



Persepsi Keselamatan Jalur Pedestrian Berdasarkan Kelompok Usia: Studi Kasus Jalur Pedestrian Margonda Raya, Depok

Alikha Novanka Prasasti^{1*}, Dwi Ramadhan², Tyas Wida Handoko³

^{1,2,3}Universitas Indonesia

E-mail: alikh.novanka@ui.ac.id, dwiramadhan665@gmail.com, tyas.wida@office.ui.ac.id

Article Info	Abstract
Article History Received: 2024-12-15 Revised: 2025-01-22 Published: 2025-02-07	Depok City is a city with the concept of Transit Oriented Development supported by the presence of government centers, shopping centers, and shops. Of course, to support this is to provide good public services and one of them is a pedestrian path. The Margonda Raya Pedestrian Path, Depok is a vital facility for the people of Depok. However, there are still various problems that hinder the sense of safety and comfort of its users such as inconsistent path length, varying path width, and damage to the path surface in the form of holes that risk causing accidents. By using a quantitative approach and mixed method for data collection, this study focuses on the perception of safety of its users based on age group. The results of this study reveal that the perception of safety felt by users varies significantly, which occurs in the age group 15-24 years to 55-64 years expressing not feeling safe as reviewed from the three aspects of fulfillment above. This finding shows that despite efforts to develop TOD, there is still much that needs to be improved regarding the path infrastructure by related stakeholders. Therefore, a special response is needed to improve the safety and comfort of pedestrians in the area.
Keywords: <i>Safety Perception;</i> <i>User Age;</i> <i>Margonda Raya Pedestrian Lane;</i> <i>Depok City.</i>	

Artikel Info	Abstrak
Sejarah Artikel Diterima: 2024-12-15 Direvisi: 2025-01-22 Dipublikasi: 2025-02-07	Kota Depok merupakan kota dengan konsep <i>Transit Oriented Development</i> yang didukung dengan hadirnya pusat-pusat pemerintahan, perbelanjaan, dan pertokoan. Tentunya untuk mendukung hal tersebut adalah menyediakan pelayanan publik yang baik dan salah satunya adalah jalur pedestrian. Jalur Pedestrian Margonda Raya, Depok menjadi sarana vital bagi masyarakat Depok. Akan tetapi, masih terdapat berbagai masalah yang menghambat rasa aman dan kenyamanan penggunaannya seperti panjang jalur yang tidak konsisten, lebar jalur yang bervariasi, serta kerusakan permukaan jalur berupa lubang yang berisiko menimbulkan kecelakaan. Dengan menggunakan pendekatan kuantitatif dan <i>mixed method</i> untuk pengumpulan data, penelitian ini berfokus pada persepsi keselamatan penggunaannya berdasarkan kelompok usia. Hasil penelitian ini mengungkapkan bahwa persepsi keselamatan yang dirasakan oleh pengguna bervariasi signifikan yang mana terjadi pada kelompok usia 15-24 tahun hingga 55-64 tahun mengungkapkan tidak merasakan keselamatan yang ditinjau dari ketiga aspek pemenuhannya di atas. Temuan ini menunjukkan bahwa meskipun terdapat upaya pengembangan TOD, masih banyak yang perlu diperbaiki terkait infrastruktur jalurnya oleh stakeholder terkait. Oleh karena itu, perlu adanya respon khusus yang dibutuhkan guna meningkatkan keselamatan dan kenyamanan pejalan kaki di kawasan tersebut.
Kata kunci: <i>Persepsi Keselamatan;</i> <i>Usia Pengguna;</i> <i>Jalur Pedestrian Margonda Raya;</i> <i>Kota Depok.</i>	

I. PENDAHULUAN

Kota Depok merupakan kota yang menerapkan konsep *Transit Oriented Development* (TOD) yang mana pengembangan atau pembangunan kota menggunakan lahan secara optimal dan terintegrasi serta salah satu yang ditawarkan adalah hadirnya pejalan kaki (Ayuningtyas, 2019). Dalam melaksanakan pengembangan dengan baik, diperlukan untuk terpenuhinya fasilitas pendukung yang menunjang segala aktivitas yang dilakukan. Hal ini untuk mendukung dan menggambarkan kota yang efisien serta dapat mendorong berbagai kegiatan secara produktif dan berkelanjutan (Susilowati,

2021). Sejalan dengan hal tersebut, Kota Depok yang merupakan salah satu kota satelit dari DKI Jakarta memiliki pertumbuhan cukup pesat dan dapat tercermin dalam perkembangan yang terjadi di Jalan Margonda Raya. Jalan ini sendiri merupakan jalan utama dari Kota Depok yang saat ini dikenal sebagai kawasan pusat pelayanan Kota Depok dan di dalamnya termuat banyak kegiatan seperti pusat kegiatan bisnis, pendidikan, permukiman, pemerintahan, pertokoan, dan lain-lain.

Salah satu hal yang menjadi perhatian pada Jalan Margonda Raya adalah jalur pedestrian. Hal ini sejalan dengan Pasal 45 Peraturan Daerah

Kota Depok Nomor 9 Tahun 2022 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Depok yang menjelaskan bahwa tujuan pengembangan kawasan strategis kota berdasarkan TOD dengan hadirnya jalur pedestrian di Jalan Margonda Raya. Adapun jalur pedestrian ini merupakan salah satu bentuk pelayanan publik berupa fisik untuk memenuhi kebutuhan kebutuhan dan hak masyarakat sebagai warga negara (Sinambela, 2006). Pada hakikatnya, seluruh warga negara memiliki hak yang sama dalam mendapatkan pelayanan publik demi mencapai kesejahteraan dalam kehidupannya. Hal ini sejalan dengan amanat konstitusi yang termuat dalam Pasal 11 Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2009 tentang Pelayanan Publik yang menjelaskan bahwa pelayanan publik wajib diselenggarakan dengan adil, transparan, tidak diskriminatif, dan sesuai dengan peraturan perundang-undangan. Hadirnya regulasi ini menjadi landasan hukum bahwa pelayanan publik harus dilakukan dengan adil dan berkualitas tanpa adanya diskriminasi (Giuseppe, 2012).

Akan tetapi sayangnya, pedestrian di Jalan Margonda Raya masih kerap kali ditemukan kurang terawat yang ditandai dengan banyaknya ubin terlepas, lubang saluran yang terbuka, parkir liar, dan pedagang kaki lima yang berjualan di atas trotoar. Menurut berita yang dilansir dari *Kompas.com*, seorang warga sekitar bahwa trotoar yang dibangun oleh Pemerintah Kota Depok ini tidak dipergunakan sebagaimana mestinya. Hal ini dikarenakan jalur pedestrian disalahgunakan untuk pemberhentian angkutan umum seperti ojek, tempat untuk putar balik oleh kendaraan bermotor dalam menghindari kemacetan, dan tempat untuk berjualan oleh kaki lima sehingga trotoar menjadi sempit dan menyulitkan pejalan kaki. Dalam penelitian yang dilakukan Putra & Tinumbia (2022), ditemukan bahwa masih belum hadirnya infrastruktur penunjang kelompok disabilitas, minimnya fasilitas pendukung, dan keamanan dari kejahatan yang masih relatif rendah.

