferensi Penyeberang Jalan Terhadap Pertimbangan Faktor Kelancaran Koridor Jalan MT. Haryono.....	100
Diagram 5.46	Frekuensi Preferensi Penyeberang Jalan Terhadap Pertimbangan Faktor Keterpaduan Sistem Koridor Jalan Sumbersari.....	101
Diagram 5.47	Frekuensi Preferensi Penyeberang Jalan Terhadap Pertimbangan Faktor Keterpaduan Sistem Koridor Jalan Gajayana.....	102
Diagram 5.48	Frekuensi Preferensi Penyeberang Jalan Terhadap Pertimbangan Faktor Keterpaduan Sistem Koridor Jalan MT. Haryono.....	103
Diagram 5.49	Frekuensi Preferensi Penyeberang Jalan Terhadap Pertimbangan Faktor Daya Tarik Koridor Jalan Sumbersari.....	104
Diagram 5.50	Frekuensi Preferensi Penyeberang Jalan Terhadap Pertimbangan Faktor Daya Tarik Koridor Jalan Gajayana.....	104
Diagram 5.51	Frekuensi Preferensi Penyeberang Jalan Terhadap Pertimbangan Faktor Daya Tarik Koridor Jalan MT. Haryono.....	105

## DAFTAR PETA

Peta 1.1	Orientasi Wilayah Studi.....	8
Peta 1.2	Orientasi Lokasi Perbandingan.....	9
Peta 4.1	Peta Sebaran Fasilitas Penyeberangan Pejalan Kaki Pada Jalan Sumbersari.....	44
Peta 4.2	Peta Sebaran Fasilitas Penyeberangan Pejalan Kaki Pada Jalan Gajayana.....	45
Peta 4.3	Peta Sebaran Fasilitas Penyeberangan Pejalan Kaki Pada Jalan MT. Haryono.....	46

# BAB I

## PENDAHULUAN

### 1.1 Latar Belakang

Pejalan kaki adalah orang yang melakukan aktifitas berjalan kaki dan merupakan salah satu unsur pengguna jalan<sup>1</sup>. Dimana pejalan kaki merupakan bagian dari sistem transportasi yang tidak kalah pentingnya dibandingkan dengan moda transportasi lain. Walaupun tindakan berjalan kaki terlihat sederhana akan tetapi memiliki peranan penting dalam sistem transportasi, karena jika pejalan kaki mengalami gangguan maka akan mempengaruhi bagian dari sistem transportasi. Oleh karena itu, kebutuhan pejalan kaki merupakan bagian yang terintegrasi dengan sistem transportasi.

Seiring dengan pertumbuhan ekonomi dan penambahan populasi yang cukup tinggi, permasalahan transportasi di Kota Malang semakin meningkat dari hari ke hari. Permasalahan transportasi juga diakibatkan oleh pertumbuhan kendaraan yang cukup tinggi, jumlah sarana dan prasarana pedestrian yang kurang memadai serta perilaku pengemudi yang kurang disiplin sehingga efisiensi berkurang dan menambah resiko terjadinya kecelakaan. Peningkatan arus lalu lintas kendaraan dan pergerakan orang diatas prasarana transportasi seperti prasarana jalan raya perkotaan sangat tergantung pada pesatnya pertumbuhan ekonomi suatu daerah atau wilayah kota. Ini dapat dengan mudah dipahami karena transportasi sendiri merupakan kebutuhan turunan (*derived demand*).

Peningkatan volume lalu lintas ini mendapat perhatian hanya pada prasarana lalu lintas kendaraan saja seperti seringnya dilakukan pelebaran jalur lalu lintas, perbaikan struktur perkerasan jalan sementara kebutuhan prasarana pejalan kaki seperti fasilitas penyeberangan, trotoar pejalan kaki beserta prasarana dan sarana penunjang yang masih sangat minim perhatian. Kondisi tersebut seolah-olah menggambarkan bahwa keselamatan pejalan kaki di perkotaan cenderung terabaikan dan kebijakan-kebijakan yang diambil cenderung memihak kepada pengguna kendaraan, terutama kendaraan pribadi.

Hasil studi dari Institut Studi Transportasi (INSTRAN) mendapatkan bahwa 65 % kecelakaan lalu lintas mendapatkan bahwa kecelakaan lalu lintas berakibat kematian adalah pejalan kaki<sup>2</sup>. Sehingga dari hal tersebut dapat dipahami bahwa fasilitas pejalan kaki sering tidak diikutsertakan dalam perencanaan.

---

<sup>1</sup> Keputusan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Nomor : SK.43/AJ 007/DRJD/91

<sup>2</sup> Mashuri, Muh. Iqbal, 2011, "Studi Karakteristik Pejalan Kaki dan Pemilihan Jenis Fasilitas Penyeberangan Pejalan Kaki di Kota Palu", Jurnal Rekayasa dan Manajemen Transportasi, Volume1, No. 2, hal 70

Jika ada pun seringkali tidak memberikan kenyamanan bagi para pejalan kaki yang menggunakan fasilitas tersebut. Dengan kondisi tersebut ditambah fasilitas yang kurang memadai pejalan kaki seringkali dituding salah satu penyebab kemacetan lalu lintas. Sehingga salah satu unsur yang harus dipenuhi dalam proses rekayasa lalu lintas adalah fasilitas pejalan kaki (*available of pedestrian facility*). Pentingnya masalah penyediaan fasilitas pejalan kaki perlu diperhatikan didasari oleh faktor-faktor berikut: 1). Jalan berperan dalam menanggapi masalah perangkutan diperkotaan. 2). Fasilitas pejalan kaki merupakan elemen penting dalam perencanaan kota, penataan fasilitas pejalan kaki dari jalur kendaraan yang serasi akan mendukung potensi diwilayah pusat kota. 3). Penataan fasilitas pejalan kaki yang strategis dengan standar pencapaian yang tinggi akan dapat mendukung keseluruhan sirkulasi di pusat kota (Rhamdani : 1992)<sup>3</sup>. Pada umumnya penyediaan fasilitas pejalan kaki direncanakan di daerah permukiman, kawasan pusat bisnis dan perdagangan dan jasa (*central of business districk*), serta pada kawasan pendidikan. Jalur pejalan kaki (*central of pedestrian lane*) menjadi salah satu aspek yang mewakili bagian yang sering mengalami konflik dengan arus lalu lintas kendaraan yang berakibat pada penundaan arus lalu lintas dan tingkat kecelakaan lalu lintas yang tinggi. Karakteristik dari pengguna jalur pejalan kaki dan daerah yang direncanakan sebagai jalur pejalan kaki ini harus dipelajari untuk tujuan meminimalisasi konflik antara arus pejalan kaki dan arus kendaraan, meningkatkan keselamatan bagi pejalan kaki dan mengurangi penundaan arus lalu lintas (Pignataro : 1973).<sup>4</sup>

Kondisi umum pada lokasi penelitian, keberadaan fasilitas penyeberangan pejalan kaki yang cukup memadai tidak diikuti dengan tersedianya elemen pendukung pedestrian, dapat dikatakan masih sangatlah minim yang memaksa sebagian besar penyeberang cenderung untuk tidak memanfaatkan fasilitas penyeberangan serta lebih memilih menyeberang di tempat yang tidak seharusnya. Hal tersebut sangat berbeda jika dibandingkan pada kawasan pusat perdagangan dan jasa di Kota Malang khususnya di Jalan Pasar Besar dengan jumlah pergerakan penyeberang jalan yang sangat intens namun tidak tersedia elemen pendukung pedestrian maupun fasilitas penyeberangan, akan tetapi pejalan kaki / penyeberang jalan tetap dapat dengan mudah menyeberang dikarenakan kecepatan kendaraan pada lokasi tersebut tidak terlalu tinggi. Dengan mobilitas pergerakan masyarakat yang cukup tinggi tersebut memerlukan tersedianya fasilitas pejalan kaki yang dilengkapi dengan elemen pendukung yang memadai yang sesuai dengan faktor yang lebih diutamakan penyeberang jalan.

<sup>3</sup> Tanan, Natalia, 2011, "*Fasilitas Pejalan Kaki*", Bandung, Kementerian Pekerjaan Umum Badan Penelitian dan Pengembangan Pusat Penelitian dan Pengembangan Jalan dan Jembatan, hal 22

<sup>4</sup> Nugrogo Utomo, Iwan Wahjudjanto, 2008, *Analisa Tingkat Pelayanan Jalur Pejalan Kaki yang Sinergis dengan Fasilitas Transportasi Publik di Kota Surabaya*", Jurnal Rekayasa Perencanaan, Volume 4, Nomor 3, Hal. 2

Sehingga ketersediaan elemen pendukung pedestrian perlu dikaji untuk melihat korelasi masing-masing elemen terhadap faktor terhadap faktor yang lebih diprioritaskan oleh penyeberang jalan penyeberang jalan.

## 1.2 Rumusan Masalah

Kebijakan bagi pejalan kaki di Indonesia yang dinyatakan secara eksplisit dan khusus berupa dorongan bagi penyediaan fasilitasnya masih sangat minim. Meskipun ada, namun masih belum memperlihatkan integrasinya terhadap sistem jaringan transportasi secara keseluruhan. Perhatian yang masih minimal ini menyebabkan rendahnya investasi terhadap fasilitas yang dimaksud. Dengan demikian, secara tidak sengaja fasilitas pejalan kaki diletakkan di luar sistem transportasi, yang lebih mendorong pembangunan jaringan jalan untuk mengakomodasi permintaan berkendara yang semakin meningkat. (Litman, 2004)<sup>5</sup> memberikan gambaran terhadap masalah tersebut sebagai berikut:

*“Lack of respect for nonmotorized travel often justifies policies that favor motorized over nonmotorized travel, including minimal investment in walking and cycling facilities, roadway design, and management that creates barriers to nonmotorized travel, development policies that result in more dispersed land use patterns, and traffic safety programs that give nonmotorized issues little attention and place the onus for reducing risk on walkers and cyclists.”*

Dukungan kebijakan yang lebih dominan kepada kendaraan bermotor memberikan tekanan yang sangat besar terhadap guna lahan, selain peningkatan kapasitas jaringan jalan. Dalam jangka panjang, dampak ini menghasilkan biaya sosial yang sangat besar, karena dikaitkan dengan antisipasi dan adaptasi warga terhadap perubahan guna lahan perkotaan.

Dalam segi yang lain, pembangunan kota yang semakin mendorong penyediaan fasilitas pejalan kaki diproyeksikan akan mendapatkan kemanfaatan yang lebih besar. Dengan adanya perubahan paradigma dalam penyediaan fasilitas pejalan kaki, maka komunitas akan lebih banyak berjalan dan memperoleh manfaat yang lebih besar. Perubahan paradigma ini meliputi orientasi perencanaan kota yang bergeser dari perencanaan konvensional yang mengasumsikan keberadaan model seri dalam pengembangan infrastruktur transportasi, yaitu menempatkan moda transportasi yang lebih baru dan lebih cepat sebagai yang utama. Sementara itu, (Litman 2004)<sup>6</sup> memberikan justifikasi bahwa aktivitas berjalan dapat meningkatkan aksesibilitas, penghematan terhadap biaya transportasi

<sup>5</sup> Tanan, Natalia, 2011, *“Fasilitas Pejalan Kaki”*, Bandung, Kementerian Pekerjaan Umum Badan Penelitian dan Pengembangan Pusat Penelitian dan Pengembangan Jalan dan Jembatan, hal 18

<sup>6</sup> Ibid

warga kota maupun biaya peningkatan infrastruktur transportasi pemerintah, menghidupkan komunitas, meningkatkan status kesehatan warga dan mendukung pembangunan ekonomi kota, guna lahan, dan menegakkan keadilan sosial. Oleh karena itu, sangat diharapkan tersedianya fasilitas penunjang yang memadai agar dapat mengoptimalkan pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki.

Masalah umum pada lokasi studi yakni, dengan ketersediaan elemen pendukung yang dapat dikatakan masih sangat minim, memiliki kecenderungan bagi penyeberang jalan untuk menyeberang ditempat yang tidak seharusnya. Hal ini menimbulkan pertanyaan bahwa apakah dengan kondisi elemen pedestrian yang sudah ada apakah sudah tepat dan dapat menunjang berbagai pergerakan penduduk khususnya yang memotong jalan. Sehingga dalam hal ini perlu dikaji dalam penyediaan elemen pendukung pedestrian, harus disesuaikan berdasarkan faktor yang lebih utamakan oleh penyeberang jalan agar dapat meningkatkan kinerja pada masing-masing titik fasilitas penyeberangan dan membuat orang yang ingin menyeberang memilih menyeberang di tempat yang seharusnya.

Berdasarkan masalah tersebut yang telah dipaparkan diatas, maka permasalahan yang akan dibahas dalam penelitian ini yaitu untuk mengkaji:

*“Bagaimana Hubungan Antara Ketersediaan Elemen Pendukung Pedestrian Terhadap Pemanfaatan Fasilitas Penyeberangan Pejalan Kaki Berdasarkan Preferensi Pengguna?”*

### **1.3 Tujuan dan Sasaran**

Dalam suatu penelitian tentu akan memiliki suatu hal yang ingin dicapai terhadap masalah yang dikaji dan menghasilkan output penelitian sesuai yang diharapkan. Sehingga dari hal tersebut ada beberapa hal yang menjadi dasar dalam penulisan penelitian. Adapun tujuan dan sasaran yang ingin di capai dalam penelitian ini adalah sebagai berikut.

#### **1.3.1 Tujuan**

Penelitian ini dilakukan atas dasar kondisi tata guna lahan di Kota Malang yang cukup kompleks sehingga memicu berbagai pergerakan penduduk dengan tingkat kepentingan yang berbeda-beda khususnya di kawasan perkotaan. Oleh karena itu, atas dasar tersebut hal yang perlu diperhatikan yaitu tersedianya elemen pendukung pedestrian yang memadai agar dapat menunjang keselamatan bagi pejalan kaki yang menyeberang jalan di kawasan perkotaan. Sehingga rumusan tujuan yang ingin dicapai dalam penelitian ini yaitu untuk mengkaji hubungan antara ketersediaan elemen pendukung pedestrian terhadap faktor pemanfaatan

fasilitas penyeberangan pejalan kaki berdasarkan preferensi pengguna.

### **1.3.2 Sasaran**

Dengan adanya tujuan tersebut maka dirumuskan beberapa sasaran yang harus terpenuhi, yakni :

1. Mengidentifikasi preferensi penyeberang jalan terhadap ketersediaan elemen pendukung pedestrian.
2. Mengidentifikasi preferensi penyeberang jalan terhadap faktor yang menjadi pertimbangan dalam pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki.
3. Mengkaji hubungan antara ketersediaan elemen pendukung pedestrian terhadap pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki berdasarkan preferensi pengguna.

## **1.4 Lingkup Penelitian**

Lingkup penelitian adalah suatu batasan yang menjadi hal utama pada penelitian yang dikaji. Dalam penelitian ini pembahasan mengenai ruang lingkup terbagi atas dua bagian yakni lingkup materi dan lingkup lokasi.

### **1.4.1 Lingkup Materi**

Lingkup materi yang akan dibahas dalam penelitian ini adalah berkaitan ketersediaan elemen pendukung pedestrian dalam pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki. Dengan tersedianya elemen pendukung tersebut diharapkan dapat meningkatkan kinerja fasilitas penyeberangan yang sudah tersedia terutama pada jalan pada kawasan perkotaan sehingga dalam pemanfaatannya dapat optimal meminimalisir terjadinya kecelakaan, dan meningkatkan keselamatan dan kenyamanan penyeberang jalan. Untuk lebih jelasnya rumusan materi yang akan dikaji dalam penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Mengidentifikasi Preferensi Penyeberang Jalan terhadap Ketersediaan Elemen Pendukung Pedestrian.

Batasan pada sasaran ini yaitu mengenai preferensi penyeberang jalan terkait dengan ketersediaan elemen pendukung pedestrian berdasarkan pertimbangan ketersediaan dari masing-masing elemen tersebut. Sehingga akan diketahui elemen pendukung pedestrian yang lebih diutamakan ketersediaannya pada area fasilitas penyeberangan guna menunjang segala aktivitas pejalan kaki terutama pergerakan yang memotong jalan (menyeberang).

2. Mengidentifikasi preferensi penyeberang jalan terhadap faktor yang menjadi pertimbangan dalam pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki.

Batasan materi pada sasaran ini yaitu untuk mengetahui faktor yang menjadi pertimbangan utama terhadap keputusan dalam pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki berdasarkan preferensi penyeberang jalan yakni terkait dengan faktor keselamatan, faktor keamanan, faktor kemudahan, faktor kenyamanan, faktor kelancaran, faktor keterpaduan sistem, dan faktor daya tarik. Pada sasaran ini output yang dihasilkan yakni berupa teridentifikasi faktor yang menjadi pertimbangan dalam pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki.

3. Mengkaji hubungan antara ketersediaan elemen pendukung pedestrian terhadap pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki berdasarkan preferensi pengguna.

Batasan pada sasaran ini yaitu untuk menguji hubungan antara preferensi ketersediaan elemen pendukung pedestrian dengan faktor yang yang dipertimbangkan dalam pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki. Sehingga output yang didapatkan berupa ada tidaknya hubungan (asosiasi) antara masing-masing variabel elemen pendukung pedestrian terhadap setiap faktor yang menjadi pertimbangan dalam pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki tersebut.

## **1.4.2 Lingkup Lokasi**

Ruang lingkup lokasi yaitu lokasi dilakukannya penelitian untuk memecahkan suatu masalah yang dikaji. Lingkup lokasi pada penelitian ini adalah Koridor Jalan Sumbersari, Jalan Gajayana, dan Jalan MT Haryono. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada peta 1.1.

### **1.4.2.1 Dasar Pemilihan Lokasi Penelitian**

Dasar pemilihan ketiga lokasi tersebut yakni sesuai fungsinya Jalan Sumbersari, dan Jalan Gajayana merupakan jalan arteri sekunder 2, sedangkan Jalan MT Haryono merupakan jalan arteri sekunder 1 dengan status jalan dari ketiga koridor jalan tersebut merupakan jalan kota dengan karakter tata guna lahan yang cukup mirip yakni didominasi atas kegiatan kawasan perdagangan jasa dan pendidikan tinggi (universitas), serta ketersediaan elemen pendukung pedestrian yang kurang lengkap pada area fasilitas penyeberangan pejalan kaki menjadi dasar utama dalam pemilihan lokasi pada penelitian ini. Dengan kondisi kecepatan kendaraan yang terbilang cukup tinggi pada ketiga lokasi tersebut mengharuskan

ketersediaan elemen pendukung pedestrian yang memadai untuk menunjang segala aktifitas penduduk khususnya pergerakan yang mengharuskan untuk memotong jalan (manyeberang).

#### **1.4.2.2 Lokasi Pembanding Wilayah Studi**

Lokasi pembanding pada penelitian ini yakni Jalan Pasar Besar yang sesuai fungsinya merupakan jalan arteri sekunder 1 dengan status jalan yang berupa jalan kota. Dengan kondisi tata guna lahan pada jalan pasar besar yang merupakan kawasan perdagangan dan jasa. Dilihat dari ketersediaan elemen pendukung pedestrian juga sama sekali tidak terdapat fasilitas penyeberangan pejalan kaki, sedangkan untuk ketersediaan elemen pendukung pedestrian hanya terdapat trotoar, sedangkan untuk elemen pendukung yang lainnya tidak tersedia. Perbedaannya dengan lokasi studi yakni pada jalan pasar besar sama sekali tidak terdapat fasilitas penyeberangan pejalan kaki, dan dipertimbangkan dari sisi kecepatan lalu lintas kendaraan yang tidak begitu tinggi tetap tidak begitu menyulitkan bagi penyeberang jalan untuk menyeberang.





**INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL MALANG**  
 Teknik Perencanaan Wilayah dan Kota  
 Fakultas Teknik Sipil dan Perencanaan

---

**JUDUL PENELITIAN**  
 Hubungan Antara Ketersediaan Elemen Pendukung Pedestrian Terhadap Pemanfaatan Fasilitas Penyeberangan Pejalan Kaki Berdasarkan Preferensi Pengguna

---

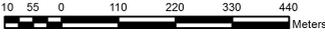
**JUDUL PETA**

---

**PETA ORIENTASI WILAYAH STUDI**



**SKALA 1 : 9.500**



---

Sistem Proyeksi ..... Transverse Mercator  
 Sistem Grid ..... Grid Geografi dan Grid UTM  
 Datum ..... WGS 84, Zone UTM 49

---

**INSERT PETA**



---

**LEGENDA :**

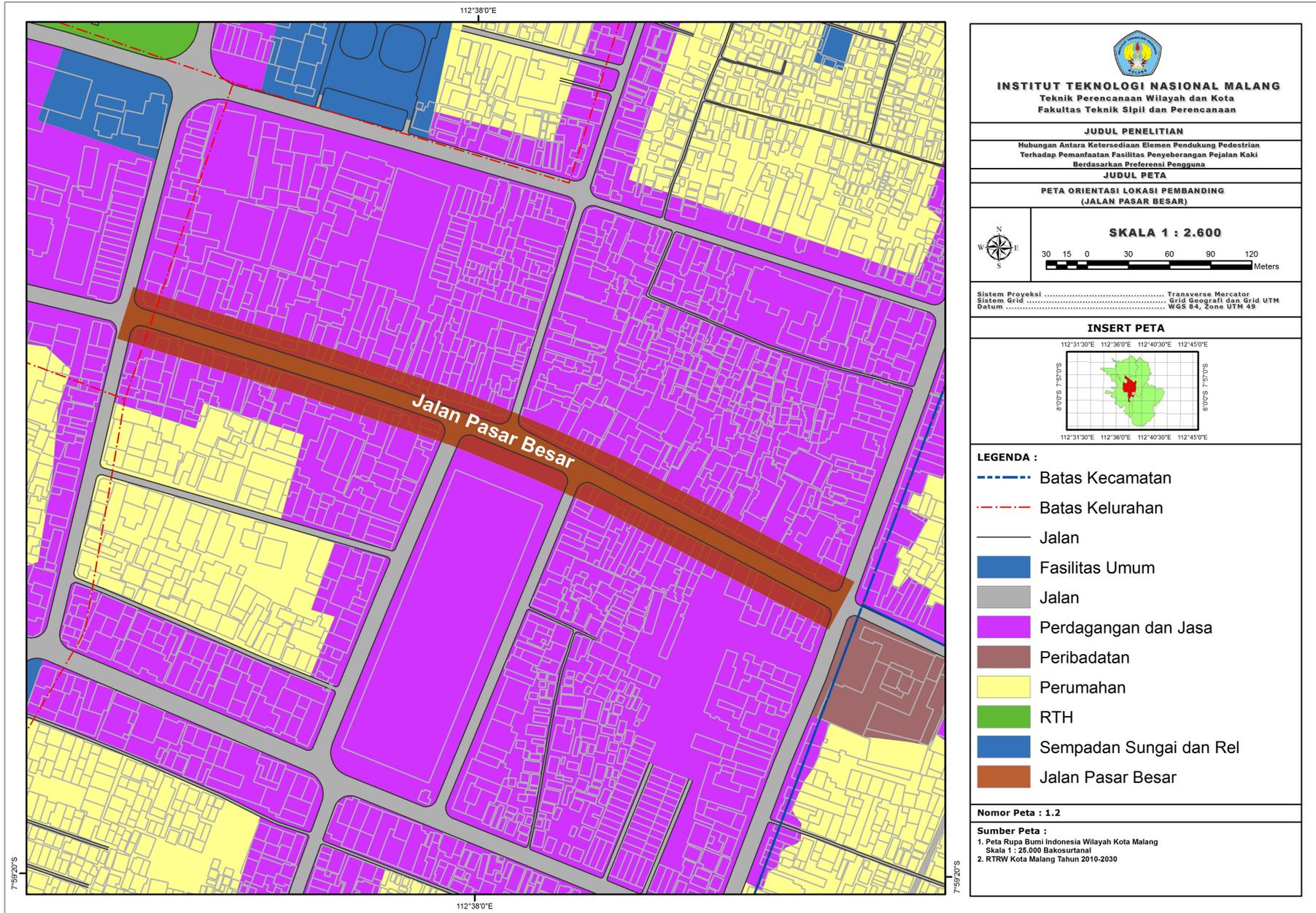
<ul style="list-style-type: none"> <li><span style="color: blue; font-weight: bold;">---</span> Batas Kecamatan</li> <li><span style="color: red; font-weight: bold;">---</span> Batas Kelurahan</li> <li><span style="color: black; font-weight: bold;">---</span> Jalan</li> <li><span style="color: blue; font-weight: bold;">■</span> Fasilitas Umum</li> <li><span style="color: grey; font-weight: bold;">■</span> Industri dan Gudang</li> <li><span style="color: red; font-weight: bold;">■</span> Kesehatan</li> <li><span style="color: green; font-weight: bold;">■</span> Ladang</li> <li><span style="color: purple; font-weight: bold;">■</span> Lapangan Olah Raga</li> <li><span style="color: blue; font-weight: bold;">■</span> Makam</li> <li><span style="color: orange; font-weight: bold;">■</span> Pendidikan</li> <li><span style="color: purple; font-weight: bold;">■</span> Perdagangan dan Jasa</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li><span style="color: brown; font-weight: bold;">■</span> Peribadatan</li> <li><span style="color: red; font-weight: bold;">■</span> Perkantoran</li> <li><span style="color: yellow; font-weight: bold;">■</span> Perumahan</li> <li><span style="color: yellow; font-weight: bold;">■</span> Perumahan Developer</li> <li><span style="color: green; font-weight: bold;">■</span> RTH</li> <li><span style="color: lightgreen; font-weight: bold;">■</span> Sawah</li> <li><span style="color: lightgreen; font-weight: bold;">■</span> Semak dan Pohon</li> <li><span style="color: lightblue; font-weight: bold;">■</span> Sungai</li> <li><span style="color: grey; font-weight: bold;">■</span> Tanah Kosong</li> <li><span style="color: green; font-weight: bold;">■</span> Waduk</li> <li><span style="color: green; font-weight: bold;">■</span> Jalan Gajayana</li> <li><span style="color: blue; font-weight: bold;">■</span> Jalan MT. Haryono</li> <li><span style="color: red; font-weight: bold;">■</span> Jalan Sumbersari</li> </ul>
---	---

---

**Nomor Peta : 1.1**

---

**Sumber Peta :**  
 1. Peta Rupa Bumi Indonesia Wilayah Kota Malang  
 Skala 1 : 25.000 Bakosurtanal  
 2. RTRW Kota Malang Tahun 2010-2030



## **1.5 Keluaran Yang Diharapkan dan Kegunaannya**

Pada bagian ini akan dibahas mengenai penjabaran lebih lanjut mengenai sasaran penelitian, sehingga kegunaan dari penelitian ini beserta output atau keluaran yang ingin dicapai dapat bermanfaat bagi peneliti, pemerintah, serta masyarakat luas. Untuk lebih jelasnya akan dibahas pada pembahasan berikut.

### **1.5.1 Keluaran Yang Diharapkan**

Keluaran (output) merupakan hasil yang akan dicapai melalui sasaran. Pada kajian ini secara umum bertujuan untuk mengkaji hubungan antara ketersediaan elemen pendukung pedestrian terhadap pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki berdasarkan preferensi pengguna.

### **1.5.2 Kegunaan Penelitian**

Kegunaan (manfaat) penelitian yang dimaksud disini telah dibagi tiga sasaran yaitu kegunaan penelitian terhadap peneliti, kegunaan penelitian terhadap pemerintah, dan kegunaan penelitian terhadap masyarakat. Detailnya akan dibahas lebih lanjut dibawah ini.

#### **1.5.2.1 Kegunaan Penelitian Terhadap Peneliti**

1. Melatih peneliti untuk lebih memahami permasalahan yang secara langsung terdapat dilapangan dan menganalisis untuk memberi solusi terhadap permasalahan yang ada.
2. Menambah wawasan peneliti terkait dengan kelengkapan sarana dan prasarana transportasi khususnya kebutuhan fasilitas penyeberangan pejalan kaki.
3. Dapat dijadikan rujukan untuk penelitian yang selanjutnya terutama yang berkaitan dengan transportasi.

#### **1.5.2.2 Kegunaan Penelitian Terhadap Pemerintah**

1. Dapat dijadikan sebagai acuan kerja pemerintah daerah (PEMDA) Kota Malang terkait dengan penyediaan fasilitas penyeberangan pejalan kaki.
2. Dapat dijadikan dasar pertimbangan dalam perencanaan fasilitas penyeberangan pejalan kaki.

#### **1.5.2.3 Kegunaan Penelitian Terhadap Masyarakat**

1. Menyediakan sarana dan prasarana fasilitas penyeberangan yang memadai untuk masyarakat.

2. Memberikan wawasan baru bagi masyarakat akan pentingnya fasilitas penyeberangan dalam menunjang keselamatan bagi para penyeberangan jalan sekaligus menghindari konflik antara pejalan kaki dan kendaraan.
3. Setelah memahami manfaat dari fasilitas penyeberangan akan meningkatkan kesadaran masyarakat untuk memanfaatkan fasilitas penyeberangan yang telah disediakan oleh pemerintah daerah.

## **1.6 Sistematika Pembahasan**

Adapun sistematika pembahasan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

### **Bab I Pendahuluan**

Pada bab ini membahas tentang latar belakang masalah, rumusan masalah, tujuan dan sasaran penelitian, ruang lingkup penelitian, keluaran dan kegunaan yang diharapkan serta sistematika pembahasan.

### **Bab II Kajian Pustaka**

Pada bab ini membahas tentang studi literatur yang berisi kajian teori yang akan digunakan untuk menguraikan dan menganalisis permasalahan yang dikaji menjadi pertanyaan penelitian yang antara lain berisi tentang teori pedestrian, sirkulasi pedestrian, teori preferensi, fasilitas pejalan kaki, dan elemen pendukung pedestrian, serta faktor yang menjadi pertimbangan dalam pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki.

### **Bab III Metode Penelitian**

Pada bab ini membahas tentang metode analisis yang akan digunakan dalam pengerjaan penelitian. Metode penelitian yang dimaksud terdiri atas metode pendekatan penelitian, metode pengumpulan data, dan metode analisa.

### **Bab IV Gambaran Umum Penelitian**

Pada bab ini membahas tentang penjabaran secara terstruktur terkait variabel yang akan diteliti yang berupa data yang telah didapatkan pada hasil survey yakni terkait dengan gambaran umum lokasi studi, sebaran fasilitas penyeberangan pejalan kaki beserta ketersediaan elemen pendukung pedestrian, dan hasil rekapan terkait dengan faktor yang menjadi pertimbangan pada pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki beserta elemen pendukungnya.

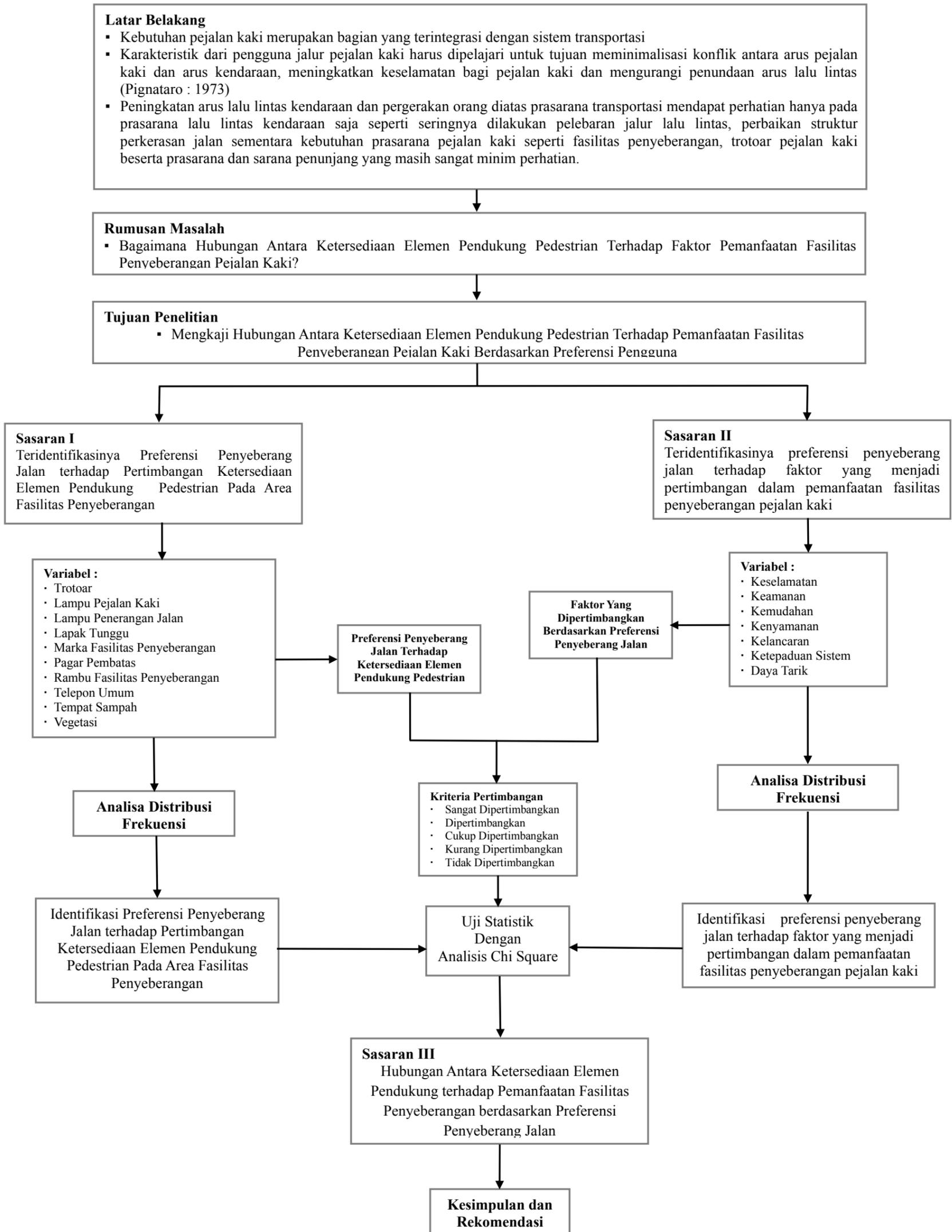
## **Bab V Hasil Analisa**

Pada bab ini membahas tentang analisis terkait dengan data yang telah didapat dari survey primer. Analisa tersebut mengenai preferensi penyeberang jalan terhadap ketersediaan elemen pendukung pedestrian, mengidentifikasi faktor yang menjadi pertimbangan dalam pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki, dan mengkaji hubungan antara ketersediaan elemen pendukung pedestrian terhadap pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki.

## **Bab VI Penutup**

Pada bab ini membahas mengenai temuan penelitian yang kemudian dibuat kesimpulan untuk menjawab *research question* yang telah dikemukakan sebelumnya. Kemudian dari kesimpulan tersebut dibuat rekomendasi yang ditujukan bagi pemerintah Kota Malang yang berupa saran-saran dalam menentukan arah kebijakan-kebijakan dalam penyediaan elemen pendukung dalam pemanfaatan fasilitas penyeberangan sesuai dengan karakteristik dan preferensi yang diinginkan oleh pengguna fasilitas penyeberangan pejalan kaki tersebut.

**Bagan 1.1**  
**Kerangka Pikir**  
**Penelitian**



## BAB II KAJIAN PUSTAKA

### 2.1 Definisi Berjalan Kaki

Menurut (John Fruin, 1979)<sup>7</sup>, Berjalan kaki merupakan alat untuk pergerakan internal kota, satu-satunya alat untuk memenuhi kebutuhan interaksi tatap muka yang ada didalam aktivitas komersial dan kultural di lingkungan kehidupan kota. Berjalan kaki merupakan alat penghubung antara moda-moda angkutan yang lain.

Menurut (Giovary Gideon, 1977)<sup>8</sup>, Berjalan kaki merupakan sarana transportasi yang menghubungkan antara fungsi kawasan satu dengan yang lain terutama kawasan perdagangan, kawasan budaya, dan kawasan permukiman, dengan berjalan kaki menjadikan suatu kota menjadi lebih manusiawi.

### 2.2 Teori Pedestrian

Istilah pedestrian atau pejalan kaki berasal dari bahasa Yunani *pedester / pedestris* yaitu orang yang berjalan kaki atau pejalan kaki. Pedestrian juga berasal dari kata *pedos* bahasa Yunani yang berarti kaki. Pedestrian juga diartikan sebagai pergerakan atau sirkulasi atau sebagai tujuan (*destination*) dengan berjalan kaki (Rubenstein, 1992)<sup>9</sup>.

Sementara Anggraini (2009:50) memaparkan bahwa pejalan kaki merupakan kegiatan yang cukup esensial dari sistem angkutan dan harus mendapatkan tempat yang selengkap mungkin. Pejalan kaki pada dasarnya lemah, mereka terdiri dari anak-anak, orang tua, masyarakat berpenghasilan rata-rata kecil.

Pejalan kaki adalah istilah dalam transportasi yang digunakan untuk menjelaskan orang yang berjalan di lintasan pejalan kaki, baik di pinggir jalan, trotoar, lintasan khusus bagi pejalan kaki ataupun menyeberang jalan<sup>10</sup>. Pejalan kaki terdiri dari :

- Mereka yang keluar dari tempat parkir mobil/motor menuju ke tempat tujuannya.
- Mereka yang menuju atau turun dari angkutan umum, sebagian besar masih memerlukan berjalan kaki.
- Mereka melakukan perjalanan kurang dari 1 km sebagian besar dilakukan dengan berjalan kaki.

---

<sup>7</sup> Danoe Iswanto, 2006, "Pengaruh Elemen-Elemen Pelengkap Jalur Pedestrian Terhadap Kenyamanan Pejalan Kaki", *Jurnal Ilmiah Perancangan Kota dan Permukiman*, Volume 05, No. 1, hal 22

<sup>8</sup> Ibid

<sup>9</sup> Ashadi, 2012, "Analisa Pengaruh Elemen-Elemen Pelengkap Jalur Pedestrian terhadap Kenyamanan Pejalan Kaki", *Jurnal Nalar*, Volume 11, No.1, hal 79

<sup>10</sup> I Gst Bgs Km Hendrayana, 2013, "Analisa Pelayanan Fasilitas Pejalan Kaki di Kawasan Kuta Jalan Kartika Plaza Kabupaten Badung", *Jurnal Ilmiah Elektronik Infrastruktur Teknik Sipil*, Volume 02, No.1, hal 1

Rubenstein (1987) dalam Iswanto (2006:7) menjelaskan beberapa kategori pejalan kaki, yaitu sebagai berikut:

- a. Pejalan kaki penuh, merupakan mereka yang menggunakan moda jalan kaki sebagai moda utama, jalan kaki digunakan sepenuhnya dari tempat asal sampai ke tempat tujuan.
- b. Pejalan kaki pemakai kendaraan umum, merupakan pejalan kaki yang menggunakan moda jalan kaki sebagai moda antara. Biasanya dilakukan dari tempat asal ke tempat kendaraan umum, atau tempat pemberhentian kendaraan umum ke tempat tujuan akhir.
- c. Pejalan kaki pemakai kendaraan umum dan kendaraan pribadi, merupakan mereka yang menggunakan moda jalan kaki sebagai moda antara dari tempat parkir kendaraan umum ke tempat tujuan akhir perjalanan.
- d. Pejalan kaki pemakai kendaraan pribadi penuh, merupakan mereka yang menggunakan moda jalan kaki sebagai moda antara dari tempat parkir kendaraan pribadi ke tempat tujuan bepergian yang hanya ditempuh dengan berjalan kaki.

Kategori pejalan kaki bukan saja orang yang berjalan kaki penuh, artinya orang tersebut menggunakan moda jalan kaki sebagai moda utama, jalan kaki digunakan sepenuhnya dari tempat asal sampai ke tempat tujuan, tetapi juga pejalan kaki pemakai kendaraan bermotor yang menggunakan moda jalan kaki sebagai moda perantara.

Selanjutnya menurut kepentingan perjalanannya, Rubenstein (1987) dalam Iswanto (2006:8) juga membagi pejalan kaki ke dalam beberapa kategori:

- a. Perjalanan terminal, merupakan perjalanan yang dilakukan antara asal dengan area transportasi, misalnya tempat parkir, halte bus, dan sebagainya.
- b. Perjalanan fungsional, merupakan perjalanan untuk mencapai tujuan tertentu, dari atau ke tempat kerja, sekolah, belanja dan lain-lain.

Perjalanan rekreasional, merupakan perjalanan yang dilakukan dalam rangka mengisi waktu luang misalnya menikmati pemandangan.

### **2.3 Sirkulasi Pedestrian**

Kelancaran sirkulasi bagi pejalan kaki dan keselamatan dari ancaman kecelakaan oleh kendaraan merupakan salah satu tujuan utama. Metode untuk mengurangi konflik antara pejalan kaki dengan kendaraan adalah sistem penyekat waktu dan ruang diantara keduanya.

Sistem penyeekat waktu adalah pemisahan kedua jalur pada jam tertentu. Sistem penyeekat ruang adalah pemisahan kedua jalur tersebut. Sistem penyeekat waktu dapat menggunakan rambu-rambu lalu lintas sebagai alat bantu, sedangkan penyeekat ruang dapat menggunakan jembatan penyeberangan diatas jalan atau dibawah permukaan tanah. Yang terkait dengan sirkulasi pejalan kaki adalah dimensi jalan dan jalur pedestrian, tempat asal sirkulasi, dan tempat tujuan sirkulasi pejalan kaki. Tempat asal (*origin*) dan Tujuan (*destination*) sirkulasi menurut Rubenstein (1992), pola penataan sirkulasi dapat mempengaruhi atau mengkondisikan pejalan kaki untuk melakukan pergerakan atau aktifitas di suatu tempat<sup>11</sup>.

## 2.4 Teori Preferensi

Preferensi mempunyai makna pilihan atau memilih. Istilah preferensi digunakan untuk mengganti kata *preference* dengan arti yang sama atau minat terhadap sesuatu. (Journal Planit : 2001).

Berdasarkan Kamus Besar Bahasa Indonesia, preferensi adalah (hak untuk) didahulukan dan diutamakan daripada yang lain; prioritas, atau pilihan kecenderungan kesukaan<sup>12</sup>. Sedangkan menurut Jalil (2007), preferensi adalah nilai-nilai bagi individu yang diperhatikan dalam menentukan sebuah pilihan. Dalam kaitannya dengan preferensi ini, maka individu akan menggunakan harapannya sebagai standar atau acuan<sup>13</sup>.

## 2.5 Fasilitas Pejalan Kaki

Fasilitas pejalan kaki merupakan semua bangunan pelengkap yang disediakan untuk pejalan kaki guna memberikan pelayanan kepada pejalan kaki sehingga kelancaran dan keamanan bagi pejalan kaki<sup>14</sup>.

Menurut Direktorat Jendral Bina Marga tentang tata cara perencanaan fasilitas pejalan kaki di kawasan perkotaan (Tahun 1995), Fasilitas pejalan kaki adalah semua bangunan yang disediakan untuk pejalan kaki guna memberikan pelayanan kepada pejalan kaki sehingga dapat meningkatkan kelancaran, keamanan dan kenyamanan pejalan kaki.

Dilihat dari letak bidangnya, fasilitas penyeberangan pejalan kaki dapat dibedakan atas penyeberangan sebidang dan penyeberangan tidak sebidang. Penyeberangan sebidang berupa zebra cross, zebra cross dengan lampu kedip, dan pelican crossing. Sementara penyeberangan

<sup>11</sup> Ashadi, 2012, "Analisa Pengaruh Elemen-Elemen Pelengkap Jalur Pedestrian terhadap Kenyamanan Pejalan Kaki", *Jurnal Nalar*, Volume 11, No.1, hal 80

<sup>12</sup> Ibid, hal. 271

<sup>13</sup> Nur Asyiah Jalil, "Analisis Preferensi Dosen terhadap Kartu Kredit", Tugas Akhir. Fakultas Ekonomi dan Manajemen IPB Bogor, 2007, hal. 25

<sup>14</sup> I Gst Bgs Km Hendrayana, 2013, *Analisa Pelayanan Fasilitas Pejalan Kaki di Kawasan Kuta Jalan Kartika Plasa Kabupaten Badung*, *Jurnal Ilmiah Elektronik Infrastruktur Teknik Sipil*, Volume 02, No.1, hal 2

tidak sebidang dapat berupa jembatan penyeberangan dan terowongan.

## 2.6 Faktor Yang Mempengaruhi Pemanfaatan Fasilitas Penyeberangan Pejalan Kaki

Menurut John J. Fruin (1971), perencanaan fasilitas bagi pejalan kaki, termasuk fasilitas penyeberangan haruslah memperhatikan tujuh sasaran utama yaitu<sup>15</sup>:

### 1. Keselamatan (safety)

Keselamatan menyangkut pengurangan konflik antara pejalan kaki dengan kendaraan. Untuk mencapai keselamatan dapat dilakukan dengan dua cara yaitu pemisahan waktu (time separation) dan pemisahan tempat (space separation).

