

**OPTIMALISASI LAYANAN INFRASTRUKTUR JALUR PEDESTRIAN  
PADA KAWASAN RUANG TERBUKA HIJAU PUBLIK PERKOTAAN**

**DISERTASI**

**Diajukan Sebagai Salah Satu Persyaratan Untuk Mencapai Gelar Doktor**



**Nahdatunnisa**

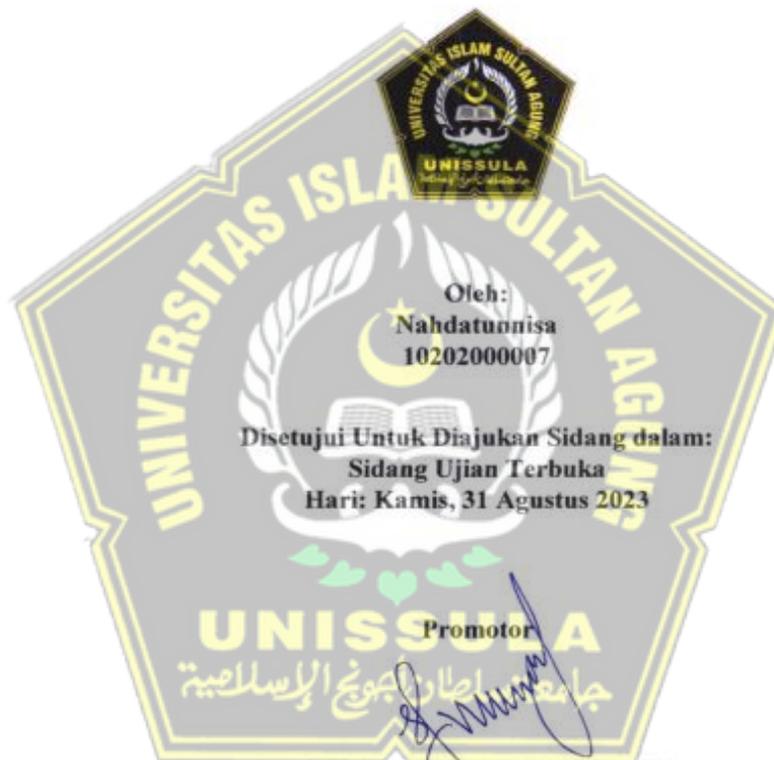
**10202000007**

**PROGRAM DOKTOR TEKNIK SIPIL  
PROGRAM PASCASARJANA  
UNIVERSITAS ISLAM SULTAN AGUNG, SEMARANG**

**2023**

HALAMAN PENGESAHAN

OPTIMALISASI LAYANAN INFRASTRUKTUR JALUR PEDESTRIAN  
PADA KAWASAN RUANG TERBUKA HIJAU PUBLIK PERKOTAAN



Prof. Dr. Ir. S Imam Wahyudi, DEA.

Ko - Promotor

Dr. Henny Pratiwi Adi, S.T., M.T.

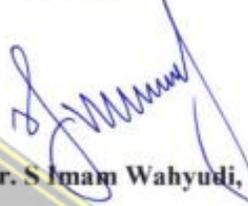
PROGRAM DOKTOR TEKNIK SIPIL  
PROGRAM PASCASARJANA  
UNIVERSITAS ISLAM SULTAN AGUNG, SEMARANG

2023

**LEMBAR PENGUJI SIDANG UJIAN TERBUKA**

**Hari : Kamis, 31 Agustus 2023**

**Promotor :**



**Prof. Dr. Ir. S Imam Wahyudi, DEA.**

**Ko-Promotor :**

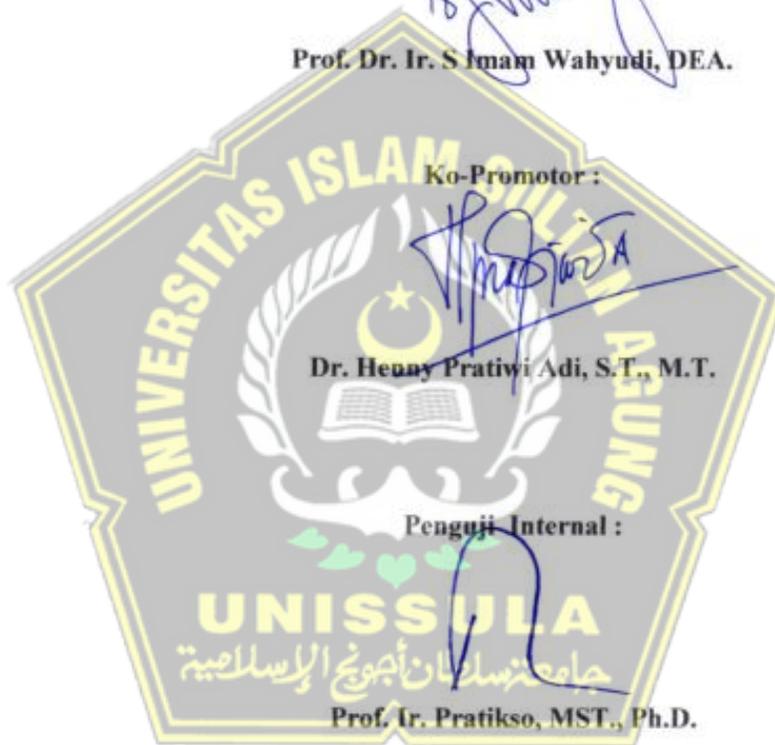


**Dr. Henay Pratiwi Adi, S.T., M.T.**

**Penguji Internal :**



**Prof. Ir. Pratikso, MST., Ph.D.**

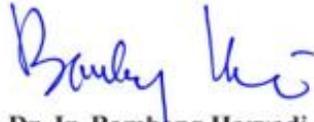


**Penguji Internal :**



**Prof. Dr. Ir. Antonius, M.T.**

**Penguji Eksternal :**



**Prof. Dr. Ir. Bambang Haryadi, M.Sc.**

**Penguji Internal :**

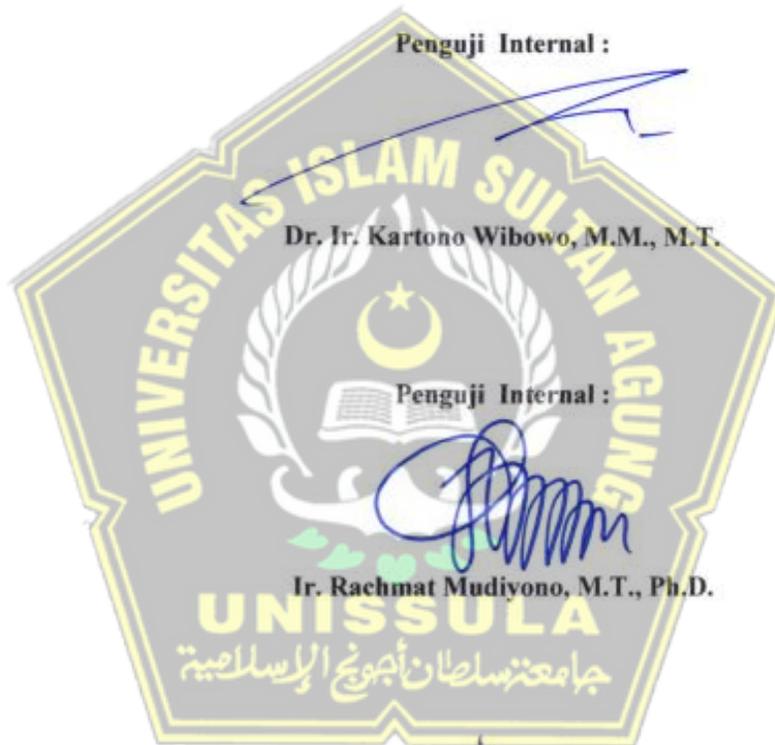


**Dr. Ir. Kartono Wibowo, M.M., M.T.**

**Penguji Internal :**



**Ir. Rachmat Mudiyono, M.T., Ph.D.**



# Disertasi Nahdatunnisa

by Disertasi Nahdatunnisa



**Submission date:** 29-Aug-2023 11:11AM (UTC+0700)

**Submission ID:** 2153241682

**File name:** Terbuka\_Nahdatunnisa.pdf (11.59M)

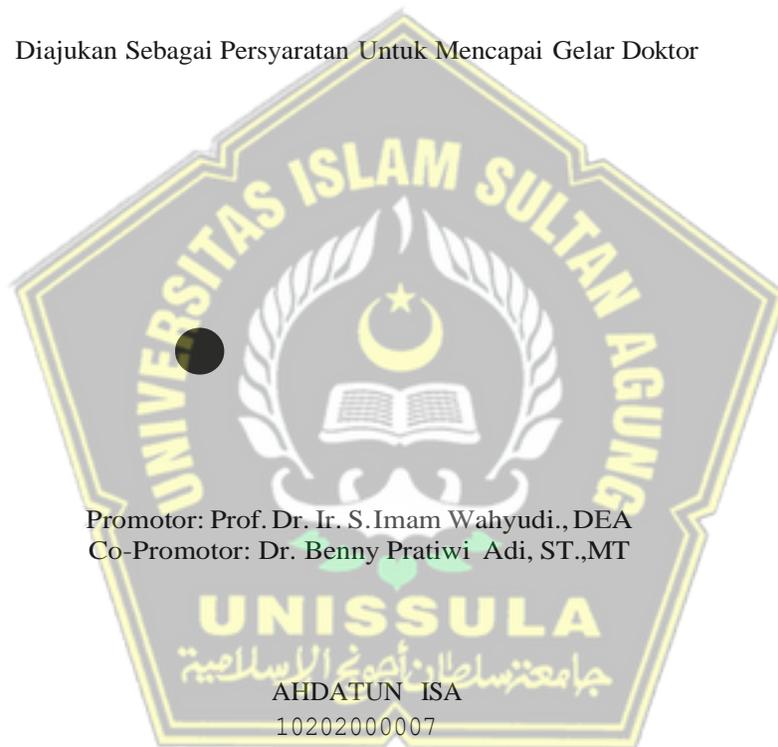
**Word count:** 60550

**Character count:** 380475

OPTIMALISASI LAYANAN JALUR PEDESTRIAN  
DAN INFRASTRUKTUR PENUNJANG PADA  
KAWASAN RUANG TERBUKA HIJAU PUBLIK  
PERKOTAAN

TERBUKA

Diajukan Sebagai Persyaratan Untuk Mencapai Gelar Doktor



Promotor: Prof. Dr. Ir. S. Imam Wahyudi., DEA

Co-Promotor: Dr. Benny Pratiwi Adi, ST.,MT

UNISSULA

جامعة سلطان أحمد في الإسلام

AHDATUN ISA

1020200007

PROGRAM DOKTOR TEK 1K SIPIL  
UNIVERSITAS ISLAM SULTAN AGUNG, SEMARANG

2023

## MOTTO

### Surah Ali Imran ayat 110

خَيْرَ أُمَّةٍ أُخْرِجَتْ لِلنَّاسِ تَأْمُرُونَ بِالْمَعْرُوفِ وَتَنْهَوْنَ عَنِ  
الْمُنْكَرِ وَتُؤْمِنُونَ بِاللَّهِ وَلَوْ آمَنَ أَهْلُ الْكِتَابِ لَكَانَ خَيْرًا لَهُمْ مِنْهُمْ  
لَوْ آمَنَ أَهْلُ الْكِتَابِ لَكَانَ خَيْرًا لَهُمْ مِنْهُمْ

#### Artinya:

Kamu adalah umat yang terbaik yang dilahirkan untuk manusia, menyuruh kepada yang ma'ruf, dan mencegah dari yang munkar, dan beriman kepada Allah. Sekiranya Ahli Kitab beriman, tentulah itu lebih baik bagi mereka, di antara mereka ada yang beriman, dan kebanyakan mereka adalah orang-orang yang fasik.

### Surah Al Mu\_jadalah 11

وَلِكُلِّ دَرَجَةٌ تَمَّا عَمِلُوا وَاُولَئِكَ فِيهِمْ اَعْمَالُهُمْ وَهُمْ لَا يُظْلَمُونَ

#### Artinya:

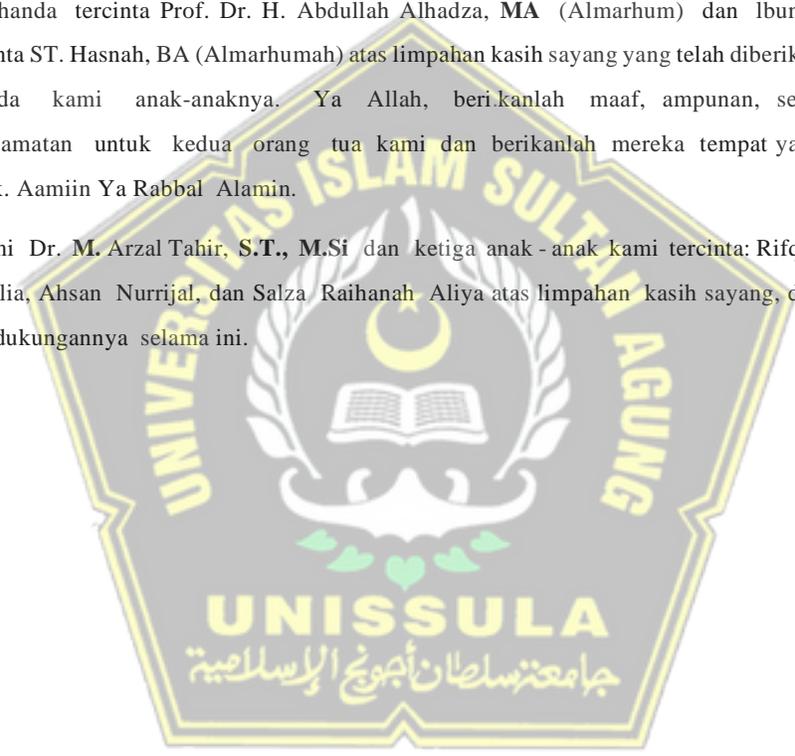
Dan setiap orang memperoleh tingkatan sesuai dengan apa yang telah mereka kerjakan dan agar Allah mencukupkan balasan amal perbuatan mereka dan mereka tidak dirugikan.

## PERSEMBAHAN

Puji dan Syukur selalu kami panjatkan kehadirat Allah SWT, yang senantiasa melimpahkan taufik, rahmat serta hidayah-Nya kepada kami. Sholawat dan salam selalu tercurah kepada junjungan kita Nabi Muhammad SAW beserta keluarga dan sahabatnya sehingga kami dapat menyelesaikan penulisan Disertasi ini.

Persembahan :

- I. Ayahanda tercinta Prof. Dr. H. Abdullah Alhadza, MA (Almarhum) dan Ibunda tercinta ST. Hasnah, BA (Almarhumah) atas limpahan kasih sayang yang telah diberikan kepada kami anak-anaknya. Ya Allah, berikanlah maaf, ampunan, serta keselamatan untuk kedua orang tua kami dan berikanlah mereka tempat yang layak. Aamiin Ya Rabbal Alamin.
2. Suami Dr. M. Arzal Tahir, S.T., M.Si dan ketiga anak-anak kami tercinta: Rifqah Amalia, Ahsan Nurrijal, dan Salza Raihanah Aliya atas limpahan kasih sayang, doa dan dukungannya selama ini.



## ABSTRAK

Permasalahan jalur pedestrian di ruang terbuka hijau publik perkotaan tidak Input dari masalah infrastruktur jalur pedestrian yang dibangun kurang optimal, sehingga kurang dapat memenuhi kebutuhan masyarakat kota. Tujuan penelitian ini adalah menganalisis kondisi eksisting jalur pedestrian pada kawasan RTH Publik Tugu Religi MTQ, melakukan *benchmarking* penelitian terkait layanan infrastmktur jalur pedestrian yang ada di Kota Makassar sebagai rujukan dalam penelitian ini, serta mendapatkan model dan strategi pengembangan infrastmktur jalur pedestrian yang optimal bagi RTH Publik perkotaan. Hasil penelitian ini diharapkan menjadi masukan bagi pemerintah dalam perencanaan jalur pedestrian khususnya dalam desain kemiringan *ramp* pada jalur pedestrian serta memudahkan aksesibilitas menuju RTH Publik bagi masyarakat dan penyandang disabilitas seperti: tunadaksa, tunanetra, orang tua, ibu hamil dan anak-anak.

Metode penelitian yang digunakan adalah penelitian kombinasi (*mix methods*) yaitu penelitian kualitatif (*case study*) dan penelitian kuantitatif dengan menggunakan *skala liker*/. Sampel dalam penelitian ini sebanyak 399 responden dengan 10 variabel dan 31 indikator penilaian untuk mengetahui nilai kepentingan dan indeks kepuasan pengguna jalur pedestrian kemudian dilakukan simulasi pada model kemiringan *ramp* pada jalur pedestrian.

Hasil penelitian disertasi ini mengidentifikasikan kinerja jalur pedestrian dan menunjukkan indeks kepuasan pengguna. Kinerja jalur pedestrian pada kawasan RTH Publik Perkotaan di Kota Kendari, dengan 10 variabel dan 31 indikator penilaian menunjukkan hasil dengan pemetaan nilai rata-rata atribut pelayanan terbagi atas 4 kuadran dengan rincian yaitu : Kuadran I (Prioritas utama) sebanyak 4 atribut, Kuadran II (Pertahankan Prestasi) sebanyak 6 atribut, Kuadran III (Berlebihan) sebanyak 9 atribut dan Kuadran IV (Kualitas Rendah) sebanyak 12 atribut. Hasil yang diperoleh menunjukkan nilai kepentingan responden pengguna jalur pedestrian dimulai dari skor terendah dengan nilai 3,01 dan skor tertinggi dengan nilai 3,91 sedangkan untuk nilai kepuasan dimulai dari skor terendah 2,90 dan skor tertinggi 3,48. Penilaian minimum yang diberikan terhadap 8 variabel dengan rentang nilai CSI sebesar 51,00% - 65,99% = Cukup Puas. Regulasi pemerintah dalam hal ini Permen PU o. 2 Tahun 2018 belum sepenuhnya diterapkan pada semua segmen/zona oleh pihak pengelola kawasan. *Benchmarking* penelitian yang dilakukan pada kawasan RTH Publik Lapangan Karebosi Makassar, yang memiliki beberapa kelebihan karena sudah dilengkapi dengan berbagai fasilitas penunjang seperti : marka, jalur difabel dan *street furniture* yang dipersyaratkan. Serta Area untuk PKL yang sudah tertata dengan baik di segmen jalan R.A Kartini. Kawasan ini juga memiliki kelemahan terkait lebar jalur pedestrian yang belum memenuhi syarat standar untuk jalan arteri yaitu 5-6 m. Strategi pengembangan kawasan RTH Publik adalah strategi konsep RTH Kendari: 'Aman, yaman dan Aksesibel'. Konsep ini melakukan pendekatan terhadap pola pelayanan yang akan diberikan yaitu : Aman berarti sarana, prasarana, kondisi lingkungan hingga ke SOM memberi kepastian dan jaminan kelancaran perjalanan.

**Kata kunci:** *Injiv, truktur, jalur pedestrian, ruang terbuka hijau (RTH) publik*

## ABSTRACT

The issue of pedestrian paths in urban public green open spaces is closely intertwined with suboptimal infrastructure, resulting in an inability to meet the needs of urban communities. This study aims to analyze the current condition of pedestrian paths in the Public Green Open Space area, benchmarking research on pedestrian infrastructure services in the city of Makassar as a reference in this study, propose models and strategies for developing optimal pedestrian pathway infrastructure in urban Public Green Open Spaces. The findings of this study are expected to provide valuable insights for the government in planning and designing pedestrian paths, mainly focusing on aspects such as ramp slope design and enhancing accessibility to Public Green Open Spaces for various user groups, including individuals with disabilities (e.g., physically impaired, visually impaired), the elderly, pregnant women, and children.

This study employed a mixed methods approach, combining qualitative research through a case study design and quantitative research utilizing a Likert scale. The sample consisted of 399 respondents, and the research investigated ten variables with 31 assessment indicators to determine the importance value and satisfaction index of pedestrian path users. Additionally, the study conducted a simulation to evaluate the slope model of ramps on pedestrian paths.

The results indicated pedestrian paths' performance and user satisfaction indexes. Using ten variables and 31 assessment indicators, shows the results by mapping the average value of service attributes divided into 4 quadrants with details, namely: Quadrant I (Top priority) of 4 attributes, Quadrant II (Maintain Achievement) of 6 attributes, Quadrant III (Excessive) of 9 attributes and Quadrant IV (Low Quality) as many as 12 attributes. The results obtained show the importance of respondents using pedestrian paths starting from the lowest score with a value of 3.01 and the highest score with a value of 3.91 while for the value of satisfaction starting from the lowest score of 2.90 and the highest score of 3.48. The minimum rating given to 8 variables with a vulnerable CSI value of 51.00% - 65.99% = Fairly Satisfied. Government regulations in this case Minister of Public Works No. 2 of 2018 has not been fully implemented for all segments/zones by the area manager. Benchmarking research conducted in the Karebosi Field Public Open Space Area in Makassar, has several advantages because it is equipped with various facilities such as: markers, disabled lanes and street furniture required. As well as areas for street vendors that are well organized on the R.A Kartini road segment. This area also has weaknesses related to the width of pedestrian paths that do not meet the standard requirements for arterial roads, namely 5-6 m. The strategy for developing the Public Green Open Space area is the Kendari green open space concept strategy: 'Safe, Comfortable and Accessible'. This concept takes an approach to the pattern of services to be provided, namely: Safe means facilities, infrastructure, environmental conditions down to HR provide certainty and guarantee smooth travel.

Keywords: Infrastructure, Pedestrian path, Public Green Open Space.

## KATA PENGANTAR

*Assalamu'alaikum Wr. Wh.*

Puji dan Syukur selalu kita panjatkan kehadirat Allah SWT, yang senantiasa melimpahkan taufik, rahmat serta hidayah-Nya kepada kita. Sholawat dan salam semoga selalu tercurah kepada junjungan kita Nabi Muhammad SAW beserta keluarga dan sahabatnya.

Paparan Disertasi ini yang berjudul "Optimalisasi Layanan Jalur Pedestrian Dan Infrastruktur Penunjang Pada RTH Publik Perkotaan" disusun untuk memenuhi salah satu persyaratan untuk mendapatkan gelar Doktor Teknik Sipil, Universitas Islam Sultan Agung, Semarang.

Dengan selesainya Disertasi ini kami mengharapkan input untuk kesempurnaan riset tersebut dan kami juga mengucapkan banyak terima kasih kepada :

1. Prof. Dr. H. Gunarto, S.H., S.E., Akt., M. Hum selaku Rektor Universitas Islam Sultan Agung (Unissula), Semarang.
2. Ir. H. Rachmat Mudyono, M.T., Ph.D, selaku Dekan Fakultas Teknik Universitas Islam Sultan Agung, Semarang.
3. Prof. Dr. Ir. S. Imam Wahyudi, DEA selaku Promotor dan Ketua Program Doktor Teknik Sipil Universitas Islam Sultan Agung, Semarang.
4. Prof. Ir. H. Pratikso, **M.ST.**, Ph.D sebagai Penguji sekaligus Sekretaris Program Doktor Teknik Sipil Universitas Islam Sultan Agung, Semarang.
5. Dr. Henny Pratiwi Adi, S.T., M.T selaku Ko Promotor dan Penguji atas bimbingan dan dukungannya selama ini terhadap penulis.
6. Prof. Dr. Ir. Bambang Haryadi., M.Sc selaku Penguji eksternal atas bimbingan dan dukungannya dalam penyempurnaan penelitian ini.
7. Prof. Dr. Ir. Antonius., **M.T** selaku Penguji atas bimbingan dan dukungannya dalam penyempurnaan penelitian ini.
8. Dr. Ir. Kartono Wibowo, **M.M., M.T** selaku Penguji atas bimbingan dan dukungannya dalam penyempurnaan penelitian ini.

9. Para Dosen yang telah memberi bekal ilmu pengetahuan kepada penulis selama mengikuti kuliah Doktor Teknik Sipil Universitas Islam Sultan Agung (Unissula), Semarang.

IO. Staf, pegawai Unissula, Semarang dan teman-teman seperjuangan mahasiswa **DTS** dan serta seluruh pihak yang turut berkontribusi dalam mewujudkan Disertasi ini.

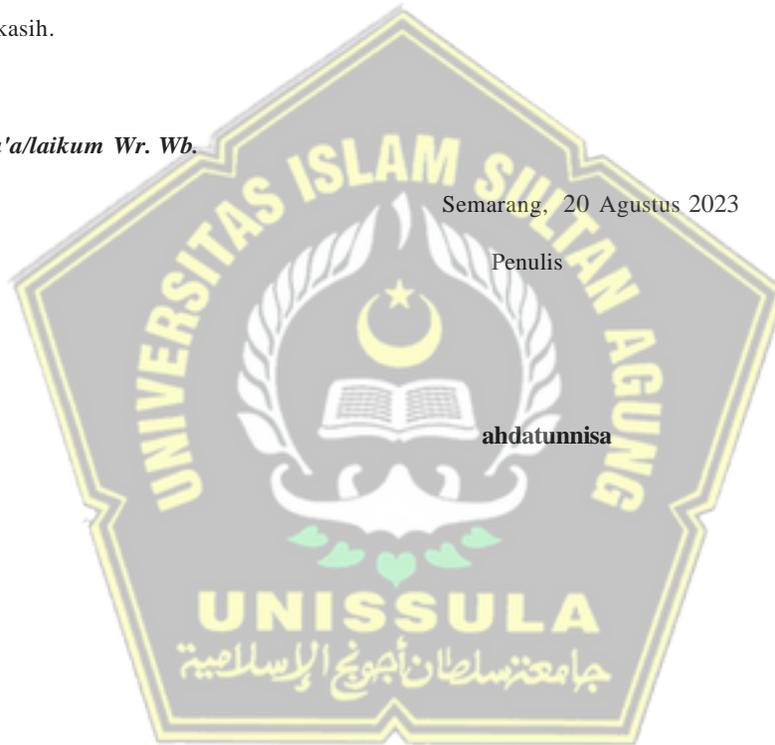
Semoga Disertasi ini dapat diterima dan menjadi motivasi untuk langkah berikutnya menuju tahapan sidang akhir terbuka Doktor Tekni.k Sipil Universitas Islam Sultan Agung (Unissula). Demikian mohon sekiranya diberikan masukan dan bimbingannya. Teri ma kasih.

*Wassalamu'a/laikum Wr. Wb.*

Semarang, 20 Agustus 2023

Penulis

**ahdatunnisa**



## DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL .....	i
MOTTO .....	ii
PERSEMBAHAN .....	iii
ABSTRAK .....	iv
ABSTRACT .....	v
KATA PENGANTAR .....	vi
DAFTAR ISI .....	vii
DAFTAR TABEL .....	xii
DAFTAR GAMBAR .....	xvi
BAB I PENDAHULUAN .....	I
1.1 Latar Belakang Masalah .....	1
1.2 Identifikasi Masalah .....	7
1.3 Perumusan Masalah .....	9
1.4 Maksud dan Tujuan Penelitian .....	9
1.5 Manfaat Penelitian .....	10
1.6 Batasan Masalah .....	11
1.7 Originalitas dan Pembaruan .....	11
1.8 Sistematika Penulisan .....	12
BAB II KAJIAN PUSTAKA .....	14
2.1 Pedestrian .....	14
2.1.1 Pengertian Pedestrian .....	14
2.1.2 Jenis – Jenis Pedestrian .....	16
2.1.3 Fungsi Pedestrian .....	18
2.2 Karakteristik Pedestrian .....	20
2.3 Pejalan Kaki .....	26
2.4 Karakteristik Pejalan Kaki .....	29

2.4.1	Karakteristik Pergerakan Pejalan Kaki.....	31
2.4.2	Elemen dan Kriteria Pejalan Kaki.....	33
2.5	Kebutuhan Pejalan Kaki.....	37
2.6	Fasilitas Pejalan Kaki.....	40
2.6.1	Fasilitas Penyeberangan Pejalan Kaki.....	41
2.6.2	Ketentuan Perencanaan Fasilitas Pejalan Kaki.....	42
2.7	Standar Pelayanan Jalur Pejalan Kaki.....	45
2.8	Kebijakan Penyediaan Fasilitas Pejalan Kaki.....	51
2.8.1	Model Kebijakan Bagi Fasilitas Pejalan Kaki .....	52
2.8.2	Kebijakan Bagi Fasilitas Pejalan Kaki.....	54
2.9	Klasifikasi dan Fungsi Jalan .....	55
2.10	Ruang Terbuka Hijau Publik ( <i>Open Spaces</i> ).....	59
2.11	Kerangka Pikir .....	60
2.12	Penelitian Terdahulu .....	63
2.13	Matriks Penelitian Terdahulu .....	77
2.14	Kebaruan Penelitian ( <i>Novelty</i> ).....	79
<b>BAB LU</b>	<b>METODE PENELITIAN.....</b>	<b>81</b>
3.1	Bentuk Penelitian.....	81
3.2	Tempat dan Waktu Penelitian.....	83
3.3	Populasi dan Sampel Penelitian.....	83
3.4	Variabel Penelitian .....	84
3.5	Teknik Pengumpulan Data.....	90
3.5.1.	Pengumpulan Data Primer.....	90
3.5.2.	Pengumpulan Data Sekunder.....	93
3.5.3.	Teknik Pemeriksaan Keabsahan Data.....	93
3.6	Data Penelitian .....	94
3.7	Instrumen Penelitian.....	95
3.7.1.	Uji Validitas.....	97
3.7.2.	Uji Reliabilitas .....	97
3.8	Metode Analisis Data.....	98
3.9	Bagan Alur Penelitian.....	101

<b>BAB IV</b>	<b>DATADANHASJLANALJSJS</b> .....	102
4.1	Kondisi Eksisting Jalur Pedestrian RTH Publik.....	103
4.1.1	Kondisi Non Fisik Jalur Pedestrian RTH Publik.....	103
4.1.2	Kondisi Fisik Jalur Pedestrian RTH Publik.....	108
4.1.3	Zona/SegmenJalur Pedestrian RTH Publi.k .....	12
4.1.4	Kondisi Aksesibilitas Zona/Segmen Jalur Pedestrian RTH Publik .....	113
4.1.5	Kondisi Fisik Fasilitas <b>RTH</b> Publik.....	114
4.1.6	Evaluasi Zona/Segmen RTH Publik.....	115
4.1.7	Inkonsistensi Jalur Pedestrian <b>RTH</b> Publik.....	117
4.2	Kinerja Jalur Pedestrian <b>RTH</b> Publik.....	18
4.2.1.	Deskripsi Variabel.....	118
4.2.2.	Penilaian Kinerja.....	120
4.2.3.	Hasil Penilaian Kinerja.....	124
4.2.4.	Kesesuaian Kepuasan dan Kepentingan.....	134
4.2.5.	Nilai Kesenjangan.....	138
4.3	<i>Importance Performance Analysis</i> (IPA).....	140
4.3.1.	Nilai Kepentingan dan Kepuasan.....	140
4.4	<i>Customer Satisfaction Index</i> (CSJ).....	145
4.4.1.	Pengukuran Indeks Kepuasan.....	145
4.5	Regulasi.....	151
4.5.1.	Triangulasi Data.....	151
4.5.2.	<i>In Depth Interview</i> , Observasi Dan Simulasi.....	52
4.5.3.	<i>Expert Judgement</i> Ahli.....	173
4.6	Studi Literatur Berdasarkan <i>Benchmarking</i> .....	175
4.7	Analisis SWOT.....	180
4.7.1	JFAS.....	181
4.7.2.	EFAS.....	183
<b>BAB V</b>	<b>PEMBAHASAN HASIL PENELJTIAN</b> .....	187
5.1	Kinerja Jalur Pedestrian.....	187
5.2	Strategi Pengembangan.....	190
5.3.	Model Jalur Pedestrian Yang Ideal.....	197

5.3.1 Model 1 (Jalur Pedestrian Untuk Jalan Arteri).....	204
5.3.2 Model 2 (Jalur Pedestrian Untuk Jalan Kolektor).....	208
5.3.3 Model 3 (Jalur Pedestrian Untuk Jalan Lokal).....	213
5.3.4 Model 4 (Jalur Pedestrian Untuk Jalan Lingkungan).....	219
5.4 Rekomendasi <i>Expert</i> Terkait Model <i>Ramp</i> .....	223
5.5 Detail Model Jalur Pemandu .....	224
S.S.! Jalur Pemandu .....	224
5.5.2 Blok Pemandu .....	227
5.5.3 Model Jalur Sepeda .....	227
5.5.4 Detail Model Jalur Sepeda .....	228
5.6 Strategi Penataan Fisik.....	229
5.6.1 Strategi Meningkatkan Kinerja.....	230
5.6.2 Penambahan Fasilitas Pejalan Kaki.....	230
5.6.3 Konsep Penataan Jalur.....	232
5.7 Strategi Penataan Non Fisik.....	232
5.7.1 Partisi pasi dan Peran Masyarakat.....	233
5.7.2 Perbaikan Sistem Tata Kelola.....	234
5.8 Optimalisasi Jalur Pedestrian <b>RTH</b> Publik .....	236
<b>BAB VI KESIMPULAN, IMPLEMENTASI DAN REKOMENDASI .....</b>	<b>240</b>
6.1 Kesimpulan.....	240
6.2 Implikasi Hasil Penelitian.....	241
6.3 Saran dan Rekomendasi.....	242
<b>DAFTAR PUSTAKA .....</b>	<b>244</b>
<b>LAMPIRAN.....</b>	<b>252</b>

## DAFTAR TABEL

Tabel 2.1	Prioritas Pemenuhan Kebutuhan Pejalan Kaki Fungsional .....	38
Tabel 2.2	Prioritas Pemenuhan Kebutuhan Pejalan Kaki Opsional .....	39
Tabel 2.3	Lebar Jaringan Pejalan Kaki sesuai dengan Penggunaan Lahan .....	43
Tabel 2.4	Standar Lebar Tambahan Trotoar .....	44
Tabel 2.5	Tingkatan Standar Pelayanan Jalur Pejalan Kaki .....	50
Tabel 2.6	Rangkuman Peneliti Terdahulu .....	64
Tabel 2.7	Matriks Pemetaan Posisi Penelitian .....	77
Tabel 3.1	Variabel Penelitian .....	86
Tabel 3.2	Skala <i>Likert</i> .....	96
Tabel 4.1	Karakteristik Responden Berdasarkan Jenis Kelamin .....	104
Tabel 4.2	Karakteristik Responden Berdasarkan Umur .....	104
Tabel 4.3	Karakteristik Responden Berdasarkan Pekerjaan .....	105
Tabel 4.4	Karakteristik Responden Berdasarkan Frekuensi Berjalan .....	106
Tabel 4.5	Karakteristik Responden Berdasarkan Tujuan Berjalan .....	106
Tabel 4.6	Karakteristik Responden Berdasarkan Moda Angkutan .....	107
Tabel 4.7	Karakteristik Responden Berdasarkan Teman Berjalan .....	107
Tabel 4.8	Karakteristik Responden Berdasarkan Teman Berjalan .....	108
Tabel 4.9	Ukuran Dan Kelengkapan Material Segmen Jalur .....	115
Tabel 4.10	Variabel Penilaian Kinerja Jalur Pedestrian RTH Publik .....	119
Tabel 4.11	Uji Validitas Instrumen Aksesibilitas .....	120
Tabel 4.12	Uji Validitas Instrumen Konektivitas .....	120
Tabel 4.13	Uji Validitas Instrumen Sirkulasi .....	121
Tabel 4.14	Uji Validitas Instrumen Keamanan .....	121
Tabel 4.15	Uji Validitas Instrumen Keselamatan .....	122
Tabel 4.16	Uji Validitas Instrumen Kebisingan .....	122
Tabel 4.17	Uji Validitas Instrumen Keindahan .....	122
Tabel 4.18	Uji Validitas Instrumen Iklim/keteduhan .....	123
Tabel 4.19	Uji Validitas Instrumen Kebersihan .....	123

