

BAB 5

HASIL

5.1 Karakteristik Informan

Informasi dalam penelitian ini didapatkan dari beberapa orang informan. Informan yang diminta informasinya oleh peneliti sebanyak 10 orang. 2 orang pejalan kaki di daerah Detos atau Margocity, 2 orang pejalan kaki di daerah Jalan Karet, 2 orang pejalan kaki di daerah Jalan Kapuk, 2 orang pejalan kaki di Jalan Damai, dan 2 orang pejalan kaki di Jalan Kober. Berikut ini dilampirkan beberapa informasi mengenai informan.

Table 5.1 Karakteristik Informan

	Informan	Jenis kelamin	Pendidikan	Pekerjaan	Tempat tinggal
Zona I	Informan 1	P	S1	Mahasiswi	Depok
	Informna 2	P	D3	Mahasiswi & Karyawan	Luar Depok
Zona II	Informan 3	P	S1	Mahasiswi	Luar Depok
	Informan 4	L	D3	Mahasiswa & Karyawan	Luar Depok
Zona III	Informan 5	P	S1	Mahasiswi	Depok
	Informan 6	L	S1	Mahasiswa	Luar Depok
Zona IV	Informan 7	P	S1	Mahasiswi	Depok
	Informan 8	L	D3	Mahasiswa	Depok
Zona V	Informan 9	P	S1	Mahasiswi	Depok
	Informan 10	P	D3	Mahasiswa	Luar Depok

5.2 Tindakan Aman Atau Tidak Aman

Berdasarkan hasil observasi yang dilakukan oleh peneliti pada 5 zona maka didapatkan proporsi atau jumlah tindakan aman atau tidak aman yang dilakukan oleh pejalan kaki. Dimana tindakan tersebut mempengaruhi

keselamatan bagi pejalan kaki. Tabel 5.2 dibawah ini merupakan tabel proporsi tindakan aman dan tidak aman dari 5 zona yang menjadi daerah penelitian

Proporsi ini diperoleh peneliti melalui perhitungan dari data observasi. Data yang telah diperoleh peneliti dari hasil observasi kemudian dikonversikan kedalam bentuk persen. Dimana konversi tersebut sesuai dengan kategorinya, yaitu tindakan aman dan tindakan tidak aman. Untuk proporsi tindakan aman dihasilkan dari jumlah perilaku aman dibagi dengan total dari perilaku (perilaku aman + perilaku tidak aman) kemudian dikali 100%. Sedangkan untuk proporsi tindakan tidak aman dihasilkan dari jumlah perilaku tidak aman dibagi dengan total dari perilaku (perilaku aman + perilaku tidak aman) kemudian dikali 100%.

Table 5.2 Proporsi Tindakan Aman Atau Tidak Aman Pada Pejalan Kaki

Kategori	Zona I	Zona II	Zona III	Zona IV	Zona V
Perilaku aman	59%	30%	26%	33%	12%
Perilaku tidak aman	41%	70%	74%	67%	88%

Berdasarkan tabel proporsi diatas maka dapat dilakukan identifikasi dari setiap tindakan aman atau tidak aman yang dilakukan pejalan kaki. Karena dari identifikasi tersebut dapat diketahui macam – macam tindakan yang berbahaya maupun yang aman. Tabel 5.3 dibawah ini merupakan tabel identifikasi tindakan aman atau tidak aman pada pejalan kaki.

Table 5.3 Identifikasi Tindakan Aman Atau Tidak Aman

Pada Pejalan Kaki

Kategori	Zona I		Zona II		Zona III		Zona IV		Zona V	
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Perilaku Aman										
Berjalan di trotoar		√	√	√	√	√	√	√	√	√
Menyeberang di zebra cross/jembatan penyeberangan	√	√	√	√	√	√	√	√	√	√
Naik dan turun kendaraan di halte							√			
Menyeberang dengan cara yang benar				√	√	√		√	√	√
Tidak berjalan berkelompok di tepi jalan	√									
Perilaku Tidak Aman										
Tidak menyeberang di zebra cross/jembatan penyeberangan	√									
Tidak berjalan di trotoar	√	√		√			√		√	
Berjalan berkelompok di tepi jalan				√				√		
Cara menyeberang yang salah		√	√	√	√	√	√	√	√	√
Naik dan turun kendaraan tidak di halte										