### 2. Keamanan (security)

Agar memperoleh keamanan, fasilitas pejalan kaki harus mudah dilihat oleh pejalan kaki yang lain dan oleh petugas keamanan. Cara yang dapat ditempuh adalah dengan pencahayaan yang cukup, pengaturan garis pandang yang tidak terhalang dan struktur yang tidak memungkinkan persembunyian atau dapat dilakukan dengan pemantauan melalui pesawat televisi.

### 3. Kemudahan (convenience) dan Kenyamanan (comfort)

Kemudahan dan kenyamanan merupakan sasaran utama pengembangan fasilitas pejalan kaki dengan pemisahan level. Kemudahan dapat diupayakan misalnya dengan pengembangan fungsi sistem pengaturan lalu lintas untuk melayani pejalan kaki (yaitu dengan pengembangan lampu bersinyal lalu lintas menjadi pelican atau puffin), atau penggunaan jalan penghubung (midblock connector) untuk memperpendek waktu perjalanan mengitari blok atau penerapan sistem pemisahan waktu agar pejalan tidak merasa kesulitan melewati jalan-jalan yang ramai.

### 4. Kelancaran (continuity)

Kelancaran merupakan faktor yang sangat penting dalam merencanakan fasilitas pejalan kaki. Sebagai contoh, dalam perencanaan sebuah plaza, meskipun desainnya begitu indah dengan taman yang mengagumkan, tetap tidak menarik jika letak bangunan tersebut tidak sinergis, misalnya jika tidak ada atau sulit mendapatkan akses ke sarana transportasi.

### 5. Keterpaduan sistem (system coherence)

Keterpaduan sistem berkaitan dengan persepsi manusia tentang ruang kota (urban space). Semua tempat di kota seharusnya mempunyai petunjuk yang jelas mengenai arah,

<sup>15</sup> Rudi Setiawan, 2006, *Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Pemanfaatan Jembatan Penyeberangan*, Jurnal Simposium IX FTSP Universitas Brawijaya, hal. 586

tujuan, dan fungsinya. Seorang pejalan kaki yang kebingungan mencari arah disuatu daerah karena tidak ada petunjuk akan merasa kehilangan nilai estetika daerah tersebut.

#### 6. Daya tarik (attractiveness)

Daya tarik bukan hanya menyangkut nilai estetika / keindahan bagi orang yang menikmatinya, tetapi juga disesuaikan dengan cita rasa.

### 2.7 Elemen Pendukung Pedestrian

Menurut Anggraini (2009:33) menjelaskan bahwa yang termasuk dalam sarana ruang pejalan kaki adalah sebagai berikut:

- a. Drainase
- b. Jalur Hijau
- c. Lampu Penerangan
- d. Tempat Duduk
- e. Pagar Pengaman
- f. Tempat sampah
- g. Marka dan Perambuan
- h. Papan Informasi
- i. Halte/shelter bus dan lapak tunggu, serta telepon umum.

Berdasarkan Keputusan Direktur Jenderal Bina Marga No. 76/KPTS/Db/1999 tentang Pedoman Teknik Perencanaan Jalur Pejalan Kaki Pada Jalan Umum, Jalur pejalan kaki dapat berupa trotoar, penyeberangan sebidang (zebra cross dan pelican), dan penyeberangan tidak sebidang.

- a. Jalur pedestrian atau jalur pejalan kaki, meliputi:
  - Trotoar
  - Penyeberangan Sebidang
    - Penyeberangan Zebra
    - Penyeberangan Pelican
  - Penyeberangan Tidak Sebidang
    - Jembatan Penyeberangan
    - Terowongan
- b. Pelengkap atau pendukung jalur pejalan kaki, meliputi:
 

<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Halte</li> <li>▪ Lapak Tunggu</li> <li>▪ Lampu Penerangan</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Pagar Pembatas</li> <li>▪ Marka Jalan</li> <li>▪ Pelindung / Peneduh</li> </ul>
---	--

Menurut Rubenstein (dalam Rahayu, 2005), Elemen pendukung pedestrian terdiri atas beberapa aspek berikut<sup>16</sup>:

### 1. Lampu Penerangan

#### a. Lampu Pejalan Kaki

Kriteria :

- Tinggi lampu 4-6 meter
- Jarak penempatan 10-15 meter tidak menimbulkan black spot.
- Mengakomodasi tempat menggantung / banner umbul-umbul.
- Kriteria Desain : sederhana, geometris, modern futuristic, fungsional, terbuat dari bahan anti vandalism, terutama bola lampu.

#### b. Lampu Penerangan

Kriteria :

- Penempatannya direncanakan sedemikian rupa sehingga dapat memberikan penerangan yang merata, keamanan, dan kenyamanan bagi pengendara, serta arah dan petunjuk yang jelas.
- Pemilihan kualitas lampu penerangan jalan, berdasarkan nilai efektifitas (lumen/watt) lampu tinggi dan rencana panjang.

### 2. Halte Bus

Kriteria :

- Terlindung dari cuaca (panas atau hujan)
- Penempatan pada jalan utama yang padat lalu lintas.
- Panjang halte minimum sama dengan panjang bus kota, yang memungkinkan penumpang dapat naik atau turun dari pintu depan atau pintu belakang.

### 3. Tanda Petunjuk

Kriteria :

- Penyatuan tanda petunjuk dengan lampu penerangan atau traffict light akan lebih mengefisiensikan dan memudahkan orang membaca.
- Terletak di tempat terbuka, ketinggian papan reklame yang sejajar dengan kondisi jalan.
- Tanda petunjuk ini memuat informasi tentang lokasi dan fasilitasnya.
- Tidak tertutup pepohonan.

<sup>16</sup> Danoe Iswanto, 2006, "Pengaruh Elemen-Elemen Pelengkap Jalur Pedestrian Terhadap Kenyamanan Pejalan Kaki", Jurnal Ilmiah Perancangan Kota dan Permukiman, Vol. 5, No. 1, Hal. 26

#### 4. Telepon Umum

Kriteria :

- Memberikan ciri sebagai fasilitas telekomunikasi.
- Memberikan kenyamanan dan keamanan bagi penggun.
- Mudah terlihat, terlindung dari cuaca.
- Penempatan pada tepi dan tengah area pedestrian.
- Tiap satu fasilitas telepon umum berdimensi lebar kurang lebih 1 meter.

#### 5. Tempat Sampah

Kriteria :

- Peletakan tempat sampah yang diatur dalam jarak tertentu (jarak penempatan 15-20 meter)
- Mudah dalam sistem pangangkutannya.
- Jenis tempat sampah yang disediakan memiliki tipe yang berbeda-beda sesuai dengan fungsinya (tempat sampah kering dan tempat sampah basah).

Dalam merencanakan desain tempat sampah, hal-hal yang perlu diperhatikan adalah :

- Mudah dalam sistem pengangkutannya, tempat sampah tertutup.
- Bentuk dan model tempat sampah mengacu pada kondisi / lokasi penempatan dan tempat sampah harus fungsional.
- Desain dari ketinggian tempat sampah harus dapat dijangkau dengan tangan dalam memasukkan kotoran / sampah (tinggi 60-70 cm).

#### 6. Vegetasi

Kriteria :

- Dapat berfungsi sebagai peneduh (jalur tanaman tepi).
- Ditempatkan pada jalur tanaman (minimal 1.50 meter), percabangan 2 meter diatas tanah, bentuk percabangan tidak merunduk, bermassa daun padat, dan ditanam secara berbaris.
- Jenis dan bentuk pohon yang dipergunakan antara lain : Angsana, Tanjung, dan Kiara Payung.

Tanaman atau vegetasi tidak hanya mengandung atau memiliki nilai estetis saja, namun berfungsi juga untuk meningkatkan kualitas kehidupan. Berbagai fungsi tanaman dapat dikategorikan sebagai berikut :

- Kontrol Pandangan (Visual control)

- Pembatas Fisik (Physical barrier)
- Pengendali Iklim (Climate control)
- Pencegah Erosi (Erosion control)
- Habitat Satwa (Wildlife habitats)
- Nilai Estetis (Aesthetic values)

Berkaitan dengan jalur pedestrian pada kawasan kota, maka fungsi tanaman atau vegetasi untuk jalur-jalur pedestrian adalah sebagai kontrol pandangan (visual control), serta pengendali iklim (climate control).

- Vegetasi sebagai kontrol pandangan (visual control), dimana vegetasi tersebut diletakkan disisi jalan atau jalur tengah jalan. Sebaiknya dipilih pohon perdu yang padat.
- Vegetasi sebagai pengendali iklim (climate control) untuk kenyamanan manusia. Faktor iklim yang mempengaruhi kenyamanan manusia adalah suhu, radiasi sinar matahari, angin, kelembaban, suara, dan aroma. Pada jalur pedestrian, vegetasi atau tanaman sebagai kontrol radiasi sinar matahari dan suhu. Tanaman tersebut akan menyerap panas dari pancaran sinar matahari dan memantulkannya sehingga dapat menurunkan suhu dan iklim mikro.

## 7. Rum Tepi Jalan

Perubahan pada permukaan jalan ke trotoar dan trotoar ke jalan masuk menuju bangunan akan menimbulkan persoalan yang paling banyak bagi para cacat fisik.

Untuk memudahkan pergerakan diatas penyangga yang rendah, sebuah ramp tepi harus dipasang. Permukaan tidak boleh licin tetapi tidak boleh dibuat alur, karena alur ini dapat terisi oleh air dan menjadikan ramp tersebut licin.

Pertimbangan perancangan ramp tepi jalan bagi cacat fisik, yaitu :

- Pembuatan tepi tidak boleh menghasilkan penyangga yang tidak perlu terhadap para cacat fisik. Apabila dibuat penyangga, maka tepi jalan yang sudah dibangun sebelumnya harus dibongkar atau diberi ramp.
- Pembuatan tepi tidak boleh lebih tinggi dari tinggi maksimum satu anak tangga atau 6 1/2 inci. Hal tersebut penting, terutama apabila terdapat lalu lintas pejalan kaki yang melaluinya atau kendaraan yang parkir di dekatnya.
- Tepi yang berundak menyulitkan bagi para cacat fisik untuk menjalaninya dan ketika gelap akan membahayakan semua pejalan kaki. Penggunaan ini harus dibatasi.

- Peletakan ramp tepi jalan biasanya pada jalan masuk menuju bangunan, jalan menuju trotoar (bagi cacat fisik). Kemiringan dari ramp tersebut maksimal 17%.

## 2.8 Trotoar

Trotoar adalah jalur pejalan kaki yang umumnya sejajar dengan jalan dan lebih tinggi dari permukaan perkerasan jalan untuk menjamin keamanan pejalan kaki yang bersangkutan (Wikipedia Ensiklopedia Bahasa Indonesia).

Dr. M. Aslan dalam Anggraini (2009:52) menyatakan bahwa trotoar adalah jalur yang terletak berdampingan dengan jalur lalu lintas kendaraan, yang khusus dipergunakan oleh pejalan kaki (pedestrian).

Para pejalan kaki berada pada posisi yang lemah jika mereka bercampur dengan kendaraan, maka mereka akan memperlambat arus lalu lintas. Oleh karena itu, salah satu tujuan dari manajemen lalu lintas adalah berusaha untuk memisahkan pejalan kaki dari arus kendaraan bermotor, tanpa menimbulkan gangguan-gangguan besar terhadap aksesibilitas dengan pembangunan trotoar. Untuk keamanan pejalan kaki maka trotoar ini harus dibuat terpisah dari jalur lalu lintas kendaraan<sup>17</sup>.

Keputusan Direktur Jenderal Bina Marga No. 76/KPTS/Db/1999 menjelaskan bahwa Trotoar adalah jalur pejalan kaki yang terletak pada Daerah Milik Jalan yang diberi lapisan permukaan dengan elevasi yang lebih tinggi dari permukaan perkerasan jalan, dan pada umumnya sejajar dengan lalu lintas kendaraan. Trotoar dapat dipasang dengan ketentuan sebagai berikut.

- Trotoar hendaknya ditempatkan pada sisi luar bahu jalan atau sisi luar jalur Daerah Manfaat Jalan (DAMAJA). Trotoar hendaknya dibuat sejajar dengan jalan, akan tetapi trotoar dapat tidak sejajar dengan jalan bila topografi atau keadaan setempat tidak memungkinkan.
- Trotoar hendaknya ditempatkan pada sisi dalam saluran drainase terbuka atau di atas saluran drainase yang telah ditutup.
- Trotoar yang terdapat pada tempat pemberhentian bus harus ditempatkan secara berdampingan atau sejajar dengan jalur bus.

## 2.9 Tinjauan Penelitian Terdahulu

Pada sub bab ini, akan dibahas mengenai studi terdahulu yang bertujuan untuk membandingkan penelitian yang sedang dilakukan dengan penelitian yang dilakukan oleh peneliti sebelumnya. Sehingga dengan dengan membandingkan penelitian yang sedang

<sup>17</sup> [http://id.m.wikibooks.org/wiki/manajemen\\_lalu\\_lintas/trotoar](http://id.m.wikibooks.org/wiki/manajemen_lalu_lintas/trotoar) diakses 8 oktober 2014 jam 07.56

dilakukan dengan beberapa penelitian yang dilakukan sebelumnya dapat dirumuskan perbedaan dan ciri khas penelitian yang sedang dilakukan. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel tinjauan penelitian terdahulu.

**Tabel 2.1 Tinjauan Penelitian Sebelumnya**

No	Nama	Judul Penelitian	Tujuan Penelitian	Metode Analisis	Hasil Penelitian
1	Harwidyo Eko Prasetyo	Optimalisasi Penataan Fasilitas Pejalan Kaki Degan Efisiensi Pergerakan Berdasarkan Karakteristik Pedestrian	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Mengkaji Optimalisasi fasilitas yang tersedia untuk mengakomodasi pejalan kaki?</li> <li>2. Mengkaji cara mengatasi permasalahan yang timbul pada aktivitas pejalan kaki?</li> </ol>	Metode Deskriptif Kuantitatif	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Fasilitas pejalan kaki yang tersedia dilokasi berupa trotoar dan zebra cross belum semuanya efisien. Pada trotoar masih dipergunakan untuk pedagang kaki lima dan masih banya penyeberang jala yang tidak menggunakan zebra cross.</li> <li>2. Kecepatan pejalan kaki yang menyusuri trotoar pada saat arus (<i>flow</i>) maksimum sebesar 1,13 pejalan kaki/m/menit. Kecepatan speed tertinggi pejalan kaki sebesar 1,29 m/detik, dengan ruang maksimum 1550.00 m<sup>2</sup> /pejalan kaki.</li> <li>3. Kemampuan fasilitas pejala kaki untuk mengakomodasi pejalan kaki tergolong pada kategori tingkat pelayanan A yang didasarkan pada arus dan ruang pejalan kaki, serta B didasarkan pada kecepatan pejala kaki.</li> <li>4. Berdasarkan hasil analisis didapatkan bahwa kondisi optimal yang diinginkan masyarakat yakni berupa zebra cross dengan lampu lalu lintas / <i>Pelican Crossing</i>. Sedangkan lebar trotoar pada setiap ruas jalan agar didapatkan kondisi optimal sebesar 1,51 m</li> </ol>
2	Cory Dzikri Fitriansyah	Peran Pemerintah dalam Penyediaan Jalur Pedestrian dan Fasilitas Pendukungnya di Kota Serang	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Mengidentifikasi ketersediaan fasilitas pejalan kaki di kota serang?</li> <li>2. Mengidentifikasi komdisi fasilitas pejalan kaki di kota serang?</li> <li>3. Mengkaji peran pemerintah daerah dalam menyediakan fasilitas pejalan kaki di kota serang?</li> </ol>	Metode Deskriptif Kualitatif	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Ketersediaan fasilitas pejalan kaki di Kota Serang masih minim, mulai dari trotoar, jembatan penyeberangan orang (JPO), zebra cross, lampu lalu lintas dan halte.</li> <li>2. Kondisi fasilitas pejalan kaki di Kota Serang dapat dikatakan tidak layak lagi digunakan, mulai dari trotoar yang wujudnya sudah hancur dan hilang bersamaan dengan pelebaran jalan yang dilakukan, jembatan penyeberangan orang yang penempata serta pembangunanya tidak efektif, halte yang sudah usang dan berkarat, kumuh, serta korosi di setiap sisi karena karena termakan usia. selain itu juga kondisi zebra cross yang sudah</li> </ol>

No	Nama	Judul Penelitian	Tujuan Penelitian	Metode Analisis	Hasil Penelitian
					<p>tidak nampak lagi, higgsa lampu lalu lintas yang tidak berfungsi dengan baik.</p> <p>3. Peran pemerintah daerah Kota Serang belum optimal.</p>
3	Mathilda S. Oematan	<p>Analisis Kebutuhan Fasilitas Pelengkap Jalan Bagi Pejalan Kaki Di Kelurahan Nefonaek, Kecamatan Kelapa Lima, Kupang</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Mengidentifikasi fasilitas pelengkap jalan eksisting?</li> <li>2. Mengidentifikasi faktor-faktor yang mempengaruhi kebutuhan fasilitas pelengkap jalan bagi pejalan kaki?</li> <li>3. Menentukan fasilitas pelengkap jalan bagi pejalan kaki?</li> </ol>	Metode Deskriptif Kuantitatif	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Dari hasil identifikasi fasilitas pelengkap jalan di Kelurahan Nefonaek (Perumnas) hanya terdapat rambu-rambu pemberitahuan persimpangan adanya tiga jalan Ainiba – jalan Supul Raya dan Simpang tiga jalan Waitama – Warinding.</li> <li>2. Faktor-faktor yang mempengaruhi kebutuhan fasilitas pelengkap jalan pejalan kaki di Kelurahan Nefonaek (Perumnas), antara lain: <ol style="list-style-type: none"> <li>a. Volume Kendaraan <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Jika volume kendaraan yang melewati suatu ruas jalan semakin bertambah tentunya berpengaruh terhadap waktu dan jarak antara kendaraan dan juga akan berpengaruh terhadap aktifitas lalu lintas baik kendaraan maupun para pengguna jalan (pejalan kaki).</li> </ul> </li> <li>b. Jumlah dan Tipe Konflik <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Jenis dan jumlah konflik yang terjadi pada suatu ruas jalan antara kendaraan dan pejalan kaki, disebabkan karena kondisi badan jalan dan bahu jalan (sebagian besar tidak rata) yang sempit sehingga para pejalan kaki lebih memilih untuk berjalan menelusuri jalan pada badan jalan karena tidak tersedianya trotoar atau fasilitas pelengkap jalan bagi pejalan kaki yang berfungsi sebagai akses pejalan kaki.</li> </ul> </li> <li>c. Jumlah Hambatan Samping <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Jumlah pejalan kaki, jumlah penyeberang jalan, dan kendaraan parkir yang banyak pada suatu ruas jalan akan meningkatkan nilai dan kelas gesekan samping jalan tersebut, dan juga akan mempengaruhi kebutuhan akan fasilitas pelengkap jalan bagi pejalan kaki, penentuan rambu serta penentuan zebra cross.</li> </ul> </li> <li>d. Kondisi Lingkungan <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Kondisi lingkungan jalan tentunya sangat berpengaruh terhadap aktifitas lalu lintas seperti pada daerah</li> </ul> </li> </ol> </li> </ol>

No	Nama	Judul Penelitian	Tujuan Penelitian	Metode Analisis	Hasil Penelitian
					<p>pertokoan, pasar, perumahan serta perkantoran, yang mana akan sangat membutuhkan fasilitas pelengkap jalan agar aktifitas yang terjadi dapat dikendalikan dengan baik.</p> <p>e. Kondisi Komplek Perumahan</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Kompleks Perumahan merupakan salah satu tempat yang dipilih masyarakat karena dinilai sangat nyaman. Pada kompleks perumahan, yang harus diperhatikan adalah tata ruangnya terutama jalan dan fasilitas jalan bagi pejalan kaki karena sangat berpengaruh pada kenyamanan dan keselamatan dari para pengguna jalan.</li> </ul> <p>3. Menentukan kebutuhan fasilitas pelengkap jalan di Kelurahan Defonaek (Perumnas), antara lain:</p> <p>a. Lokasi Jalan Ainiba</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Trotoar</li> <li>▪ Rambu Anjuran</li> <li>▪ Rambu Larangan</li> </ul> <p>b. Lokasi simpang tiga jalan Waitama-Warinding.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Trotoar</li> <li>▪ Zebra Cross</li> <li>▪ Rambu Anjuran</li> <li>▪ Rambu Larangan</li> </ul>

Tabel 2.2 Rumusan Variabel Penelitian

No	Sasaran	Parameter	Variabel Amatan	Indikator	Analisa
1	Mengidentifikasi Preferensi Penyeberang Jalan Terhadap Ketersediaan Elemen Pendukung Pedestrian	Preferensi penyeberang jalan terhadap ketersediaan elemen pendukung pedestrian	<p>Elemen Pendukung Pedestrian:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Trotoar</li> <li>▪ Lampu Pejalan Kaki</li> <li>▪ Lampu Penerangan Jalan</li> <li>▪ Lapak Tunggu</li> <li>▪ Marka Fasilitas Penyeberangan</li> <li>▪ Pagar Pembatas</li> <li>▪ Rambu Fasilitas Penyeberangan</li> <li>▪ Telepon Umum</li> <li>▪ Tempat Sampah</li> <li>▪ Vegetasi</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Sangat Dipertimbangkan</li> <li>- Dipertimbangkan</li> <li>- Cukup Dipertimbangkan</li> <li>- Kurang Dipertimbangkan</li> <li>- Tidak Dipertimbangkan</li> </ul>	Analisa Distribusi Frekuensi
2	Mengidentifikasi faktor yang menjadi pertimbangan dalam pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki	Preferensi penyeberang jalan terhadap faktor yang menjadi pertimbangan dalam pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki	<p>Pertimbangan Pemanfaatan Fasilitas Penyeberangan Pejalan Kaki :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Keselamatan (Safety)</li> <li>▪ Keamanan (Security)</li> <li>▪ Kemudahan (Convenience)</li> <li>▪ Kenyamanan (Confort)</li> <li>▪ Kelancaran (Continuity)</li> <li>▪ Keterpaduan Sistem (System Coherence)</li> <li>▪ Daya Tarik (Attractiveness)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Sangat Dipertimbangkan</li> <li>- Dipertimbangkan</li> <li>- Cukup Dipertimbangkan</li> <li>- Kurang Dipertimbangkan</li> <li>- Tidak Dipertimbangkan</li> </ul>	Analisa Distribusi Frekuensi
3	Hubungan antara ketersediaan elemen pendukung pedestrian terhadap pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki berdasarkan preferensi pengguna	Hubungan antara ketersediaan elemen pendukung pedestrian terhadap pemanfaatan fasilitas penyeberangan	<p>Elemen Pendukung Pedestrian:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Trotoar</li> <li>▪ Lampu Pejalan Kaki</li> <li>▪ Lampu Penerangan Jalan</li> <li>▪ Lapak Tunggu</li> <li>▪ Marka Fasilitas Penyeberangan</li> <li>▪ Pagar Pembatas</li> <li>▪ Rambu Fasilitas Penyeberangan</li> <li>▪ Telepon Umum</li> <li>▪ Tempat Sampah</li> <li>▪ Vegetasi</li> </ul> <p>Faktor Yang Menjadi Pertimbangan Pemanfaatan Fasilitas Penyeberangan :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Keselamatan (safety)</li> <li>▪ Keamanan (security)</li> <li>▪ Kemudahan (convenience)</li> <li>▪ Kenyamanan (comfort)</li> <li>▪ Kelancaran (continuity)</li> <li>▪ Keterpaduan sistem (system coherence)</li> <li>▪ Daya tarik (attractiveness)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Uji Korelasi Elemen Pendukung Pedestrian dan Faktor Pemanfaatan Fasilitas Penyeberangan Pejalan Kaki</li> </ul>	Analisa Chi Square

## **BAB III**

### **METODE PENELITIAN**

Metode penelitian disusun untuk pembahasan penelitian yang dilakukan agar lebih terstruktur dan dan sistematis. Adapun metode yang digunakan terbagi menjadi 3 bagian yaitu metode pendekatan penelitian, metode pengumpulan data, dan metode analisa. Untuk lebih jelasnya akan dibahas pada penjelasan berikut.

#### **3.1 Metode Pendekatan Penelitian**

Metode pendekatan yang digunakan dalam penelitian ini yaitu metode pendekatan deduktif. Pendekatan deduktif merupakan pendekatan teoritik untuk mrendapatkan konfirmasi berdasarkan hipotesis dan observasi yang telah dilakukan sebelumnya. Suatu hipotesis lahir dari sebuah teori, lalu hipotesis ini diuji dengan melakukan beberapa observasi. Hasil observasi ini akan dapat memberikan konfirmasi tentang sebuah teori yang semula digunakan untuk menghasilkan hipotesis.

Tipe hipotesis yang digunakan merupakan *Research Hipotesis* dimana suatu pernyataan dari peneliti yang memepercayai bahwa dugaannya adalah benar dan teori yang diambil cukup kuat dan cukup komplit. Selain itu, pendekatan deduktif lebih tepatnya menggunakan penelitian deskriptif. Penelitian deskriptif bertujuan untuk memberikan gambaran tentang suatu gejala atau hubungan antara dua gejala atau lebih. Biasanya penelitian deskriptif seperti ini menggunakan metode survei (Atherton & Klemmack, 1982).

#### **3.2 Metode Pengumpulan Data**

Metode pengumpulan data merupakan salah satu prosedur dalam penelitian untuk mendapatkan kondisi nyata dalam penelitian itu sendiri. Metode pengumpulan data dilakukan dengan dua cara yaitu survey primer dan survey sekunder. Untuk lebih jelasnya akan dibahas pada pemaparan berikut.

### 3.2.1 Survey Primer

Survey primer dilakukan untuk memperoleh data primer yang diperlukan dalam penelitian dengan melakukan pengamatan langsung lapangan. Menurut Irawan (2005:5) menjelaskan bahwa data primer adalah data yang diambil langsung, tanpa perantara, dari sumbernya. Untuk memperoleh data primer dapat dilakukan dengan tiga pendekatan seperti berikut :

#### 3.2.1.1 Observasi

Observasi adalah pengamatan yang dilakukan secara sengaja, sistematis mengenai fenomena sosial dengan gejala-gejala psikis untuk kemudian dilakukan pencatatan. Observasi sebagai alat pengumpulan data dapat dilakukan secara spontan dapat pula dengan daftar isian yang telah disiapkan sebelumnya. Pada dasarnya teknik observasi digunakan untuk melihat atau mengamati perubahan fenomena sosial yang tumbuh dan berkembang yang kemudian dapat dilakukan penilaian atas perubahan tersebut. Subagyo (2006:63)

Teknik pengumpulan ini memungkinkan peneliti menarik inferensi (kesimpulan) ihwal makna dan sudut pandang responden, kejadian, peristiwa, atau proses yang diamati. Lewat observasi ini, peneliti akan melihat sendiri pemahaman yang diamati. Lewat observasi ini, peneliti akan melihat sendiri pemahaman yang tidak terucapkan (*tacit understanding*), bagaimana teori digunakan langsung (*theory in use*), dan sudut pandang responden yang mungkin tidak terungkap lewat wawancara atau survey. Aalawasilah (2006:155)

Dalam arti luas, Observasi atau pengamatan berarti setiap kegiatan untuk melakukan pengukuran terhadap sesuatu yang dikaji. Akan tetapi, dalam arti yang lebih sempit yaitu pengamatan dengan menggunakan indra penglihatan yang berarti tidak mengajukan pertanyaan-pertanyaan. Sehingga pengamatan divat secara deskriptif yang secara akurat mengamati dan merekam fenomena yang muncul dan mengetahui hubungan antar aspek dalam fenomena tersebut. Observasi ini dilakukan pada titik lokasi fasilitas penyeberangan, dengan mengamati beberapa aspek seperti berikut :

- a. Pencatatan hasil pengamatan yang kemudian akan diolah menjadi informasi atau data yang disesuaikan dengan variabel yang telah ditentukan sebelumnya.

Dimana data informasi tersebut dapat berupa tabel data kuantitatif maupun kualitatif, gambar ilustrasi maupun peta di wilayah penelitian dan lain sebagainya.

- b. Melakukan dokumentasi dengan media foto atau gambar sebagai pertimbangan untuk pembuktian kondisi yang ada di lapangan yang nantinya juga akan dijadikan data untuk proses analisis.

Adapun beberapa hal yang di observasi yakni jumlah dan jenis fasilitas penyeberangan pejalan kaki yang terdapat di lokasi studi, serta elemen pendukung yang terdapat pada lokasi fasilitas penyeberangan pejalan kaki tersebut.

### 3.2.1.2 Penyebaran Kuisisioner

Kuisisioner merupakan teknik pengumpulan data yang dilakukan dengan memberikan seperangkat pertanyaan atau pernyataan tertulis kepada responden untuk dijawabnya. Kuisisioner merupakan teknik pengumpulan data yang efisien bila peneliti tahu dengan pasti variabel yang akan diukur dan tahu apa yang bisa diharapkan oleh responden. Selain itu, kuisisioner juga cocok digunakan bila jumlah responden cukup besar dan tersebar di wilayah luas. Kuisisioner dapat berupa pertanyaan atau pernyataan tertutup atau terbuka dapat diberikan kepada responden secara langsung<sup>18</sup>.

Kuisisioner dapat dikatakan baik, efektif dan efisien apabila memenuhi kriteria seperti berikut :

- Pertanyaan atau pernyataan harus jelas dan tidak meragukan,
- Hindari pertanyaan atau pernyataan ganda,
- Responden harus mampu menjawab,
- Pertanyaan atau pernyataan harus relevan,
- Pertanyaan atau pernyataan sebisa mungkin singkat,
- Hindari Pertanyaan atau pernyataan yang bias

Agar dapat menyusun pertanyaan atau pernyataan sesuai dengan kriteria tersebut maka langkah-langkah yang dapat dilakukan adalah sebagai berikut :

- Merumuskan isi pertanyaan yang akan diajukan
- Menentukan format dan gaya formulir isian

<sup>18</sup> Sugiono, 2011, "Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif dan R&D", Bandung, CV. Alfabeta, hal.142

- Menentukan tipe, format, dan susunan pertanyaan yang akan ditujukan,
- Menyusun penjelasan untuk responden.

### **a. Teknik Sampling**

Penentuan responden dilakukan dengan menggunakan accidental sampling. Accidental sampling adalah teknik penentuan sampel berdasarkan kebetulan, yaitu siapa saja yang secara kebetulan bertemu dengan peneliti dapat digunakan sebagai sampel, bila dipandang orang yang kebetulan ditemui itu cocok sebagai sumber data (Sugiyono, 2001: 60).

Menurut Margono (2004: 127) menyatakan bahwa dalam teknik ini pengambilan sampel tidak ditetapkan lebih dahulu. Peneliti langsung mengumpulkan data dari unit sampling yang ditemui. Contohnya: Penelitian tentang pendapat umum mengenai pemilu dengan mempergunakan setiap warga negara yang telah dewasa sebagai unit sampling. Peneliti mengumpulkan data langsung dari setiap orang dewasa yang dijumpainya, sampai jumlah yang diharapkan terpenuhi.

### **b. Populasi dan Sampel**

#### **i. Populasi Penelitian**

Menurut Sugiyono (2011) menyatakan bahwa populasi adalah wilayah generalisasi yang terdiri atas obyek/subyek yang mempunyai kualitas dan karakteristik tertentu yang ditetapkan oleh peneliti untuk dipelajari dan kemudian ditarik kesimpulannya. Jadi populasi bukan hanya orang tetapi juga obyek dan benda-benda alam yang lain. Populasi juga bukan sekedar jumlah yang ada pada obyek/subyek yang dipelajari tetapi meliputi seluruh karakteristik/sifat yang dimiliki oleh subyek atau obyek itu<sup>19</sup>. Sehingga populasi responden yang dimaksud disini yaitu adalah seluruh pejalan kaki yang terdapat pada area fasilitas penyeberangan pejalan kaki.

#### **ii. Sampel Penelitian**

Menurut Arikonto (2006:131), sampel penelitian adalah sebagian atau

---

<sup>19</sup> Ibid hal. 80

wakil populasi yang akan diteliti. Sehingga sampel responden yang dipilih pada penelitian ini yaitu penyeberang jalan yang menyeberang pada area fasilitas penyeberangan baik yang memanfaatkan atau tidak memanfaatkan fasilitas penyeberangan pejalan kaki pada masing-masing koridor jalan yang menjadi lokasi studi.

Berdasarkan hasil survey didapatkan jumlah penyeberang jalan yang menjadi sampel dalam penelitian ini pada masing-masing koridor jalan adalah sebagai berikut:

**Tabel 3.1**  
**Jumlah Responden (Penyeberang Jalan)**  
**Pada Masing-Masing Koridor Jalan**

No	Koridor Jalan	Jumlah Responden (orang)
1	Koridor Jalan Sumbersari	77
2	Koridor Jalan Gajayana	53
3	Koridor Jalan MT. Haryono	81

*Sumber : Hasil Survey Lapangan*

### 3.2.2 Survey Sekunder

Survey sekunder merupakan pengumpulan data atau perekaman data instansi yang berupa data sekunder. Irawan (2005:5) menjelaskan bahwa data sekunder adalah data yang diambil secara tidak langsung dari sumbernya. Data sekunder biasanya diambil dari dokumen-dokumen (laporan, karya tulis orang lain, koran, majalah). Seseorang mendapatkan informasi dari “orang lain”. Orang lain inilah yang mendapatkan data primer.

Silalahi (2010: 291) memaparkan bahwa data sekunder merupakan data yang dikumpulkan dari tangan kedua atau dari sumber-sumber lain yang telah bersedia sebelum penelitian dilakukan. Data yang dikumpulkan melalui sumber-sumber lain yang tersedia dinamakan data sekunder. Bahan-bahan sumber sekunder dapat berupa artikel-artikel dalam surat kabar, atau majalah populer buku atau artikel-artikel yang ditemukan dalam jurnal ilmiah yang mengevaluasi atau mengkritisi sesuatu penelitian original yang lain. Buletin statistik, laporan-laporan, atau arsip organisasi, publikasi pemerintah, informasi yang dipublikasikan atau tidak dipublikasikan dan tersedia dari dalam atau dari luar organisasi, analisis- analisis yang dibuat oleh para ahli, analisis survey

terdahulu, catatan-catatan publik mengenai peristiwa-peristiwa resmi, dan catatan-catatan perpustakaan juga merupakan sumber data sekunder.

Adapun data yang diperlukan berupa uraian, data angka, maupun gambar yang berhubungan dengan data penelitian. Data yang diperlukan yaitu berupa data spasial yang berkaitan dengan lokasi penelitian.

### 3.3 Metode Analisa

Metode analisis merupakan alat yang dapat digunakan untuk menganalisa permasalahan penelitian, sehingga mempermudah peneliti untuk mencapai suatu tujuan dan sasaran dari penelitian yang dikaji. Adapun metode analisis yang digunakan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

#### 3.3.1 Analisa Distribusi Frekuensi

Analisa distribusi frekuensi merupakan pengelompokan data dalam beberapa kelas sehingga ciri-ciri penting data tersebut dapat terlihat. Data yang disajikan dalam bentuk data yang telah dikelompokkan.

**Tabel 3.2**  
**Bentuk Umum Tabel Distribusi Frekuensi**

Kelas (Kategori)	Frekuensi (Banyaknya Pemunculan Pengamatan)
Kelas ke-1	$f_1$
Kelas ke-2	$f_2$
Kelas ke-3	$f_3$
:	:
:	:
Kelas ke-k	$f_k$
Jumlah ( $\Sigma$ )	N

Secara matematis, untuk menghitung distribusi frekuensi adalah sebagai berikut:

$$n = \sum_{i=1}^k (f_i)$$

Diketahui :

N : Banyaknya Pengamatan

$f_k$  : Frekuensi Pada Kelas

Distribusi frekuensi dibuat dengan alasan berikut :

- Kumpulan data yang besar dapat diringkas
- Dapat memperoleh beberapa gambaran mengenai karakteristik data
- Merupakan dasar dalam pembuatan grafik penting seperti histogram.

Banyak software (teknik komputasi) yang dapat digunakan untuk membuat tabel distribusi frekuensi secara otomatis. Meskipun demikian, disini tetap akan diuraikan mengenai prosedur dasar dalam membuat tabel distribusi frekuensi.

Langkah-langkah dalam menyusun tabel distribusi frekuensi :

- Urutkan data, biasanya diurutkan berdasarkan data yang paling kecil  
Tujuannya agar *range* data diketahui dan mempermudah penghitungan frekuensi tiap kelas.
- Tentukan *range* (rentang atau jangkauan)  
 $\text{Range} = \text{nilai maksimum} - \text{nilai minimum}$
- Tentukan banyak kelas yang diinginkan. Jangan terlalu banyak atau sedikit, berkisar antara 5 dan 20, tergantung dari banyak dan sebaran datanya.

Aturan Sturges :

Banyak kelas =  $1 + 3.3 \log n$ , dimana  $n$  = banyaknya data

- Tentukan panjang/lebar kelas interval ( $p$ )  
 $\text{Panjang kelas (p)} = \frac{[\text{rentang}]}{[\text{banyak kelas}]}$

Tentukan nilai ujung bawah kelas interval pertama

Analisa distribusi frekuensi digunakan untuk menganalisa preferensi terhadap ketersediaan elemen pendukung pedestrian dan faktor pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki.

### 3.3.2 Analisa Uji Korelasi Chi Square

Analisis Chi-square dapat digunakan untuk membandingkan sekelompok frekuensi yang diamati dengan kelompok frekuensi yang diharapkan, menetapkan signifikansi perbedaan-perbedaan antara dua kelompok independen, dan untuk mengetahui hubungan antara suatu karakteristik dengan karakteristik lainnya

dalam tabel kontingensi<sup>20</sup>.

Analisis Chi-Square yang digunakan untuk membandingkan sekelompok frekuensi yang diamati dengan kelompok frekuensi yang diharapkan biasanya digunakan untuk sampel tunggal. Misalnya, untuk mengetahui banyak subjek, objek, jawaban respon yang terdapat dalam berbagai kategori. Persamaan yang digunakan adalah sebagai berikut :

$$\chi^2 = \sum_{i=1}^k \frac{(O_i - E_i)^2}{E_i}$$

Dimana :

$O_i$  : banyak kasus yang diamati dalam kategori ke-i

$E_i$  : banyak yang diharapkan dalam kategori ke-i dibawah  $H_0$

Nilai Chi-square ( $X^2$ ) didapat dengan mencari selisih antara banyak kasus yang diamati dengan yang diharapkan, mengkuadratkan selisih-selisih tersebut, kemudian membaginya dengan jumlah yang diharapkan, lalu menjumlahkan hasil bagi tersebut. Untuk menetapkan nilai Chi-square ( $X^2$ ) signifikan atau tidak, dapat ditentukan dengan melihat tabel Chi-square ( $X^2$ ). Jika kemungkinan yang berkaitan dengan munculnya dibawah  $H_0$  suatu nilai Chi-square ( $X^2$ ) yang diperoleh untuk  $db = k - 1$  adalah sama atau lebih kecil dari harga  $a$  yang ditetapkan sebelumnya, maka  $H_0$  dapat ditolak. Jika tidak,  $H_0$  akan diterima (Cochran, 1952).

Untuk menetapkan signifikansi perbedaan-perbedaan antara dua kelompok independen, dapat dihitung dari banyak kasus tiap kelompok yang termasuk dalam berbagai kategori, dan membandingkan proporsi kasus-kasus dari kelompok yang lain. Misalnya, kita dapat menguji apakah dua kelompok politik berbeda dalam hal persetujuan atau ketidaksetujuan mereka terhadap pendapat tertentu. Adapun prinsip uji Chi-square adalah sebagai berikut:

- Perhitungan akhir menunjukkan angka yang sebenarnya, bukan dalam bentuk persen atau proporsi.
- Untuk setiap kategori, perbedaan diperoleh dari selisih nilai observasi dengan nilai ekspektasi sehingga dapat dinyatakan dengan persamaan :

<sup>20</sup> Nia Monika, dkk, 2013, "Analisis Chi-Square dan Transformasi Data Ordinal ke Data Interval Menggunakan Methods Of Succesive Interval (MSI)", *Jurnal EKSPONENSIAL*, Volume 4, No. 2, hal. 90

$$\chi^2 = \sum_{i=1}^r \sum_{j=1}^k \frac{(O_{ij} - E_{ij})^2}{E_{ij}}$$

dimana :

r : Jumlah semua baris

k : Jumlah semua kolom

$O_{ij}$  : Frekuensi pengamatan (observasi) dari baris ke-i pada kolom ke-j

$E_{ij}$  : Frekuensi diharapkan (ekspektasi) dari baris ke-i pada kolom ke-j

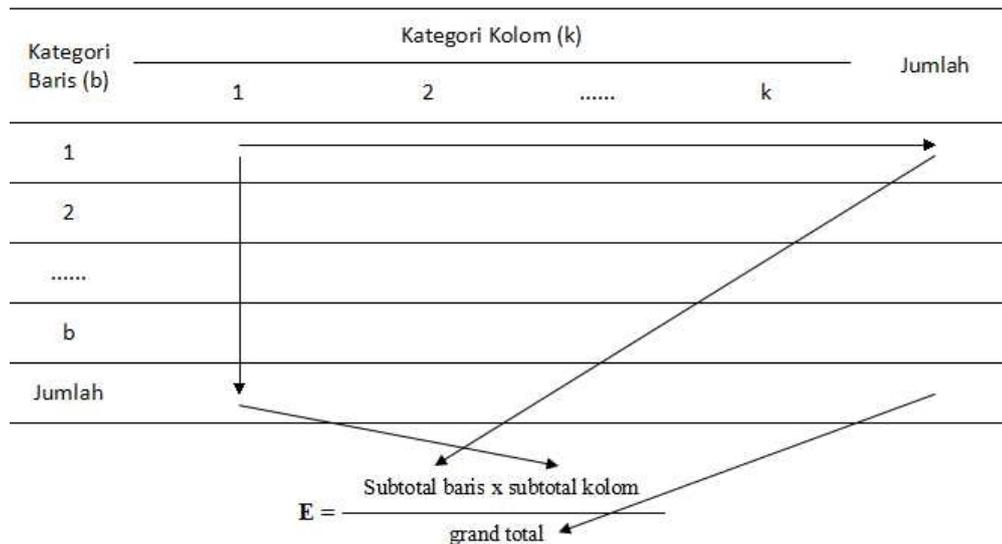
$E_{ij}$  diperoleh dengan :

$$E_{ij} = \frac{(n_{i.} \cdot n_{.j})}{n..}$$

Untuk mendapatkan frekuensi yang diharapkan bagi masing-masing sel, yaitu dengan mengalikan kedua jumlah marginal bersama pada sebuah sel tertentu, kemudian hasilnya dibagi dengan jumlah keseluruhan kasus, yakni  $n..$  Kemudian dapat diperoleh nilai Chi-square ( $X^2$ ) dengan  $db = (r-1)(k-1)$  dimana  $r$  = banyak baris dan  $k$  = banyak kolom dalam tabel kontingensi. Apabila data penelitian yang kita miliki adalah frekuensi dalam kategori-kategori yang diskrit, maka dapat digunakan untuk menentukan signifikansi perbedaan-perbedaan antara  $k$  kelompok independen.

Analisis Chi-square dapat pula digunakan untuk menguji dependensi suatu pengamatan dalam kategori tertentu agar dapat mendeteksi hubungan antara suatu karakteristik dengan karakteristik lainnya dalam tabel kontingensi. Pengertian sampel yang berhubungan disini adalah, satu sampel penelitian yang dikenai dengan dua macam perlakuan, yang selanjutnya dilihat perubahannya.

Analisis Chi Square ini merupakan metode analisis yang bersifat non parametrik, digunakan untuk menguji keabsahan sebuah statement atau pernyataan yang disebarkan melalui kuisioner/angket pada sekelompok responden. Analisa Chi Square disebut juga sebagai analisis tabel kategorik (b) baris x (k) kolom, kategorik berasal dari kategori atau kategori jawaban, misal: 1="setuju", 2="ragu-ragu", 3="tidak setuju", atau 1="tidak pernah", 2="jarang", 3="sering". Karena bentuknya baris x kolom maka bentuk analisisnya adalah 2x2, 3x3, 4x4, dan seterusnya.



Gambar 3.1 cara menghitung *Expected frequencies*

Adapun rumus yang digunakan untuk menghitung *Chi Square* :

$$\chi^2 = \frac{(\sum (fo - fe)^2)}{fe}$$

Dimana :

$\chi^2$  = Nilai Chi Kuadrat

$fe$  = Frekuensi yang diharapkan

$fo$  = Frekuensi yang diperoleh/diamati

Hipotesis uji Chi Square yaitu :

$H_0$  = Tidak ada hubungan antara baris dan kolom

$H_1$  = Ada hubungan antara baris dan kolom

Dasar pengambilan keputusan berdasarkan perbandingan *Chi Square* hitung dengan *Chi Square* Tabel

- Jika Chi Square Hitung < Chi Square Tabel maka  $H_0$  diterima
- Jika Chi Square Hitung > Chi Square Tabel maka  $H_0$  ditolak

Chi Square tabel dapat dihitung pada tabel Chi Square dengan menginput :

- **Tingkat Signifikansi ( $\alpha$ ) = 5%**

Pada SPSS, tingkat signifikansi sebesar 5%, akan tetapi tentu saja bisa ditetapkan besaran yang lain (misal 10%, 1%, 2,5%, dan lain sebagainya) yang tentunya juga akan mengubah Chi Square Tabel.