Tabel 4.20	Uji Validitas Instrumen Kelengkapan Fasilitas Jalur.....	123
Tabel 4.21	Uji Reliabilitas Instrumen Variabel .....	124
Tabel 4.22	Penilaian Responden Kepuasan Instrumen Aksesibilitas.....	12S
Tabel 4.23	Penilaian Responden Kepuasan Instrumen Konektivitas.....	12S
Tabel 4.24	Penilaian Responden Kepuasan Instrumen Sirkulasi.....	126
Tabel 4.25	Penilaian Responden Kepuasan Instrumen Keamanan .....	126
Tabel 4.26	Penilaian Responden Kepuasan Instrumen Keselamatan .....	127
Tabel 4.27	Penilaian Responden Kepuasan Instrumen Kebisingan .....	127
Tabel 4.28	Penilaian Responden Kepuasan Instrumen Keindahan .....	128
Tabel 4.29	Penilaian Responden Kepuasan Instrumen [klim/Keteduhan.....	128
Tabel 4.30	Penilaian Responden Kepuasan Instrumen Kebersihan .....	129
Tabel 4.31	Penilaian Responden Kepuasan Instrumen Faktor Penunjang .....	129
Tabel 4.32	Penilaian Responden Kepentingan Instrumen Aksesibilitas.....	130
Tabel 4.33	Penilaian Responden Kepentingan Instrumen Konektivitas .....	130
Tabel 4.34	Penilaian Responden Kepentingan Instrumen Sirkulasi .....	131
Tabel 4.35	Penilaian Responden Kepentingan Instrumen Keamanan .....	131
Tabel 4.36	Penilaian Responden Kepentingan Instrumen Keselamatan.....	132
Tabel 4.37	Penilaian Responden Kepentingan Instrumen Kebisingan .....	133
Tabel 4.38	Penilaian Responden Kepentingan Instrumen Keindahan.....	133
Tabel 4.39	Penilaian Responden Kepentingan Instrumen IJdim/Keteduhan .....	133
Tabel 4.40	Penilaian Responden Kepentingan Instrumen Kebersihan .....	133
Tabel 4.41	Penilaian Responden Kepentingan Instrumen Faktor Penunjang.....	134
Tabel 4.42	Nilai Kesesuaian Tiap Atribut.....	35
Tabel 4.43	Nilai Kesenjangan Tiap Atribut .....	137
Tabel 4.44	Rekap Nilai Kinerja dan Kepentingan .....	140
Tabel 4.45	Rekap Atribut pada Diagram Kartesius <i>Importance Performance</i> <i>Analysis (LPA)</i> .....	143
Tabel 4.46	Nilai <i>Customer Satisfaction Index (CSI)</i> Variabel Aksesibilitas .....	14S
Tabel 4.47	Nilai <i>Customer Satisfaction Index (CSI)</i> Variabel Konektivitas.....	146
Tabel 4.48	Nilai <i>Customer Satisfaction Index (CSI)</i> Variabel Sirkulasi.....	147
Tabel 4.49	Nilai <i>Customer Satisfaction Index (CSI)</i> Variabel Keamanan .....	147
Tabel 4.50	Nilai <i>Customer Satisfaction Index (CSI)</i> Variabel Keselamatan .....	147

Tabel 4.51	Nilai <i>Customer Satisfaction Index</i> (CSI) Variabel Kebisingan.....	148
Tabel 4.52	Nilai <i>Customer Satisfaction Index</i> (CSI) Variabel Keindahan.....	148
Tabel 4.53	Nilai <i>Customer Sati:faction Index</i> (CSL) Variabel Jklim/Keteduhan .....	149
Tabel 4.54	Nilai <i>Customer Satisfaction Index</i> ( <b>CSL</b> ) Variabel Kebersihan.....	149
Tabel 4.55	Nilai <i>Customer Satisfaction Index</i> ( <b>CSL</b> ) Variabel Faktor Penunjang Jalur .....	149
Tabel 4.56	Kategori Skala <i>Customer Satisfaction Index</i> (CSI) Tiap Vanabel .....	ISO
Tabel 4.57	Ringkasan Data Pada Area Segmen/Zona 1.....	152
Tabel 4.58	Ringkasan Data Observasi Pada Segmen/Zona 1.....	53
Tabel 4.59	Ringkasan Data Pada Area Segmen/Zona 2 .....	54
Tabel 4.60	Ringkasan Data Observasi Pada Segmen/Zona 2 .....	55
Tabel 4.61	Ringkasan Data Pada Area Segmen/Zona 3 .....	56
Tabel 4.62	Ringkasan Data Observasi Pada Segmen/Zona 3 .....	57
Tabel 4.63	Ringkasan Data Pada Area Segmen/Zona 4.....	58
Tabel 4.64	Ringkasan Data Observasi Pada Segmen/Zona 4.....	158
Tabel 4.65	Ringkasan Data Pada Area Segmen/Zona 5.....	160
Tabel 4.66	Ringkasan Data Observasi Pada Segmen/Zona S.....	160
Tabel 4.67	Ringkasan Data Pada Area Segmen/Zona 6 .....	I
Tabel 4.68	Ringkasan Data Observasi Pada Segmen/Zona 6 .....	162
Tabel 4.69	Saran Rekomendasi dan <i>Expert/Ahli</i> .....	174
Tabel 4.70	Perbandingan <i>Benchmarking</i> dengan faktual/lapangan zona/segmen 1.....	176
Tabel 4.71	Perbtmdingan <i>Benchmarking</i> dengan faktual/lapangan zona/segmen 2 .....	177
Tabel 4.72	Perbandingan <i>Benchmarking</i> dengan faktual/lapangan zona/segmen 3 .....	178
Tabel 4.73	Perbandingan <i>Benchmarking</i> dengan faktual/lapangan zona/segmen 4.....	179
Tabel 4.74	Matr:iks SWOT Jalur Pedestrian RTH Publik Perkotaan .....	185
Tabel 5.1	Rekap Ki nerja Jalur Pedestrian .....	189
Tabel 5.2	Strategi Penanganan Luamn <i>Importance Performance Analysis</i> (IPA) .....	190
Tabel 5.3	Strategi Penanganan Luamn Observasi Pengukuran .....	193
Tabel 5.4	Alternatif Strategi.....	196
Tabel 5.5	Model Jalur Pedestrian Yang Ideal.....	198
Tabel 5.6	Optimalisasi Kinerja Jalur Pedestrian Kola Kendari.....	230

Tabel S.7	Keunggulan RTH Kendari Aman, Nyaman dan Aksesibel.....	23
-----------	--	----

## DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1	Ukuran Badan Pedestrian.....	21
Gambar 2.2	Jarak Pandang Ke Depan.....	22
Gambar 2.3	Ruang Pandang Manusia.....	23
Gambar 2.4	Kecepatan Berjalan Kaki.....	24
Gambar 2.5	Standar Pelayanan A.....	45
Gambar 2.6	Standar Pelayanan B.....	46
Gambar 2.7	Standar Pelayanan C.....	46
Gambar 2.8	Standar Pelayanan D.....	46
Gambar 2.9	Standar Pelayanan E.....	47
Gambar 2.10	Standar Pelayanan F.....	47
Gambar 2.11	<i>Level Of Service</i> A.....	48
Gambar 2.12	<i>Level Of Service</i> B.....	48
Gambar 2.13	<i>Level Of Service</i> C.....	48
Gambar 2.14	<i>Level Of Service</i> D.....	49
Gambar 2.15	<i>Level Of Service</i> E.....	49
Gambar 2.16	<i>Level Of Service</i> F.....	50
Gambar 2.17	Bagan 1 Kerangka Konsep Penelitian.....	61
Gambar 2.18	Bagan 2 Kerangka Konsep Penelitian.....	62
Gambar 3. 1	Macam Metode Penelitian.....	81
Gambar 3. 2	Skema Triangulasi.....	94
Gambar 3. 3	Bagan Alur Penelitian.....	IOI
Gambar 4. 1	Peta Administrasi Kota Kendari.....	102
Gambar 4. 2	Bangunan Tugu Religi.....	109
Gambar 4. 3	Kondisi Existing Tugu Religi Jalur Pedestrian <b>RTH</b> Publik.....	111
Gambar 4. 4	Zona/segmen Jalur Pedestrian <b>RTH</b> Publik.....	12
Gambar 4. S	Kondisi Parkir dan PKL Pada RTH Publik Perkotaan.....	117

Gambar 4. 6	Gratik Nilai Kepentingan dan Kepuasan.....	137
Gambar 4. 7	Grafik Nilai Kesenjangan Atribut terhadap Rata-rata Kesenjangan .....	139
Gambar 4. 8	Diagram Kartesius <i>Importance Performance Analysis</i> (IPA).....	142
Gambar 4. 9	Triangulasi Data.....	ISI
Gambar 4. 10	<b>Titi.k Ramp</b> Tempat Simulasi.....	165
Gambar 4. 11	Simulasi Aksesibilitas Pengguna Kursi Roda.....	166
Gambar4.12	SimulasiPadaRampModel 1.....	167
Gambar 4. 13	Simulasi Pada <i>Ramp</i> Model 2.....	168
Gambar 4. 14	Simulasi Pada <i>Ramp</i> Model 3.....	169
Gambar4. IS	<i>Ramp</i> Model 1.....	171
Gambar 4. 16	<i>Ramp</i> Model 2.....	171
Gambar 4. 17	<i>Ramp</i> Model 3.....	172
Gambar 4. 18	<i>Interview</i> yang dilakukan peneliti terhadap <i>Expert</i> .....	173
Gambar 4. 19	<i>Benchmarking</i> Lapangan Karebosi Di Makassar.....	176
Gambar S. I	Denah Lay Out Kawasan <b>RTH</b> Publik.....	203
Gambar S. 2	Model I Jalur Pedestrian Pada Jalan Arteri.....	204
Gambar S. 3	Potongan I Jalur Pedestrian Pada Jalan Arteri.....	205
Gambar 5.4	Perspektif Model I Jalur Pedestrian Pada Jalan Arteri.....	207
Gambar 5. S	Model 2 Jalur Pedestrian Pada Jalan Kolektor.....	208
Gambar 5. 6	Potongan 2 Jalur Pedestrian Pada Jalan Kolektor.....	209
Gambar 5. 7	Perspektif Model 2 Jalur Pedestrian Pada Jalan Kolektor.....	211
Gambar 5. 8	Model 3 Jalur Pedestrian Pada Jalan Lokal.....	213
Gambar 5. 9	Potongan 3 Jalur Pedestrian Pada Jalan Lokal.....	215
Gambar 5. 10	Perspektif Model 3 Jalur Pedestrian PadaJalan Lokal.....	216
Gambar 5. 11	Rekomendasi Model <i>Ramp</i> Terbaru.....	218
Gambar 5. 12	Detail Model <i>Guiding Block</i> .....	219
Gambar 5. 13	Tampak Atas Lajur Sepeda.....	221
Gambar 5. 14	Detail Model Lajur Sepeda.....	222
Gambar 5. 15	Detail Model Marka Lajur Sepeda.....	223

# **BABI PENDAHULUAN**

## **1.1 Latar Belakang Masalah**

Transportasi merupakan bagian yang tidak terpisahkan dari pembangunan kota. Pendekatan sistem internal kota mengisyaratkan bahwa jaringan transportasi dan pergerakan orang, barang, bahkan jasa sangat berpengaruh dalam mendukung aktifitas kota. Dinamika kota tercermin dari lalu lintas yang ramai, lancar, dan tertib, dan mobilitas yang terkendali, serta aksesibilitas yang mudah bagi setiap warga kota. Saat ini terjadi perubahan paradigma dalam perencanaan transportasi perkotaan. Paradigma tersebut mencakup perubahan fundamental dalam pendefinisian masalah dan solusi yang harus dikaji dalam transportasi. Hal ini dapat dideskripsikan sebagai perubahan dari analisis yang berorientasi pada mobilitas, yakni analisis yang mengevaluasi kinerja sistem transportasi yang didasarkan pada kualitas dan kuantitas perjalanan secara fisik, kepada analisis yang berbasis kepada aksesibilitas, yakni analisis yang lebih luas tentang faktor-faktor yang mempengaruhi kemampuan orang untuk mengakses barang, pelayanan, dan aktifitasnya. Perubahan ini menimbulkan dampak pada keputusan perencanaan, dan dampak lingkungan, sosial, dan ekonomi yang lebih luas (Laksmi K, 2017).

Upaya untuk menempuh perjalanan pendek di daerah perkotaan adalah dengan berjalan kaki, baik dilakukan secara individu, berkelompok maupun berpasangan. Posisi para pejalan kaki ini lemah apabila berada di tempat yang sama (bercampur) dengan kendaraan bermotor karena dianggap dapat mengganggu arus lalu lintas dan membahayakan keselamatan pejalan kaki itu sendiri. Sementara seperti halnya para pengendara, berjalan kaki juga merupakan pilihan atau cara dalam melakukan perjalanan. Bahkan cara ini dianggap memiliki banyak kelebihan dibandingkan cara yang lainnya, baik dilihat dari sisi kesehatan, hubungan sosial, lingkungan dan sebagainya (Irafany, 2020).

Penyediaan jalur pedestrian perlu memperhitungkan perilaku masyarakat dalam berjalan kaki. Pejalan kaki di perkotaan Indonesia termasuk golongan

minoritas. Hasil riset yang dilakukan oleh para peneliti di Universitas Stanford dan telah diterbitkan pada jurnal *nature* mengukuhkan posisi Indonesia berada pada peringkat paling bawah dalam daftar negara dengan penduduk paling rajin berjalan kaki (35 I 3 langkah per hari), bahkan tak mampu melewati rata-rata langkah kaki penduduk dunia sebanyak 4.961 langkah per hari. Hong Kong merupakan negara yang berada pada posisi teratas dengan jumlah langkah masyarakat (6880 langkah per hari) sedangkan masyarakat Indonesia termasuk daftar masyarakat yang paling malas melakukan aktifitas berjalan kaki di dunia (Olyvia F, 2017).

Perilaku manusia menjadi salah satu penentu apakah jalur pedestrian tersebut menjadi hidup dengan interaksi sosial yang terjadi di dalamnya. Namun dalam kenyataannya, sering kali jalur pedestrian tidak berfungsi secara maksimal, atau bahkan tidak difungsikan sama sekali sebagaimana fungsi awalnya sebagai jalur pejalan kaki. Terdapat beberapa penyebab berfungsi atau tidaknya jalur pedestrian di suatu kawasan. Salah satu penyebabnya adalah ketidak disiplin perilaku masyarakat dalam penggunaan pedestrian tersebut (Rona & Joko, 2015).

Jalur pedestrian kota serta ruang terbuka merupakan dua dari delapan item elemen fisik perancangan kota yang harus terdapat dalam perancangan kota. Ruang terbuka kota dapat berbentuk ruang terbuka hijau (RTH), maupun ruang terbuka non hijau (RTNH) sebagaimana: jalan, jalur pedestrian; maupun badan air (Eva, 2020). Jalur pedestrian pada taman kota juga merupakan ruang publik yang senantiasa juga menarik minat warga kota untuk datang berkunjung. Kehadiran taman kota ini harus mengindahkan upaya-upaya penataan jalur pedestrian yang menunjang *walknability* pengunjung mengingat umumnya taman kota terletak di pusat kota dan dengan rentang usia pengunjung yang tidak terbatas (Azkia V, 2020).

Keberadaan ruang terbuka publik harus senantiasa menjadi daya tarik bagi warga kota. Ruang terbuka publik bagaikan oase dalam himpitan ruang kota yang semakin hari semakin sesak. Sehingga sebagai bagian dari ruang kota, ruang terbuka publik hendaknya direncanakan untuk dapat responsif, dapat diakses oleh segala macam usia dan gender (demokratis) serta memiliki arti. Untuk itu penelitian ini berusaha untuk memberi kontribusi berupa optimalisasi pengelolaan

RTH publik melalui penataan jalur sirkulasi guna menunjang *walkability* pengunjung pada taman kota sebagai bagian dari sub-sistem ruang terbuka hijau (Carr, 1992).

Pada penelitian yang sejenis lainnya, *Institute for Transportation and Development Policy* mengeluarkan publikasi tentang studi *walkability* pada skala kota. Studi ini memaparkan tentang penilaian *walkable city* berdasarkan hirarki dan tingkat ketercapaian *walkability-nya*. Mulai dari paling rendah yaitu (1) *Passable* : Lumayan; (2) *Accessible* : Dapat diakses; (3) *Safe* : Aman; (4) *Convident*: Nyaman; dan (5) *Enjoyable* : Menyenangkan (Azkia, 2020).

Regulasi pemerintah terkait jalur pedestrian, telah tertuang dalam Permen PU Nomor 03 tahun 2014 memberikan Pedoman Perencanaan, Penyediaan, dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Jaringan Pejalan Kaki di Kawasan Perkotaan. Pada pedoman tersebut terdapat arahan mengenai aksesibilitas bagi pejalan kaki, antara lain (1) Harus dapat diakses oleh semua pejalan kaki termasuk bagi yang memiliki keterbatasan fisik; (2) Pemilihan jenis tanaman yang dapat melingkupi dan memberikan penunjuk arah; (3) Perabot ruang yang sesuai dan mudah dijangkau; (4) Terdapat papan informasi dan rambu-rambu yang dapat terlihat dengan mudah; (5) Terdapat *ramp* dan marka bagi penyandang disabilitas dan dapat digunakan sebagaimana mestinya.

Di Indonesia sudah banyak kota-kota besar yang berhasil memiliki pedestrian yang ramah bagi para pejalan kaki, yang dapat dijadikan sebagai *Benchmark* terkait penelitian pedestrian, seperti : Solo, Surabaya, Bandung, Bogor, Semarang, Yogyakarta dan kota besar lainnya. Dengan keberhasilan ini, banyak kota yang sedang berupaya untuk mengembangkan jalur pedestrian dengan cakupan pelayanan yang sesuai dengan karakteristik dari masing-masing daerah tersebut. Beberapa kota besar di Indonesia berkomitmen untuk menghadirkan kenyamanan dan keselamatan bagi seluruh pejalan kaki (pedestrian) dengan merevitalisasi jalur pedestrian (Tanan, 2011).

Revitalisasi jalur pedestrian menjadikan pejalan kaki sebagai arus utama (*mainstream*) serta mengedepankan kesetaraan bagi seluruh lapisan masyarakat, mulai dari anak-anak, ibu hamil, lansia, hingga para penyandang disabilitas. Pembangunan trotoar dan revitalisasi jalur pedestrian (pejalan kaki) di beberapa

kota besar di Indonesia menghadirkan kenyamanan, keselamatan, dan kesetaraan bagi pejalan kaki. Kesetaraan tersebut tecermin dari tersedianya *ramp* (bidang miring), *guiding block* (paving kuning di trotoar), hingga pemuatan instalasi dan akUJalisasi karya seni di ruang-ruang terbuka yang bisa dinikmati setiap warga yang berkunjung pada area jalur pedestrian dengan bebas (Irafany, 2020).

Model perencanaan transportasi jalur pedestrian yang masih konvensional yang berorientasi pada kendaraan bermotor, menyebabkan kebijakan bagi pengembangan fasilitas pejalan kaki masih tetap diabaikan. Salah satu indikatornya, pengembangan kebijakannya merupakan subordinat. Dari isu lain yang lebih makro. Berdasarkan peraturan perundang-undangan yang ada, jumlahnya tidak signifikan, fasilitas pejalan kaki merupakan pemecahan dari solusi pembangunan transportasi, sosial, maupun tata ruang. Kajian kebijakan menggambarkan adanya perhatian pemerintah terhadap fasilitas pejalan kaki. Meskipun tidak dalam bentuk kebijakan khusus sebagaimana ditemukan di negara berkembang. Adanya kebijakan tersebut memberikan arahan yang semakin jelas untuk menyediakan fasilitas pejalan kaki, terutama di wilayah kota UU No. 26 Tahun 2007, dan mendukung kelengkapan fasilitas jalan serta melindungi hak bagi pejalan kaki UU No. 22 tahun 2009.

Strategi dan kebijakan pemerintah dalam mengatasi permasalahan pedestrian dengan tujuan untuk mengembalikan fungsi trotoar yang sebenarnya, sehingga diharapkan akan terciptanya suasana aman, nyaman dan menyenangkan bagi pemakai prasarana tersebut, perlu adanya jalur pedestrian yang memadai baik kualitas maupun kuantitas yang sesuai dengan standar dan kriteria tertentu. Diharapkan bisa mengatasi permasalahan transportasi, yang juga merupakan program unggulan pemerintah sejalan dengan Undang-Undang No. 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan (LLAJ) serta keputusan Menteri Perhubungan No. 35 Tahun 2003 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang di jalan dengan kendaraan Umum (Chaerul M, 2010).

Kebijakan pemerintah daerah untuk mengembangkan jalur pedestrian, yang diharapkan dapat lebih efektif dan efisien dengan berorientasi pada penyelenggaraan sistem transportasi nasional, seperti yang diamanatkan Undang-Undang No. 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan (LLAJ) yaitu

pasal 131 ayat (I) berbunyi "Pejalan kaki berhak atas ketersediaan fasilitas pendukung yang berupa trotoar, tempat penyeberangan, dan fasilitas lain." Ini artinya, para pejalan kaki memiliki hak atau berhak memiliki fasilitas trotoar.

Ketersediaan fasilitas jalur pedestrian (trotoar) merupakan hak pejalan kaki seperti yang disebutkan dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan pada pasal 131 ayat I. Hal ini berarti bahwa trotoar diperuntukkan untuk pejalan kaki, bukan untuk orang pribadi. Diperlukan ketegasan pemerintah dalam mengimplementasikan dan memberikan sanksi terhadap pelanggaran kebijakan, misalnya alih fungsi trotoar untuk parkir dan pedagang kaki lima (PKL).

Upaya untuk meningkatkan kualitas layanan pedestrian pada kawasan perkotaan, juga sesuai dengan amanat Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang hak pejalan kaki Pasal 13 I ayat (I) menyatakan bahwa pemerintah menjamin pejalan kaki berhak atas ketersediaan fasilitas pendukung yang berupa trotoar, tempat penyeberangan, dan fasilitas lain. Demikian pula halnya dengan penyandang disabilitas yang menggunakan kursi roda atau jenis alat bantu lainnya dalam melakukan aktifitasnya seringkali mengalami kesulitan mengakses jalur pedestrian yang disediakan oleh pemerintah. Penyebabnya karena di beberapa titik jalur pedestrian belum memenuhi standar teknis yang berlaku, seperti ukuran ruang (panjang, lebar dan tinggi), penggunaan blok/ubin pemandu (*guiding block*) dan kemiringan (*ramp*). Selain itu, kondisi permukaan jalur pedestrian banyak yang tidak rata (bergelombang) bahkan berlubang sehingga jalur pedestrian tidak aksesibel bagi penyandang disabilitas. Kaum difabel juga merupakan warga negara yang mempunyai hak yang sama atas penyediaan pelayanan transportasi yang aksesibel dan adil. Untuk itu pemerintah wajib mengeluarkan produk kebijakan untuk melindungi kebutuhan difabel, seperti mengadopsi Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2009, Undang-Undang Nomor 19 Tahun 2011, Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 03/PRT/M/2014 dan peraturan lainnya (Rahayu S, Dewi, & Ahdiyana, 2013).

Jalur pedestrian merupakan aspek yang penting bagi sebuah kota yang berkelanjutan. Jane Jacobs (1961) menyatakan bahwa kota yang berkelanjutan perlu dirancang dengan fasilitas - fasilitas yang digunakan oleh pengguna

sebanyak mungkin. Jalur pedestrian harus membantu semua pengguna termasuk penyandang disabilitas untuk melakukan transportasi lokal. Selain itu dalam desain jalur pedestrian harus diperhatikan aspek keamanan pengguna, aspek kenyamanan dan aspek lingkungan. Inklusivitas adalah penting bagi sebuah kota atau lingkungan yang berkelanjutan. Sementara itu, semua hak pengguna [asasi manusia] ditemukan sama pentingnya dalam Konvensi PBB tentang Hak-hak Penyandang Disabilitas [CRPD] (Mei 2008) dan UU RI Nomor 8 Tahun 2016 tentang Penyandang Disabilitas. Sesuai dengan amanat UU RI Nomor 8 Tahun 2016 pada pasal 5, penyandang disabilitas memiliki hak-hak yang sama dengan non-disabilitas yaitu hak untuk hidup, kesejahteraan sosial, aksesibilitas, hidup secara mandiri dan lain-lain. Trotoar merupakan bagian penting dari kebutuhan transportasi dan kehidupan para disabilitas karena itu desain trotoar yang aksesibel menjadi sangat penting.

Kota Kendari merupakan kota yang dijadikan sampel dalam penelitian ini, yang merupakan kota sedang berkembang di kawasan Indonesia bagian timur. Berdasarkan hasil data registrasi penduduk tahun 2021 (BPS : 2021 ), jumlah penduduk Kota Kendari sebesar 345.107 jiwa yang tersebar di 11 wilayah kecamatan. Pertumbuhan dan perkembangan kota yang tidak dapat dihindari, dengan semakin maraknya pembangunan yang terjadi di dalam kota dan tingkat penggunaan kendaraan bermotor yang cukup tinggi dapat memicu terjadinya penurunan kualitas lingkungan yang harus segera diatasi dan dikendalikan dengan melakukan optimalisasi pada beberapa ruang terbuka hijau sebagai ruang publik, baik dari sisi pengelolaan, maupun dari sisi fisik **RTH** publik itu sendiri. Kelangsungan pelayanan fasilitas publik menjadi sangat penting dan perlu mendapat perhatian yang serius dari Pemerintah Provinsi Sulawesi Tenggara sesuai dengan PERDA No. 4 Tahun 2016 Pasal 91. Di Kota Kendari, aktifitas yang dilakukan oleh masyarakat untuk menjangkau tempat-tempat (lokasi) pusat kegiatan, dapat dilakukan dengan dua cara, yaitu dengan memakai alat transportasi kendaraan bermotor (kendaraan umum ataupun pribadi), dan berjalan kaki. Bagi para pemakai kendaraan telah disediakan jalur-jalur jalan yang diatur sedemikian tertib. Begitu pula bagi para pejalan kaki, telah ada jalur trotoar yang disediakan secara khusus (Dwi, 2017).

Pertumbuhan dan perkembangan yang terjadi di Kota Kendari menyebabkan terjadinya perubahan fungsi lahan secara besar-besaran. Perubahan fungsi lahan dari lahan hijau menjadi lahan terbangun salah satunya disebabkan karena kepadatan penduduk yang cukup tinggi. Perubahan fungsi lahan tersebut dapat berupa bangunan dan jalan raya. Perubahan lahan yang cukup pesat dan kurangnya ruang terbuka hijau, tentunya dapat mempengaruhi tingkat kenyamanan kota untuk dihuni. Pemerintah Kota Kendari terus berupaya untuk mewujudkan kota yang layak dan nyaman untuk dihuni oleh penduduknya. Salah satu upaya pemerintah dalam mewujudkan kota layak huni adalah dengan penyediaan dan revitalisasi ruang terbuka publik berupa taman atau ruang hijau. Upaya penyediaan ruang terbuka publik oleh Pemerintah Kota Kendari sebagai salah satu upaya penyediaan ruang terbuka publik sebagai fungsi ekologis, tempat bersosialisasi warga/masyarakat dan pusat kegiatan ekonomi (Sarwadi A, 2022).

Penelitian ini mengambil studi kasus pada **RTH** publik tugu religi. Berdasarkan kondisi eksisting yang ada, secara aksesibilitas jalur pedestrian yang tersedia pada kawasan **RTH** publik tidak ramah terhadap penyandang disabilitas. Hal ini dapat terlihat dengan belum tersedianya *ramp* pada beberapa bagian segmen kawasan, serta dimensi jalur pedestrian yang memiliki ukuran yang beragam sehingga regulasi pemerintah tentang persyaratan/aturan kondisi jalur pedestrian **RTH** publik yang ideal berdasarkan Permen PU No. 2 Tahun 2018 belum sepenuhnya diterapkan pada kawasan ini.

Berangkat dari permasalahan tersebut di atas, sehingga penelitian ini akan dikembangkan lebih lanjut dengan melakukan simulasi pada desain *ramp* yang ramah terhadap penyandang disabilitas untuk mendapatkan desain jalur pedestrian yang optimal dan ramah terhadap penyandang disabilitas.

## **1.2 Identifikasi Masalah**

Masalah pedestrian telah banyak diteliti di beberapa daerah, di mana secara keseluruhan masalah pedestrian yang ada diakibatkan oleh kondisi transportasi khususnya di kota-kota besar masih buruk. Bahkan, trotoar di beberapa kota besar digunakan tidak hanya untuk pejalan kaki tapi juga oleh para pedagang yang berimbas pada terjadinya inefisiensi baik pada jalan maupun pada jalur pedestrian yang ada.

Pengamatan secara mendalam perlu dilakukan di Kota Kendari sebagai sampel dalam penelitian ini, yang juga memiliki masalah pada pedestrian terkait kurangnya fasilitas pendukung pedestrian (Sarminda, 2019), penelitian dilakukan untuk mendapatkan data terbaru yang bisa dijadikan masukan dalam penyusunan strategi dalam pengelolaan fasilitas jalur pedestrian yang memadai baik kualitas maupun kuantitas yang sesuai dengan standar dan kriteria tertentu.

Adapun Identifikasi masalah dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Perkembangan dan pertumbuhan kota yang cukup pesat dan tidak dapat dihindari mengakibatkan maraknya pembangunan dan penggunaan kendaraan bermotor dapat memicu penurunan kualitas lingkungan yang harus segera diatasi dan dikendalikan dengan melakukan optimalisasi pada beberapa ruang terbuka hijau sebagai ruang publik, baik dari sisi pengelolaan **RTH**, maupun dari sisi fisik **RTH** publik tersebut.
2. Perlu adanya peningkatan fungsi taman kota sebagai ruang terbuka hijau (**RTH**) publik, yang didukung oleh adanya kemudahan akses bagi warga untuk mengunjungi taman kota tersebut.
3. Pemanfaatan jalur pedestrian/trotoar jalan di ruang terbuka hijau publik yang belum sesuai dengan fungsinya.
4. Persepsi kenyamanan dan kepuasan pengguna jalur pedestrian terhadap pemanfaatan fasilitas pada ruang terbuka hijau publik perkotaan.
5. Konvensi PBB tentang Hak-hak Penyandang Disabilitas [CRPD] (Mei 2008) dan UU **RI** Nomor 8 Tahun 2016 tentang Penyandang Disabilitas. Sesuai dengan amanat UU **RI** Nomor 8 Tahun 2016 pada pasal 5 dan Permen PU Nomor 03 tahun 2014 penyandang disabilitas memiliki hak-hak yang sama dengan non-disabilitas yaitu hak untuk hidup, kesejahteraan sosial, aksesibilitas, hidup secara mandiri dan lain-lain.
6. Peraturan pemerintah terkait jalur pedestrian, telah tertuang dalam Permen PU No. 02/2018 perlu dijadikan sebagai pedoman, arahan dan rujukan dalam Perencanaan, Penyediaan, dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Jaringan Pejalan Kaki di Kawasan Perkotaan.

7. Perlunya melakukan simulasi pada desain *ramp* yang ramah terhadap penyandang disabilitas untuk mendapatkan desain jalur pedestrian yang optimal.
8. Strategi dan kebijakan pemerintah dalam mengatasi permasalahan pedestrian dengan tujuan untuk mengembalikan fungsi trotoar yang sebenarnya, sehingga diharapkan akan terciptanya suasana aman, nyaman dan menyenangkan bagi pengguna jalur pedestrian.

### 1.3 Perumusan Masalah

Berdasarkan identifikasi masalah pedestrian di atas, rumusan masalah dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Bagaimana kondisi eksisting dan kinerja jalur pedestrian RTH publik?
2. Bagaimana peraturan / regulasi pemerintah No.2 Tahun 2018 tentang jalur pedestrian yang optimal ?
3. Bagaimana kelebihan dan kekurangan jalur pedestrian RTH publik dengan melakukan *benchmarking* ?
4. Bagaimana model/desain jalur pedestrian RTH publik yang optimal untuk penyandang disabilitas?
5. Bagaimana strategi pengembangan jalur pedestrian RTH publik yang optimal?

### 1.4. Maksud dan Tujuan Penelitian

Maksud dan tujuan penelitian ini untuk "Menyusun/menghasilkan Model Jalur Pedestrian yang Optimal pada kawasan RTH publik perkotaan, dengan beberapa tahapan sebagai berikut:

1. Mengetahui kondisi eksisting dan kinerja jalur pedestrian RTH publik.
2. Membandingkan peraturan / regulasi pemerintah No.2 Tahun 2018 tentang jalur pedestrian yang optimal.
3. Melakukan *benchmarking* untuk melihat kelebihan dan kekurangan RTH publik.
4. Menghasilkan Model/Desain jalur pedestrian RTH publik yang optimal untuk penyandang disabilitas.

5. Menghasilkan strategi pengembangan jalur pedestrian **RTH** publik yang optimal.

### 1.5. Manfaat Penelitian

Adapun manfaat dari penelitian diharapkan dapat memberikan kegunaan, baik secara teoritis maupun kebijakan, sebagai berikut:

#### I. Manfaat teoritis

Manfaat teoritis yang diperoleh dalam penelitian analisis tingkat pelayanan fasilitas pedestrian adalah:

Peningkatan pemahaman dalam menganalisis kondisi eksisting jalur pedestrian.

Peningkatan pemahaman dalam menganalisis kinerja jalur pedestrian **RTH** publik

Peningkatan pemahaman dalam menganalisis nilai kepentingan dan kepuasan pengguna jalur pedestrian **RTH** publik

Peningkatan pemahaman dalam menganalisis indeks kepuasan pengguna jalur pedestrian **RTH** publik

Peningkatan pemahaman dan menerapkan regulasi pemerintah untuk jalur pedestrian yang ideal dan sesuai dengan Permen PU.

Peningkatan pemahaman terhadap kelebihan dan kekurangan **RTH** publik Kota Kendari (sampel penelitian) dibanding **RTH** publik yang telah tertata dengan baik (*benchmark*).

Mendapatkan desain jalur pedestrian yang optimal untuk penyandang disabilitas.

#### 2. Manfaat kebijakan

Manfaat praktis dari penelitian sistem jalur pedestrian dalam kerangka konsepsi pengembangan jalur pedestrian adalah :

Pedoman kebijakan untuk pertimbangan bagi pemerintah daerah dalam menentukan skala prioritas pengembangan sarana jalur pedestrian guna perbaikan kualitas pelayanan jalur pedestrian.

Pedoman dan arah kebijakan bagi pemerintah daerah dalam menilai kinerja jalur pedestrian.

Pedoman pengambilan keputusan dalam menganalisis aspek kepentingan dan aspek kepuasan masyarakat pengguna pedestrian.

Pedoman strategi pengembangan jalur pedestrian RTH publik yang optimal.

#### **1.6. Batasan Masalah**

Penelitian tentang desain infrastruktur fasilitas jalur pedestrian yang optimal memiliki cakupan yang sangat luas. Sehingga dalam penelitian ini fokusnya dibatasi supaya menjadi lebih terpusat, terarah dan mendalam. Batasan masalah pada penelitian ini adalah sebagai berikut :

- I. Batasan wilayah yang dikaji dalam penelitian ini adalah kawasan / Zona **RTH** publik, yang merupakan ruang terbuka hijau sebagai tempat rekreasi masyarakat yang ditetapkan sebagai Ikon dan *Lfndmark* kota.
2. Pedestrian dalam penelitian ini adalah pedestrian yang merupakan lintasan pejalan kaki baik yang berada di dalam dan disekitar zona RTH publik.
3. *Benchmark* yang berkaitan dengan jalur pedestrian **RTH** publik.