Dari keterangan diatas maka didapatkan informasi bahwa mayoritas tindakan aman yang diketahui oleh informan dan sering dilakukan oleh mereka selaku pejalan kaki adalah menyeberang pada zebra cross atau jembatan penyeberangan dan berjalan di trotoar. Tindakan tersebut merupakan cerminan perilaku aman pejalan kaki yang terdapat di seluruh zona penelitian, yaitu zona I sampai zona V.

Sedangkan untuk tindakan tidak aman yang diketahui oleh seluruh informan pada zona I sampai zona V secara mayoritas adalah cara menyeberang

yang salah. Cara menyeberang yang salah ini dapat diuraikan seperti: menyeberang tidak lihat kanan dan kiri, menyeberang sambil berlari, menyeberang sambil bercanda atau sambil menerima telephone.

Sehingga dari tabel proporsi dan tabel identifikasi tindakan aman dan tidak aman maka dapat dinilai bahwa tindakan pejalan kaki saat ini lebih kearah aman atau tidak aman. Tabel 5.5 merupakan tabel gambaran tindakan aman atau tidak aman pada pejalan kaki.

Table 5.4 Gambaran Tindakan Aman atau Tidak Aman Pada Pejalan Kaki

Kategori	Zona I		Zona II		Zona III		Zona IV		Zona V	
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Aman	√	√								
Tidak aman			√	√	√	√	√	√	√	√

Dari informasi tersebut ternyata dapat disimpulkan bahwa perilaku pejalan kaki pada zona I tergolong aman dimana proporsi perilaku aman lebih besar daripada perilaku tidak aman yaitu sebesar 59%. Untuk zona II sampai dengan zona V perilaku pejalan kaki tergolong tidak aman dimana proporsi perilaku pejalan kaki lebih cenderung berperilaku tidak aman, yaitu sebesar 70% (zona II), 74% (zona III), 67% (zona IV), 88% (zona V). Sehingga gambaran perilaku pejalan kaki dari zona I dikatakan sudah aman sedangkan zona II sampai dengan zona V masih tergolong tidak aman. Hal ini terlihat dari pernyataan informan yang menyebutkan lebih banyak kata tidak aman.

5.3 Kondisi Aman atau Tidak Aman

Berdasarkan hasil observasi yang dilakukan oleh peneliti pada 5 zona maka didapatkan proporsi atau jumlah kondisi aman atau tidak aman dari fasilitas

yang dimiliki oleh pejalan kaki. Dimana kondisi tersebut juga sangat berperan terhadap keselamatan pejalan kaki. Tabel 5.6 dibawah ini merupakan tabel proporsi kondisi aman dan tidak aman dari 5 zona yang menjadi daerah penelitian.

Table 5.5 Proporsi Kondisi Aman atau Tidak Aman

Kategori	Zona I	Zona II	Zona III	Zona IV	Zona V
Sarana					
Aman	50%	25%	25%	0	50%
Tidak aman	50%	75%	75%	100%	50%
Prasarana					
Aman	0	0	0	0	0
Tidak aman	100%	100%	100%	100%	100%
Lingkungan					
Aman	33,3 %	0	0	0	0
Tidak aman	66%	100%	100%	100%	100%

Dari aspek sarana, maka dapat dinyatakan bahwa ketersediaan sarana yang aman bagi pejalan kaki pada zona I hanya 50 %, zona II sebesar 25%, zona III sebesar 25%, zona IV tidak ada sarana yang aman, dan untuk zona V sebesar 50%

Untuk aspek prasarana, maka dapat dinyatakan bahwa ketersediaan prasarana yang aman bagi pejalan kaki pada zona I hingga zona V adalah 0. Artinya tidak ada prasarana yang aman pada setiap zona. Hal ini dikarenakan prasarana tersebut tidak tersedia di setiap zona.