- **Derajat Kebebasan (df)**

Rumus  $df = (\text{jumlah baris} - 1) \times (\text{jumlah kolom} - 1)$

- **Probabilitas (Asymp. Sig) :**

- Jika *Asymp.Sig* > 0,05 maka  $H_0$  diterima
- Jika *Asymp.Sig* < 0,05 maka  $H_0$  ditolak

Hasil analisis dari sasaran yang terakhir yang ingin dicapai dalam penelitian ini yaitu untuk mengkaji hubungan antara ketersediaan elemen pendukung pedestrian terhadap pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki berdasarkan preferensi pengguna.

Adapun kriteria dalam questioner berdasarkan pertimbangan dari masing-masing responden dalam memanfaatkan fasilitas penyeberangan pejalan kaki. Kriteria tersebut adalah sebagai berikut :

**Tabel 3.3**

**Kriteria Pertimbangan (Data Ordinal)**

No	Kode	Kriteria
1	SD	Sangat Dipertimbangkan
2	D	Dipertimbangkan
3	CD	Cukup Dipertimbangkan
4	KD	Kurang Dipertimbangkan
5	TD	Tidak Dipertimbangkan

*Sumber : Hasil Pertimbangan Peneliti*

## BAB V

### HASIL ANALISA PENELITIAN

Pada bab ini akan diuraikan analisis-analisis terkait dengan hubungan antara ketersediaan elemen pendukung pedestrian terhadap faktor pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki berdasarkan preferensi penyeberang jalan. Analisa tersebut meliputi analisa preferensi penyeberang jalan terhadap ketersediaan elemen pendukung pedestrian, analisa preferensi faktor yang menjadi pertimbangan dalam memanfaatkan fasilitas penyeberangan pejalan kaki, analisa hubungan antara ketersediaan elemen pendukung pedestrian terhadap pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada pemaparan pada sub bab berikut.

#### **5.1 Analisa Preferensi Penyeberang Jalan Terhadap Ketersediaan Elemen Pendukung Pedestrian**

Analisis ini bertujuan untuk mengidentifikasi preferensi penyeberang jalan terhadap ketersediaan elemen pendukung pedestrian dalam pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki pada area fasilitas penyeberangan untuk masing-masing koridor yang menjadi wilayah studi. Teknik yang digunakan dalam analisis ini ditekankan pada hasil survey primer yaitu penyebaran kuesioner untuk mengkaji pendapat penyeberang jalan terhadap ketersediaan elemen pendukung pedestrian pada masing-masing koridor jalan. Analisis yang digunakan adalah analisis distribusi frekuensi melalui teknik perhitungan SPSS 16 untuk menghitung tingkat pertimbangan terhadap ketersediaan elemen pendukung pedestrian dalam pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki. Adapun rumus perhitungan analisis distribusi frekuensi adalah sebagai berikut :

$n = \sum_{i=1}^k (f_i)$	Diketahui : n = Banyaknya Pengamatan f <sub>1</sub> = Frekuensi pada Kelas ke-1
--------------------------	---

Adapun variabel-variabel yang di analisis pada distribusi frekuensi yaitu ketersediaan beberapa elemen pendukung yaitu ketersediaan trotoar, lampu pejalan kaki, lampu penerangan jalan, lapak tunggu, marka fasilitas penyeberangan, pagar pembatas, rambu fasilitas penyeberangan, telepon umum, vegetasi, dan tempat sampah. Sedangkan data yang dianalisis berupa data ordinal yang selain memiliki nama (atribut), juga memiliki peringkat atau urutan. Angka yang diberikan mengandung tingkatan dengan preferensi data yang bermakna lebih tinggi atau lebih rendah dari yang lainnya.

Dalam hal ini responden memberikan penilaian terhadap ketersediaan elemen pendukung tersebut berdasarkan 5 tingkat kepentingan yaitu :

- |                            |                            |
|----------------------------|----------------------------|
| 1 : Sangat Dipertimbangkan | 4 : Kurang Dipertimbangkan |
| 2 : Dipertimbangkan        | 5 : Tidak Dipertimbangkan. |
| 3 : Cukup Dipertimbangkan  |                            |

Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada pemaparan berikut.

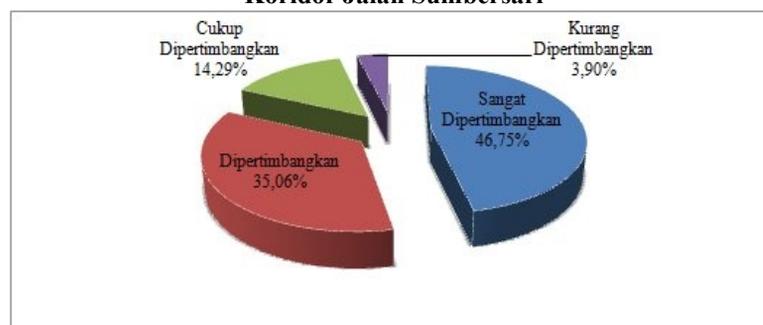
### 5.1.1 Analisa Preferensi Penyeberang Jalan Terhadap Ketersediaan Ketersediaan Trotoar

Pada sub bab ini akan di bahas mengenai preferensi penyeberang jalan terhadap ketersediaan trotoar dalam pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki pada masing-masing koridor jalan. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada pemaparan berikut.

#### 5.1.1.1 Analisa Preferensi Pertimbangan Ketersediaan Trotoar Pada Koridor Jalan Summersari

Pada sub bab ini akan dibahas mengenai frekuensi preferensi penyeberang jalan terhadap ketersediaan trotoar terhadap pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki pada koridor Jalan Summersari. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada diagram 5.1.

**Diagram 5.1**  
**Frekuensi Preferensi Penyeberang Jalan Terhadap Pertimbangan Ketersediaan Trotoar Koridor Jalan Summersari**



Sumber : Hasil Analisa Distribusi Frekuensi SPSS 16, 2015

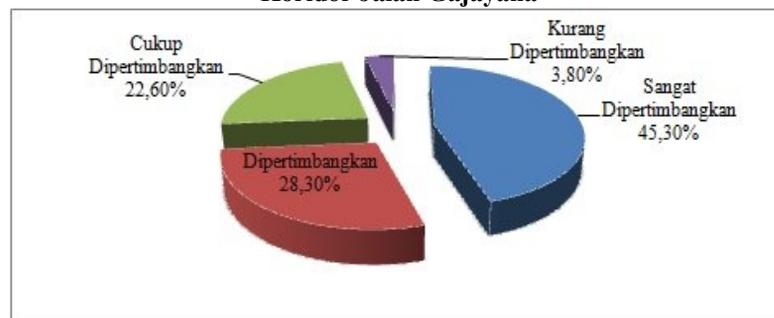
Trotoar menjadi elemen pendukung pedestrian yang harus dipertimbangkan ketersediaannya agar dapat menunjang berbagai aktivitas pejalan kaki. Hal tersebut dapat dilihat dari hasil analisis distribusi frekuensi pada diagram 5.1 didapatkan bahwa preferensi penyeberang jalan terhadap ketersediaan trotoar dalam pemanfaatan fasilitas penyeberangan menjadi elemen pendukung pedestrian yang sangat dipertimbangkan dalam pemanfaatan fasilitas penyeberangan dengan persentase tertinggi yakni sebesar 46,75%, untuk penyeberang jalan yang menyatakan trotoar pada kategori yang dipertimbangkan adalah

sebesar 35,06%, Sedangkan untuk penyeberang jalan yang menggolongkan trotoar sebagai elemen yang cukup di pertimbangkan yakni sebesar 14,29%, dan preferensi ketersediaan trotoar yang paling rendah yakni pada kategori kurang dipertimbangkan dengan persentase sebesar 3,90 %. Dari hasil perhitungan tersebut dapat disimpulkan bahwa bagi sebagian besar penyeberang jalan, ketersediaan trotoar merupakan elemen pendukung pedestrian yang sangat dipertimbangkan dalam pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki pada koridor Jalan Sumbersari.

### 5.1.1.2 Analisa Preferensi Pertimbangan Ketersediaan Trotoar Pada Koridor Jalan Gajayana

Pada sub bab ini akan dibahas mengenai frekuensi preferensi penyeberang jalan terhadap ketersediaan trotoar terhadap pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki pada koridor Jalan Gajayana. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada diagram 5.2.

**Diagram 5.2**  
**Frekuensi Preferensi Penyeberang Jalan Terhadap Pertimbangan Ketersediaan Trotoar Koridor Jalan Gajayana**



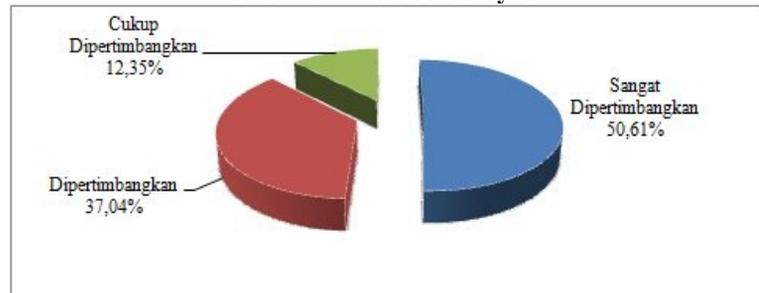
Sumber : Hasil Analisa Distribusi Frekuensi SPSS 16, 2015

Berdasarkan hasil analisis distribusi frekuensi preferensi penyeberang jalan pada fasilitas penyeberangan koridor Jalan Gajayana tidak jauh berbeda dengan preferensi penyeberang jalan pada koridor jalan sumbersari yakni ketersediaan trotoar juga menjadi elemen pendukung pedestrian yang sangat dipertimbangkan dalam pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki dengan persentase sebesar 45,30%, sedangkan yang menjawab dipertimbangkan adalah sebesar 28,30%, dan yang berpendapat ketersediaan trotoar menjadi elemen pendukung yang cukup dipertimbangkan dalam pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki memiliki persentase sebesar 22,60%, serta yang paling rendah yakni kategori kurang dipertimbangkan adalah sebesar 3,80%. Dari hasil perhitungan tersebut dapat disimpulkan bahwa bagi sebagian besar penyeberang jalan, ketersediaan trotoar merupakan elemen pendukung pedestrian yang sangat dipertimbangkan dalam pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki pada koridor Jalan Gajayana.

### 5.1.1.3 Analisa Preferensi Pertimbangan Ketersediaan Trotoar Pada Koridor Jalan MT Haryono

Pada sub bab ini akan dibahas mengenai frekuensi preferensi penyeberang jalan terhadap ketersediaan trotoar terhadap pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki pada koridor Jalan MT. Haryono. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada diagram 5.3.

**Diagram 5.3**  
**Frekuensi Preferensi Penyeberang Jalan Terhadap Pertimbangan Ketersediaan Trotoar Koridor Jalan MT. Haryono**



*Sumber : Hasil Analisa Distribusi Frekuensi SPSS 16, 2015*

Berdasarkan hasil analisis distribusi frekuensi, preferensi penyeberang jalan pada koridor jalan MT. Haryono terhadap ketersediaan trotoar pada area fasilitas penyeberangan pejalan kaki yakni sebesar 50,62% penyeberang jalan memiliki persepsi bahwa ketersediaan trotoar merupakan elemen pendukung pedestrian yang sangat dipertimbangkan dalam pemanfaatan fasilitas penyeberangan, sedangkan persentase responden yang menjawab ketersediaan trotoar menjadi elemen pendukung yang dipertimbangkan adalah sebesar 37,04%, dan yang terendah adalah ketersediaan trotoar hanya menjadi elemen yang cukup dipertimbangkan dengan persentase sebesar 12,35%. Dari hasil perhitungan tersebut dapat disimpulkan bahwa bagi sebagian besar penyeberang jalan berpendapat bahwa ketersediaan trotoar merupakan elemen pendukung pedestrian yang sangat dipertimbangkan dalam pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki pada koridor Jalan MT. Haryono.

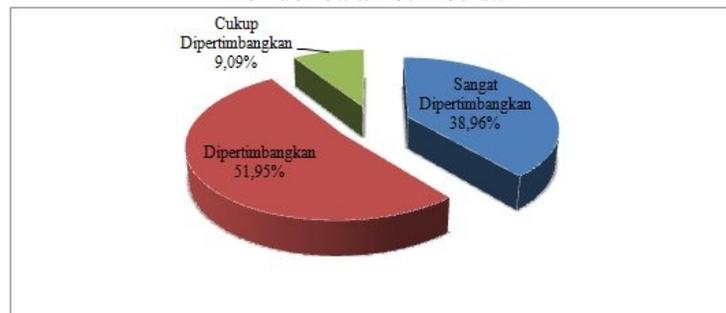
### 5.1.2 Analisa Preferensi Penyeberang Jalan Terhadap Ketersediaan Lampu Pejalan Kaki

Pada sub bab ini akan di bahas mengenai preferensi penyeberang jalan terhadap ketersediaan lampu pejalan kaki dalam pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki pada masing-masing koridor jalan. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada pemaparan berikut.

### 5.1.2.1 Analisa Preferensi Pertimbangan Ketersediaan Lampu Pejalan Kaki Pada Koridor Jalan Sumbersari

Pada sub bab ini akan dibahas mengenai frekuensi preferensi penyeberang jalan terhadap ketersediaan lampu pejalan kaki terhadap pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki pada koridor Jalan Sumbersari. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada diagram 5.4.

**Diagram 5.4**  
**Frekuensi Preferensi Penyeberang Jalan Terhadap Pertimbangan Ketersediaan Lampu Pejalan Kaki Koridor Jalan Sumbersari**



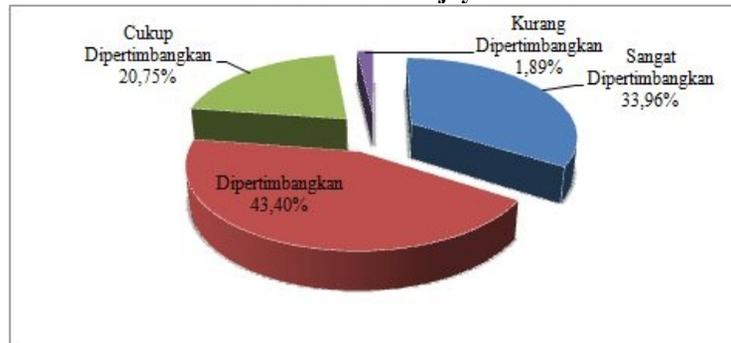
Sumber : Hasil Analisa Distribusi Frekuensi SPSS 16, 2015

Berdasarkan hasil analisis distribusi frekuensi, preferensi penyeberang jalan terhadap ketersediaan lampu pejalan kaki pada fasilitas penyeberangan koridor Jalan Sumbersari yakni sebesar 38,96% penyeberang jalan memiliki persepsi bahwa ketersediaan lampu pejalan kaki menjadi elemen yang sangat dipertimbangkan, sedangkan preferensi tertinggi terhadap ketersediaan lampu pejalan kaki adalah sebesar 51,95% dengan kategori dipertimbangkan, sedangkan yang terendah yakni terdapat pada kategori yang cukup dipertimbangkan dengan persentase sebesar 9,09%. Dari hasil perhitungan tersebut dapat disimpulkan bahwa bagi sebagian besar penyeberang jalan berpendapat bahwa ketersediaan lampu pejalan kaki merupakan elemen pendukung pedestrian yang tergolong pada kategori dipertimbangkan dalam pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki pada koridor Jalan Sumbersari.

### 5.1.2.2 Analisa Preferensi Pertimbangan Ketersediaan Lampu Pejalan Kaki Pada Koridor Jalan Gajayana

Pada sub bab ini akan dibahas mengenai frekuensi preferensi penyeberang jalan terhadap ketersediaan lampu pejalan kaki terhadap pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki pada koridor Jalan Gajayana. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada diagram 5.5.

**Diagram 5.5**  
**Frekuensi Preferensi Penyeberang Jalan Terhadap Pertimbangan Ketersediaan Lampu Pejalan Kaki Koridor Jalan Gajayana**



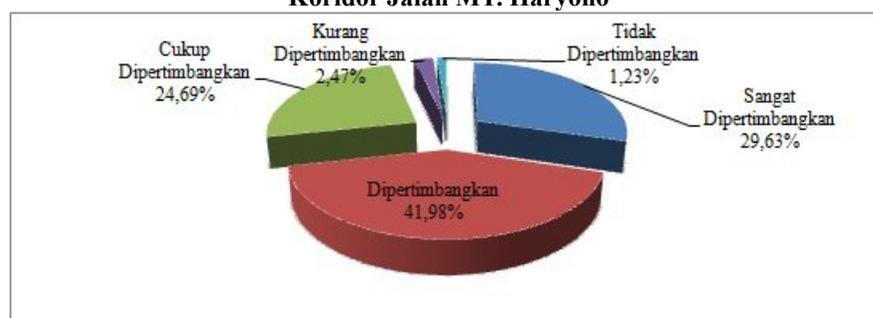
Sumber : Hasil Analisa Distribusi Frekuensi SPSS 16, 2015

Berdasarkan hasil analisis distribusi frekuensi, preferensi penyeberang jalan terhadap ketersediaan lampu pejalan kaki pada fasilitas penyeberangan koridor Jalan Gajayana yakni sebesar 33,96% penyeberang jalan memiliki persepsi bahwa persepsi sangat dipertimbangkan, sedangkan preferensi responden tertinggi yakni kategori dipertimbangkan dengan persentase sebesar 43,40%, dan preferensi penyeberang jalan yang terendah yakni terdapat pada kategori kurang dipertimbangkan dengan persentase sebesar 1,98%. Dari hasil perhitungan tersebut dapat disimpulkan bahwa bagi sebagian besar penyeberang jalan berpendapat bahwa ketersediaan lampu pejalan kaki merupakan elemen pendukung pedestrian yang tergolong pada kategori dipertimbangkan dalam pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki pada koridor Jalan Gajayana.

### 5.1.2.3 Analisa Preferensi Pertimbangan Ketersediaan Lampu Pejalan Kaki Pada Koridor Jalan MT. Haryono

Pada sub bab ini akan dibahas mengenai frekuensi preferensi penyeberang jalan terhadap ketersediaan lampu pejalan kaki terhadap pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki pada koridor Jalan MT. Haryono. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada diagram 5.6.

**Diagram 5.6**  
**Frekuensi Preferensi Penyeberang Jalan Terhadap Pertimbangan Ketersediaan Lampu Pejalan Kaki Koridor Jalan MT. Haryono**



Sumber : Hasil Analisa Distribusi Frekuensi SPSS 16, 2015

Berdasarkan hasil analisis distribusi frekuensi, preferensi penyeberang jalan terhadap ketersediaan lampu pejalan kaki pada fasilitas penyeberangan koridor Jalan Gajayana yang tertinggi yakni terdapat pada kategori dipertimbangkan dengan persentase sebesar 41,98%, sedangkan preferensi penyeberang terendah terhadap ketersediaan lampu pejalan kaki yakni kategori tidak dipertimbangkan sebesar 1,25%. Dari hasil perhitungan tersebut dapat disimpulkan bahwa bagi sebagian besar penyeberang jalan berpendapat bahwa ketersediaan lampu pejalan kaki merupakan elemen pendukung pedestrian yang tergolong pada kategori dipertimbangkan dalam pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki pada koridor Jalan MT. Haryono.

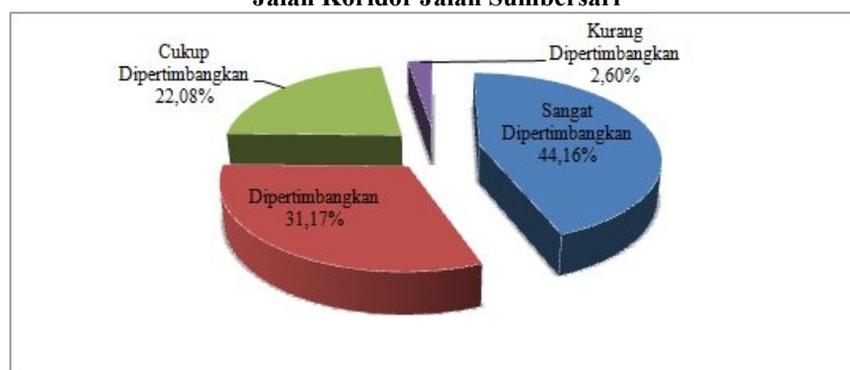
### 5.1.3 Analisa Preferensi Penyeberang Jalan Terhadap Ketersediaan Lampu Penerangan Jalan

Pada sub bab ini akan di bahas mengenai preferensi penyeberang jalan terhadap ketersediaan lampu penerangan jalan dalam pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki pada masing-masing koridor jalan. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada pemaparan berikut.

#### 5.1.3.1 Analisa Preferensi Pertimbangan Ketersediaan Lampu Penerangan Jalan Pada Koridor Jalan Sumbersari

Pada sub bab ini akan dibahas mengenai frekuensi preferensi penyeberang jalan terhadap ketersediaan lampu penerangan jalan terhadap pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki pada koridor Jalan Sumbersari. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada diagram 5.7.

**Diagram 5.7**  
Frekuensi Preferensi Penyeberang Jalan Terhadap Pertimbangan Ketersediaan Lampu Penerangan Jalan Koridor Jalan Sumbersari



Sumber : Hasil Analisa Distribusi Frekuensi SPSS 16, 2015

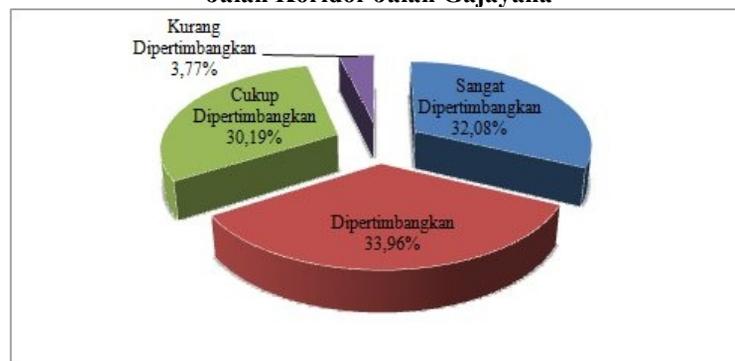
Berdasarkan hasil analisis distribusi frekuensi, preferensi penyeberang jalan terhadap

ketersediaan lampu pejalan kaki pada fasilitas penyeberangan koridor Jalan Sumbersari yang tertinggi yakni terdapat pada kategori sangat dipertimbangkan dengan persentase sebesar 44,16%, sedangkan preferensi penyeberang terendah terhadap ketersediaan lampu penerangan jalan yakni kategori tidak dipertimbangkan sebesar 2.60%. Dari hasil perhitungan tersebut dapat disimpulkan bahwa bagi sebagian besar penyeberang jalan berpendapat bahwa ketersediaan lampu pejalan kaki merupakan elemen pendukung pedestrian yang tergolong pada kategori sangat dipertimbangkan dalam pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki pada koridor Jalan Sumbersari.

### 5.1.3.2 Analisa Preferensi Pertimbangan Ketersediaan Lampu Penerangan Jalan Pada Koridor Jalan Gajayana

Pada sub bab ini akan dibahas mengenai frekuensi preferensi penyeberang jalan terhadap ketersediaan lampu penerangan jalan terhadap pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki pada koridor Jalan Gajayana. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada diagram 5.8.

**Diagram 5.8**  
**Frekuensi Preferensi Penyeberang Jalan Terhadap Pertimbangan Ketersediaan Lampu Penerangan Jalan Koridor Jalan Gajayana**



Sumber : Hasil Analisa Distribusi Frekuensi SPSS 16, 2015

Berdasarkan hasil analisis distribusi frekuensi, preferensi penyeberang jalan terhadap ketersediaan lampu penerangan jalan pada fasilitas penyeberangan koridor Jalan Gajayana yang tertinggi yakni terdapat pada kategori dipertimbangkan dengan persentase sebesar 33.96%, sedangkan untuk preferensi pada kategori sangat dipertimbangkan dan cukup dipertimbangkan masing-masing sebesar 32,08% dan 30,19%. Sedangkan preferensi penyeberang jalan terendah yakni kategori kurang dipertimbangkan yakni sebesar 3,77%. Dari hasil perhitungan tersebut dapat disimpulkan bahwa bagi sebagian besar penyeberang jalan berpendapat bahwa ketersediaan lampu pejalan kaki merupakan elemen pendukung pedestrian yang tergolong pada kategori dipertimbangkan dalam pemanfaatan fasilitas

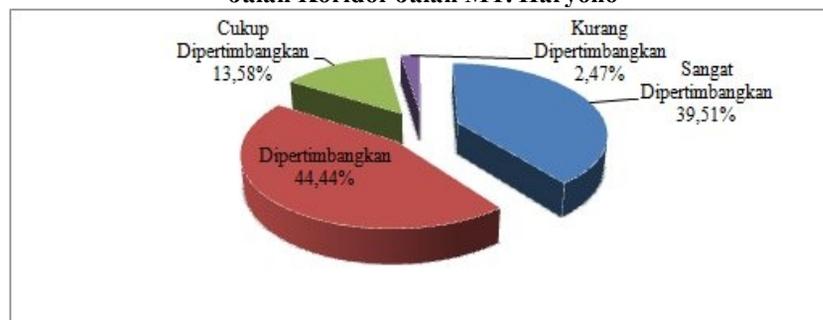
penyeberangan pejalan kaki pada koridor Jalan Gajayana.

### 5.1.3.3 Analisa Preferensi Pertimbangan Ketersediaan Lampu Penerangan Jalan Pada Koridor Jalan MT. Haryono

Pada sub bab ini akan dibahas mengenai frekuensi preferensi penyeberang jalan terhadap ketersediaan lampu penerangan jalan terhadap pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki pada koridor Jalan MT. Haryono. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada diagram 5.9.

Berdasarkan hasil analisis distribusi frekuensi, preferensi penyeberang jalan terhadap ketersediaan lampu penerangan jalan pada fasilitas penyeberangan koridor Jalan MT. Haryono yang tertinggi yakni terdapat pada kategori dipertimbangkan dengan persentase sebesar 44,44%, sedangkan untuk preferensi pada kategori sangat dipertimbangkan dan cukup dipertimbangkan masing-masing sebesar 39,51% dan 13,58%. Sedangkan preferensi penyeberang jalan terendah yakni kategori kurang dipertimbangkan yakni sebesar 2,47%. Dari hasil perhitungan tersebut dapat disimpulkan bahwa bagi sebagian besar penyeberang jalan berpendapat bahwa ketersediaan lampu pejalan kaki merupakan elemen pendukung pedestrian yang tergolong pada kategori dipertimbangkan dalam pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki pada koridor Jalan MT. Haryono.

**Diagram 5.9**  
**Frekuensi Preferensi Penyeberang Jalan Terhadap Pertimbangan Ketersediaan Lampu Penerangan Jalan Koridor Jalan MT. Haryono**



*Sumber : Hasil Analisa Distribusi Frekuensi SPSS 16, 2015*

### 5.1.4 Analisa Preferensi Penyeberang Jalan Terhadap Ketersediaan Lapak Tunggu

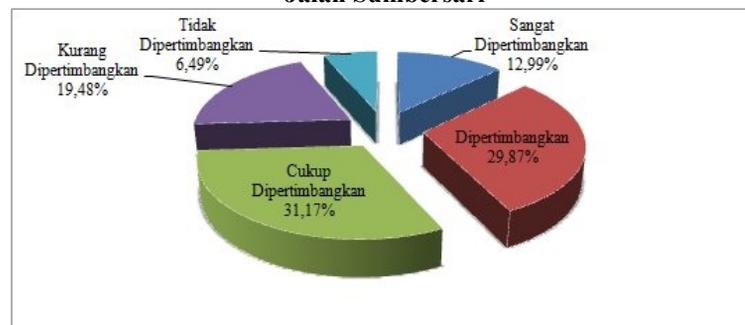
Pada sub bab ini akan di bahas mengenai preferensi penyeberang jalan terhadap ketersediaan lapak tunggu dalam pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki pada masing-masing koridor jalan. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada pemaparan berikut.

#### 5.1.4.1 Analisa Preferensi Pertimbangan Ketersediaan Lapak Tunggu Pada Koridor Jalan Sumbersari

Pada sub bab ini akan dibahas mengenai frekuensi preferensi penyeberang jalan terhadap ketersediaan lapak tunggu terhadap pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki pada koridor Jalan Sumbersari. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada diagram 5.10.

Berdasarkan hasil analisis distribusi frekuensi, preferensi penyeberang jalan terhadap ketersediaan lapak tunggu jalan pada fasilitas penyeberangan koridor Jalan Sumbersari yang tertinggi yakni terdapat pada kategori cukup dipertimbangkan dengan persentase sebesar 31,17%, sedangkan persentase terendah terdapat pada kategori tidak dipertimbangkan dengan persentase sebesar 6,49%. Dari hasil perhitungan tersebut dapat disimpulkan bahwa bagi sebagian besar penyeberang jalan berpendapat bahwa ketersediaan lapak tunggu merupakan elemen pendukung pedestrian yang tergolong pada kategori sangat dipertimbangkan dalam pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki pada koridor Jalan Sumbersari.

**Diagram 5.10**  
**Frekuensi Preferensi Penyeberang Jalan Terhadap Pertimbangan Ketersediaan Lapak Tunggu Koridor Jalan Sumbersari**



Sumber : Hasil Analisa Distribusi Frekuensi SPSS 16, 2015

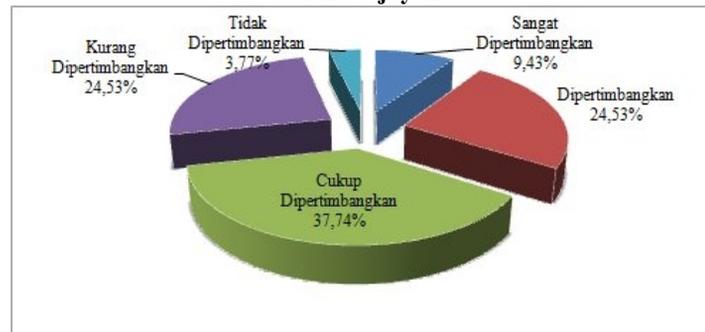
#### 5.1.4.2 Analisa Preferensi Pertimbangan Ketersediaan Lapak Tunggu Pada Koridor Jalan Gajayana

Pada sub bab ini akan dibahas mengenai frekuensi preferensi penyeberang jalan terhadap ketersediaan lapak tunggu terhadap pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki pada koridor Jalan Gajayana. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada diagram 5.11.

Berdasarkan hasil analisis distribusi frekuensi, preferensi penyeberang jalan terhadap ketersediaan lapak tunggu jalan pada fasilitas penyeberangan koridor Jalan Gajayana yang tertinggi yakni terdapat pada kategori cukup dipertimbangkan dengan persentase sebesar 37,74%, sedangkan persentase terendah terdapat pada kategori tidak dipertimbangkan dengan persentase sebesar 3,77%. Dari hasil perhitungan tersebut dapat disimpulkan bahwa bagi sebagian besar penyeberang jalan berpendapat bahwa ketersediaan lapak tunggu merupakan

elemen pendukung pedestrian yang tergolong pada kategori cukup dipertimbangkan dalam pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki pada koridor Jalan Gajayana.

**Diagram 5.11**  
**Frekuensi Preferensi Penyeberang Jalan Terhadap Pertimbangan Ketersediaan Lapak Tunggu Koridor Jalan Gajayana**

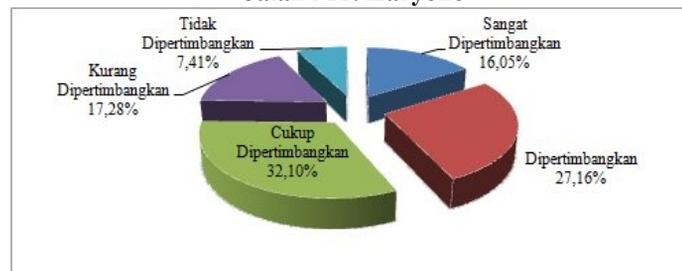


*Sumber : Hasil Analisa Distribusi Frekuensi SPSS 16, 2015*

#### 5.1.4.3 Analisa Preferensi Pertimbangan Ketersediaan Lapak Tunggu Pada Koridor Jalan MT. Haryono

Pada sub bab ini akan dibahas mengenai frekuensi preferensi penyeberang jalan terhadap ketersediaan lapak tunggu terhadap pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki pada koridor Jalan MT. Haryono. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada diagram 5.12.

**Diagram 5.12**  
**Frekuensi Preferensi Penyeberang Jalan Terhadap Pertimbangan Ketersediaan Lapak Tunggu Koridor Jalan MT. Haryono**



*Hasil Analisa Distribusi Frekuensi SPSS 16, 2015*

Berdasarkan hasil analisis distribusi frekuensi, preferensi penyeberang jalan terhadap ketersediaan lapak tunggu jalan pada fasilitas penyeberangan koridor Jalan MT. Haryono yang tertinggi yakni terdapat pada kategori cukup dipertimbangkan dengan persentase sebesar 32,10%, sedangkan persentase terendah terdapat pada kategori tidak dipertimbangkan dengan persentase sebesar 7,41%. Dari hasil perhitungan tersebut dapat disimpulkan bahwa bagi sebagian besar penyeberang jalan berpendapat bahwa ketersediaan lapak tunggu merupakan elemen pendukung pedestrian yang tergolong pada kategori cukup dipertimbangkan dalam pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki pada koridor Jalan MT. Haryono.

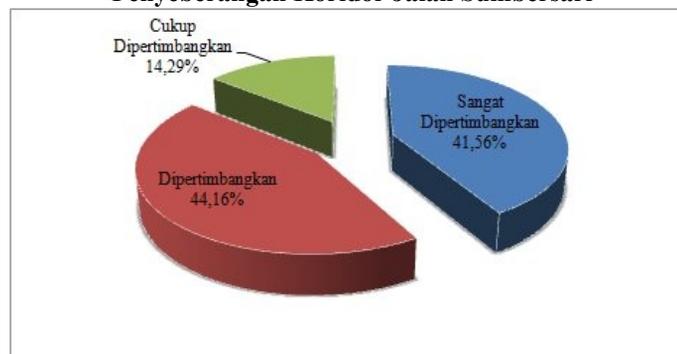
### 5.1.5 Analisa Preferensi Penyeberang Jalan Terhadap Ketersediaan Marka Fasilitas Penyeberangan

Pada sub bab ini akan di bahas mengenai preferensi penyeberang jalan terhadap ketersediaan marka fasilitas penyeberangan dalam pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki pada masing-masing koridor jalan. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada pemaparan berikut.

#### 5.1.5.1 Analisa Preferensi Pertimbangan Ketersediaan Marka Fasilitas Penyeberangan Pada Koridor Jalan Sumbersari

Pada sub bab ini akan dibahas mengenai frekuensi preferensi penyeberang jalan terhadap ketersediaan marka fasilitas penyeberangan terhadap pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki pada koridor Jalan Sumbersari. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada diagram 5.13.

**Diagram 5.13**  
Frekuensi Preferensi Penyeberang Jalan Terhadap Pertimbangan Ketersediaan Marka Fasilitas Penyeberangan Koridor Jalan Sumbersari



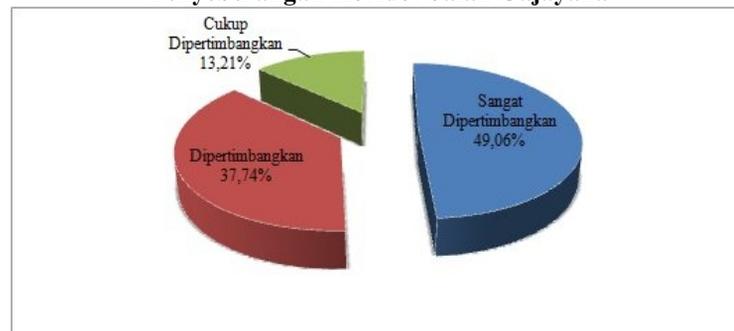
Sumber : Hasil Analisa Distribusi Frekuensi SPSS 16, 2015

Berdasarkan hasil analisis distribusi frekuensi, preferensi penyeberang jalan terhadap ketersediaan marka fasilitas penyeberangan jalan pada fasilitas penyeberangan koridor Jalan Sumbersari yang tertinggi yakni terdapat pada kategori dipertimbangkan dengan persentase sebesar 44,16%, dan untuk kategori sangat dipertimbangkan memiliki persentase sebesar 41,56%, sedangkan untuk persentase terendah terdapat pada kategori cukup dipertimbangkan dengan persentase sebesar 14,29%. Dari hasil perhitungan tersebut dapat disimpulkan bahwa bagi sebagian besar penyeberang jalan berpendapat bahwa ketersediaan marka fasilitas penyeberangan pejalan kaki merupakan elemen pendukung pedestrian yang tergolong pada kategori dipertimbangkan dalam pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki pada koridor Jalan Sumbersari.

### 5.1.5.2 Analisa Preferensi Pertimbangan Ketersediaan Marka Fasilitas Penyeberangan Pada Koridor Jalan Gajayana

Pada sub bab ini akan dibahas mengenai frekuensi preferensi penyeberang jalan terhadap ketersediaan marka fasilitas penyeberangan terhadap pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki pada koridor Jalan Summersari. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada diagram 5.14.

**Diagram 5.14**  
**Frekuensi Preferensi Penyeberang Jalan Terhadap Pertimbangan Ketersediaan Marka Fasilitas Penyeberangan Koridor Jalan Gajayana**



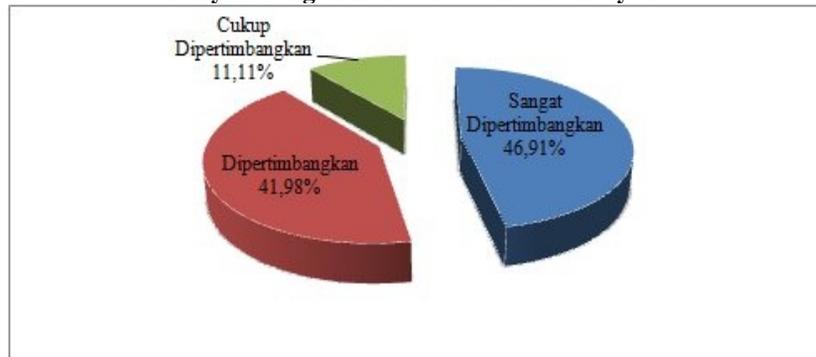
Sumber : Hasil Analisa Distribusi Frekuensi SPSS 16, 2015

Berdasarkan hasil analisis distribusi frekuensi, preferensi penyeberang jalan terhadap ketersediaan marka fasilitas penyeberangan jalan pada fasilitas penyeberangan koridor Jalan Gajayana yang tertinggi yakni terdapat pada kategori sangat dipertimbangkan dengan persentase sebesar 49,06%, dan untuk kategori dipertimbangkan memiliki persentase sebesar 37,74%, sedangkan untuk persentase terendah terdapat pada kategori cukup dipertimbangkan dengan persentase sebesar 13,21%. Dari hasil perhitungan tersebut dapat disimpulkan bahwa bagi sebagian besar penyeberang jalan berpendapat bahwa ketersediaan marka fasilitas penyeberangan pejalan kaki merupakan elemen pendukung pedestrian yang tergolong pada kategori sangat dipertimbangkan dalam pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki pada koridor Jalan Gajayana.

### 5.1.5.3 Analisa Preferensi Pertimbangan Ketersediaan Marka Fasilitas Penyeberangan Pada Koridor Jalan MT. Haryono

Pada sub bab ini akan dibahas mengenai frekuensi preferensi penyeberang jalan terhadap ketersediaan marka fasilitas penyeberangan terhadap pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki pada koridor Jalan MT. Haryono. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada diagram 5.15.

**Diagram 5.15**  
**Frekuensi Preferensi Penyeberang Jalan Terhadap Pertimbangan Ketersediaan Marka Fasilitas Penyeberangan Koridor Jalan MT. Haryono**



*Sumber : Hasil Analisa Distribusi Frekuensi SPSS 16, 2015*

Berdasarkan hasil analisis distribusi frekuensi, preferensi penyeberang jalan terhadap ketersediaan marka fasilitas penyeberangan jalan pada fasilitas penyeberangan koridor Jalan MT. Haryono yang tertinggi yakni terdapat pada kategori sangat dipertimbangkan dengan persentase sebesar 46,91%, dan untuk kategori dipertimbangkan memiliki persentase sebesar 41,98%, sedangkan untuk persentase terendah terdapat pada kategori cukup dipertimbangkan dengan persentase sebesar 11,11%. Dari hasil perhitungan tersebut dapat disimpulkan bahwa bagi sebagian besar penyeberang jalan berpendapat bahwa ketersediaan marka fasilitas penyeberangan pejalan kaki merupakan elemen pendukung pedestrian yang tergolong pada kategori sangat dipertimbangkan dalam pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki pada koridor Jalan MT. Haryono.

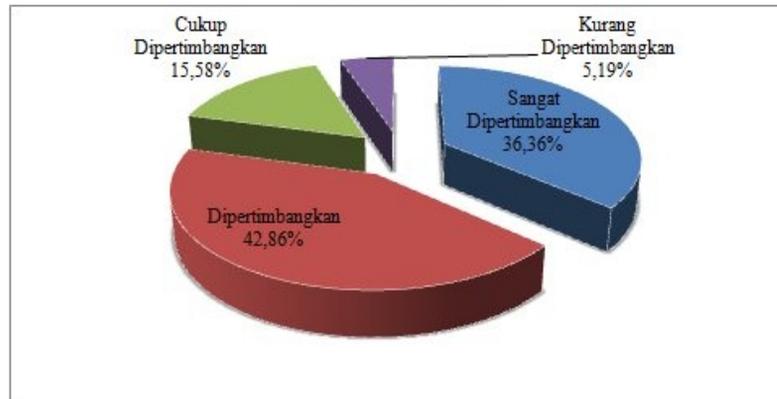
### **5.1.6 Analisa Preferensi Penyeberang Jalan Terhadap Ketersediaan Ketersediaan Pagar Pembatas**

Pada sub bab ini akan di bahas mengenai preferensi penyeberang jalan terhadap ketersediaan pagar pembatas dalam pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki pada masing-masing koridor jalan. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada pemaparan berikut.

#### **5.1.6.1 Analisa Preferensi Pertimbangan Ketersediaan Pagar Pembatas Pada Koridor Jalan Summersari**

Pada sub bab ini akan dibahas mengenai frekuensi preferensi penyeberang jalan terhadap ketersediaan pagar pembatas terhadap pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki pada koridor Jalan Summersari. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada diagram 5.16.

**Diagram 5.16**  
**Frekuensi Preferensi Penyeberang Jalan Terhadap Pertimbangan Ketersediaan Pagar Pembatas Koridor Jalan Summersari**



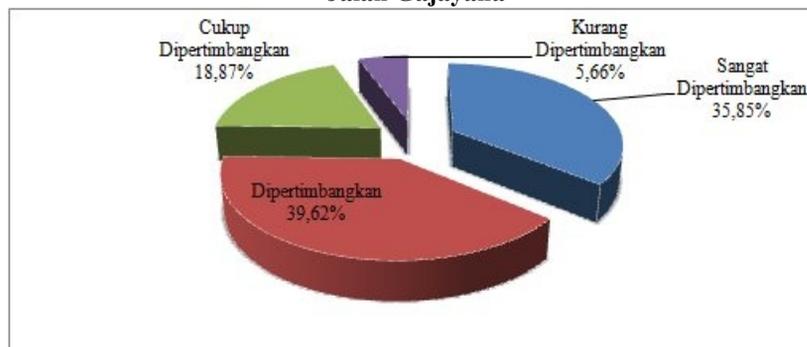
Sumber : Hasil Analisa Distribusi Frekuensi SPSS 16, 2015

Berdasarkan hasil analisis distribusi frekuensi, preferensi penyeberang jalan terhadap ketersediaan pagar pembatas pada fasilitas penyeberangan koridor Jalan Summersari yang tertinggi yakni terdapat pada kategori dipertimbangkan dengan persentase sebesar 42,86%, sedangkan preferensi responden terendah terhadap ketersediaan pagar pembatas adalah terdapat pada kategori kurang dipertimbangkan dengan persentase sebesar 5,19%. Dari hasil perhitungan tersebut dapat disimpulkan bahwa bagi sebagian besar penyeberang jalan berpendapat bahwa ketersediaan pagar pembatas merupakan elemen pendukung pedestrian yang tergolong pada kategori dipertimbangkan dalam pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki pada koridor Jalan Summersari.

#### 5.1.6.2 Analisa Preferensi Pertimbangan Ketersediaan Pagar Pembatas Pada Koridor Jalan Gajayana

Pada sub bab ini akan dibahas mengenai frekuensi preferensi penyeberang jalan terhadap ketersediaan pagar pembatas terhadap pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki pada koridor Jalan Gajayana. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada diagram 5.17.