Oleh karena itu, Penulis mencoba membuat rumusan masalah penelitian, yaitu "Bagaimana perbedaan persepsi keselamatan yang didapatkan antara pengguna jalur berdasarkan usia ketika menggunakan Jalur Pedestrian Margonda Raya, Depok?". Tentunya, penulisan artikel ini bertujuan untuk mengidentifikasi persepsi keadilan berdasarkan usia responden mengenai keselamatan responden ketika menggunakan jalur pedestrian Margonda. Hal ini dianggap penting untuk diketahui sebagai bentuk perbai-

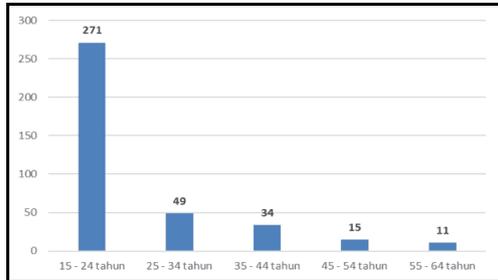
kan yang harus dilakukan oleh Pemkot Depok dan *stakeholder* yang mendukung pembangunan ini agar berjalan dengan efektif.

II. METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan pendekatan kuantitatif. Pendekatan kuantitatif memungkinkan untuk menyelidiki permasalahan yang terjadi pada manusia atau masyarakat yang didasarkan pada pengujian teori yang di dalamnya terdapat sebuah variabel, kemudian diukur menggunakan angka dan kemudian dianalisis menggunakan prosedur statistik, tujuannya untuk membuktikan prediksi yang dilakukan berdasarkan teori yang tepat (Cresswell, 2009). Berangkat dari pernyataan tersebut, dapat diketahui bahwa penelitian ini bersifat deduktif yang mana diawali dengan teori dan dilanjutkan dengan pengujian kerangka (Creswell, 2018). Selanjutnya adalah metode pengumpulan data yang digunakan dalam menyusun penelitian ini adalah menggunakan *mix method* dengan menggabungkan antara metode kuantitatif dan kualitatif dalam waktu yang berbeda. Penelitian ini menggunakan survei dengan kuesioner berskala likert dari satu sampai empat yang masing-masing memiliki maknanya tersendiri. Selain menggunakan survei, Peneliti juga menggunakan metode kualitatif berupa wawancara mendalam yang bertujuan untuk melengkapi dan menyempurnakan jawaban yang tersedia pada data kuantitatif sebelumnya. Adapun dua hal di atas tidak berjalan beriringan melainkan melaksanakan survei terlebih dahulu yang kemudian melaksanakan wawancara mendalam dengan pihak terkait untuk memvalidasi jawaban survei.

Adapun populasi yang ditentukan tentunya masyarakat yang pernah menggunakan jalur pedestrian margonda raya dengan menggunakan batasan usia, yaitu mulai dari usia 15-24 tahun, 25-34 tahun, 35-44 tahun, 45-54 tahun, dan 55-64 tahun sebagai populasi yang akan menjadi subjek penelitian. Unit Analisis dalam penelitian ini yaitu masyarakat Depok yang sudah pernah menggunakan jalur pedestrian di sekitaran Jalan Margonda Raya, Depok. Unit Observasinya yaitu seseorang atau individu yang sudah pernah menggunakan jalur pedestrian di Jalan Margonda Raya, Depok yang masing-masing darinya dibatasi dengan menggunakan usia yang sudah ditentukan sebelumnya. Selanjutnya adalah sampel yang Hair et al (2020) untuk menghitung jumlah sampel dikarenakan jumlah populasinya tidak dapat diketahui dengan pasti atau jelas

Oleh karena pernyataan diatas, faktor ketersediaan akses dan keselamatan menjadi hal yang patut disediakan sehingga masyarakat yang menggunakan jalur ini tidak perlu merasa was-was saat bercampur dengan kendaraan lainnya. Dalam menganalisis faktor keselamatan, Penulis menggunakan sebaran responden sebagai berikut ini.

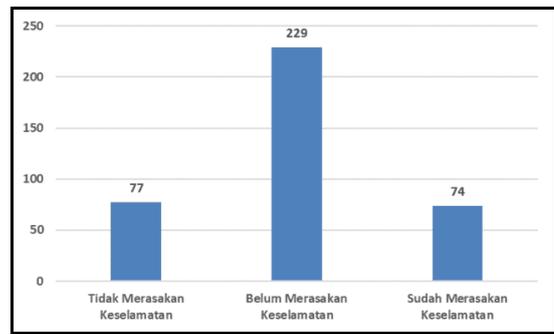


Gambar 3. Sebaran Responden Penelitian
Sumber: Data Olahan Penulis, 2024

Dari gambar 3 diatas menjelaskan bahwa mayoritas responden adalah pengguna berumur 15-24 tahun sebanyak 271 responden yang disusul oleh pengguna berusia 25-34 tahun sebanyak 49 pengguna, pengguna berusia 35-44 tahun sebanyak 34 responden, pengguna berusia 45-54 tahun sebanyak 15 responden, dan pengguna berusia 55-64 tahun sebanyak 11 responden yang pernah menggunakan jalur pedestrian. Sebaran responden pada gambar diatas tentunya menjadi sebuah landasan untuk melihat apakah dari masing-masing pengguna berdasarkan usia telah terpenuhi atau belum perihal persepsi keadilan yang tentunya akan berbeda satu sama lain. Boleh jadi pengguna dengan usia 15-24 telah merasakan keselamatan ketika menggunakan jalur ini atau bahkan mereka yang memiliki keterbatasan juga turut tidak merasakan keselamatan ketika menggunakan jalur tersebut.

2. Analisis Keadilan dan Keselamatan Pengguna saat Menggunakan Jalur Pedestrian Margonda Raya, Depok

Untuk menjawab pertanyaan penelitian mengenai perbedaan persepsi keselamatan ketika menggunakan jalur pedestrian dapat dilihat pada berikut ini.