Sedangkan untuk aspek lingkungan, maka dapat dinyatakan bahwa zona I memiliki lingkungan yang aman sebesar 33,3% sedangkan zona II sampai dengan zona V sebesar 0%, artinya kondisi lingkungan pada zona tersebut tidak aman. Hal ini dikarenakan banyaknya pedagang kaki dan kendaraan yang parkir sembarangan

Berdasarkan tabel proporsi diatas maka dapat dilakukan identifikasi dari setiap kondisi aman atau tidak aman. Karena dari identifikasi tersebut dapat diketahui macam – macam kondisi yang berbahaya maupun yang aman. Tabel 5.7

dibawah ini merupakan tabel identifikasi kondisi aman atau tidak aman pada pejalan kaki.

Table 5.6 Identifikasi Kondisi Aman atau Tidak Aman

Kategori	Zona I		Zona II		Zona III		Zona IV		Zona V	
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Sarana										
Trotoar	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Halte	x	x	x	x	√	√	x	x	√	√
Jembatan penyeberangan	√	√	√	√	x	x	x	x	x	x
Zebra cross	x	x	√	√	√	√	√	√	√	√
Prasarana										
Rambu – rambu pejalan kaki	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Rambu – rambu area sekolah	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Lampu penerangan jalan	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Sinyal pengatur penyeberangan	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Lingkungan										
Lokasi pedagang	√	√	√	√	√	√	√	√	√	√
Lokasi parkir	√	√	√	√	√	√	√	√	√	√
pencahayaan	√	√	√	√	√	√	x	x	x	x
Keterangan	: √ = aman x = tidak aman									

Dari aspek sarana, maka ketersediaan fasilitas yang paling banyak tersedia dan aman untuk pejalan kaki adalah zebra cross dan yang tidak aman adalah trotoar. Untuk aspek prasarana, dari seluruh fasilitas yang distandardkan tidak

ditemui di setiap zona, baik zona I sampai zona V. Sedangkan untuk aspek lingkungan, yang paling banyak mengganggu aktivitas pejalan kaki adalah lokasi pedagang dan lokasi parkir.

Sehingga dari tabel proporsi dan tabel identifikasi kondisi aman dan tidak aman maka dapat dinilai bahwa kondisi untuk pejalan kaki saat ini lebih kearah aman atau tidak aman. Tabel 5.5 merupakan tabel gambaran kondisi aman atau tidak aman.

Table 5.7 Gambaran Kondisi Aman atau Tidak Aman

Kategori	Zona I		Zona II		Zona III		Zona IV		Zona V	
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Sarana										
Aman										
Tidak aman	√	√	√	√	√	√	√	√	√	√
Prasarana										
Aman										
Tidak aman	√	√	√	√	√	√	√	√	√	√
Lingkungan										
Aman										
Tidak aman	√	√	√	√	√	√	√	√	√	√

Dari informasi tersebut ternyata dapat disimpulkan bahwa kondisi pejalan kaki baik dari aspek sarana, prasarana, dan lingkungan pada zona I sampai dengan zona V lebih cenderung tidak aman. Hal ini terlihat dari pernyataan informan yang menyebutkan lebih banyak kata tidak aman terhadap kondisi yang ada.

5.4 Keselamatan Pejalan Kaki

Berdasarkan hasil observasi yang dilakukan oleh peneliti pada 5 zona maka didapatkan proporsi keselamatan yang dimiliki oleh pejalan kaki. Tabel 5.6 dibawah ini merupakan tabel proporsi keselamatan pejalan kaki dari 5 zona yang menjadi daerah penelitian.

Table 5.8 Proporsi Keselamatan Pejalan Kaki

Kategori	Zona I	Zona II	Zona III	Zona IV	Zona V
Tindakan Aman	50%	30%	26%	33%	12%
Kondisi Aman	83.3%	25%	25%	0	50%