**Diagram 5.17**  
**Frekuensi Preferensi Penyeberang Jalan Terhadap Pertimbangan Ketersediaan Pagar Pembatas Koridor Jalan Gajayana**



Sumber : Hasil Analisa Distribusi Frekuensi SPSS 16, 2015

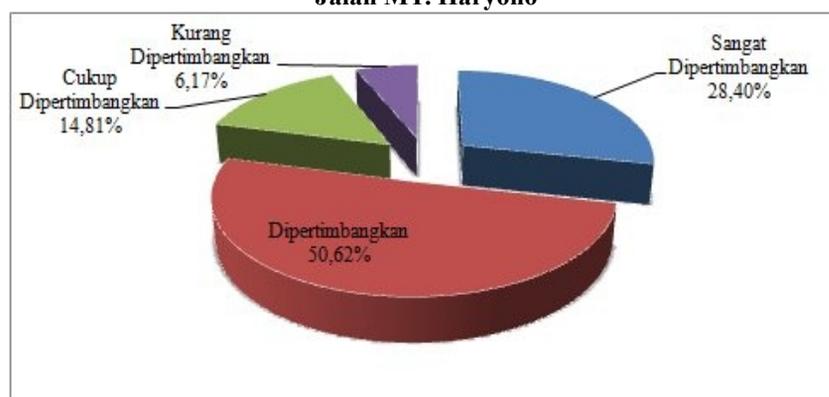
Berdasarkan hasil analisis distribusi frekuensi, preferensi penyeberang jalan terhadap ketersediaan pagar pembatas pada fasilitas penyeberangan koridor Jalan Gajayana yang tertinggi yakni terdapat pada kategori dipertimbangkan dengan persentase sebesar 39,62%, sedangkan preferensi responden terendah terhadap ketersediaan pagar pembatas adalah terdapat pada kategori kurang dipertimbangkan dengan persentase sebesar 5,66%. Dari hasil perhitungan tersebut dapat disimpulkan bahwa bagi sebagian besar penyeberang jalan berpendapat bahwa ketersediaan pagar pembatas merupakan elemen pendukung pedestrian yang tergolong pada kategori dipertimbangkan dalam pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki pada koridor Jalan Gajayana.

### 5.1.6.3 Analisa Preferensi Pertimbangan Ketersediaan Pagar Pembatas Pada Koridor Jalan MT. Haryono

Pada sub bab ini akan dibahas mengenai frekuensi preferensi penyeberang jalan terhadap ketersediaan pagar pembatas terhadap pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki pada koridor Jalan MT. Haryono. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada diagram 5.18.

Berdasarkan hasil analisis distribusi frekuensi, preferensi penyeberang jalan terhadap ketersediaan pagar pembatas pada fasilitas penyeberangan koridor Jalan MT. Haryono yang tertinggi yakni terdapat pada kategori dipertimbangkan dengan persentase sebesar 50,62%, sedangkan preferensi responden terendah terhadap ketersediaan pagar pembatas adalah terdapat pada kategori kurang dipertimbangkan dengan persentase sebesar 6,17%. Dari hasil perhitungan tersebut dapat disimpulkan bahwa bagi sebagian besar penyeberang jalan berpendapat bahwa ketersediaan pagar pembatas merupakan elemen pendukung pedestrian yang tergolong pada kategori dipertimbangkan dalam pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki pada koridor Jalan MT. Haryono.

**Diagram 5.18**  
**Frekuensi Preferensi Penyeberang Jalan Terhadap Pertimbangan Ketersediaan Pagar Pembatas Koridor Jalan MT. Haryono**



Sumber : Hasil Analisa Distribusi Frekuensi SPSS 16, 2015

### 5.1.7 Analisa Preferensi Penyeberang Jalan Terhadap Ketersediaan Rambu Fasilitas Penyeberangan

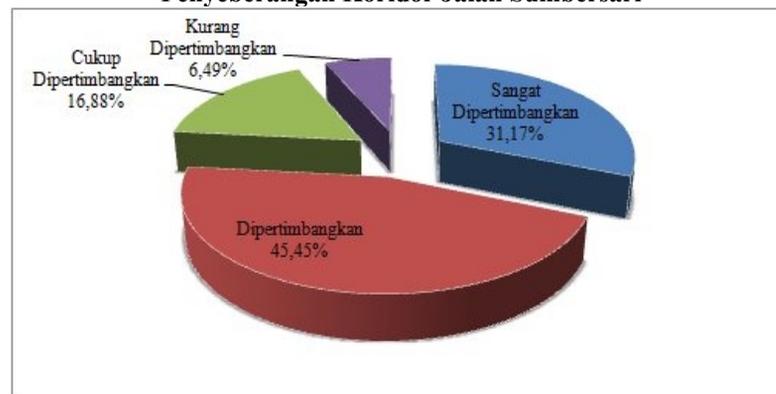
Pada sub bab ini akan di bahas mengenai preferensi penyeberang jalan terhadap ketersediaan rambu fasilitas penyeberangan dalam pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki pada masing-masing koridor jalan. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada pemaparan berikut.

#### 5.1.7.1 Analisa Preferensi Pertimbangan Ketersediaan Rambu Fasilitas Penyeberangan Pada Koridor Jalan Summersari

Pada sub bab ini akan dibahas mengenai frekuensi preferensi penyeberang jalan terhadap ketersediaan rambu fasilitas penyeberangan terhadap pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki pada koridor Jalan Summersari. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada diagram 5.19.

Berdasarkan hasil analisis distribusi frekuensi, preferensi penyeberang jalan terhadap ketersediaan rambu fasilitas penyeberangan pada fasilitas penyeberangan koridor Jalan Summersari yang tertinggi yakni terdapat pada kategori dipertimbangkan dengan persentase sebesar 45,45%, sedangkan preferensi responden terendah terhadap ketersediaan rambu fasilitas penyeberangan adalah terdapat pada kategori kurang dipertimbangkan dengan persentase sebesar 6,49%. Dari hasil perhitungan tersebut dapat disimpulkan bahwa bagi sebagian besar penyeberang jalan berpendapat bahwa ketersediaan rambu fasilitas penyeberangan merupakan elemen pendukung pedestrian yang tergolong pada kategori dipertimbangkan dalam pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki pada koridor Jalan Summersari.

**Diagram 5.19**  
**Frekuensi Preferensi Penyeberang Jalan Terhadap Pertimbangan Ketersediaan Rambu Fasilitas Penyeberangan Koridor Jalan Summersari**

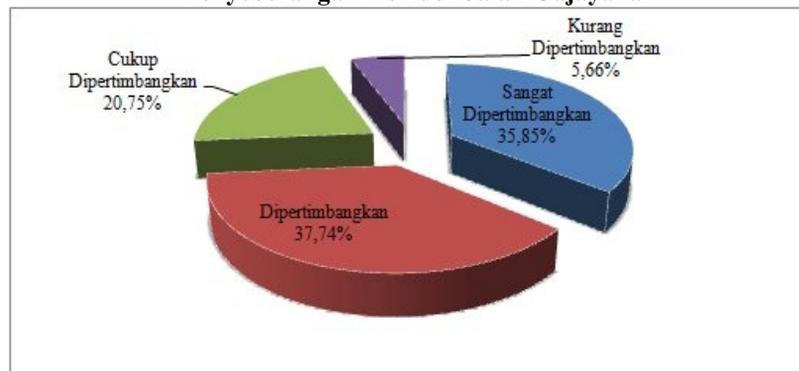


Sumber : Hasil Analisa Distribusi Frekuensi SPSS 16, 2015

### 5.1.7.2 Analisa Preferensi Pertimbangan Ketersediaan Rambu Fasilitas Penyeberangan Pada Koridor Jalan Gajayana

Pada sub bab ini akan dibahas mengenai frekuensi preferensi penyeberang jalan terhadap ketersediaan rambu fasilitas penyeberangan terhadap pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki pada koridor Jalan Gajayana. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada diagram 5.20.

**Diagram 5.20**  
**Frekuensi Preferensi Penyeberang Jalan Terhadap Pertimbangan Ketersediaan Rambu Fasilitas Penyeberangan Koridor Jalan Gajayana**



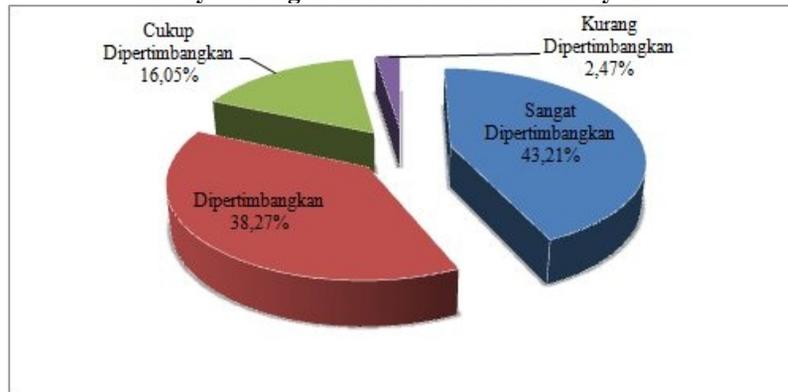
*Sumber : Hasil Analisa Distribusi Frekuensi SPSS 16, 2015*

Berdasarkan hasil analisis distribusi frekuensi, preferensi penyeberang jalan terhadap ketersediaan rambu fasilitas penyeberangan pada fasilitas penyeberangan koridor Jalan Gajayana yang tertinggi yakni terdapat pada kategori dipertimbangkan dengan persentase sebesar 37,74%, sedangkan preferensi responden terendah terhadap ketersediaan rambu fasilitas penyeberangan adalah terdapat pada kategori kurang dipertimbangkan dengan persentase sebesar 5,66%. Dari hasil perhitungan tersebut dapat disimpulkan bahwa bagi sebagian besar penyeberang jalan berpendapat bahwa ketersediaan rambu fasilitas penyeberangan merupakan elemen pendukung pedestrian yang tergolong pada kategori dipertimbangkan dalam pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki pada koridor Jalan Gajayana.

### 5.1.7.3 Analisa Preferensi Pertimbangan Ketersediaan Rambu Fasilitas Penyeberangan Pada Koridor Jalan MT. Haryono

Pada sub bab ini akan dibahas mengenai frekuensi preferensi penyeberang jalan terhadap ketersediaan rambu fasilitas penyeberangan terhadap pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki pada koridor Jalan MT. Haryono. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada diagram 5.21.

**Diagram 5.21**  
**Frekuensi Preferensi Penyeberang Jalan Terhadap Pertimbangan Ketersediaan Rambu Fasilitas Penyeberangan Koridor Jalan MT. Haryono**



*Sumber : Hasil Analisa Distribusi Frekuensi SPSS 16, 2015*

Berdasarkan hasil analisis distribusi frekuensi, preferensi penyeberang jalan terhadap ketersediaan rambu fasilitas penyeberangan pada fasilitas penyeberangan koridor Jalan MT. Haryono yang tertinggi yakni terdapat pada kategori sangat dipertimbangkan dengan persentase sebesar 43,21%, sedangkan preferensi responden terendah terhadap ketersediaan rambu fasilitas penyeberangan adalah terdapat pada kategori kurang dipertimbangkan dengan persentase sebesar 2,47%. Dari hasil perhitungan tersebut dapat disimpulkan bahwa bagi sebagian besar penyeberang jalan berpendapat bahwa ketersediaan rambu fasilitas penyeberangan merupakan elemen pendukung pedestrian yang tergolong pada kategori sangat dipertimbangkan dalam pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki pada koridor Jalan MT. Haryono.

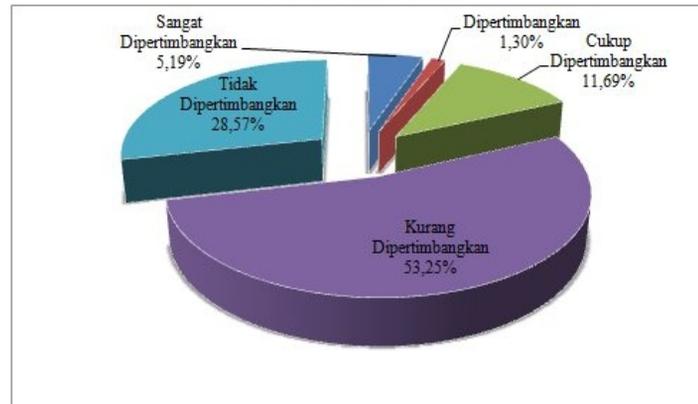
### **5.1.8 Analisa Preferensi Penyeberang Jalan Terhadap Ketersediaan Telepon Umum**

Pada sub bab ini akan di bahas mengenai preferensi penyeberang jalan terhadap ketersediaan telepon umum dalam pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki pada masing-masing koridor jalan. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada pemaparan berikut.

#### **5.1.8.1 Analisa Preferensi Pertimbangan Ketersediaan Telepon Umum Pada Koridor Jalan Sumbersari**

Pada sub bab ini akan dibahas mengenai frekuensi preferensi penyeberang jalan terhadap ketersediaan telepon umum terhadap pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki pada koridor Jalan Sumbersari. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada diagram 5.22

**Diagram 5.22**  
**Frekuensi Preferensi Penyeberang Jalan Terhadap Pertimbangan Ketersediaan Telepon Umum Koridor Jalan Sumbersari**



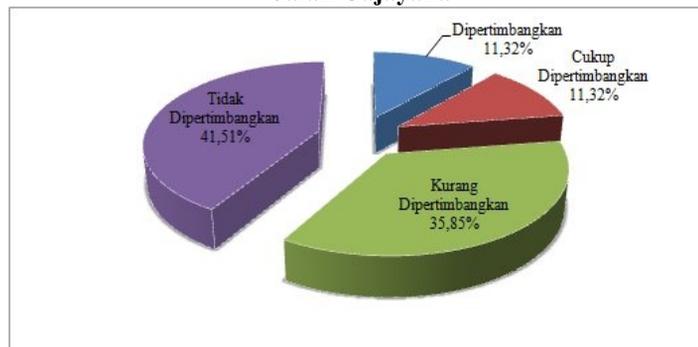
Sumber : Hasil Analisa Distribusi Frekuensi SPSS 16, 2015

Berdasarkan hasil analisis distribusi frekuensi, preferensi penyeberang jalan terhadap ketersediaan telepon umum pada fasilitas penyeberangan koridor Jalan Sumbersari yang tertinggi yakni terdapat pada kategori kurang dipertimbangkan dengan persentase sebesar 53,25%, sedangkan untuk preferensi terendah terhadap ketersediaan telepon umum pada area fasilitas penyeberangan pejalan kaki terdapat pada kategori dipertimbangkan sebesar 1,30%. Dari hasil perhitungan tersebut dapat disimpulkan bahwa bagi sebagian besar penyeberang jalan berpendapat bahwa ketersediaan telepon umum merupakan elemen pendukung pedestrian yang tergolong pada kategori kurang dipertimbangkan keberadaannya pada area fasilitas penyeberangan pejalan kaki pada koridor Jalan Sumbersari.

#### 5.1.8.2 Analisa Preferensi Pertimbangan Ketersediaan Telepon Umum Pada Koridor Jalan Gajayana

Pada sub bab ini akan dibahas mengenai frekuensi preferensi penyeberang jalan terhadap ketersediaan telepon umum terhadap pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki pada koridor Jalan Gajayana. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada diagram 5.23.

**Diagram 5.23**  
**Frekuensi Preferensi Penyeberang Jalan Terhadap Pertimbangan Ketersediaan Telepon Umum Koridor Jalan Gajayana**



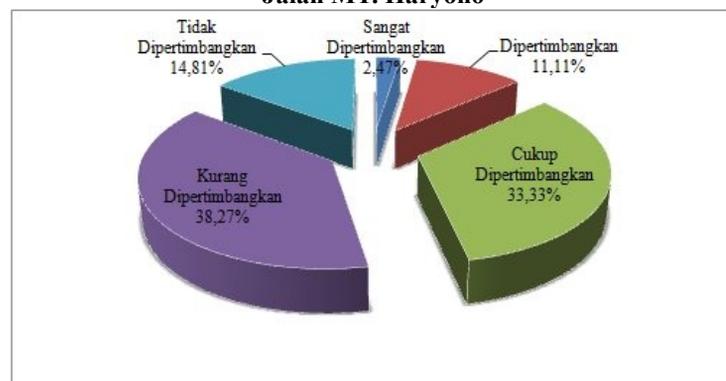
Sumber : Hasil Analisa Distribusi Frekuensi SPSS 16, 2015

Berdasarkan hasil analisis distribusi frekuensi, preferensi penyeberang jalan terhadap ketersediaan telepon umum pada fasilitas penyeberangan koridor Jalan Gajayana yang tertinggi yakni terdapat pada kategori kurang dipertimbangkan dengan persentase sebesar 35,85%, sedangkan untuk preferensi terendah terhadap ketersediaan telepon umum pada area fasilitas penyeberangan pejalan kaki terdapat pada kategori dipertimbangkan dan cukup dipertimbangkan dengan persentase masing-masing sebesar 1,30%. Dari hasil perhitungan tersebut dapat disimpulkan bahwa bagi sebagian besar penyeberang jalan berpendapat bahwa ketersediaan telepon umum merupakan elemen pendukung pedestrian yang tergolong pada kategori kurang dipertimbangkan keberadaannya pada area fasilitas penyeberangan pejalan kaki pada koridor Jalan Gajayana.

### 5.1.8.3 Analisa Preferensi Pertimbangan Ketersediaan Telepon Umum Pada Koridor Jalan MT. Haryono

Pada sub bab ini akan dibahas mengenai frekuensi preferensi penyeberang jalan terhadap ketersediaan telepon umum terhadap pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki pada koridor Jalan MT. Haryono. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada diagram 5.24.

**Diagram 5.24**  
**Frekuensi Preferensi Penyeberang Jalan Terhadap Pertimbangan Ketersediaan Telepon Umum Koridor Jalan MT. Haryono**



Sumber : Hasil Analisa Distribusi Frekuensi SPSS 16, 2015

Berdasarkan hasil analisis distribusi frekuensi, preferensi penyeberang jalan terhadap ketersediaan telepon umum pada fasilitas penyeberangan koridor Jalan MT. Haryono yang tertinggi yakni terdapat pada kategori kurang dipertimbangkan dengan persentase sebesar 38,27%, sedangkan untuk preferensi terendah terhadap ketersediaan telepon umum pada area fasilitas penyeberangan pejalan kaki terdapat pada kategori sangat dipertimbangkan dengan persentase masing-masing sebesar 2,47%. Dari hasil perhitungan tersebut dapat disimpulkan bahwa bagi sebagian besar penyeberang jalan berpendapat bahwa ketersediaan telepon umum merupakan elemen pendukung pedestrian yang tergolong pada kategori kurang

dipertimbangkan keberadaannya pada area fasilitas penyeberangan pejalan kaki pada koridor Jalan MT. Haryono.

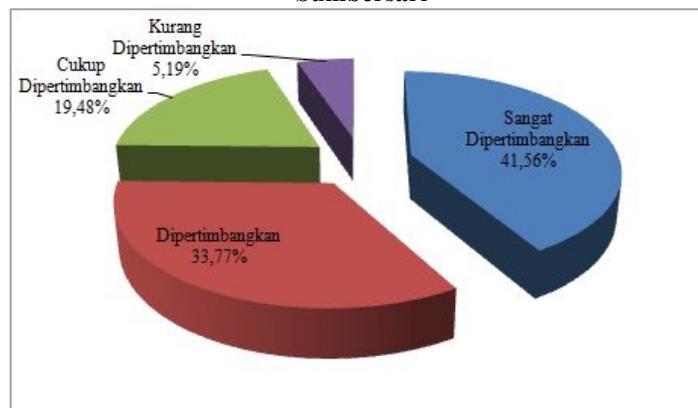
### 5.1.9 Analisa Preferensi Penyeberang Jalan Terhadap Ketersediaan Vegetasi Umum

Pada sub bab ini akan di bahas mengenai preferensi penyeberang jalan terhadap ketersediaan vegetasi dalam pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki pada masing-masing koridor jalan. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada pemaparan berikut.

#### 5.1.9.1 Analisa Preferensi Pertimbangan Ketersediaan Vegetasi Pada Koridor Jalan Summersari

Pada sub bab ini akan dibahas mengenai frekuensi preferensi penyeberang jalan terhadap ketersediaan vegetasi terhadap pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki pada koridor Jalan Summersari. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada diagram 5.25.

**Diagram 5.25**  
**Frekuensi Preferensi Penyeberang Jalan Terhadap Pertimbangan Ketersediaan Vegetasi Koridor Jalan Summersari**



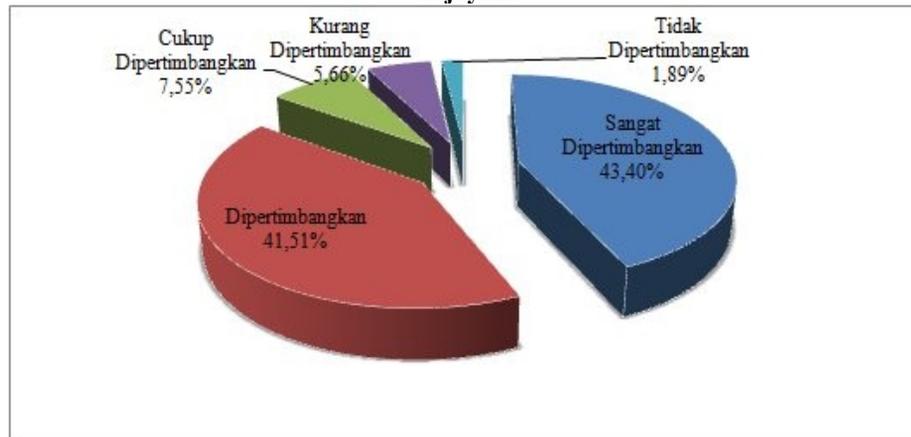
*Sumber : Hasil Analisa Distribusi Frekuensi SPSS 16, 2015*

Berdasarkan hasil analisis distribusi frekuensi, preferensi penyeberang jalan terhadap ketersediaan vegetasi pada fasilitas penyeberangan koridor Jalan Summersari yang tertinggi yakni terdapat pada kategori sangat dipertimbangkan dengan persentase sebesar 41,56%, sedangkan untuk preferensi terendah terhadap ketersediaan vegetasi pada area fasilitas penyeberangan pejalan kaki terdapat pada kategori kurang dipertimbangkan dengan persentase sebesar 5,19%. Dari hasil perhitungan tersebut dapat disimpulkan bahwa bagi sebagian besar penyeberang jalan berpendapat bahwa ketersediaan vegetasi merupakan elemen pendukung pedestrian yang tergolong pada kategori sangat dipertimbangkan keberadaannya pada area fasilitas penyeberangan pejalan kaki pada koridor Jalan Summersari.

### 5.1.9.2 Analisa Preferensi Pertimbangan Ketersediaan Vegetasi Pada Koridor Jalan Gajayana

Pada sub bab ini akan dibahas mengenai frekuensi preferensi penyeberang jalan terhadap ketersediaan vegetasi terhadap pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki pada koridor Jalan Gajayana. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada diagram 5.26.

**Diagram 5.26**  
**Frekuensi Preferensi Penyeberang Jalan Terhadap Pertimbangan Ketersediaan Vegetasi Koridor Jalan Gajayana**



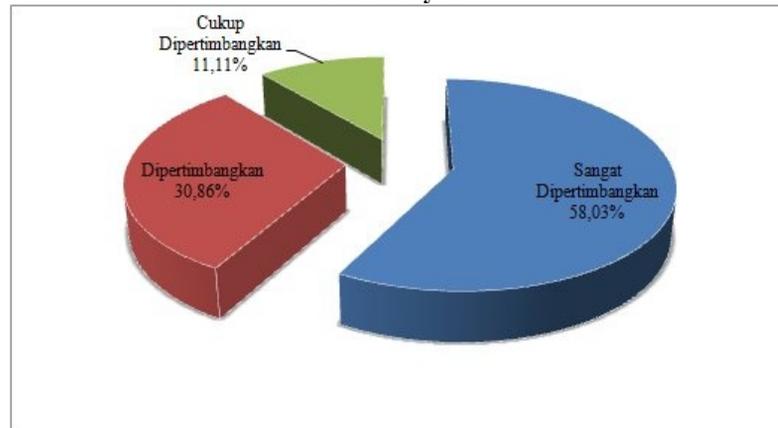
*Sumber : Hasil Analisa Distribusi Frekuensi SPSS 16, 2015*

Berdasarkan hasil analisis distribusi frekuensi, preferensi penyeberang jalan terhadap ketersediaan vegetasi pada fasilitas penyeberangan koridor Jalan Gajayana yang tertinggi yakni terdapat pada kategori sangat dipertimbangkan dengan persentase sebesar 41,40%, sedangkan untuk preferensi terendah terhadap ketersediaan vegetasi pada area fasilitas penyeberangan pejalan kaki terdapat pada kategori tidak dipertimbangkan dengan persentase sebesar 1,89%. Dari hasil perhitungan tersebut dapat disimpulkan bahwa bagi sebagian besar penyeberang jalan berpendapat bahwa ketersediaan vegetasi merupakan elemen pendukung pedestrian yang tergolong pada kategori sangat dipertimbangkan keberadaannya pada area fasilitas penyeberangan pejalan kaki pada koridor Jalan Gajayana.

### 5.1.9.3 Analisa Preferensi Pertimbangan Ketersediaan Vegetasi Pada Koridor Jalan MT. Haryono

Pada sub bab ini akan dibahas mengenai frekuensi preferensi penyeberang jalan terhadap ketersediaan vegetasi terhadap pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki pada koridor Jalan MT. Haryono. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada diagram 5.27.

**Diagram 5.27**  
**Frekuensi Preferensi Penyeberang Jalan Terhadap Pertimbangan Ketersediaan Vegetasi Koridor Jalan MT. Haryono**



*Sumber : Hasil Analisa Distribusi Frekuensi SPSS 16, 2015*

Berdasarkan hasil analisis distribusi frekuensi, preferensi penyeberang jalan terhadap ketersediaan vegetasi pada fasilitas penyeberangan koridor Jalan MT. Haryono yang tertinggi yakni terdapat pada kategori sangat dipertimbangkan dengan persentase sebesar 58,03%, sedangkan untuk preferensi terendah terhadap ketersediaan vegetasi pada area fasilitas penyeberangan pejalan kaki terdapat pada kategori cukup dipertimbangkan dengan persentase sebesar 11,11%. Dari hasil perhitungan tersebut dapat disimpulkan bahwa bagi sebagian besar penyeberang jalan berpendapat bahwa ketersediaan vegetasi merupakan elemen pendukung pedestrian yang tergolong pada kategori sangat dipertimbangkan keberadaannya pada area fasilitas penyeberangan pejalan kaki pada koridor Jalan MT. Haryono.

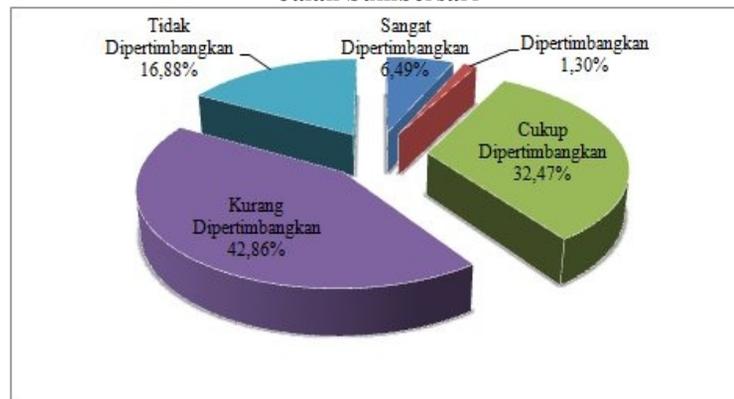
#### **5.1.10 Analisa Preferensi Penyeberang Jalan Terhadap Ketersediaan Tempat Sampah**

Pada sub bab ini akan di bahas mengenai preferensi penyeberang jalan terhadap ketersediaan tempat sampah dalam pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki pada masing-masing koridor jalan. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada pemaparan berikut.

##### **5.1.10.1 Analisa Preferensi Pertimbangan Ketersediaan Tempat Sampah Pada Koridor Jalan Sumpersari**

Pada sub bab ini akan dibahas mengenai frekuensi preferensi penyeberang jalan terhadap ketersediaan tempat sampah terhadap pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki pada koridor Jalan Sumpersari. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada diagram 5.28.

**Diagram 5.28**  
**Frekuensi Preferensi Penyeberang Jalan Terhadap Pertimbangan Ketersediaan Tempat Sampah Koridor Jalan Sumbersari**



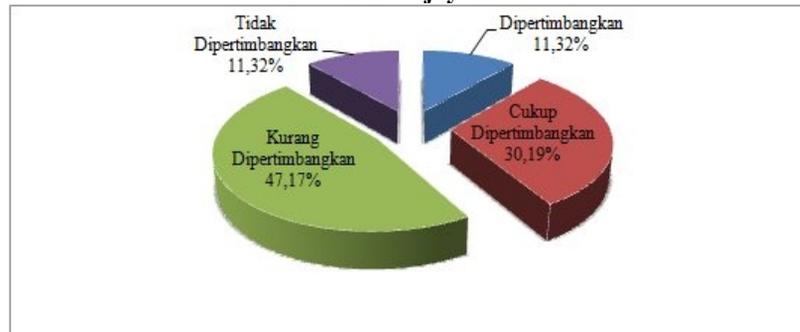
Sumber : Hasil Analisa Distribusi Frekuensi SPSS 16, 2015

Berdasarkan hasil analisis distribusi frekuensi, preferensi penyeberang jalan terhadap ketersediaan tempat sampah pada fasilitas penyeberangan koridor Jalan Sumbersari yang tertinggi yakni terdapat pada kategori kurang dipertimbangkan dengan persentase sebesar 42,86%, sedangkan untuk preferensi terendah terhadap ketersediaan tempat sampah pada area fasilitas penyeberangan pejalan kaki terdapat pada kategori dipertimbangkan dengan persentase sebesar 1,30%. Dari hasil perhitungan tersebut dapat disimpulkan bahwa bagi sebagian besar penyeberang jalan berpendapat bahwa ketersediaan tempat sampah merupakan elemen pendukung pedestrian yang tergolong pada kategori kurang dipertimbangkan keberadaannya pada area fasilitas penyeberangan pejalan kaki pada koridor Jalan Sumbersari.

#### **5.1.10.2 Analisa Preferensi Pertimbangan Ketersediaan Tempat Sampah Pada Koridor Jalan Gajayana**

Pada sub bab ini akan dibahas mengenai frekuensi preferensi penyeberang jalan terhadap ketersediaan tempat sampah terhadap pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki pada koridor Jalan Gajayana. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada diagram 5.29.

**Diagram 5.29**  
**Frekuensi Preferensi Penyeberang Jalan Terhadap Pertimbangan Ketersediaan Tempat Sampah Koridor Jalan Gajayana**



*Sumber : Hasil Analisa Distribusi Frekuensi SPSS 16, 2015*

Berdasarkan hasil analisis distribusi frekuensi, preferensi penyeberang jalan terhadap ketersediaan tempat sampah pada fasilitas penyeberangan koridor Jalan Gajayana yang tertinggi yakni terdapat pada kategori kurang dipertimbangkan dengan persentase sebesar 47,17%, sedangkan untuk preferensi terendah terhadap ketersediaan tempat sampah pada area fasilitas penyeberangan pejalan kaki terdapat pada kategori dipertimbangkan dan tidak dipertimbangkan dengan persentase masing-masing sebesar 11,32%. Dari hasil perhitungan tersebut dapat disimpulkan bahwa bagi sebagian besar penyeberang jalan berpendapat bahwa ketersediaan tempat sampah merupakan elemen pendukung pedestrian yang tergolong pada kategori kurang dipertimbangkan keberadaannya pada area fasilitas penyeberangan pejalan kaki pada koridor Jalan Gajayana.

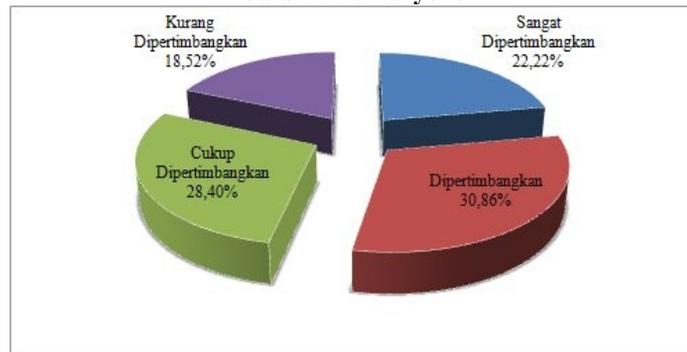
### **5.1.10.3 Analisa Preferensi Pertimbangan Ketersediaan Tempat Sampah Pada Koridor Jalan MT. Haryono**

Pada sub bab ini akan dibahas mengenai frekuensi preferensi penyeberang jalan terhadap ketersediaan tempat sampah terhadap pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki pada koridor Jalan MT. Haryono. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada diagram 5.30.

Berdasarkan hasil analisis distribusi frekuensi, preferensi penyeberang jalan terhadap ketersediaan tempat sampah pada fasilitas penyeberangan koridor Jalan MT. Haryono yang tertinggi yakni terdapat pada kategori dipertimbangkan dengan persentase sebesar 30,86%, sedangkan untuk preferensi terendah terhadap ketersediaan tempat sampah pada area fasilitas penyeberangan pejalan kaki terdapat pada kategori kurang dipertimbangkan dengan persentase sebesar 18,52%. Dari hasil perhitungan tersebut dapat disimpulkan bahwa bagi sebagian besar penyeberang jalan berpendapat bahwa ketersediaan tempat sampah merupakan elemen pendukung pedestrian yang tergolong pada kategori dipertimbangkan keberadaannya pada area fasilitas penyeberangan pejalan kaki pada koridor Jalan MT.

Haryono.

**Diagram 5.30**  
**Frekuensi Preferensi Penyeberang Jalan Terhadap Pertimbangan Ketersediaan Tempat Sampah Koridor Jalan MT. Haryono**



Sumber : Hasil Analisa Distribusi Frekuensi SPSS 16, 2015

### 5.1.11 Rangkuman Analisis Preferensi Penyeberang Jalan Terhadap Ketersediaan Elemen Pendukung Pedestrian

Berdasarkan preferensi penyeberang jalan terhadap ketersediaan elemen pendukung pedestrian yang terdiri dari 10 elemen pendukung yang berupa ketersediaan trotoar, lampu pejalan kaki, lampu penerangan jalan, ketersediaan lapak tunggu, marka fasilitas penyeberangan, pagar pembatas, rambu fasilitas penyeberangan, telepon umum, vegetasi dan tempat sampah pada area fasilitas penyeberangan di 3 koridor jalan diperoleh hasil dapat dilihat pada tabel 5.1.

**Tabel 5.1**  
**Rangkuman Analisis Preferensi Penyeberang Jalan Terhadap Ketersediaan Elemen Pendukung Pedestrian**

No	Elemen Pendukung Pedestrian	Koridor Jalan		
		Jalan Sumpersari	Jalan Gajayana	Jalan MT. Haryono
1	Ketersediaan Trotoar	1	1	1
2	Ketersediaan Lampu Pejalan Kaki	2	2	2
3	Ketersediaan Lampu Penerangan Jalan	1	2	2
4	Ketersediaan Lapak Tunggu	3	3	3
5	Ketersediaan Marka Fasilitas Penyeberangan	2	1	1
6	Ketersediaan Pagar Pembatas	2	2	2
7	Ketersediaan Rambu Fasilitas Penyeberangan	2	2	1
8	Ketersediaan Telepon Umum	4	5	4
9	Ketersediaan Vegetasi	1	1	1
10	Ketersediaan Tempat Sampah	4	4	2

Keterangan: 1 = Sangat Dipertimbangkan  
2 = Dipertimbangkan

3	= Cukup Dipertimbangkan
4	= Kurang Dipertimbangkan
5	= Tidak Dipertimbangkan

## 5.2 Analisa Preferensi Faktor Yang Menjadi Pertimbangan Dalam Pemanfaatan Fasilitas Penyeberangan Pejalan Kaki

Analisis ini bertujuan untuk mengidentifikasi preferensi penyeberang jalan terhadap faktor yang mempengaruhi pertimbangan dalam pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki pada area fasilitas penyeberangan untuk masing-masing koridor yang menjadi wilayah studi. Dalam pemanfaatan fasilitas penyeberangan tentunya terdapat banyak aspek yang diperhatikan untuk memanfaatkan fasilitas penyeberangan pejalan kaki. Adapun teknik yang digunakan dalam analisis ini ditekankan pada hasil survey primer yaitu penyebaran kuesioner untuk mengkaji pendapat penyeberang jalan terhadap ketersediaan elemen pendukung pedestrian pada masing-masing koridor jalan. Analisis yang digunakan adalah analisis distribusi frekuensi melalui teknik perhitungan SPSS 16 untuk menghitung tingkat pertimbangan terhadap ketersediaan elemen pendukung pedestrian dalam pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki. Adapun rumus perhitungan analisis distribusi frekuensi adalah sebagai berikut :

$$n = \sum_{i=1}^k (f_i)$$

Diketahui :  
n = Banyaknya Pengamatan  
 $f_i$  = Frekuensi pada Kelas ke-1

Adapun variabel-variabel yang dianalisis pada distribusi frekuensi yaitu berupa faktor yang mempengaruhi dalam pemanfaatan fasilitas penyeberangan yakni keselamatan, keamanan, kemudahan, kenyamanan, kelancaran, keterpaduan sistem, dan daya tarik. Sedangkan data yang dianalisis berupa data ordinal yang selain memiliki nama (atribut), juga memiliki peringkat atau urutan. Angka yang diberikan mengandung tingkatan dengan preferensi data yang bermakna lebih tinggi atau lebih rendah dari yang lainnya. Dalam hal ini responden memberikan penilaian terhadap ketersediaan elemen pendukung tersebut berdasarkan 5 tingkat kepentingan yaitu :

- |                            |                            |
|----------------------------|----------------------------|
| 1 : Sangat Dipertimbangkan | 4 : Kurang Dipertimbangkan |
| 2 : Dipertimbangkan        | 5 : Tidak Dipertimbangkan. |
| 3 : Cukup Dipertimbangkan  |                            |

Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada pemaparan berikut.

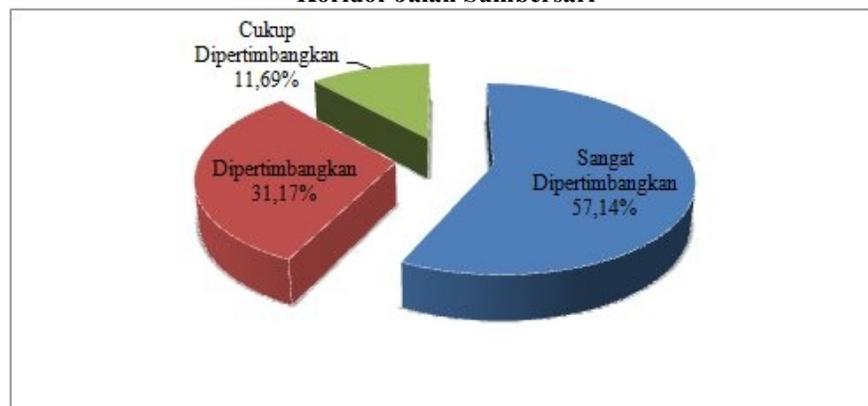
### 5.2.1 Analisa Pertimbangan Penyeberang Jalan Terhadap Faktor Keselamatan

Pada sub bab ini akan di bahas mengenai preferensi penyeberang jalan terhadap faktor keselamatan dalam pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki pada masing-masing koridor jalan. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada pemaparan berikut.

#### 5.2.1.1 Analisa Preferensi Pertimbangan Faktor Keselamatan Pada Area Fasilitas Penyeberangan Koridor Jalan Summersari

Pada sub bab ini akan dibahas mengenai frekuensi preferensi penyeberang jalan terhadap faktor keselamatan terhadap pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki pada koridor Jalan Summersari. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada diagram 5.31.

**Diagram 5.31**  
**Frekuensi Preferensi Penyeberang Jalan Terhadap Pertimbangan Faktor Keselamatan Koridor Jalan Summersari**



*Sumber : Hasil Analisa Distribusi Frekuensi SPSS 16, 2015*

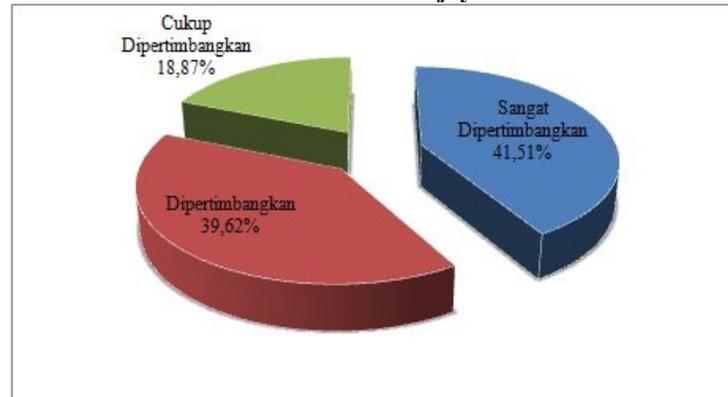
Berdasarkan hasil analisis distribusi frekuensi, preferensi penyeberang jalan terhadap faktor keselamatan pada fasilitas penyeberangan koridor Jalan Summersari yang tertinggi yakni terdapat pada kategori sangat dipertimbangkan dengan persentase sebesar 57,14%, sedangkan untuk preferensi terendah terhadap faktor keselamatan pada area fasilitas penyeberangan pejalan kaki terdapat pada kategori cukup dipertimbangkan dengan persentase sebesar 11,69%. Dari hasil perhitungan tersebut dapat disimpulkan bahwa bagi sebagian besar penyeberang jalan berpendapat bahwa faktor keselamatan merupakan faktor yang sangat dipertimbangkan bagi penyeberang jalan pada area fasilitas penyeberangan pejalan kaki koridor Jalan Summersari.

#### 5.2.1.2 Analisa Preferensi Pertimbangan Faktor Keselamatan Pada Area Fasilitas Penyeberangan Koridor Jalan Gajayana

Pada sub bab ini akan dibahas mengenai frekuensi preferensi penyeberang jalan terhadap faktor keselamatan terhadap pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki pada

koridor Jalan Gajayana. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada diagram 5.32.

**Diagram 5.32**  
**Frekuensi Preferensi Penyeberang Jalan Terhadap Pertimbangan Faktor Keselamatan Koridor Jalan Gajayana**



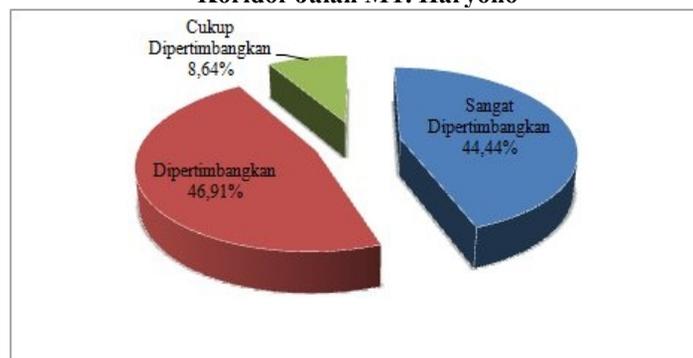
*Sumber : Hasil Analisa Distribusi Frekuensi SPSS 16, 2015*

Berdasarkan hasil analisis distribusi frekuensi, preferensi penyeberang jalan terhadap faktor keselamatan pada fasilitas penyeberangan koridor Jalan Gajayana yang tertinggi yakni terdapat pada kategori sangat dipertimbangkan dengan persentase sebesar 41,51%, sedangkan untuk preferensi terendah terhadap faktor keselamatan pada area fasilitas penyeberangan pejalan kaki terdapat pada kategori dipertimbangkan dengan persentase sebesar 18,87%. Dari hasil perhitungan tersebut dapat disimpulkan bahwa bagi sebagian besar penyeberang jalan berpendapat bahwa faktor keselamatan merupakan faktor yang sangat dipertimbangkan bagi penyeberang jalan pada area fasilitas penyeberangan pejalan kaki koridor Jalan Gajayana.

### 5.2.1.3 Analisa Preferensi Pertimbangan Faktor Keselamatan Pada Area Fasilitas Penyeberangan Koridor Jalan MT. Haryono

Pada sub bab ini akan dibahas mengenai frekuensi preferensi penyeberang jalan terhadap faktor keselamatan terhadap pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki pada koridor Jalan MT. Haryono. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada diagram 5.33.