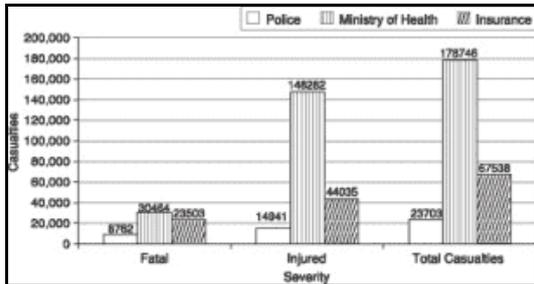
Gambar 4. Persepsi Keselamatan dalam Menggunakan Jalur Pedestrian
Sumber: Data Olahan Peneliti, 2024

Jika dilihat dari Gambar 4, hasil menunjukkan bahwa 229 dari 380 responden merasa belum adil ketika mendapatkan keselamatan ketika menggunakan jalur pedestrian di Margonda. Selanjutnya sebanyak 77 responden merasa bahwa tidak pernah mendapatkan keselamatan ketika menggunakan jalur dan hanya sebanyak 74 responden merasa bahwa jalur ini telah memberikan unsur keselamatan ketika pengguna menggunakan jalur pedestrian ini. Tentunya data ini menunjukkan mayoritas responden belum mendapatkan keadilan keselamatan ketika menggunakan jalur ini untuk berpindah menuju suatu tempat.

Hasil jawaban responden ini menjadi sebuah pukulan untuk Pemkot Depok yang masih belum dapat menyediakan aspek keselamatan ketika menggunakan jalur ini. Hal ini dikarenakan aspek keselamatan menjadi faktor penting untuk mendukung jalur ini menjadi jalur yang patut untuk digunakan sebagai preferensi untuk digunakan secara berulang-ulang. Hal ini yang kemudian mengisyaratkan pentingnya penyediaan keselamatan ketika menggunakan jalur dengan baik. Sayangnya keselamatan ketika menggunakan jalur pejalan kaki menjadi sebuah hal yang harus dikoordinasikan dan ditingkatkan menjadi lebih baik (Ahmad et al., 2022).

Gambar 6 mengisyaratkan bahwa faktor keselamatan menjadi hal yang patut untuk dipenuhi sebagai prasyarat menggunakan jalur dengan aman dan terbebas dari bahaya yang mengintai. Sekurangnya terdapat tiga aspek yang dapat dipenuhi dari penggunaan jalur pedestrian dalam mencapai keselamatan ketika menggunakan diantaranya adalah terbebas

dari kejahatan kriminal, keselamatan dari kecelakaan yang terjadi, dan adanya persepsi keselamatan yang diukur dengan menggunakan konsep lain (Joewono & Kubota, 2006). Oleh karena itu, ketiga konsep diatas tentunya harus dihadiri oleh jalur pedestrian terutama dengan berasaskan bahwa permasalahan keselamatan menjadi faktor penting ketika masyarakat menggunakan pelayanan publik.



Gambar 5. Jumlah Korban Pejalan Kaki di Indonesia yang Tewas Tertabrak Kendaraan

Sumber: Data Olahan Joewono & Kubota, 2006

Dari gambar 7 diatas menyatakan bahwa salah satu hal yang membuat pejalan kaki menjadi korban ketika menggunakan jalur pedestrian 'miliknya' masih menjadi permasalahan berarti. Hal ini didorong dengan temuan pada kasus Jalur Pedestrian Margonda Raya Kota Depok. Sejak 2024 saja, tercatat telah terjadi tiga kecelakaan yang menewaskan pejalan kaki ketika menggunakan jalur tersebut. Hal ini disinyalir bahwasanya jalur tersebut masih terlalu dekat dengan kendaraan yang memungkinkan terjadinya insiden kecelakaan ketika sedang menggunakan. Oleh karena itu, keselamatan menjadi faktor penting yang patut disediakan oleh Pemkot Depok untuk masyarakatnya ketika menggunakan jalur tersebut.

3. Analisis Keselamatan Menggunakan Jalur Pedestrian berdasarkan Faktor Usia

Jika meninjau persepsi yang didapatkan ketika menggunakan jalur pedestrian, Peneliti menggunakan teknik pemusatan data, yaitu dengan nilai rata-rata persepsi pengguna ketika menggunakan jalur ini. Dalam penentuan indikator keselamatan, Peneliti menggunakan tiga kategori, yaitu tidak merasakan keselamatan, belum

merasakan keselamatan sepenuhnya, dan sudah merasakan keselamatan ketika menggunakan. Tentunya pemahaman mengenai usia ketika menggunakan akan sangat berbeda satu usia dengan usia yang lainnya.

Usia Responden Penelitian	Rata-rata Merasakan Keselamatan	Nilai Mean
15 - 24 tahun	Tidak Merasakan Keselamatan	1,9903
25 - 34 tahun	Belum Merasakan Keselamatan	2,0408
35 - 44 tahun	Tidak Merasakan Keselamatan	1,9796
45 - 54 tahun	Belum Merasakan Keselamatan	2,0090
55 - 64 tahun	Tidak Merasakan Keselamatan	1,9634

Gambar 6. Sebaran Responden berdasarkan Persepsi Keselamatan
Sumber: Data Olahan Peneliti, 2024

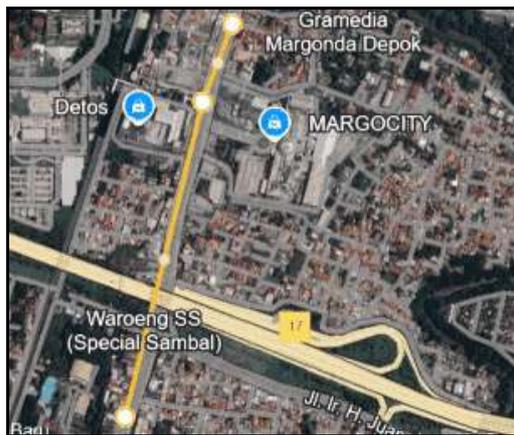
Dari gambar diatas menyatakan bahwa terdapat perbedaan persepsi ketika menggunakan jalur pedestrian dari masing-masing usia. Hal ini tentunya didukung dengan kondisi fisik yang masih memerlukan perhatian dari Pemkot Depok untuk dapat memastikan bahwa keselamatan dapat dirasakan oleh pengguna jalur pedestrian tanpa terkecuali. Dengan menggunakan teknik pemusatan data (*mean*) bahwa pada rentang usia 15-24 yang dikategorikan sebagai pengguna yang tidak kesulitan menggunakan jalur tersebut justru merasa bahwa tidak tercipta keselamatan ketika menggunakan jalur ini. Hal ini kemudian menjadi sebuah pekerjaan yang harus dilakukan oleh Pemkot Depok untuk memastikan bahwa jalur tersebut mendukung keselamatan ketika dirinya turut menggunakan.