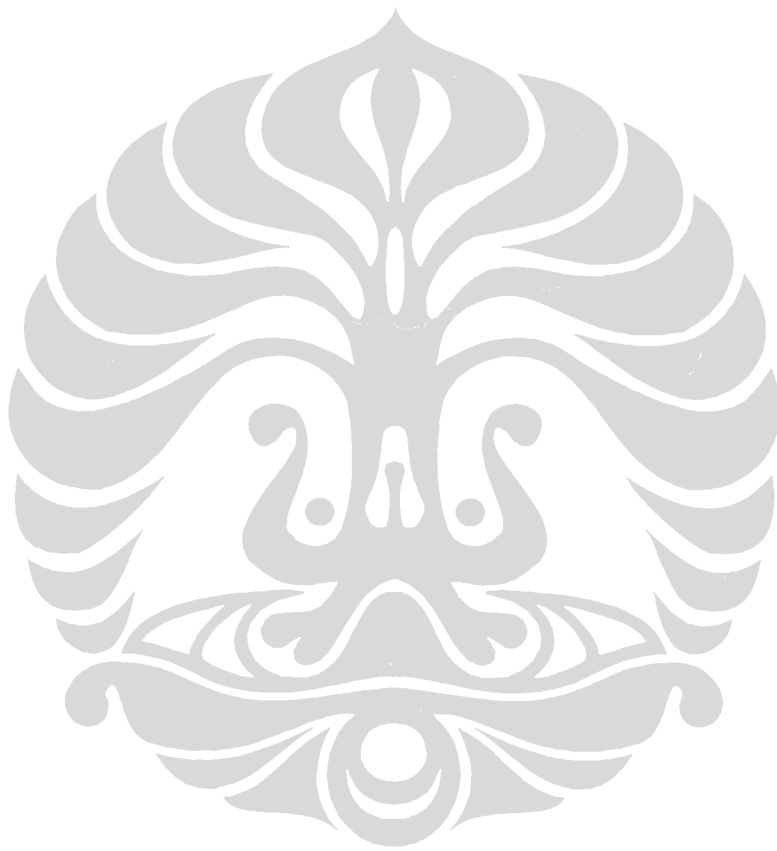
Sehingga dari tabel proporsi diatas maka dapat dinilai bahwa keselamatan untuk pejalan kaki saat ini lebih kearah aman atau tidak aman. Tabel 5.5 merupakan tabel gambaran keselamatan pejalan kaki.

Table 5.9 Gambaran Keselamatan Pejalan Kaki

Kategori	Zona I	Zona II	Zona III	Zona IV	Zona V
Aman	√				
Tidak aman		√	√	√	√

Dari informasi tersebut ternyata dapat disimpulkan bahwa keselamatan pejalan kaki pada zona I tergolong aman yakni tindakan aman sebesar 50% dan kondisi aman sebesar 83,3%. Untuk zona II tergolong tidak aman yakni tindakan aman sebesar 30% dan kondisi aman sebesar 25%, untuk zona III tergolong tidak aman karena tindakan aman sebesar 26% dan kondisi aman sebesar 25%. Sedangkan untuk zona IV tergolong tidak aman karena tindakan aman sebesar 33% dan kondisi aman 0% dan untuk zona V tergolong tidak aman karena tindakan aman sebesar 12% dan kondisi aman sebesar 50%. Sehingga mayoritas

gambaran keselamatan pejalan kaki di Jalan Kober hingga Depok Town Square lebih cenderung tidak aman. Hal ini terlihat bahwa hanya zona I yang keselamatan untuk pejalan kaki telah terpenuhi.



BAB 6

PEMBAHASAN

6.1 Keterbatasan Penelitian

Penelitian ini memiliki beberapa keterbatasan dalam pelaksanaan maupun hasil, diantaranya:

- a) Penelitian ini merupakan penelitian kualitatif sehingga subjektivitas dari peneliti sangat berpengaruh dalam menentukan penilaian dari pengamatan
- b) Adanya keterbatasan waktu untuk wawancara mendalam terhadap informan, karena waktu yang diberikan sangat terbatas
- c) Penelitian ini hanya menilai tindakan aman atau tidak aman dan kondisi aman atau tidak aman tanpa mencari atau menilai faktor pembentuk dari kedua aspek tersebut.

6.2 Tindakan Aman Atau Tidak Aman

Tindakan aman atau tidak aman diukur berdasarkan perilaku pejalan kaki yang tampak oleh peneliti.