**Diagram 5.33**  
**Frekuensi Preferensi Penyeberang Jalan Terhadap Pertimbangan Faktor Keselamatan Koridor Jalan MT. Haryono**



*Sumber : Hasil Analisa Distribusi Frekuensi SPSS 16, 2015*

Berdasarkan hasil analisis distribusi frekuensi, preferensi penyeberang jalan terhadap faktor keselamatan pada fasilitas penyeberangan koridor Jalan MT. Haryono yang tertinggi yakni terdapat pada kategori dipertimbangkan dengan persentase sebesar 46,91%, sedangkan untuk preferensi terendah terhadap faktor keselamatan pada area fasilitas penyeberangan pejalan kaki terdapat pada kategori cukup dipertimbangkan dengan persentase sebesar 8,64%. Dari hasil perhitungan tersebut dapat disimpulkan bahwa bagi sebagian besar penyeberang jalan berpendapat bahwa faktor keselamatan merupakan faktor yang dipertimbangkan bagi penyeberang jalan pada area fasilitas penyeberangan pejalan kaki koridor Jalan MT. Haryono.

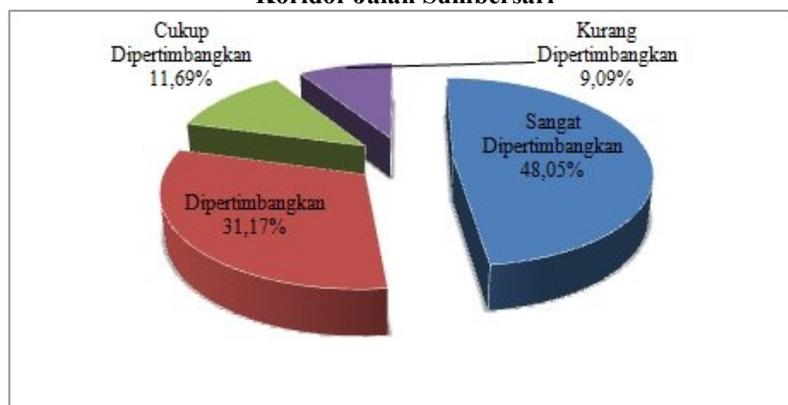
## 5.2.2 Analisa Pertimbangan Penyeberang Jalan Terhadap Faktor Keamanan

Pada sub bab ini akan di bahas mengenai preferensi penyeberang jalan terhadap faktor keamanan dalam pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki pada masing-masing koridor jalan. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada pemaparan berikut.

### 5.2.2.1 Analisa Preferensi Pertimbangan Faktor Keamanan Pada Area Fasilitas Penyeberangan Koridor Jalan Sumpersari

Pada sub bab ini akan dibahas mengenai frekuensi preferensi penyeberang jalan terhadap faktor keamanan terhadap pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki pada koridor Jalan Sumpersari. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada diagram 5.34.

**Diagram 5.34**  
**Frekuensi Preferensi Penyeberang Jalan Terhadap Pertimbangan Faktor Keamanan Koridor Jalan Sumpersari**



*Sumber : Hasil Analisa Distribusi Frekuensi SPSS 16, 2015*

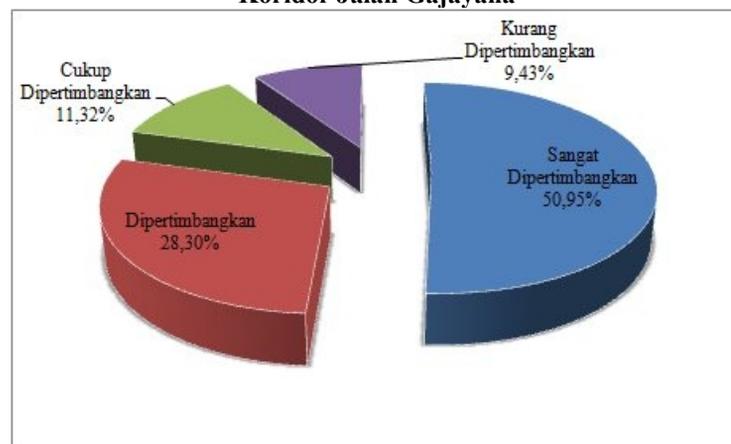
Berdasarkan hasil analisis distribusi frekuensi, preferensi penyeberang jalan terhadap faktor keamanan pada fasilitas penyeberangan koridor Jalan Sumpersari yang tertinggi yakni terdapat pada kategori sangat dipertimbangkan dengan persentase sebesar 48,05%, sedangkan untuk preferensi terendah terhadap faktor keamanan pada area fasilitas penyeberangan pejalan kaki terdapat pada kategori cukup dipertimbangkan dengan persentase sebesar 9,09%.

Dari hasil perhitungan tersebut dapat disimpulkan bahwa bagi sebagian besar penyeberang jalan berpendapat bahwa faktor keamanan merupakan faktor yang dipertimbangkan bagi penyeberang jalan pada area fasilitas penyeberangan pejalan kaki koridor Jalan Summersari.

### 5.2.2.2 Analisa Preferensi Pertimbangan Faktor Keamanan Pada Area Fasilitas Penyeberangan Koridor Jalan Gajayana

Pada sub bab ini akan dibahas mengenai frekuensi preferensi penyeberang jalan terhadap faktor keamanan terhadap pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki pada koridor Jalan Gajayana. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada diagram 5.35.

**Diagram 5.35**  
**Frekuensi Preferensi Penyeberang Jalan Terhadap Pertimbangan Faktor Keamanan Koridor Jalan Gajayana**



*Sumber : Hasil Analisa Distribusi Frekuensi SPSS 16, 2015*

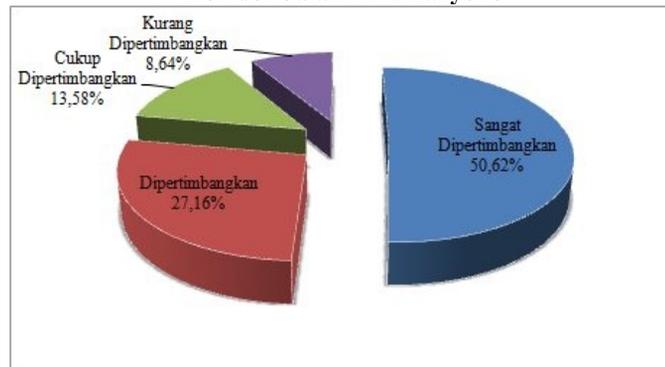
Berdasarkan hasil analisis distribusi frekuensi, preferensi penyeberang jalan terhadap faktor keamanan pada fasilitas penyeberangan koridor Jalan Gajayana yang tertinggi yakni terdapat pada kategori sangat dipertimbangkan dengan persentase sebesar 50,95%, sedangkan untuk preferensi terendah terhadap faktor keamanan pada area fasilitas penyeberangan pejalan kaki terdapat pada kategori kurang dipertimbangkan dengan persentase sebesar 9,43%. Dari hasil perhitungan tersebut dapat disimpulkan bahwa bagi sebagian besar penyeberang jalan berpendapat bahwa faktor keamanan merupakan faktor yang sangat dipertimbangkan bagi penyeberang jalan pada area fasilitas penyeberangan pejalan kaki koridor Jalan Gajayana.

### 5.2.2.3 Analisa Preferensi Pertimbangan Faktor Keamanan Pada Area Fasilitas Penyeberangan Koridor Jalan MT. Haryono

Pada sub bab ini akan dibahas mengenai frekuensi preferensi penyeberang jalan terhadap faktor keamanan terhadap pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki pada

koridor Jalan MT. Haryono. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada diagram 5.36.

**Diagram 5.36**  
**Frekuensi Preferensi Penyeberang Jalan Terhadap Pertimbangan Faktor Keamanan Koridor Jalan MT. Haryono**



*Sumber : Hasil Analisa Distribusi Frekuensi SPSS 16, 2015*

Berdasarkan hasil analisis distribusi frekuensi, preferensi penyeberang jalan terhadap faktor keamanan pada fasilitas penyeberangan koridor Jalan MT. Haryono yang tertinggi yakni terdapat pada kategori sangat dipertimbangkan dengan persentase sebesar 50,62%, sedangkan untuk preferensi terendah terhadap faktor keamanan pada area fasilitas penyeberangan pejalan kaki terdapat pada kategori kurang dipertimbangkan dengan persentase sebesar 8,64%. Dari hasil perhitungan tersebut dapat disimpulkan bahwa bagi sebagian besar penyeberang jalan berpendapat bahwa faktor keamanan merupakan faktor yang sangat dipertimbangkan bagi penyeberang jalan pada area fasilitas penyeberangan pejalan kaki koridor Jalan MT. Haryono.

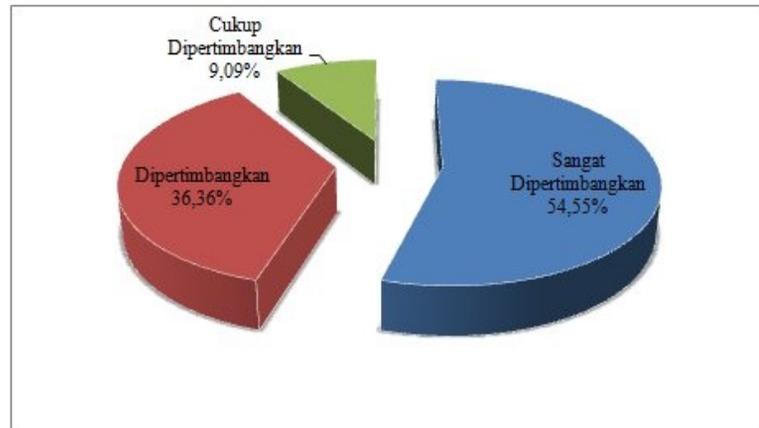
### 5.2.3 Analisa Pertimbangan Penyeberang Jalan Terhadap Faktor Kemudahan

Pada sub bab ini akan di bahas mengenai preferensi penyeberang jalan terhadap faktor kemudahan dalam pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki pada masing-masing koridor jalan. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada pemaparan berikut.

#### 5.2.3.1 Analisa Preferensi Pertimbangan Faktor Kemudahan Pada Area Fasilitas Penyeberangan Koridor Jalan Summersari

Pada sub bab ini akan dibahas mengenai frekuensi preferensi penyeberang jalan terhadap faktor kemudahan terhadap pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki pada koridor Jalan Summersari. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada diagram 5.37.

**Diagram 5.37**  
**Frekuensi Preferensi Penyeberang Jalan Terhadap Pertimbangan Faktor Kemudahan Koridor Jalan Summersari**



*Sumber : Hasil Analisa Distribusi Frekuensi SPSS 16, 2015*

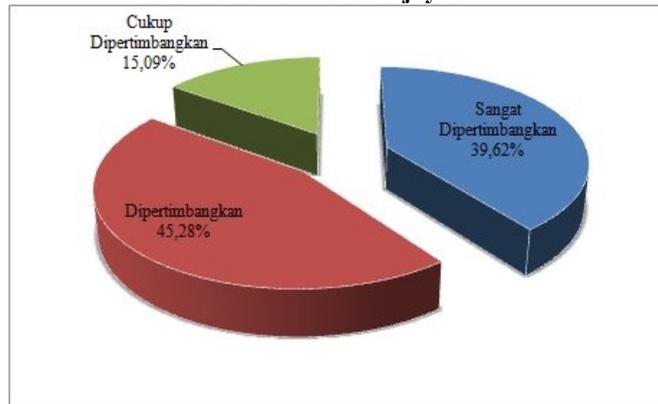
Berdasarkan hasil analisis distribusi frekuensi, preferensi penyeberang jalan terhadap faktor kemudahan pada fasilitas penyeberangan koridor Jalan Summersari yang tertinggi yakni terdapat pada kategori sangat dipertimbangkan dengan persentase sebesar 54,55%, sedangkan untuk preferensi terendah terhadap faktor kemudahan pada area fasilitas penyeberangan pejalan kaki terdapat pada kategori cukup dipertimbangkan dengan persentase sebesar 9,09%. Dari hasil perhitungan tersebut dapat disimpulkan bahwa bagi sebagian besar penyeberang jalan berpendapat bahwa faktor kemudahan merupakan faktor yang sangat dipertimbangkan bagi penyeberang jalan pada area fasilitas penyeberangan pejalan kaki koridor Jalan Summersari.

### **5.2.3.2 Analisa Preferensi Pertimbangan Faktor Kemudahan Pada Area Fasilitas Penyeberangan Koridor Jalan Gajayana**

Pada sub bab ini akan dibahas mengenai frekuensi preferensi penyeberang jalan terhadap faktor kemudahan terhadap pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki pada koridor Jalan Gajayana. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada diagram 5.38.

Berdasarkan hasil analisis distribusi frekuensi, preferensi penyeberang jalan terhadap faktor kemudahan pada fasilitas penyeberangan koridor Jalan Gajayana yang tertinggi yakni terdapat pada kategori dipertimbangkan dengan persentase sebesar 45,28%, sedangkan untuk preferensi terendah terhadap faktor kemudahan pada area fasilitas penyeberangan pejalan kaki terdapat pada kategori dipertimbangkan dengan persentase sebesar 15,09%. Dari hasil perhitungan tersebut dapat disimpulkan bahwa bagi sebagian besar penyeberang jalan berpendapat bahwa faktor kemudahan merupakan faktor yang dipertimbangkan bagi penyeberang jalan pada area fasilitas penyeberangan pejalan kaki koridor Jalan Gajayana.

**Diagram 5.38**  
**Frekuensi Preferensi Penyeberang Jalan Terhadap Pertimbangan Faktor Kemudahan Koridor Jalan Gajayana**



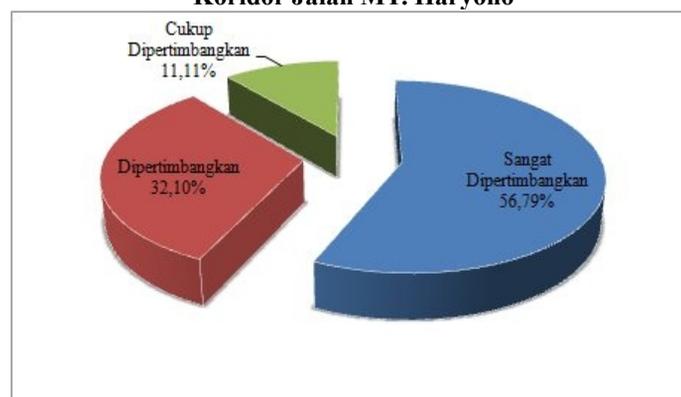
Sumber : Hasil Analisa Distribusi Frekuensi SPSS 16, 2015

### 5.2.3.3 Analisa Preferensi Pertimbangan Faktor Kemudahan Pada Area Fasilitas Penyeberangan Koridor Jalan MT. Haryono

Pada sub bab ini akan dibahas mengenai frekuensi preferensi penyeberang jalan terhadap faktor kemudahan terhadap pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki pada koridor Jalan MT. Haryono. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada diagram 5.39.

Berdasarkan hasil analisis distribusi frekuensi, preferensi penyeberang jalan terhadap faktor kemudahan pada fasilitas penyeberangan koridor Jalan MT. Haryono yang tertinggi yakni terdapat pada kategori sangat dipertimbangkan dengan persentase sebesar 56,79%, sedangkan untuk preferensi terendah terhadap faktor kemudahan pada area fasilitas penyeberangan pejalan kaki terdapat pada kategori cukup dipertimbangkan dengan persentase sebesar 11,11%. Dari hasil perhitungan tersebut dapat disimpulkan bahwa bagi sebagian besar penyeberang jalan berpendapat bahwa faktor kemudahan merupakan faktor yang sangat dipertimbangkan bagi penyeberang jalan pada area fasilitas penyeberangan pejalan kaki koridor Jalan MT. Haryono.

**Diagram 5.39**  
**Frekuensi Preferensi Penyeberang Jalan Terhadap Pertimbangan Faktor Kemudahan Koridor Jalan MT. Haryono**



Sumber : Hasil Analisa Distribusi Frekuensi SPSS 16, 2015

#### 5.2.4 Analisa Pertimbangan Penyeberang Jalan Terhadap Faktor Kenyamanan

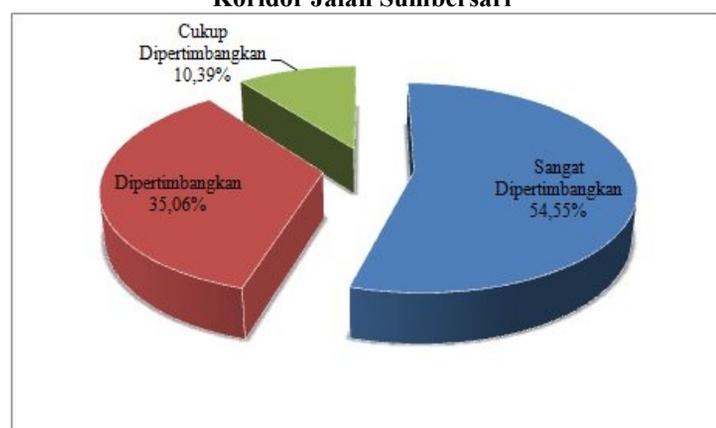
Pada sub bab ini akan di bahas mengenai preferensi penyeberang jalan terhadap faktor kenyamanan dalam pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki pada masing-masing koridor jalan. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada pemaparan berikut.

##### 5.2.4.1 Analisa Preferensi Pertimbangan Faktor Kenyamanan Pada Area Fasilitas Penyeberangan Koridor Jalan Summersari

Pada sub bab ini akan dibahas mengenai frekuensi preferensi penyeberang jalan terhadap faktor kenyamanan terhadap pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki pada koridor Jalan Summersari. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada diagram 5.40.

Berdasarkan hasil analisis distribusi frekuensi, preferensi penyeberang jalan terhadap faktor kenyamanan pada fasilitas penyeberangan koridor Jalan Summersari yang tertinggi yakni terdapat pada kategori sangat dipertimbangkan dengan persentase sebesar 54,55%, sedangkan untuk preferensi terendah terhadap faktor kenyamanan pada area fasilitas penyeberangan pejalan kaki terdapat pada kategori cukup dipertimbangkan dengan persentase sebesar 10,39%. Dari hasil perhitungan tersebut dapat disimpulkan bahwa bagi sebagian besar penyeberang jalan berpendapat bahwa faktor kenyamanan merupakan faktor yang sangat dipertimbangkan bagi penyeberang jalan pada area fasilitas penyeberangan pejalan kaki koridor Jalan Summersari.

**Diagram 5.40**  
**Frekuensi Preferensi Penyeberang Jalan Terhadap Pertimbangan Faktor Kenyamanan Koridor Jalan Summersari**



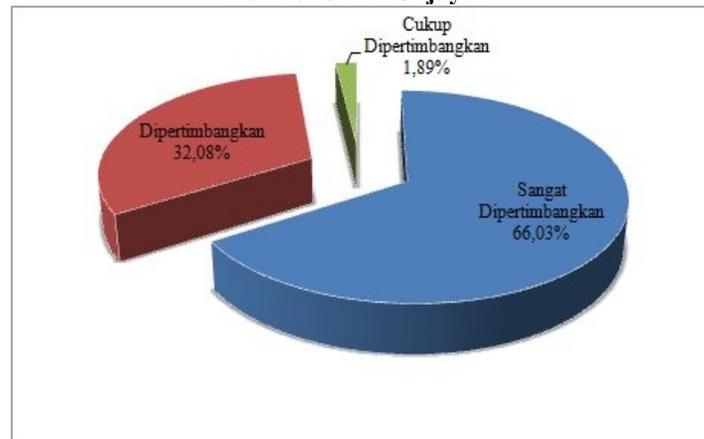
*Sumber : Hasil Analisa Distribusi Frekuensi SPSS 16, 2015*

##### 5.2.4.2 Analisa Preferensi Pertimbangan Faktor Kenyamanan Pada Area Fasilitas Penyeberangan Koridor Jalan Gajayana

Pada sub bab ini akan dibahas mengenai frekuensi preferensi penyeberang jalan terhadap faktor kenyamanan terhadap pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki pada

koridor Jalan Gajayana. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada diagram 5.41.

**Diagram 5.41**  
**Frekuensi Preferensi Penyeberang Jalan Terhadap Pertimbangan Faktor Kenyamanan Koridor Jalan Gajayana**



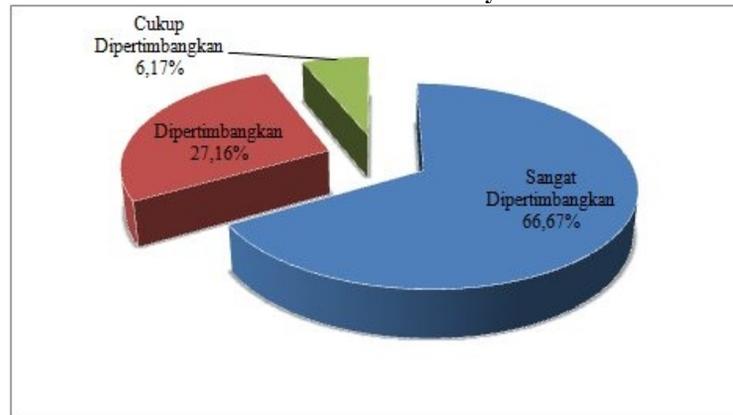
*Sumber : Hasil Analisa Distribusi Frekuensi SPSS 16, 2015*

Berdasarkan hasil analisis distribusi frekuensi, preferensi penyeberang jalan terhadap faktor kenyamanan pada fasilitas penyeberangan koridor Jalan Gajayana yang tertinggi yakni terdapat pada kategori sangat dipertimbangkan dengan persentase sebesar 66,03%, sedangkan untuk preferensi terendah terhadap faktor kenyamanan pada area fasilitas penyeberangan pejalan kaki terdapat pada kategori cukup dipertimbangkan dengan persentase sebesar 1,89%. Dari hasil perhitungan tersebut dapat disimpulkan bahwa bagi sebagian besar penyeberang jalan berpendapat bahwa faktor kenyamanan merupakan faktor yang sangat dipertimbangkan bagi penyeberang jalan pada area fasilitas penyeberangan pejalan kaki koridor Jalan Gajayana.

#### **5.2.4.3 Analisa Preferensi Pertimbangan Faktor Kenyamanan Pada Area Fasilitas Penyeberangan Koridor Jalan MT. Haryono**

Pada sub bab ini akan dibahas mengenai frekuensi preferensi penyeberang jalan terhadap faktor kenyamanan terhadap pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki pada koridor Jalan MT. Haryono. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada diagram 5.42.

**Diagram 5.42**  
**Frekuensi Preferensi Penyeberang Jalan Terhadap Pertimbangan Faktor Kenyamanan Koridor Jalan MT. Haryono**



*Sumber : Hasil Analisa Distribusi Frekuensi SPSS 16, 2015*

Berdasarkan hasil analisis distribusi frekuensi, preferensi penyeberang jalan terhadap faktor kenyamanan pada fasilitas penyeberangan koridor Jalan MT. Haryono yang tertinggi yakni terdapat pada kategori sangat dipertimbangkan dengan persentase sebesar 66,67%, sedangkan untuk preferensi terendah terhadap faktor kenyamanan pada area fasilitas penyeberangan pejalan kaki terdapat pada kategori cukup dipertimbangkan dengan persentase sebesar 6,17%. Dari hasil perhitungan tersebut dapat disimpulkan bahwa bagi sebagian besar penyeberang jalan berpendapat bahwa faktor kenyamanan merupakan faktor yang sangat dipertimbangkan bagi penyeberang jalan pada area fasilitas penyeberangan pejalan kaki koridor Jalan MT. Haryono.

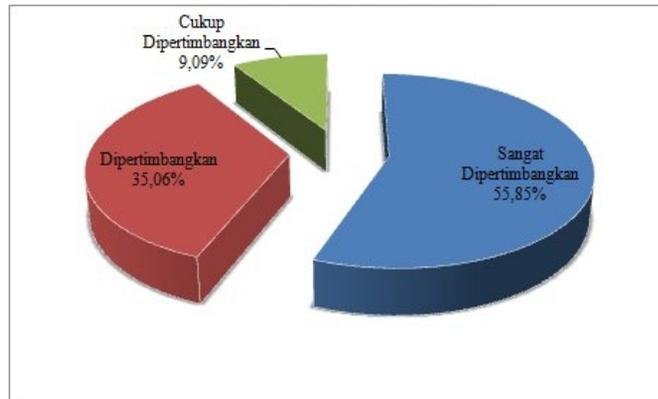
### **5.2.5 Analisa Pertimbangan Penyeberang Jalan Terhadap Faktor Kelancaran**

Pada sub bab ini akan di bahas mengenai preferensi penyeberang jalan terhadap faktor kelancaran dalam pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki pada masing-masing koridor jalan. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada pemaparan berikut.

#### **5.2.5.1 Analisa Preferensi Pertimbangan Faktor Kelancaran Pada Area Fasilitas Penyeberangan Koridor Jalan Sumpersari**

Pada sub bab ini akan dibahas mengenai frekuensi preferensi penyeberang jalan terhadap faktor kelancaran terhadap pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki pada koridor Jalan Sumpersari. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada diagram 5.43.

**Diagram 5.43**  
**Frekuensi Preferensi Penyeberang Jalan Terhadap Pertimbangan Faktor Kelancaran**  
**Koridor Jalan Summersari**



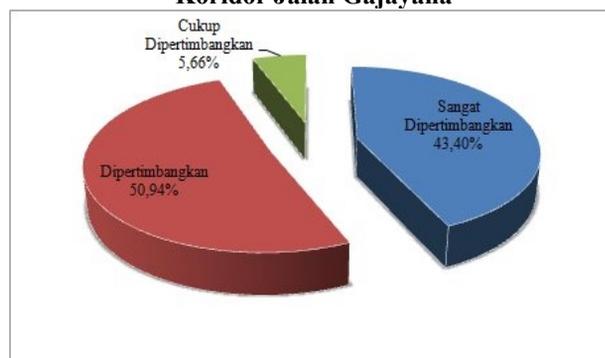
*Sumber : Hasil Analisa Distribusi Frekuensi SPSS 16, 2015*

Berdasarkan hasil analisis distribusi frekuensi, preferensi penyeberang jalan terhadap faktor kelancaran pada fasilitas penyeberangan koridor Jalan Summersari yang tertinggi yakni terdapat pada kategori sangat dipertimbangkan dengan persentase sebesar 55,85%, sedangkan untuk preferensi terendah terhadap faktor kelancaran pada area fasilitas penyeberangan pejalan kaki terdapat pada kategori cukup dipertimbangkan dengan persentase sebesar 9,09%. Dari hasil perhitungan tersebut dapat disimpulkan bahwa bagi sebagian besar penyeberang jalan berpendapat bahwa faktor kelancaran merupakan faktor yang sangat dipertimbangkan bagi penyeberang jalan pada area fasilitas penyeberangan pejalan kaki koridor Jalan Summersari.

#### **5.2.5.2 Analisa Preferensi Pertimbangan Faktor Kelancaran Pada Area Fasilitas Penyeberangan Koridor Jalan Gajayana**

Pada sub bab ini akan dibahas mengenai frekuensi preferensi penyeberang jalan terhadap faktor kelancaran terhadap pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki pada koridor Jalan Gajayana. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada diagram 5.44.

**Diagram 5.44**  
**Frekuensi Preferensi Penyeberang Jalan Terhadap Pertimbangan Faktor Kelancaran**  
**Koridor Jalan Gajayana**



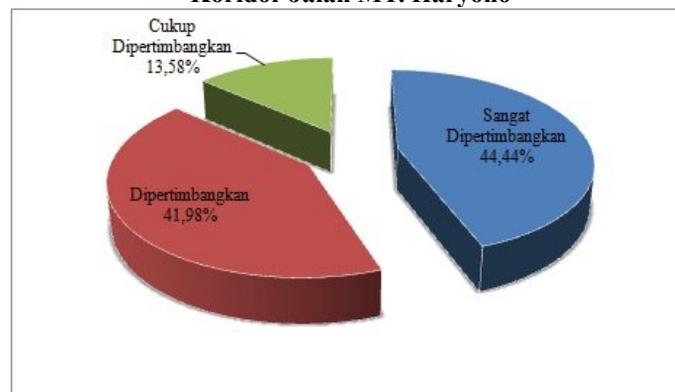
*Sumber : Hasil Analisa Distribusi Frekuensi SPSS 16, 2015*

Berdasarkan hasil analisis distribusi frekuensi, preferensi penyeberang jalan terhadap faktor kelancaran pada fasilitas penyeberangan koridor Jalan Gajayana yang tertinggi yakni terdapat pada kategori dipertimbangkan dengan persentase sebesar 50,94%, sedangkan untuk preferensi terendah terhadap faktor kelancaran pada area fasilitas penyeberangan pejalan kaki terdapat pada kategori cukup dipertimbangkan dengan persentase sebesar 5,66%. Dari hasil perhitungan tersebut dapat disimpulkan bahwa bagi sebagian besar penyeberang jalan berpendapat bahwa faktor kelancaran merupakan faktor yang dipertimbangkan bagi penyeberang jalan pada area fasilitas penyeberangan pejalan kaki koridor Jalan Gajayana.

### 5.2.5.3 Analisa Preferensi Pertimbangan Faktor Kelancaran Pada Area Fasilitas Penyeberangan Koridor Jalan MT. Haryono

Pada sub bab ini akan dibahas mengenai frekuensi preferensi penyeberang jalan terhadap faktor kelancaran terhadap pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki pada koridor Jalan MT. Haryono. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada diagram 5.45.

**Diagram 5.45**  
**Frekuensi Preferensi Penyeberang Jalan Terhadap Pertimbangan Faktor Kelancaran Koridor Jalan MT. Haryono**



*Sumber : Hasil Analisa Distribusi Frekuensi SPSS 16, 2015*

Berdasarkan hasil analisis distribusi frekuensi, preferensi penyeberang jalan terhadap faktor kelancaran pada fasilitas penyeberangan koridor Jalan MT. Haryono yang tertinggi yakni terdapat pada kategori sangat dipertimbangkan dengan persentase sebesar 44,44%, sedangkan untuk preferensi terendah terhadap faktor kelancaran pada area fasilitas penyeberangan pejalan kaki terdapat pada kategori cukup dipertimbangkan dengan persentase sebesar 13,58%. Dari hasil perhitungan tersebut dapat disimpulkan bahwa bagi sebagian besar penyeberang jalan berpendapat bahwa faktor kelancaran merupakan faktor yang sangat dipertimbangkan bagi penyeberang jalan pada area fasilitas penyeberangan pejalan kaki koridor Jalan MT. Haryono.

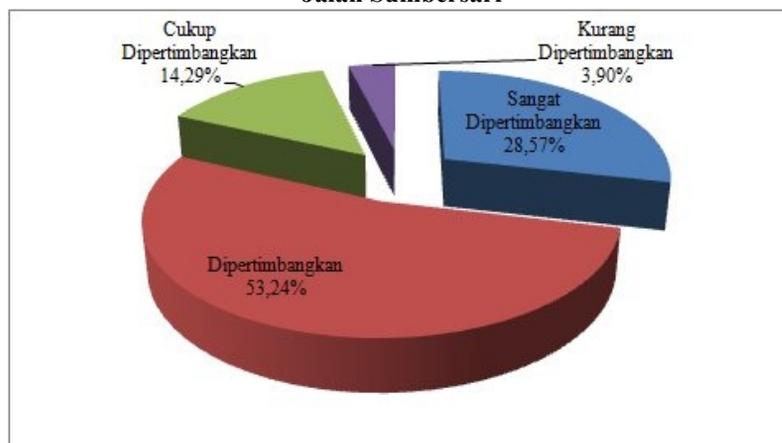
### 5.2.6 Analisa Pertimbangan Penyeberang Jalan Terhadap Faktor Keterpaduan Sistem

Pada sub bab ini akan di bahas mengenai preferensi penyeberang jalan terhadap faktor keterpaduan sistem dalam pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki pada masing-masing koridor jalan. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada pemaparan berikut.

#### 5.2.6.1 Analisa Preferensi Pertimbangan Faktor Keterpaduan Sistem Pada Area Fasilitas Penyeberangan Koridor Jalan Sumbersari

Pada sub bab ini akan dibahas mengenai frekuensi preferensi penyeberang jalan terhadap faktor keterpaduan sistem terhadap pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki pada koridor Jalan Sumbersari. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada diagram 5.46.

**Diagram 5.46**  
Frekuensi Preferensi Penyeberang Jalan Terhadap Pertimbangan Faktor Keterpaduan Sistem Koridor Jalan Sumbersari



Sumber : Hasil Analisa Distribusi Frekuensi SPSS 16, 2015

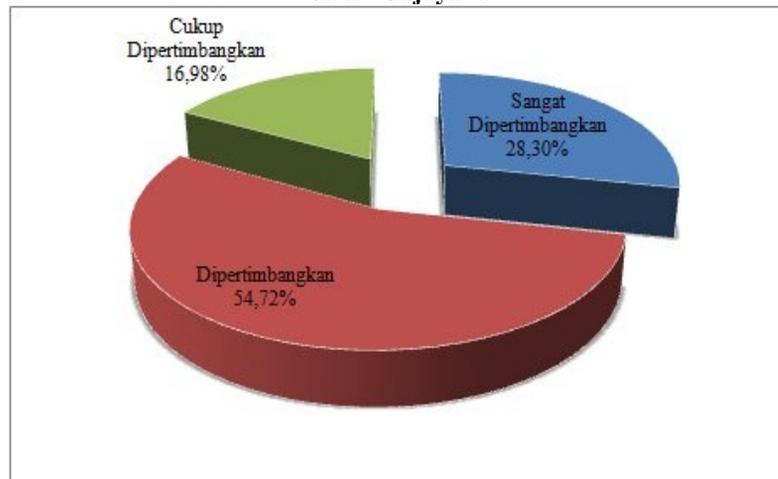
Berdasarkan hasil analisis distribusi frekuensi, preferensi penyeberang jalan terhadap faktor keterpaduan sistem pada fasilitas penyeberangan koridor Jalan Sumbersari yang tertinggi yakni terdapat pada kategori dipertimbangkan dengan persentase sebesar 53,24%, sedangkan untuk preferensi terendah terhadap faktor keterpaduan sistem pada area fasilitas penyeberangan pejalan kaki terdapat pada kategori kurang dipertimbangkan dengan persentase sebesar 3,90%. Dari hasil perhitungan tersebut dapat disimpulkan bahwa bagi sebagian besar penyeberang jalan berpendapat bahwa faktor keterpaduan sistem merupakan faktor yang dipertimbangkan bagi penyeberang jalan pada area fasilitas penyeberangan pejalan kaki koridor Jalan Sumbersari.

#### 5.2.6.2 Analisa Preferensi Pertimbangan Faktor Keterpaduan Sistem Pada Area Fasilitas Penyeberangan Koridor Jalan Gajayana

Pada sub bab ini akan dibahas mengenai frekuensi preferensi penyeberang jalan terhadap faktor keterpaduan sistem terhadap pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan

kaki pada koridor Jalan Gajayana. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada diagram 5.47.

**Diagram 5.47**  
**Frekuensi Preferensi Penyeberang Jalan Terhadap Pertimbangan Faktor Keterpaduan Sistem Koridor Jalan Gajayana**



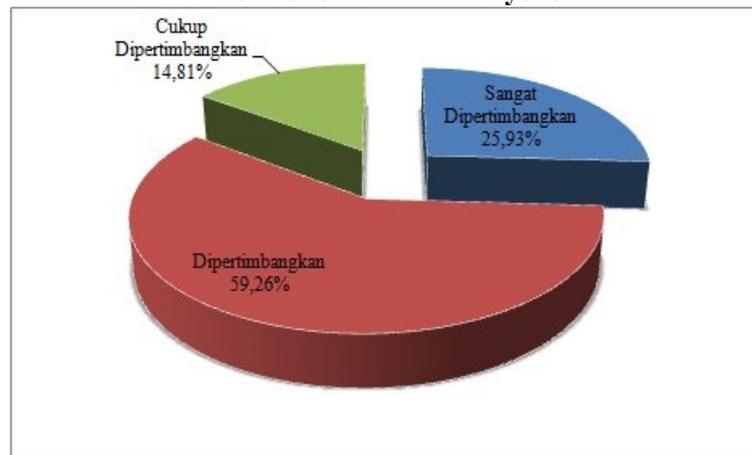
*Sumber : Hasil Analisa Distribusi Frekuensi SPSS 16, 2015*

Berdasarkan hasil analisis distribusi frekuensi, preferensi penyeberang jalan terhadap faktor keterpaduan sistem pada fasilitas penyeberangan koridor Jalan Gajayana yang tertinggi yakni terdapat pada kategori dipertimbangkan dengan persentase sebesar 54,72%, sedangkan untuk preferensi terendah terhadap faktor keterpaduan sistem pada area fasilitas penyeberangan pejalan kaki terdapat pada kategori cukup dipertimbangkan dengan persentase sebesar 16,98%. Dari hasil perhitungan tersebut dapat disimpulkan bahwa bagi sebagian besar penyeberang jalan berpendapat bahwa faktor keterpaduan sistem merupakan faktor yang dipertimbangkan bagi penyeberang jalan pada area fasilitas penyeberangan pejalan kaki koridor Jalan Gajayana.

### **5.2.6.3 Analisa Preferensi Pertimbangan Faktor Keterpaduan Sistem Pada Area Fasilitas Penyeberangan Koridor Jalan MT. Haryono**

Pada sub bab ini akan dibahas mengenai frekuensi preferensi penyeberang jalan terhadap faktor keterpaduan sistem terhadap pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki pada koridor Jalan MT. Haryono. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada diagram 5.48.

**Diagram 5.48**  
**Frekuensi Preferensi Penyeberang Jalan Terhadap Pertimbangan Faktor Keterpaduan Sistem Koridor Jalan MT. Haryono**



*Sumber : Hasil Analisa Distribusi Frekuensi SPSS 16, 2015*

Berdasarkan hasil analisis distribusi frekuensi, preferensi penyeberang jalan terhadap faktor keterpaduan sistem pada fasilitas penyeberangan koridor Jalan MT. Haryono yang tertinggi yakni terdapat pada kategori dipertimbangkan dengan persentase sebesar 59,26%, sedangkan untuk preferensi terendah terhadap faktor keterpaduan sistem pada area fasilitas penyeberangan pejalan kaki terdapat pada kategori cukup dipertimbangkan dengan persentase sebesar 14,21%. Dari hasil perhitungan tersebut dapat disimpulkan bahwa bagi sebagian besar penyeberang jalan berpendapat bahwa faktor keterpaduan sistem merupakan faktor yang dipertimbangkan bagi penyeberang jalan pada area fasilitas penyeberangan pejalan kaki koridor Jalan MT. Haryono.

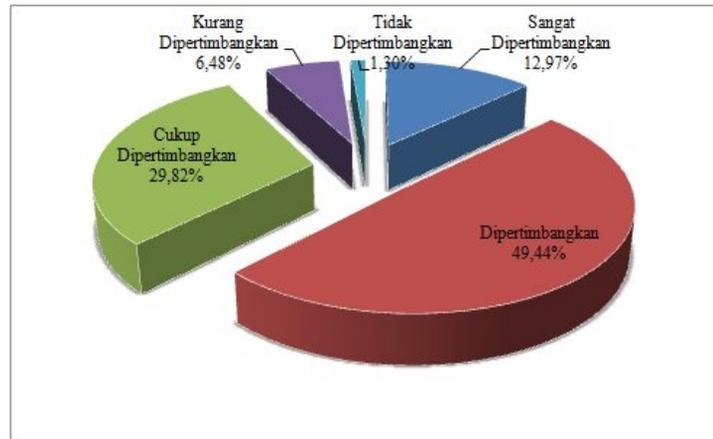
### **5.2.7 Analisa Pertimbangan Penyeberang Jalan Terhadap Faktor Daya Tarik**

Pada sub bab ini akan di bahas mengenai preferensi penyeberang jalan terhadap faktor daya tarik dalam pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki pada masing-masing koridor jalan. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada pemaparan berikut.

#### **5.2.7.1 Analisa Preferensi Pertimbangan Faktor Daya Tarik Pada Area Fasilitas Penyeberangan Koridor Jalan Sumpersari**

Pada sub bab ini akan dibahas mengenai frekuensi preferensi penyeberang jalan terhadap faktor daya tarik terhadap pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki pada koridor Jalan Sumpersari. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada diagram 5.49.

**Diagram 5.49**  
**Frekuensi Preferensi Penyeberang Jalan Terhadap Pertimbangan Faktor Daya Tarik**  
**Koridor Jalan Summersari**



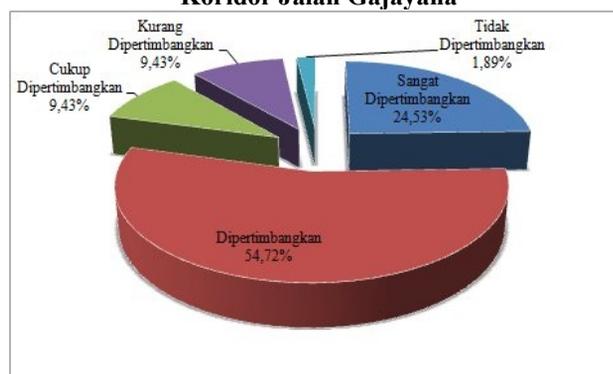
Sumber : Hasil Analisa Distribusi Frekuensi SPSS 16, 2015

Berdasarkan hasil analisis distribusi frekuensi, preferensi penyeberang jalan terhadap faktor daya tarik pada fasilitas penyeberangan koridor Jalan Summersari yang tertinggi yakni terdapat pada kategori dipertimbangkan dengan persentase sebesar 49,44%, sedangkan untuk preferensi terendah terhadap faktor daya tarik pada area fasilitas penyeberangan pejalan kaki terdapat pada kategori tidak dipertimbangkan dengan persentase sebesar 1,30%. Dari hasil perhitungan tersebut dapat disimpulkan bahwa bagi sebagian besar penyeberang jalan berpendapat bahwa faktor daya tarik merupakan faktor yang dipertimbangkan bagi penyeberang jalan pada area fasilitas penyeberangan pejalan kaki koridor Jalan Summersari.

#### 5.2.7.2 Analisa Preferensi Pertimbangan Faktor Daya Tarik Pada Area Fasilitas Penyeberangan Koridor Jalan Gajayana

Pada sub bab ini akan dibahas mengenai frekuensi preferensi penyeberang jalan terhadap faktor daya tarik terhadap pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki pada koridor Jalan Gajayana. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada diagram 5.50.

**Diagram 5.50**  
**Frekuensi Preferensi Penyeberang Jalan Terhadap Pertimbangan Faktor Daya Tarik**  
**Koridor Jalan Gajayana**



Sumber : Hasil Analisa Distribusi Frekuensi SPSS 16, 2015

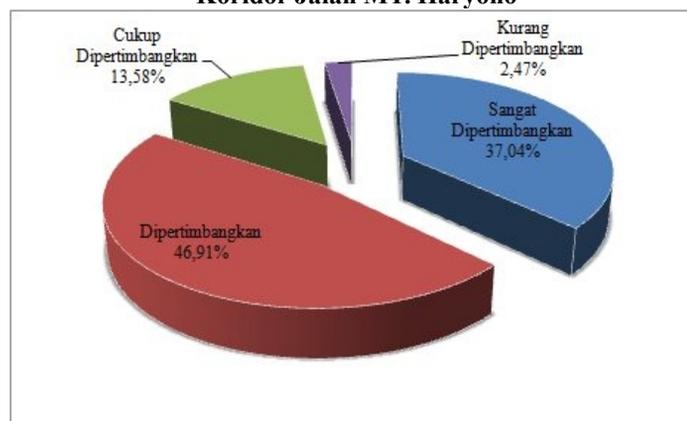
Berdasarkan hasil analisis distribusi frekuensi, preferensi penyeberang jalan terhadap faktor daya tarik pada fasilitas penyeberangan koridor Jalan Gajayana yang tertinggi yakni terdapat pada kategori dipertimbangkan dengan persentase sebesar 54,72%, sedangkan untuk preferensi terendah terhadap faktor daya tarik pada area fasilitas penyeberangan pejalan kaki terdapat pada kategori tidak dipertimbangkan dengan persentase sebesar 1,89%. Dari hasil perhitungan tersebut dapat disimpulkan bahwa bagi sebagian besar penyeberang jalan berpendapat bahwa faktor daya tarik merupakan faktor yang dipertimbangkan bagi penyeberang jalan pada area fasilitas penyeberangan pejalan kaki koridor Jalan Gajayana.

### 5.2.7.3 Analisa Preferensi Pertimbangan Faktor Daya Tarik Pada Area Fasilitas Penyeberangan Koridor Jalan MT. Haryono

Pada sub bab ini akan dibahas mengenai frekuensi preferensi penyeberang jalan terhadap faktor daya tarik terhadap pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki pada koridor Jalan MT. Haryono. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada diagram 5.51.

Berdasarkan hasil analisis distribusi frekuensi, preferensi penyeberang jalan terhadap faktor daya tarik pada fasilitas penyeberangan koridor Jalan MT. Haryono yang tertinggi yakni terdapat pada kategori dipertimbangkan dengan persentase sebesar 46,91%, sedangkan untuk preferensi terendah terhadap faktor daya tarik pada area fasilitas penyeberangan pejalan kaki terdapat pada kategori kurang dipertimbangkan dengan persentase sebesar 2,47%. Dari hasil perhitungan tersebut dapat disimpulkan bahwa bagi sebagian besar penyeberang jalan berpendapat bahwa faktor daya tarik merupakan faktor yang dipertimbangkan bagi penyeberang jalan pada area fasilitas penyeberangan pejalan kaki koridor Jalan MT. Haryono.