Dengan data diatas tentunya menandakan bahwa jalur tersebut belum mampu menghadirkan keselamatan yang menjadi faktor penting ketika menggunakan pelayanan publik. Unterman (1984) menyatakan bahwa keselamatan menjadi faktor penting yang membuat terciptanya rasa aman ketika menggunakan pelayanan publik yang disediakan oleh pemerintah. Hadirnya elemen yang aspek *safety* yaitu lebar jalur pedestrian, bollard, elevasi, rambu-rambu, pelican crossing, penerangan, kecepatan pengendara bermotor, dan fasilitas disabilitas. Sayangnya hal ini justru tidak dirasakan elemen keselamatannya oleh pengguna dengan usia 55-64 tahun (Fardila et al., 2018). Hal ini dikarenakan minimnya elemen yang mendukung keselamatan terutama terkait dengan jalur yang berlubang. Jalur pedes-

trian yang tidak berlubang merupakan elemen penting dalam mendukung keselamatan pengguna, terutama ketika dikaitkan dengan standar konstruksi yang baik.

Faktor usia tentunya perlu diperhitungkan dalam penyediaan fasilitas pelayanan publik. Hal ini kemudian didukung dengan hadirnya jalur pedestrian yang membantu seseorang mencapai suatu tempat tanpa memberi polusi udara, mengurangi ketergantungan terhadap bahan bakar, dan berpotensi menurunkan tingkat pencemaran udara (Maulani, 2010). Oleh karena itu, hadirnya jalur ini tentunya didukung penuh terutama bagi golongan produktif yang mobilitasnya tinggi untuk berpindah satu tempat ke tempat lain.

4. Analisis Keterhubungan Jalur dengan Bangkitan Primer dan Sekunder



Gambar 7. Bangkitan Primer Jalur Pedestrian Margonda Raya, Depok
Sumber: Google Earth, 2024

Keberadaan jalur ini juga mendorong kebangkitan pejalan kaki untuk menggunakan jalur ini menuju suatu tempat. Sekurang-kurangnya terdapat dua bangkitan utama, yaitu bangkitan primer dan bangkitan sekunder. Bangkitan primer pada Jalur Pedestrian Margonda Raya, Depok tentunya didorong dengan dekatnya lokasi dengan mall atau tempat perbelanjaan terutama bagi kaum muda yang memiliki hobi tersebut.



Gambar 8. Bangkitan Sekunder Jalur Pedestrian Margonda Raya, Depok
Sumber: Google Earth, 2024

Selain itu, bangkitan sekunder ini didorong dengan adanya Jalur Pedestrian Margonda Raya, Depok yang dekat dengan kantor pemerintahan yang tentunya dapat digunakan oleh pengguna dalam mengakses pelayanan publik. Oleh karena itu, ketersediaan Jalur Pedestrian Margonda Raya, Depok mendukung bangkitan primer dan sekunder. Keterhubungan Jalur Pedestrian Margonda Raya, Depok dengan hadirnya tempat-tempat yang mendorong ketercapaian potensi keuntungan dapat berjalan dengan maksimal. Oleh karena itu, dengan bangkitan primer dan sekunder sebelumnya membuat Pemkot Depok harus dapat memaksimalkan ketersediaan fungsi keselamatan ketika menggunakan jalur kepada pengguna jalur sehingga dapat menggunakannya secara berulang. Kebermanfaatan yang dibawa oleh Jalur Pedestrian Margonda Raya, Depok didukung oleh pernyataan Pejalan Kaki, Elang Lesmana, pada wawancara mendalam yang menyatakan bahwa.

...kalau menurutku sih mudah ya, karena eee.. sebagai orang yang kalau main ke Depok males bawa motor dan lebih memilih naik krl itu dari Stasiun Pondok Cina tuh mau ke.. apa ya.. mau ke Margondanya tuh enak gitu loh, walaupun memang tadi kalau lewat malam ya agak serem sedikit. Kayak gitu sih.. gampang, aksesnya mudah... (Wawancara mendalam dengan Pejalan Kaki, Elang Lesmana, 26 Agustus 2024)

5. Analisis Perbedaan Persepsi Berdasarkan Usia Pengguna Jalur

Dalam melakukan penelitian ini, Peneliti menggunakan tiga indikator yang menjadi indikator utama penentu hadirnya faktor keselamatan ketika menggunakan Jalur Pedestrian Margonda Raya, Depok

diantaranya adalah panjang jalur yang sesuai, lebar jalur yang sesuai, dan kondisi jalur yang tidak berlubang yang ketiga faktor diatas mendorong terciptanya keselamatan ketika menggunakan jalur ini.

6. Deskripsi Kondisi Panjang Jalur Pedestrian Margonda Raya, Depok dengan Usia

	Usia	panjang_jalur			Total
		Tidak Merasakan Keselamatan	Belum Merasakan Keselamatan	Sudah Merasakan Keselamatan	
Usia Responden Penelitian	15 - 24 tahun	11	212	51	274
	25 - 34 tahun	2	38	9	49
	35 - 44 tahun	1	27	6	34
	45 - 54 tahun	1	11	3	15
	55 - 64 tahun	1	6	1	8
Total		15	294	70	380

Gambar 9. Responden berdasarkan Persepsi Panjang Jalur
Sumber: Data Olahan Peneliti, 2024

Dari gambar diatas, kondisi panjang Jalur Pedestrian Margonda Raya, Depok masih menjadi masalah ketika digunakan oleh pengguna dari seluruh usia yang menjadi responden. Salah satunya adalah dari yang paling mayoritas adalah sebanyak 212 responden berusia 15-24 tahun belum merasakan keselamatan ketika menggunakan jalur tersebut disusul seluruh usia yang belum merasakan keselamatan ketika menggunakan dan sedikitnya jumlah responden yang menyatakan bahwa telah merasakan keselamatan ketika menggunakan jalur tersebut.

Selanjutnya desain panjang jalur pedestrian yang sesuai juga mendorong kemungkinan terciptanya insiden kecelakaan yang tentunya mengganggu keselamatan ketika menggunakan jalur tersebut. Hal ini disebabkan dengan panjangnya jalur membuat pengguna tidak perlu berjalan di jalan yang bersamaan dengan kendaraan secara umum (Potts et al., 2007). Selain itu, proporsi panjang jalur pedestrian mendorong tingkat keselamatan sebesar 84% karena pengguna tidak bercampur dengan kendaraan terutama pada jalur cepat, seperti Jalan Margonda Raya, Depok (Budzynski et al., 2020). Oleh karena itu, panjang jalur pedestrian mendorong keselamatan ketika menggunakan jalur ini dan mencegah terjadinya insiden

yang melibatkan pengguna jalur dan pengendara kendaraan bermotor.