Berdasarkan hasil wawancara dan observasi didapatkan bahwa perilaku pejalan kaki lebih cenderung tidak aman. Hal ini karena pejalan kaki lebih menonjolkan perilaku yang tidak aman, yaitu: cara menyeberang yang salah. Cara menyeberang yang salah ini dapat diuraikan seperti: menyeberang tidak lihat kanan dan kiri, menyeberang sambil berlari, menyeberang sambil bercanda atau sambil menerima telephone. Proporsinya hingga 88%.

Menurut teori Ramsey perilaku yang aman maupun perilaku yang tidak aman dipengaruhi oleh 4 faktor, yaitu (Sjaaf, 2007):

- a) Pengamatan (*perception*)

Faktor ini dipengaruhi oleh: Kecakapan sensoris, perseptualnya, kesiagaan mental

b) Kognitif (*cognition*)

Faktor ini dipengaruhi oleh: Pengalaman, pelatihan, kemampuan mental, Daya ingat

c) Pengambilan Keputusan (*decision making*)

Faktor ini dipengaruhi oleh: Pengalaman, pelatihan, sikap, motivasi, kepribadian, dan kecenderungan menghadapi resiko

d) Kemampuan (*ability*)

Faktor ini dipengaruhi oleh: ciri – ciri fisik dan kemampuan fisik, kemampuan psikomotorik, dan proses – proses fisiologis.

Keempat faktor diatas adalah suatu tahapan yang sekuensial mulai dari yang pertama hingga yang terakhir. Bila keempat tahapan ini berlangsung dengan baik maka akan terbentuk suatu perilaku yang aman. Namun bila keempat tahapan ini tidak berjalan dengan baik maka kecelakaan akan timbul.

Sehingga bila pejalan kaki tidak dapat mengamati suatu bahaya dengan baik ditambah tidak adanya pengetahuan dan pengalaman mengenai masalah tersebut rendah maka pengambilan keputusan yang salah akan terjadi jika demikian bila terjadi kontak dengan kendaraan dan kemampuannya untuk menghindari kontak tersebut rendah maka kecelakaan pun terjadi.

Namun banyaknya proposi perilaku yang tidak aman pada pejalan kaki tidak serta merta menyalahkan individunya. Perlu diingat pula bahwa perilaku juga dipengaruhi oleh faktor eksternal atau faktor lingkungan. Faktor internal adalah faktor yang terdapat pada diri individu tersebut, misal pengetahuan, sikap, persepsi, dan lain – lain. Sedangkan faktor eksternal adalah faktor yang berasal dari luar diri individu, seperti: lingkungan, peraturan, dan sebagainya. Sehingga bila perilaku individu pejalan kaki sudah aman namun faktor eksternal, dalam hal ini adalah fasilitas pejalan kaki tersebut tidak aman maka bukan tidak mungkin akan tercipta kecelakaan.

Namun bila fasilitas sudah tersedia dengan baik dan perilaku tersebut masih terbentuk atau muncul maka dapat dikatakan ada ketidakberesan dalam faktor internal si pejalan kaki. Dalam hal ini adalah kebiasaan diri individu tersebut. Karena perilaku juga dapat muncul akibat kebiasaan sehari – hari (darmantoro, 2006).

Pusat penelitian dan pengembangan Departemen Perhubungan telah melakukan suatu survey mengenai perilaku pejalan kaki yang tidak menggunakan fasilitas yang telah disediakan bagi mereka dan muncul beberapa alasan dari pejalan kaki itu sendiri, yaitu:

- a) Kondisi fasilitas yang tidak menyenangkan.

Sebagian pejalan kaki berpikir lebar trotoar yang ada lebih banyak digunakan oleh pedagang kaki lima ditambah lagi permukaan trotoar / bahu jalan yang rusak, becek, dan licin sehingga menyulitkan mereka untuk melaluinya.

- b) Lokasi fasilitas yang kurang strategis

Dengan penempatan lokasi penyeberangan yang tidak strategis bagi pejalan kaki baik dari jarak tempuh dan kemudahan akses transportasi, menyebabkan mereka segan untuk menggunakan fasilitas yang ada.