**Diagram 5.51**  
**Frekuensi Preferensi Penyeberang Jalan Terhadap Pertimbangan Faktor Daya Tarik Koridor Jalan MT. Haryono**



Sumber : Hasil Analisa Distribusi Frekuensi SPSS 16, 2015

### 5.2.8 Rangkuman Analisis Preferensi Penyeberang Jalan Terhadap Faktor Pemanfaatan Fasilitas Penyeberangan

Berdasarkan preferensi penyeberang jalan terhadap faktor pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki yang terdiri dari 7 aspek yakni faktor keselamatan, faktor keamanan, faktor kemudahan, faktor kenyamanan, faktor kelancaran, faktor keterpaduan sistem, dan faktor daya tarik. Dari hasil analisis diperoleh hasil seperti pada tabel 5.2.

**Tabel 5.2**  
**Rangkuman Analisis Preferensi Penyeberang Jalan Terhadap Faktor Pemanfaatan Fasilitas Penyeberangan**

No	Faktor Pemanfaatan Fasilitas Penyeberangan	Koridor Jalan		
		Jalan Sumpersari	Jalan Gajayana	Jalan MT. Haryono
1	Faktor Keselamatan	1	1	2
2	Faktor Keamanan	1	1	1
3	Faktor Kemudahan	1	2	1
4	Faktor Kenyamanan	1	1	1
5	Faktor Kelancaran	1	2	1
6	Faktor Keterpaduan Sistem	2	2	2
7	Faktor Daya Tarik	2	2	2

Keterangan:

- 1 = Sangat Dipertimbangkan
- 2 = Dipertimbangkan
- 3 = Cukup Dipertimbangkan
- 4 = Kurang Dipertimbangkan
- 5 = Tidak Dipertimbangkan

### 5.3 Analisa Hubungan Antara Ketersediaan Elemen Pendukung Pedestrian Terhadap Pemanfaatan Fasilitas Penyeberangan Pejalan Kaki

Dalam sub bab ini akan dibahas mengenai hubungan antara ketersediaan elemen pendukung terhadap pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki. Adapun tahapan pertama yang harus dilakukan adalah menentukan preferensi penyeberang jalan terhadap ketersediaan elemen pendukung pedestrian dan pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki. Kemudian tahapan selanjutnya adalah menganalisa hubungan antara preferensi ketersediaan elemen pendukung dengan faktor-faktor yang mempengaruhi pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki dengan menggunakan analisis uji chi square. Adapun preferensi penyeberang jalan dalam memanfaatkan fasilitas penyeberangan pejalan kaki ada 10 elemen pendukung pedestrian yang dipertimbangkan yaitu ketersediaan trotoar,

ketersediaan lampu pejalan kaki, ketersediaan lampu penerangan jalan, ketersediaan lapak tunggu, ketersediaan marka fasilitas, ketersediaan pagar pembatas, ketersediaan rambu fasilitas, ketersediaan telepon umum, ketersediaan vegetasi, dan ketersediaan tempat sampah dengan faktor pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki yang terdiri atas 7 faktor yaitu keselamatan, keamanan, kemudahan, kenyamanan, kelancaran, keterpaduan sistem dan daya tarik. Secara matematis analisis chi square dapat dihitung dengan rumus berikut:

$$\chi^2 = \frac{(\sum (f_o - f_e)^2)}{f_e}$$

Dimana :

$\chi^2$  = Nilai Chi Kuadrat

$f_e$  = Frekuensi yang diharapkan

$f_o$  = Frekuensi yang diperoleh/diamati

Dengan hipotesis uji chi square yaitu :

$H_0$  = Tidak ada hubungan antara ketersediaan elemen pendukung pedestrian terhadap faktor pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki.

$H_1$  = Ada hubungan antara ketersediaan elemen pendukung pedestrian terhadap faktor pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki.

Uji korelasi chi square dengan tingkat signifikansi 0,05 seperti berikut :

- Jika *Asymp.Sig* > 0,05 maka  $H_0$  diterima
- Jika *Asymp.Sig* < 0,05 maka  $H_0$  ditolak

Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada pemaparan berikut.

### 5.3.1 Hubungan Antara Ketersediaan Elemen Pendukung Pedestrian Terhadap Faktor Keselamatan

Dalam sub bab ini akan dibahas mengenai hubungan antara ketersediaan elemen pendukung pedestrian terhadap faktor keselamatan dalam pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki. Adapun ketersediaan elemen pendukung pedestrian yang di uji korelasi dengan faktor keselamatan yakni terdapat 10 elemen berupa ketersediaan trotoar, ketersediaan lampu pejalan kaki, ketersediaan lampu penerangan jalan, ketersediaan lapak tunggu, ketersediaan marka fasilitas, ketersediaan pagar pembatas, ketersediaan rambu fasilitas, ketersediaan telepon umum, ketersediaan vegetasi, dan ketersediaan tempat sampah. Dari uji korelasi tersebut akan diperoleh elemen pendukung pedestrian yang memiliki korelasi terhadap faktor keselamatan.

Dengan hipotesis uji chi square yaitu :

$H_0$  = Tidak ada hubungan antara ketersediaan elemen pendukung pedestrian terhadap faktor keselamatan.

$H_1$  = Ada hubungan antara ketersediaan elemen pendukung pedestrian terhadap faktor keselamatan.

Uji korelasi chi square dengan tingkat signifikansi 0,05 seperti berikut :

- Jika *Asymp.Sig* > 0,05 maka  $H_0$  diterima
- Jika *Asymp.Sig* < 0,05 maka  $H_0$  ditolak

Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada rincian analisis berikut.

### 5.3.1.1 Hubungan Antara Ketersediaan Trotoar Terhadap Faktor Keselamatan

Pada sub bab ini akan dibahas mengenai uji korelasi chi square antara ketersediaan trotoar terhadap faktor keselamatan dalam pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada pemaparan hasil analisis berikut.

**Tabel 5.3**  
**Analisa Chi Square Antara Ketersediaan Trotoar Terhadap Faktor Keselamatan**

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	6.465a	6	0.373
Likelihood Ratio	7.367	6	0.288
Linear-by-Linear Association	2.917	1	0.088
N of Valid Cases	211		

*Sumber : Hasil Analisa Chi Square SPSS 16, 2015*

Hipotesis uji chi square yaitu :

$H_0$  = Tidak ada hubungan antara ketersediaan trotoar terhadap faktor keselamatan.

$H_1$  = Ada hubungan antara ketersediaan trotoar terhadap faktor keselamatan.

Berdasarkan hasil analisis chi square pada tabel 5.3 didapatkan bahwa hubungan antara ketersediaan trotoar terhadap faktor keselamatan dalam pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki didapatkan nilai chi square sebesar 6.465 dan nilai signifikansi sebesar 0.373. Berdasarkan hasil tersebut nilai signifikansi lebih besar dari  $\alpha$  (0.05) sehingga  $H_0$  diterima, sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara ketersediaan trotoar terhadap faktor keselamatan dalam pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki.

### 5.3.1.2 Hubungan Antara Ketersediaan Lampu Pejalan Kaki Terhadap Faktor Keselamatan

Pada sub bab ini akan dibahas mengenai uji korelasi chi square antara ketersediaan lampu pejalan kaki terhadap faktor keselamatan dalam pemanfaatan fasilitas penyeberangan

pejalan kaki. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada pemaparan hasil analisis berikut.

**Tabel 5.4**  
**Analisa Chi Square Antara Ketersediaan Lampu Pejalan Kaki Terhadap Faktor Keselamatan**

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	3.281a	8	0.916
Likelihood Ratio	3.925	8	0.864
Linear-by-Linear Association	0.065	1	0.799
N of Valid Cases	211		

*Sumber : Hasil Analisa Chi Square SPSS 16, 2015*

Hipotesis uji chi square yaitu :

$H_0$  = Tidak ada hubungan antara ketersediaan lampu pejalan kaki terhadap faktor keselamatan.

$H_1$  = Ada hubungan antara ketersediaan lampu pejalan kaki terhadap faktor keselamatan.

Berdasarkan hasil analisis chi square pada tabel 5.4 didapatkan bahwa hubungan antara ketersediaan lampu pejalan kaki terhadap faktor keselamatan dalam pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki didapatkan nilai chi square sebesar 3.281 dan nilai signifikansi sebesar 0.916. Berdasarkan hasil tersebut nilai signifikansi lebih besar dari  $\alpha$  (0.05) sehingga  $H_0$  diterima, sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara ketersediaan lampu pejalan kaki terhadap faktor keselamatan dalam pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki.

### 5.3.1.3 Hubungan Antara Ketersediaan Lampu Penerangan Jalan Terhadap Faktor Keselamatan

Pada sub bab ini akan dibahas mengenai uji korelasi chi square antara ketersediaan lampu penerangan jalan terhadap faktor keselamatan dalam pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada pemaparan hasil analisis berikut.

**Tabel 5.5**  
**Analisa Chi Square Antara Ketersediaan Lampu Penerangan Jalan Terhadap Faktor Keselamatan**

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	3.740a	6	0.712
Likelihood Ratio	3.738	6	0.712
Linear-by-Linear Association	3.3	1	0.069
N of Valid Cases	211		

*Sumber : Hasil Analisa Chi Square SPSS 16, 2015*

Hipotesis uji chi square yaitu :

$H_0$  = Tidak ada hubungan antara ketersediaan lampu penerangan jalan terhadap faktor keselamatan.

$H_1$  = Ada hubungan antara ketersediaan lampu penerangan jalan terhadap faktor keselamatan.

Berdasarkan hasil analisis chi square pada tabel 5.5 didapatkan bahwa hubungan antara ketersediaan lampu penerangan jalan terhadap faktor keselamatan dalam pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki didapatkan nilai chi square sebesar 3.740 dan nilai signifikansi sebesar 0.712. Berdasarkan hasil tersebut nilai signifikansi lebih besar dari  $\alpha$  (0.05) sehingga  $H_0$  diterima, sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara ketersediaan lampu penerangan jalan terhadap faktor keselamatan dalam pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki.

#### 5.3.1.4 Hubungan Antara Ketersediaan Lapak Tunggu Terhadap Faktor Keselamatan

Pada sub bab ini akan dibahas mengenai uji korelasi chi square antara ketersediaan lapak tunggu terhadap faktor keselamatan dalam pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada pemaparan hasil analisis berikut.

**Tabel 5.6**  
**Analisa Chi Square Antara Ketersediaan Lapak Tunggu Terhadap Faktor Keselamatan**

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	7.132a	8	0.522
Likelihood Ratio	10.414	8	0.237
Linear-by-Linear Association	0.34	1	0.56
N of Valid Cases	211		

*Sumber : Hasil Analisa Chi Square SPSS 16, 2015*

Hipotesis uji chi square yaitu :

$H_0$  = Tidak ada hubungan antara ketersediaan lapak tunggu terhadap faktor keselamatan.

$H_1$  = Ada hubungan antara ketersediaan lapak tunggu terhadap faktor keselamatan.

Berdasarkan hasil analisis chi square pada tabel 5.5 didapatkan bahwa hubungan antara ketersediaan lapak tunggu terhadap faktor keselamatan dalam pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki didapatkan nilai chi square sebesar 7.123 dan nilai signifikansi sebesar 0.522. Berdasarkan hasil tersebut nilai signifikansi lebih besar dari  $\alpha$  (0.05) sehingga  $H_0$  diterima, sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara ketersediaan lapak tunggu terhadap faktor keselamatan dalam pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki.

### 5.3.1.5 Hubungan Antara Ketersediaan Marka Fasilitas Penyeberangan Terhadap Faktor Keselamatan

Pada sub bab ini akan dibahas mengenai uji korelasi chi square antara ketersediaan marka fasilitas penyeberangan terhadap faktor keselamatan dalam pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada pemaparan hasil analisis berikut.

**Tabel 5.7**  
**Analisa Chi Square Antara Ketersediaan Marka Fasilitas Penyeberangan Pejalan Kaki Terhadap Faktor Keselamatan**

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	5.913a	4	0.206
Likelihood Ratio	5.937	4	0.204
Linear-by-Linear Association	0.206	1	0.65
N of Valid Cases	211		

*Sumber : Hasil Analisa Chi Square SPSS 16, 2015*

Hipotesis uji chi square yaitu :

$H_0$  = Tidak ada hubungan antara ketersediaan marka fasilitas penyeberangan terhadap faktor keselamatan.

$H_1$  = Ada hubungan antara ketersediaan marka fasilitas penyeberangan terhadap faktor keselamatan

Berdasarkan hasil analisis chi square pada tabel 5.5 didapatkan bahwa hubungan antara ketersediaan marka fasilitas penyeberangan terhadap faktor keselamatan dalam pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki didapatkan nilai chi square sebesar 5.913 dan nilai signifikansi sebesar 0.206. Berdasarkan hasil tersebut nilai signifikansi lebih besar dari  $\alpha$  (0.05) sehingga  $H_0$  diterima, sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara ketersediaan marka fasilitas penyeberangan terhadap faktor keselamatan dalam pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki.

### 5.3.1.6 Hubungan Antara Ketersediaan Pagar Pembatas Terhadap Faktor Keselamatan

Pada sub bab ini akan dibahas mengenai uji korelasi chi square antara ketersediaan pagar pembatas terhadap faktor keselamatan dalam pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada pemaparan hasil analisis berikut.

**Tabel 5.8**  
**Analisa Chi Square Antara Ketersediaan Pagar Pembatas Terhadap Faktor Keselamatan**

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	10.754a	6	0.096

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Likelihood Ratio	10.252	6	0.114
Linear-by-Linear Association	4.811	1	0.028
N of Valid Cases	211		

*Sumber : Hasil Analisa Chi Square SPSS 16, 2015*

Hipotesis uji chi square yaitu :

$H_0$  = Tidak ada hubungan antara ketersediaan pagar pembatas terhadap faktor keselamatan.

$H_1$  = Ada hubungan antara ketersediaan pagar pembatas terhadap faktor keselamatan

Berdasarkan hasil analisis chi square pada tabel 5.5 didapatkan bahwa hubungan antara ketersediaan pagar pembatas terhadap faktor keselamatan dalam pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki didapatkan nilai chi square sebesar 10.754 dan nilai signifikansi sebesar 0.096. Berdasarkan hasil tersebut nilai signifikansi lebih besar dari  $\alpha$  (0.05) sehingga  $H_0$  diterima, sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara ketersediaan pagar pembatas terhadap faktor keselamatan dalam pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki.

### 5.3.1.7 Hubungan Antara Ketersediaan Rambu Fasilitas Penyeberangan Terhadap Faktor Keselamatan

Pada sub bab ini akan dibahas mengenai uji korelasi chi square antara ketersediaan rambu fasilitas penyeberangan terhadap faktor keselamatan dalam pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada pemaparan hasil analisis berikut.

**Tabel 5.9**

**Analisa Chi Square Antara Ketersediaan Rambu Fasilitas Penyeberangan Terhadap Faktor Keselamatan**

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	22.340a	6	0.001
Likelihood Ratio	21.47	6	0.002
Linear-by-Linear Association	9.538	1	0.002
N of Valid Cases	211		

*Sumber : Hasil Analisa Chi Square SPSS 16, 2015*

Hipotesis uji chi square yaitu :

$H_0$  = Tidak ada hubungan antara ketersediaan rambu fasilitas penyeberangan terhadap faktor keselamatan.

$H_1$  = Ada hubungan antara ketersediaan rambu fasilitas penyeberangan terhadap faktor keselamatan

Berdasarkan hasil analisis chi square pada tabel 5.9 didapatkan bahwa hubungan antara ketersediaan rambu fasilitas penyeberangan terhadap faktor keselamatan dalam pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki didapatkan nilai chi square sebesar 22.340 dan nilai signifikansi sebesar 0.001. Berdasarkan hasil tersebut nilai signifikansi lebih kecil dari  $\alpha$  (0.05) sehingga  $H_0$  ditolak, sehingga dapat disimpulkan bahwa ada hubungan antara ketersediaan rambu fasilitas penyeberangan terhadap faktor keselamatan dalam pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki.

### 5.3.1.8 Hubungan Antara Ketersediaan Telepon Umum Terhadap Faktor Keselamatan

Pada sub bab ini akan dibahas mengenai uji korelasi chi square antara ketersediaan telepon umum terhadap faktor keselamatan dalam pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada pemaparan hasil analisis berikut.

**Tabel 5.10**  
**Analisa Chi Square Antara Ketersediaan Telepon Umum Terhadap Faktor Keselamatan**

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	11.113a	8	0.195
Likelihood Ratio	10.643	8	0.223
Linear-by-Linear Association	0.483	1	0.487
N of Valid Cases	211		

*Sumber : Hasil Analisa Chi Square SPSS 16, 2015*

Hipotesis uji chi square yaitu :

$H_0$  = Tidak ada hubungan antara ketersediaan telepon umum terhadap faktor keselamatan.

$H_1$  = Ada hubungan antara ketersediaan telepon umum terhadap faktor keselamatan

Berdasarkan hasil analisis chi square pada tabel 5.10 didapatkan bahwa hubungan antara ketersediaan telepon umum terhadap faktor keselamatan dalam pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki didapatkan nilai chi square sebesar 11.113 dan nilai signifikansi sebesar 0.195. Berdasarkan hasil tersebut nilai signifikansi lebih besar dari  $\alpha$  (0.05) sehingga  $H_0$  diterima, sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara ketersediaan telepon umum terhadap faktor keselamatan dalam pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki.

### 5.3.1.9 Hubungan Antara Ketersediaan Vegetasi Terhadap Faktor Keselamatan

Pada sub bab ini akan dibahas mengenai uji korelasi chi square antara ketersediaan vegetasi terhadap faktor keselamatan dalam pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada pemaparan hasil analisis berikut.

**Tabel 5.11**  
**Analisa Chi Square Antara Ketersediaan Vegetasi Terhadap Faktor Keselamatan**

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	6.997a	8	0.537
Likelihood Ratio	7.879	8	0.445
Linear-by-Linear Association	0.987	1	0.32
N of Valid Cases	211		

*Sumber : Hasil Analisa Chi Square SPSS 16, 2015*

Hipotesis uji chi square yaitu :

$H_0$  = Tidak ada hubungan antara ketersediaan vegetasi terhadap faktor keselamatan.

$H_1$  = Ada hubungan antara ketersediaan vegetasi terhadap faktor keselamatan

Berdasarkan hasil analisis chi square pada tabel 5.11 didapatkan bahwa hubungan antara ketersediaan vegetasi terhadap faktor keselamatan dalam pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki didapatkan nilai chi square sebesar 6.997 dan nilai signifikansi sebesar 0.537. Berdasarkan hasil tersebut nilai signifikansi lebih besar dari  $\alpha$  (0.05) sehingga  $H_0$  diterima, sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara ketersediaan vegetasi terhadap faktor keselamatan dalam pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki.

### 5.3.1.10 Hubungan Antara Ketersediaan Tempat Sampah Terhadap Faktor Keselamatan

Pada sub bab ini akan dibahas mengenai uji korelasi chi square antara ketersediaan tempat sampah terhadap faktor keselamatan dalam pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada pemaparan hasil analisis berikut.

**Tabel 5.12**  
**Analisa Chi Square Antara Ketersediaan Tempat Sampah Terhadap Faktor Keselamatan**

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	3.534a	8	0.896
Likelihood Ratio	3.701	8	0.883
Linear-by-Linear Association	0.118	1	0.732
N of Valid Cases	211		

*Sumber : Hasil Analisa Chi Square SPSS 16, 2015*

Hipotesis uji chi square yaitu :

$H_0$  = Tidak ada hubungan antara ketersediaan tempat sampah terhadap faktor keselamatan.

$H_1$  = Ada hubungan antara ketersediaan tempat sampah terhadap faktor keselamatan

Berdasarkan hasil analisis chi square pada tabel 5.12 didapatkan bahwa hubungan antara ketersediaan tempat sampah terhadap faktor keselamatan dalam pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki didapatkan nilai chi square sebesar 3.534 dan nilai signifikansi sebesar 0.896. Berdasarkan hasil tersebut nilai signifikansi lebih besar dari  $\alpha$  (0.05) sehingga  $H_0$  diterima, sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara ketersediaan tempat sampah terhadap faktor keselamatan dalam pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki.

### **5.3.2 Hubungan Antara Ketersediaan Elemen Pendukung Pedestrian Terhadap Faktor Keamanan**

Dalam sub bab ini akan dibahas mengenai hubungan antara ketersediaan elemen pendukung pedestrian terhadap faktor keamanan dalam pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki. Adapun ketersediaan elemen pendukung pedestrian yang di uji korelasi dengan faktor keamanan yakni terdapat 10 elemen berupa ketersediaan trotoar, ketersediaan lampu pejalan kaki, ketersediaan lampu penerangan jalan, ketersediaan lapak tunggu, ketersediaan marka fasilitas, ketersediaan pagar pembatas, ketersediaan rambu fasilitas, ketersediaan telepon umum, ketersediaan vegetasi, dan ketersediaan tempat sampah. Dari uji korelasi tersebut akan diperoleh elemen pendukung pedestrian yang memiliki korelasi terhadap faktor keamanan.

Dengan hipotesis uji chi square yaitu :

$H_0$  = Tidak ada hubungan antara ketersediaan elemen pendukung pedestrian terhadap faktor keamanan.

$H_1$  = Ada hubungan antara ketersediaan elemen pendukung pedestrian terhadap faktor keamanan.

Uji korelasi chi square dengan tingkat signifikansi 0,05 seperti berikut :

- Jika *Asymp.Sig* > 0,05 maka  $H_0$  diterima
- Jika *Asymp.Sig* < 0,05 maka  $H_0$  ditolak

Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada rincian analisis berikut.

### 5.3.2.1 Hubungan Antara Ketersediaan Trotoar Terhadap Faktor Keamanan

Pada sub bab ini akan dibahas mengenai uji korelasi chi square antara ketersediaan trotoar terhadap faktor keamanan dalam pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada pemaparan hasil analisis berikut.

**Tabel 5.13**  
**Analisa Chi Square Antara Ketersediaan Trotoar Terhadap Faktor Keamanan**

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	7.716a	9	0.563
Likelihood Ratio	8.761	9	0.46
Linear-by-Linear Association	0.3	1	0.584
N of Valid Cases	211		

*Sumber : Hasil Analisa Chi Square SPSS 16, 2015*

Hipotesis uji chi square yaitu :

$H_0$  = Tidak ada hubungan antara ketersediaan trotoar terhadap faktor keamanan.

$H_1$  = Ada hubungan antara ketersediaan trotoar terhadap faktor keamanan.

Berdasarkan hasil analisis chi square pada tabel 5.13 didapatkan bahwa hubungan antara ketersediaan trotoar terhadap faktor keamanan dalam pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki didapatkan nilai chi square sebesar 7.716 dan nilai signifikansi sebesar 0.563. Berdasarkan hasil tersebut nilai signifikansi lebih besar dari  $\alpha$  (0.05) sehingga  $H_0$  diterima, sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara ketersediaan trotoar terhadap faktor keamanan dalam pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki.

### 5.3.2.2 Hubungan Antara Ketersediaan Lampu Pejalan Kaki Terhadap Faktor Keamanan

Pada sub bab ini akan dibahas mengenai uji korelasi chi square antara ketersediaan lampu pejalan kaki terhadap faktor keamanan dalam pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada pemaparan hasil analisis berikut.

**Tabel 5.14**  
**Analisa Chi Square Antara Ketersediaan Lampu Pejalan Kaki Terhadap Faktor Keamanan**

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	6.263a	12	0.902
Likelihood Ratio	7.773	12	0.803
Linear-by-Linear Association	0.011	1	0.917
N of Valid Cases	211		

*Sumber : Hasil Analisa Chi Square SPSS 16, 2015*

Hipotesis uji chi square yaitu :

$H_0$  = Tidak ada hubungan antara ketersediaan lampu pejalan kaki terhadap faktor keamanan.

$H_1$  = Ada hubungan antara ketersediaan lampu pejalan kaki terhadap faktor keamanan.

Berdasarkan hasil analisis chi square pada tabel 5.14 didapatkan bahwa hubungan antara ketersediaan lampu pejalan kaki terhadap faktor keamanan dalam pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki didapatkan nilai chi square sebesar 6.263 dan nilai signifikansi sebesar 0.902. Berdasarkan hasil tersebut nilai signifikansi lebih besar dari  $\alpha$  (0.05) sehingga  $H_0$  diterima, sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara ketersediaan lampu pejalan kaki terhadap faktor keamanan dalam pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki.

### 5.3.2.3 Hubungan Antara Ketersediaan Lampu Penerangan Jalan Terhadap Faktor Keamanan

Pada sub bab ini akan dibahas mengenai uji korelasi chi square antara ketersediaan lampu penerangan jalan terhadap faktor keamanan dalam pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada pemaparan hasil analisis berikut.

**Tabel 5.15**  
**Analisa Chi Square Antara Ketersediaan Lampu Penerangan Jalan Terhadap Faktor Keamanan**

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	17.825a	9	0.037
Likelihood Ratio	19.744	9	0.02
Linear-by-Linear Association	1.163	1	0.281
N of Valid Cases	211		

*Sumber : Hasil Analisa Chi Square SPSS 16, 2015*

Hipotesis uji chi square yaitu :

$H_0$  = Tidak ada hubungan antara ketersediaan lampu penerangan jalan terhadap faktor keamanan.

$H_1$  = Ada hubungan antara ketersediaan lampu penerangan jalan terhadap faktor keamanan.

Berdasarkan hasil analisis chi square pada tabel 5.15 didapatkan bahwa hubungan antara ketersediaan lampu penerangan jalan terhadap faktor keamanan dalam pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki didapatkan nilai chi square sebesar 17.825 dan nilai signifikansi sebesar 0.037. Berdasarkan hasil tersebut nilai signifikansi lebih kecil dari  $\alpha$  (0.05) sehingga  $H_0$  ditolak, sehingga dapat disimpulkan bahwa ada hubungan antara ketersediaan lampu penerangan jalan terhadap faktor keamanan dalam pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki.

### 5.3.2.4 Hubungan Antara Ketersediaan Lapak Tunggu Terhadap Faktor Keamanan

Pada sub bab ini akan dibahas mengenai uji korelasi chi square antara ketersediaan lapak tunggu terhadap faktor keamanan dalam pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada pemaparan hasil analisis berikut.

**Tabel 5.16**  
**Analisa Chi Square Antara Ketersediaan Lapak Tunggu Terhadap Faktor Keamanan**

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	19.769a	12	0.072
Likelihood Ratio	20.262	12	0.062
Linear-by-Linear Association	0.807	1	0.369
N of Valid Cases	211		

*Sumber : Hasil Analisa Chi Square SPSS 16, 2015*

Hipotesis uji chi square yaitu :

$H_0$  = Tidak ada hubungan antara ketersediaan lapak tunggu terhadap faktor keamanan.

$H_1$  = Ada hubungan antara ketersediaan lapak tunggu terhadap faktor keamanan.

Berdasarkan hasil analisis chi square pada tabel 5.16 didapatkan bahwa hubungan antara ketersediaan lapak tunggu terhadap faktor keamanan dalam pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki didapatkan nilai chi square sebesar 19.769 dan nilai signifikansi sebesar 0.072. Berdasarkan hasil tersebut nilai signifikansi lebih besar dari  $\alpha$  (0.05) sehingga  $H_0$  diterima, sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara ketersediaan lapak tunggu terhadap faktor keamanan dalam pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki.

### 5.3.2.5 Hubungan Antara Ketersediaan Marka Fasilitas Penyeberangan Terhadap Faktor Keamanan

Pada sub bab ini akan dibahas mengenai uji korelasi chi square antara ketersediaan marka fasilitas penyeberangan terhadap faktor keamanan dalam pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada pemaparan hasil analisis berikut.

**Tabel 5.17**  
**Analisa Chi Square Antara Ketersediaan Marka Fasilitas Penyeberangan Pejalan Kaki Terhadap Faktor Keamanan**

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	8.181a	6	0.225
Likelihood Ratio	8.651	6	0.194
Linear-by-Linear Association	0.021	1	0.885
N of Valid Cases	211		

*Sumber : Hasil Analisa Chi Square SPSS 16, 2015*

Hipotesis uji chi square yaitu :

$H_0$  = Tidak ada hubungan antara ketersediaan marka fasilitas penyeberangan terhadap faktor keamanan.

$H_1$  = Ada hubungan antara ketersediaan marka fasilitas penyeberangan terhadap faktor keamanan.

Berdasarkan hasil analisis chi square pada tabel 5.17 didapatkan bahwa hubungan antara ketersediaan marka fasilitas penyeberangan terhadap faktor keamanan dalam pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki didapatkan nilai chi square sebesar 8.181 dan nilai signifikansi sebesar 0.225. Berdasarkan hasil tersebut nilai signifikansi lebih besar dari  $\alpha$  (0.05) sehingga  $H_0$  diterima, sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara ketersediaan marka fasilitas penyeberangan terhadap faktor keamanan dalam pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki.

### 5.3.2.6 Hubungan Antara Ketersediaan Pagar Pembatas Terhadap Faktor Keamanan

Pada sub bab ini akan dibahas mengenai uji korelasi chi square antara ketersediaan pagar pembatas terhadap faktor keamanan dalam pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada pemaparan hasil analisis berikut.

**Tabel 5.18**  
**Analisa Chi Square Antara Ketersediaan Pagar Pembatas Jalan Terhadap Faktor Keamanan**

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	9.140a	9	0.424
Likelihood Ratio	10.619	9	0.303
Linear-by-Linear Association	0.019	1	0.889
N of Valid Cases	211		

*Sumber : Hasil Analisa Chi Square SPSS 16, 2015*

Hipotesis uji chi square yaitu :

$H_0$  = Tidak ada hubungan antara ketersediaan pagar pembatas terhadap faktor keamanan.

$H_1$  = Ada hubungan antara ketersediaan pagar pembatas terhadap faktor keamanan.

Berdasarkan hasil analisis chi square pada tabel 5.18 didapatkan bahwa hubungan antara ketersediaan pagar pembatas terhadap faktor keamanan dalam pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki didapatkan nilai chi square sebesar 9.140 dan nilai signifikansi sebesar 0.424. Berdasarkan hasil tersebut nilai signifikansi lebih besar dari  $\alpha$  (0.05) sehingga  $H_0$  diterima, sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara ketersediaan pagar pembatas terhadap faktor keamanan dalam pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki.

### 5.3.2.7 Hubungan Antara Ketersediaan Rambu Fasilitas Penyeberangan Terhadap Faktor Keamanan

Pada sub bab ini akan dibahas mengenai uji korelasi chi square antara ketersediaan rambu fasilitas penyeberangan terhadap faktor keamanan dalam pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada pemaparan hasil analisis berikut.

**Tabel 5.19**  
**Analisa Chi Square Antara Ketersediaan Rambu Fasilitas Penyeberangan Terhadap Faktor Keamanan**

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	15.359a	9	0.082
Likelihood Ratio	16.608	9	0.055
Linear-by-Linear Association	1.569	1	0.21
N of Valid Cases	211		

*Sumber : Hasil Analisa Chi Square SPSS 16, 2015*

Hipotesis uji chi square yaitu :

$H_0$  = Tidak ada hubungan antara ketersediaan rambu fasilitas penyeberangan terhadap faktor keamanan.

$H_1$  = Ada hubungan antara ketersediaan rambu fasilitas penyeberangan terhadap faktor keamanan.

Berdasarkan hasil analisis chi square pada tabel 5.19 didapatkan bahwa hubungan antara ketersediaan rambu fasilitas penyeberangan terhadap faktor keamanan dalam pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki didapatkan nilai chi square sebesar 15.359 dan nilai signifikansi sebesar 0.082. Berdasarkan hasil tersebut nilai signifikansi lebih besar dari  $\alpha$  (0.05) sehingga  $H_0$  diterima, sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara ketersediaan rambu fasilitas penyeberangan terhadap faktor keamanan dalam pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki.

### 5.3.2.8 Hubungan Antara Ketersediaan Telepon Umum Terhadap Faktor Keamanan

Pada sub bab ini akan dibahas mengenai uji korelasi chi square antara ketersediaan telepon umum terhadap faktor keamanan dalam pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada pemaparan hasil analisis berikut.

**Tabel 5.20**  
**Analisa Chi Square Antara Ketersediaan Telepon Umum Terhadap Faktor Keamanan**

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	15.707a	12	0.205
Likelihood Ratio	17.132	12	0.145
Linear-by-Linear Association	1.454	1	0.228

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
N of Valid Cases	211		

*Sumber : Hasil Analisa Chi Square SPSS 16, 2015*

Hipotesis uji chi square yaitu :

$H_0$  = Tidak ada hubungan antara ketersediaan telepon umum terhadap faktor keamanan.

$H_1$  = Ada hubungan antara ketersediaan telepon umum terhadap faktor keamanan.

Berdasarkan hasil analisis chi square pada tabel 5.20 didapatkan bahwa hubungan antara ketersediaan telepon umum terhadap faktor keamanan dalam pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki didapatkan nilai chi square sebesar 15.707 dan nilai signifikansi sebesar 0.205. Berdasarkan hasil tersebut nilai signifikansi lebih besar dari  $\alpha$  (0.05) sehingga  $H_0$  diterima, sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara ketersediaan telepon umum terhadap faktor keamanan dalam pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki.

### 5.3.2.9 Hubungan Antara Ketersediaan Vegetasi Terhadap Faktor Keamanan

Pada sub bab ini akan dibahas mengenai uji korelasi chi square antara ketersediaan vegetasi terhadap faktor keamanan dalam pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada pemaparan hasil analisis berikut.

**Tabel 5.21**  
**Analisa Chi Square Antara Ketersediaan Vegetasi Terhadap Faktor Keamanan**

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	10.404a	12	0.581
Likelihood Ratio	11.625	12	0.476
Linear-by-Linear Association	0.454	1	0.5
N of Valid Cases	211		

*Sumber : Hasil Analisa Chi Square SPSS 16, 2015*

Hipotesis uji chi square yaitu :

$H_0$  = Tidak ada hubungan antara ketersediaan vegetasi terhadap faktor keamanan.

$H_1$  = Ada hubungan antara ketersediaan vegetasi terhadap faktor keamanan.

Berdasarkan hasil analisis chi square pada tabel 5.21 didapatkan bahwa hubungan antara ketersediaan vegetasi terhadap faktor keamanan dalam pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki didapatkan nilai chi square sebesar 10.404 dan nilai signifikansi sebesar 0.581. Berdasarkan hasil tersebut nilai signifikansi lebih besar dari  $\alpha$  (0.05) sehingga  $H_0$  diterima, sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara ketersediaan vegetasi terhadap faktor keamanan dalam pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki.

### 5.3.2.10 Hubungan Antara Ketersediaan Tempat Sampah Terhadap Faktor Keamanan

Pada sub bab ini akan dibahas mengenai uji korelasi chi square antara ketersediaan tempat sampah terhadap faktor keamanan dalam pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada pemaparan hasil analisis berikut.

**Tabel 5.22**  
**Analisa Chi Square Antara Ketersediaan Tempat Sampah Terhadap Faktor Keamanan**

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	6.437a	12	0.892
Likelihood Ratio	8.677	12	0.73
Linear-by-Linear Association	0.727	1	0.394
N of Valid Cases	211		

*Sumber : Hasil Analisa Chi Square SPSS 16, 2015*

Berdasarkan hasil analisis chi square pada tabel 5.22 didapatkan bahwa hubungan antara ketersediaan tempat sampah terhadap faktor keamanan dalam pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki didapatkan nilai chi square sebesar 6.437 dan nilai signifikansi sebesar 0.892. Berdasarkan hasil tersebut nilai signifikansi lebih besar dari  $\alpha$  (0.05) sehingga  $H_0$  diterima, sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara ketersediaan tempat sampah terhadap faktor keamanan dalam pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki.

### 5.3.3 Hubungan Antara Ketersediaan Elemen Pendukung Pedestrian Terhadap Faktor Kemudahan

Dalam sub bab ini akan dibahas mengenai hubungan antara ketersediaan elemen pendukung pedestrian terhadap faktor kemudahan dalam pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki. Adapun ketersediaan elemen pendukung pedestrian yang di uji korelasi dengan faktor kemudahan yakni terdapat 10 elemen berupa ketersediaan trotoar, ketersediaan lampu pejalan kaki, ketersediaan lampu penerangan jalan, ketersediaan lapak tunggu, ketersediaan marka fasilitas, ketersediaan pagar pembatas, ketersediaan rambu fasilitas, ketersediaan telepon umum, ketersediaan vegetasi, dan ketersediaan tempat sampah. Dari uji korelasi tersebut akan diperoleh elemen pendukung pedestrian yang memiliki korelasi terhadap faktor kemudahan.

Dengan hipotesis uji chi square yaitu :

$H_0$  = Tidak ada hubungan antara ketersediaan elemen pendukung pedestrian terhadap faktor kemudahan.

$H_1$  = Ada hubungan antara ketersediaan elemen pendukung pedestrian terhadap faktor kemudahan.

Uji korelasi chi square dengan tingkat signifikansi 0,05 seperti berikut :

- Jika *Asymp.Sig* > 0,05 maka  $H_0$  diterima
- Jika *Asymp.Sig* < 0,05 maka  $H_0$  ditolak

Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada rincian analisis berikut.

### 5.3.3.1 Hubungan Antara Ketersediaan Trotoar Terhadap Faktor Kemudahan

Pada sub bab ini akan dibahas mengenai uji korelasi chi square antara ketersediaan trotoar terhadap faktor kemudahan dalam pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada pemaparan hasil analisis berikut.

**Tabel 5.23**  
**Analisa Chi Square Antara Ketersediaan Trotoar Terhadap Faktor Kemudahan**

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	15.012a	6	0.02
Likelihood Ratio	16.493	6	0.011
Linear-by-Linear Association	1.148	1	0.284
N of Valid Cases	211		

*Sumber : Hasil Analisa Chi Square SPSS 16, 2015*

Hipotesis uji chi square yaitu :

$H_0$  = Tidak ada hubungan antara ketersediaan trotoar terhadap faktor kemudahan.

$H_1$  = Ada hubungan antara ketersediaan trotoar terhadap faktor kemudahan.

Berdasarkan hasil analisis chi square pada tabel 5.23 didapatkan bahwa hubungan antara ketersediaan trotoar terhadap faktor kemudahan dalam pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki didapatkan nilai chi square sebesar 17.825 dan nilai signifikansi sebesar 0.037. Berdasarkan hasil tersebut nilai signifikansi lebih kecil dari  $\alpha$  (0.05) sehingga  $H_0$  ditolak, sehingga dapat disimpulkan bahwa ada hubungan antara ketersediaan trotoar terhadap faktor kemudahan dalam pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki.

### 5.3.3.2 Hubungan Antara Ketersediaan Lampu Pejalan Kaki Terhadap Faktor Kemudahan

Pada sub bab ini akan dibahas mengenai uji korelasi chi square antara ketersediaan lampu pejalan kaki terhadap faktor kemudahan dalam pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada pemaparan hasil analisis berikut.

**Tabel 5.24**  
**Analisa Chi Square Antara Ketersediaan Lampu Pejalan Kaki Terhadap Faktor Kemudahan**

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	18.157a	8	0.02
Likelihood Ratio	15.963	8	0.043

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Linear-by-Linear Association	0.275	1	0.6
N of Valid Cases	211		

*Sumber : Hasil Analisa Chi Square SPSS 16, 2015*

Hipotesis uji chi square yaitu :

$H_0$  = Tidak ada hubungan antara ketersediaan lampu pejalan kaki terhadap faktor kemudahan.

$H_1$  = Ada hubungan antara ketersediaan lampu pejalan kaki terhadap faktor kemudahan.

Berdasarkan hasil analisis chi square pada tabel 5.24 didapatkan bahwa hubungan antara ketersediaan lampu pejalan kaki terhadap faktor kemudahan dalam pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki didapatkan nilai chi square sebesar 18.157 dan nilai signifikansi sebesar 0.02. Berdasarkan hasil tersebut nilai signifikansi lebih kecil dari  $\alpha$  (0.05) sehingga  $H_0$  ditolak, sehingga dapat disimpulkan bahwa ada hubungan antara ketersediaan lampu pejalan kaki terhadap faktor kemudahan dalam pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki.

### 5.3.3.3 Hubungan Antara Ketersediaan Lampu Penerangan Jalan Terhadap Faktor Kemudahan

Pada sub bab ini akan dibahas mengenai uji korelasi chi square antara ketersediaan lampu penerangan jalan terhadap faktor kemudahan dalam pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada pemaparan hasil analisis berikut.

**Tabel 5.25**  
**Analisa Chi Square Antara Ketersediaan Lampu Penerangan Jalan Terhadap Faktor Kemudahan**

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	8.477a	6	0.205
Likelihood Ratio	8.093	6	0.231
Linear-by-Linear Association	0.065	1	0.799
N of Valid Cases	211		

*Sumber : Hasil Analisa Chi Square SPSS 16, 2015*

Hipotesis uji chi square yaitu :

$H_0$  = Tidak ada hubungan antara ketersediaan lampu penerangan jalan terhadap faktor kemudahan.

$H_1$  = Ada hubungan antara ketersediaan lampu penerangan jalan terhadap faktor kemudahan.

Berdasarkan hasil analisis chi square pada tabel 5.25 didapatkan bahwa hubungan antara ketersediaan lampu penerangan jalan terhadap faktor kemudahan dalam pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki didapatkan nilai chi square sebesar 8.477 dan nilai signifikansi sebesar 0.205. Berdasarkan hasil tersebut nilai signifikansi lebih besar dari  $\alpha$  (0.05) sehingga  $H_0$  diterima, sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara ketersediaan lampu penerangan jalan terhadap faktor kemudahan dalam pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki.

#### 5.3.3.4 Hubungan Antara Ketersediaan Lapak Tunggu Terhadap Faktor Kemudahan

Pada sub bab ini akan dibahas mengenai uji korelasi chi square antara ketersediaan lapak tunggu terhadap faktor kemudahan dalam pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada pemaparan hasil analisis berikut.

**Tabel 5.26**  
**Analisa Chi Square Antara Ketersediaan Lapak Tunggu Terhadap Faktor Kemudahan**

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	7.662a	8	0.467
Likelihood Ratio	9.185	8	0.327
Linear-by-Linear Association	0.601	1	0.438
N of Valid Cases	211		

*Sumber : Hasil Analisa Chi Square SPSS 16, 2015*

Hipotesis uji chi square yaitu :

$H_0$  = Tidak ada hubungan antara ketersediaan lapak tunggu terhadap faktor kemudahan.

$H_1$  = Ada hubungan antara ketersediaan lapak tunggu terhadap faktor kemudahan.

Berdasarkan hasil analisis chi square pada tabel 5.26 didapatkan bahwa hubungan antara ketersediaan lapak tunggu terhadap faktor kemudahan dalam pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki didapatkan nilai chi square sebesar 7.662 dan nilai signifikansi sebesar 0.467. Berdasarkan hasil tersebut nilai signifikansi lebih besar dari  $\alpha$  (0.05) sehingga  $H_0$  diterima, sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara ketersediaan lapak tunggu terhadap faktor kemudahan dalam pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki.

#### 5.3.3.5 Hubungan Antara Ketersediaan Marka Fasilitas Penyeberangan Terhadap Faktor Kemudahan

Pada sub bab ini akan dibahas mengenai uji korelasi chi square antara ketersediaan marka fasilitas penyeberangan terhadap faktor kemudahan dalam pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada pemaparan hasil analisis

berikut.

**Tabel 5.27**  
**Analisa Chi Square Antara Ketersediaan Marka Fasilitas Penyeberangan Terhadap Faktor Kemudahan**

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	12.109a	4	0.017
Likelihood Ratio	12.218	4	0.016
Linear-by-Linear Association	10.438	1	0.001
N of Valid Cases	211		

*Sumber : Hasil Analisa Chi Square SPSS 16, 2015*

Hipotesis uji chi square yaitu :

$H_0$  = Tidak ada hubungan antara ketersediaan marka fasilitas penyeberangan terhadap faktor kemudahan.

$H_1$  = Ada hubungan antara ketersediaan marka fasilitas penyeberangan terhadap faktor kemudahan.

Berdasarkan hasil analisis chi square pada tabel 5.27 didapatkan bahwa hubungan antara ketersediaan marka fasilitas penyeberangan terhadap faktor kemudahan dalam pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki didapatkan nilai chi square sebesar 12.109 dan nilai signifikansi sebesar 0.017. Berdasarkan hasil tersebut nilai signifikansi lebih kecil dari  $\alpha$  (0.05) sehingga  $H_0$  ditolak, sehingga dapat disimpulkan bahwa ada hubungan antara ketersediaan marka fasilitas penyeberangan terhadap faktor kemudahan dalam pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki.

### 5.3.3.6 Hubungan Antara Ketersediaan Pagar Pembatas Jalan Terhadap Faktor Kemudahan

Pada sub bab ini akan dibahas mengenai uji korelasi chi square antara ketersediaan pagar pembatas terhadap faktor kemudahan dalam pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada pemaparan hasil analisis berikut.