#### **1.7. Originalitas dan Pembaruan**

Originalitas / keaslian penelitian terkait pedestrian telah digambarkan, bahwa sudah banyak dilakukan oleh peneliti sebelumnya. Penelitian tersebut lebih fokus pada karakteristik pejalan kaki dan tingkat pelayanan (LOS) yang dijadikan sebagai kriteria untuk mengevaluasi kondisi dan lingkungan pejalan kaki. Dimana masih sangat terbatas penelitian yang mengevaluasi kondisi lingkungan eksisting atau kondisi fisik infrastruktur secara lebih detail, seperti : tinggi, lebar, kemiringan, aksesibilitas, sistem parkir, permukaan pedestrian yang kemudian dipadukan dengan merujuk pada regulasi pemerintah terkait dengan Permen PU Nomor. 2 Tahun 2018, setelah itu melakukan *benchmarking* pada kota besar yang telah berhasil memiliki jalur pedestrian yang ramah terhadap pejalan kaki yang pada akhirnya menghasilkan desain dan strategi jalur pedestrian yang ideal sesuai dengan kearifan lokal dan budaya masyarakat setempat.

Penelitian ini merupakan penelitian pengembangan dari peneliti terdahulu adalah sebagai berikut :

- I. Pengembangan rekomendasi dari penelitian sebelumnya Arunabha Banerjee, dkk (2018), tentang penambahan faktor kualitatif seperti keselamatan,

- keamanan, kenyamanan, kemudahan dan daya tarik di semua fasilitas pejalan kaki.
2. Pengembangan rekomendasi dari penelitian sebelumnya Pritikana Das, dkk (2019), untuk memisahkan kelas/zona fasilitas pejalan kaki sehingga penelitian ini akan difokuskan pada zona pejalan kaki yang berada pada kawasan **RTH** publik.
  3. Pengembangan rekomendasi dari peneliti sebelumnya Khalidur Rahman, dkk (2013), untuk menggunakan desain dan parameter lokal untuk fasilitas pejalan kaki.

Berdasarkan topik di atas dan berdasarkan rekomendasi dari penelitian terdahulu maka originalitas dan pembaruan kajian jalur pedestrian yang optimal dalam penelitian ini, sebagai berikut:

1. Penambahan variabel penelitian
2. Penilaian/scoring terhadap kinerja jalur pedestrian
3. Penambahan regulasi pemerintah tentang persyaratan/aturan kondisi jalur pedestrian RTH publik yang ideal dan sesuai dengan Permen PU No.02/2018
4. Penambahan studi preseden/literatur (*benchmark*) untuk melihat kelebihan dan kekurangan RTH publik dibanding RTH publik yang telah tertata dengan baik
5. Simulasi *ramp* pada variabel aksesibilitas
6. Pengembangan desain jalur pedestrian RTH publik yang optimal untuk penyandang disabilitas.
7. Perumusan alternatif strategi pengembangan jalur pedestrian RTH publik

### **1.8. Sistematika Penulisan**

Sistematika penulisan akan memperjelas proses penelitian. Langkah-langkah penelitian disusun secara sistematis untuk memudahkan langkah penelitian baik yang bersifat literatur sampai analisis data. Penelitian ini dilakukan secara bertahap yang disusun sebagai sub tema penelitian, yaitu sebagai berikut:

BAB I. Pendahuluan, terdiri atas latar belakang, identifikasi masalah, rumusan masalah, tujuan penelitian, batasan penelitian, kegunaan penelitian, originalitas penelitian dan sistematika penulisan.

BAB II. Kajian Pustaka, berisi tentang pengertian pedestrian, karakteristik pedestrian, pejalan kaki, karakteristik pejalan kaki, kebutuhan pejalan

kaki, fasilitas pejalan kaki, standar kebutuhan pejalan kaki, kebijakan penyediaan fasilitas pejalan kaki, kerangka pikir dan penelitian terdahulu.

**BAB III.** Metode Penelitian, berisi tentang rencana penelitian, waktu dan tempat penelitian, populasi dan sampel, variabel penelitian, metode pengumpulan data, instrumen penelitian, teknik analisis data dan bagan alur penelitian.

**BAB IV.** Data dan Hasil Analisis Data

**BAB V.** Pembahasan Hasil Penelitian

**BAB VI.** Kesimpulan, Implementasi dan Rekomendasi



## **BAB II KAJIAN PUSTAKA**

### **2.1. Pedestrian**

Pedestrian adalah pergerakan atau sirkulasi atau perpindahan orang atau manusia dari satu tempat ke titik asal (*origin*) ke tempat lain sebagai tujuan (*destination*) dengan berjalan kaki (Rubenstein, 1992). Jalur pedestrian adalah ruas pejalan kaki, baik yang terintegrasi maupun terpisah dengan jalan, yang diperuntukkan untuk prasarana dan sarana pejalan kaki serta menghubungkan pusat-pusat kegiatan dan/atau fasilitas pergantian moda.

#### **2.1.1. Pengertian Pedestrian**

Istilah pedestrian berasal dari bahasa *lainpedester pedestris* yaitu orang yang berjalan kaki atau pejalan kaki. Pedestrian juga berasal dari kata *pedos* bahasa Yunani yang berarti kaki sehingga pedestrian dapat diartikan sebagai pejalan kaki atau orang yang berjalan kaki, sedangkan jalan merupakan media di atas bumi yang memudahkan manusia dalam tujuan berjalan, maka pedestrian memiliki arti pergerakan atau perpindahan orang atau manusia dari satu tempat sebagai titik tolak ke tempat lain sebagai tujuan dengan menggunakan moda jalan kaki. Atau secara harfiah, pedestrian berarti "*person walking in the street*", yang berarti orang yang berjalan di jalan (Rahman, 2014).

Pedestrian juga diartikan sebagai pergerakan atau sirkulasi atau perpindahan orang atau manusia dari suatu tempat titik asal (*origin*) ketempat lain sebagai tujuan (*destinasi*) dengan berjalan kaki (Rubenstein, 1992). Jalur pedestrian merupakan daerah yang menarik untuk kegiatan sosial, perkembangan jiwa dan spiritual, misalnya untuk bernostalgia, pertemuan mendadak, berekreasi, bertegur sapa dan sebagainya. Jadi jalur pedestrian adalah tempat atau jalur khusus bagi orang berjalan kaki. Jalur pedestrian dapat berupa trotoar, *pavement*, *sidewalk*, *pathway*, *plaza* dan *mall*.

Berikut merupakan pengertian dan tinjauan dasar mengenai pedestrian yaitu:

1. Menurut (Jhon Friun, 1977)

Berjalan kaki merupakan alat untuk pergerakan internal kota, satu-satunya alat untuk memenuhi kebutuhan interaksi tatap muka yang ada didalam aktivitas komersil dan kultural di lingkungan kehidupan kota. Berjalan kaki merupakan alat penghubung antara moda-moda angkutan lain.

2. Menurut (Amos Rapoport, 1977)

Dilihat dari kecepatannya moda jalan kaki memiliki kelebihan yakni kecepatan rendah sehingga menguntungkan karena dapat mengamati lingkungan sekitar dan mengamati obyek secara detail serta mudah menyadari lingkungan sekitarnya.

3. Menurut (Giovany Gideon, 1977)

Berjalan kaki merupakan sarana transportasi yang menghubungkan antara fungsi kawasan satu dengan kawasan yang lain terutama area kawasan perdagangan, kawasan budaya dan kawasan pemukiman, dengan berjalan kaki dapat menjadikan suatu kota menjadi manusiawi.

Trotoar adalah jalur pejalan kaki yang terletak pada daerah tepi jalan yang diberi lapisan permukaan dengan elevasi yang lebih tinggi dari permukaan perkerasan jalan, dan pada umumnya sejajar dengan jalur lalu lintas kendaraan (Direktorat Bina Teknik Kota Direktorat Jenderal Bina Marga, 1995).

Jalur pedestrian yang baik harus dapat menampung setiap kegiatan pejalan kaki dengan lancar dan aman. Persyaratan ini perlu dipertimbangkan di dalam perancangan jalur pedestrian. Agar dapat menyediakan jalur pedestrian yang dapat menampung kebutuhan kegiatan-kegiatan tersebut maka perancang perlu mengetahui kategori perjalanan para pejalan kaki dan jenis-jenis titik simpul yang ada dan menarik bagi pejalan kaki.

Menurut Murtomo dan Aniaty (1991) jalur pedestrian di kota-kota besar mempunyai fungsi terhadap perkembangan kehidupan kota, antara lain adalah:

1. Pedestrianisasi dapat menumbuhkan aktivitas yang sehat sehingga mengurangi kerawanan kriminalitas.
2. Pedestrianisasi dapat merangsang berbagai kegiatan ekonominya sehingga akan berkembang kawasan bisnis yang menarik.
3. Pedestrianisasi sangat menguntungkan sebagai ajang kegiatan promosi, pameran, periklanan, kampanye dan lain sebagainya.

4. Pedestrianisasi dapat menarik bagi kegiatan sosial, perkembangan jiwa dan spirirual.
5. Pedestrianisasi mampu menghadirkan suasana dan lingkungan yang spesifik, unik dan dinamis di lingkungan pusat kota.
6. Pedestrianisasi berdampak pula terhadap upaya penurunan tingkat pencemaran udara dan suara karena berkurangnya kendaraan bermotor yang lewat.

Fungsi jalur pedestrian yang disesuaikan dengan perkembangan kota adalah sebagai fasilitas pejalan kaki, sebagai unsur keindahan kota, sebagai media interaksi sosial, sebagai sarana konservasi kota dan sebagai tempat bersantai serta bermain. Sedangkan kenyamanan dari pejalan kaki dalam berjalan adalah adanya fasilitas-fasilitas yang mendukung kegiatan berjalan dan dapat dinikmatinya, kegiatan berjalan tersebut tanpa adanya gangguan dari aktivitas lain yang menggunakan jalur tersebut.

Shirvani (1985), mengatakan bahwa jalur pejalan kaki harus di pertimbangkan sebagai salah satu perancangan kota. Jalur pejalan kaki adalah bagian dari kota dimana orang bergerak dengan kaki, biasanya di sepanjang sisi jalan. Fungsi jalur pejalan kaki adalah untuk keamanan pejalan kaki pada waktu bergerak dari satu tempat ke tempat yang lain.

## **2.12. Jenis-Jenis Pedestrian**

Harris dan Dines, 1988 membedakan pedestrian menjadi 3 jenis, yaitu :

### **I. Pedestrianisasi penuh (*Full pedestrianisation*)**

*Full pedestrianisation* dengan menghilangkan dan melarang semua kendaraan bermotor untuk sepanjang waktu, terkecuali untuk pemeliharaan tapak, *full pedestrianisation* biasanya menghilangkan badan jalan untuk kendaraan dan menjadikan jalan secara kontinyu ditutupi oleh paving dengan tekstur permukaan yang konsisten. Pedestrian ini membutuhkan jalan terdekat sebagai akses lokal jalur bus angkutan umum. Dengan ditiadakannya kendaraan bermotor maka dibutuhkan sekali suatu desain yang sangat baik, untuk mencapai daerah pedestrian ini harus memberikan kesan yang jelas bahwa kendaraan akan memberikan gangguan terhadap lingkungan pejalan

kaki. Contohnya adalah pedestrian street dan pedestrian mall yang biasanya terdapat di daerah komersial dan ditujukan untuk kenyamanan berbelanja.

2. Pedestrianisasi sebagian (*Partial pedestrianisation*)

*Partial pedestrianisation* dengan mengurangi jenis kendaraan bermotor, terutama kendaraan pribadi, daerah ini diprioritaskan untuk kepentingan pejalan kaki. Jalur pejalan kaki 18 diperbesar dan jalur kendaraan bermotor diperkecil maksimum dua jalur. Kendaraan pribadi biasanya dilarang masuk terkecuali angkutan umum, taksi dan bus. Laju kendaraan dibatasi pada kecepatan tertentu.

3. Pedestrian distrik (*District pedestrianisation*)

*District pedestrianisation* dibuat dengan menghilangkan lalu lintas kendaraan dari sebagian daerah perkotaan, dengan mempertimbangkan alasan adanya unit arsitektural, komersial maupun sejarah. Kota-kota di Eropa seringkali menggunakan jenis ini karena sesuai dengan kondisi daerah pusat kota yang bersejarah.

Menurut Jswanto (2006), jalur pedestrian dapat dikelompokkan dalam beberapa jenis, yaitu :

I. Berdasarkan lokasinya

Berdasarkan tujuan lokasinya, jalur pedestrian dibagi menjadi tiga jenis, yaitu:

a. Perjalanan dari dan ke terminal.

Jalur pedestrian dirancang dari suatu tempat ke lokasi terminal transportasi dan sebaliknya seperti halte, *shelter* dan tempat parkir.

b. Perjalanan fungsional.

Jalur pedestrian dirancang untuk tujuan tertentu seperti menuju tempat kerja, tempat belajar, berbelanja, kerumah makan dan sebagainya.

c. Perjalanan dengan tujuan rekreasi.

Jalur pedestrian dirancang dalam kaitannya digunakan pada waktu luang pemakainya, seperti ke gedung bioskop, ke galeri, ke konser musik ke gelanggang olah raga dan sebagainya.

2. Berdasarkan fungsinya

Berdasarkan karakteristik dan fungsinya, jalur pedestrian dibagi menjadi empat jenis, yaitu : Jalur pedestrian, yaitu jalur yang dibuat untuk pejalan kaki untuk

memudahkan pejalan kaki mencapai ke tempat tertentu, yang dapat memberikan pejalan kaki kelancaran, kenyamanan, dan keamanan.

- a. Jalur penyeberangan, yaitu jalur yang dibuat untuk pejalan kaki sebagai sarana penyeberangan, guna menghindari resiko berhadapan langsung dengan kendaraan-kendaraan.
- b. Plaza, yaitu jalur yang dibuat untuk pejalan kaki sebagai sarana yang bersifat rekreasi dan tempat istirahat.
- c. Pedestrian *mall*, yaitu jalur yang dibuat untuk pejalan kaki sebagai sarana berbagai macam aktivitas, seperti berjualan, duduk santai, dan sebagainya.

### 2.13. Fungsi Pedestrian

Prasarana dan sarana jaringan pejalan kaki (pedestrian) secara umum berfungsi untuk memfasilitasi pergerakan pejalan kaki dari satu tempat ke tempat lain dengan mudah, lancar, aman, nyaman dan mandiri. Jalur pedestrian bukan saja berfungsi sebagai tempat Bergeraknya manusia atau menampung sebagian kegiatan sirkulasi manusia untuk memenuhi kebutuhan hidupnya, namun juga merupakan ruang (*space*) tempat beraktivitasnya manusia itu sendiri, seperti kegiatan jual-beli, media interaksi sosial, pedoman visual ataupun ciri khas suatu lingkungan kawasan.

Fungsi jalur pedestrian yang disesuaikan dengan perkembangan kota adalah sebagai fasilitas pejalan kaki, sebagai unsur keindahan kota, sebagai media interaksi sosial, sebagai sarana konservasi kota dan sebagai tempat bersantai serta bermain. Sedangkan kenyamanan dari pejalan kaki dalam berjalan adalah adanya fasilitas-fasilitas yang mendukung kegiatan berjalan dan dapat dinikmati kegiatan berjalan tersebut tanpa adanya gangguan dari aktivitas lain yang menggunakan jalur tersebut (Ashadi dkk, 2012).

Fungsi jalur pedestrian adalah jalur pedestrian dapat menumbuhkan aktivitas yang sehat sehingga mengurangi kerawanan kriminalitas, menguntungkan sebagai sarana promosi dan dapat menarik bagi kegiatan sosial serta pengembangan jiwa dan spiritual. Jalan dipergunakan juga dalam kata kerja berjalan, selain itu diartikan sebagai *road*, yaitu suatu media di atas bumi yang memudahkan manusia dalam tujuan berjalan. Jalan dapat diklarifikasi dengan membedakan jalur-jalur jalan menjadi jalur cepat dan jalur lambat.

Sedangkan menurut (Priyanto, 2004) fungsi jalur pedestrian dapat dikelompokkan menjadi 3 macam, antara lain :

- a. *Full-Pedestrian Way*, yaitu diciptakan dengan cara menutup ruas jalan yang semula digunakan oleh Ialu lintas kendaraan bermotor. Kualitas ruas jalan ditingkatkan dengan pemasangan pelapis jalan, lampu, lanskap, dan *street furniture*. Pejalan kaki amat diprioritaskan dibanding kendaraan bermotor karena area ini merupakan area bebas kendaraan bermotor.
- b. *Transit-Pedestrian Way*, yaitu dilakukan dengan cara membebaskan area tersebut dari semua kendaraan kecuali transportasi publik dan kepentingan darurat. Ruang untuk pejalan kaki disediakan melalui pelebaran jalur yang juga dilengkapi prasarana yang menunjang kenyamanan.
- c. *Semi-Pedestrian Way*, yaitu diupayakan dengan mengurangi volume Ialu lintas kendaraan. Selain itu, permukaan jalur kendaraan disamakan dengan jalur pejalan kaki. Perencanaan ini berorientasi kepada kepentingan pejalan kaki dengan aturan pengurangan kecepatan bagi kendaraan bermotor yang melintas.

Menurut Unity ( 1992) jalur pedestrian sebagai bagian ruang arsitektur kota merupakan prasarana penting dalam sistem transportasi kota dan menjadi bagian penting yang tidak terpisahkan dari transportasi kota. Penanganan jalur pedestrian tidak sekedar menekankan pada penanganan secara kualitas dan kuantitas fisik saja, melainkan pula penanganan non fisik yang berkaitan dengan manusia sebagai pemakai jalur tersebut.

Sedangkan menurut Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No. 3 Tahun 2014 tentang pedoman perencanaan, penyediaan, dan pemanfaatan prasarana dan sarana jaringan pejalan kaki di kawasan perkotaan, fungsi pedestrian atau jalur pejalan kaki adalah :

1. Jalur penghubung antar pusat kegiatan, blok ke blok, dan persil ke persil di kawasan perkotaan
2. Bagian yang tidak terpisahkan dalam sistem pergantian moda pergerakan lainnya
3. Ruang interaksi sosial
4. Pendukung keindahan dan kenyamanan kota
5. Jalur evakuasi bencana

## 2.2 Karakteristik Pedestrian

Karakteristik pedestrian terbagi menjadi beberapa bagian antara lain :

### 1. Kebutuhan Pedestrian

Dalam penciptaan area pedestrian hal yang perlu diperhatikan adalah bahwa area tersebut harus memberi kesempatan bagi pedestrian untuk mengembangkan rasa sosialisai, rekreasi, dan kebebasan. Untuk itu diperlukan adanya rasa aman, nyaman, dan kemudahan akses, sebagai berikut:

#### a. Rasa Aman

Pedestrian perlu mendapatkan perlindungan dari kecelakaan lalu lintas kendaraan, ancaman kriminal, dan bahaya ancaman fisik yang lain. Kecelakaan lalu lintas adalah merupakan ancaman yang perlu diperhatikan secara sungguh-sungguh. Selain itu perlu perlindungan dari kecelakaan jatuh karena tersandung atau adanya perbedaan ketinggian antara permukaan elemen jalan.

#### b. Rasa Nyaman

Pergerakan pedestrian tidak akan terpisahkan dengan keadaan lingkungannya. Banyak para pejalan kaki berjalan sambil berekreasi. Untuk itu mereka membutuhkan lingkungan yang nyaman. Rasa nyaman akan timbul bila lingkungannya menarik, menyenangkan, terpelihara, dan memberi kesempatan untuk terjadinya *outdoor activities*. Lingkungan akan memberi rasa nyaman bila dilengkapi dengan elemen-elemen yang memungkinkan kegiatan pedestrian untuk berjalan, berdiri, dan duduk secara bebas.

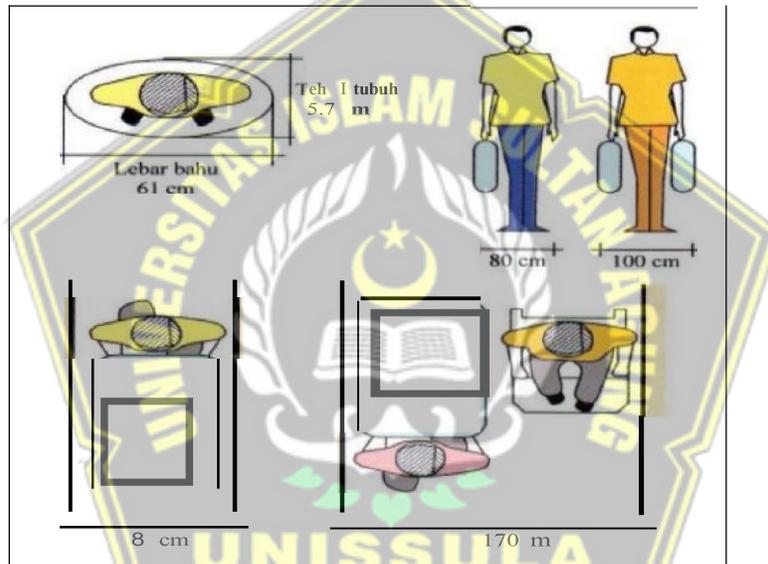
#### c. Kemudahan Akses

Pedestrian berbeda dengan pengendara mobil. Tanpa tergantung jenis kelamin, umur, dan kemampuan fisik pengendara mobil bisa berjalan dengan kecepatan dan jarak yang sama. Tidak demikian bagi pedestrian, kemampuan mereka berjalan akan tergantung kepada jenis kelamin, umur, dan kondisi fisik. Anak muda akan mampu berjalan lebih cepat dan lebih jauh daripada orang tua. Oleh karena itu lingkungan bagi pedestrian harus dibuat semudah mungkin bagi berbagai golongan dan kondisi pedestrian.

## 2. Dimensi Pedestrian

### a. Dimensi Badan

Ukuran badan pedestrian ditentukan oleh lebar bahu dan tebal tubuh. Menurut observasi yang dilakukan oleh Fruin (1971) menyatakan bahwa 99% manusia berukuran lebar bahu sekitar 52,5 cm dengan toleransi 3,8 cm, dan tebal tubuh sekitar 33 cm. selanjutnya ia merekomendasikan untuk memakai ukuran sekitar 45,7 cm x 61 cm atau ekuivalen dengan elips seluas 0,21 m<sup>2</sup> untuk memberi kesempatan bergerak bebas dengan kondisi membawa bawaan ditangan kanan dan kiri. Untuk orang Indonesia dimensi tersebut mestinya sudah amat memadai.

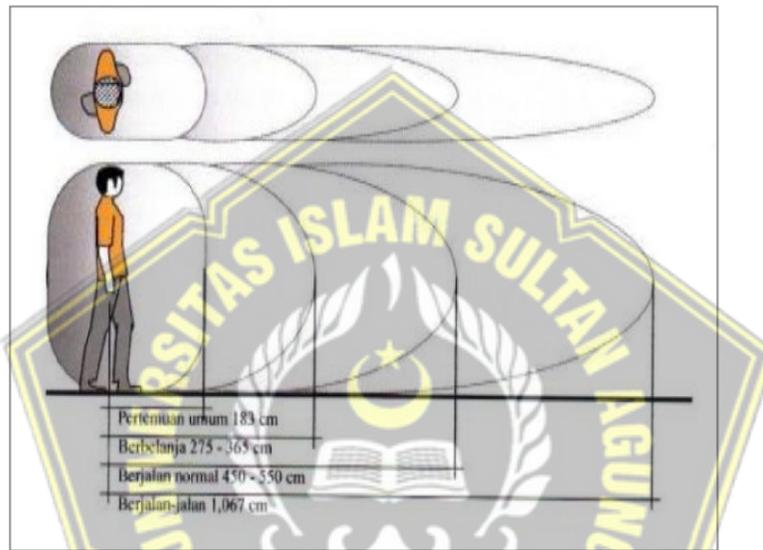


Gambar 2.1 Ukuran Badan Pedestrian, (Fruin, 1971; Neufert, 1980)

### b. Teritori *Bubbles*

Pedestrian mempunyai ruang pribadi yang terbentuk antara seorang pejalan kaki dengan orang lain di depannya di dalam suatu kerumunan orang. Apabila kapasitas rendah dan ruang longgar maka pedestrian bebas memilih ruang yang nyaman untuk menghindari terjadinya kontak dengan orang lain. Bila kapasitas semakin padat maka kebebasan pedestrian untuk berjalan belok, memperlambat langkah, maupun berhenti semakin berkurang, dan ruang pribadi juga semakin mengecil.

Ruang yang terbentuk antara satu pedestrian dengan yang lainnya ini oleh Untermann (1984) disebut sebagai Teritori Bubbles (*Territory Bubbles*). Ruang ini menggelembung dalam bentuk telur dengan sebagian besar ruang berada didekat sipedestrian yang bersangkutan. Besarnya bervariasi tergantung kepadatan kerumunan orang, yaitu antara jarak pandang ke depan sejauh 183 cm untuk situasi padat seperti berjalan di pusat pertokoan, dan membesar sampai 1.067 cm untuk situasi yang longgar, seperti berjalan-jalan di taman.



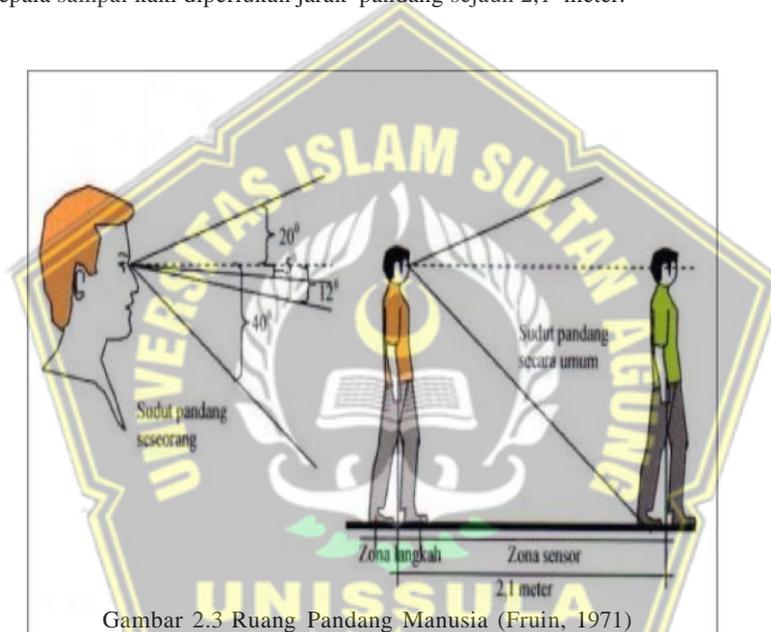
Gambar 2.2 Jarak Pandang Ke Depan (Untermann, 1984)

### c. Jarak Ruang

Di dalam area pedestrian jarak ruang diperlukan untuk berkomunikasi jika seseorang sedang dalam keadaan duduk atau sedang berdiri. Jarak ruang tersebut akan semakin mengecil seiring dengan meningkatnya intensitas ruang atau meningkatnya mutual interest antara seseorang dengan yang lain, dan sebaliknya. Jarak ruang juga bisa dipengaruhi oleh pandangan, pendengaran, bahu/pundak, rasa, dan rabaan yang bervariasi. Secara umum jarak ruang bisa dibagi menurut keperluannya, sebagai berikut : jarak ruang yang diperlukan untuk hubungan intim (0-45 cm), jarak hubungan pribadi (45-130 cm), jarak hubungan sosial (130-375 cm), dan jarak hubungan publik (>375 cm) (Edward T. Hall dalam Gehl, 1987).

d. Ruang Pandang

Manusia mempunyai kemampuan pandang dalam memperkirakan kecepatan, jarak, dan arah dari orang lain dalam kegiatan berjalan. Kemampuan ini membuat pedestrian bisa menangkap berbagai informasi visual, termasuk rambu lalu lintas, kemungkinan bertubrukan dengan orang lain yang berpapasan, dan sebagainya. Ruang pandang manusia berbenruk sudut mulai dari 3 derajat sampai dengan 70 derajat dengan sudut tertinggi yang masih dalam batas nyaman sebesar 60 derajat. Unruk mengamati hal- hal yang detail sudut pandang berkisar antara 3-5 derajat. Untuk mengamati orang lain mulai kepala sampai kaki diperlukan jarak pandang sejauh 2,1 meter.



Gambar 2.3 Ruang Pandang Manusia (Fruin, 1971)

e. Ruang Untuk Mendahului dan Bersimpangan

Ruang yang diperlukan bagi pedestrian di dalam arus pejalan kaki adalah fungsi dari kepadatan jumlah pejalan kaki. Bila kepadatan meningkat maka pedestrian dipaksa untuk mempertahankan pola ruang yang telah ada untuk keperluan pergerakan. Agar pergerakan bisa dilakukan dengan baik minimum ruang yang tersedia seluas 2,3 m<sup>2</sup>. Bila kurang dari itu pedestrian harus mengatur kembali posisinya. Pada keadaan yang padat pedestrian

cenderung untuk mengurangi *longitudinal spacing* mereka dari pada *lateral spacingnya* yang bisa menyebabkan bersenggolan dengan orang disampingnya. Pada arus pertemuan maka papasan akan bertambah sulit bila kecepatan pedestrian meningkat.

Menu rut Fruin (1971) *probability* untuk saling bertubrukan atau bersenggolan adalah 100% pada situasi luas ruang per pedestrian hanya 1,4 m<sup>2</sup>. Untuk luas selebihnya *probability* menurun tajam sampai 65%, dan pada luas 3,25 m<sup>2</sup> menjadi 50% dan selebihnya kemungkinan menjadi 0%.

### 3. Kegiatan Berjalan

#### a. Kecepatan berjalan

Kecepatan berjalan kaki pada keadaan tidak terhalang normalnya adalah sekitar 4,8 km/jam, atau sekitar 79,25 m/menit, meningkat sedikit untuk laki-laki dan sebaliknya untuk perempuan. Penurunan kecepatan bisa dikarenakan jalannya menanjak atau terhalang oleh kerumunan orang lain, tanda lalu lintas, atau halangan lain. Halangan tersebut bisa memperlambat sekitar 25%.



b. Jarak Tempuh

Jarak tempuh pejalan kaki yang masih memadai untuk dilakukan adalah sekitar 400-500 meter. Untuk anak kecil, orang tua, dan orang cacat mempunyai jarak tempuh yang lebih pendek. Gehl (1987) menyatakan bahwa jarak tempuh yang masih memadai untuk dilakukan selain diukur dengan *physical distance* juga dengan *experience distance*.

c. Rute Naik Turun

Secara umum pedestrian tidak menyukai pergantian ketinggian pada rute yang dijalani, karena jalan menanjak dan menurun akan terasa lebih menguras energi dan mengganggu irama langkah. Gehl (1987) menyarankan apabila hal ini harus dilakukan, maka lebih baik dimulai dengan langkah menurun daripada langkah menanjak. Dengan begini paling tidak pedestrian diajak memulai perjalanan dengan tidak usah mengeluarkan tenaga ekstra.

4. Kegiatan Berdiri

Kegiatan berdiri meliputi beberapa hal sebagai berikut:

a. Tempat Untuk Berdiri

Pedestrian pada umumnya suka mengamati orang-orang lain, oleh karena itu mereka cenderung memilih tempat yang terlindung dari pandangan orang lain maupun arus pejalan kaki atau lalu lintas kendaraan agar bisa secara aman melakukan pengamatan. Tempat seperti ini biasanya ada di dekat *srreer funirure* atau tempat-tempat teduh di sepanjang tembok bangunan.

b. Elemen Pendukung Untuk Berdiri

Secara umum pedestrian cenderung menyukai berdiri di dekat elemen lingkungan seperti kolom, pohon, tiang lampu, dan sebagainya. Hal ini dikarenakan orang tidak mau dirinya terekspose seperti apabila mereka harus berdiri sendirian di tempat yang kosong dan terbuka. Elemen-elemen tersebut mempunyai ruang "*imagina,y*" yang bisa melindunginya. Selain itu tempat yang disukai untuk berdiri adalah yang terdapat elemen penyangga yang bisa digunakan untuk bersandar, bertopang, dan sebagainya.

### 23 Pejalan Kaki

Dirjen Perhubungan Darat (1999) menyatakan bahwa pejalan kaki adalah suatu bentuk transportasi yang penting di daerah perkotaan. 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, dan masyarakat yang berpenghasilan rata-rata kecil.

Perjalanan dengan angkutan umum selalu diawali dan diakhiri dengan berjalan kaki. Apabila fasilitas pejalan kaki tidak disediakan dengan baik, maka masyarakat akan kurang berminat menggunakan angkutan umum. Hal yang perlu diperhatikan dalam masalah fasilitas adalah kenyamanan dan keselamatan, serta harus diingat bahwa para pejalan kaki bukan masyarakat kelas dua. Pejalan kaki sering dijumpai, baik hanya untuk jalan-jalan maupun untuk suatu kebutuhan dengan pertimbangan untuk menghemat biaya transportasi ataupun pertimbangan jarak yang dekat. Pejalan kaki mempunyai hak untuk mendapatkan kenyamanan menggunakan jalan, sesuai dengan PP No. 43 Tahun 1993 Bab I Pasal 2 Ayat 11, yang menyatakan bahwa hak utama adalah untuk didahulukan sewaktu menggunakan jalan. Oleh karena itu pemerintah membuat prasarana jalan untuk kendaraan bermotor maupun pejalan kaki.

Menurut Dirjen Perhubungan Darat (1999) pejalan kaki adalah bentuk transportasi yang penting di perkotaan. Pejalan kaki terdiri dari :

- a. Mereka yang keluar dari tempat parkir mobil menuju tempat tujuan
- b. Mereka yang menuju atau turun dari angkutan umum sebagian besar masih memerlukan kegiatan berjalan kaki
- c. Mereka yang melakukan perjalanan kurang dari 1 kilometer (km), sebagian besar dilakukan dengan berjalan kaki.

Melihat pentingnya sarana untuk pejalan kaki, maka perlu disediakan fasilitas untuk keselamatan pejalan kaki. Karena adanya hubungan yang erat ataupun konflik antara pejalan kaki dengan kendaraan bermotor, maka fasilitas yang diberikan kepada pejalan kaki terletak di pinggir jalur jalan kendaraan. Secara umum pejalan kaki memiliki karakter :

- a. Berada pada sisi jalan dengan jalur tertentu.
- b. Pejalan kaki secara perorangan atau berkelompok.
- c. Pejalan kaki bergerak dengan cepat pada jam-jam puncak kegiatan, akan tetapi menjadi pergerakan perlahan cenderung santai pada obyek wisata atau suasana ri leks.
- d. Pria umumnya berjalan lebih cepat dari wanita.
- e. Pada kondisi memungkinkan pejalan kaki akan menggunakan jalur pintas.
- f. Pejalan kaki yang membawa barang bawaan akan memiliki keterbatasan dalam pergerakannya.

Berdasarkan Direktorat Bina Teknik Kota Direktorat Jenderal Bina Marga tahun 1995, fasilitas pejalan kaki harus direncanakan berdasarkan ketentuan-ketentuan sebagai berikut :

1. Pejalan kaki harus mencapai tujuan dengan jarak sedekat mungkin, aman dari lalu lintas yang lain dan lancar.
2. Terjadinya kontinuitas fasilitas pejalan kaki yang menghubungkan daerah yang satu dengan yang lain.
3. Apabila jalur pejalan kaki memotong arus lalu lintas yang lain harus dilakukan pengaturan lalu lintas, baik dengan lampu pengatur ataupun dengan marka penyeberangan, atau tempat penyeberangan yang tidak sebidang. Jalur pejalan kaki yang memotong jalur lalu lintas berupa penyeberangan (Zebra Cross), marka jalan dengan lampu pengatur lalu lintas (Pelican Cross), jembatan penyeberangan dan terowongan.
4. Fasilitas pejalan kaki harus dibuat pada ruas-ruas jalan di pertokoan atau pada tempat-tempat dimana volume pejalan kaki memenuhi syarat atau ketentuan-ketentuan untuk pembuatan fasilitas tersebut.
5. Jalur pejalan kaki sebaiknya ditempatkan sedemikian rupa pada jalur lalu lintas yang lainnya, sehingga keamanan pejalan kaki lebih terjamin.
6. Dilengkapi dengan rambu atau pelengkap jalan lainnya, sehingga pejalan kaki leluasa untuk berjalan, terutama bagi pejalan kaki yang tuna daksa.
7. Perencanaan jalur pejalan kaki dapat sejajar, tidak sejajar atau memotong jalur lalu lintas yang ada.

8. Jalur pejalan kaki harus dibuat sedemikian rupa, sehingga apabila hujan permukaannya tidak licin, tidak terjadi genangan air serta disarankan untuk dilengkapi dengan pohon-pohon peneduh.