- c) Jauh dari tempat tujuan

Sebagian besar pejalan kaki menyatakan capek dan malas menggunakan fasilitas apabila lokasi jembatan penyeberangan jauh dari tempat tujuan

- d) Lebih cepat

Waktu merupakan salah satu faktor penyebab pejalan kaki melanggar atau tidak menggunakan jembatan penyeberangan karena masih beranggapan bahwa dengan melanggar waktu yang dibutuhkan untuk mencapai tujuan akan lebih singkat daripada menggunakan jembatan penyeberangan meskipun kadang – kadang hal ini membahayakan keselamatannya

e) Faktor keamanan diri

Dengan adanya pedagang kaki lima yang berada di lokasi jembatan penyeberangan baik di depan tangga ataupun diatas jembatan penyeberangan yang menyebabkan pejalan kaki merasa tidak aman saat melaluinya sehingga lebih memilih untuk tidak menggunakan fasilitas tersebut.

Selain itu, faktor tambahan berupa kecenderungan perilaku pengendara kendaraan bermotor yang bersifat *aggressive driving* juga perlu diperhatikan. Menurut Marilena Zingale (2008) dalam penelitiannya menyebutkan bahwa perilaku pengemudi kendaraan terbagi atas dua kelompok, yaitu:

a) *Aggressive driving behaviour*

b) *Defensive driving behaviour*

Aggressive driving behavior dapat dibagi menjadi dua bagian, yaitu: *instrumental aggression* dan *emotional aggression*. *Instrumental aggression* adalah perilaku mendahului kendaraan dari jarak yang sempit dan beresiko untuk terjadinya kecelakaan. Pengemudi melakukan hal tersebut dengan tujuan hanya untuk mendahului. Sedangkan *emotional aggression* adalah perilaku mendahului kendaraan dengan jarak yang cukup tetapi dengan kecepatan yang tinggi dengan tujuan untuk mengejar kendaraan didepan karena adanya pelecehan yang mengganggu emosi pengendara (Zingale, 2008).

Defensive behavior adalah perilaku penegemudi yang positif, seperti tidak mengendarai kendaraan (sepeda motor) disamping mobil karena akan sangat berbahaya ketika mobil akan berpindah jalur ataupun berbelok, memberikan tanda untuk berbelok, mempertahankan jarak aman, dengan kendaraan di depan, berhenti sebentar sebelum membelok, tidak melanggar lampu merah, memberikan klakson untuk memperingatkan kendaraan di depan dan perilaku positif lainnya (Zingale, 2008).

Dan perilaku pengendara kendaraan bermotor yang terdapat pada area Jalan Margonda Raya ini tergolong kedalam sifat *aggressive driving*, atau lebih tepatnya *instrumental driving*. Mereka ingin berjalan bebas tanpa ada hambatan didepan mereka. Sehingga mereka melampaui dengan kendaraan dengan kecepatan tinggi. Tetapi mereka lupa ada pengguna jalan lain yang tidak memiliki pelindung apapun, yaitu pejalan kaki. Alasan itu tidak dapat dibenarkan karena biar bagaimana pun pejalan kaki harus tetap dihargai sekalipun mereka golongan terlemah di jalan.

Perilaku tersebut juga didukung karena lemahnya regulasi lalu lintas di Indonesia. Pihak aparat tidak bisa bertindak tegas terhadap peraturan yang telah dibuat. Hak dan kewajiban pejalan kaki juga tertulis di dalam UU No.14 Tahun 1992 dan juga Perda No.14 Tahun 2001. Namun hal tersebut tidak pernah terbukti pelaksanaannya.