7. Deskripsi Kondisi Lebar Jalur Pedestrian Margonda Raya, Depok dengan Usia

	Usia	lebar_jalur			Total
		Tidak Merasakan Keselamatan	Belum Merasakan Keselamatan	Sudah Merasakan Keselamatan	
Responden Penelitian	15 - 24 tahun	7	202	65	274
	25 - 34 tahun	0	37	12	49
	35 - 44 tahun	2	25	7	34
	45 - 54 tahun	1	12	2	15
	55 - 64 tahun	0	8	0	8
Total		10	284	86	380

Gambar 10. Responden berdasarkan Persepsi Lebar Jalur Pedestrian
Sumber: Data Olahan Peneliti, 2024

Dari gambar diatas menjelaskan bahwa mayoritas responden belum merasakan keselamatan di seluruh kategori usia berjumlah 294 responden disusul sebanyak 86 responden telah merasakan keselamatan ketika menggunakan jalur tersebut. Hal ini tentunya perlu dilakukan penyesuaian atas lebar yang wajib disediakan ketika menggunakan mengingat lebar jalur merupakan faktor penting untuk mendukung keselamatan pengguna. Hal ini tentunya sesuai dengan realita lebar jalur yang ada, yaitu hanya seluas 2 meter dan tidak sesuai dengan peraturan yang mengatur didalamnya dengan minimal lebar jalur tersebut adalah 2,5 meter.

Terkait dengan persepsi responden yang menyatakan bahwa seluruh jalur telah menerapkan lebar yang sama kemudian tidak dirasakan oleh pengguna jalur sesuai dengan gambar berikut ini.

	Usia Responden Penelitian					Total
	15 - 24 tahun	25 - 34 tahun	35 - 44 tahun	45 - 54 tahun	55 - 64 tahun	
Tidak Merasakan	8	1	0	0	0	10
Belum Merasakan	220	41	28	12	6	307
Sudah Merasakan	45	7	6	3	2	63
	274	49	34	15	8	380

Gambar 11. Persepsi Responden terkait Lebar yang Sama ketika Menggunakan
Sumber: Data Olahan Peneliti, 2024

Dari gambar diatas dapat diamati bahwa lebar yang sama kemudian masih menjadi pekerjaan yang harus diselesaikan oleh Pemkot Depok. Hal ini tercermin sebanyak

307 responden menyatakan bahwa lebar yang sama untuk sepanjang jalur pedestrian belum dirasakan oleh pengguna sehingga harus dilakukan penyesuaian dengan lebar yang semestinya. Kondisi yang tidak sesuai ini didukung oleh pernyataan yang disampaikan oleh Kepala Dinas PUPR Kota Depok yang menyatakan bahwa lebar jalur pedestrian ini akan mencapai 4 meter. Tentunya kondisi ini memungkinkan terjadinya penyempitan di sepanjang Jalan Margonda Raya. Oleh karena itu, kondisi diatas haruslah ditinjau dan dipertimbangkan kembali mengenai keputusannya melebarkan jalur yang berpotensi meningkatkan angka kemacetan di jalur tersebut. Jika mengikuti ketentuan yang ditentukan, kondisi lebar jalur tentunya harus ditambah karena mengingat kondisi sekitar dekat dengan pusat perbelanjaan yang mana pengguna membawa tas belanja. Kondisi diatas didukung pernyataan yang disampaikan oleh Dosen Geografi dan Perencanaan Wilayah Kota, Wid pada wawancara mendalam.

...Nah kalau yang kami lihat dulu di sepanjang jalan itu Sebenarnya untuk kondisi luasnya itu sudah memadai ya, tapi yang kami lihat bahwa banyak sekali masih ada kekurangan-kekurangan...

(Wawancara mendalam dengan Dosen Geografi dan Perencanaan Wilayah Kota, 20 September 2024).

Hal ini perlu diperhitungkan dalam penentuan lebar mengingat adanya potensi tabrakan antar pengguna yang membawa tas belanjanya masing-masing (Budzynski et al., 2020). Oleh karena itu, lebarnya jalur pedestrian membuat peningkatan terciptanya keselamatan ketika menggunakan jalur tersebut.

8. Deskripsi Kondisi Jalur Pedestrian Margonda Raya, Depok yang Tidak Berlubang dengan Usia Pengguna

	Usia Responden Penelitian	tidak berlubang			Total
		Tidak Merasakan Keselamatan	Belum Merasakan Keselamatan	Sudah Merasakan Keselamatan	
	15 - 24 tahun	15	177	82	274
	25 - 34 tahun	2	33	14	49
	35 - 44 tahun	1	24	9	34
	45 - 54 tahun	0	10	5	15
	55 - 64 tahun	0	5	3	8
	Total	18	249	113	380

Gambar 12. Responden berdasarkan Persepsi Kondisi Jalur Pedestrian yang Tidak Berlubang

Sumber: Data Olahan Peneliti, 2024

Dari gambar diatas, mayoritas pengguna masih belum merasakan keselamatan ketika menggunakan karena kondisi jalur yang berlubang. Hal ini didukung dengan temuan penelitian, yaitu sebanyak 249 responden menyatakan bahwa belum merasakan keselamatan disusul oleh 113 responden yang telah merasakan keselamatan ketika menggunakan jalur tersebut. Kondisi jalur yang berlubang tentunya mengkhawatirkan pengguna jalur yang telah memasuki lanjut usia dengan faktor kesehatan yang tidak memadai. Selain itu, kondisi jalur yang berlubang justru mengkhawatirkan pengguna yang memiliki keterbatasan (kaum difabel) karena garis penanda jalannya terputus karena jalur berlubang. Hal ini didukung dengan pernyataan Asisten proyek dan program ITDP Indonesia, Mega Primatama.

...penyandang disabilitas jadi kalau dia berlubang ataupun ada halangan sekalipun dia akan mengurangi keselamatan maupun kenyamanannya dari jalur pejalan kaki itu sendiri sih jadi itu menjadi tantangan sendiri juga buat pejalan kakinya terutama dari kelompok rentan itu juga... (Wawancara mendalam dengan Elang Lesmana, pejalan kaki, 22 Agustus 2024)



Gambar 13. Kondisi Jalur Kaum Difabel Berlubang

Sumber: Dokumentasi Peneliti, 2024

Hal ini tentunya mengkhawatirkan keselamatan kaum rentan ketika menggunakan jalur tersebut. Oleh karena itu, selain mendukung keselamatan bagi para pengguna termasuk kelompok tidak rentan, hadirnya jalur pedestrian yang tidak berlubang juga membuat meningkatnya aksesibilitas bagi kelompok rentan untuk dapat menggunakan jalur tersebut (Potts et al., 2007).

B. Pembahasan

1. Persepsi Tidak Memuaskan Keselamatan Pengguna

Jika melihat dari beberapa indikator diatas, tentunya dapat diamati bahwa masih belum tersedianya persepsi keselamatan bagi pengguna jalur ketika menggunakannya untuk mencapai sebuah tempat. Hal ini didukung dengan temuan bahwa dari tiga indikator penentuan diatas menyatakan bahwa faktor keselamatan secara mayoritas masih belum dirasakan oleh pengguna. Hal ini yang kemudian menjadi tugas bersama antara stakeholder penentu kebijakan sehingga mampu membangun keselamatan.