9. Untuk menjaga keamanan dan keleluasaan pejalan kaki, harus dipasang *kerb* jalan sehingga fasilitas pejalan kaki lebih tinggi dari permukaan jalan.

Adapun fasilitas pejalan kaki dapat dipasang dengan kriteria sebagai berikut:

I. Fasilitas pejalan kaki harus dipasang pada lokasi-lokasi dimana pemasangan fasilitas tersebut memberikan manfaat yang maksimal, baik dari segi keamanan, kenyamanan ataupun kelancaran perjalanan bagi pemakainya.

2. Tingkat kepadatan pejalan kaki, atau jumlah konflik dengan kendaraan dan jumlah kecelakaan harus digunakan sebagai faktor dasar dalam pemilihan fasilitas pejalan kaki yang memadai.

3. Pada lokasi-lokasi/kawasan yang terdapat sarana dan prasarana umum.

4. Fasilitas pejalan kaki dapat ditempatkan disepanjang jalan atau pada suatu kawasan yang akan mengakibatkan pertumbuhan pejalan kaki dan biasanya diikuti oleh peningkatan arus lalu lintas serta memenuhi syarat-syarat atau ketentuan-ketentuan untuk pembuatan fasilitas tersebut. Tempat-tempat tersebut antara lain :

a. Daerah-daerah industri.

b. Pusat perbelanjaan

c. Pusat pertokoan

d. Sekolah

e. Terminal bus

f. Perumahan

g. Pusat hiburan

5. Fasilitas pejalan kaki yang bersifat formal terdiri dari beberapa jenis sebagai berikut :

I) Jalur Pejalan Kaki yang terdiri dari :

a) Trotoar

b) Penyeberangan :

(1) Jembatan Penyeberangan

(2) Zebra Cross

- (3) Pelican Cross
- (4) Terowongan
- c) Non Trotoar
- 2) Pelengkap Jalur Pejalan Kaki yang terdiri dari:
  - a) Lapak Tunggu
  - b) Rambu
  - c) Marka
  - d) Lampu Lalu Lintas
  - e) Bangunan Pelengkap

#### 2.4 Karakteristik Pejalan Kaki

Menurut Simonds (1983), karakteristik pejalan kaki dapat diumpamakan sebagai aliran air sungai, dimana dalam pergerakannya akan mencari hambatan yang terkecil. Jalur yang diambil jalur-jalur terpendek dari satu titik ke titik lainnya, sehingga jalur sirkulasinya memotong rintangan di depannya. Jadi jalur Pejalan kaki yang berhubungan erat dengan tanah lebih merupakan suatu aliran dari pada sebuah jalur yang ditentukan.

Berdasarkan Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor: 03/PRT/M/2014, dasar yang dipertimbangkan dalam perencanaan prasarana jaringan pejalan kaki di kawasan perkotaan yaitu sebagai berikut:

##### a. Karakteristik pejalan kaki

Terdapat beberapa karakteristik pejalan kaki yang berperan dalam tingkat pelayanan prasarana dan sarana jaringan pejalan kaki yang menjadi dasar perencanaan prasarana dan sarana jaringan pejalan kaki, yaitu :

##### I) Karakteristik fisik pejalan kaki;

Karakteristik ini dipengaruhi oleh dimensi tubuh manusia dan daya gerak yang digunakan untuk mengetahui kebutuhan ruang bagi gerakan normal manusia.

Kemampuan fisik pejalan kaki berhubungan dengan jarak tempuh yang mampu dijalani. Hal-hal yang mempengaruhi jauhnya jarak berjalan kaki yaitu:

- a) Motif;

Motif yang kuat dalam berjalan kaki dapat mempengaruhi orang untuk berjalan lebih lama atau jauh. Motif rekreasi mempunyai jarak yang relatif lebih pendek, sedangkan motif berbelanja dapat dilakukan lebih dari 2 jam dengan jarak sampai 2,5 km tanpa disadari sepenuhnya oleh pejalan kaki.

b) Kenyamanan yang dipengaruhi oleh faktor cuaca dan jenis aktivitas;

Cuaca yang buruk akan mengurangi keinginan orang berjalan. Di Indonesia, dengan cuaca yang panas orang hanya ingin menempuh 400 meter, sedangkan untuk aktivitas berbelanja membawa barang, keinginan berjalan tidak lebih dari 300 meter.

c) Ketersediaan fasilitas kendaraan umum;

Ketersediaan fasilitas kendaraan umum yang memadai dalam hal penempatan penyediaannya akan mendorong orang untuk berjalan lebih jauh dibandingkan dengan apabila tidak tersedia fasilitas ini secara merata.

d) Pola guna lahan dan kegiatan;

Berjalan di pusat perbelanjaan terasa menyenangkan sampai dengan jarak 500 meter. Lebih dari jarak ini diperlukan fasilitas lain yang dapat mengurangi kelelahan orang berjalan, misalnya adanya tempat duduk dan kios makanan/minuman.

2) Karakteristik perilaku pejalan kaki;

Perilaku pejalan kaki dapat menyebabkan bertambahnya ruang untuk pejalan kaki. Perilaku dimaksud antara lain pejalan kaki yang membawa payung, keranjang belanja bagi wanita, atau kebiasaan untuk berjalan bersama sambil berbincang dalam jalur pejalan kaki membutuhkan tambahan lebar jalur pejalan kaki.

3) Karakteristik psikis pejalan kaki;

Karakteristik psikis pejalan kaki berupa preferensi psikologi yang diperlukan untuk memahami keinginan-keinginan pejalan kaki ketika melakukan aktivitas berlalu lintas. Pejalan kaki lebih suka menghindari kontak fisik dengan pejalan kaki lainnya dan biasanya akan memilih ruang

pribadi yang lebih luas, sehingga diperlukan jarak membujur yang memadai agar diperoleh gerakan pejalan kaki yang nyaman.

b. Karakteristik lingkungan

Terdapat beberapa karakteristik lingkungan yang berperan dalam tingkat pelayanan prasarana dan sarana jaringan pejalan kaki yang menjadi dasar kriteria perancangan prasarana dan sarana jaringan pejalan kaki, yaitu :

- 1) Kenyamanan; seperti ketersediaan pelindung terhadap cuaca dan halte angkutan umum;
- 2) Kenikmatan; seperti kemampuan berjalan kaki dan ketersediaan tanda petunjuk;
- 3) Keselamatan; seperti keamanan pejalan kaki dengan lalu lintas kendaraan;
- 4) Keamanan; seperti ketersediaan lampu lalu lintas, kepastian pandangan yang tidak terhalang ketika menyeberang, tidak licin, dan kesesuaian besaran ruang untuk pejalan kaki dengan kondisi lingkungan;
- 5) Keekonomisan; seperti efisiensi biaya pejalan kaki yang berhubungan dengan tundaan perjalanan dan ketidaknyamanan.

c. Keterkaitan antar kegiatan dan moda transportasi lainnya serta jenis penggunaan lahan atau kegiatan penyediaan dan pemanfaatan prasarana dan sarana jaringan pejalan kaki harus mempertimbangkan bahwa berjalan kaki merupakan rangkaian penggunaan moda transportasi dalam satu sistem transportasi secara keseluruhan yang menghubungkan suatu kegiatan dengan kegiatan lainnya.

#### **2.4.1 Karakteristik Pergerakan Pejalan Kaki**

Menurut (Suryani, 2006) dalam penelitiannya menjelaskan bahwa karakteristik pergerakan pejalan kaki dapat dilihat berdasarkan empat hal, yaitu asal tujuan perjalanan, kegiatan pejalan kaki, variasi guna lahan dan penghubung yaitu:

I. Asal tujuan pergerakan

Menurut (Unterman, 1984) Asal tujuan pergerakan pejalan kaki sangat berkaitan dengan tipe guna lahan yang dihubungkan dengan asal dan tujuan pergerakan. Sejumlah perjalanan dibangkitkan atau dihasilkan dari suatu kegiatan, tergantung dari besar dan jenis kegiatan tersebut. Studi asal dan

tujuan merupakan pengamatan dan identifikasi awal dan akhir dari pola-pola pergerakan. Studi ini memberikan gambaran akan pola perilaku yang sesungguhnya yang terjadi pada skala kawasan.

Pergerakan pejalan kaki di kawasan perkotaan lebih tinggi di bandingkan dengan pinggiran kota, hal ini disebabkan, tingginya kepadatan kawasan yang menjadi generator bagi pejalan kaki, tingginya arus lalu lintas, terdapat titik simpul kegiatan, titik aktivitas yang mudah dicapai, tersedia sarana angkutan umum, dan fasilitas pejalan kaki yang memadai. Titik simpul dibagi menjadi dua, yaitu titik simpul primer yang merupakan tempat-tempat pergantian moda (perjalanan dimulai dan diakhiri) dan titik simpul sekunder yaitu tempat-tempat yang membangkitkan perjalanan pejalan kaki (kantor, toko, restaurant, dll).

## 2. Kegiatan Pejalan Kaki

Menurut (Gehl, 1987) dalam penelitiannya menyederhanakan dan membagi kegiatan pejalan kaki pada ruang publik kota menjadi tiga kategori :

### a. Kegiatan utama

Kegiatan utama harus dilakukan, seperti : belanja, menunggu bus, mengantarkan pesanan. kegiatan ini bersifat keperluan sehingga lingkungan fisik tidak berpengaruh terhadap perilaku kegiatan.

### b. Kegiatan pilihan

Kegiatan pilihan dilakukan bila ada keinginan untuk melakukannya dan bila ada waktu dan tempat untuk memungkinkan kegiatan ini dilakukan, kegiatan ini sangat bergantung pada kondisi fisik ruang luar.

### c. Kegiatan sosial

Kegiatan sosial adalah kegiatan yang bergantung pada adanya kegiatan pilihan di ruang publik, kegiatan ini merupakan pilihan dilakukan dalam kondisi ruang publik yang lebih baik, hubungan ini penting dalam kaitannya dengan perencanaan fisik ruang kota.

## 3. Variasi guna lahan

Menurut (Jacob, 1961) menjelaskan bahwa pola guna lahan di kawasan kota sebaiknya bersifat kompak dan dapat dicapai oleh manusia dengan berjalan kaki, dengan struktur fisik fungsi-fungsi yang terkonsentrasi dan bukan tersebar sebagai titik kecil dalam area yang luas. Kontinuitas deretan

bangunan sebagai bingkai jalan dapat membantu terciptanya tata ruang kota yang koheren.

Kegiatan yang dilakukan oleh orang-orang setiap harinya dapat menghidupkan kota sepanjang hari, seperti yang dikemukakan oleh untuk menciptakan keragaman fungsi dalam satu kawasan diperlukan empat syarat, yaitu kawasan perkotaan harus melayani lebih dari satu fungsi primer, blok-blok bangunan harus berjarak pendek, kawasan perkotaan harus terdiri dari bangunan dengan keragaman usia dan kondisi dengan proporsi yang seimbang dan saling mendukung, serta terdapat konsentrasi orang-orang yang mempunyai kegiatan dan tujuan masing-masing.

#### 4. Penghubung

Penghubung adalah hakikat utama di dalam kota, yang menyatukan semua lapisan kegiatan serta hasilnya memiliki rupa secara fisik. Teori tentang penghubung membahas pengaturan sistem penghubung atau jaringan yang menciptakan struktur ruang. Kunci dalam merancang pola-pola kegiatan dalam sebuah kota adalah perletakan kegiatan utama dengan tepat dalam hubungannya dengan rute pergerakan dan berusaha untuk mencapai perolehan kegiatan beraneka ragam yang maksimal dari tiap tata guna lahan. Pergerakan pejalan kaki ditentukan oleh tujuan perjalanan yang dilakukan dan berkaitan erat dengan guna lahan.

#### **2.42. Elemen dan Kriteria Pejalan Kaki**

##### a. Jalur Pejalan Kaki

Jalur pejalan kaki adalah ruang yang digunakan untuk berjalan kaki atau berkursi roda bagi penyandang disabilitas secara mandiri dan dirancang berdasarkan kebutuhan orang untuk bergerak aman, mudah, nyaman dan tanpa hambatan. Jalur pejalan kaki tidak boleh kurang dari 1,2 meter yang merupakan lebar minimum yang dibutuhkan untuk orang yang membawa seekor anjing, pengguna alat bantu jalan dan para pejalan kaki. Adapun kriteria jalur pejalan kaki adalah sebagai berikut :

- I. Pada tempat-tempat dimana pejalan kaki keberadaannya sudah menimbulkan konflik dengan lalu lintas kendaraan atau mengganggu peruntukan lain, seperti taman, dan lain-lain.

2. Pada lokasi yang dapat memberikan manfaat baik dari segi keselamatan, keamanan, kenyamanan dan kelancaran.
3. Jika berpotongan dengan jalur lalu lintas kendaraan harus dilengkapi rambu dan marka atau lampu yang menyatakan peringatan/petunjuk bagi pengguna jalan.
4. Koridor Jalur Pejalan Kaki (selain terowongan) mempunyai jarak pandang yang bebas ke semua arah.
5. Dalam merencanakan lebar lajur dan spesifikasi teknik harus memperhatikan peruntukan bagi penyandang cacat.

b. Halte

Halte merupakan sebuah bangunan beratap terletak di median jalan yang digunakan untuk pergantian moda, yaitu dari pejalan kaki ke moda kendaraan umum. Halte dapat ditempatkan di atas trotoar atau bahu jalan dengan jarak bagian paling depan dari halte sekurang-kurangnya 1 meter dari tepi jalur lalu lintas.

Persyaratan struktur bangunan memiliki lebar minimal 2 meter, panjang 4 meter dan tinggi bagian atap yang paling bawah minimal 2,5 meter dari lantai. Adapun kriteria halte adalah sebagai berikut:

1. Jarak antar halte/shelter bus dan Japak tunggu pada radius 300 meter dan pada titik potensial kawasan.
2. Menggunakan material yang memiliki durabilitas tinggi seperti metal.
3. Terlindung dari cuaca (panas atau hujan).
4. Penempatan pada pinggir jalan yang padat lalu lintas.
5. Panjang halte minimum sama dengan panjang bus kota, yang memungkinkan penumpang dapat naik atau turun dari pintu depan atau pintu belakang.

c. Ramp Tepi Jalan

Ramp merupakan alat bantu yang memudahkan pergerakan di atas penyangga yang lebih rendah. Ramp dibuat agar permukaannya tidak boleh licin tetapi tidak boleh dibuat alur, karena alur ini dapat terisi air yang menjadikan ramp tersebut licin. Ramp dibuat dengan kemiringan antara 7

sampai 15 derajat dan maksimum 20 derajat. Adapun kriteria *ramp* tepi jalan adalah sebagai berikut :

- I. Tidak boleh lebih tinggi dari tinggi maksimum satu anak tangga atau 6 ½ inci.
2. Tepi yang berundak menyulitkan bagi para cacat fisik untuk menjalaninya dan ketika gelap akan membahayakan semua pejalan kaki. Penggunaan ini harus dibatasi.
3. Peletakan *ramp* tepi jalan biasanya pada jalan menuju bangunan, jalan menuju trotoar (bagi cacat fisik).

d. *Guiding Block*

Jalur pedestrian juga harus dilengkapi dengan kebutuhan para penyandang cacat untuk memudahkan mereka melakukan pergerakan. *Guiding blok* digunakan sebagai jalur pemandu untuk penyandang disabilitas khususnya tunanetra. *Guiding blok* letaknya berada di sepanjang jalur pedestrian.

e. Vegetasi

Jalur pejalan kaki harus dibuat sedemikian rupa, sehingga apabila hujan permukaannya tidak licin, tidak terjadi genangan air serta disarankan untuk dilengkapi dengan vegetasi atau pohon-pohon peneduh. Vegetasi ditempatkan pada jalur tanaman (minimal 150 cm), percabangan 2 meter di atas 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.

f. Lampu Penerangan

Lampu penerangan terletak di luar ruang bebas jalur pejalan kaki dengan jarak antar lampu penerangan yaitu 10 meter. Lampu penerangan dibuat dengan tinggi maksimal 4 meter. Menggunakan material yang memiliki durabilitas tinggi seperti metal dan beton cetak. Desain sederhana, geometris, modern futuristis, fungsional, terbuat dari bahan anti *validalism* terutama bola lampu. Adapun kriteria lampu penerangan adalah sebagai berikut:

- I. Ditempatkan pada jalur penyeberangan jalan.
2. Pemasangan bersifat tetap dan bernilai struktur.

3. Cahaya lampu cukup terang sehingga apabila pejalan kaki melakukan penyeberangan bisa terlihat pengguna jalan baik di waktu gelap/malam hari.
4. Cahaya lampu tidak membuat silau pengguna jalan lalu lintas kendaraan.

g. Tempat Duduk

Tempat duduk terletak di luar ruang bebas jalur pejalan kaki dengan jarak antar tempat duduk yaitu 10 meter. Tempat duduk dibuat dengan dimensi lebar 0,4- 0,5 meter dan panjang 1,5 meter. Menggunakan material yang memiliki durabilitas tinggi seperti metal dan beton cetak.

h. Pagar Pengaman

Pagar pengaman terletak di luar ruang bebas jalur pejalan kaki pada titik tertentu yang memerlukan perlindungan. Pagar pengaman dibuat dengan tinggi 0,9 meter. Menggunakan material yang tahan terhadap cuaca dan kerusakan, seperti metal dan beton.

i. Tempat Sampah

Tempat sampah terletak di luar ruang bebas jalur pejalan kaki dengan jarak antar tempat sampah yaitu 20 meter. Desain dari ketinggian tempat sampah harus dapat dijangkau dengan tangan dalam memasukkan kotoran/sampah (tinggi 60 - 70 cm). Jenis tempat sampah yang disediakan memiliki tipe yang berbeda-beda sesuai dengan fungsinya (tempat sampah kering dan tempat sampah basah). Tempat sampah haruslah mudah dalam sistem pengangkutannya serta menggunakan material yang memiliki durabilitas tinggi seperti metal dan beton cetak.

J. Marka, Perambuan dan Papan Informasi

Rambu merupakan alat utama yang mengatur, memberi peringatan, dan mengarahkan terhadap pengguna jalan agar pengguna jalan dapat dengan mudah terarah pada suatu tempat yang dituju. Rambu yang efektif yakni memenuhi kebutuhan, menarik perhatian dan mendapat respek pengguna jalan, memberikan pesan yang sederhana dan mudah dimengerti, dan juga menyediakan waktu yang cukup bagi pengguna jalan dalam memberikan respon. Ada pun kriteria marka, rambu dan papan informasi adalah:

- I. Terletak ditempat terbuka, ketinggian papan reklame yang sejajar dengan kondisi jalan.
2. Tanda petunjuk ini memuat tentang lokasi dan fasilitasnya.
3. Tidak tertutup pepohonan.
4. Menggunakan material yang memiliki durabilitas tinggi dan tidak menimbulkan efek silau.

## 2. 5 Kebutuhan Pejalan Kaki

Menurut Alfonso, (2005), menyebutkan bahwa aktifitas berjalan kaki dilandasi oleh 5 (lima) faktor kebutuhan manusia untuk berjalan kaki :

- I. faktor kemungkinan (*feasibility*) yaitu apakah perjalanan dapat terjamin kelangsungannya (*vinbility*) sampai tujuan.
2. faktor aksesibilitas yaitu ketersediaan jalur atau lintasan untuk berjalan kaki dan tidak ada rintangan fisik berupa benda-benda penghalang di sepanjang lintasan.
3. faktor keamanan (*safety*) yaitu rasa aman dari tindakan kriminalitas.
4. faktor kenyamanan yang dipengaruhi oleh kondisi kualitas lingkungan di lintasan pejalan kaki sehingga memberikan kepuasan pejalan kaki di jalur pedestrian.
5. faktor menyenangkan (*pleasurability*) yaitu seberapa menarik dan menyenangkan suatu jalur pedestrian dilalui oleh pejalan kaki.

Kelima dasar kebutuhan pejalan kaki tersebut oleh Gatoet Windarto, (2017) diuraikan lebih spesifik lagi menjadi 8 (delapan) kriteria operasional kebutuhan pejalan kaki. Dia menyebutkan bahwa kelayakan suatu jalur pedestrian (trotoar) dapat diukur dari tingkat pemenuhan kebutuhan pejalan kaki yang diukur berdasarkan mobilitas, aksesibilitas, kontinuitas, konektivitas, keselamatan, kenyamanan, keamanan dan keindahan. Kriteria kelayakan trotoar berbasis kebutuhan pejalan kaki tersebut harus dapat dipenuhi secara optimal sesuai dengan kondisi eksisting lingkungan dimana suatu lintasan trotoar berada serta mempertimbangkan jenis dan kondisi pejalan kaki.

Jalur pedestrian atau trotoar yang layak harus dapat memenuhi kebutuhan pejalan kaki, bukan sekedar untuk berjalan kaki (*walking*), tetapi juga untuk kesenangan (*leisure*), berjalan-jalan, (*strolling*), dan berinteraksi dengan pejalan kaki lainnya (Wardianto G., 2017) Lingkungan yang dibangun dirancang dengan

baik tanpa kehadiran pejalan kaki bukanlah tempat sosial yang aktif dengan tingkat komunitas yang tinggi. Hal ini akan menyebabkan kehilangan vitalitas dan *livability* pada daerah tersebut (Rafiemanzelat et al., 2017).

Disisi lain, Fruin (1979), menyebutkan bahwa perencanaan fasilitas bagi pejalan kaki (trotoar) harus memperhatikan 7 (tujuh) sasaran utama, yaitu:

1. Keselamatan (*safety*)
2. Keamanan (*security*)
3. Kemudahan (*convenience*)
4. Kelancaran (*continuity*)
5. Kenyamanan (*comfort*)
6. Keterpaduan system (*system coherence*)
7. Tingkat kesesakan (*level of Service/WS*)

Ketujuh faktor tersebut saling berhubungan dan saling mempengaruhi satu sama lainnya.

Berdasarkan uraian sebelumnya disebutkan bahwa berdasarkan motivasi seseorang dalam berjalan kaki, pejalan kaki terbagi menjadi 2 (dua) jenis, yaitu :

I. Pejalan kaki fungsional

Pejalan kaki fungsional lebih mengutamakan pemenuhan kebutuhan mobilitas, aksesibilitas dan kontinuitas dalam berjalan. Dan bagi pejalan kaki yang harus berganti moda transportasi publik, kebutuhan konektivitas sangat diperlukan agar jadwal perjalanannya dapat terpenuhi. Karena aktifitas pejalan kaki merupakan kegiatan yang rutin dilakukan setiap hari atau berkala, maka kebutuhan keselamatan dan keamanan dapat diantisipasi oleh pejalan kaki fungsional. Selanjutnya kebutuhan akan kenyamanan tidak menjadi prioritas, bahkan terkadang mengabaikan kondisi cuaca atau mengabaikan kenyamanan karena lebih mengutamakan kelancaran perjalanan agar sampai ke tujuan tepat waktu (Wardianto G., 2017).

Prioritas kebutuhan pejalan kaki fungsional dapat digambarkan dalam tabel berikut :

Tabel 2.1. Prioritas Pemenuhan Kebutuhan Pejalan Kaki Fungsional

Kebutuhan	Prioritas : Perjalanan lancar sampai tujuan lepalwaku
Mobilitas	Terpenuhinya mobilitas dan aksesibilitas memberikan kontribusi paling besar terpenuhinya perjalanan yang lancar
Aksesibilitas	

Kebutuhan	Prioritas : Perjalanan lancar sampai tujuan tepatwaktu
	dan sampai tujuan sesuai dengan jadwal
Kontinuitas	Terpenuhinya Kontinuitas dan konektivitas memberikan kontribusi pada mobilitas dan aksesibilitas
Konektivitas	
Keselamatan	Pejalan kaki fungsional dapat menjaga keselamatan dan keamanan karena mengenali lingkungannya dan rutinitas pejalanannya
Keamanan	
Kenyamanan	Kenyamanan dan keindahan dalam aktivitas berjalan kaki tidak menjadi prioritas kebutuhan pejalan kaki fungsional
Kesenangan	

Sumber: Wardianto Gatoel, 2017

## 2. Pejalan kaki opsional,

Pejalan kaki opsional mengutamakan kebutuhan kenyamanan, terlindung dari cuaca dan lingkungan yang indah dan menyenangkan. Aktivitas pejalan kaki opsional ini sering dijumpai di kawasan wisata dan hiburan dan pada umumnya didukung dengan pelayanan keselamatan dan keamanan yang memadai. Mereka pada umumnya tidak keberatan apabila mengalami sedikit hambatan dalam mobilitas pergerakannya atau rute aksesibilitas untuk sampai ke tujuan tertentu. Kontinuitas dan konektivitas diperlukan dalam rangka memenuhi perjalanan keseluruhan pejalan kaki opsional dari titik awal asal ke lokasi yang akan dikunjungi dan kembali ke titik asal.

Prioritas kebutuhan pejalan kaki opsional dapat digambarkan dalam tabel berikut:

Tabel 2.2. Prioritas Pemenuhan Kebutuhan Pejalan Kaki Opsional

Kebutuhan	Prioritas : Perjalanan lancar sampai tujuan tepatwaktu
Kenyamanan	Terpenuhinya kenyamanan dan keindahan agar dapat menikmati perjalanannya.
Kesenangan	
Keselamatan	Pejalan <b>kaki</b> opsional mengutamakan adanya pelayanan keselamatan dan keamanan dari otoritas kawasan yang dikunjungi.
Keamanan	
Mobilitas	Pejalan kaki opsional berjalan lambat dan santai, tidak perlu mobilitas <b>tinggi</b> , tidak harus mengakses tujuan secara langsung, dapat berpular/berkeliling kawasan
Aksesibilitas	
Kontinuitas	Kontinuitas dan konektivitas diperlukan dalam rangka pemenuhan kebutuhan perjalanan secara keseluruhan
Konektivitas	

Sumber: Wardianto Gatoel, 2017

Dari uraian tersebut di atas, dapat disimpulkan bahwa pejalan kaki fungsional dan pejalan kaki opsional memiliki prioritas kebutuhan berjalan kaki yang berbeda. Pejalan kaki fungsional lebih mementingkan pemenuhan kebutuhan mobilitas dan aksesibilitas dibandingkan kebutuhan kenyamanan dan keindahan karena aktifitas berjalan kaki yang dilakukannya telah terjadwal

tujuan dan waktunya. Sedangkan pejalan kaki opsional lebih mementingkan kenyamanan dan lingkungan yang menyenangkan, tidak keberatan dengan mobilitas yang rendah dan aksesibilitas yang tidak berlangsung.

Secara umum jaringan trotoar dirancang berdasarkan kebutuhan pejalan kaki dengan kondisi normal, namun harus mengakomodasi kebutuhan pejalan kaki dengan kondisi keterbatasan dengan menerapkan desain-desain khusus, memasang rambu-rambu khusus, dan peralatan khusus yang dapat membantu pejalan kaki dengan kondisi keterbatasan agar dapat melakukan aktifitas berjalan kaki di jaringan trotoar yang sama yang digunakan oleh pejalan kaki normal. Pejalan kaki dengan keterbatasan dapat melakukan aktivitas berjalan kaki fungsional maupun aktivitas berjalan kaki opsional. Adapun kriteria dan fasilitas yang di butuhkan oleh pejalan kaki ini merujuk pada Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 30/PRT/M/2006 tentang Pedoman Teknis Fasilitas dan Aksesibilitas pada Bangunan dan Lingkungan dan Surat Edaran Menteri PUPR Nomor : 02/SE/M/2018 tentang Perencanaan Teknis Fasilitas Pejalan Kaki.

## **2. 6 Fasilitas Pejalan Kaki**

Fasilitas Umum merupakan fasilitas yang diadakan untuk kepentingan umum. Contoh dari fasilitas umum (fasum) adalah seperti jalan, angkutan umum, saluran air, jembatan, fly over, under pass, halte, alat penerangan umum, jaringan listrik, banjir kanal, trotoar, jalur busway, tempat pembuangan sampah, dan lain-lain (Permendagri No 9 Tahun 2009).

Menurut Fruin 1979, tujuan utama pengembangan fasilitas jalur pejalan kaki adalah keanlaman dan keselamatan, dan perbaikan gambaran fisik sistem untuk meningkatkan kenyamanan, keamanan, kesenangan, kesinambungan, kelengkapan, dan daya tarik.

Sedangkan menurut (Ninie, 2009) menjelaskan bahwa fasilitas prasarana ruang pejalan kaki yang diatur dalam pedoman ini adalah tempat penyeberangan bagi pejalan kaki. Penyeberangan bagi pejalan kaki yang efektif dilakukan melalui penataan berbagai elemen pejalan kaki antara lain, informasi yang dibutuhkan (rambu-rambu/petunjuk bagi pejalan kaki) yang dapat dilihat dan diakses seperti tanda-tanda lalu lintas, tanda tempat penyeberangan (termasuk tempat

penyeberangan bagi pejalan kaki yang mempunyai keterbatasan fisik). Penyeberangan yang benar harus dibuat dengan memperhatikan jarak pandang/aksesibilitas yang tepat, pola-pola lalu lintas, tahapan lalu lintas, larangan untuk belok ke kanan, durasi/waktu yang dapat dipergunakan oleh pejalan kaki, dan ukuran aman lalu lintas yang akan memperbolehkan pejalan kaki untuk melintasi.

### **2.6.1. Fasilitas Penyeberangan Pejalan Kaki**

Fasilitas pejalan kaki adalah suatu bangunan yang disediakan untuk pejalan kaki guna memberikan pelayanan sehingga dapat meningkatkan kelancaran, keamanan, dan kenyamanan pejalan kaki. Dalam Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat (1997).

Menurut (Mashuri dan Iqbal, 2011) menyatakan bahwa dilihat dari letak bidangnya, fasilitas penyeberangan pejalan kaki dapat dibedakan atas penyeberangan sebidang dan penyeberangan tidak sebidang. Penyeberangan sebidang dapat berupa zebra cross, zebra cross dengan lampu kedip dan pelican *crossing*. Sementara penyeberangan tidak sebidang dapat berupa jembatan penyeberangan dan terowongan.

Sedangkan menurut (Mimin dan Virda, 2013) menjelaskan bahwa fasilitas penyeberangan adalah fasilitas pejalan kaki untuk mengkonsentrasikan pejalan kaki yang menyeberang. Fasilitas penyeberangan yang disediakan untuk pejalan kaki dikategorikan dalam dua jenis, yakni (Direktorat Jenderal Bina Marga dalam Tata Cara Perencanaan Fasilitas Pejalan Kaki di Kawasan Perkotaan, 1995):

a. Fasilitas penyeberang sebidang:

- I. Zebra cross;
2. Pelican crossing; dan
3. Zebra cross dengan lampu kedip kuning

b. Fasilitas penyeberangan tidak sebidang:

- I. Jembatan penyeberangan; dan
2. Terowongan penyeberangan

Pemilihan antara fasilitas jembatan penyeberangan dan terowongan penyeberangan tergantung dari luas lahan yang tersedia, biaya pembangunan, dan topografi dari lahan yang akan dibangun.

### 2.6.2. Ketentuan Perencanaan Fasilitas Pejalan Kaki

Berdasarkan Surat Keputusan Direktorat Jendral Bina Marga tentang tatacara perencanaan fasilitas pejalan kaki dikawasan 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. Fasilitas pejalan kaki hams direncanakan berdasarkan ketentuan-ketentuan sebagai berikut (Tata cara Perencanaan Fasilitas Pejalan Kaki di Kawasan Perkotaan, Dirjen Bina Marga, Tahun 1995):

- a. Pejalan kaki harus mencapai tujuan dengan jarak sedekat mungkin, aman dari lalu lintas yang lain dan lancar.
- b. Terjadinya kontinuitas fasilitas pejalan kaki, yang menghubungkan daerah yang satu dengan yang lain.
- c. Apabila jalur pejalan kaki memotong arus lalu lintas yang lain harus dilakukan pengaturan lalu lintas, baik dengan lampu pengatur ataupun dengan marka penyeberangan, atau tempat penyeberangan yang tidak sebidang. Jalur pejalan kaki yang memotong jalur lalu lintas berupa penyeberangan (Zebra Cross), marka jalan dengan lampu pengatur lalu lintas (Pelican Cross), jembatan penyeberangan dan terowongan.
- d. Fasilitas pejalan kaki harus dibuat pada mas-mas jalan di perkotaan atau pada tempat-tempat dimana volume pejalan kaki memenuhi syarat atau ketentuan untuk pembuatan fasilitas tersebut.
- e. Jalur pejalan kaki sebaiknya ditempatkan sedemikian mpa dari jalur lalu lintas yang lainnya, sehingga keamanan pejalan kaki lebih terjamin.
- f. Dilengkapi dengan rambu atau pelengkap jalan lainnya, sehingga pejalan kaki leluasa untuk berjalan, terutama bagi pejalan kaki yang tuna daksa.
- g. Perencanaan jalur pejalan kaki dapat sejajar, tidak sejajar atau memotong jalur lalu lintas yang ada.
- h. Jalur pejalan kaki hams dibuat sedemikian rupa sehingga apabila hujan permukaannya tidak licin, tidak terjadi genangan air serta disarankan untuk dilengkapi dengan pohon-pohon peneduh.

1. Untuk menjaga keamanan dan keleluasaan pejalan kaki, harus dipasang *kerb* jalan sehingga fasilitas pejalan kaki lebih tinggi dari permukaan jalan.

Menurut (Lucia, 2017) mengemukakan bahwa fasilitas pejalan kaki adalah seluruh bangunan pelengkap yang harus disediakan untuk pejalan kaki guna memberi pelayanan demi kelancaran, keamanan dan kenyamanan serta keselamatan bagi pejalan kaki. Adapun jenis-jenis pelayanan pejalan kaki terdiri dari:

#### I. Jalur pejalan kaki

Jalur pejalan kaki adalah lintasan yang diperuntukkan untuk pejalan kaki, dapat berupa trotoar, penyeberangan sebidang (penyeberangan zebra atau pelican), dan penyeberangan tidak sebidang.

##### a. Trotoar

Trotoar adalah jalur pejalan kaki yang terletak pada daerah milik jalan yang diberikan lapisan permukaan dengan elevasi yang lebih tinggi dari permukaan perkerasan jalan, dan pada umumnya sejajar dengan jalur lalu lintas kendaraan.

Trotoar dapat dipasang dengan ketentuan sebagai berikut :

- 1) Apabila jalur pejalan kaki memiliki perbedaan tinggi dengan sekitarnya, maka harus diberi pembatas dapat berupa *kerb* atau batas penghalang
- 2) Perkerasan trotoar dapat dibuat dari blok beton, perkerasan aspal, atau plesteran.

Lebar minimum trotoar menurut pengguna lahan sekitar adalah sebagai berikut:

Tabel 2.3  
Lebar Jaringan Pejalan Kaki sesuai dengan Penggunaan Lahan

Penggunaan Lahan	Lebar Minimum (m)	Lebar yg dianjurkan (m)
Perumahan	1,6	2,75
Perkantoran	2	3
Industri	2	3
Sekolah	2	3
Terminal/stop bus/f PKPU	2	3

Penggunaan Lahan	Lebar Minimum (m)	Lebar yg dianjurkan (m)
Pertokoan/Perbelanjaan/hiburan	2	4
Jembatan, terowongan	I	I

*Ket :TPKPU = Tempat /Jemberhentiankendaraan penumpang umum*

(Sumber: Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Umur: 03/PRT/M/2014)

Selain lebar minimum, trotoar mendapatkan lebar tambahan dikarenakan adanya fasilitas jalur pejalan kaki seperti pada tabel berikut ini :

Tabel 2.4  
Standar Lebar Tambahan Trotoar (n)

Lokasi	n (m)
Jalan di daerah pasar	1,5
Jalan di daerah perbelanjaan bukan pasar	I
Jalan di daerah lain	0,5

(Sumber: Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Umur: 03/PRT/M/2014)

- b. Penyeberangan zebra adalah fasilitas penyebrangan bagi pejalan kaki sebidang yang dilengkapi marka untuk memberi ketegasan/batas dalam melakukan lintasan.
  - c. Penyeberangan pelican adalah fasilitas untuk pejalan kaki sebidang yang dilengkapi dengan marka dan lampu pengatur lalu lintas.
2. Lapak tunggu
- Lapak tunggu adalah fasilitas untuk berhenti sementara pejalan kaki yang melewati suatu penampang tertentu dalam melakukan penyebrangan. Penyebrangan dapat berhenti sementara sambil menunggu kesempatan melakukan penyebrangan berikutnya. Fasilitas tersebut diletakkan di median jalan.
3. Lampu penerangan
- Lampu penerangan ditempatkan pada jalur pejalan kaki yang bersifat tetap dengan cahaya lampu yang cukup dan tidak membuat silau pengguna jalan lalu lintas kendaraan sehingga apabila pejalan kaki melakukan penyeberangan bisa terlihat pengguna jalan baik di waktu gelap atau malam hari.
4. Rambu
- Jenis rambu disesuaikan dengan kebutuhan dan keadaan medan

#### 5. Pagar Pembatas

Pagar pembatas bisa berupa konstruksi bangunan atau tanaman.