6.3 Kondisi Aman Atau Tidak Aman

Sedangkan kondisi tidak aman dinilai berdasarkan ketersediaan sarana, prasarana, dan lingkungan. Dimana dari hasil penelitian disebutkan baik sarana, prasarana, dan lingkungan dalam kondisi yang tidak aman. Hal ini terbukti bahwa proporsi tertinggi sarana yang tidak aman adalah 100%. Sarana yang tidak tersedia adalah trotoar Hal itu berarti sarana tersebut tidak ada sama sekali, atau sekalipun ada sarana tersebut tidak dapat memenuhi keselamatan dari pejalan kaki. Sedangkan proporsi tertinggi prasarana yang tidak aman adalah 100%. Ini juga menunjukkan bahwa ketersediaan prasarana tidak ada sama sekali, sehingga keselamatan bagi pejalan kaki tidak terjamin. Dan proporsi tertinggi pada lingkungan juga 100%. Hal yang paling banyak mengganggu aktivitas pejalan kaki adalah lokasi pedagang dan lokasi parkir.

Dari hal tersebut cukup menggambarkan bahwa faktor kondisi yang tidak aman pada pejalan kaki sangat besar. Hal ini terlihat dari ketersediaan dan keamanan sarana, prasarana, dan lingkungan yang ada tidak menjamin keselamatan pejalan kaki. Semua hal ini termasuk kedalam fasilitas pejalan kaki.

Dan semestinya dimana ada aktivitas pasti membutuhkan fasilitas. Begitu juga dengan pejalan kaki yang mempunyai aktivitas yang dapat menyebabkan mereka kontak langsung dengan kendaraan.

Salah satu manajemen pejalan kaki adalah penyediaan fasilitas bagi pejalan kaki. Fasilitas pejalan kaki berfungsi untuk memberikan kesempatan bagi lalu lintas manusia, sehingga dapat berpapasan pada masing – masing arah dengan rasa aman dan nyaman (Rachma, 2004). Fasilitas pejalan kaki juga berfungsi untuk menghindari terjadinya konflik antara para pejalan kaki dengan kendaraan.

Faktor – faktor yang dipertimbangkan untuk penyediaan fasilitas pejalan kaki adalah arus pejalan kaki, arus kendaraan, dan tingkat kecelakaan. Oleh karena itu, secara umum fasilitas pejalan kaki dibutuhkan pada (Departemen Perhubungan Darat, 2008):

- a) Daerah – daerah perkotaan secara umum yang jumlah penduduknya tinggi
- b) Jalan – jalan yang memiliki rute angkutan umum yang tetap
- c) Daerah – daerah yang memiliki tingkat aktivitas yang tinggi, seperti misalnya jalan – jalan di pasar dan perkotaan
- d) Lokasi – lokasi yang memiliki kebutuhan/permintaan yang tinggi dengan periode yang pendek, seperti misalnya stasiun bus dan kereta api, sekolah, rumah sakit, dan lapangan plah raga
- e) Lokasi yang mempunyai permintaan yang tinggi untuk hari – hari tertentu, misalnya lapangan olah raga, masjid atau tempat ibadah lainnya.

Dan untuk merencanakan suatu fasilitas bagi pejalan kaki, maka yang harus diperhatikan adalah (Departemen Perhubungan Darat, 2008):

- a) Menerus. Fasilitas pejalan kaki harus menerus, langsung, dan lurus ketujuan

- b) Aman. Pejalan kaki harus merasa aman selama berjalan kaki, baik pada jalurnya sendiri maupun dalam hubungannya dengan suatu sistem jaringan lalu lintas lainnya
- c) Nyaman. Permukaan fasilitas pejalan kaki harus rata, kering dan tidak licin pada waktu hujan, cukup lebar, kemiringan sekecil mungkin, jika diperlukan boleh diberi tangga yang nyaman
- d) Mudah dan jelas. Fasilitas pejalan kaki harus mudah dan cepat dikenali

Sehingga jenis fasilitas yang harus dimiliki oleh pejalan kaki antara lain (FHWA, 2002):

- a) Trotoar

Menurut FHWA dari US Department Of Transportation, syarat trotoar yang baik adalah sekurang – kurangnya memiliki lebar 2,5 m dan tanpa penghalang. Namun jika area tersebut adalah area komersial maka lebar trotoar harus mencapai 15' – 20'. Memiliki permukaan yang rata, padat dan terdapat ram yang landai bagi para penyandang cacat. Sehingga trotoar dapat dilalui oleh berbagai macam karakteristik fisik manusia.