Dalam penelitian yang dilakukan, salah satu pekerjaan yang harus dilakukan segera oleh Pemkot Depok dan stakeholder lain adalah terkait dengan kondisi jalur yang berlubang dan tidak mendapatkan perhatian serius. Dengan hal diatas tentunya dapat dilakukan dengan menyesuaikan keinginan yang diharapkan. Jalur yang tidak berlubang kemudian disampaikan Maulani (2010) sebagai sebuah upaya pencapaian dan juga pelaksanaan agar pengguna tidak terancam keselamatannya ketika menggunakan jalur tersebut.

2. Kondisi Lebar Jalur Tidak Sesuai dengan Regulasi yang Mengatur

Tak hanya kondisi jalur pedestrian yang tidak berlubang, kondisi panjang dan lebar jalur pedestrian masih dianggap belum memenuhi syarat yang berlaku. Salah satu hal diantaranya adalah lebar ruas yang belum mencapai batas minimum penggunaan jalur pedestrian. Hal ini perlu ditingkatkan sehingga berhasil memperoleh indikator keselamatan ketika menggunakan jalur tersebut dari pengguna.

Selanjutnya lebar jalur yang terjadi di Jalur Pedestrian Margonda Raya, Depok menjadi permasalahan manakala tidak dibarengi dengan regulasi yang mengatur terutama hadirnya kendaraan bermotor yang masuk ke dalam jalur tersebut. Masuknya kendaraan bermotor ini menjadi masalah tersendiri karena jalur ini sudah tidak sesuai dengan ketentuan lebar yang berlaku ditambah masuknya kendaraan bermotor ke jalur ini membuat mobilitas yang dilakukan tidak berjalan dengan baik. Oleh karena itu, Pemkot Depok harus memastikan bahwa Jalur Pedestrian Margonda Raya, Depok tidak digunakan selain pengguna jalur (Berg et al., 2020).

3. Hadirnya Harapan Manfaat Panjang Jalur Pedestrian

Kondisi panjang jalur yang mendukung keselamatan ketika menggunakan jalur ini disambut baik oleh pengguna. Hal ini dapat diamati dengan tersedianya jalur yang mampu mengakomodasi kebutuhan pengguna terutama terkait dengan aksesibilitas dan ketercapaian jalur yang dirasakan oleh pengguna. Jalur pedestrian yang telah dibangun oleh Pemkot Depok dan stakeholder yang lain terhitung mencapai 4,7 kilometer mendorong kebutuhan pengguna dalam mencapai lokasi tujuan yang diinginkan.

Jika melihat kondisi nyata di lapangan menyatakan bahwa Jalur Pedestrian Margonda Raya, Depok telah membantu aksesibilitas pengguna mencapai hal-hal yang dibutuhkan. Dalam mencapai "Depok City Hall & Office Park", pengguna mampu mengakses layanan publik lewat kepolisian dan kantor walikota Depok (Andini, 2023). Hal ini menjadi sebuah bentuk tercapainya aksesibilitas untuk mendukung pelayanan publik berjalan dengan maksimal.

Tak hanya membantu aksesibilitas menuju pelayanan publik yang maksimal, Jalur Pedestrian Margonda Raya, Depok juga menyediakan akses menuju tempat perbelanjaan atau “*Margonda Centre of Business-park*” yang dapat diakses dengan menggunakan jalur tersebut (Andini, 2023). Salah satunya adalah aksesibilitas menuju mall, seperti Margo City Mall, Depok Town Square Mall, D’Mall, ITC Depok, dan berbagai pusat perbelanjaan lainnya. Oleh karena itu, dukungan Jalur Pedestrian Margonda Raya, Depok mendorong pengguna untuk menggunakan jalur ini dengan maksimal.

Selain dua konsep diatas, konsep “*Margonda Education & office park*” juga disediakan oleh Jalur Pedestrian Margonda Raya, Depok karena mampu mengakomodasi pengguna menuju institusi pendidikannya, seperti Universitas Indonesia, Universitas Gunadarma, Universitas Bina Sarana Informatika, dan beberapa instansi lainnya (Andini, 2023). Oleh karena itu, potensi hadirnya jalur ini turut mendorong mobilitas pengguna dapat digunakan dengan maksimal oleh pengguna lainnya.

4. Kondisi Jalur Berlubang Menandakan Minimnya Perhatian Pemerintah

Kondisi berlubang justru menunjukkan bahwa jalan ini hanya dibangun saja tanpa ada upaya untuk mengurus dan membenahi ketika ada masalah. Hal ini yang masih harus diperbaiki oleh Pemkot Depok sehingga dapat digunakan dengan maksimal jalur tersebut dalam kehidupan sehari-hari. Hal ini tercermin pada pernyataan yang disampaikan oleh responden yang menyatakan berikut ini.

Upaya Pemerintah dalam Menjaga Kualitas Jalur Pedestrian	Usia Responden Penelitian					Total
	15 - 24 tahun	25 - 34 tahun	35 - 44 tahun	45 - 54 tahun	55 - 64 tahun	
Tidak Ada Upaya	14	1	3	1	0	19
Belum Ada Upaya Lanjutan	215	40	27	14	7	303
Sudah Ada Upaya Renovasi	40	8	4	0	1	53
Total	274	49	34	15	8	380

Gambar 14. Pernyataan Responden mengenai Upaya Pemkot dalam Kualitas
Sumber: Data Olahan Peneliti, 2024

Dari hasil diatas dapat diamati bahwa sebanyak 303 responden merasa bahwa belum adanya upaya maksimal yang dilakukan oleh Pemkot Depok untuk meningkatkan kualitas jalur pedestrian

terutama untuk mendukung keselamatan jalur ketika digunakan. Pemkot Depok cenderung abai dalam mempersiapkan peningkatan kualitas Jalur Pedestrian Margonda Raya, Depok. Hadirnya keterlibatan Pemkot Depok dalam penyediaan fasilitas yang mumpuni tentunya dapat meningkatkan potensi keselamatan pengguna jalur (Dumbaugh & Li, 2010). Rendahnya perhatian yang diberikan Pemkot Depok untuk memastikan kondisi jalan diperhatikan dinilai belum memuaskan tindakan yang dilakukan pemerintah. Hal ini dapat didorong dengan pemasifan secara berkala petugas yang memiliki tupoksi khusus menjaga kualitas jalur sehingga stakeholder terkait dapat melakukan *maintenance* jalur tersebut ketika digunakan oleh masyarakat umum (Zamroni & Handayani, 2015).