#### 6. Marka jalan

Marka hanya ditempatkan pada jalur pejalan kaki penyeberangan sebidang keberadaan marka mudah terlihat dengan jelas pengguna jalan dan pemasangan bersifat tetap dan tidak berdampak Iicin bagi pengguna jalan.

#### 7. Pelindung/peneduh

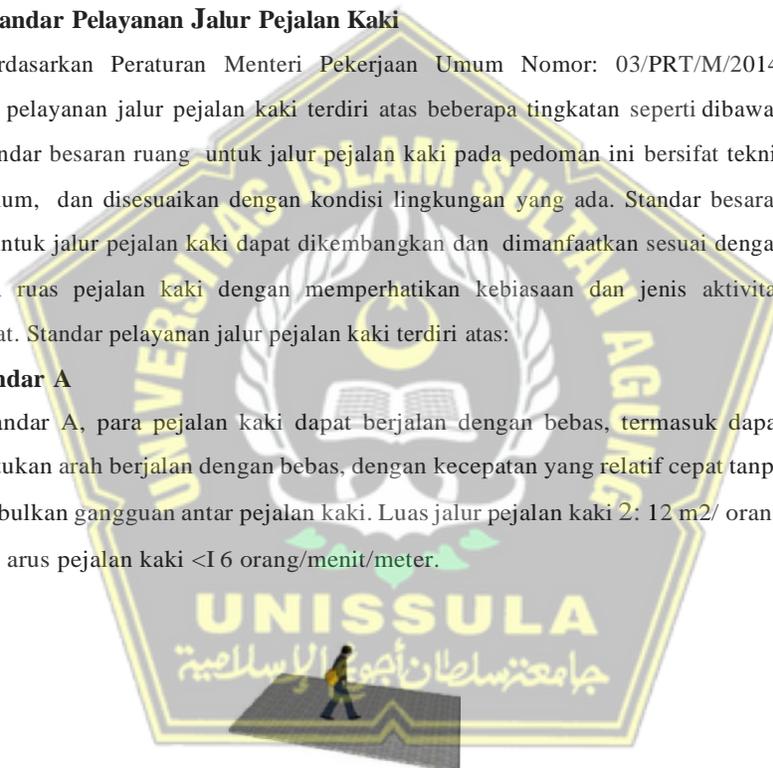
Jenis peneduh disesuaikan dengan jalur pejalan kaki yang dapat berupa pohon pelindung, atap dan sebagainya.

### 2.7 Standar Pelayanan Jalur Pejalan Kaki

Berdasarkan Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor: 03/PRT/M/2014, standar pelayanan jalur pejalan kaki terdiri atas beberapa tingkatan seperti dibawah ini. Standar besaran ruang untuk jalur pejalan kaki pada pedoman ini bersifat teknis dan umum, dan disesuaikan dengan kondisi lingkungan yang ada. Standar besaran ruang untuk jalur pejalan kaki dapat dikembangkan dan dimanfaatkan sesuai dengan tipologi ruas pejalan kaki dengan memperhatikan kebiasaan dan jenis aktivitas setempat. Standar pelayanan jalur pejalan kaki terdiri atas:

#### a. Standar A

Standar A, para pejalan kaki dapat berjalan dengan bebas, termasuk dapat menentukan arah berjalan dengan bebas, dengan kecepatan yang relatif cepat tanpa menimbulkan gangguan antar pejalan kaki. Luas jalur pejalan kaki 2: 12 m<sup>2</sup>/ orang dengan arus pejalan kaki <I 6 orang/menit/meter.



Gambar 2.5 Standar A

#### b. Standar B

Standar B, para pejalan kaki masih dapat berjalan dengan nyaman dan cepat tanpa mengganggu pejalan kaki lainnya, namun keberadaan pejalan kaki yang

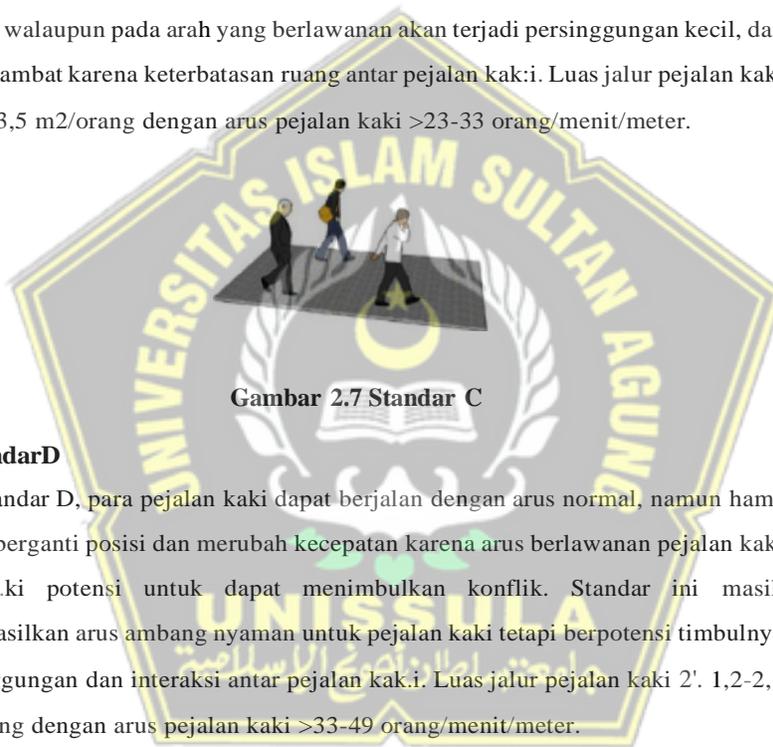
lainnya sudah mulai berpengaruh pada arus pejalan kaki. Luas jalur pejalan kaki 2'. 3,6 m<sup>2</sup>/orang dengan arus pejalan kaki >16-23 orang/menit/meter.



**Gambar 2.6 Standar B**

**c. Standar C**

Standar C, para pejalan kaki dapat bergerak dengan arus yang searah secara normal walaupun pada arah yang berlawanan akan terjadi persinggungan kecil, dan relatif lambat karena keterbatasan ruang antar pejalan kaki. Luas jalur pejalan kaki 2'. 2,2-3,5 m<sup>2</sup>/orang dengan arus pejalan kaki >23-33 orang/menit/meter.



**Gambar 2.7 Standar C**

**d. Standar D**

Standar D, para pejalan kaki dapat berjalan dengan arus normal, namun harus sering berganti posisi dan merubah kecepatan karena arus berlawanan pejalan kaki memiliki potensi untuk dapat menimbulkan konflik. Standar ini masih menghasilkan arus ambang nyaman untuk pejalan kaki tetapi berpotensi timbulnya persinggungan dan interaksi antar pejalan kaki. Luas jalur pejalan kaki 2'. 1,2-2,1 m<sup>2</sup>/orang dengan arus pejalan kaki >33-49 orang/menit/meter.



**Gambar 2.8 Standar D**

**e. Standar E**

Standar E, para pejalan kaki dapat berjalan dengan kecepatan yang sama, namun pergerakan akan relatif lambat dan tidak teratur ketika banyaknya pejalan kaki yang berbalik arah atau berhenti. Standar E mulai tidak nyaman untuk dilalui tetapi masih merupakan ambang bawah dari kapasitas rencana ruang pejalan kaki. Luas jalur pejalan kaki 2: 0, 5-1,3 m<sup>2</sup>/orang dengan arus pejalan kaki > 49-75 orang/menit/meter.



**Gambar. 2.9 Standar E**

**f. Standar F**

Standar F, para pejalan kaki berjalan dengan kecepatan yang sangat lambat dan terbatas karena sering terjadi konflik dengan pejalan kaki yang searah atau berlawanan. Standar F sudah tidak nyaman dan sudah tidak sesuai dengan kapasitas ruang pejalan kaki. Luas jalur pejalan kaki < 0,5 m<sup>2</sup>/orang dengan arus pejalan kaki beragam.

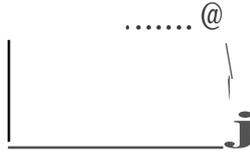


**Gambar 2.10 Standar F**

Tingkat pelayanan pejalan kaki atau *level of service* (LOS), menurut Highway Capacity Manual (TRB, 2000) terdiri atas :

a. LOS (*Level Of Service*) A :

Ruang Pedestrian > 60 ft<sup>2</sup>/ped, laju Arns :5 5 ped/menit/ft. Pada jalan-orang LOS A, pedestrian bergerak dalam lintasan yang diinginkan tanpa mengubah gerakannya dalam menanggapi pedestrian lain. Kecepatan berjalan bebas, dan kemungkinan terjadinya konflik di antara pedestrian sangat kecil.



**Gambar 2.11 LOS A**

b. LOS (*uvel Of Service*) **B** :

Ruang Pedestrian > 40-60 ft<sup>2</sup>/ped, laju Arns > 5-7 ped/menit/ft. Pada LOS **B** ini, terdapat ruang yang cukup buat pedestrian untuk memilih kecepatan berjalannya secara bebas, untuk mendahului pedestrian lainnya, dan untuk menghindari konflik silang. Pada tingkat ini, pedestrian mulai sadar akan adanya pedestrian lain, dan menanggapi kehadiran mereka itu ketika memilih lintasan berjalannya.



**Gambar 2.12 LOS B**

c. LOS (*uvel Of Service*) **C**:

Ruang Pedestrian > 24-40 ft<sup>2</sup>/ped, laju Arns > 7-10 ped/menit/ft. Pada LOS **C**, ruangnya cukup untuk kecepatan berjalan normal, dan untuk mendahului pedestrian lain dalam arns tak berarah primer. Gerak arah-balik atau silang dapat menyebabkan sedikit konflik, dan kecepatan serta laju alirnya agak lebih rendah.

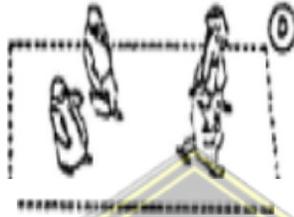


**Gambar 2.13 LOS C**

d. LOS (*uvel Of Service*) **D** :

Ruang Pedestrian > 15-24 ft<sup>2</sup>/ped, Laju Arns > 10-15 ped/menit/ft. Pada LOS

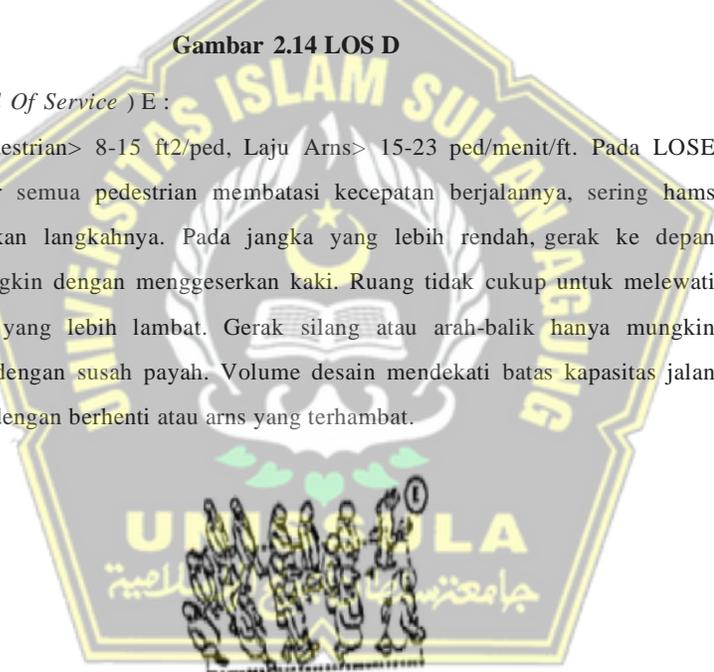
D, kebebasan untuk memilih kecepatan berjalan masing-masing dan untuk mendahului pedestrian lain terbatas. Gerak silang atau arah-balik akan mengalami konflik dengan kemungkinan yang tinggi, yang membutuhkan perubahan kecepatan dan kedudukan yang sering. LOS ini memberikan arus yang cukup lancar, tetapi gesekan dan interaksi diantara pedestrian itu kemungkinan terjadi.



**Gambar 2.14 LOS D**

e. LOS (*Level Of Service*) E :

Ruang Pedestrian > 8-15 ft<sup>2</sup>/ped, Laju Arns > 15-23 ped/menit/ft. Pada LOSE ini, hampir semua pedestrian membatasi kecepatan berjalannya, sering hams menyesuaikan langkahnya. Pada jangka yang lebih rendah, gerak ke depan hanya mungkin dengan menggeserkan kaki. Ruang tidak cukup untuk melewati pedestrian yang lebih lambat. Gerak silang atau arah-balik hanya mungkin dilakukan dengan susah payah. Volume desain mendekati batas kapasitas jalan orangnya, dengan berhenti atau arns yang terhambat.

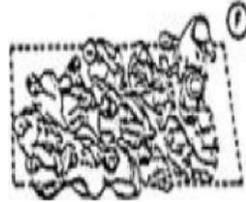


**Gambar 2.15 LOSE**

f. LOS (*Level Of Service*) F:

Ruang Pedestrian : 'S 8 fl:2/ped, Laju Arns beragam ped/menit/ft. Pada LOS F ini, semua kecepatan berjalan sangat terbatas, dan gerak maju dilakukan hanya dengan menggeserkan kaki. Terjadi kontak yang sering yang tak terelakkan di

antara pedestrian. Gerak silang atau arah balik hampir tidak mungkin. Arusnya sporadik dan tidak stabil. Ruangnya lebih mengkarakterkan pedestrian yang antri dari pada arus pedestrian yang bergerak.



**Gambar 2.16 LOS F**

Jalur pedestrian harus memiliki rasa aman dan nyaman terhadap pejalan kaki, keamanan disini dapat berupa batasan-batasan dengan jalan raya yang berupa peninggian trotoar, menggunakan pagar pohon dan menggunakan *streetfurniture*. Selain merasa aman mereka juga harus merasa nyaman dimana jalur pedestrian harus bersifat rekreatif karena hal tersebut sangat menunjang kenyamanan pejalan kaki saat menggunakan jalur pedestrian sebagai jalur mereka. Salah satu penyebab banyaknya tingkat kecelakaan yang terjadi pada pejalan kaki di jalur pedestrian adalah akibat adanya pencampuran fungsi jalur pedestrian dengan aktifitas yang lain.

Tabel 2.5  
Tingkatan Stimdar Pelayanan Jalur Pejalan Kaki

Tingkat Pelayanan (LOS)	Jalur Pejalan Kaki (m <sup>2</sup> /orang)	Kecepatan Rata-rata (meter/menit)	Volume Arns Pejalan Kaki (orang/meter/menit)	Volume/Kapasitas Rasio
A	2: 12,1	2: 79,2	..... 6,1	..... 0,08
B	2: 3,7	2: 76,2	..... 21,3	..... 0,28
C	2: 2,2	2: 73,2	..... 30,5	..... 0,40
D	3: 1,4	2: 68,6	..... 45,7	..... 0,60
E	2: 0,6	3: 45,7	..... 76,2	..... 1,00
F	<0,6	<45,7	Berubah-ubah	

Sumber: IRB, 2000

## 2.8 Kebijakan Penyediaan Fasilitas Pejalan Kaki

Beberapa negara maju telah mengembangkan kebijakan-kebijakan yang secara spesifik dikhususkan bagi penyediaan fasilitas pejalan kaki, termasuk pula perangkat pendukung lainnya yang dibutuhkan (marka, sinyal dan alat bantu). Penyediaan fasilitas pejalan kaki merupakan bagian dari "solusi" kebijakan bagi lalu lintas dalam berbagai tingkatan pemerintah : Provinsi, Kabupaten, Kota maupun Komunitas lokal (IHI, 2007).

Kebijakan tersebut dapat dikategorikan menjadi tiga (IHI, 2007), meliputi kebijakan berbasis pengembangan fasilitas, dan kebijakan berbasis masalah. Kebijakan yang termasuk dalam kebijakan umum, misalnya resolusi pemerintah maupun komunitas, peraturan perundang-undangan mengenai penzonaan kawasan, rencana komprehensif (rencana umum), kebijakan instansi pemerintah, peraturan pembagian kawasan (sub division), atau kajian rencana tapak. Sedangkan contoh kebijakan berbasis pengembangan fasilitas, misalnya adalah trotoar dan penyeberangan, zona sekolah, lajur sepeda, jalur hijau dan trail, operasi dan pemeliharaan fasilitas pejalan kaki, ruang parkir bagi sepeda, atau fasilitas bagi orang dengan kebutuhan khusus.

Yang termasuk dalam kebijakan berbasis masalah, misalnya kesehatan, kebugaran warga kota, konservasi energi, kualitas udara dan lingkungan, mobilitas warga dan keselamatan di jalan. Tidak banyak kategori kebijakan bagi pejalan kaki yang dapat ditemukan di Indonesia. Sebagian konteks pengembangan fasilitas pejalan kaki yang ada dilapangan, seperti Zona Selama Sekolah (Zoss) merupakan solusi inkremental terkait dengan masalah keselamatan di jalan bagi anak-anak. Selain itu, seiring dengan otonomi daerah, pengembangan kebijakan bagi pejalan kaki merupakan domain pemerintah lokal, yang didasarkan atas pengamatan masing-masing terhadap masalah pembangunan kota maupun daerahnya, seperti pejalan kaki mall di Bandung, untuk melakukan konservasi dan peningkatan daya tarik kawasan. Dalam kategori lainnya, kebijakan ini masih berupa kebijakan umum, seperti yang ditunjukkan oleh UU No. 26 Tahun 2007 tentang Penataan Ruang, UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, dan PP No. 43 Tahun 2004 tentang Pelaksanaan Upaya Peningkatan Kesejahteraan Sosial Lanjut Usia.

### 2.8.1 Model Kebijakan Bagi Fasilitas Pejalan Kaki

Keberadaan 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) memberikan gambaran terhadap masalah tersebut, 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 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. *New urbanism*, sebagai salah satu model perencanaan kota memberikan peran bagi aktifitas berjalan sehingga dapat setara dengan transportasi berbasis kendaraan bermotor, terutama untuk menghubungkan kembali komunitas yang "terpecah" karena modernisasi dalam penataan ruangnya. Sementara itu, Litman (2004) memberikan justifikasi bahwa aktifitas berjalan dapat meningkatkan aksesibilitas, penghematan terhadap biaya transportasi warga kota maupun biaya peningkatan infrastruktur transportasi pemerintah, menghidupkan komunitas, meningkatkan status kesehatan warga dan mendukung pembangunan ekonomi kota, guna lahan dan meningkatkan keadilan sosial. Penghematan terhadap biaya

transportasi 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.

Beberapa model kebijakan bagi pengembangan fasilitas pejalan kaki adalah *new urbanism* dan *complete street* antara lain :

#### 1. *New Urbanism*

- Penempatan fasilitas bagi pejalan kaki untuk aktifitas bekerja, sehingga dapat diakses dalam 10 menit.
- Perancangan jalan yang ramah terhadap pejalan kaki (gedung berdekatan dengan jalan, *on-street parking*, areal parkir yang tersembunyi, *slow speed street*.
- Jalan yang bebas dari kendaraan bermotor pada waktu yang ditetapkan.

#### 2. *Complete street*

- Gagasan ini menyatakan bahwa jalan lokal hanya menjadi lengkap apabila memberikan kesempatan yang sama bagi seluruh moda transportasi, meliputi berjalan dan bersepeda (IHI, 2007). Kebijakan ini dikembangkan oleh US *Departement of Transportation*, didasarkan atas prinsip pengendara sepeda dan pejalan kaki memiliki hak yang sama untuk bergerak sepanjang jalan umum, kecuali dilarang untuk hal tersebut. Keselamatan yang menyangkut pengendara didesain dan dioperasikan oleh seluruh pengguna.

*The Green Book* yang dikembangkan AASTHO (2004) turut memberikan dukungan terhadap pengembangan fasilitas pejalan kaki. AASTHO (dalam CHI, 2007) posisi pejalan kaki sebagai berikut:

"Pejalan kaki adalah bagian dari setiap lingkungan jalan raya dan kehadirannya harus diperhatikan di daerah perkotaan dan pedesaan. Karena tuntutan lalu lintas kendaraan di daerah perkotaan yang padat, seringkali sangat sulit untuk membuat ketentuan yang memadai untuk pejalan kaki, namun ini harus dilakukan, karena pejalan kaki adalah urat nadi perkotaan kita, terutama di pusat kota dan area perbelanjaan (rite) lainnya".

Dengan demikian, bagaimanapun kondisi yang dihadapi pada suatu kawasan, penyediaan fasilitas pejalan kaki wajib untuk mendapatkan posisi yang layak.

Berdasarkan kerangka kebijakan ini, AASTHO menempatkan fasilitas pejalan kaki sebagai bagian jalan yang turut direncanakan, sebagai bagian dari perancangan geometrik jalan untuk *highway* maupun *street*.

### **2.82 Kebijakan Bagi Fasilitas Pejalan Kaki**

Model perencanaan transportasi yang masih konvensional yang berorientasi pada kendaraan bermotor, menyebabkan kebijakan bagi pengembangan fasilitas pejalan kaki masih tetap diabaikan. Salah satu indikasinya, pengembangan kebijakannya merupakan subordinat. Dari isu lain yang lebih makro. Berdasarkan peraturan perundang-undangan yang ada, jumlahnya tidak signifikan, fasilitas pejalan kaki merupakan pemecahan dari solusi pembangunan transportasi, sosial, maupun tata ruang. Kajian kebijakan menggambarkan adanya perhatian terhadap fasilitas pejalan kaki. Meskipun tidak dalam bentuk kebijakan khusus sebagaimana ditemukan di negara berkembang. Adanya kebijakan tersebut memberikan arahan yang semakin jelas untuk menyediakan fasilitas pejalan kaki, terutama di wilayah kota UU No. 26 Tahun 2007, dan mendukung kelengkapan fasilitas jalan serta melindungi hak bagi pejalan kaki UU No. 22 tahun 2009.

Kebijakan penyelenggaraan pejalan kaki ditetapkan berdasarkan pada prinsip keselamatan, keterhubungan, langsung dan tidak terputus, kenyamanan dan keamanan, menarik, dan kualitas baik.

Tujuan yang diharapkan dari pengembangan jaringan pejalan kaki di wilayah perkotaan adalah :

- I. Terwujudnya kota yang ramah bagi pejalan kaki, dengan jaringan pejalan kaki yang selamat, aman, nyaman, langsung, kontinyu dan memiliki aksesibilitas tinggi bagi seluruh kalangan masyarakat.
2. Terciptanya kembali budaya berjalan kaki bagi masyarakat yang berpengaruh pada perubahan pola perjalanan, dimana di masa depan mayoritas perjalanan di wilayah perkotaan dilakukan dengan berjalan kaki (atau bersepeda) dan terintegrasi dengan sistem angkutan umum.
3. Tercapainya 20% perjalanan di perkotaan dilakukan dengan berjalan kaki.

Adapun berjalan kaki sebagai bagian sistem transportasi yang sehat dan ramah lingkungan mempunyai manfaat:

1. Mengurangi jumlah kematian dan gangguan kesehatan akibat polusi air udara, suara (kebisingan) yang disebabkan oleh alat transportasi.
2. Mengurangi risiko kecelakaan dan gangguan kesehatan pada golongan yang tidak mampu dan mereka yang masih di bawah umur (*disadvantaged groups*)
3. Menciptakan lapangan kerja dan aktifitas sosial yang ramah lingkungan
4. Meningkatkan aktifitas fisik termasuk aktifitas berjalan kaki dan bersepeda yang aman dan nyaman
5. Mengurangi emisi gas rumah kaca dari sistem transportasi akan membawa manfaat kesehatan di masa kini dan masa datang.

## **2.9. Klasifikasi dan Fungsi Jalan**

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 38 Tahun 2004 disebutkan bahwa jalan adalah suatu prasarana transportasi yang meliputi segala bagian jalan termasuk bangunan pelengkap dan perlengkapannya yang diperuntukkan bagi lalu lintas, yang berada di atas permukaan tanah, di bawah permukaan tanah dan/atau air, serta di atas permukaan air, kecuali jalan kereta api, jalan lori dan jalan kabel. Jalan mempunyai peranan penting terutama yang menyangkut perwujudan perkembangan antar wilayah yang seimbang, pemerataan hasil pembangunan serta pemantapan pertahanan dan keamanan nasional dalam rangka mewujudkan pembangunan nasional.

Berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 34 Tahun 2006 tentang Jalan dijelaskan bahwa penyelenggaraan jalan yang konseptual dan menyeluruh perlu melihat jalan sebagai suatu kesatuan sistem jaringan jalan yang mengikat dan menghubungkan pusat-pusat kegiatan. Dalam hubungan ini dikenal sistem jaringan jalan primer dan sistem jaringan jalan sekunder. Pada setiap sistem jaringan jalan diadakan pengelompokan jalan menurut fungsi, status, dan kelas jalan. Pengelompokan jalan berdasarkan status memberikan kewenangan kepada Pemerintah untuk menyelenggarakan jalan yang mempunyai layanan nasional dan pemerintah daerah untuk menyelenggarakan jalan di wilayahnya sesuai dengan prinsip-prinsip otonomi daerah.

## I. Sistem Jaringan Jalan

Sistem jaringan jalan disusun dengan mengacu pada rencana tata ruang wilayah dan dengan memperhatikan keterhubungan antar kawasan dan/atau dalam kawasan perkotaan, dan kawasan perdesaan.

Berdasarkan sistem jaringan jalan, maka dikenal 2 istilah, yaitu :

### a. Sistem jaringan jalan primer

Jaringan jalan primer disusun berdasarkan rencana tata ruang dan pelayanan distribusi barang dan jasa untuk pengembangan semua wilayah di tingkat nasional, dengan menghubungkan semua simpul jasa distribusi yang berwujud pusat-pusat kegiatan sebagai berikut:

- Menghubungkan secara menerus pusat kegiatan nasional, pusat kegiatan wilayah, pusat kegiatan lokal sampai ke pusat kegiatan lingkungan.
- Menghubungkan antar pusat kegiatan nasional.

Sistem jaringan jalan primer merupakan sistem jaringan jalan yang menghubungkan antar kawasan perkotaan, yang diatur secara berjenjang sesuai dengan peran perkotaan yang dihubungkannya. Untuk melayani lalu lintas menerus maka ruas-ruas jalan dalam sistem jaringan jalan primer tidak terputus walaupun memasuki kawasan perkotaan.

### b. Sistem jaringan jalan sekunder

Jaringan jalan sekunder disusun berdasarkan rencana tata ruang wilayah kabupaten/kota dan pelayanan distribusi barang dan jasa untuk masyarakat di dalam kawasan perkotaan yang menghubungkan secara menerus kawasan yang mempunyai fungsi primer, fungsi sekunder pertama, fungsi sekunder kedua, fungsi sekunder ketiga, dan seterusnya sampai ke persi I.

Sistem jaringan jalan sekunder merupakan sistem jaringan jalan yang menghubungkan antarkawasan di dalam perkotaan yang diatur secara berjenjang sesuai dengan fungsi kawasan yang dihubungkannya.

## 2. Fungsi Jalan

Berdasarkan fungsinya, maka jalan dibedakan menjadi beberapa fungsi, yaitu:

### a. Jalan Arteri

- Arteri Primer : Jalan yang menghubungkan secara berdaya guna antarpusat kegiatan nasional atau antara pusat kegiatan nasional dengan pusat kegiatan wilayah. Didesain berdasarkan kecepatan rencana paling rendah 60 km per jam, lebar badan jalan minimal 11 meter, lalu lintas jarak jauh tidak boleh terganggu lalu lintas ulang alik, lalu lintas lokal dan kegiatan lokal, jumlah jalan masuk ke jalan arteri primer dibatasi, serta tidak boleh terputus di kawasan perkotaan.

Arteri Sekunder : Jalan yang menghubungkan kawasan primer dengan kawasan sekunder kesatu, kawasan sekunder kesatu dengan kawasan sekunder kesatu, atau kawasan sekunder kesatu dengan kawasan sekunder kedua. Didesain berdasarkan kecepatan rencana paling rendah 30 km per jam dengan lebar badan jalan minimal 11 meter, dan lalu lintas cepat tidak boleh terganggu oleh lalu lintas lambat.

### b. Jalan Kolektor

- Kolektor Primer : Jalan yang menghubungkan secara berdaya guna antara pusat kegiatan nasional dengan pusat kegiatan lokal, antarpusat kegiatan wilayah, atau antara pusat kegiatan wilayah dengan pusat kegiatan lokal. Didesain berdasarkan kecepatan rencana paling rendah 40 km per jam dengan lebar badan jalan minimal 9 meter, dan jumlah jalan masuk dibatasi.
- Kolektor Sekunder : Jalan yang menghubungkan kawasan sekunder kedua dengan kawasan sekunder kedua atau kawasan sekunder kedua dengan kawasan sekunder ketiga. Didesain berdasarkan kecepatan rencana paling rendah 20 km per jam dengan lebar badan jalan minimal 9 meter, dan lalu lintas cepat tidak boleh terganggu oleh lalu lintas lambat.

c. Jalan Lokal

- Lokal Primer : Jalan yang menghubungkan secara berdaya guna pusat kegiatan nasional dengan pusat kegiatan lingkungan, pusat kegiatan wilayah dengan pusat kegiatan lingkungan, antarpusat kegiatan lokal, atau pusat kegiatan lokal dengan pusat kegiatan lingkungan, serta antarpusat kegiatan lingkungan. Didesain berdasarkan kecepatan rencana paling rendah 20 km per jam dengan lebar badan jalan minimal 7,5 meter, dan tidak boleh terputus di kawasan perdesaan.
- Lokal Sekunder: Jalan yang menghubungkan kawasan sekunder kesatu dengan perumahan, kawasan sekunder kedua dengan perumahan, kawasan sekunder ketiga dan seterusnya sampai ke perumahan. Didesain berdasarkan kecepatan rencana paling rendah 10 km per jam dengan lebar badan jalan minimal 7,5 meter.

d. Jalan Lingkungan

- Lingkungan Primer : Jalan yang menghubungkan antarpusat kegiatan di dalam kawasan perdesaan dan jalan di dalam lingkungan kawasan perdesaan. Didesain berdasarkan kecepatan rencana paling rendah 15 km per jam dengan lebar badan jalan minimal 6,5 meter untuk jalan yang diperuntukkan bagi kendaraan bermotor roda 3 atau lebih. Sedangkan jalan yang tidak diperuntukkan bagi kendaraan bermotor roda 3 atau lebih harus mempunyai lebar badan jalan minimal 3,5 meter.
- Lingkungan Sekunder : Jalan yang menghubungkan antar persil dalam kawasan perkotaan. Didesain berdasarkan kecepatan rencana paling rendah 10 km per jam dengan lebar badan jalan minimal 6,5 meter untuk jalan yang diperuntukkan bagi kendaraan bermotor roda 3 atau lebih. Sedangkan jalan yang tidak diperuntukkan bagi kendaraan bermotor roda 3 atau lebih harus mempunyai lebar badan jalan minimal 3,5 meter. Lebar badan jalan paling sedikit 3,5 meter ini dimaksudkan agar lebar jalur lalu lintas dapat mencapai 3 meter, dengan demikian pada keadaan darurat dapat dilewati mobil dan

kendaraan khusus lainnya seperti pemadam kebakaran, ambulans, dan sebagainya.

## 2.10. Ruang Terbuka Hijau Publik (*Open Spaces*)

Pengertian Ruang Terbuka Hijau Secara umum ruang terbuka publik (*open spaces*) di perkotaan terdiri dari ruang terbuka hijau dan ruang terbuka non-hijau. Ruang Terbuka Hijau (**RTH**) perkotaan adalah bagian dari ruang-ruang terbuka suatu wilayah perkotaan yang diisi oleh tumbuhan, tanaman dan vegetasi guna mendukung manfaat ekologis, sosial budaya, dan arsitektural yang dapat memberikan manfaat ekonomi (kesejahteraan) bagi masyarakatnya. Ruang terbuka non-hijau dapat berupa ruang terbuka yang diperkeras (paved) maupun ruang terbuka biru yang berupa permukaan sungai, danau, maupun areal-areal yang diperuntukkan sebagai genangan retensi (Dwiyanto, 2009).

Menurut Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No. 05/PRT/M/2008 Tentang Penyediaan dan Pemanfaatan Ruang Terbuka Hijau di Kawasan Perkotaan, Ruang Terbuka Hijau adalah area memanjang/jalur dan/atau mengelompok, yang penggunaannya lebih bersifat terbuka, tempat tumbuh tanaman, baik yang tumbuh secara alamiah maupun yang sengaja ditanam. Di dalam Undang-Undang No. 26 Tahun 2007 tentang Penataan Ruang, perencanaan tata ruang wilayah kota harus memuat rencana penyediaan dan pemanfaatan ruang terbuka hijau yang luas minimalnya sebesar 30% dari luas wilayah kota. Dalam Undang-Undang tersebut dijelaskan bahwa luas RTH dialokasikan 10% untuk RTH privat dan 20% lainnya untuk RTH publik.

Penyediaan RTH berdasarkan luas wilayah di perkotaan adalah sebagai berikut:

1. Ruang terbuka hijau di perkotaan terdiri dari RTH publik dan privat;
2. Proporsi **RTH** pada wilayah perkotaan adalah sebesar minimal 30% yang terdiri 20% ruang terbuka hijau publik dan 10% terdiri dari ruang terbuka hijau privat;
3. Apabila luas RTH baik publik maupun privat di kota yang bersangkutan telah melebihi total luas lebih besar dari peraturan atau perundangan yang berlaku, maka proporsi tersebut harus tetap dipertahankan keberadaannya. Proporsi 30% merupakan ukuran minimal untuk menjamin keseimbangan ekosistem

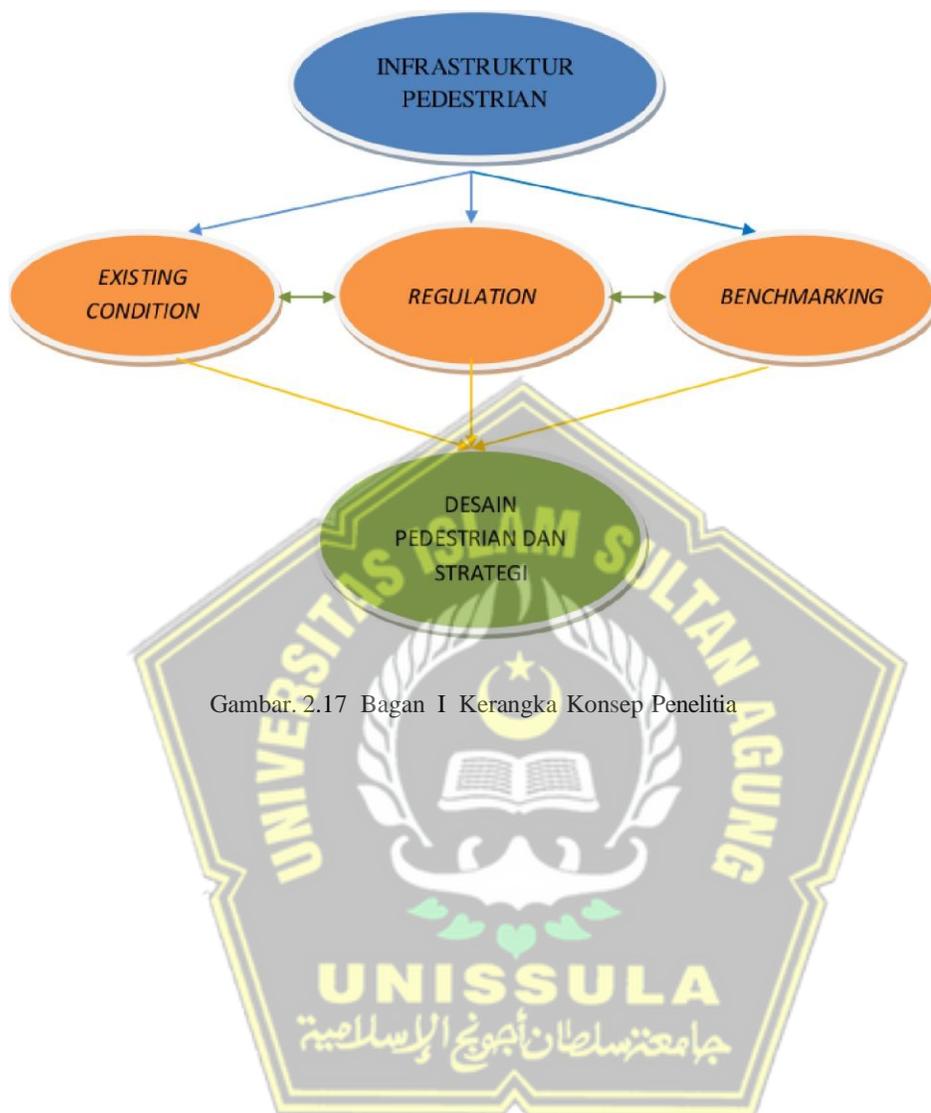
kota, baik keseimbangan sistem hidrologi dan keseimbangan iklim, maupun sistem ekologis lain yang dapat meningkatkan ketersediaan udara yang bersih yang diperlukan masyarakat, serta sekaligus dapat meningkatkan nilai estetika kota.