- b) Zebra cross

Manurut standar FHWA dari *US Department Of Transportation* ketebalan garisnya 600 mm dan dengan celah yang sama dan panjang sekurang-kurangnya adalah 2,5 m, namun panjang yang ideal adalah 3,6 m dan memiliki garis di depannya yang berfungsi untuk kendaraan berhenti. Jarak garis pemberhentian kendaraan dengan zebra cross adalah 1 m.

- c) Halte

Manurut standar FHWA dari *US Department Of Transportation*, halte sebaiknya dibangun sedekat mungkin dengan fasilitas penyeberangan pejalan kaki. Memiliki lebar sekurang – kurangnya adalah 4 m dan ketinggian adalah 2,5 m dari lantai bawah. Halte harus ditempatkan diatas

trottoar dengan jarak bagian paling depan dari halte sekurang – kurangnya adalah 1 m dari tepi jalur lalu lintas.

d) Jembatan penyeberangan

Menurut standar FHWA dari *US Department Of Transportation*, jembatan penyeberangan memiliki lebar sekurang – kurangnya adalah 5 m dan ketinggian dari jalan raya adalah 3 meter.

Selain itu, fasilitas pendukung pejalan kaki antara lain adalah (FHWA, 2002):

- a) Rambu – rambu untuk pejalan kaki
- b) Rambu – rambu untuk area sekolah
- c) Sinyal pengatur penyeberangan
- d) Lampu penerangan jalan

6.4 Keselamatan Pejalan Kaki

Dari informasi sebelumnya ternyata dapat disimpulkan bahwa keselamatan pejalan kaki pada zona I tergolong aman yakni tindakan aman sebesar 50% dan kondisi aman sebesar 83,3%. Untuk zona II tergolong tidak aman yakni tindakan aman sebesar 30% dan kondisi aman sebesar 25%, untuk zona III tergolong tidak aman karena tindakan aman sebesar 26% dan kondisi aman sebesar 25%. Sedangkan untuk zona IV tergolong tidak aman karena tindakan aman sebesar 33% dan kondisi aman 0% dan untuk zona V tergolong tidak aman karena tindakan aman sebesar 12% dan kondisi aman sebesar 50%.

Sehingga dapat dilihat bahwa proporsi keselamatan yang palig besar adalah pada zona I, namun jika dilihat secara keseluruhan maka keselamatan di Jalan Margonda Raya belum dapat dikatakan aman. Hal ini dikarenakan proporsi

antara tindakan tidak aman dan kondisi tidak aman paling sering muncul dibandingkan tindakan aman dan kondisi aman.

Dalam teori domino Heinrich disebutkan bahwa setiap kecelakaan yang menimbulkan cedera terdapat 5 faktor secara berurutan yang digambarkan sebagai 5 buah kartu domino yang berdiri sejajar, yaitu: faktor lingkungan dan keturunan, kesalahan seseorang, perbuatan dan kondisi tak aman, kecelakaan serta cedera. Jika kelima batu domino diletakkan berdiri berurutan pada jarak tertentu, kemudian salah satu domino direbohkan, maka batu domino yang roboh akan menimpa batu yang terdekat sehingga roboh dan dan selanjutnya akan menimpa batu domino berikutnya hingga ikut roboh dan seterusnya.

Sehingga jika bahaya (kondisi tidak aman dan tindakan tidak aman) diambil maka akan memutuskan rangkaian sebab akibat tersebut hingga tidak terjadi kecelakaan. Hal ini merupakan kunci dari usaha pencegahan kecelakaan.

Hal itu juga yang perlu diterapkan dalam menciptakan keselamatan bagi pejalan kaki. Banyak alasan yang begitu kuat mengapa pejalan kaki perlu dilindungi. Hal yang pertama karena pejalan kaki juga merupakan salah satu pengguna jalan sehingga keselamatan di jalan raya juga merupakan hak mereka. Hal yang kedua adalah pejalan kaki tidak memiliki proteksi untuk dirinya sendiri dan aktivitasnya memungkinkan mereka untuk kontak langsung dengan kendaraan. Sehingga pejalan kaki memiliki keterbatasan yang tinggi dalam melakukan mobilisasi di jalan raya.