Bukti tidak seriusnya Pemkot Depok untuk memastikan bahwa kualitas pelayanan fisik dapat mendukung kegiatan operasional oleh masyarakat. Hal ini sejalan dengan pernyataan yang disampaikan oleh Gehl (1987) yang menyatakan bahwa jika kualitas ruang publik dalam hal ini jalur pedestrian memiliki kualitas yang baik maka intensitas pejalan kaki untuk berjalan kaki menggunakan jalur tersebut akan semakin tinggi serta potensi pengguna untuk mengakses kantor pelayanan publik semakin tinggi (Saputra & Ramadhan, 2022). Oleh karena itu, peningkatan kualitas perlu dilakukan untuk menciptakan keinginan masyarakat untuk mengakses pelayanan yang diberikan oleh pemerintah dalam hal ini Pemkot Depok.

IV. SIMPULAN DAN SARAN

A. Simpulan

Berdasarkan penjelasan di atas, dapat disimpulkan bahwa persepsi keselamatan terjadi secara beragam pada kategori belum dan tidak pernah merasakan keselamatan ketika responden menggunakan Jalur Pedestrian Margonda Raya, Depok terutama pada usia 15-24 tahun yang menjadi kelompok produktif dan usia 55-64 tahun yang menjadi kelompok rentan. Hal ini menjadi pekerjaan rumah bagi Pemkot Depok untuk mampu menghadirkan keselamatan pengguna jalur ketika dirinya menggunakan jalur tersebut. Selanjutnya, pada masing-masing pembentuk keselamatan, yaitu

panjang jalur, lebar jalur, dan kondisi jalur yang tidak berlubang patut diperhatikan. Hal ini masih menjadi permasalahan utama ketika digunakan oleh orang banyak terutama terkait dengan kondisi lebar jalur yang belum sesuai ketentuan yang berlaku untuk menyediakan jalur dan kondisi jalur berlubang yang dimaknai sebagai bentuk rendahnya komitmen Pemkot Depok untuk menyediakan fasilitas publik yang bermanfaat untuk digunakan oleh masyarakat umum.

Selain itu, persepsi masyarakat atas lebar jalur yang tidak sesuai dan masih banyaknya kondisi jalur yang berlubang tentunya patut diperhatikan untuk seluruh usia terutama usia yang sudah masuk dalam kelompok rentan. Hal ini dimungkinkan akan menciptakan persepsi keselamatan yang tidak maksimal lantaran jalur berlubang memungkinkan kelompok usia rentan tersebut akan terjatuh ketika menggunakan jalur tersebut. Tupoksi yang perlu dibagi oleh Pemkot Depok dalam penyediaan dan peningkatan fasilitas dapat dilaksanakan dengan maksimal sehingga tidak tercipta tumpang tindih ketika melaksanakan kebijakan penyediaan jalur.

Oleh karena pembahasan diatas, keselamatan dapat dirasakan dengan merata oleh pengguna harus dilakukan secara maksimal dan menyeluruh. Perbaikan kondisi jalur yang berlubang hingga pelebaran jalur pedestrian di beberapa tempat perlu dilakukan sehingga masyarakat merasa dirinya akan selamat ketika menggunakan jalur tersebut. Anggapan ini lahir dengan banyaknya insiden ketika menggunakan Jalur Pedestrian Margonda Raya, Depok. Dengan upaya peningkatan kualitas fasilitas dan infrastruktur pendorong terciptanya keselamatan, nantinya akan menciptakan multiplier effect yang berujung pada kondisi Kota Depok yang sejahtera.

B. Saran

Berdasarkan hasil pembahasan diatas, berikut merupakan rekomendasi kebijakan terkait dengan upaya untuk meningkatkan persepsi keselamatan ketika menggunakan Jalur Pedestrian Margonda Raya, Depok.

1. Melakukan Koordinasi dengan Stakeholder: salah satu hal yang dapat dilakukan adalah dengan menyesuaikan tugas pokok dan fungsi dalam penyediaan dan peningkatan kualitas jalur. Hal ini dilakukan dalam rangka tidak tumpang tindihnya pekerjaan yang akan dilakukan oleh instansi/lembaga

masing-masing. Pemkot Depok dalam hal ini perlu mengatur masing-masing tupoksi kepada stakeholder agar peningkatan kapasitas dan kualitas infrastruktur fisik dapat tercapai dengan maksimal.

2. Melaksanakan Monitoring dan Evaluasi Atas Penerapan Infrastruktur yang Memadai: Pemkot Depok harus membentuk badan yang secara khusus melaksanakan monitoring penyediaan fasilitas pokok dan pendukung untuk jalur pedestrian. Hal ini dikarenakan masih belum tersedianya petugas yang memiliki tupoksinya tersendiri.
3. Memasang Pagar Pembatas antara Pejalan Kaki dengan Pengendara Bermotor: upaya pemasangan ini perlu dilakukan agar tidak tercampurnya interaksi pengendara bermotor dan pengguna jalur di Jalur Pedestrian Margonda Raya, Depok. Hal ini juga mendukung terciptanya keselamatan bagi pengguna jalur karena tidak tercampurnya kedua pengguna ini dengan pemisahan menggunakan pagar pembatas. Selain itu, upaya ini juga perlu dibarengi dengan sosialisasi pemanfaatan penyediaan pagar pembatas kepada pejalan kaki dan pengendara kendaraan bermotor.
4. Penggunaan Sistem Perbaikan Cepat (*Rapid Repair Systems*): salah satu hal yang dapat menciptakan keselamatan jalan dari kondisi jalur yang berlubang adalah menggunakan bahan baku yang cepat kering dan tahan lama, seperti mix beton cepat kering, resin epoksi, atau paving block modular. Selain itu, menggunakan sensor dari masing-masing CCTV yang ada di Jalur Pedestrian Margonda Raya, Depok untuk mendeteksi kerusakan pada jalur sehingga tidak perlu membuat laporan ketika terjadi kerusakan pada jalur tersebut.
5. Mengembangkan Aplikasi Pelaporan Kerusakan Jalur: Pemkot Depok bersama dengan pengembang perlu menyusun aplikasi yang terhubung dengan petugas yang memiliki tugas khusus untuk mengamankan jalur tersebut. Salah satunya telah dilakukan di AS bernama SeeClickFix yang bertujuan untuk melaporkan kerusakan yang terjadi, seperti pelanggaran kendara bermotor yang menggunakan jalur tersebut hingga mendokumentasikan kerusakan jalan ketika menggunakan.