### **2.11 Kerangka Pikir**

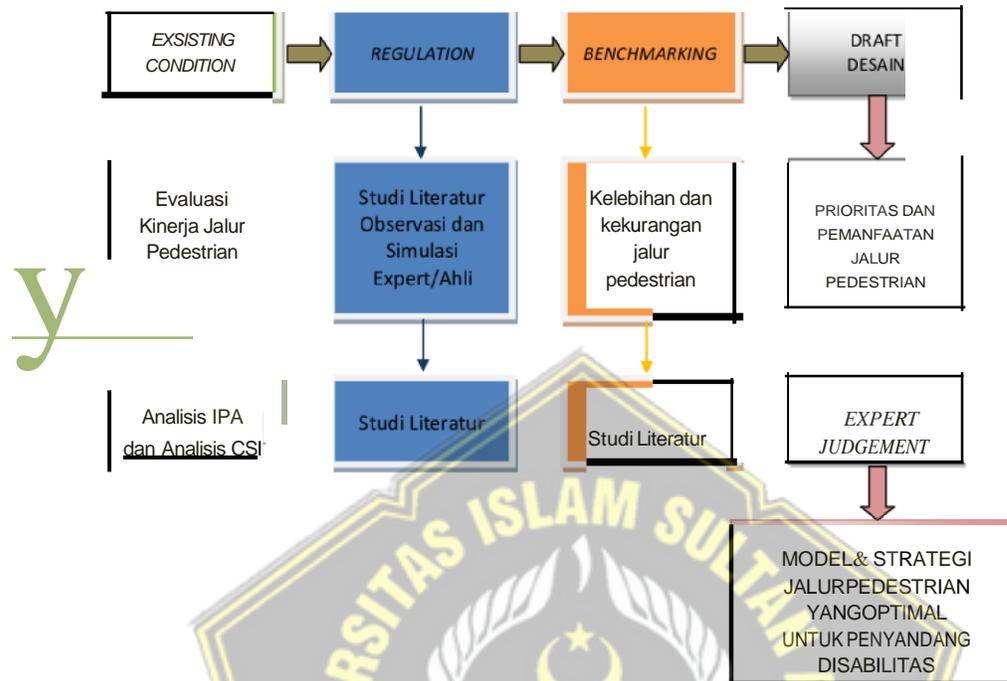
Kerangka pemikiran pada dasarnya menjelaskan hubungan antar variabel yang akan diteliti. Dimana hubungan tersebut idealnya dikuatkan oleh teori dan hasil penelitian-penelitian sebelumnya. Berdasarkan penelitian yang telah dilakukan sebelumnya, maka dalam penelitian ini menjelaskan tentang permasalahan yang ada merupakan salah satu upaya untuk meningkatkan perhatian pemerintah dalam pengembangan kawasan pada area pejalan kaki serta ketersediaan infrastruktur pedestrian yang baik dalam menunjang misi pemerintah Kota Kendari yaitu meningkatkan kualitas pelayanan masyarakat, menata wajah Kota Kendari dan pembangunan infrastruktur.

Penelitian ini mengkaji pendapat masyarakat tentang jalur pejalan kaki dengan melakukan penekanan pada bagaimana lingkungan pedestrian yang dibangun dapat mempengaruhi keinginan/ketersediaan masyarakat/pengguna jalan untuk melakukan aktifitas berjalan kaki. Untuk mendapatkan kualitas pejalan kaki yang baik, maka diperlukan penilaian kondisi pejalan kaki saat ini.

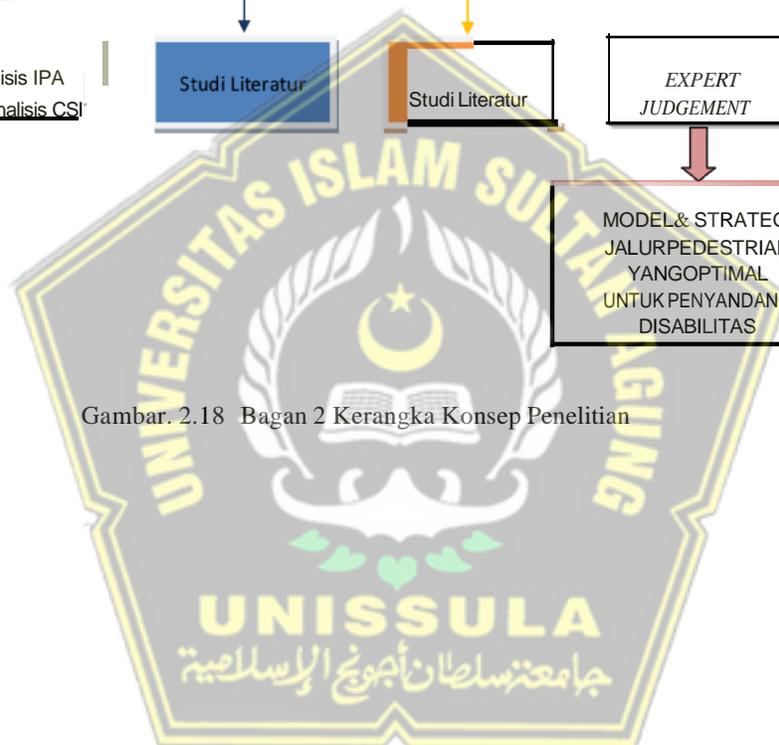
Kerangka konseptual penelitian merupakan alur pikir dalam penulisan yang digunakan sebagai penuntun dalam proses penelitian yang akan dilakukan. Adapun kerangka konsep penelitian dapat dilihat pada gambar 2.17



Gambar. 2.17 Bagan I Kerangka Konsep Penelitian



Gambar. 2.18 Bagan 2 Kerangka Konsep Penelitian



### 2.12 Penelitian Terdahulu

Penelitian terdahulu merupakan penelitian yang telah dilakukan oleh peneliti sebelumnya yang mungkin memiliki keterkaitan dengan penelitian yang akan dilakukan peneliti. Penelitian terdahulu menjadi salah satu bahan pertimbangan sehingga dapat memberi referensi dalam mengkaji penelitian yang akan dilakukan. Penelitian yang menjadi acuan dalam melakukan penelitian dapat di lihat pada tabel 2.6 :



Tabel 2.6 Rangkuman Penelitian Terdahulu

No.	Nama Peneliti	Judul	Tujuan Penelitian	Metode Teknik Analisis	Kesimpulan
1.	Hongfei JIA, Lili YANG, Ming YANG (2009)	<i>Pedestrian Flow Characteristics Analysis and Model Parameter Calibration in Comprehensive Transport Terminal</i>	Untuk menganalisis karakteristik arus pejalan kaki dan kalibrasi model	<ul style="list-style-type: none"> <li>Analisis statistik SPSS</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Hasil penelitian menunjukkan bahwa model hubungan kepadatan arus pejalan kaki adalah persamaan kuadrat di koridor;</li> <li>Model hubungan aliran-ruang adalah persamaan kuadrat jika ruang berada di bawah suatu nilai tertentu dan merupakan persamaan logaritma jika ruang berada di atas nilai tersebut</li> </ul>
2.	Chaerul M. (2010)	Identifikasi Tingkat Kenyamanan Pejalan Kaki Studi Kasus Jalan Kedoya Raya dan arjuna Selatan.	Untuk mengamati kondisi fisik trotoar beserta fasilitas pendukungnya.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Analisis Deskriptif</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Kondisi trotoar di lokasi studi saat 1111 belum memenuhi standar yang layak dan belum mengakomodasikan kebutuhan akan fasilitas pendukung untuk kenyamanan, keamanan dan keselamatan lalu lintas pejalan kaki termasuk pejalan kaki dengan keterbatasan fisik dan stamina, serta terdapatnya fungsi lain oleh keberadaan padangan kaki lima, pangkalan ojek dan parkir kendaraan yang menggunakan ruang gerak bebas pejalan kaki.</li> </ul>
3.	Wael K. M. Alhajyaseen, Hideki Nakamura, Miho Asano (2011)	<i>Effects of Bi-directional Pedestrian Flow Characteristics upon the Capacity of Signalized Crosswalks</i>	Untuk menganalisis pengaruh arus pejalan kaki dua arah dan komposisinya terhadap kualitas arus pejalan kaki di penyeberangan yang diberi sinyal	<ul style="list-style-type: none"> <li>Metode HCM</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Hasil penelitian menunjukkan bahwa pengurangan maksimum dalam kapasitas total penyeberangan bersinyal (25%) terjadi pada rasio perpecahan terarah sebesar 0,5 sedangkan pengurangan maksimum (4%) terjadi pada rasio perpecahan terarah 0,1 berbanding 0,9. Pengurangan maksimum yang diperkirakan dalam kapasitas lebih tinggi dari pengurangan maksimum yang diharapkan (15%) oleh HCM.</li> <li>Selain itu, ditemukan bahwa tingginya proporsi pejalan kaki lanjut usia dapat <u>menyebabkan penurunan yang parah pada</u></li> </ul>

					kecepatan rata-rata penyeberangan dan kapasitas penyeberangan yang diberi sinyal, sedangkan efek pejalan kaki murid tampaknya sangat terbatas. Oleh karena itu, disarankan untuk mempertimbangkan menyediakan penyeberangan yang lebih luas di persimpangan dengan permintaan pejalan kaki lanjut usia yang tinggi untuk mengurangi efek aliran dua arah pada kecepatan mereka.
4.	Imran Nazir, Sajal Kumar Adhikary, Quazi Sazzad Hossain and Syed Ashik Ali (2012)	<i>Pedestrian flow characteristics in khulna metropolitan city, bangladesh</i>	Untuk mengetahui karakteristik arus pejalan kaki di trotoar kota Khulna.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Model aliran kepadatan</li> <li>• Analisis statistik SPSS</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Hasil penelitian menunjukkan bahwa pejalan kaki kota Khulna memiliki kecepatan berjalan yang lebih lambat dibandingkan dengan pejalan kaki di kota- kota Amerika dan Asia lainnya. Namun, laju aliran maksimum yang diperoleh dalam penelitian ini lebih tinggi daripada yang diperoleh di negara-negara Asia dan Barat.</li> </ul>
5.	Khalidur Rahman, Noraida Abdul Ghani, Anton Abdulbasah Kamil, Adli Mustafa, and Md. Ahmed Kabir Chowdhury (2013)	<i>Modelling Pedestrian Travel Time anti the Design of Facilities: A Queuing Approach</i>	Untuk memprediksi waktu tempuh berguna untuk mengevaluasi kinerja fasilitas pejalan kaki.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Model Regresi Tertimbang</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Hasil penelitian menunjukkan model ini juga dapat menguji rencana fasilitas pejalan kaki sebelum konstruksi untuk mengidentifikasi apakah fasilitas tersebut akan memberikan layanan yang diharapkan untuk melewati sejumlah pejalan kaki yang ditargetkan dalam interval waktu tertentu. Selain itu, model tersebut dapat membantu untuk mengontrol arus pejalan kaki untuk memenuhi tingkat kinerja tertentu. Hal ini diperlukan karena efek dari salah satu pejalan kaki yang mencoba berjalan lebih cepat daripada pejalan kaki di sekitarnya dalam kondisi lalu lintas yang padat akan memaksa pejalan kaki yang berlawanan untuk terbelah menjadi dua, yang pada gilirannya mengurangi arus total.</li> </ul>
6.	Rajat Rastogi, T. Ilango	<i>Pedestrian Flow Characteristics for</i>	Untuk mengetahui karakteristik arus pejalan	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Model Greenshield</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Hasil penelitian menunjukkan bahwa kecepatan arus bebas pejalan kaki tinggi di</li> </ul>

	and Satish Chandra (2013)	<i>Different Pedestrian Facilities and Situations</i>	kaki di trotoar pada lima kota di India	(linier)	<p>trotoar (1,576 m/s) dan rendah di daerah sekitar (1,340 m/s). Peningkatan lebar fasilitas mengakibatkan peningkatan ruang yang tersedia untuk pejalan kaki, tetapi mengt1rangi laju aliran maksimum dan kepadatan optimal.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ditemukan bahwa hubungan antara kecepatan dan kepadatan mengikuti model Underwood (eksponensial) pada trotoar dengan lebar bervariasi dan model Greenshield (li nier) pada fasilitas eksklusif. Aliran dua arah pada fasilitas mempengaruhi kecepatan aliran bebas dan ruang yang tersedia untuk pejalan kaki secara merugikan pada kepadatan tinggi. Efek meremas di tengah dan mengikuti pendahulunya di dekat sisi diamati di bawah aliran dua arah yang berat. Kehadiran bottleneck mengurangi kecepatan aliran bebas dan aliran maksimum secara substansial.</li> <li>• Pejalan kaki bergerak berlapis-lapis dengan kepadatan tinggi. Laju aliran maksimum diamati lebih tinggi di jalur lalu lintas (2,067 ped/dtk) dibandingkan dengan fasilitas pejitlan kaki eksklusif (1,493 ped/dtk).</li> </ul>
7.	Khalidur Rahman, Noraida Abdul Ghani, Anton Abdulbasah Kami! & Adli Mustafa (2013)	<i>Weighted Regression Method for the Study of Pedestrian Flow Characteristics in Dhaka, Bangladesh</i>	Untuk mempelajari karakteristik arus pejalan kaki di trotoar dapat digunakan untuk mempelajari karakteristik pada fasilitas lain seperti tangga, perlintasan bersinyal di kota.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Metode regresi tertimbang</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Hasil penelitian menunjukkan adanya kemungkinan bias pada penelitian sebelumnya dan peningkatan daya prediksi dengan penggunaan rnetode regresi tertimbang.</li> <li>• Arus pejalan kaki di trotoar di Dhaka memiliki beberapa karakteristik khusus yang tidak sama dengan arus pejalan kaki yang tidak terputus di negara lain. Karena teknik estimasi regresi tertimbang dapat men!!!Iran!!i seba!!ian dari bias OLS, teknik</li> </ul>

					tersebut dapat digabungkan dalam paket simulasi untuk memprediksi arus dan kecepatan pejalan kaki serta untuk merancang dan menganalisis kapasitas fasilitas pejalan kaki secara tepat. <ul style="list-style-type: none"> <li>• Studi tersebut juga merekomendasikan untuk tidak menerapkan desain dan parameter asing secara langsung untuk fasilitas <u>pejalan</u> kaki di Dhaka</li> </ul>
8.	Lily Mauliani, Ari Widyati Purwanti, Wafirul Aqli. (2013)	Kajian Jalur Pedestrian Sebagai Ruang Terbuka Pada Area Kampus	Untuk menganalisis penerapan konsep pedestrianisasi dalam area kampus sebagai ruang terbuka bagi komunitas kampus baik untuk memfasilitasi kebutuhan sosial juga untuk beraktifitas di dalamnya.	• Metode deskriptif serta metode studi banding	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Studi kasus pada area kampus di Singapura yang dianggap berhasil dalam menerapkan konsep pedestrianisasi 1111, maka diharapkan contoh keduanya dapat menjadi titik awal dari perencanaan dan perancangan konsep pedestrianisasi dalam area kampus di Jakarta.</li> </ul>
9.	Rahayu S, Dewi, U., & Ahdiyana, M.(2013)	Pelayanan Publik Bidang Transportasi Bagi Difabel di Daerah Jstimewa Yogyakarta. Universitas Negeri Yogyakarta	Untuk Menganalisis penyediaan pelayanan publik khususnya bidang transportasi bagi kaum difabel dan mengidentifikasi alternatif solusi yang dapat diterapkan dalam pemberian pelayanan bidang transportasi yang adil dan pro difabel	• Penelitian kualitatif dengan metode <u>wawancara</u> , observasi dan dokumentasi.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Hasil penelitian menunjukkan bahwa penyediaan layanan perhubungan untuk memenuhi kebutuhan kaum difabel belum optimal. Pemerintah Kota Yogyakarta menyediakan fasilitas perhubungan ramah difabel, Sleman menyediakan trotoar ramah difabel khususnya di sekitar kompleks perkantoran pemerintah daerah. 3 kabupaten lain belum optimal dalam penyediaan fasilitas.</li> </ul>
10.	Hongwei Guo, Facheng Zhao, Wuhong Wang, Yanlong Zhou, Yujie Zhang, and Geert Wets (2014)	<i>Modeling the Perceptions and Preferences of Pedestrians on Crossing Facilities</i>	Untuk mengevaluasi preferensi pejalan kaki untuk fasilitas penyeberangan yang biasa ditemui dan menganalisis lokasi penyeberangan pejalan kaki dalam	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Model logit multinomial</li> <li>• Regresi</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Hasil penelitian menunjukkan : bahwa pejalan kaki lebih memilih jalan layang / underpass, dan kebanyakan pejalan kaki menganggap keselamatan sebagai hal yang terpenting.</li> <li>• Mengingat biaya dan kondisi konstruksi, <u>penyeberangan</u> <u>dengan</u> <u>sinjal</u></li> </ul>

			berbagai kondisi.		direkomendasikan untuk membantu meminimalkan konflik pejalan kaki-kendaraan.
11.	Lindsay Alvarez Pomar, German Mendez Giraldo, Natalia Martins Gon alves (2014)	<i>Pedestrian systems design</i>	Untuk memberikan gambaran umum tentang konteks penyajian sistem pejalan kaki, serta definisinya, apa penlingnya, bagaimana pernahamannya, apa arlinya keterwakilannya	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Metode HCM</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Hasil penelitian menyimpulkan bahwa terdapat kecenderungan untuk menganalisis sistem pejalan kaki dengan penglihatan mikroskopis dan mengabaikan pengakuannya sebagai sistem transportasi.</li> </ul>
12.	Hashim Mohammed Alhassana , Nordiana Mashrosb (2015)	<i>Characterisation and modelling of pedestrian flows in hospital and academic environments</i>	Untuk menilai, aliran lalu lintas pejalan kaki dan memodelkan perilaku berjalan mereka. Sebelas lokasi yang terletak di dalam fasilitas ini terpilih	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Modelling flow conditions</i></li> <li>• Model persamaan kuadrat</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Hasil penelitian menunjukkan bahwa laki-laki berjalan lebih cepat daripada perempuan di kampus universitas sedangkan perempuan lebih cepat di lingkungan rumah sakit. Juga kampus universitas melihat lebih banyak kelompok pejalan kaki dalam campuran lalu lintas dari pada kasus di lingkungan rumah sakit di mana 93% pejalan kaki berada dalam satu file.</li> <li>• Laki-laki berjalan lebih cepat dibandingkan perempuan sebesar 7% di lingkungan universitas sedangkan perempuan lebih cepat sebesar 4% di lingkungan rumah sakit.</li> </ul>
13.	Rona Panduri dan Djoko Suwandono, (2015)	Perilaku Masyarakat Dalam Penggunaan Jalur Pedestrian Di Koridor Jalan Prof. H. Soedarto, S.H.	Untuk Pemanfaatan pedestrian untuk aktivitas selain berjalan kaki seperti berdagang dan parkir.	Metode kuantitatif dan bersifat deskriptif	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Keberadaan aksi vital PKL di jalur pedestrian koridor Jalan Prof. H. Soedarto, S.H. menciptakan suatu kondisi di jalur pedestrian tersebut. Kondisi tersebut berpengaruh dan membentuk perilaku bagi pejalan kaki yakni berupa tiga pola pergerakan pejalan kaki di jalur pedestrian. Ketiga pola pergerakan tersebut mempunyai tujuan yang sama yaitu demi mendapatkan kenyamanan dalam berjalan kaki.</li> </ul>

14.	Irsan Permana, Adi Susetyaningsing, Ida Farida, (2016)	Evaluasi Jalur Pejalan Kaki Dengan RTH Pada Ruas Jalan Ahmad Yani Kee. Garut Kota	Untuk mengevaluasi jalur pejalan kaki secara realita di lapangan kemudian disesuaikan dengan peraturan yang ada	<ul style="list-style-type: none"> <li>Metode deskriptif dan kualitatif</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ketersediaan jalur pejalan kaki sudah memenuhi tetapi jika ditambah dengan pelengkap jalan seperti tiang lampu, tempat sampah, kursi roda, Lanaman peneduh RTH trotoar di kiri dan kanan tidak memenuhi persyaratan. Sedangkan untuk RTH di jalan Ahmad Yani memiliki luas sebesar 409,564 m<sup>2</sup> atau 20%. Jumlah ini cukup memenuhi RTH jalur hijau jalan tetapi masih perlu ditambah menjadi 30% sehingga perlu penambahan sebesar 209,2 m<sup>2</sup> atau 10% karena arus lalu lintas di kawasan tersebut setiap tahunnya meningkat.</li> </ul>
15.	Ehezia m. Cepolina, Federico menichini & Paloma gonzalez rojas (2017)	<i>Pedestrian level of service: the impact of social groups 011 pedestrian low characteristics</i>	Untuk pengukuran kinerja fasilitas pejalan kaki untuk menentukan kualitas operasi, kekurangan yang ada, kebutuhan perbaikan, dan untuk tujuan pengatunm prioritas. Secara tradisional, kualitas pengoperasian fasilitas transportasi dinilai berdasarkan konsep level of service (LOS).	<ul style="list-style-type: none"> <li>Metode HCM 2000</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Hasil penelitian menyajikan bukti bahwa arus pejalan kaki dimodifikasi oleh kelompok dan bahwa keseluruhan perilaku kemmunan dipengaruhi oleh pengelompokan orang.</li> <li>HCM 2000, dan juga manual lainnya, mengasumsikan bahwa tingkat kenyamanan orang terkait dengan area ruang yang dapat digunakan orang saat mereka berjalan. Ukuran ini dihitung untuk setiap individu yang ada di zona itu, namun tidak memperhitungkan kelompok akun. Jika ada banyak orang di area yang sama maka Lingkak kenyamanannya lebih rendah dan menurut hasil ada variasi kecepatan <u>orang bisa berjalan</u>.</li> </ul>
16.	Moura, F, P & Gon alves, A. B. (2017).	<i>Measuring walkability for diftinct pedestrian groups with a participatory assessmem method: A case smdy in Lisbon. Landscape and Urban Plal11111g</i>	Untuk penilaian kemampuan berjalan kaki berdasarkan keadaan dan keahlian lokal, yang dapat direplikasikan pada konteks perkotaan yang berbeda.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Indikator-indikator audit jalan dan berbasis GIS</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Hasilnya penelilian ini menunjukkan pe1bedaan yang jelas dalam skor walkability untuk kelompok pejalan kaki yang berbeda, yaitu antara orang dewasa dan manula atau pejalan kaki yang mengalami gangguan. Selain itu, validasi hasil disajikan dengan membandingkan kinerja jalan, yang diukur dengan proses,</li> </ul>

					dengan survei berbasis rumah yang dilakukan dalam wilayah studi.
17.	Lakshmi Devi Vanumu & K. Ramachandra Rao & Geetam Tiwari (2017)	<i>Fundamental diagrams of pedestrian flow characteristics: A review</i>	Untuk mengkaji diagram fundamental karakteristik arus pejalan kaki yang dikembangkan untuk berbagai jenis aliran dan elemen geometris.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Diagram Fundamental (FD)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Hasil penelitian menyimpulkan bahwa kecepatan berjalan pejalan kaki berbeda sehubungan dengan fasilitas dan tujuan perjalanan. Oleh karena itu, penerapan kecepatan berjalan di satu fasilitas untuk desain fasilitas lain mungkin tidak memberikan hasil yang bermanfaat. Karena kecepatan berjalan menentukan kapasitas fasilitas, hal itu perlu diperiksa sehubungan dengan konteksnya. &amp; Bahkan untuk elemen sederhana seperti koridor, penerapan berbagai metode pengukuran menyebabkan variasi yang besar dalam penentuan FD.</li> </ul>
18.	A. M. Tahsin Emtenan, Showkat Ibne Shahid (2017)	<i>Pedestrian Flow Characteristics Under Heterogeneous Traffic Conditions</i>	Untuk menyajikan karakteristik arus pejalan kaki di trotoar eksklusif di tiga wilayah perkotaan penting Dhaka yaitu Farmgate, Shahbag dan Shukrabad.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Metode HCM</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Hasil penelitian menyimpulkan bahwa hubungan antara ketiga parameter diekspresikan dalam tiga persamaan yang memudahkan untuk memahami situasi di tiga lokasi ini. Tingkat layanan (LOS) telah ditentukan di setiap lokasi juga. Berdasarkan laju aliran, Farmgate memiliki LOS C dan Shukrabad dan Shahbag keduanya memiliki LOS B. Kecepatan aliran bebas rata-rata dari tiga lokasi adalah sekitar 1,18 m / s. Ini dapat membantu menciptakan gagasan tentang tingkat di mana pejalan kaki dapat keluar dari fasilitas.</li> </ul>
19.	Sayed Shams - E - Rabbi and Quazi Saz.zad Hossain (2018)	<i>A study on pedestrian flow characteristics for selected walkways in Dhaka metropolitan area, Bangladesh</i>	Untuk mengkaji karakteristik dan kebutuhan layanan fasilitas pejalan kaki dan pejalan kaki di Khulna Metropolitan City, Bangladesh	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Teknik fotografi</li> <li>• Teknik video-grafik</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Hasil penelitian menyimpulkan bahwa kecepatan berjalan rata-rata adalah 58,41 m / menit atau 0,97 m / s pada jalan setapak secara signifikan lebih rendah dibandingkan dengan mitra Asia Selatan negara-negara Eropa dan AS.</li> <li>• Kecepatan berjalan pejalan kaki pria 69,57 m / menit relatif lebih cepat dari pejalan</li> </ul>

				<p>kaki wanita 53,57 m/ menit.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Diketahui bahwa kecepatan berjalan antara anak-anak (50 m/ menit), dewasa (59,72 m / menit) dan pejalan kaki lanjut usia (46,15 m / menit) sangat bervariasi satu sama lain.</li> <li>Hubungan antara kecepatan berjalan pejalan kaki (u), kepadatan (k), arus (q) dan modul area (M) untuk jalan setapak dalam aliran dua arah dapat direpresentasikan dengan persamaan berikut: <math>u = 73.629 - 67.319k</math>; <math>q = u (73,629 - u) / 67,319</math>; <math>q = 73.629k - 67.319k^2</math>; <math>q = 73.629 / M - 67.319 / M^2</math>.</li> </ul> <p>Dimana, u dalam m / menit, q dalam ped / m / menit, k dalam ped / m<sup>2</sup>, M dalam m<sup>2</sup> / ped. Ams maksimum pejalan kaki di trotoar di temukan 74 ped / m / menit ketika luas ruang 0,45m<sup>2</sup>. Yang mengacu pada Tingkat Layanan 'E'.</p>
20.	Arunabha Banerjee, Akhilesh Kumar Maurya, Gregor Lammel (2018)	<i>A review of pedestrian flow characteristics and level of service over different pedestrian facilities</i>	<p>Untuk mengetahui karakteristik arus pejalan kaki (seperti kecepatan, arus, kepadatan, ruang, kecepatan ams bebas dan kepadatan kemacetan) dan perkembangan Tingkat Pejalan Kaki Layanan (PLOS) untuk berbagai fasilitas pejalan kaki (misalnya, trotoar, jalan setapak, penyeberangan, kelas terpisah, tangga dan eskalator).</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Metode HCM</li> <li>Hasil penelitian menunjukkan Hubungan mendasar (antara kecepatan dan kepadatan) diamati pada fasilitas yang berbeda dan ternyata berbeda secara signifikan. Hubungan mendasar untuk trotoar fasilitas mendasar diperkirakan kisaran kecepatan arus bebas menjadi 65-85 m / menit dan kepadatan ke m<sup>2</sup> menjadi 3,5-5,3 ped / m<sup>2</sup>.</li> <li>Kecepatan pejalan kaki minimum dan maksimum di atas fasilitas trotoar di berbagai negara yang diamati adalah 52 m / menit dan 98 m / menit, dengan kecepatan rata-rata 79 m / menit.</li> <li>Pejalan kaki pria berjalan dengan kecepatan 4-9 m / menit lebih tinggi dibandingkan dengan pejalan kaki wanita; sedangkan pejalan kaki yang lebih tua berjalan dengan kecepatan 15-20</li> </ul>

					m / menit lebih rendah daripada yang lebih muda melalui berbagai jenis fasilitas penyeberangan.
21.	Komala Devi Sundararajan, Kamamdin Ambak, Basil David Daniel, Joewono Prasetijo, and Siti Zaharah Ishak (2018)	<i>Pedestrians' involvement in safe crossing by using facilities based on extended Theory of Planned Behavior</i>	Untuk mengembangkan model niat perilaku terhadap perilaku penyeberangan yang aman di kalangan pejalan kaki dengan menggunakan <i>Teori Perilaku yang Diperluas</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Analisis SEM</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Hasil penelitian menunjukkan bahwa untuk penyeberangan yang aman antar pejalan kaki, model intervensi baru akan diperkenalkan untuk meningkatkan penggunaan fasilitas penyeberangan.</li> <li>Intervensi yang tepat akan digunakan untuk memprediksi bahwa sistem dapat mempengaruhi perilaku pejalan kaki 8 MATEC Web of Conferences 250,02005.</li> </ul>
22.	Amirotul Mahmudah, Slamet Legowo, Agus Sumarsono, Studyarnadyakomunika Linta, and Benny Jrawan (2018)	<i>Regulation of service quality of pedestrian path fulfillment pedestrians' convenience</i>	Untuk menguji kesesuaian antara standar LOS pejalan kaki ini dan persepsi pejalan kaki tentang kenyamanan di kawasan komersial Pasar Gede.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Model Greenberg</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Hasil penelitian menunjukkan bahwa di kawasan komersial, Pasar Pasar Gede jalur pejalan kaki memiliki LOS-A berdasarkan Kementerian Perhubungan. Peraturan Pekerjaan Umum No. 03 / PRT / M / 2014, namun kepuasan pengguna "cukup tidak nyaman".</li> <li>Kajian ini dapat menjadi salah satu informasi bahwa terdapat perbedaan valuasi antara perencanaan dan pejalan kaki, sehingga perlu dilakukan analisis penilaian bobot kinerja karakteristik arus pejalan kaki dan bobot persepsi pejalan kaki terhadap masalah kenyamanan.</li> <li>Terakhir, dua variabel utama yaitu kinerja karakteristik arus pejalan kaki dan persepsi pejalan kaki harus menjadi variabel utama LOS, sehingga perencanaan memiliki penilaian yang sama dengan pejalan kaki untuk LOS pada jalur pejalan kaki.</li> </ul>
23.	SA. Jrafany. (2018)	Indeks Kenyamanan Jalur Pedestrian Berbasis Kebutuhan Pejalan Kaki Di Kota Makassar	Untuk mengidentifikasi dan mengukur tingkat kenyamanan jalur pedestrian di Kota Makassar.	Analisis AHP	Menunjukkan bahwa Indeks kenyamanan jalur pedestrian di Kota Makassar belum masuk dalam kategori nyaman. Jalur pedestrian di lokasi A (Sepanjang Pantai Losrui sampai Benteng Rotterdam) yang mewakili pejalan kaki opsional memiliki

					<p>indeks kenyamanan sebesar 60.20 dengan kategori cukup nyaman. Sedangkan jalur pedestrian di lokasi B (sepanjang Jalan Jenderal Ahmad Yani) yang mewakili pejalan kaki fungsional memiliki indeks kenyamanan sebesar 56,58 dengan kategori tidak nyaman.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Faktor - faktor keselamatan, keamanan dan konektivitas merupakan prioritas utama kebutuhan pejalan kaki opsional dan fungsional.</li> </ul>
24.	Hermy M, Nugraheni W (2019)	<i>Evaluation of Physical and Amenity Aspect of Pedestrian Track Using the Public Perception Analysis</i> di Jalan Diponegoro Salatiga	Evaluasi aspek fisik, kenyamanan dan persepsi pada jalur pedestrian di Jalan Diponegoro Salatiga	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Importance Performance Analysis (IPA)</i></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Fisik jalur pedestrian di Jalan Diponegoro Salatiga buruk dan persepsi masyarakat terhadap kenyamanan jalur pedestrian di Jalan Diponegoro Salatiga adalah cukup baik atau cukup nyaman.</li> </ul>
25.	Pritikana Das, Mukti Advani, P. Parida, M. Parida, S.P. Singh (2019)	<i>Development of Land use based Pedestrian Level of Service in Indian Context</i>	Untuk mengetahui karakteristik aliran makroskopik pejalan kaki	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Metodologi Video Observation Technique (VOT)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Hasil penelitian menunjukkan bahwa nilai MFS yang lebih tinggi pada penggunaan lahan pemukiman dan nilai yang lebih rendah untuk penggunaan lahan rekreasi. Perkiraan kapasitas trotoar bervariasi antara 42,22 hingga 91,00 <math>P / m</math> untuk penggunaan lahan yang berbeda dan untuk nilai model gabungan adalah 85,6 <math>P / m</math>. Nilai kepadatan optimum berkisar antara 1,1 <math>P / m^2</math> hingga 2,9 <math>P / m^2</math> dan kecepatan optimum bervariasi dari 30,4 <math>m / m</math> hingga 42,47 <math>m / m</math> sesuai studi ini tergantung pada jenis penggunaan lahan. Ruang pada kapasitas bervariasi dari 0,33 <math>m^2 / P</math> hingga 0,89 <math>m^2 / P</math> berkisar. Untuk ruang trotoar terintegrasi dengan kapasitas 0,42 <math>m^2 / P</math>.</li> </ul>
26.	Haorong Peng, Xiaoxiang Ma and Feng Chen (2020)	<i>Examining injury Severity of Pedestrians</i>	Untuk mengkaji efek langsung dan tidak	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Analisis SEM</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Hasil penelitian menunjukkan beberapa variabel termasuk <u>jumlah jalur jalan</u> dan</li> </ul>