**Tabel 5.28**  
**Analisa Chi Square Antara Ketersediaan Pagar Pembatas Jalan Terhadap Faktor Kemudahan**

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	4.013a	6	0.675
Likelihood Ratio	3.959	6	0.682
Linear-by-Linear Association	0.141	1	0.707
N of Valid Cases	211		

*Sumber : Hasil Analisa Chi Square SPSS 16, 2015*

Hipotesis uji chi square yaitu :

$H_0$  = Tidak ada hubungan antara ketersediaan pagar pembatas terhadap faktor kemudahan.

$H_1$  = Ada hubungan antara ketersediaan pagar pembatas terhadap faktor kemudahan.

Berdasarkan hasil analisis chi square pada tabel 5.28 didapatkan bahwa hubungan antara ketersediaan pagar pembatas terhadap faktor kemudahan dalam pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki didapatkan nilai chi square sebesar 4.013 dan nilai signifikansi sebesar 0.675. Berdasarkan hasil tersebut nilai signifikansi lebih besar dari  $\alpha$  (0.05) sehingga  $H_0$  diterima, sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara ketersediaan pagar pembatas terhadap faktor kemudahan dalam pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki.

### 5.3.3.7 Hubungan Antara Ketersediaan Rambu Fasilitas Penyeberangan Terhadap Faktor Kemudahan

Pada sub bab ini akan dibahas mengenai uji korelasi chi square antara ketersediaan rambu fasilitas penyeberangan terhadap faktor kemudahan dalam pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada pemaparan hasil analisis berikut.

Hipotesis uji chi square yaitu :

$H_0$  = Tidak ada hubungan antara ketersediaan rambu fasilitas penyeberangan terhadap faktor kemudahan.

$H_1$  = Ada hubungan antara ketersediaan rambu fasilitas penyeberangan terhadap faktor kemudahan.

**Tabel 5.29**

**Analisa Chi Square Antara Ketersediaan Rambu Fasilitas Penyeberangan Terhadap Faktor Kemudahan**

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	4.824a	6	0.567
Likelihood Ratio	4.878	6	0.56
Linear-by-Linear Association	0.595	1	0.441
N of Valid Cases	211		

*Sumber : Hasil Analisa Chi Square SPSS 16, 2015*

Berdasarkan hasil analisis chi square pada tabel 5.29 didapatkan bahwa hubungan antara ketersediaan rambu fasilitas penyeberangan terhadap faktor kemudahan dalam pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki didapatkan nilai chi square sebesar 4.824 dan nilai signifikansi sebesar 0.567. Berdasarkan hasil tersebut nilai signifikansi lebih besar dari  $\alpha$  (0.05) sehingga  $H_0$  diterima, sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara ketersediaan rambu fasilitas penyeberangan terhadap faktor kemudahan dalam

pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki.

### 5.3.3.8 Hubungan Antara Ketersediaan Telepon Umum Terhadap Faktor Kemudahan

Pada sub bab ini akan dibahas mengenai uji korelasi chi square antara ketersediaan telepon umum terhadap faktor kemudahan dalam pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada pemaparan hasil analisis berikut.

**Tabel 5.30**  
**Analisa Chi Square Antara Ketersediaan Telepon Umum Terhadap Faktor Kemudahan**

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	1.768a	8	0.987
Likelihood Ratio	1.796	8	0.987
Linear-by-Linear Association	0.732	1	0.392
N of Valid Cases	211		

*Sumber : Hasil Analisa Chi Square SPSS 16, 2015*

Hipotesis uji chi square yaitu :

$H_0$  = Tidak ada hubungan antara ketersediaan telepon umum terhadap faktor kemudahan.

$H_1$  = Ada hubungan antara ketersediaan telepon umum terhadap faktor kemudahan.

Berdasarkan hasil analisis chi square pada tabel 5.30 didapatkan bahwa hubungan antara ketersediaan telepon umum terhadap faktor kemudahan dalam pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki didapatkan nilai chi square sebesar 1.768 dan nilai signifikansi sebesar 0.987. Berdasarkan hasil tersebut nilai signifikansi lebih besar dari  $\alpha$  (0.05) sehingga  $H_0$  diterima, sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara ketersediaan telepon umum terhadap faktor kemudahan dalam pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki.

### 5.3.3.9 Hubungan Antara Ketersediaan Vegetasi Terhadap Faktor Keamanan

Pada sub bab ini akan dibahas mengenai uji korelasi chi square antara ketersediaan vegetasi terhadap faktor kemudahan dalam pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada pemaparan hasil analisis berikut.

**Tabel 5.31**  
**Analisa Chi Square Antara Ketersediaan Vegetasi Terhadap Faktor Kemudahan**

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	9.179a	8	0.327
Likelihood Ratio	9.315	8	0.316
Linear-by-Linear Association	0.889	1	0.346
N of Valid Cases	211		

*Sumber : Hasil Analisa Chi Square SPSS 16, 2015*

Hipotesis uji chi square yaitu :

$H_0$  = Tidak ada hubungan antara ketersediaan vegetasi terhadap faktor kemudahan.

$H_1$  = Ada hubungan antara ketersediaan vegetasi terhadap faktor kemudahan.

Berdasarkan hasil analisis chi square pada tabel 5.31 didapatkan bahwa hubungan antara ketersediaan vegetasi terhadap faktor kemudahan dalam pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki didapatkan nilai chi square sebesar 9.179 dan nilai signifikansi sebesar 0.327. Berdasarkan hasil tersebut nilai signifikansi lebih besar dari  $\alpha$  (0.05) sehingga  $H_0$  diterima, sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara ketersediaan vegetasi terhadap faktor kemudahan dalam pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki.

### 5.3.3.10 Hubungan Antara Ketersediaan Tempat Sampah Terhadap Faktor Kemudahan

Pada sub bab ini akan dibahas mengenai uji korelasi chi square antara ketersediaan tempat sampah terhadap faktor kemudahan dalam pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada pemaparan hasil analisis berikut.

Hipotesis uji chi square yaitu :

$H_0$  = Tidak ada hubungan antara ketersediaan tempat sampah terhadap faktor kemudahan.

$H_1$  = Ada hubungan antara ketersediaan tempat sampah terhadap faktor kemudahan.

Berdasarkan hasil analisis chi square pada tabel 5.32 didapatkan bahwa hubungan antara ketersediaan tempat sampah terhadap faktor kemudahan dalam pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki didapatkan nilai chi square sebesar 2.800 dan nilai signifikansi sebesar 0.946. Berdasarkan hasil tersebut nilai signifikansi lebih besar dari  $\alpha$  (0.05) sehingga  $H_0$  diterima, sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara ketersediaan tempat sampah terhadap faktor kemudahan dalam pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki.

**Tabel 5.32**  
**Analisa Chi Square Antara Ketersediaan Tempat Sampah Terhadap Faktor Kemudahan**

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	2.800a	8	0.946
Likelihood Ratio	2.79	8	0.947
Linear-by-Linear Association	0.546	1	0.46
N of Valid Cases	211		

*Sumber : Hasil Analisa Chi Square SPSS 16, 2015*

### 5.3.4 Hubungan Antara Ketersediaan Elemen Pendukung Pedestrian Terhadap Faktor Kenyamanan

Dalam sub bab ini akan dibahas mengenai hubungan antara ketersediaan elemen pendukung pedestrian terhadap faktor kenyamanan dalam pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki. Adapun ketersediaan elemen pendukung pedestrian yang di uji korelasi dengan faktor kenyamanan yakni terdapat 10 elemen berupa ketersediaan trotoar, ketersediaan lampu pejalan kaki, ketersediaan lampu penerangan jalan, ketersediaan lapak tunggu, ketersediaan marka fasilitas. ketersediaan pagar pembatas, ketersediaan rambu fasilitas, ketersediaan telepon umum, ketersediaan vegetasi, dan ketersediaan tempat sampah. Dari uji korelasi tersebut akan diperoleh elemen pendukung pedestrian yang memiliki korelasi terhadap faktor kenyamanan.

Dengan hipotesis uji chi square yaitu :

$H_0$  = Tidak ada hubungan antara ketersediaan elemen pendukung pedestrian terhadap faktor kenyamanan.

$H_1$  = Ada hubungan antara ketersediaan elemen pendukung pedestrian terhadap faktor kenyamanan.

Uji korelasi chi square dengan tingkat signifikansi 0,05 seperti berikut :

- Jika *Asymp.Sig* > 0,05 maka  $H_0$  diterima
- Jika *Asymp.Sig* < 0,05 maka  $H_0$  ditolak

Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada rincian analisis berikut.

#### 5.3.4.1 Hubungan Antara Ketersediaan Trotoar Terhadap Faktor Kenyamanan

Pada sub bab ini akan dibahas mengenai uji korelasi chi square antara ketersediaan trotoar terhadap faktor kenyamanan dalam pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada pemaparan hasil analisis berikut.

**Tabel 5.33**  
**Analisa Chi Square Antara Ketersediaan Trotoar Terhadap Faktor Kenyamanan**

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	10.785a	6	0.095
Likelihood Ratio	10.323	6	0.112
Linear-by-Linear Association	4.18	1	0.041
N of Valid Cases	211		

*Sumber : Hasil Analisa Chi Square SPSS 16, 2015*

Hipotesis uji chi square yaitu :

$H_0$  = Tidak ada hubungan antara ketersediaan trotoar terhadap faktor kenyamanan.

$H_1$  = Ada hubungan antara ketersediaan trotoar terhadap faktor kenyamanan.

Berdasarkan hasil analisis chi square pada tabel 5.33 didapatkan bahwa hubungan antara ketersediaan trotoar terhadap faktor kenyamanan dalam pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki didapatkan nilai chi square sebesar 10.785 dan nilai signifikansi sebesar 0.095. Berdasarkan hasil tersebut nilai signifikansi lebih besar dari  $\alpha$  (0.05) sehingga  $H_0$  diterima, sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara ketersediaan trotoar terhadap faktor kenyamanan dalam pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki.

#### 5.3.4.2 Hubungan Antara Ketersediaan Lampu Pejalan Kaki Terhadap Faktor Kenyamanan

Pada sub bab ini akan dibahas mengenai uji korelasi chi square antara ketersediaan lampu pejalan kaki terhadap faktor kenyamanan dalam pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada pemaparan hasil analisis berikut.

**Tabel 5.34**  
**Analisa Chi Square Antara Ketersediaan Lampu Pejalan Kaki Terhadap Faktor Kenyamanan**

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	7.441 a	8	0.49
Likelihood Ratio	6.613	8	0.579
Linear-by-Linear Association	1.355	1	0.244
N of Valid Cases	211		

*Sumber : Hasil Analisa Chi Square SPSS 16, 2015*

Hipotesis uji chi square yaitu :

$H_0$  = Tidak ada hubungan antara ketersediaan lampu pejalan kaki terhadap faktor kenyamanan.

$H_1$  = Ada hubungan antara ketersediaan lampu pejalan kaki terhadap faktor kenyamanan.

Berdasarkan hasil analisis chi square pada tabel 5.34 didapatkan bahwa hubungan antara ketersediaan lampu pejalan kaki terhadap faktor kenyamanan dalam pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki didapatkan nilai chi square sebesar 7.441 dan nilai signifikansi sebesar 0.49. Berdasarkan hasil tersebut nilai signifikansi lebih besar dari  $\alpha$  (0.05) sehingga  $H_0$  diterima, sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara ketersediaan lampu pejalan kaki terhadap faktor kenyamanan dalam pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki.

#### 5.3.4.3 Hubungan Antara Ketersediaan Lampu Penerangan Jalan Terhadap Faktor Kenyamanan

Pada sub bab ini akan dibahas mengenai uji korelasi chi square antara ketersediaan

lampu penerangan jalan terhadap faktor kenyamanan dalam pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada pemaparan hasil analisis berikut.

**Tabel 5.35**  
**Analisa Chi Square Antara Ketersediaan Lampu Penerangan Jalan Terhadap Faktor Kenyamanan**

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	11.237a	6	0.081
Likelihood Ratio	11.553	6	0.073
Linear-by-Linear Association	1.448	1	0.229
N of Valid Cases	211		

*Sumber : Hasil Analisa Chi Square SPSS 16, 2015*

Hipotesis uji chi square yaitu :

$H_0$  = Tidak ada hubungan antara ketersediaan lampu penerangan jalan terhadap faktor kenyamanan.

$H_1$  = Ada hubungan antara ketersediaan lampu penerangan jalan terhadap faktor kenyamanan.

Berdasarkan hasil analisis chi square pada tabel 5.35 didapatkan bahwa hubungan antara ketersediaan lampu penerangan jalan terhadap faktor kenyamanan dalam pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki didapatkan nilai chi square sebesar 11.237 dan nilai signifikansi sebesar 0.081. Berdasarkan hasil tersebut nilai signifikansi lebih besar dari  $\alpha$  (0.05) sehingga  $H_0$  diterima, sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara ketersediaan lampu penerangan jalan terhadap faktor kenyamanan dalam pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki.

#### 5.3.4.4 Hubungan Antara Ketersediaan Lapak Tunggu Terhadap Faktor Kenyamanan

Pada sub bab ini akan dibahas mengenai uji korelasi chi square antara ketersediaan lapak tunggu terhadap faktor kenyamanan dalam pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada pemaparan hasil analisis berikut.

**Tabel 5.36**  
**Analisa Chi Square Antara Ketersediaan Lapak Tunggu Terhadap Faktor Kenyamanan**

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	1.208a	8	0.997
Likelihood Ratio	1.229	8	0.996
Linear-by-Linear Association	0.003	1	0.96
N of Valid Cases	211		

*Sumber : Hasil Analisa Chi Square SPSS 16, 2015*

Hipotesis uji chi square yaitu :

$H_0$  = Tidak ada hubungan antara ketersediaan lapak tunggu terhadap faktor kenyamanan.

$H_1$  = Ada hubungan antara ketersediaan lapak tunggu terhadap faktor kenyamanan.

Berdasarkan hasil analisis chi square pada tabel 5.36 didapatkan bahwa hubungan antara ketersediaan lapak tunggu terhadap faktor kenyamanan dalam pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki didapatkan nilai chi square sebesar 1.208 dan nilai signifikansi sebesar 0.997. Berdasarkan hasil tersebut nilai signifikansi lebih besar dari  $\alpha$  (0.05) sehingga  $H_0$  diterima, sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara ketersediaan lapak tunggu terhadap faktor kenyamanan dalam pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki.

#### 5.3.4.5 Hubungan Antara Ketersediaan Marka Fasilitas Penyeberangan Terhadap Faktor Kenyamanan

Pada sub bab ini akan dibahas mengenai uji korelasi chi square antara ketersediaan marka fasilitas penyeberangan terhadap faktor kenyamanan dalam pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada pemaparan hasil analisis berikut.

**Tabel 5.37**

**Analisa Chi Square Antara Ketersediaan Marka Fasilitas Penyeberangan Terhadap Faktor Kenyamanan**

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	1.513a	4	0.824
Likelihood Ratio	1.411	4	0.842
Linear-by-Linear Association	0.079	1	0.779
N of Valid Cases	211		

*Sumber : Hasil Analisa Chi Square SPSS 16, 2015*

Hipotesis uji chi square yaitu :

$H_0$  = Tidak ada hubungan antara ketersediaan marka fasilitas penyeberangan terhadap faktor kenyamanan.

$H_1$  = Ada hubungan antara ketersediaan marka fasilitas penyeberangan terhadap faktor kenyamanan.

Berdasarkan hasil analisis chi square pada tabel 5.37 didapatkan bahwa hubungan antara ketersediaan marka fasilitas penyeberangan terhadap faktor kenyamanan dalam pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki didapatkan nilai chi square sebesar 1.513 dan nilai signifikansi sebesar 0.824. Berdasarkan hasil tersebut nilai signifikansi lebih besar dari  $\alpha$  (0.05) sehingga  $H_0$  diterima, sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara ketersediaan marka fasilitas penyeberangan terhadap faktor kenyamanan dalam

pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki.

#### 5.3.4.6 Hubungan Antara Ketersediaan Pagar Pembatas Jalan Terhadap Faktor Kenyamanan

Pada sub bab ini akan dibahas mengenai uji korelasi chi square antara ketersediaan pagar pembatas terhadap faktor kenyamanan dalam pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada pemaparan hasil analisis berikut.

**Tabel 5.38**  
**Analisa Chi Square Antara Ketersediaan Pagar Pembatas Terhadap Faktor Kenyamanan**

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	8.107a	6	0.23
Likelihood Ratio	9.135	6	0.166
Linear-by-Linear Association	2.23	1	0.135
N of Valid Cases	211		

*Sumber : Hasil Analisa Chi Square SPSS 16, 2015*

Hipotesis uji chi square yaitu :

$H_0$  = Tidak ada hubungan antara ketersediaan pagar pembatas terhadap faktor kenyamanan.

$H_1$  = Ada hubungan antara ketersediaan pagar pembatas terhadap faktor kenyamanan.

Berdasarkan hasil analisis chi square pada tabel 5.38 didapatkan bahwa hubungan antara ketersediaan pagar pembatas terhadap faktor kenyamanan dalam pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki didapatkan nilai chi square sebesar 8.107 dan nilai signifikansi sebesar 0.23. Berdasarkan hasil tersebut nilai signifikansi lebih besar dari  $\alpha$  (0.05) sehingga  $H_0$  diterima, sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara ketersediaan pagar pembatas terhadap faktor kenyamanan dalam pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki.

#### 5.3.4.7 Hubungan Antara Ketersediaan Rambu Fasilitas Penyeberangan Terhadap Faktor Kenyamanan

Pada sub bab ini akan dibahas mengenai uji korelasi chi square antara ketersediaan rambu fasilitas penyeberangan terhadap faktor kenyamanan dalam pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada pemaparan hasil analisis berikut.

**Tabel 5.39**  
**Analisa Chi Square Antara Ketersediaan Rambu Fasilitas Penyeberangan Terhadap Faktor Kenyamanan**

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	1.919a	6	0.927
Likelihood Ratio	2.124	6	0.908
Linear-by-Linear Association	0.031	1	0.859
N of Valid Cases	211		

*Sumber : Hasil Analisa Chi Square SPSS 16, 2015*

Hipotesis uji chi square yaitu :

$H_0$  = Tidak ada hubungan antara ketersediaan rambu fasilitas penyeberangan terhadap faktor kenyamanan.

$H_1$  = Ada hubungan antara ketersediaan rambu fasilitas penyeberangan terhadap faktor kenyamanan.

Berdasarkan hasil analisis chi square pada tabel 5.39 didapatkan bahwa hubungan antara ketersediaan rambu fasilitas penyeberangan terhadap faktor kenyamanan dalam pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki didapatkan nilai chi square sebesar 1.919 dan nilai signifikansi sebesar 0.927. Berdasarkan hasil tersebut nilai signifikansi lebih besar dari  $\alpha$  (0.05) sehingga  $H_0$  diterima, sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara ketersediaan rambu fasilitas penyeberangan terhadap faktor kenyamanan dalam pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki.

#### 5.3.4.8 Hubungan Antara Ketersediaan Telepon Umum Terhadap Faktor Kenyamanan

Pada sub bab ini akan dibahas mengenai uji korelasi chi square antara ketersediaan telepon umum terhadap faktor kenyamanan dalam pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada pemaparan hasil analisis berikut.

**Tabel 5.40**  
**Analisa Chi Square Antara Ketersediaan Telepon Umum Terhadap Faktor Kenyamanan**

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	6.363a	8	0.607
Likelihood Ratio	7.994	8	0.434
Linear-by-Linear Association	1.258	1	0.262
N of Valid Cases	211		

*Sumber : Hasil Analisa Chi Square SPSS 16, 2015*

Hipotesis uji chi square yaitu :

$H_0$  = Tidak ada hubungan antara ketersediaan telepon umum terhadap faktor kenyamanan.

$H_1$  = Ada hubungan antara ketersediaan telepon umum terhadap faktor

kenyamanan.

Berdasarkan hasil analisis chi square pada tabel 5.40 didapatkan bahwa hubungan antara ketersediaan telepon umum terhadap faktor kenyamanan dalam pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki didapatkan nilai chi square sebesar 6.363 dan nilai signifikansi sebesar 0.607. Berdasarkan hasil tersebut nilai signifikansi lebih besar dari  $\alpha$  (0.05) sehingga  $H_0$  diterima, sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara ketersediaan telepon umum terhadap faktor kenyamanan dalam pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki.

#### 5.3.4.9 Hubungan Antara Ketersediaan Vegetasi Terhadap Faktor Kenyamanan

Pada sub bab ini akan dibahas mengenai uji korelasi chi square antara ketersediaan vegetasi terhadap faktor kenyamanan dalam pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada pemaparan hasil analisis berikut.

**Tabel 5.41**  
**Analisa Chi Square Antara Ketersediaan Vegetasi Terhadap Faktor Kenyamanan**

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	16.709a	8	0.033
Likelihood Ratio	15.975	8	0.043
Linear-by-Linear Association	7.19	1	0.007
N of Valid Cases	211		

*Sumber : Hasil Analisa Chi Square SPSS 16, 2015*

Hipotesis uji chi square yaitu :

$H_0$  = Tidak ada hubungan antara ketersediaan vegetasi terhadap faktor kenyamanan.

$H_1$  = Ada hubungan antara ketersediaan vegetasi terhadap faktor kenyamanan.

Berdasarkan hasil analisis chi square pada tabel 5.41 didapatkan bahwa hubungan antara ketersediaan vegetasi terhadap faktor kenyamanan dalam pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki didapatkan nilai chi square sebesar 16.709 dan nilai signifikansi sebesar 0.033. Berdasarkan hasil tersebut nilai signifikansi lebih besar dari  $\alpha$  (0.05) sehingga  $H_0$  ditolak, sehingga dapat disimpulkan bahwa ada hubungan antara ketersediaan vegetasi terhadap faktor kenyamanan dalam pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki.

#### 5.3.4.10 Hubungan Antara Ketersediaan Tempat Sampah Terhadap Faktor Kenyamanan

Pada sub bab ini akan dibahas mengenai uji korelasi chi square antara ketersediaan tempat sampah terhadap faktor kenyamanan dalam pemanfaatan fasilitas penyeberangan

pejalan kaki. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada pemaparan hasil analisis berikut.

**Tabel 5.42**  
**Analisa Chi Square Antara Ketersediaan Tempat Sampah Terhadap Faktor Kenyamanan**

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	8.305a	8	0.404
Likelihood Ratio	8.81	8	0.359
Linear-by-Linear Association	1.249	1	0.264
N of Valid Cases	211		

*Sumber : Hasil Analisa Chi Square SPSS 16, 2015*

Hipotesis uji chi square yaitu :

$H_0$  = Tidak ada hubungan antara ketersediaan tempat sampah terhadap faktor kenyamanan.

$H_1$  = Ada hubungan antara ketersediaan tempat sampah terhadap faktor kenyamanan.

Berdasarkan hasil analisis chi square pada tabel 5.42 didapatkan bahwa hubungan antara ketersediaan tempat sampah terhadap faktor kenyamanan dalam pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki didapatkan nilai chi square sebesar 8.305 dan nilai signifikansi sebesar 0.404. Berdasarkan hasil tersebut nilai signifikansi lebih besar dari  $\alpha$  (0.05) sehingga  $H_0$  diterima, sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara ketersediaan tempat sampah terhadap faktor kenyamanan dalam pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki.

### **5.3.5 Hubungan Antara Ketersediaan Elemen Pendukung Pedestrian Terhadap Faktor Kelancaran**

Dalam sub bab ini akan dibahas mengenai hubungan antara ketersediaan elemen pendukung pedestrian terhadap faktor kelancaran dalam pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki. Adapun ketersediaan elemen pendukung pedestrian yang di uji korelasi dengan faktor kelancaran yakni terdapat 10 elemen berupa ketersediaan trotoar, ketersediaan lampu pejalan kaki, ketersediaan lampu penerangan jalan, ketersediaan lapak tunggu, ketersediaan marka fasilitas, ketersediaan pagar pembatas, ketersediaan rambu fasilitas, ketersediaan telepon umum, ketersediaan vegetasi, dan ketersediaan tempat sampah. Dari uji korelasi tersebut akan diperoleh elemen pendukung pedestrian yang memiliki korelasi terhadap faktor kelancaran.

Dengan hipotesis uji chi square yaitu :

$H_0$  = Tidak ada hubungan antara ketersediaan elemen pendukung pedestrian

terhadap faktor kelancaran.

$H_1$  = Ada hubungan antara ketersediaan elemen pendukung pedestrian terhadap faktor kelancaran.

Uji korelasi chi square dengan tingkat signifikansi 0,05 seperti berikut :

- Jika *Asymp.Sig* > 0,05 maka  $H_0$  diterima
- Jika *Asymp.Sig* < 0,05 maka  $H_0$  ditolak

Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada rincian analisis berikut.

### 5.3.5.1 Hubungan Antara Ketersediaan Trotoar Terhadap Faktor Kelancaran

Pada sub bab ini akan dibahas mengenai uji korelasi chi square antara ketersediaan trotoar terhadap faktor kelancaran dalam pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada pemaparan hasil analisis berikut.

**Tabel 5.43**  
**Analisa Chi Square Antara Ketersediaan Trotoar Terhadap Faktor Kelancaran**

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	25.864a	6	0.00
Likelihood Ratio	26.168	6	0.00
Linear-by-Linear Association	2.279	1	0.131
N of Valid Cases	211		

*Sumber : Hasil Analisa Chi Square SPSS 16, 2015*

Hipotesis uji chi square yaitu :

$H_0$  = Tidak ada hubungan antara ketersediaan trotoar terhadap faktor kelancaran.

$H_1$  = Ada hubungan antara ketersediaan trotoar terhadap faktor kelancaran.

Berdasarkan hasil analisis chi square pada tabel 5.43 didapatkan bahwa hubungan antara ketersediaan trotoar terhadap faktor kelancaran dalam pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki didapatkan nilai chi square sebesar 25.864 dan nilai signifikansi sebesar 0.00. Berdasarkan hasil tersebut nilai signifikansi lebih besar dari  $\alpha$  (0.05) sehingga  $H_0$  ditolak, sehingga dapat disimpulkan bahwa ada hubungan antara ketersediaan trotoar terhadap faktor kelancaran dalam pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki.

### 5.3.5.2 Hubungan Antara Ketersediaan Lampu Pejalan Kaki Terhadap Faktor Kelancaran

Pada sub bab ini akan dibahas mengenai uji korelasi chi square antara ketersediaan lampu pejalan kaki terhadap faktor kelancaran dalam pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada pemaparan hasil analisis berikut.

Hipotesis uji chi square yaitu :

$H_0$  = Tidak ada hubungan antara ketersediaan lampu pejalan kaki terhadap faktor kelancaran.

$H_1$  = Ada hubungan antara ketersediaan lampu pejalan kaki terhadap faktor kelancaran.

**Tabel 5.44**  
**Analisa Chi Square Antara Ketersediaan Lampu Pejalan Kaki Terhadap Faktor Kelancaran**

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	11.041a	8	0.199
Likelihood Ratio	13.1	8	0.108
Linear-by-Linear Association	3.299	1	0.069
N of Valid Cases	211		

*Sumber : Hasil Analisa Chi Square SPSS 16, 2015*

Berdasarkan hasil analisis chi square pada tabel 5.44 didapatkan bahwa hubungan antara ketersediaan lampu pejalan kaki terhadap faktor kelancaran dalam pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki didapatkan nilai chi square sebesar 11.041 dan nilai signifikansi sebesar 0.199. Berdasarkan hasil tersebut nilai signifikansi lebih besar dari  $\alpha$  (0.05) sehingga  $H_0$  diterima, sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara ketersediaan lampu pejalan kaki terhadap faktor kelancaran dalam pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki.

### 5.3.5.3 Hubungan Antara Ketersediaan Lampu Penerangan Jalan Terhadap Faktor Kelancaran

Pada sub bab ini akan dibahas mengenai uji korelasi chi square antara ketersediaan lampu penerangan jalan terhadap faktor kelancaran dalam pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada pemaparan hasil analisis berikut.

**Tabel 5.45**  
**Analisa Chi Square Antara Ketersediaan Lampu Penerangan Jalan Terhadap Faktor Kelancaran**

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	4.026a	6	0.673
Likelihood Ratio	4.602	6	0.596
Linear-by-Linear Association	0.029	1	0.865
N of Valid Cases	211		

*Sumber : Hasil Analisa Chi Square SPSS 16, 2015*

Hipotesis uji chi square yaitu :

$H_0$  = Tidak ada hubungan antara ketersediaan lampu penerangan jalan terhadap faktor kelancaran.

$H_1$  = Ada hubungan antara ketersediaan lampu penerangan jalan terhadap faktor kelancaran.

Berdasarkan hasil analisis chi square pada tabel 5.45 didapatkan bahwa hubungan antara ketersediaan lampu penerangan jalan terhadap faktor kelancaran dalam pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki didapatkan nilai chi square sebesar 4.026 dan nilai signifikansi sebesar 0.673. Berdasarkan hasil tersebut nilai signifikansi lebih besar dari  $\alpha$  (0.05) sehingga  $H_0$  diterima, sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara ketersediaan lampu penerangan jalan terhadap faktor kelancaran dalam pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki.

#### 5.3.5.4 Hubungan Antara Ketersediaan Lapak Tunggu Terhadap Faktor Kelancaran

Pada sub bab ini akan dibahas mengenai uji korelasi chi square antara ketersediaan lapak tunggu terhadap faktor kelancaran dalam pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada pemaparan hasil analisis berikut.

**Tabel 5.46**  
**Analisa Chi Square Antara Ketersediaan Lapak Tunggu Terhadap Faktor Kelancaran**

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	5.200a	8	0.736
Likelihood Ratio	5.269	8	0.729
Linear-by-Linear Association	1.601	1	0.206
N of Valid Cases	211		

*Sumber : Hasil Analisa Chi Square SPSS 16, 2015*

Hipotesis uji chi square yaitu :

$H_0$  = Tidak ada hubungan antara ketersediaan lapak tunggu terhadap faktor kelancaran.

$H_1$  = Ada hubungan antara ketersediaan lapak tunggu terhadap faktor kelancaran.

Berdasarkan hasil analisis chi square pada tabel 5.46 didapatkan bahwa hubungan antara ketersediaan lapak tunggu terhadap faktor kelancaran dalam pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki didapatkan nilai chi square sebesar 5.200 dan nilai signifikansi sebesar 0.736. Berdasarkan hasil tersebut nilai signifikansi lebih besar dari  $\alpha$  (0.05) sehingga  $H_0$  diterima, sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara ketersediaan lapak tunggu terhadap faktor kelancaran dalam pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki.

#### 5.3.5.5 Hubungan Antara Ketersediaan Marka Fasilitas Penyeberangan Terhadap Faktor Kelancaran

Pada sub bab ini akan dibahas mengenai uji korelasi chi square antara ketersediaan

marka fasilitas penyeberangan terhadap faktor kelancaran dalam pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada pemaparan hasil analisis berikut.

Hipotesis uji chi square yaitu :

$H_0$  = Tidak ada hubungan antara ketersediaan marka fasilitas penyeberangan terhadap faktor kelancaran.

$H_1$  = Ada hubungan antara ketersediaan marka fasilitas penyeberangan terhadap faktor kelancaran

**Tabel 5.47**

**Analisa Chi Square Antara Ketersediaan Marka Fasilitas Penyeberangan Terhadap Faktor Kelancaran**

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	9.315a	4	0.054
Likelihood Ratio	9.391	4	0.052
Linear-by-Linear Association	0.965	1	0.326
N of Valid Cases	211		

*Sumber : Hasil Analisa Chi Square SPSS 16, 2015*

Berdasarkan hasil analisis chi square pada tabel 5.47 didapatkan bahwa hubungan antara ketersediaan marka fasilitas penyeberangan terhadap faktor kelancaran dalam pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki didapatkan nilai chi square sebesar 9.315 dan nilai signifikansi sebesar 0.054. Berdasarkan hasil tersebut nilai signifikansi lebih besar dari  $\alpha$  (0.05) sehingga  $H_0$  diterima, sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara ketersediaan marka fasilitas penyeberangan terhadap faktor kelancaran dalam pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki.

### 5.3.5.6 Hubungan Antara Ketersediaan Pagar Pembatas Terhadap Faktor Kelancaran

Pada sub bab ini akan dibahas mengenai uji korelasi chi square antara ketersediaan pagar pembatas terhadap faktor kelancaran dalam pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada pemaparan hasil analisis berikut.

**Tabel 5.48**

**Analisa Chi Square Antara Ketersediaan Pagar Pembatas Terhadap Faktor Kelancaran**

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	2.575a	6	0.86
Likelihood Ratio	2.541	6	0.864
Linear-by-Linear Association	0.103	1	0.749
N of Valid Cases	211		

*Sumber : Hasil Analisa Chi Square SPSS 16, 2015*

Hipotesis uji chi square yaitu :

$H_0$  = Tidak ada hubungan antara ketersediaan pagar pembatas terhadap faktor

kelancaran.

$H_1$  = Ada hubungan antara ketersediaan pagar pembatas terhadap faktor kelancaran.

Berdasarkan hasil analisis chi square pada tabel 5.48 didapatkan bahwa hubungan antara ketersediaan pagar pembatas terhadap faktor kelancaran dalam pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki didapatkan nilai chi square sebesar 2.575 dan nilai signifikansi sebesar 0.86. Berdasarkan hasil tersebut nilai signifikansi lebih besar dari  $\alpha$  (0.05) sehingga  $H_0$  diterima, sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara ketersediaan pagar pembatas terhadap faktor kelancaran dalam pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki.

### 5.3.5.7 Hubungan Antara Ketersediaan Rambu Fasilitas Penyeberangan Terhadap Faktor Kelancaran

Pada sub bab ini akan dibahas mengenai uji korelasi chi square antara ketersediaan rambu fasilitas penyeberangan terhadap faktor kelancaran dalam pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada pemaparan hasil analisis berikut.

**Tabel 5.49**

**Analisa Chi Square Antara Ketersediaan Rambu Fasilitas Penyeberangan Terhadap Faktor Kelancaran**

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	4.790a	6	0.571
Likelihood Ratio	5.706	6	0.457
Linear-by-Linear Association	1.828	1	0.176
N of Valid Cases	211		

*Sumber : Hasil Analisa Chi Square SPSS 16, 2015*

Hipotesis uji chi square yaitu :

$H_0$  = Tidak ada hubungan antara ketersediaan rambu fasilitas penyeberangan terhadap faktor kelancaran.

$H_1$  = Ada hubungan antara ketersediaan rambu fasilitas penyeberangan terhadap faktor kelancaran.

Berdasarkan hasil analisis chi square pada tabel 5.49 didapatkan bahwa hubungan antara ketersediaan rambu fasilitas penyeberangan terhadap faktor kelancaran dalam pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki didapatkan nilai chi square sebesar 4.790 dan nilai signifikansi sebesar 0.571. Berdasarkan hasil tersebut nilai signifikansi lebih besar dari  $\alpha$  (0.05) sehingga  $H_0$  diterima, sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara ketersediaan rambu fasilitas penyeberangan terhadap faktor kelancaran dalam

pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki.

### 5.3.5.8 Hubungan Antara Ketersediaan Telepon Umum Terhadap Faktor Kelancaran

Pada sub bab ini akan dibahas mengenai uji korelasi chi square antara ketersediaan telepon umum terhadap faktor kelancaran dalam pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada pemaparan hasil analisis berikut.

**Tabel 5.50**  
**Analisa Chi Square Antara Ketersediaan Telepon Umum Terhadap Faktor Kelancaran**

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	7.036a	8	0.533
Likelihood Ratio	7.636	8	0.47
Linear-by-Linear Association	0.847	1	0.357
N of Valid Cases	211		

*Sumber : Hasil Analisa Chi Square SPSS 16, 2015*

Hipotesis uji chi square yaitu :

$H_0$  = Tidak ada hubungan antara ketersediaan telepon umum terhadap faktor kelancaran.

$H_1$  = Ada hubungan antara ketersediaan telepon umum terhadap faktor kelancaran.

Berdasarkan hasil analisis chi square pada tabel 5.50 didapatkan bahwa hubungan antara ketersediaan telepon umum terhadap faktor kelancaran dalam pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki didapatkan nilai chi square sebesar 7.036 dan nilai signifikansi sebesar 0.533. Berdasarkan hasil tersebut nilai signifikansi lebih besar dari  $\alpha$  (0.05) sehingga  $H_0$  diterima, sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara ketersediaan telepon umum terhadap faktor kelancaran dalam pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki.

### 5.3.5.9 Hubungan Antara Ketersediaan Vegetasi Terhadap Faktor Kelancaran

Pada sub bab ini akan dibahas mengenai uji korelasi chi square antara ketersediaan vegetasi terhadap faktor kelancaran dalam pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada pemaparan hasil analisis berikut.

**Tabel 5.51**  
**Analisa Chi Square Antara Ketersediaan Vegetasi Terhadap Faktor Kelancaran**

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	11.896a	8	0.156
Likelihood Ratio	12.049	8	0.149
Linear-by-Linear Association	0.764	1	0.382
N of Valid Cases	211		

*Sumber : Hasil Analisa Chi Square SPSS 16, 2015*

Hipotesis uji chi square yaitu :

$H_0$  = Tidak ada hubungan antara ketersediaan vegetasi terhadap faktor kelancaran.

$H_1$  = Ada hubungan antara ketersediaan vegetasi terhadap faktor kelancaran.

Berdasarkan hasil analisis chi square pada tabel 5.51 didapatkan bahwa hubungan antara ketersediaan vegetasi terhadap faktor kelancaran dalam pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki didapatkan nilai chi square sebesar 11.896 dan nilai signifikansi sebesar 0.156. Berdasarkan hasil tersebut nilai signifikansi lebih besar dari  $\alpha$  (0.05) sehingga  $H_0$  diterima, sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara ketersediaan vegetasi terhadap faktor kelancaran dalam pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki.

### 5.3.5.10 Hubungan Antara Ketersediaan Tempat Sampah Terhadap Faktor Kelancaran

Pada sub bab ini akan dibahas mengenai uji korelasi chi square antara ketersediaan tempat sampah terhadap faktor kelancaran dalam pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada pemaparan hasil analisis berikut.

**Tabel 5.52**  
**Analisa Chi Square Antara Ketersediaan Tempat Sampah Terhadap Faktor Kelancaran**

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	6.123a	8	0.633
Likelihood Ratio	5.585	8	0.694
Linear-by-Linear Association	2.005	1	0.157
N of Valid Cases	211		

*Sumber : Hasil Analisa Chi Square SPSS 16, 2015*

Hipotesis uji chi square yaitu :

$H_0$  = Tidak ada hubungan antara ketersediaan tempat sampah terhadap faktor kelancaran.

$H_1$  = Ada hubungan antara ketersediaan tempat sampah terhadap faktor kelancaran.

Berdasarkan hasil analisis chi square pada tabel 5.52 didapatkan bahwa hubungan antara ketersediaan tempat sampah terhadap faktor kelancaran dalam pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki didapatkan nilai chi square sebesar 6.123 dan nilai signifikansi sebesar 0.633. Berdasarkan hasil tersebut nilai signifikansi lebih besar dari  $\alpha$  (0.05) sehingga  $H_0$  diterima, sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara ketersediaan tempat sampah terhadap faktor kelancaran dalam pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki.

### 5.3.6 Hubungan Antara Ketersediaan Elemen Pendukung Pedestrian Terhadap Faktor Keterpaduan Sistem

Dalam sub bab ini akan dibahas mengenai hubungan antara ketersediaan elemen pendukung pedestrian terhadap faktor keterpaduan sistem dalam pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki. Adapun ketersediaan elemen pendukung pedestrian yang di uji korelasi dengan faktor kelancaran yakni terdapat 10 elemen berupa ketersediaan trotoar, ketersediaan lampu pejalan kaki, ketersediaan lampu penerangan jalan, ketersediaan lapak tunggu, ketersediaan marka fasilitas. ketersediaan pagar pembatas, ketersediaan rambu fasilitas, ketersediaan telepon umum, ketersediaan vegetasi, dan ketersediaan tempat sampah. Dari uji korelasi tersebut akan diperoleh elemen pendukung pedestrian yang memiliki korelasi terhadap faktor keterpaduan sistem.

Dengan hipotesis uji chi square yaitu :

$H_0$  = Tidak ada hubungan antara ketersediaan elemen pendukung pedestrian terhadap faktor keterpaduan sistem.

$H_1$  = Ada hubungan antara ketersediaan elemen pendukung pedestrian terhadap faktor keterpaduan sistem.

Uji korelasi chi square dengan tingkat signifikansi 0,05 seperti berikut :

- Jika *Asymp.Sig* > 0,05 maka  $H_0$  diterima
- Jika *Asymp.Sig* < 0,05 maka  $H_0$  ditolak

Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada rincian analisis berikut.

#### 5.3.6.1 Hubungan Antara Ketersediaan Trotoar Terhadap Faktor Keterpaduan Sistem

Pada sub bab ini akan dibahas mengenai uji korelasi chi square antara ketersediaan trotoar terhadap faktor keterpaduan sistem dalam pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada pemaparan hasil analisis berikut.

**Tabel 5.53**  
**Analisa Chi Square Antara Ketersediaan Trotoar Terhadap Faktor Keterpaduan Sistem**

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	5.642a	9	0.775
Likelihood Ratio	6.809	9	0.657
Linear-by-Linear Association	1.097	1	0.295
N of Valid Cases	211		

*Sumber : Hasil Analisa Chi Square SPSS 16, 2015*

Hipotesis uji chi square yaitu :

$H_0$  = Tidak ada hubungan antara ketersediaan trotoar terhadap faktor keterpaduan sistem.

$H_1$  = Ada hubungan antara ketersediaan trotoar terhadap faktor keterpaduan sistem.

Berdasarkan hasil analisis chi square pada tabel 5.53 didapatkan bahwa hubungan antara ketersediaan trotoar terhadap faktor keterpaduan sistem dalam pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki didapatkan nilai chi square sebesar 5.642 dan nilai signifikansi sebesar 0.775. Berdasarkan hasil tersebut nilai signifikansi lebih besar dari  $\alpha$  (0.05) sehingga  $H_0$  diterima, sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara ketersediaan trotoar terhadap faktor keterpaduan sistem dalam pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki.

### 5.3.6.2 Hubungan Antara Ketersediaan Lampu Pejalan Kaki Terhadap Faktor Keterpaduan Sistem

Pada sub bab ini akan dibahas mengenai uji korelasi chi square antara ketersediaan lampu pejalan kaki terhadap faktor keterpaduan sistem dalam pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada pemaparan hasil analisis berikut.

**Tabel 5.54**  
**Analisa Chi Square Antara Ketersediaan Lampu Pejalan Kaki Terhadap Faktor Keterpaduan Sistem**

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	26.177a	12	0.01
Likelihood Ratio	27.397	12	0.007
Linear-by-Linear Association	0.007	1	0.936
N of Valid Cases	211		

*Sumber : Hasil Analisa Chi Square SPSS 16, 2015*

Hipotesis uji chi square yaitu :

$H_0$  = Tidak ada hubungan antara ketersediaan lampu pejalan kaki terhadap faktor keterpaduan sistem.

$H_1$  = Ada hubungan antara ketersediaan lampu pejalan kaki terhadap faktor keterpaduan sistem.

Berdasarkan hasil analisis chi square pada tabel 5.54 didapatkan bahwa hubungan antara ketersediaan lampu pejalan kaki terhadap faktor keterpaduan sistem dalam pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki didapatkan nilai chi square sebesar 26.177 dan nilai signifikansi sebesar 0.01. Berdasarkan hasil tersebut nilai signifikansi lebih kecil dari  $\alpha$  (0.05) sehingga  $H_0$  ditolak, sehingga dapat disimpulkan bahwa ada hubungan antara

ketersediaan lampu pejalan kaki terhadap faktor keterpaduan sistem dalam pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki.

### 5.3.6.3 Hubungan Antara Ketersediaan Lampu Penerangan Jalan Terhadap Faktor Keterpaduan Sistem

Pada sub bab ini akan dibahas mengenai uji korelasi chi square antara ketersediaan lampu penerangan jalan terhadap faktor keterpaduan sistem dalam pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada pemaparan hasil analisis berikut.

**Tabel 5.55**  
**Analisa Chi Square Antara Ketersediaan Lampu Penerangan Jalan Terhadap Faktor Keterpaduan Sistem**

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	3.757a	9	0.927
Likelihood Ratio	4.484	9	0.877
Linear-by-Linear Association	0.421	1	0.516
N of Valid Cases	211		

*Sumber : Hasil Analisa Chi Square SPSS 16, 2015*

Hipotesis uji chi square yaitu :

$H_0$  = Tidak ada hubungan antara ketersediaan lampu penerangan jalan terhadap faktor keterpaduan sistem.

$H_1$  = Ada hubungan antara ketersediaan lampu penerangan jalan terhadap faktor keterpaduan sistem.