DAFTAR RUJUKAN

- Ahmad, R., Sasue, R. R. O., Hidayat, D. W., Soimun, A., Rupaka, A. P. G., Oktopianto, Y., & Sulisty, A. B. (2022, Juni). Pedestrian User-Friendly Intelligent Crossing Advance For Improved Safety. *Jurnal Keselamatan Transportasi Jalan (Indonesian Journal of Road Safety)*, 9(1).
- Amin, Mahir. (2014). *Konsep Keadilan dalam Perspektif Hukum Islam*.
- Andini, M. P. (2023). Pengembangan Jalur Pedestrian Dengan Konsep Walkability Berdasarkan Persepsi Pejalan Kaki Kawasan Central Business District (Cbd) (Studi Kasus: Jalan Margonda Raya, Kota Depok) [Karya Tugas Akhir]. In *Koleksi Perencanaan Wilayah Kota*. Institut Teknologi Sumatera.
- Aryanti, O. D. (2017). *Identifikasi Kota Depok dalam Perannya di Wilayah JABODETABEK*. Fakultas Teknik Sipil dan Perencanaan, Institut Teknologi Sepuluh November.
- Avianto, Bhakti N., and Syifa N. Fauziah. (2020). "Pelayanan Aksesibilitas Jalur Ramah Disabilitas di Trotoar Jalan Margonda Kota Depok." *Syntax Literate*, vol. 5, no. 9, pp. 788-801.
- Ayuningtyas, S. H. dan Karmilah, M. (2019). *Penerapan Transit Oriented Development (TOD) sebagai Upaya Mewujudkan Transportasi yang Berkelanjutan*. 24. 45-66. Retrieved from, <http://jurnal.unissula.ac.id/index.php/pondasi/article/view/4996/3179>
- Berg, K. V. D., Herlambang, S., & Rahardjo, P. (2020, November). STUDI PERKEMBANGAN POLA RUANG KAWASAN MARGONDA RAYA. *Jurnal Sains Teknologi Urban Perancangan Arsitektur (Stupa)*, 2(2).
- Blodgett, J., Hill, D.J., & Tax, S.S. (1997). The Effects Of Distributive, Procedural, And Interactional Justice On Postcomplaint Behavior. *Journal of Retailing*, 73, 185-210.
- Budzynski, M., Guminska, L., Jamroz, K., Mackun, T., & Tomczuk, T. (2020). Effects of Road Infrastructure on Pedestrian Safety. *Effects of road infrastructure on pedestrian safety*, 15(2), 45-56.
- Denhardt, J. V., & Denhardt, R. B. (2007). *The New Public Service: Serving, Not Steering*. M.E. Sharpe.
- Dumbaugh, E., & Li, W. (2010). Designing for the Safety of Pedestrians, Cyclists, and Motorists in Urban Environments. *Journal of the American Planning Association*, 77(1).
- Fardila, D., Priyosulistyo, H., & Triwiyono, A. (2018, Desember). Penilaian Fasilitas Jalur Pedestrian dari Aspek Safety, Health, and Environment (SHE). *Inersia*, 14(2).
- Faturochman. (2009). *Keadilan dalam Perspektif Psikologi*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.
- Giuseppe, M. (2017). *Dealing with Fairness in Public Policy Analysis: A Methodological framework*. Publications Office of the European Union.
- Joewono, T. B., & Kubota, H. (2006). Safety And Security Improvement In Public Transportation Based On Public Perception In Developing Countries. *IATSS Research*, 30(1).
- Kaelan, M. S. (2013). *Negara Kebangsaan Pancasila: Historis, Kultural, Filosofis, Yuridis, dan Aktualisasinya*. Paradigma Press.
- Kompas.com. (2023). Ironi di Trotoar Baru Margonda, Direvitalisasi lalu Jadi Tempat Parkir Motor. Retrieved from <https://megapolitan.kompas.com/read/2023/06/09/17074091/ironi-di-trotoar-baru-margonda-direvitalisasi-lalu-jadi-tempat-parkir>
- Kota Depok. (2022). *Peraturan Daerah Kota Depok Nomor 9 Tahun 2022 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Depok Tahun 2022-2042*. Pemerintah Kota Depok.
- Maulana, A. E., & Reistei, M. (2024, Oktober 1). *Kemacetan Margonda Depok Kompleks : 6 Ribu Kendaraan Melintas Setiap Jam, Minim Kantong Parkir*. Radar Depok. <https://www.radardepok.com/metropolis/94613648291/kemacetan-margonda-depok-kompleks-6-ribu-kendaraan-melintas-setiap-jam-minim-kantong-parkir>
- Maulani, L. (2010, Juli). Jalur pedestrian yang tidak berlubang merupakan elemen penting dalam mendukung keselamatan

- pengguna, terutama ketika dikaitkan dengan standar konstruksi yang baik. *Jurnal Arsitektur*, 9(2).
- Nasutio, Bahder Jonan. (2014). Kajian Filosofis tentang konsep Keadilan dari Pemikiran Klasik sampai Pemikiran Modern. *Jurnal Fakultas Hukum Universitas Jambi Yustisia*.
- Potts, I. B., Harwood, D. W., & Richard, K. R. (2007, Desember). Relationship of Lane Width to Safety on Urban and Suburban Arterials. *Transportation Research Record Journal of the Transportation Research Board*, 2023(1).
- Putra, R., & Tunambia, N. (2022). Evaluasi Fasilitas Pedestrian Studi Kasus Jalan Margonda Raya, Kota Depok. *Jurnal Artesis*, 2(2).
<https://doi.org/10.35814/artesis.v2i2.4305>
- Rahayu, A. Y. S., Rahmayanti, K. P., Juwono, V., & Hayati, Y.S. (2020). *Pelayanan Publik dan E-Government: Sebuah Teori dan Konsep*. Depok: Rajawali. Pers.
- Safrony, M. Ladzy. (2012). *Manajemen dan Reformasi Pelayanan Publik dalam Konteks Birokrasi Indonesia*. Aditya Media Pub.
- Saputra, I., & Ramadhan, I. K. (2022). Peningkatan Kualitas Fisik Jalur Pedestrian Dan Pengaruhnya Terhadap Aktivitas Sosial Ekonomi Di Jl. Ir. H. Juanda Kota Sukabumi. *FTSP Series: Seminar Nasional dan Diseminasi Tugas Akhir 2022*.
- Sinambela, P. (2006). *Reformasi Pelayanan Publik: Teori, Kebijakan, dan Implementasi*. Jakarta: Bumi Aksara.
- Soejachmoen, K. (2004). *Keselamatan Pejalan Kaki dan Transportasi*.
- Susilowati, F., Chrishnawati, Y., dan Puspitasari, E. (2021). Proyeksi Transit Oriented Development oleh Masyarakat di Stasiun Tugu Yogyakarta. 19. 43-52. Retrieved from,
<https://ojs.balitbanghub.dephub.go.id/index.php/jurnalmtm/article/view/2039/pdf>
- Sutawi. (2006). *Membangun Budaya Keselamatan Jalan. Karya Tulis Ilmiah. Departemen Perhubungan*: Jakarta.
- Zamroni, M., & Handayani, I. G. A. K. R. (2015, Maret). Pentingnya Kualitas Pelayanan (Service Quality) dalam Memenuhi Kepuasan Masyarakat (Society Satisfaction). *Jurnal Efisiensi-Kajian Ilmu Administrasi*, 5(2).