		<i>in Vehicle-Pedestrian Crashes at Mid-Blocks Using Path Analysis</i>	langsung dari berbagai faktor yang berkontribusi pada tingkat keparahan cedera pejalan kaki dalam kecelakaan kendaraan-pejalan kaki di blok tengah		usia pejalan kaki beJlampak tidak langsung pada tingkat keparahan cedera melalui pengaruh perilaku sebelum tabrakan. Meskipun sebagian besar efek tidak langsung relatif kecil dibandingkan dengan efek langsung, hasil dalam studi ini masih memberikan beberapa informasi beJharga untuk meningkatkan pemahaman keseluruhan tentang tingkat keparahan cedera <u>pejalan kaki di blok tengah</u> .
27.	Noorance Al-Mukaram and Sarah Safaaldeen Musa (2020)	<i>Determination of Pedestrian Level of Service on Sidewalks in Samawah City</i>	Untuk mengetahui tingkat pelayanan wilayah terpadat di kota Samawah.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Analisis HCM 2010</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Hasil penelitian menjelaskan bahwa hubungan fundamental kecepatan - aliran - kepadatan ditentukan dan digunakan untuk menetapkan LOS trotoar pejalan <b>kaki</b>. Temuan ini dibandingkan dengan karya sebelumnya dari berbagai negara. Dapat disimpulkan bahwa hubungan linier antara kecepatan dan parameter kepadatan paling cocok untuk pengamatan di lokasi.</li> <li>Hasil yang diperoleh kurang lebih mirip dengan hasil penelitian Asia. Studi ini merekomendasikan untuk menggunakan nilai yang sama yang disajikan pada Tabel I yang telah diidentifikasi oleh HCM 2010 untuk menentukan dan mengklasifikasikan batas LOS pejalan kaki di ITotoar di Kota Samawah.</li> </ul>
28.	Putri Herlia Prami tasari, Maria Jstiqoma, Sri Winarni, (2020)	Peran Elemen Street Furniture Pada Desain Ruang Publik Kawasan Klojen Kuliner Heritage Di Kota Malang	Untuk melakukan Penataan elemen <i>street furniture</i> (perabot ruang bagi pejalan kaki) yang berkarakter diperlukan untuk meningkatkan identitas kawasan Klojen Kuliner Heritage di Kota Malang.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Metode kualitatif deskriptif analisis digunakan sebagai pendekatan kajian.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Kondisi eksisting kawasan Klojen Kuliner Heritage belum sepenuhnya mengakomodir kebutuhan dan kenyamanan pengguna, baik dari aspek fungsi, visual, maupun lingkungan.</li> </ul>

29.	Azkie Avenzoar, Eva Elviana, Heru Prasetyo Utomo, (2020)	Arahan Penataan Jalur Sirkulasi Guna Menunjang <i>Walkability</i> Pengunjung Pada Taman Kota Di Surabaya	Untuk menatajalur sirkulasi den).an penekanan wa/kability	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Walk-through analysis</i> yang hasilnya dituangkan dalam foto dan sketsa.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Hasilnya adalah arahan penataan jalur sirkulasi berupa jalur penyeberangan yang sebidang dan dilengkapi pengamanan yang sesuai, peletakan jalur penyeberangan di setiap sisi ta11lan.jalur masuk taman yang berdekatan dengan jalur penyeberangan, dan pe11lanfaatan taman sebagai pusat informasi kota.</li> </ul>
30.	Louise Elizabeth Radjawane and Virginia Claudia Lao (2021)	<i>Pedestrian Characteristics on Inter urban Residential Area</i>	Untuk mengetahui karakteristik pemodelan lalu lintas pejalan kaki dan pejalan kaki pada kawasan perumahan an tar kota, Makassar, Indonesia.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Model <i>Greenshield</i></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Hasil penelitian menunjukkan bahwa hasil yang diperoleh menjelaskan pejalan kaki pria yang berjalan tanpa membawa barang, u111ur dibawah 15 tahun berjalan dengan keoepatan paling tinggi yaitu rata-rata 0.82 m / s dan 0.4 m / s untuk kategori pejalan <b>kaki</b> pria umur diatas 60 tahun.</li> <li>• Rata-rata kecepatan berjalan wanita tanpa 111e111bawa barang dengan usia di bawah 15 tahun, 15-30 tahun, 30-45 tahun, 45-60 tahun, dan di atas 60 tahun be111urut-tumt adalah 0.63 111 / s, 0.55 m / detik, 0.5 111 / detik, 0.47 111 / detik, dan 0.45 111 / detik. Sedangkan pejalan kaki pria dan wanita yang berjalan dengan barang untuk 111asing-masing kategori u111ur 111emiliki keoepatan rata-rata masing-masing 0,8 m / s,0,5 111/ s,0,48111/s,0,44111/ detik,0,47 111 / detik, 0,42 111 / detik, 0,47 111 / detik, 0,38 m / detik, 0 ,35 m / detik, dan 0,37 m / detik.</li> </ul>
3 I.	Nori! Milantara, Daniel Fadilah, Astri Popita, Mutia Elisa Gustin, Tessa Oktavianti, Eko Subrata, (2022)	Pemanfaatan Jalur Hijau Pedestrian Sebagai Alternatif Rekreasi Warga Sebelum dan Saat Pande111i Covid-19	Untuk mengetahui pe111lan faatan jalur hijau pedestrian JL. Khatib Sulaiman, Kota Padang sebelum111dan saat pande111i Covid-19.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Metode deskriptif dengan uji Wilcoxon menggunakan SPSS.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Hasil menunjukkan bahwa terjadi penurunan kunjungan sebesar 6% pada <i>weekdays</i>, dan kenaikan kunjungan sebesar 2% pada <i>weekend</i>. Na111un de111likian, hasil uji ko111parasi dengan uji Wilcoxon menunjukkan adanya perubahan ini tidak signifikan, ini artinya jalur hijau pedestrian JL. Khatib Sulai111lan tetap di111lailfaatkan oleh warga untuk berbagi</li> </ul>

					aktifitas seperti sebelum tejadi pandemi Covid-19. Dalam menjalankan aktifitas di ruang publik, warga telah mematuhi protokol kesehatan dengan menerapkan 5 M.
--	--	--	--	--	--



2. 13. Matriks Pemetaan Penelitian

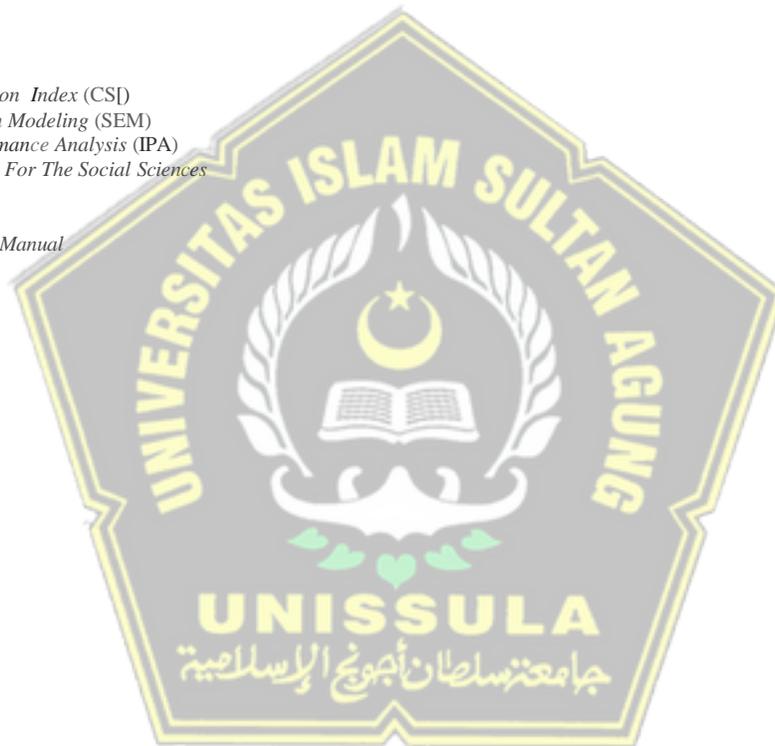
Tabel 2.7 Matriks Pemetaan Posisi Penelitian

No.	Tahun	Nama Peneliti	Lokasi Studi	Lokasi Yang Ditinjau			Deskriptif	Aspek Penelitian												
				Trottoar	Penyebarangan Jalan	Simpang		Metode/ Ajat. Analisis												
								C	S	I	R	H	S	A	S	K	K	M	S	
							I	M	A	G	C	P	H	W	P	O	P	E	D	R
										R	S	T	E			A				
										E	S	I	L	T	E	G	I			
I.	2009	Hongfei JIA	China		x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
2.	2010	Chaerul M	Jakarta, Ina		x	x		x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
3.	2011	Wael K	Jepang			x	x	x	x	x		x	x	x	x	x	x	x	x	x
4.	2012	Imran Nazir	Banglades		x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
5.	2013	Khalidur Rahm, In	Malaysia		x	x		x	x	x		x	x	x	x	x	x	x	x	x
6.	2013	Rajat Rastogi	India		x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x			
7.	2013	Khalidur Rahman	Malaysia		x	x	x	x	x	x		x	x	x	x	x	x	x	x	x
8.	2013	Lili Mauliani, dkk	Singapura		x	x		x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
9.	2013	Rahayu S, Dewi	Yogya, Ina		x	x		x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
10.	2014	Hongwei Guo	China		x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
II.	2014	Lindsay Alvarez	Colombia		x	x		x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
12.	2015	Hashim M	Johor		x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
13.	2015	Rona Panduri dkk	Smrg, Ina		x	x		x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
14.	2016	Irsan Permana dkk	Garut, Ina		x	x		x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
IS.	2016	Moura, F, P	Lisbon, Portugal		x	x		x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
16.	2017	E. Cepolin, dkk	Italia		x	x	x	x	x	x		x	x	x	x	x	x	x	x	x
17.	2017	Lakshmi Devi	India		x	x		x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
18.	2017	A. M. Tahsin E	Banglades		x	x		x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
19.	2018	Sayed Shams	Banglades		x	x		x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
20.	2018	Arunabha B	India				x	x	x	x		x	x	x	x	x	x	x	x	x
21.	2018	Komala Devi	Malaysia				x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
22.	2018	Amirotul M	Surakarta, Ina		x	x		x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
23.	2018	Henny M	Salatiga, Ina		x	x		x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
24.	2018	SA, Irafany	Makassar, Ina		x	x		x	x	x	x	x		x	x	x	x	x	x	x
25.	2019	Pritikana Das	India		x	x		x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x

26.	2019	Haorong Peng	China	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
27.	2019	Noorance AI-Muk	Irak	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
28.	2020	Putri Herlia, clkk	Malang, Ina	x	x			x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
29.	2020	Azkie Avenzoar, dkk	Sby, Ina		x			x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
30	2021	Louise Elizabeth	Makassar, Ina	x	x			x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
31.	2022	Nori! Milantara	Padang, Ina	x	x			x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
32.	2023	Nahdatunnisa	Kendari, Ina	x	x				x	x	x	x	x						

Keterangan :

CS!	<i>Customer Satisfaction Index (CSI)</i>
SEM	<i>Structural Equation Modeling (SEM)</i>
IPA	<i>Importance Performance Analysis (IPA)</i>
SPSS	<i>Statistical Package For The Social Sciences</i>
KP	Aspek Kepuasan
KEP	Aspek Kepentingan
HCM	<i>Highway Capacity Manual</i>
DSN	Desain
SIR	Strategi



## 2.14 Kebaruan Penelitian (*Novelty*)

Penelitian dan kajian yang berkaitan dengan kinerja jalur pedestrian telah banyak dilakukan oleh peneliti-peneliti sebelumnya namun secara parsial. Penelitian yang sudah dilakukan sebelumnya cenderung dengan kajian terpisah yang menggunakan beberapa variabel untuk meninjau hanya pada operasional saja atau hanya pada penilaian persepsi pengguna saja.

*Novelty* dari penelitian ini tidak terlepas dari *Grand Theory* yang dikemukakan oleh Disisi lain, Fruin (1979), menyebutkan bahwa perencanaan fasilitas bagi pejalan kaki (trottoar) harus memperhatikan 7 (tujuh) sasaran utama, yaitu: Keselamatan (*safety*), Keamanan (*security*), Kemudahan (*convenience*), Kelancaran (*continuity*), Kenyamanan (*comfort*), Keterpaduan sistem (*system coherence*), Tingkat kesesakan (*level of Service/LOS*). Ketujuh faktor tersebut saling berhubungan dan saling mempengaruhi satu sama lainnya. Berdasarkan uraian sebelumnya disebutkan bahwa berdasarkan motivasi seseorang dalam berjalan kaki, pejalan kaki terbagi menjadi 2 (dua) jenis, yaitu : Pejalan kaki fungsional dan pejalan kaki opsional (Wardianto G., 2017).

Penelitian terkait jalur pedestrian pada RTH publik yang dilakukan oleh Tran!>port for London tentang *Improving Walkability* (2008), terdapat variabel yang digunakan untuk menilai *walkability*, yaitu: (1) Konektifitas (*Connected*); (2) Kenyamanan (*Comfortable*); (3) Kesesuaian (*Convenient*); (4) Keramahan (*Convivial*); (5) Kejelasan (*Conspicuous*). Penjabaran dan fitur-fitur terkait penilaian *walkability* ini dipaparkan oleh Asin, n.d. (2008), Herbes, (2010) Grant (2010) dan Moura (2017) antara lain: (1) *Connected*: Keterhubungan taman kota terhadap ruang-ruang kota lainnya, termasuk transportasi publik dan halte-halte pemberhentiannya; (2) *Comfortable*: Ukuran jalur pedestrian dan permukaan yang nyaman, dan akses untuk penyandang cacat, serta memiliki pepohonan dengan peneduhan yang cukup; (3) *Convenient*: Penempatan penyeberangan jalan dan *street furniture* yang sudah sesuai; (4) *Convivial*: Bebas dari gangguan, misalnya ranting pohon, pot tanaman, furnitur jalan; (5) *Conspicuous*: Rute jalur pedestrian sudah cukup jelas, dan apakah penanda dan rambu-rambu jalan bekerja dengan baik.

Oleh karena itu, maka kebaruan (*novelty*) dalam penelitian jalur pedestrian pada kawasan RTH Publik perkotaan adalah :

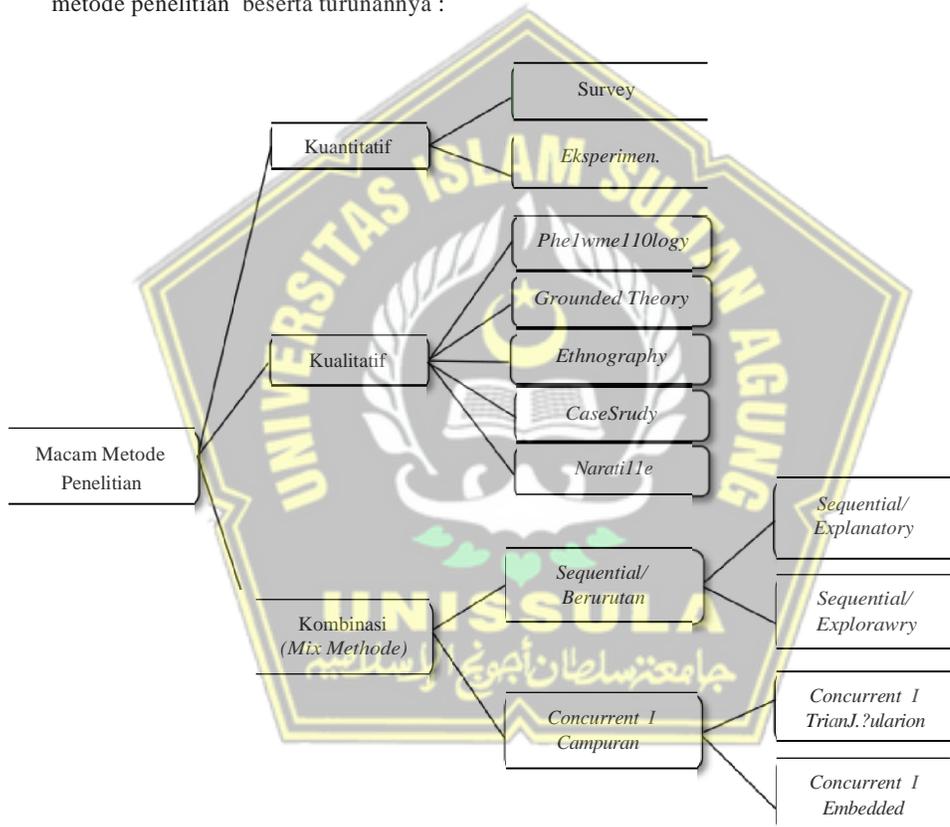
- I. Adanya model/standar baru dalam kemiringan *ramp* pada variabel Aksesibilitas.
2. Adanya model/desain jalur pedestrian yang optimal untuk penyandang disabilitas.
3. Konsep strategi pengembangan jalur pedestrian pada kawasan RTH Publik dengan jargon RTH Publik Kendari: 'Aman, Nyaman dan Aksesibel'. Konsep ini didasarkan pada skala prioritas kebutuhan masyarakat Kota Kendari terhadap jalur pedestrian dengan fokus pelayanan dan kinerja yaitu : Keamanan, Kenyamanan, dan Aksesibel artinya mudah dijangkau oleh masyarakat umum termasuk penyandang disabilitas.



## BAB III METODE PENELITIAN

### 3.1 Bentuk Penelitian

Dalam metodologi penelitian terdapat tiga jenis pendekatan, yang dapat dilihat dari beberapa aspek, seperti : landasan filsafat, data dan analisisnya yaitu penelitian kualitatif, kuantitatif dan kombinasi (*mix methods*) (Sugiyono, 2018). Masing-masing memiliki kepentingan kelebihan dan kekurangan sesuai dengan kebutuhan untuk menyelesaikan permasalahan penelitian. Berikut adalah jenis metode penelitian beserta turunannya :



Gambar 3.1 Macam Metode Penelitian  
Sumber : Dimodifikasi dari Sugiyono, (2018)

Jika dilihat dari tujuan yang ingin dicapai dalam penelitian ini, maka metode penelitian yang tepat untuk digunakan adalah penelitian kombinasi (*mix methods*)

yaitu kualitatif *case study* dan kuantitatif menggunakan skala *likert*. Menurut Creswell dalam Sugiyono (2018), penelitian *case study* merupakan penelitian yang dimana peneliti melakukan *explorasi* secara mendalam terhadap program, kejadian, proses, aktivitas, terhadap satu atau lebih orang. Suatu kasus terikat oleh waktu dan aktivitas dan peneliti melakukan pengumpulan data secara mendetail dengan menggunakan berbagai prosedur pengumpulan data dan dalam waktu yang berkesinambungan.

Menurut Yunus dalam Rahardjo (2017) menggambarkan objek yang diteliti dalam penelitian studi kasus hanya mencitrakan dirinya sendiri secara mendalam/detail/lengkap untuk memperoleh gambaran yang utuh dari objek (*wholeness*) dalam artian bahwa data yang dikumpulkan dalam studi dipelajari sebagai suatu keseluruhan, utuh yang terintegrasi. Itu sebabnya penelitian studi kasus bersifat eksploratif. Sifat objek kajian yang sangat khusus menjadi bahan pertimbangan utama peneliti untuk mengelaborasinya dengan cara mengeksplorasi secara mendalam.

Rahardjo (2017) ada lima teknik pengumpulan data penelitian studi kasus, yakni wawancara, dokumentasi, observasi langsung, observasi terlibat (*participant observation*), dan artefak fisik. Masing-masing untuk saling melengkapi. Nilai kekuatan studi kasus dibanding metode lain dalam penelitian kualitatif. Seperti halnya jenis penelitian kualitatif lainnya, yakni fenomenologi, etnografi, *emomrodologi*, *grounded research* dan *studi teks*, studi kasus juga dilakukan dalam latar alamiah, holistik dan mendalam. Alamiah artinya kegiatan perolehan data dilakukan dalam konteks kehidupan nyata (*reallife events*). Tidak perlu ada perlakuan-perlakuan tertentu baik terhadap subjek penelitian maupun konteks dimana penelitian dilakukan. Biarkan semuanya berlangsung secara alamiah. Dan hal-hal yang dapat disumbangkan dalam penelitian studi kasus berupa konsep, proposisi, definisi, model, rumus, dalil, paradigma, teori dan lain-lain (Mudjia Rahardjo, 2017).

Sedangkan untuk penelitian kuantitatif menggunakan skala *likert*, menurut Mawardi (2019) skala *likert* adalah skala yang umumnya dimulai dengan penyusunan sejumlah besar pertanyaan sikap (item). Untuk masing-masing item, penyusun perlu menetapkan apakah pernyataan sikap yang disusun oleh peneliti

menunjukkan dukungan (*favourable*) atau menolak (*unfavourable*) terhadap obyek sikap. Akan tetapi dari item-item itu dalam kontinum psikologinya tidak diketahui. Oleh karena di dalam memberikan respon, subyek diijinkan memilih salah satu dari kemungkinan jawaban yang disediakan; sangat setuju, setuju, ragu-ragu/ tidak ditentukan (*undecided*), tidak setuju, sangat tidak setuju. Dengan demikian subyek yang sangat positif sikapnya terhadap suatu obyek akan memiliki jawaban “sangat setuju” untuk pernyataan positif.

Metode penelitian yang digunakan pada optimalisasi layanan infrastruktur jalur pedestrian adalah metode deskriptif kualitatif-kuantitatif karena telah memenuhi kaidah-kaidah ilmiah yaitu konkrit/empiris, obyektif, terukur, rasional dan sistematis berdasarkan variabel-variabel yang telah ditentukan dan bertujuan untuk mendeskripsikan fenomena-fenomena berupa bentuk, aktivitas, karakteristik, perubahan, hubungan, kesamaan, dan perbedaan dengan fenomena lainnya.

### **3. 2. Tempat dan Waktu Penelitian**

Penelitian ini dilakukan di jalur pedestrian Kawasan RTH Publik yang terletak di pusat Kota Kendari sebagai pusat kegiatan masyarakat dan RTH Kota. Adapun waktu penelitian dilaksanakan pada bulan maret sampai desember Tahun 2022.

### **3. 3. Populasi dan Sampel**

Populasi merupakan keseluruhan dari subjek atau objek penelitian, jika seorang peneliti hendak meneliti semua elemen yang ada di dalam wilayah penelitiannya, maka penelitiannya itu merupakan penelitian populasi (Arikunto, 2002). Sedangkan sampel adalah sebagian dari jumlah dan karakteristik yang dimiliki oleh populasi (Sugiyono, metode penelitian populasi dan sampel, 2010).

Di dalam penelitian ini yang dijadikan obyek penelitian adalah masyarakat pengguna jalur pedestrian yang ada di Kota Kendari yang mengacu pada data Kendari Dalam Angka Tahun 2021. Sesuai dengan tujuan yang ingin dicapai, usia 15 – 59 tahun yang dijadikan sampel dalam penelitian ini, karena pada tingkat usia seperti ini umumnya yang menggunakan fasilitas pedestrian (usia produktif). Pada penelitian ini, teknik pengambilan sampel yang digunakan adalah metode

pengambilan sampel secara tidak acak yaitu *purposive sampling*. Pengambilan metode ini berdasarkan pertimbangan dengan tujuan penelitian.

a. Responden Uji Validitas dan Realiabilitas

Validitas adalah suatu ketetapan atau kecermatan dalam suatu instrumen dalam pengukuran. Sedangkan uji reliabilitas digunakan untuk mengetahui konsistensi alat ukur, apakah alat ukur yang digunakan dapat diandalkan dan tetap konsisten jika pengukuran tersebut diulang (Samuels, 2015). Jumlah responden yang disyaratkan adalah minimal 30 orang yang secara khusus terpisah dari responden penelitian utama (Yusup, 2018).

Pada penelitian ini jumlah responden yang digunakan untuk menguji instrumen kinerja penilaian fasilitas pedestrian berjumlah 30 orang.

b. Responden Kinerja Penilaian Fasilitas Pedestrian

Dari jumlah populasi rentang usia 15-59 tahun, untuk mendapatkan besarnya sampel digunakan rumus slovin, dengan rumus sebagai berikut :

$$n = \frac{N}{1+N(e)^2} \dots\dots\dots 3.1$$

Dimana :

$n$  = Jumlah Sampel

$N$  = Jumlah Populasi

$e$  = Tingkat kesalahan dalam pengambilan sampel

Jumlah populasi ( $N$ ) adalah sebanyak 228.622 orang. Data jumlah populasi ( $N$ ) ini diperoleh dari jumlah penduduk kota pada usia produktif yakni usia 15 – 59 tahun yang akan dijadikan sampel dalam penelitian ini berdasarkan data Kendari Dalam Angka Tahun 2021, dengan tingkat kesalahan ( $e$ ) sebesar 5%, maka besarnya sampel ( $n$ ) adalah :

$$\begin{aligned} n &= \frac{228.622}{1+228.622(0.05)^2} \\ &= 399.301 \\ &= 399 \end{aligned}$$

Dengan demikian sampel dalam penelitian ini adalah **399** orang responden

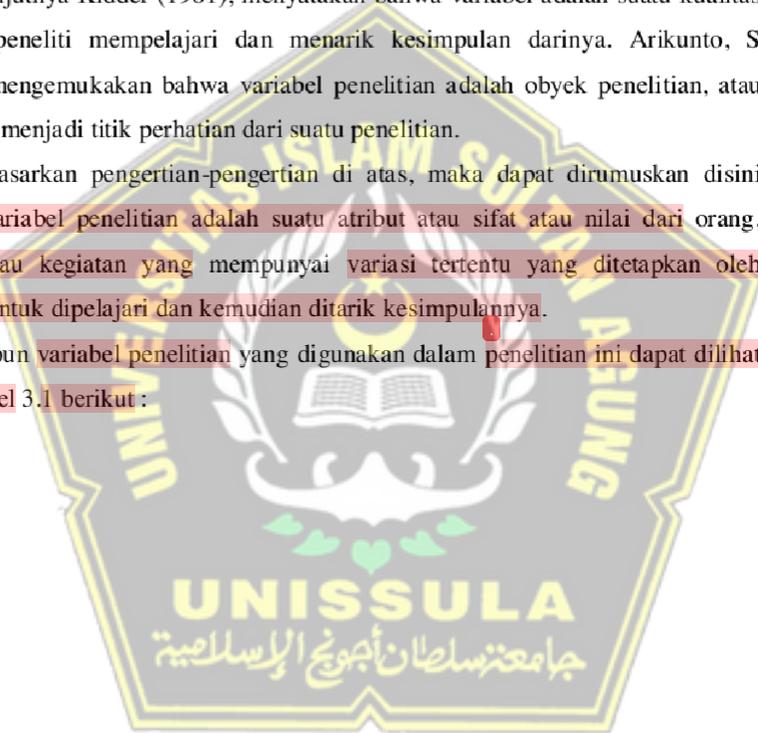
### 3.4. Variabel Penelitian

Secara teoritis variabel dapat didefinisikan sebagai atribut seseorang, atau obyek yang mempunyai variasi antara satu orang dengan yang lain atau satu obyek dengan obyek yang lain (Hatch dan Farhady, 1981). Variabel juga dapat merupakan atribut dari bidang keilmuan atau kegiatan tertentu. Tinggi, berat badan, sikap, motivasi, kepemimpinan, disiplin kerja, merupakan atribut-atribut dari setiap orang. Berat, ukuran, bentuk, dan warna merupakan atribut-atribut dari setiap obyek. Demikian juga motivasi, persepsi dapat juga dikatakan sebagai variabel karena misalnya persepsi dari sekelompok orang tentu bervariasi.

Selanjutnya Kidder (1981), menyatakan bahwa variabel adalah suatu kualitas dimana peneliti mempelajari dan menarik kesimpulan darinya. Arikunto, S (2010), mengemukakan bahwa variabel penelitian adalah obyek penelitian, atau apa yang menjadi titik perhatian dari suatu penelitian.

Berdasarkan pengertian-pengertian di atas, maka dapat dirumuskan disini bahwa variabel penelitian adalah suatu atribut atau sifat atau nilai dari orang, obyek atau kegiatan yang mempunyai variasi tertentu yang ditetapkan oleh peneliti untuk dipelajari dan kemudian ditarik kesimpulannya.

Adapun variabel penelitian yang digunakan dalam penelitian ini dapat dilihat pada Tabel 3.1 berikut :



**Tabet 3.1 Variabel Penelitian**

No.	Tujuan Penelitian	Sumber	Variabel	Indikator Penelitian	Imtrumen	Metode Analisis
I.	Kinerja jalur pedestrian kondisi eksisting	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Untermann (1984),</li> <li>• R.Hakim (2002),</li> <li>• Alfonso (2005),</li> <li>• Rubenstein (1992)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aksesibilitas</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Fasilitas bagi pejalan kaki berkebutuhan khusus</li> <li>• Ketersediaan <i>ramp</i></li> <li>• Ketersediaan marka jalan</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Observasi lapangan,</li> <li>• Wawancara</li> <li>• Penyebaran Kuisioner</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Deskriptif, Kualitatif,</li> <li>• Skala Likert,</li> <li>• SPSS</li> </ul>
		<ul style="list-style-type: none"> <li>• G.Wardianto (2017)</li> <li>• Untermann (1984)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Konektivitas</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Jalur pedestrian terhubung dengan elemen transportasi</li> <li>• Tersedia jalur penyeberangan</li> <li>• Kesenambungan jalur pedestrian</li> <li>• Fasilitas berpindah antar moda transportasi</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Observasi lapangan,</li> <li>• Wawancara</li> <li>• Penyebaran Kuisioner</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Deskriptif, Kualitatif,</li> <li>• Skala Likert,</li> <li>• SPSS</li> </ul>
		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Untermann (1984) dan R.Hakim (2002)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sirkulasi</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Dimensi jalur pedestrian</li> <li>• Keberadaan benda-benda penghalang di lintasan jalur pedestrian</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Observasi lapangan,</li> <li>• Wawancara</li> <li>• Penyebaran Kuisioner</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Deskriptif, Kualitatif,</li> <li>• Skala Likert,</li> <li>• SPSS</li> </ul>
		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Untermann (1984),</li> <li>• Alfonso (2005) dan</li> <li>• Krambeck (2006)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Keamanan</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sistem keamanan (CCTV, Pos keamanan)</li> <li>• Lampu penerangan jalur pedestrian</li> <li>• Fasilitas pengendali kecepatan</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Observasi lapangan,</li> <li>• Wawancara</li> <li>• Penyebaran Kuisioner</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Deskriptif, Kualitatif,</li> <li>• Skala Likert,</li> <li>• SPSS</li> </ul>

No.	Tujuan Penelitian	Sumber	Variabel	Indikator Penelitian	Imtrumen	Metode Analisis
		<ul style="list-style-type: none"> <li>MARC(1998)</li> <li>Rustanti (2015)</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>Zona <i>buffer</i> antarajalan dan pedestrian</li> </ul>		
		<ul style="list-style-type: none"> <li>G.Wardianto (2017)</li> <li>Krambeck (2006)</li> <li>Rubenstein (1992)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Keselamatan</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Perbedaan level ketinggian jalur pedestrian dengan badan jalan</li> <li>Ketersediaan marka dan rambu rambu/signal-signal jalur pedestrian</li> <li>Kondisi jalur pedestrian</li> <li>Tekstur pemrnkaan material</li> <li>Jalur penyeberangan</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Observasi lapangan,</li> <li>Wawancara</li> <li>Penyebaran Kuisioner</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Deskriptif, Kualitatif,</li> <li>Skala Likert,</li> <li>SPSS</li> </ul>
		<ul style="list-style-type: none"> <li>RRakim (2002)</li> <li>Untermann (1984)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Kebisingan</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Fasilitas peredam kebisingan</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Observasi lapangan,</li> <li>Wawancara</li> <li>Penyebaran Kuisioner</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Deskriptif, Kualitatif,</li> <li>Skala Likert,</li> <li>SPSS</li> </ul>
		<ul style="list-style-type: none"> <li>G.Wardianto (2017),</li> <li>Rubenstein (1992)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Keindahan</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Material jalur pedestrian</li> <li>Taman/Pot Bunga</li> <li>Tempat duduk</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Observasi lapangan,</li> <li>Wawancara</li> <li>Penyebaran Kuisioner</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Deskriptif, Kualitatif,</li> <li>Skala Likert,</li> <li>SPSS</li> </ul>
		<ul style="list-style-type: none"> <li>Untermann (1984),</li> <li>R.Hakim (2002),</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Iklim (Keteduhan)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Iklim (Keteduhan)</li> <li>Tempat berteduh/shelter</li> <li>Vegetasi/tanaman peneduh</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Observasi lapangan,</li> <li>Wawancara</li> <li>Penyebaran</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Deskriptif, Kualitatif,</li> <li>Skala Likert,</li> <li>SPSS</li> </ul>

No.	Tujuan Penelitian	Sumber	Variabel	Indikator Penelitian	Imtrumen	Metode Analisis
					Kuisisioner	
		<ul style="list-style-type: none"> <li>R.Hakim (2002)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Kebersihan</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Kuantitas dan kuaJitas tempat sampah</li> <li>Tingkat kebersihan</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Observasi lapangan,</li> <li>Wawancara</li> <li>Penyebaran Kuisisioner</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Deskriptif, Kualitatif,</li> <li>Skala Likert,</li> <li>SPSS</li> </ul>
		<ul style="list-style-type: none"> <li>R.Hakim (2002)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Fasilitas Pelengkap JaJur Pedestrian</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Area Parkir</li> <li>Area Pedagang Kaki Lima</li> <li>Toilet dan Halte</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Observasi lapangan,</li> <li>Wawancara</li> <li>Penyebaran Kuisisioner</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Deskriptif, Kualitatif,</li> <li>Skala Likert,</li> <li>SPSS</li> </ul>
2.	Kinerja jaJur pedestrian RTH publik <ul style="list-style-type: none"> <li>Penilaian kinerja</li> <li>Hasil Penilaian</li> <li>Kesesuaian kepuasan dan kepentingan</li> <li>Nilai Kesenjangan</li> <li>Nilai Kepentingan dan Kepuasan</li> <li>Pengukuran Indeks Keooasan</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Untermann (1984),</li> <li>R.Hakim (2002)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Kepentingan</li> <li>Kepuasan</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Aksesibilitas</li> <li>Konektivitas</li> <li>Sirkulasi</li> <li>Keamanan</li> <li>Keselamatan</li> <li>Kebisingan</li> <li>Keindahan</li> <li>Il-<math>\kappa</math>im (Keteduhan)</li> <li>Kebersihan</li> <li>Fas ilitas Pelengkap Jalur Pedestrian</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Observasi lapangan,</li> <li>Wawancara</li> <li>Penyebaran Kuisisioner</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Kuantitatif,</li> <li>Skala Likert,</li> <li>SPSS</li> <li>IPA (<i>/mp011ance Performance Analysis</i>)</li> <li>CS! (<i>Customer Satisfaction Index</i>)</li> </ul>
3.	Regulasi	<ul style="list-style-type: none"> <li>Kementrian PUPR (2018)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li><i>In Depth Interview,</i></li> <li>Observasi</li> <li>Simulasi</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Studi Literatur</li> <li>Observasi</li> <li>Simulasi <i>ramp</i></li> <li><i>Expert/Ahli</i></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Pedoman Bahan Konstruksi Bangunan dan Rekayasa Sipil</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Triangulasi data</li> <li>Studi Preseden/Studi literatur</li> </ul>

No.	Tujuan Penelitian	Sumber	Variabel	Indikator Penelitian	Imtrumen	Metode Analisis
4.	<i>Benchmark</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Rohman (2020)</li> <li>• Zulfina (2013)</li> <li>• Vipp D (2018)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kelebihan dan kekurangan jalur pedestrian</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• RTH Lapangan Karebosi Makassar</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Studi Presede n/Studi literatur</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Studi Preseden/Studj literatur</li> </ul>
5.	Model/Desain Jalur Pedestrian	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Simbolon (2018)</li> <li>• Zulfa (2020)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aman</li> <li>• Nyaman dan</li> <li>• Aksesibel</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sarana, Prasarana, Kondisi Lingkungan</li> <li>• Ruang luar kawasan dan pilar garden</li> <li>• Fasilitas <i>Ramp</i></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pedoman perencanaan teknis fasilitas pejalan kakj</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Studj Preseden/Stuili literatur</li> </ul>
6.	Strategi dan Konsep Penataan Jalur Pedestrian	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Taufiqurrahman (2020)</li> <li>• Surjono (2020)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Desrun jalur pedestrian</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Segmen Kawasan <b>RTH</b> Publik</li> <li>• Desrun segmen kawasan</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pedoman Bahan Konstruksi Bangunan dan Rekayasa Sipil</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Stuii Preseden/Studj literatur</li> </ul>
		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Petra (2018)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Strategi penataan fisik</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Strategi meningkatkan kinerja jalur pedestrian</li> <li>• Penambahan fasilitas untuk pejalan kaki</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Expert Judgement</i></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Analisis SWOT, IFAS dan EFAS</li> </ul>
		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Tanan (201 I)</li> <li>• Setiawan (20 II)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Strategi penataan non fisik</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Partisipasi dan peran masyarakat</li> <li>• Adaptasi sosial dan ekonomi</li> <li>• Pengelolaan jalur pedestrian yang optimal</li> <li>• Perbrukan sistem tata kelola</li> <li>• Perawatan rutin pada area jalur oedestrian</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Expert Judgement</i></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• AnalisisSWOT, IFAS dan EFAS</li> </ul>

Sumber : Ana]jsa, 2022

### 3.5. Teknik Pengumpulan Data

#### 3.5. 1. Pengumpulan Data Primer

Data adalah informasi, karakter, sifat dan kenyataan dari objek penelitian yang relevan. Pada penelitian ini strategi pengumpulan datanya dikumpulkan didasarkan pada pendekatan kualitatif *case study* dimana ada Lima teknik pengumpulan data penelitian *case study*, yakni wawancara, dokumentasi, observasi langsung, observasi terlibat (*participant observation*), dan artifak fisik. Selain menggunakan lima teknik pengumpulan data *case study* peneliti menambahkan pengumpulan data dengan teknik simulasi, untuk mendapatkan informasi yang tidak dapat diperoleh hanya dengan melakukan observasi, wawancara, dan dokumentasi melainkan perlu adanya peragaan secara langsung yang dilakukan oleh pengguna jalur pedestrian, termasuk di dalamnya penyandang disabilitas yang juga merupakan pengguna jalur pedestrian.