Berdasarkan hasil analisis chi square pada tabel 5.55 didapatkan bahwa hubungan antara ketersediaan lampu penerangan jalan terhadap faktor keterpaduan sistem dalam pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki didapatkan nilai chi square sebesar 3.757 dan nilai signifikansi sebesar 0.927. Berdasarkan hasil tersebut nilai signifikansi lebih besar dari  $\alpha$  (0.05) sehingga  $H_0$  diterima, sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara ketersediaan lampu penerangan jalan terhadap faktor keterpaduan sistem dalam pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki.

### 5.3.6.4 Hubungan Antara Ketersediaan Lapak Tunggu Terhadap Faktor Keterpaduan Sistem

Pada sub bab ini akan dibahas mengenai uji korelasi chi square antara ketersediaan lapak tunggu terhadap faktor keterpaduan sistem dalam pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada pemaparan hasil analisis berikut.

**Tabel 5.56**  
**Analisa Chi Square Antara Ketersediaan Lapak Tunggu Terhadap Faktor Keterpaduan Sistem**

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	16.144a	12	0.185
Likelihood Ratio	17.532	12	0.131
Linear-by-Linear Association	2.489	1	0.115
N of Valid Cases	211		

*Sumber : Hasil Analisa Chi Square SPSS 16, 2015*

Hipotesis uji chi square yaitu :

$H_0$  = Tidak ada hubungan antara ketersediaan lapak tunggu terhadap faktor keterpaduan sistem.

$H_1$  = Ada hubungan antara ketersediaan lapak tunggu terhadap faktor keterpaduan sistem.

Berdasarkan hasil analisis chi square pada tabel 5.56 didapatkan bahwa hubungan antara ketersediaan lapak tunggu terhadap faktor keterpaduan sistem dalam pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki didapatkan nilai chi square sebesar 16.144 dan nilai signifikansi sebesar 0.185. Berdasarkan hasil tersebut nilai signifikansi lebih besar dari  $\alpha$  (0.05) sehingga  $H_0$  diterima, sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara ketersediaan lapak tunggu terhadap faktor keterpaduan sistem dalam pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki.

### **5.3.6.5 Hubungan Antara Ketersediaan Marka Fasilitas Penyeberangan Terhadap Faktor Keterpaduan Sistem**

Pada sub bab ini akan dibahas mengenai uji korelasi chi square antara ketersediaan marka fasilitas penyeberangan terhadap faktor keterpaduan sistem dalam pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada pemaparan hasil analisis berikut.

**Tabel 5.57**  
**Analisa Chi Square Antara Ketersediaan Marka Fasilitas Penyeberangan Terhadap Faktor Keterpaduan Sistem**

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	.889a	6	0.989
Likelihood Ratio	1.238	6	0.975
Linear-by-Linear Association	0.006	1	0.938
N of Valid Cases	211		

*Sumber : Hasil Analisa Chi Square SPSS 16, 2015*

Hipotesis uji chi square yaitu :

$H_0$  = Tidak ada hubungan antara ketersediaan marka fasilitas penyeberangan terhadap faktor keterpaduan sistem.

$H_1$  = Ada hubungan antara ketersediaan marka fasilitas penyeberangan terhadap faktor keterpaduan sistem.

Berdasarkan hasil analisis chi square pada tabel 5.57 didapatkan bahwa hubungan antara ketersediaan marka fasilitas penyeberangan terhadap faktor keterpaduan sistem dalam pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki didapatkan nilai chi square sebesar 0.899 dan nilai signifikansi sebesar 0.989. Berdasarkan hasil tersebut nilai signifikansi lebih besar dari  $\alpha$  (0.05) sehingga  $H_0$  diterima, sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara ketersediaan marka fasilitas penyeberangan terhadap faktor keterpaduan sistem dalam pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki.

### 5.3.6.6 Hubungan Antara Ketersediaan Pagar Pembatas Terhadap Faktor Keterpaduan Sistem

Pada sub bab ini akan dibahas mengenai uji korelasi chi square antara ketersediaan pagar pembatas terhadap faktor keterpaduan sistem dalam pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada pemaparan hasil analisis berikut.

**Tabel 5.58**  
**Analisa Chi Square Antara Ketersediaan Pagar Pembatas Terhadap Faktor Keterpaduan Sistem**

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	11.443a	9	0.247
Likelihood Ratio	12.131	9	0.206
Linear-by-Linear Association	1.425	1	0.233
N of Valid Cases	211		

*Sumber : Hasil Analisa Chi Square SPSS 16, 2015*

Hipotesis uji chi square yaitu :

$H_0$  = Tidak ada hubungan antara ketersediaan pagar pembatas terhadap faktor keterpaduan sistem.

$H_1$  = Ada hubungan antara ketersediaan pagar pembatas terhadap faktor keterpaduan sistem.

Berdasarkan hasil analisis chi square pada tabel 5.58 didapatkan bahwa hubungan antara ketersediaan pagar pembatas terhadap faktor keterpaduan sistem dalam pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki didapatkan nilai chi square sebesar 11.443 dan nilai signifikansi sebesar 0.247. Berdasarkan hasil tersebut nilai signifikansi lebih besar dari  $\alpha$

(0.05) sehingga  $H_0$  diterima, sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara ketersediaan pagar pembatas terhadap faktor keterpaduan sistem dalam pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki.

### 5.3.6.7 Hubungan Antara Ketersediaan Rambu Fasilitas Penyeberangan Terhadap Faktor Keterpaduan Sistem

Pada sub bab ini akan dibahas mengenai uji korelasi chi square antara ketersediaan rambu fasilitas penyeberangan terhadap faktor keterpaduan sistem dalam pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada pemaparan hasil analisis berikut.

**Tabel 5.59**  
**Analisa Chi Square Antara Ketersediaan Rambu Fasilitas Penyeberangan Terhadap Faktor Keterpaduan Sistem**

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	4.937a	9	0.84
Likelihood Ratio	6.862	9	0.651
Linear-by-Linear Association	0.492	1	0.483
N of Valid Cases	211		

*Sumber : Hasil Analisa Chi Square SPSS 16, 2015*

Hipotesis uji chi square yaitu :

$H_0$  = Tidak ada hubungan antara ketersediaan rambu fasilitas penyeberangan terhadap faktor keterpaduan sistem.

$H_1$  = Ada hubungan antara ketersediaan rambu fasilitas penyeberangan terhadap faktor keterpaduan sistem.

Berdasarkan hasil analisis chi square pada tabel 5.59 didapatkan bahwa hubungan antara ketersediaan rambu fasilitas penyeberangan terhadap faktor keterpaduan sistem dalam pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki didapatkan nilai chi square sebesar 4.937 dan nilai signifikansi sebesar 0.84. Berdasarkan hasil tersebut nilai signifikansi lebih besar dari  $\alpha$  (0.05) sehingga  $H_0$  diterima, sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara ketersediaan rambu fasilitas penyeberangan terhadap faktor keterpaduan sistem dalam pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki.

### 5.3.6.8 Hubungan Antara Ketersediaan Telepon Umum Terhadap Faktor Keterpaduan Sistem

Pada sub bab ini akan dibahas mengenai uji korelasi chi square antara ketersediaan telepon umum terhadap faktor keterpaduan sistem dalam pemanfaatan fasilitas

penyeberangan pejalan kaki. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada pemaparan hasil analisis berikut.

**Tabel 5.60**  
**Analisa Chi Square Antara Ketersediaan Telepon Umum Terhadap Faktor Keterpaduan Sistem**

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	4.673a	12	0.968
Likelihood Ratio	5.243	12	0.949
Linear-by-Linear Association	0.411	1	0.521
N of Valid Cases	211		

*Sumber : Hasil Analisa Chi Square SPSS 16, 2015*

Hipotesis uji chi square yaitu :

$H_0$  = Tidak ada hubungan antara ketersediaan telepon umum terhadap faktor keterpaduan sistem.

$H_1$  = Ada hubungan antara ketersediaan telepon umum terhadap faktor keterpaduan sistem.

Berdasarkan hasil analisis chi square pada tabel 5.60 didapatkan bahwa hubungan antara ketersediaan telepon umum terhadap faktor keterpaduan sistem dalam pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki didapatkan nilai chi square sebesar 4.673 dan nilai signifikansi sebesar 0.968. Berdasarkan hasil tersebut nilai signifikansi lebih besar dari  $\alpha$  (0.05) sehingga  $H_0$  diterima, sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara ketersediaan telepon umum terhadap faktor keterpaduan sistem dalam pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki.

### 5.3.6.9 Hubungan Antara Ketersediaan Vegetasi Terhadap Faktor Keterpaduan Sistem

Pada sub bab ini akan dibahas mengenai uji korelasi chi square antara ketersediaan vegetasi terhadap faktor keterpaduan sistem dalam pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada pemaparan hasil analisis berikut.

**Tabel 5.61**  
**Analisa Chi Square Antara Ketersediaan Vegetasi Terhadap Faktor Keterpaduan Sistem**

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	8.954a	12	0.707
Likelihood Ratio	10.609	12	0.563
Linear-by-Linear Association	0.002	1	0.962
N of Valid Cases	211		

*Sumber : Hasil Analisa Chi Square SPSS 16, 2015*

Hipotesis uji chi square yaitu :

$H_0$  = Tidak ada hubungan antara ketersediaan vegetasi terhadap faktor keterpaduan sistem.

$H_1$  = Ada hubungan antara ketersediaan vegetasi terhadap faktor keterpaduan sistem.

Berdasarkan hasil analisis chi square pada tabel 5.61 didapatkan bahwa hubungan antara ketersediaan vegetasi terhadap faktor keterpaduan sistem dalam pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki didapatkan nilai chi square sebesar 8.954 dan nilai signifikansi sebesar 0.707. Berdasarkan hasil tersebut nilai signifikansi lebih besar dari  $\alpha$  (0.05) sehingga  $H_0$  diterima, sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara ketersediaan vegetasi terhadap faktor keterpaduan sistem dalam pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki.

### 5.3.6.10 Hubungan Antara Ketersediaan Tempat Sampah Terhadap Faktor Keterpaduan Sistem

Pada sub bab ini akan dibahas mengenai uji korelasi chi square antara ketersediaan tempat sampah terhadap faktor keterpaduan sistem dalam pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada pemaparan hasil analisis berikut.

**Tabel 5.62**  
**Analisa Chi Square Antara Ketersediaan Tempat Sampah Terhadap Faktor Keterpaduan Sistem**

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	8.793a	12	0.721
Likelihood Ratio	9.043	12	0.699
Linear-by-Linear Association	0.01	1	0.92
N of Valid Cases	211		

*Sumber : Hasil Analisa Chi Square SPSS 16, 2015*

Hipotesis uji chi square yaitu :

$H_0$  = Tidak ada hubungan antara ketersediaan tempat sampah terhadap faktor keterpaduan sistem.

$H_1$  = Ada hubungan antara ketersediaan tempat sampah terhadap faktor keterpaduan sistem.

Berdasarkan hasil analisis chi square pada tabel 5.62 didapatkan bahwa hubungan antara ketersediaan tempat sampah terhadap faktor keterpaduan sistem dalam pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki didapatkan nilai chi square sebesar 8.793 dan nilai signifikansi sebesar 0.721. Berdasarkan hasil tersebut nilai signifikansi lebih besar dari  $\alpha$  (0.05) sehingga  $H_0$  diterima, sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara ketersediaan tempat sampah terhadap faktor keterpaduan sistem dalam pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki.

### 5.3.7 Hubungan Antara Ketersediaan Elemen Pendukung Pedestrian Terhadap Faktor Daya Tarik

Dalam sub bab ini akan dibahas mengenai hubungan antara ketersediaan elemen pendukung pedestrian terhadap faktor daya tarik dalam pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki. Adapun ketersediaan elemen pendukung pedestrian yang di uji korelasi dengan faktor daya tarik yakni terdapat 10 elemen berupa ketersediaan trotoar, ketersediaan lampu pejalan kaki, ketersediaan lampu penerangan jalan, ketersediaan lapak tunggu, ketersediaan marka fasilitas, ketersediaan pagar pembatas, ketersediaan rambu fasilitas, ketersediaan telepon umum, ketersediaan vegetasi, dan ketersediaan tempat sampah. Dari uji korelasi tersebut akan diperoleh elemen pendukung pedestrian yang memiliki korelasi terhadap faktor daya tarik.

Dengan hipotesis uji chi square yaitu :

$H_0$  = Tidak ada hubungan antara ketersediaan elemen pendukung pedestrian terhadap faktor daya tarik.

$H_1$  = Ada hubungan antara ketersediaan elemen pendukung pedestrian terhadap faktor daya tarik.

Uji korelasi chi square dengan tingkat signifikansi 0,05 seperti berikut :

- Jika *Asymp.Sig* > 0,05 maka  $H_0$  diterima
- Jika *Asymp.Sig* < 0,05 maka  $H_0$  ditolak

Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada rincian analisis berikut.

#### 5.3.7.1 Hubungan Antara Ketersediaan Trotoar Terhadap Faktor Daya Tarik

Pada sub bab ini akan dibahas mengenai uji korelasi chi square antara ketersediaan trotoar terhadap faktor daya tarik dalam pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada pemaparan hasil analisis berikut.

**Tabel 5.63**  
**Analisa Chi Square Antara Ketersediaan Trotoar Terhadap Faktor Daya Tarik**

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	20.303a	12	0.062
Likelihood Ratio	22.229	12	0.035
Linear-by-Linear Association	0.684	1	0.408
N of Valid Cases	211		

*Sumber : Hasil Analisa Chi Square SPSS 16, 2015*

Hipotesis uji chi square yaitu :

$H_0$  = Tidak ada hubungan antara ketersediaan trotoar terhadap faktor daya tarik.

$H_1$  = Ada hubungan antara ketersediaan trotoar terhadap faktor daya tarik.

Berdasarkan hasil analisis chi square pada tabel 5.63 didapatkan bahwa hubungan antara ketersediaan trotoar terhadap faktor daya tarik dalam pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki didapatkan nilai chi square sebesar 20.303 dan nilai signifikansi sebesar 0.062. Berdasarkan hasil tersebut nilai signifikansi lebih besar dari  $\alpha$  (0.05) sehingga  $H_0$  diterima, sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara ketersediaan trotoar terhadap faktor daya tarik dalam pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki.

### 5.3.7.2 Hubungan Antara Ketersediaan Lampu Pejalan Kaki Terhadap Faktor Daya Tarik

Pada sub bab ini akan dibahas mengenai uji korelasi chi square antara ketersediaan lampu pejalan kaki terhadap faktor daya tarik dalam pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada pemaparan hasil analisis berikut.

**Tabel 5.64**  
**Analisa Chi Square Antara Ketersediaan Lampu Pejalan Kaki Terhadap Faktor Daya Tarik**

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	14.716a	16	0.546
Likelihood Ratio	14.906	16	0.532
Linear-by-Linear Association	0.652	1	0.419
N of Valid Cases	211		

*Sumber : Hasil Analisa Chi Square SPSS 16, 2015*

Hipotesis uji chi square yaitu :

$H_0$  = Tidak ada hubungan antara ketersediaan lampu pejalan kaki terhadap faktor daya tarik.

$H_1$  = Ada hubungan antara ketersediaan lampu pejalan kaki terhadap faktor daya tarik.

Berdasarkan hasil analisis chi square pada tabel 5.64 didapatkan bahwa hubungan antara ketersediaan lampu pejalan kaki terhadap faktor daya tarik dalam pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki didapatkan nilai chi square sebesar 14.716 dan nilai signifikansi sebesar 0.546. Berdasarkan hasil tersebut nilai signifikansi lebih besar dari  $\alpha$  (0.05) sehingga  $H_0$  diterima, sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara ketersediaan lampu pejalan kaki terhadap faktor daya tarik dalam pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki.

### 5.3.7.3 Hubungan Antara Ketersediaan Lampu Penerangan Jalan Terhadap Faktor Daya Tarik

Pada sub bab ini akan dibahas mengenai uji korelasi chi square antara ketersediaan lampu penerangan jalan terhadap faktor daya tarik dalam pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada pemaparan hasil analisis berikut.

**Tabel 5.65**  
**Analisa Chi Square Antara Ketersediaan Lampu Penerangan Jalan Terhadap Faktor Daya Tarik**

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	28.851a	12	0.004
Likelihood Ratio	26.311	12	0.01
Linear-by-Linear Association	0.084	1	0.772
N of Valid Cases	211		

*Sumber : Hasil Analisa Chi Square SPSS 16, 2015*

Hipotesis uji chi square yaitu :

$H_0$  = Tidak ada hubungan antara ketersediaan lampu pejalan kaki terhadap faktor daya tarik.

$H_1$  = Ada hubungan antara ketersediaan lampu pejalan kaki terhadap faktor daya tarik.

Berdasarkan hasil analisis chi square pada tabel 5.65 didapatkan bahwa hubungan antara ketersediaan lampu penerangan jalan terhadap faktor daya tarik dalam pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki didapatkan nilai chi square sebesar 28.851 dan nilai signifikansi sebesar 0.004. Berdasarkan hasil tersebut nilai signifikansi lebih besar dari  $\alpha$  (0.05) sehingga  $H_0$  ditolak, sehingga dapat disimpulkan bahwa ada hubungan antara ketersediaan lampu penerangan jalan terhadap faktor daya tarik dalam pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki.

### 5.3.7.4 Hubungan Antara Ketersediaan Lapak Tunggu Terhadap Faktor Daya Tarik

Pada sub bab ini akan dibahas mengenai uji korelasi chi square antara ketersediaan lapak tunggu terhadap faktor daya tarik dalam pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada pemaparan hasil analisis berikut.

**Tabel 5.66**  
**Analisa Chi Square Antara Ketersediaan Lapak Tunggu Terhadap Faktor Daya Tarik**

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	11.371a	16	0.786
Likelihood Ratio	13.266	16	0.653
Linear-by-Linear Association	0.296	1	0.587

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
N of Valid Cases	211		

*Sumber : Hasil Analisa Chi Square SPSS 16, 2015*

Hipotesis uji chi square yaitu :

$H_0$  = Tidak ada hubungan antara ketersediaan lapak tunggu terhadap faktor daya tarik.

$H_1$  = Ada hubungan antara ketersediaan lapak tunggu terhadap faktor daya tarik.

Berdasarkan hasil analisis chi square pada tabel 5.66 didapatkan bahwa hubungan antara ketersediaan lapak tunggu terhadap faktor daya tarik dalam pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki didapatkan nilai chi square sebesar 11.371 dan nilai signifikansi sebesar 0.786. Berdasarkan hasil tersebut nilai signifikansi lebih besar dari  $\alpha$  (0.05) sehingga  $H_0$  diterima, sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara ketersediaan lapak tunggu terhadap faktor daya tarik dalam pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki.

### 5.3.7.5 Hubungan Antara Ketersediaan Marka Fasilitas Penyeberangan Terhadap Faktor Daya Tarik

Pada sub bab ini akan dibahas mengenai uji korelasi chi square antara ketersediaan marka fasilitas penyeberangan terhadap faktor daya tarik dalam pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada pemaparan hasil analisis berikut.

**Tabel 5.67**  
**Analisa Chi Square Antara Ketersediaan Marka Fasilitas Penyeberangan Jalan Terhadap Faktor Daya Tarik**

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	4.680a	8	0.791
Likelihood Ratio	4.636	8	0.796
Linear-by-Linear Association	0.365	1	0.546
N of Valid Cases	211		

*Sumber : Hasil Analisa Chi Square SPSS 16, 2015*

Hipotesis uji chi square yaitu :

$H_0$  = Tidak ada hubungan antara ketersediaan marka fasilitas penyeberangan terhadap faktor daya tarik.

$H_1$  = Ada hubungan antara ketersediaan marka fasilitas penyeberangan terhadap faktor daya tarik.

Berdasarkan hasil analisis chi square pada tabel 5.67 didapatkan bahwa hubungan antara ketersediaan marka fasilitas penyeberangan terhadap faktor daya tarik dalam

pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki didapatkan nilai chi square sebesar 4.680 dan nilai signifikansi sebesar 0.791. Berdasarkan hasil tersebut nilai signifikansi lebih besar dari  $\alpha$  (0.05) sehingga  $H_0$  diterima, sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara ketersediaan marka fasilitas penyeberangan terhadap faktor daya tarik dalam pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki.

### 5.3.7.6 Hubungan Antara Ketersediaan Pagar Pembatas Terhadap Faktor Daya Tarik

Pada sub bab ini akan dibahas mengenai uji korelasi chi square antara ketersediaan pagar pembatas terhadap faktor daya tarik dalam pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada pemaparan hasil analisis berikut.

**Tabel 5.68**  
**Analisa Chi Square Antara Ketersediaan Pagar Pembatas Terhadap Faktor Daya Tarik**

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	6.784a	12	0.872
Likelihood Ratio	7.63	12	0.813
Linear-by-Linear Association	0.011	1	0.918
N of Valid Cases	211		

*Sumber : Hasil Analisa Chi Square SPSS 16, 2015*

Hipotesis uji chi square yaitu :

$H_0$  = Tidak ada hubungan antara ketersediaan pagar pembatas terhadap faktor daya tarik.

$H_1$  = Ada hubungan antara ketersediaan pagar pembatas terhadap faktor daya tarik.

Berdasarkan hasil analisis chi square pada tabel 5.68 didapatkan bahwa hubungan antara ketersediaan pagar pembatas terhadap faktor daya tarik dalam pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki didapatkan nilai chi square sebesar 6.784 dan nilai signifikansi sebesar 0.872. Berdasarkan hasil tersebut nilai signifikansi lebih besar dari  $\alpha$  (0.05) sehingga  $H_0$  diterima, sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara ketersediaan pagar pembatas terhadap faktor daya tarik dalam pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki.

### 5.3.7.7 Hubungan Antara Ketersediaan Rambu Fasilitas Penyeberangan Terhadap Faktor Daya Tarik

Pada sub bab ini akan dibahas mengenai uji korelasi chi square antara ketersediaan rambu fasilitas penyeberangan terhadap faktor daya tarik dalam pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada pemaparan hasil analisis berikut.

**Tabel 5.69**  
**Analisa Chi Square Antara Ketersediaan Rambu Fasilitas Penyeberangan Terhadap Faktor Daya Tarik**

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	9.788a	12	0.635
Likelihood Ratio	9.721	12	0.64
Linear-by-Linear Association	0.983	1	0.322
N of Valid Cases	211		

*Sumber : Hasil Analisa Chi Square SPSS 16, 2015*

Hipotesis uji chi square yaitu :

$H_0$  = Tidak ada hubungan antara ketersediaan rambu fasilitas penyeberangan terhadap faktor daya tarik.

$H_1$  = Ada hubungan antara ketersediaan rambu fasilitas penyeberangan terhadap faktor daya tarik.

Berdasarkan hasil analisis chi square pada tabel 5.69 didapatkan bahwa hubungan antara ketersediaan rambu fasilitas penyeberangan terhadap faktor daya tarik dalam pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki didapatkan nilai chi square sebesar 9.778 dan nilai signifikansi sebesar 0.635. Berdasarkan hasil tersebut nilai signifikansi lebih besar dari  $\alpha$  (0.05) sehingga  $H_0$  diterima, sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara ketersediaan rambu fasilitas penyeberangan terhadap faktor daya tarik dalam pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki.

### 5.3.7.8 Hubungan Antara Ketersediaan Telepon Umum Terhadap Faktor Daya Tarik

Pada sub bab ini akan dibahas mengenai uji korelasi chi square antara ketersediaan telepon umum terhadap faktor daya tarik dalam pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada pemaparan hasil analisis berikut.

**Tabel 5.70**  
**Analisa Chi Square Antara Ketersediaan Telepon Umum Terhadap Faktor Daya Tarik**

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	10.577a	16	0.835
Likelihood Ratio	14.168	16	0.586
Linear-by-Linear Association	0.143	1	0.706
N of Valid Cases	211		

*Sumber : Hasil Analisa Chi Square SPSS 16, 2015*

Hipotesis uji chi square yaitu :

$H_0$  = Tidak ada hubungan antara ketersediaan telepon umum terhadap faktor daya tarik.

$H_1$  = Ada hubungan antara ketersediaan telepon umum terhadap faktor daya tarik.

Berdasarkan hasil analisis chi square pada tabel 5.70 didapatkan bahwa hubungan

antara ketersediaan telepon umum terhadap faktor daya tarik dalam pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki didapatkan nilai chi square sebesar 10.577 dan nilai signifikansi sebesar 0.835. Berdasarkan hasil tersebut nilai signifikansi lebih besar dari  $\alpha$  (0.05) sehingga  $H_0$  diterima, sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara ketersediaan telepon umum terhadap faktor daya tarik dalam pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki.

### 5.3.7.9 Hubungan Antara Ketersediaan Vegetasi Terhadap Faktor Daya Tarik

Pada sub bab ini akan dibahas mengenai uji korelasi chi square antara ketersediaan vegetasi terhadap faktor daya tarik dalam pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada pemaparan hasil analisis berikut.

**Tabel 5.71**  
**Analisa Chi Square Antara Ketersediaan Vegetasi Terhadap Faktor Daya Tarik**

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	17.101a	16	0.379
Likelihood Ratio	19.373	16	0.25
Linear-by-Linear Association	0.768	1	0.381
N of Valid Cases	211		

*Sumber : Hasil Analisa Chi Square SPSS 16, 2015*

Hipotesis uji chi square yaitu :

$H_0$  = Tidak ada hubungan antara ketersediaan vegetasi terhadap faktor daya tarik.

$H_1$  = Ada hubungan antara ketersediaan vegetasi terhadap faktor daya tarik.

Berdasarkan hasil analisis chi square pada tabel 5.71 didapatkan bahwa hubungan antara ketersediaan telepon umum terhadap faktor vegetasi dalam pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki didapatkan nilai chi square sebesar 17.101 dan nilai signifikansi sebesar 0.379. Berdasarkan hasil tersebut nilai signifikansi lebih besar dari  $\alpha$  (0.05) sehingga  $H_0$  diterima, sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara ketersediaan vegetasi terhadap faktor daya tarik dalam pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki.

### 5.3.7.10 Hubungan Antara Ketersediaan Tempat Sampah Terhadap Faktor Daya Tarik

Pada sub bab ini akan dibahas mengenai uji korelasi chi square antara ketersediaan tempat sampah terhadap faktor daya tarik dalam pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada pemaparan hasil analisis berikut.

**Tabel 5.72**  
**Analisa Chi Square Antara Ketersediaan Tempat Sampah Terhadap Faktor Daya Tarik**

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	27.374a	16	0.038

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Likelihood Ratio	27.672	16	0.035
Linear-by-Linear Association	7.802	1	0.005
N of Valid Cases	211		

Sumber : Hasil Analisa Chi Square SPSS 16, 2015

Hipotesis uji chi square yaitu :

$H_0$  = Tidak ada hubungan antara ketersediaan tempat sampah terhadap faktor daya tarik.

$H_1$  = Ada hubungan antara ketersediaan tempat sampah terhadap faktor daya tarik.

Berdasarkan hasil analisis chi square pada tabel 5.72 didapatkan bahwa hubungan antara ketersediaan tempat sampah terhadap faktor daya tarik dalam pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki didapatkan nilai chi square sebesar 27.374 dan nilai signifikansi sebesar 0.038. Berdasarkan hasil tersebut nilai signifikansi lebih besar dari  $\alpha$  (0.05) sehingga  $H_0$  ditolak, sehingga dapat disimpulkan bahwa ada hubungan antara ketersediaan tempat sampah terhadap faktor daya tarik dalam pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki.

### 5.3.8 Kesimpulan Analisis

Berdasarkan hasil uji analisis chi square tersebut dapat disimpulkan bahwa terdapat beberapa elemen pendukung pedestrian yang memiliki korelasi terhadap faktor pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel berikut.

**Tabel 5.73**  
**Hasil Uji Korelasi Chi Square Antara Ketersediaan Elemen Pendukung Pedestrian terhadap Faktor Pemanfaatan Fasilitas penyeberangan Pejalan Kaki**

Tingkat Signifikansi 5% (0.05)	Faktor Dalam Pemanfaatan Fasilitas Penyeberangan Pejalan Kaki						
	Faktor Keselamatan	Faktor Keamanan	Faktor Kemudahan	Faktor Kenyamanan	Faktor Kelancaran	Faktor Keterpaduan Sistem	Faktor Daya Tarik
Ketersediaan Trotoar	0.373	0.563	0.020	0.095	0.000	0.775	0.062
Ketersediaan Lampu Pejalan Kaki	0.916	0.902	0.020	0.490	0.199	0.010	0.546
Ketersediaan Lampu Penerangan Jalan	0.712	0.037	0.205	0.081	0.673	0.927	0.004
Ketersediaan Lapak Tunggu	0.522	0.072	0.467	0.997	0.736	0.185	0.786
Ketersediaan Marka Fasilitas Penyeberangan	0.206	0.225	0.017	0.824	0.054	0.989	0.791
Ketersediaan Pagar Pembatas	0.096	0.424	0.675	0.230	0.860	0.247	0.872
Ketersediaan Rambu Fasilitas Penyeberangan	0.001	0.082	0.567	0.927	0.571	0.840	0.635
Ketersediaan Telepon Umum	0.195	0.205	0.987	0.607	0.533	0.968	0.835
Ketersediaan Vegetasi	0.537	0.581	0.327	0.033	0.156	0.707	0.379

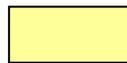
Tingkat Signifikansi 5% (0.05)	Faktor Dalam Pemanfaatan Fasilitas Penyeberangan Pejalan Kaki						
Elemen Pendukung Pedestrian	Faktor Keselamatan	Faktor Keamanan	Faktor Kemudahan	Faktor Kenyamanan	Faktor Kelancaran	Faktor Keterpaduan Sistem	Faktor Daya Tarik
Ketersediaan Tempat Sampah	0.896	0.892	0.946	0.404	0.633	0.721	0.038

Sumber : Hasil Analisa Chi Square SPSS 16, 2015

Keterangan :



= Memiliki korelasi (tingkat signifikansi <5% / <0.05)



= Tidak memiliki korelasi (tingkat signifikansi >5% / >0.05)

Dari analisis tersebut diperoleh hasil sebagai berikut :

- Elemen pendukung pedestrian yang memiliki korelasi terhadap faktor keselamatan yakni ketersediaan rambu fasilitas penyeberangan pejalan kaki dengan tingkat signifikansi sebesar 0.01.
- Elemen pendukung pedestrian yang memiliki korelasi terhadap faktor keamanan yakni ketersediaan lampu penerangan jalan dengan tingkat signifikansi sebesar 0.037.
- Elemen pendukung pedestrian yang memiliki korelasi terhadap faktor kemudahan yakni terdapat 3 elemen pendukung pedestrian yakni ketersediaan trotoar, ketersediaan lampu pejalan kaki, dan ketersediaan marka fasilitas penyeberangan pejalan kaki dengan tingkat signifikansi secara berurutan sebesar 0.020, 0.020 dan 0.017.
- Elemen pendukung pedestrian yang memiliki korelasi terhadap faktor kenyamanan yakni ketersediaan vegetasi dengan tingkat signifikansi sebesar 0.033.
- Elemen pendukung pedestrian yang memiliki korelasi terhadap faktor kelancaran yakni ketersediaan ketersediaan trotoar dengan tingkat signifikansi sebesar 0.000.
- Elemen pendukung pedestrian yang memiliki korelasi terhadap faktor keterpaduan sistem yakni ketersediaan lampu pejalan kaki dengan tingkat signifikansi sebesar 0.010.
- Elemen pendukung pedestrian yang memiliki korelasi terhadap faktor daya tarik yakni ketersediaan lampu penerangan jalan dan ketersediaan tempat sampah dengan tingkat signifikansi masing-masing sebesar 0.004 dan 0.038.

## **BAB VI**

### **PENUTUP**

Pada bab ini akan dipaparkan tentang kesimpulan dari poses kegiatan penelitian sesuai dengan sasaran yang akan dicapai dan memuat usulan terkait dengan tema studi berikutnya yang berkaitan dengan hubungan antara ketersediaan elemen pendukung pedestrian terhadap pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki berdasarkan preferensi pengguna. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada pembahasan sub bab berikut.

#### **6.1 Kesimpulan**

Pada penelitian ini dilakukan survey primer yang berupa penyebaran kuesioner untuk mengetahui preferensi responden terhadap ketersediaan elemen pendukung pedestrian dan preferensi faktor yang menjadi pertimbangan dalam pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki. Setelah melakukan kedua analisis tersebut, selanjutnya dilakukan uji korelasi secara keseluruhan antara ketersediaan elemen pendukung pedestrian terhadap pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada sub bahasan berikut.

##### **6.1.1 Preferensi Penyeberang Jalan Terhadap Ketersediaan Elemen Pendukung Pedestrian**

Berdasarkan preferensi penyeberangan jalan terhadap ketersediaan elemen pendukung pedestrian yang terdiri dari 10 elemen yang meliputi ketersediaan trotoar, lampu pejalan kaki, lampu penerangan jalan, lapak tunggu, marka fasilitas penyeberangan, pagar pembatas, rambu fasilitas penyeberangan, telepon umum, vegetasi, dan tempat sampah, maka dapat disimpulkan bahwa preferensi penyeberang jalan terhadap ketersediaan elemen pendukung pedestrian terhadap pemanfaatan fasilitas penyeberangan pada 3 koridor jalan yakni koridor Jalan Sumpersari, koridor Jalan Gajayana, dan koridor Jalan MT. Haryono, diperoleh hasil sebagai berikut:

- Preferensi penyeberang jalan terhadap ketersediaan trotoar pada area fasilitas penyeberangan di 3 koridor jalan secara keseluruhan tergolong pada kategori sangat dipertimbangkan.
- Preferensi penyeberang jalan terhadap ketersediaan lampu pejalan kaki pada area fasilitas penyeberangan di 3 koridor jalan secara keseluruhan tergolong pada kategori dipertimbangkan.

- Preferensi penyeberang jalan terhadap ketersediaan lampu penerangan jalan pada area fasilitas penyeberangan koridor Jalan Sumbersari tergolong pada kategori sangat dipertimbangkan, sedangkan pada koridor Jalan Gajayana dan Jalan MT. Haryono tergolong pada kategori dipertimbangkan.
- Preferensi penyeberang jalan terhadap ketersediaan lapak tunggu pada area fasilitas penyeberangan di 3 koridor jalan tergolong pada kategori cukup dipertimbangkan.
- Preferensi penyeberang jalan terhadap ketersediaan marka fasilitas penyeberangan pada area fasilitas penyeberangan pada koridor Jalan Sumbersari tergolong pada kategori dipertimbangkan, sedangkan pada koridor Jalan Gajayana dan MT. Haryono tergolong pada kategori sangat dipertimbangkan.
- Preferensi penyeberang jalan terhadap ketersediaan pagar pembatas pada area fasilitas penyeberangan di 3 koridor jalan tergolong pada kategori dipertimbangkan.
- Preferensi penyeberang jalan terhadap ketersediaan rambu fasilitas penyeberangan pada area fasilitas penyeberangan pada koridor Jalan Sumbersari dan Gajayana tergolong pada kategori dipertimbangkan, sedangkan pada koridor Jalan MT. Haryono tergolong pada kategori sangat dipertimbangkan.
- Preferensi penyeberang jalan terhadap ketersediaan telepon umum pada area fasilitas penyeberangan pada koridor Jalan Sumbersari dan MT. Haryono tergolong pada kategori kurang dipertimbangkan, sedangkan pada koridor Jalan Gajayana tergolong pada kategori tidak dipertimbangkan.
- Preferensi penyeberang jalan terhadap ketersediaan vegetasi pada area fasilitas penyeberangan, pada area fasilitas penyeberangan di 3 koridor jalan tergolong pada kategori sangat dipertimbangkan.
- Preferensi penyeberang jalan terhadap ketersediaan tempat sampah pada area fasilitas penyeberangan pada koridor Jalan Sumbersari dan Gajayana tergolong pada kategori kurang dipertimbangkan, sedangkan pada koridor Jalan Gajayana tergolong pada kategori dipertimbangkan.

### **6.1.2 Preferensi Penyeberang Jalan Terhadap Faktor Pemanfaatan Fasilitas Penyeberangan Pejalan Kaki**

Berdasarkan preferensi penyeberangan jalan terhadap faktor yang menjadi pertimbangan dalam pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki yang terdiri dari 7 faktor yang meliputi faktor keselamatan, faktor keamanan, faktor kemudahan, faktor kenyamanan, faktor kelancaran, faktor keterpaduan sistem, dan daya tarik pada 3 koridor

jalan yakni koridor Jalan Sumpersari, koridor Jalan Gajayana, dan koridor Jalan MT. Haryono, diperoleh hasil sebagai berikut:

- Preferensi penyeberang jalan terhadap faktor keselamatan pada area fasilitas penyeberangan pada koridor Jalan Sumpersari dan Gajayana tergolong pada kategori sangat dipertimbangkan, sedangkan pada koridor Jalan MT. Haryono tergolong pada kategori dipertimbangkan.
- Preferensi penyeberang jalan terhadap faktor keamanan pada area fasilitas penyeberangan di 3 koridor jalan tergolong pada kategori sangat dipertimbangkan.
- Preferensi penyeberang jalan terhadap faktor kemudahan pada area fasilitas penyeberangan pada koridor Jalan Sumpersari dan MT. Haryono tergolong pada kategori sangat dipertimbangkan, sedangkan pada koridor Jalan Gajayana tergolong pada kategori dipertimbangkan.
- Preferensi penyeberang jalan terhadap faktor kenyamanan pada area fasilitas penyeberangan di 3 koridor jalan tergolong pada kategori sangat dipertimbangkan.
- Preferensi penyeberang jalan terhadap faktor kelancaran pada area fasilitas penyeberangan pada koridor Jalan Sumpersari dan MT. Haryono tergolong pada kategori sangat dipertimbangkan, sedangkan pada koridor Jalan Gajayana tergolong pada kategori dipertimbangkan.
- Preferensi penyeberang jalan terhadap faktor keterpaduan sistem pada area fasilitas penyeberangan di 3 koridor jalan tergolong pada kategori dipertimbangkan.
- Preferensi penyeberang jalan terhadap faktor daya tarik pada area fasilitas penyeberangan di 3 koridor jalan tergolong pada kategori dipertimbangkan.

### **6.1.3 Hubungan Antara Ketersediaan Elemen Pendukung Pedestrian Terhadap Pemanfaatan Fasilitas Penyeberangan Pejalan Kaki**

Setelah dilakukan analisis preferensi ketersediaan elemen pendukung pedestrian dan preferensi faktor, maka langkah selanjutnya dilakukan uji korelasi chi square antara ketersediaan elemen pendukung pedestrian terhadap faktor pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki secara keseluruhan, diperoleh hasil sebagai berikut:

- Ketersediaan rambu fasilitas penyeberangan memiliki korelasi terhadap faktor keselamatan pejalan kaki dengan tingkat signifikansi sebesar 0.01.
- Ketersediaan lampu penerangan jalan memiliki korelasi terhadap faktor keamanan dengan tingkat signifikansi sebesar 0.037.

- Ketersediaan trotoar, ketersediaan lampu pejalan kaki, dan ketersediaan marka fasilitas penyeberangan pejalan kaki memiliki korelasi faktor kemudahan dengan tingkat signifikansi secara berurutan sebesar 0.020, 0.020 dan 0.017.
- Ketersediaan vegetasi memiliki korelasi terhadap faktor kenyamanan dengan tingkat signifikansi sebesar 0.033.
- Ketersediaan trotoar memiliki korelasi terhadap faktor kelancaran dengan tingkat signifikansi sebesar 0.000.
- Ketersediaan lampu pejalan kaki memiliki korelasi terhadap faktor keterpaduan sistem dengan tingkat signifikansi sebesar 0.010.

Ketersediaan lampu penerangan jalan dan tempat sampah memiliki korelasi terhadap faktor daya tarik dengan tingkat signifikansi masing-masing sebesar 0.004 dan 0.038.

## 6.2 Rekomendasi

Berdasarkan hasil penelitian yang telah dilakukan maka peneliti memberikan rekomendasi kepada pemerintah sebagai stakeholder yang memiliki peran dalam penyediaan elemen pedestrian dan rekomendasi untuk penelitian selanjutnya, sebagai berikut.

### 6.2.1 Rekomendasi Bagi Pemerintah

Dari penelitian ini maka saran yang ingin disampaikan peneliti bagi pihak pemerintah yaitu :

1. Memperhatikan pemenuhan kebutuhan akan sarana penunjang pedestrian untuk menunjang segala aktivitas masyarakat khususnya di kawasan perkotaan dengan penduduk yang memiliki mobilitas tinggi terutama untuk segala kegiatan yang diharuskan memotong jalan.
2. Menyusun kebijakan-kebijakan yang lebih mengutamakan hak pejalan kaki terutama penyeberangan jalan, sehingga tidak hanya terfokus pada pemenuhan kebutuhan untuk kendaraan roda dua dan empat, akan tetapi lebih mengutamakan pejalan kaki. Karena pejalan kaki khususnya penyeberang jalan memiliki hak yang sama untuk mengakses jalan dengan aman.
3. Berdasarkan hasil perhitungan bahwa elemen pendukung pedestrian yang setidaknya tersedia pada masing-masing area fasilitas penyeberangan pejalan kaki khususnya oleh pemerintah daerah sebagai stakholder yakni minimal terdapat 6 elemen pendukung pedestrian yang berupa trotoar, lampu pejala kaki, lampu penerangan jalan, marka

fasilitas penyeberangan, rambu fasilitas penyeberangan dan vegetasi. Dengan tersedianya elemen pendukung pedestrian tersebut diharapkan dapat meningkatkan kinerja dari pemanfaatan itu sendiri mengingat sebagian besar masyarakat memiliki preferensi terhadap keseluruhan faktor pemanfaatan pada kategori yang sangat dipertimbangkan dan dipertimbangkan.

### **6.2.2 Rekomendasi Bagi Penelitian Selanjutnya**

Setelah melakukan penelitian tentang hubungan antara ketersediaan elemen pendukung terhadap pemanfaatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki, maka diharapkan calon peneliti selanjutnya untuk mempertimbangkan penelitian tentang penentuan lokasi dan bentuk fasilitas penyeberangan yang sesuai dengan karakteristik lokasi.

## Daftar Pustaka

### Peraturan Perundangan

Keputusan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Nomor : SK.43/AJ 007/DRJD/91

Keputusan Direktur Jenderal Bina Marga No. 76/KPTS/Db/1999

### Referensi Buku (*Text Book*)

Harry Timmermans, "Behaviour Pedestrian (Model, Data, and Application)", 2009, Emerald Group Publishing Limited United Kingdom

OfyarZ. Tamin, "Perencanaan dan Permodelan Transportasi", 2000, ITB

Sugiono, 2011, "Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif dan R&D", Bandung, CV. Alfabeta

Tanan, Natalia, 2011, "Fasilitas Pejalan Kaki", Bandung, Kementerian Pekerjaan Umum Badan Penelitian dan Pengembangan Pusat Penelitian dan Pengembangan Jalan dan Jembatan

### Jurnal

Ashadi, 2012, "Analisa Pengaruh Elemen-Elemen Pelengkap Jalur Pedestrian terhadap Kenyamanan Pejalan Kaki", *Jurnal Nalars*, Volume 11, No.1

Danoe Iswanto, 2006, "Pengaruh Elemen-Elemen Pelengkap Jalur Pedestrian Terhadap Kenyamanan Pejalan Kaki", *Jurnal Ilmiah Perancangan Kota dan Permukiman*, Volume 05

I Gst Bgs Km Hendrayana, 2013, "Analisa Pelayanan Fasilitas Pejalan Kaki di Kawasan Kuta Jalan Kartika Plasa Kabupaten Badung", *Jurnal Ilmiah Elektronik Infrastruktur Teknik Sipil*, Volume 02

Mashuri, Muh. Ikbal, 2011, "Studi Karakteristik Pejalan Kaki dan Pemilihan Jenis Fasilitas Penyeberangan Pejalan Kaki di Kota Palu", *Jurnal Rekayasa dan Manajemen Transportasi*, Volume 1, No. 2

Nugrogo Utomo, Iwan Wahjudjanto, 2008, "Analisa Tingkat Pelayanan Jalur Pejalan Kaki yang Sinergis dengan Fasilitas Transportasi Publik di Kota Surabaya", *Jurnal Rekayasa Perencanaan*, Volume 4

Nur Asyiah Jalil, "Analisis Preferensi Dosen terhadap Kartu Kredit", Tugas Akhir. Fakultas Ekonomi dan Manajemen IPB Bogor, 2007

Rina Widayanti, 2011, "Formulasi Model Pengaruh Perubahan Tata Guna Lahan Terhadap Angkutan Kota Di Kota Depok", *Jurnal Tata Guna Lahan*, Volume 1, No 1

Rudi Setiawan, 2006, *Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Pemanfaatan Jembatan Penyeberangan*”, Jurnal Simposium IX FTSP Universitas Brawijaya

**Internet**

[http://id.m.wikibooks.org/wiki/manajemen\\_lalu\\_lintas/trotoar](http://id.m.wikibooks.org/wiki/manajemen_lalu_lintas/trotoar) diakses 8 oktober 2014 jam 07.56