Metode pengumpulan data primer merupakan metode dan teknik survey data untuk memperoleh data yang dibutuhkan dalam penelitian ini. Metode pengumpulan data primer yang digunakan dalam penelitian ini antara lain:

##### I. Penyebaran Kuesioner

Merupakan daftar dari beberapa pertanyaan yang disebarkan kepada sejumlah responden untuk dijawab dengan memilih salah satu alternatif jawaban yang sudah ditentukan dalam kuesioner. Kuesioner tersebut terdiri atas dua bagian yaitu : kuesioner kepentingan dan kuesioner kepuasan yang akan digunakan untuk mengukur sejauh mana skala tingkat kepentingan dan skala tingkat kepuasan *dari* penggunajalur pedestrian.

Kuesioner pertama dilakukan dengan memberikan pertanyaan spesifik terhadap variabel kinerja jalur pedestrian yang terdiri dari aspek kepentingan pengguna jalur pedestrian dengan alternatif jawaban menggunakan skala *likert*, pertanyaan I sampai dengan pertanyaan 5 dengan penilaian I (sangat tidak penting), 2 (tidak penting), 3 (kurang penting), 4 (penting) dan 5 (sangat penting).

Kuesioner kedua dilakukan dengan memberikan pertanyaan spesifik tentang variabel kinerja jalur pedestrian yang terdiri dari aspek kepuasan pengguna jalur pedestrian dengan alternatif jawaban menggunakan skala *likert*,

pertanyaan 1 sampai dengan pertanyaan 5 dengan penilaian 1 (sangat tidak puas), 2 (tidak puas), 3 (kurang puas), 4 (puas) dan 5 (sangat puas).

## 2. Wawancara (*depth interview*),

Dilakukan untuk memperoleh data dan informasi/keterangan terkait tentang kondisi jalur pedestrian dengan beberapa tahapan pertanyaan terhadap responden dengan melakukan tatap muka langsung dengan informan yang memahami tentang kondisi yang ada pada area jalur pedestrian. Wawancara yang dilakukan secara mendalam dan terstruktur dengan menggunakan daftar pertanyaan yang sudah disiapkan dalam bentuk instrumen penelitian. Kemudian dari hasil wawancara tersebut, dikembangkan lagi dengan beberapa pertanyaan-pertanyaan lain untuk menggali informasi yang sedalam-dalamnya sehingga data atau informasi yang diperoleh lengkap serta tingkat validitasnya dapat dipertanggungjawabkan.

Teknik wawancara yang dilakukan ini sangat penting untuk mendukung data yang didapat dari observasi, karena tidak semua data yang ada berkaitan dengan komponen penelitian dan sebagai faktor yang dikategorikan sebagai faktor penghambat perkembangannya. Wawancara tahap pertama dengan memberikan pertanyaan umum kepada responden tentang pengetahuan responden terhadap kondisi jalur pedestrian, alasan untuk berjalan pada jalur pedestrian dan lain-lain.

## 3. Observasi

Merupakan teknik pengumpulan data dengan mengamati langsung kondisi di lapangan untuk mendapatkan gambaran jelas tentang kondisi fisik jalur pedestrian. Penelitian ini dilaksanakan dengan melakukan pengamatan langsung pada obyek penelitian yaitu mengumpulkan data-data yang ada dilapangan dengan berpedoman pada panduan observasi yang disediakan dan melihat secara langsung kondisi obyek jalur pedestrian secara sistematis sehingga akan tercipta suatu interaksi antara peneliti dengan stakeholder, antara peneliti dengan masyarakat dan antar peneliti dengan instansi pemerintah.

Observasi yang dilakukan dalam penelitian ini meliputi : Kondisi eksisting jalur pedestrian yang terdiri dari beberapa aspek antara lain aksesibilitas,

konektivitas, sirkulasi, keamanan, keselamatan, kebisingan, keindahan, iklim /keteduhan, kebersihan dan faktor penunjang jalur pedestrian

#### 4. Studi dokumentasi

Dilakukan dengan melalui beberapa tahapan, yaitu :

##### a. Dokumentasi,

Berupa foto kondisi sebenarnya merupakan bagian yang diperlukan dalam penelitian ini, sebagai alat bantu dalam melakukan proses analisis data. Dan sebagai pengingat jika ada hal-hal yang peneliti butuhkan berupa gambar, untuk mengingat kejadian atau kondisi pada saat pengambilan data dilokasi penelitian. Dokumentasi dilakukan selama proses observasi dan wawancara berlangsung. Adapun dokumentasi yang diambil adalah berupa foto kondisi jalur pedestrian dan aktivitas pejalan kaki pada area jalur pedestrian.

##### b. Simulasi

Tahapan ini bertujuan untuk merasakan kondisi eksisting area jalur pedestrian yang diperagakan oleh pengguna jalur pedestrian. Simulasi yang dilakukan sebagai bentuk pembelajaran yang lebih konkret atas area jalur pedestrian. Simulasi ini diharapkan menjadi masukan atas kebutuhan pengguna jalur pedestrian agar pejalan kaki dapat mengakses semua area dilingkungan jalur pedestrian.

Berikut langkah-langkah yang dilakukan peneliti agar telaksananya proses simulasi aksesibilitas di area jalur pedestrian :

##### D). Persiapan awal

Sebelum melakukan simulasi pada jalur pedestrian, yang perlu dilakukan oleh peneliti adalah menyiapkan beberapa persiapan sebagai berikut (Richard A. Krueger, 1998):

##### a). Menentukan topik dan tujuan

Topik pada simulasi ini adalah uji aksesibilitas pada *ramp* dengan tujuan yang diharapkan dapat mengetahui kendala dan kebutuhan pejalan kaki dalam mengakses *ramp* dalam kaitannya dengan aksesibilitas.

- b). Menentukan pelaksana simulasi dalam penelitian ini diperagakan oleh pejalan kaki yang merupakan subjek atau aktor simulasi.
  - c). Menyiapkan kuesioner  
Kuisisioner disiapkan sebagai alat untuk mencatat hasil dari simulasi, dan sebagai media untuk menuliskan keluhan dan kebutuhan pengguna jalur pedestrian dalam mengakses *ramp*.
- 2). Pelaksanaan
- a). *Briefing*  
Menjelaskan alur dan tahapan simulasi hingga akhir dari proses simulasi, serta menjelaskan tujuan yang akan diperoleh dari simulasi yang akan dilakukan.
  - b). Peragaan simulasi  
Peragaan simulasi dilakukan oleh pejalan kaki. Dimana pejalan kaki memperagakan proses bergerak dari satu area/zona ke area/zona yang memiliki elevasi lantai yang berbeda dengan perantara *ramp*.
  - c). Pendataan hasil simulasi  
Melakukan pendataan hasil dari kegiatan simulasi terkait dengan kebutuhan dan keluhan pejalan kaki.

### **3. 5. 2. Pengumpulan Data Sekunder**

Pengumpulan data sekunder merupakan suatu metode yang dilakukan dengan teknik survey sekunder, baik survey literatur maupun instansi untuk mendapatkan dokumen formal. Survey instansi dilakukan untuk mendapatkan data-data sekunder yang bersi fat pelengkap sedangkan survey media berfungsi untuk memperkuat hipotesa.

### **3. 5. 3. Teknik Pemeriksaan Keabsahan Data**

Triangulasi merupakan metode untuk mengkaji fenomena dengan tujuan untuk menjaga keobjektifan dan keabsahan data dengan cara membandingkan beberapa data yang sating terkait dari sudut pandang dan perspektif yang berbeda (Sugiyono, 2018). Triangulasi suatu teknik mengumpulkan data dari suatu fenomena yang sifatnya menggabungkan beberapa metode untuk menguji kredibilitas data yang telah diperoleh.



*expert Interview*

(penyedia jalur pedestrian)

Gambar 3.2 Skema Triangulasi

Sumber : Penulis, 2022

Sehingga triangulasi dapat disimpulkan sebagai metode yang dilakukan peneliti untuk mengumpulkan ataupun menganalisis data, berbagai sumber data tersebut dikomparasikan untuk mengecek kredibilitas data dari suatu fenomena yang diteliti agar memperoleh hasil yang lebih mengerucut atau spesifik jika dikaji dari berbagai sudut pandang. Dalam penelitian ini data yang hendak digabungkan untuk menguji kredibilitas data adalah data Permen PUPR No.2 Tahun 2018, kemudian data yang diperoleh dari *in depth interview*, observasi, dan simulasi (pengguna jalur pedestrian), dan data yang terakhir adalah data dari *expert interview* yaitu penyedia jalur pedestrian dan pengguna jalur pedestrian.

### 3.6. Data Penelitian

Data yang digunakan dalam penelitian ini adalah komparasi. Komparasi dapat diartikan suatu cara membandingkan keberadaan satu variabel atau lebih pada dua atau lebih sampel yang berbeda (Sugiyono, 2018). Analisis dalam penelitian ini bertujuan untuk memperoleh persamaan dan perbedaan pada area ruang luar dilingkungan jalur pedestrian diantaranya membandingkan data dari hasil pengamatan dan penggalian informasi dari pengguna jalur pedestrian dan *Expert Judgement* terhadap hasil penelitian, peraturan atau standar dan *benchmark*.

Keberadaan variabel kontrol sebagai alat analisis, variabel kontrol merupakan variabel kendali yang diupayakan untuk dinetralisasi oleh peneliti dengan cara komparasi data. Variabel inilah yang menyebabkan 31 hubungan di antara variabel bebas dan juga variabel terikat bisa tetap konstan. Berikut yang menjadi variabel kontrol terkait jalur pedestrian :

### I. Peraturan / Standar Kenyamanan

Untuk mengetahui standar desain aksesibilitas yang ditetapkan pemerintah dalam penerapannya pada jalur pedestrian sudah memenuhi kenyamanan aksesibilitas pengguna, Penulis melakukan studi literatur/ *Benchmark* mengenai standar desain aksesibilitas yang tertera pada Permen PUPR No. 3 Tahun 2018 dan studi literatur/ *Benchmark* terkait ruang terbuka hijau (RTH) dalam lingkup jalur pedestrian. Sebelum melakukan pengambilan data berupa observasi dan *in depth interview* dan simulasi.

2. *In Depth Interview*, Observasi, Simulasi, dan dokumentasi Menemukan temuan terkait hal-hal yang berpengaruh terhadap kenyamanan aksesibilitas berdasarkan variabel penelitian pada jalur pedestrian ruang terbuka hijau publik, kemudian menyusun dalam bentuk deskriptif untuk merumuskan kesimpulan temuan penelitian.
3. *Interview* (pengguna dan penyedia jalur pedestrian) Hasil dari temuan yang diperoleh dari proses observasi, wawancara, dan simulasi aksesibilitas terhadap pengguna jalur pedestrian, kemudian didiskusikan kepada Stakeholder dan para pakar untuk memperoleh informasi yang belum diperoleh langsung dari pengguna jalur pedestrian dan *Expert Judgemen* dilakukan untuk menghindari pemaknaan sepihak dari peneliti.

### 3.7. Instrumen Penelitian

Instrumen penelitian merupakan sebuah alat yang akan digunakan untuk mengumpulkan data atau informasi yang bermanfaat untuk menjawab sejumlah permasalahan penelitian (Arikunto, 2010). Instrumen sebagai alat pada waktu penelitian yang menggunakan suatu metode. Menyusun instrumen penelitian dapat dilakukan peneliti jika peneliti telah memahami benar penelitiannya. Instrumen yang digunakan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

- Kuisisioner
- Wawancara atau *Interview*
- Observasi atau pengamatan
- Dokumentasi

## I. Kuesioner

Kuesioner dalam penelitian ini berupa penyebaran kuesioner yang dilakukan kepada beberapa responden dengan melakukan beberapa tahapan pelaksanaan sebagai berikut:

- a. Pertanyaan-pertanyaan yang ada dalam kuisisioner penelitian merupakan hasil transformasi dari beberapa indikator dan variabel penelitian yang disusun dalam bentuk tabel.
- b. Selanjutnya pertanyaan dalam bentuk kuisisioner tersebut disebarkan kepada beberapa responden dalam penelitian.
- c. Kuisisioner penelitian, dibagi menjadi tiga tahap, kuisisioner pertama berisi tentang data umum responden, jenis kelamin, umur, pekerjaan serta informasi yang bersifat umum terkait kondisi jalur pedestrian. Kuisisioner kedua, berisi tentang kepentingan pengguna dan kuisisioner ketiga berupa kepuasan pengguna jalur pedestrian. Kuisisioner kedua dan ketiga merupakan tindak lanjut dari kuisisioner pertama yang selanjutnya digunakan pengukuran skala *likert*, seperti pada tabel 3.2 dengan skala I sampai dengan 5.

Tabel 3.2 Skala *Likert*

No.	Bobot	Skala Tingkat Kepentingan	Kode	Bobot	Skala Tingkat Kepuasan
1.	1	Sangat tidak penting	STP	1	Sangat tidak puas
2.	2	Tidak penting	TP	2	Tidak Puas
3.	3	Kurang penting	KP	3	Kurang puas
4.	4	Penting	P	4	Puas
5.	5	Sangat Penting	SP	5	Sangat Puas

Sumber: Weldearegay, (2017)

2. Metode *Importance Performance Analysis* (IPA), untuk menganalisis tingkat kepentingan pengguna jalur pedestrian.
3. Metode *Customer Satisfaction Indeks* (CSI), untuk menganalisis tingkat kepuasan pengguna jalur pedestrian.

### 3.7.1. Uji Validitas

Uji validitas digunakan untuk mengetahui kelayakan butir-butir dalam suatu daftar pertanyaan dalam mendefinisikan suatu variabel. Butir-butir pertanyaan dicobakan pada 30 orang responden di luar daripada responden yang dijadikan sampel penelitian. Menurut (Umar & Husein, 2008) bahwa "sangat disarankan agar jumlah responden untuk di uji coba minimal 30 orang. Dengan jumlah minimal 30 orang ini distribusi skor (nilai) akan lebih mendekati kurva normal". Untuk menentukan validitas digunakan teknik korelasi *product moment* dengan bantuan perangkat lunak SPSS. Sugiyono (2006) mengemukakan, "apabila validitas setiap pertanyaan lebih besar dari 0,30 maka butir pertanyaan dianggap sudah valid". Uji validitas berguna untuk mengetahui apakah ada pernyataan-pernyataan pada kuesioner yang harus dibuang/diganti karena dianggap tidak relevan. Validitas data penelitian ditentukan oleh proses pengukuran yang akurat. Suatu instrumen pengukuran dikatakan valid jika instrumen tersebut mengukur apa yang harus diukur. Dengan kata lain, instrumen tersebut dapat mengukur *construct* sesuai dengan yang diharapkan peneliti.

### 3.7.2. Uji Reliabilitas

Uji reliabilitas bertujuan untuk mengukur suatu kestabilan dan konsistensi skala pengukuran. Data yang diperoleh harus menunjukkan hasil yang stabil dan konsisten bila dilakukan pengukuran kembali terhadap objek yang sama. Untuk mengetahui konsistensi dari data dilakukan dengan uji reliabilitas konsistensi internal (Sugiyono, 2004). Suatu kuesioner dikatakan *reliabel* atau *handal* jika jawaban seseorang terhadap pernyataan adalah konsisten atau stabil dari waktu ke waktu. Pengujian dilakukan dengan cara mencobakan instrumen sekali saja, kemudian data yang diperoleh dianalisis dengan teknik tertentu, dalam hal ini teknik yang digunakan adalah teknik *Cronbach Alpha* ( $\alpha$ ). Suatu variabel dikatakan reliabel jika memberikan nilai *Cronbach Alpha*  $> 0,60$  (Ghozali, 2005).

Nilai reliabilitas ditentukan dari alat ukur nilai alfa, jika nilai alfa lebih besar dari nilai r tabel maka data *reliable*, skala dikelompokkan ke dalam lima kelas dengan *range* sebagai berikut:

1. Nilai *conbrach* 0,00 - 0,20 berarti kurang *reliabel*
2. Nilai *conbrach* 0,21 - 0,40 berarti agak *reliabel*
3. Nilai *conbrach* 0,42- 0,60 berarti cukup *reliabel*
4. Nilai *conbrach* 0,61 - 0,80 berarti *reliabel*
5. Nilai *conbrach* 0,81 - 10,00 berarti sangat *reliabel*

### 3.8. Metode Analisis Data

Analisis data bertujuan untuk menyusun data dalam cara yang bermakna sehingga dapat dipahami. Prosedur analisis data dalam penelitian umumnya disesuaikan dengan tujuan penelitian karena tidak ada standar baku yang absolut dalam mengorganisasi, menganalisis dan menginterpretasikan data.

Tahapan penelitian dikembangkan menjadi 6 (enam) bagian untuk mempermudah mencapai sasaran sesuai tujuan penelitian.

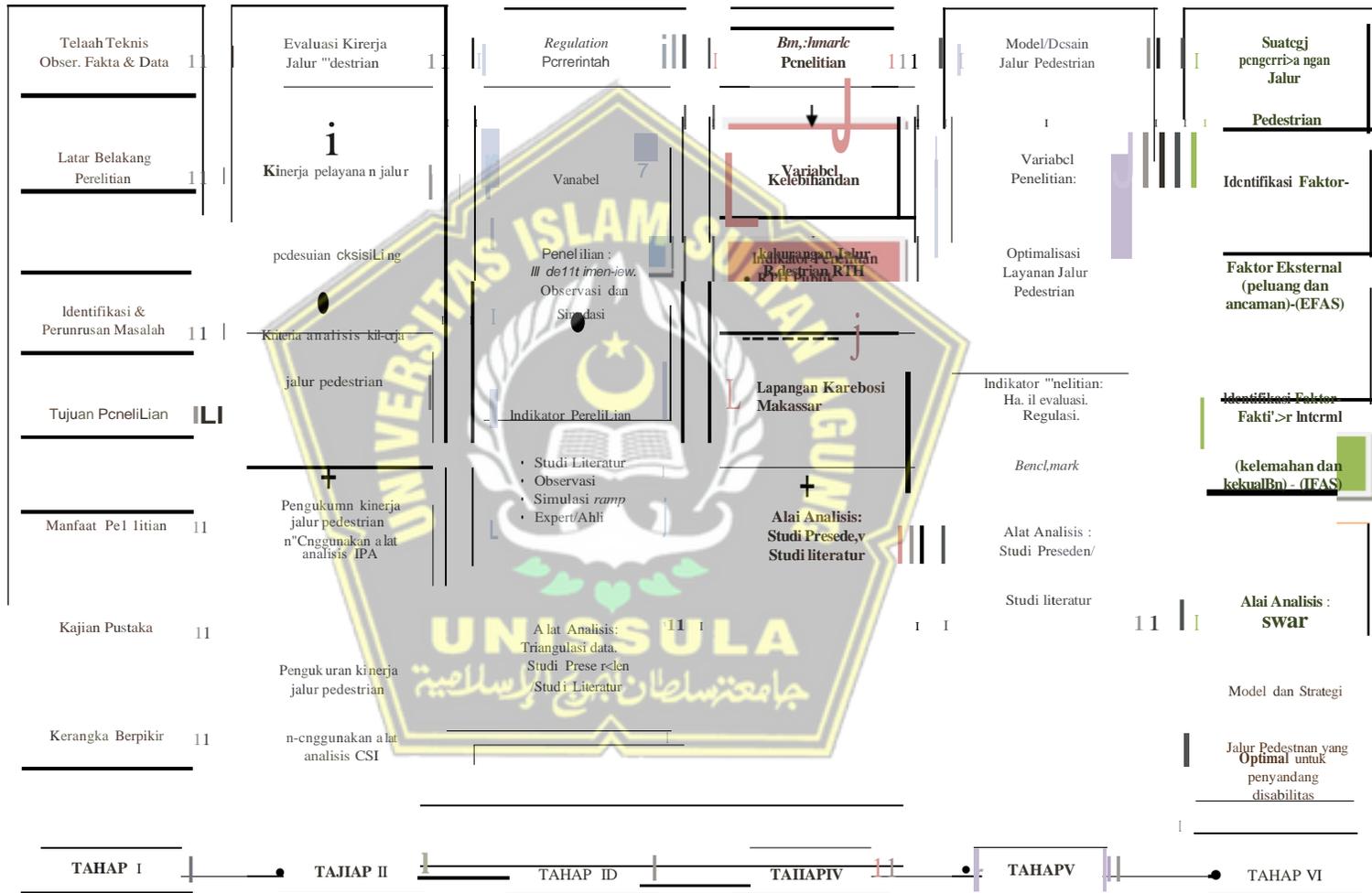
- I. Tahap I (kondisi existing jalur pedestrian) Tahapan penelitian yang dilakukan langkah ke-1 adalah :
  - a. Observasi fakta untuk menelaah permasalahan jalur pedestrian existing.
  - b. Perumusan masalah untuk memilah dan memilih permasalahan yang mempunyai prioritas utama untuk dapat diselesaikan dalam penelitian.
  - c. Penyusunan kerangka teoritis untuk mengetahui korelasi permasalahan yang ada dengan perkembangan teori-teori ilmiah terkait.
  - d. Identifikasi indikator yang merupakan turunan dari parameter yang telah ditetapkan sebelumnya, indikator terkait dengan survey yang dilakukan dan metode yang akan digunakan dalam penelitian ini.
2. Tahap II (Evaluasi kinerja pelayanan jalur pedestrian)  
Tahapan penelitian yang dilakukan langkah ke-2 adalah:

- a. Kinerja pelayanan jalur pedestrian eksisting untuk mengetahui penilaian masyarakat pengguna jalur pedestrian terhadap penyelenggaraan jalur pedestrian saat ini dan harapan masyarakat pengguna jalur pedestrian terhadap pelayanan jalur pedestrian dimasa yang akan datang.
  - b. Kriteria yang digunakan dalam menganalisis kinerja pelayanan jalur pedestrian eksisting berdasarkan pada indikator penyelenggaraan sistem jalur pedestrian
  - c. Pengukuran kinerja pelayanan jalur pedestrian menggunakan analisis *Important Performance Analysis* (IPA)
  - d. Pengukuran kepuasan pengguna angkutan umum menggunakan analisis *Customer Satisfaction Index* (CSI)
3. Tahap III (regulasi jalur pedestrian)
- a. Standar desain aksesibilitas jalur pedestrian  
(Literatur/ Permen PUPR No. 2 Tahun 2018)
  - b. *In depth, Interview* dengan *Expert!* Ahli dan Observasi
  - c. Simulasi pada *Ramp*
4. Tahap IV (*Benchmarking* jalur pedestrian)
- a. Identifikasi kelebihan RTH publik, dibandingkan dengan RTH yang telah tertata dengan baik
  - b. Identifikasi kekurangan **RTH** publik, dibandingkan dengan **RTH** yang telah tertata dengan baik
5. Tahap V (Desain jalur pedestrian yang optimal)
- Tahapan yang dilakukan pada langkah ini adalah :
- a. Hasil evaluasi jalur pedestrian
  - b. Regulasi pemerintah
  - c. *Benchmarking* jalur pedestrian
6. Tahap VI (Strategi pengembangan jalur pedestrian)
- Tahap penelitian ini menggunakan Analisis **SWOT** dengan tahapan sebagai berikut :

- a. Mengidentifikasi faktor-faktor eksternal (Peluang dan Ancaman) yang berpotensi muncul dalam pengembangan jalur pedestrian (EFAS).
- b. Mengidentifikasi faktor-faktor internal (Kekuatan dan Kelemahan) dalam pengembangan jalur pedestrian (IFAS).
- c. Hasil analisis EFAS dan IFAS kemudian diinterpretasikan dan dikembangkan menjadi keputusan pemilihan strategi pengembangan jalur pedestrian.



### 3.9. Bagan Alur Penelitian

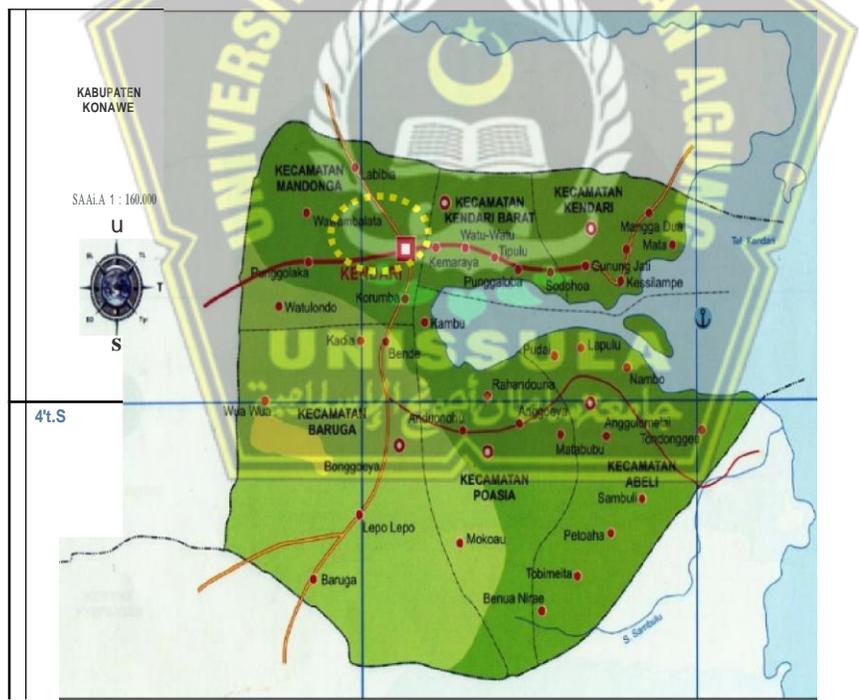


Gambar 3.3 Bagan Alur Penelitian

## BAB IV DATA DAN HASIL ANALISIS

Bab ini membahas analisis data dan hasil analisis yang diperoleh selama melakukan penelitian pada jalur pedestrian di kawasan **RTH** Publik, melalui metode pengumpulan data. Adapun metode pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode observasi, metode kuesioner dan metode wawancara sebagai metode pokok penelitian, serta metode dokumentasi sebagai pendukung dalam penelitian ini.

Metode observasi dan kuesioner penulis digunakan untuk memperoleh data yang akurat tentang jalur pedestrian pada kawasan **RTH** Publik. Sedangkan metode wawancara penulis gunakan untuk menggali informasi lebih dalam tentang kepentingan dan kepuasan pengguna jalur pedestrian. Selanjutnya metode dokumentasi penulis gunakan untuk memperoleh data tambahan sebagai pelengkap data-data yang diperoleh dari metode observasi dan wawancara.



Gambar 4.1 Peta Administrasi Kota Kendari

Analisis data pada penelitian ini meliputi analisis identitas responden, karakteristik responden, analisis validitas dan reliabilitas, simulasi pada *ramp* dan analisis kinerja dan kepuasan penggunajalur pedestrian pada kawasan **RTH** publik.

#### **4.1 Kondisi Eksisting Jalnr Pedestrian RTH publik**

Lokasi penelitian merupakan kawasan **RTH** Publik Perkotaan yang terletak di Kelurahan Korumba, Kecamatan Mandonga, Kota Kendari, Provinsi Sulawesi Tenggara. Berdasarkan karakteristik wilayah, lokasi RTH Publik tersebut termasuk lokasi dengan karakteristik kawasan permukiman yang padat bangunan, kawasan perkantoran, kawasan pendidikan dan kawasan cagar budaya. Adapun lokasi kawasan berada di pusat Kota Kendari yang diapit oleh empat jalan yaitu jalan arteri, jalan kolektor dan jalan lingkungan, yaitu : Jl. Abdullah Silondae, Jalan Abunawas, Jalan Tebaununggu dan Jalan Supu Yusuf.

##### **4.1.1 Kondisi Non Fisik Jalnr Pedestrian RTH publik**

###### a. Profil Jalur Pedestrian RTH publik

RTH publik di Kota Kendari dikenal dengan sebutan tugu religi **MTQ** yang merupakan *landmark* Kota Kendari serta arealnya menjadi lokasi ruang terbuka hijau (**RTH**) publik kota sehingga ramai dikunjungi oleh masyarakat dan wisatawan. Masyarakat menjadikan **RTH** publik Tugu Religi **MTQ** sebagai pilihan wisata rekreasi dan olahraga murah bagi semua kalangan. Hampir setiap hari hingga akhir pekan, lokasi ini kerap dikunjungi oleh warga *untukjogging*, adu ketangkasan olahraga, atau sekadar untuk berfoto. Tidak hanya itu, sebagian lokasi RTH publik kini digunakan sebagai lokasi bisnis bagi pengusaha UMKM. Terdapat puluhan Japak dagangan, warung kopi dan rumah makan yang memanfaatkan lahan baik di dalam maupun di luar kawasan, sehingga suasana ramat pengunjung.

Lokasi dari penelitian ini adalah **RTH** publik Tugu Religi **MTQ**, yang terletak di Kelurahan Korumba, Kecamatan Mandonga, Kota Kendari, Provinsi Sulawesi Tenggara. **RTH** publik Tugu Religi **MTQ** berada di atas tanah seluas  $\pm 6$  Ha. Tugu Religi memiliki tinggi 99 meter melambangkan Asmaul Husna.

Tugu religi ini ditopang dengan 4 sudut, yang melambangkan 4 kabupaten pertama di Sulawesi Tenggara (Kendari, Buton, Muna, dan Kolaka). Empat pilar

yang tampak seperti posisi berdoa dalam agama Islam menghasilkan "mutiara persatuan" di bagian atas tugu. Lokasi tanah kepemilikan RTH publik Tugu Religi MTQ merupakan tanah hak milik pemerintah Provinsi Sulawesi Tenggara.

b. Karakteristik Responden

Pada penelitian ini, jumlah responden sebanyak 399 orang. Adapun karakteristiknya disajikan pada sub bab ini :

1). Karakteristik Responden Berdasarkan Jenis Kelamin

Karakteristik responden berdasarkan jenis kelamin dari pengguna jalur pedestrian RTH Tugu Religi di Kota Kendari dapat dilihat pada Tabel 4.1 berikut :

Tabel 4.1 Karakteristik Responden Berdasarkan Jenis Kelamin

No.	Jenis Kelamin	Jumlah Orang	Persentase %
1.	Laki-laki	223	56
2.	Perempuan	176	44
	<b>Total</b>	<b>399</b>	<b>100</b>

Dari Tabel 4.1 di atas dapat diketahui bahwa jenis kelamin responden laki-laki ternyata lebih banyak menggunakan jalur pedestrian yaitu 56 %. Bila dikaitkan dengan alasan menggunakan jalur pedestrian, maka responden laki-laki cenderung sedikit lebih banyak sedangkan responden perempuan yang hanya berkisar 44 %. Adapun pertimbangan kenyamanan dalam berjalan menjadi salah satu alasan yang paling diabaikan oleh laki – laki dalam berjalan kaki. Sehingga penulis berasumsi bahwa laki-laki cenderung lebih dominan berjalan di jalur pedestrian RTH publik.

2). Karakteristik Responden Berdasarkan Umur

Karakteristik responden berdasarkan umur dapat dilihat pada Tabel 4.2 berikut ini :

Tabel 4.2 Karakteristik Responden Berdasarkan Umur

No.	Rentang Usia/Umur	Jumlah Orang	Persentase %
1.	< 20	40	10
2.	21 – 40	259	65

No.	Rentang Usia/Umur	Jumlah Orang	Persentase %
3.	41 – 50	68	17
4.	> 50	32	8
	<b>Total</b>	<b>399</b>	<b>100</b>

Dari Tabel 4.2 di atas dapat dilihat jika ditinjau dari sisi umur responden maka dapat dilihat bahwa usia produktif mendominasi responden yang menggunakan jalur pedestrian. Lebih dari 65 % berada pada rentang usia 21 hingga usia 40 tahun. Indikasinya adalah bahwa pergerakan dan aktivitas umur produktif hingga usia 40 tahun mendominasi pergerakan pada jalur pedestrian. Secara lebih rinci nanti akan terlihat pada karakteristik berikutnya yaitu pekerjaan, maksud dan tujuan berjalan kaki.

3). **Karakteristik Responden Berdasarkan Pekerjaan**

Karakteristik responden berdasarkan pekerjaan dari pengguna jalur pedestrian RTH publik dapat dilihat pada Tabel 4.3 berikut ini :

**Tabel 4.3 Karakteristik Responden Berdasarkan Pekerjaan**

No.	Pekerjaan	Jumlah Orang	Persentase %
1.	PNS	48	12
2.	TNI/POLRI	36	9
3.	Pegawai Swasta	51	13
4.	Wiraswasta	52	13
5.	Lainnya	211	53
	<b>Total</b>	<b>399</b>	<b>100</b>

Dari Tabel 4.3 di atas dapat diketahui mayoritas penggunaan jalur pedestrian di RTH publik adalah dominasi masyarakat umum dengan jenjang pekerjaan lainnya (mahasiswa, pelajar) dengan nilai 53 %. Kemudian diikuti dengan pejalan kaki PNS dengan nilai sebesar 12 %. Beberapa orang di antara pengguna lainnya memiliki pekerjaan seperti TNI/POLRI 9 %, Pegawai swasta 13 % dan Wiraswasta 13 %. Dapat dibuat kesimpulan bahwa pemanfaatan jalur pedestrian RTH publik merupakan alat transportasi yang tidak memandang kelas pendidikan, siapa saja dengan kebutuhan tertentu dapat menggunakan fasilitas tersebut.

#### 4). Karakteristik Responden Berdasarkan Frekuensi Berjalan

Karakteristik responden berdasarkan frekuensi berjalan pada jalur pedestrian RTH publik dapat dilihat pada Tabel 4.4 berikut ini :

Tabel 4.4 Karakteristik Responden Berdasarkan Frekuensi Berjalan

No.	Frekuensi Berjalan	Jumlah Orang	Persentase %
1.	5 Kali dalam seminggu	28	7
2.	1-4 dalam 2 minggu	128	32
3.	1-4 dalam 3 minggu	56	14
4.	1-4 dalam 4 minggu	187	47
	<b>Total</b>	<b>399</b>	<b>100</b>

Dari Tabel 4.4 di atas dapat diketahui frekuensi berjalan masyarakat Kota Kendari pada jalur pedestrian RTH publik adalah 1- 4 kali dalam 4 minggu dengan nilai sebesar 47 %. Selanjutnya 1-4 kali dalam 2 minggu 32%, 1-4 dalam 3 minggu 14%, dan 5 kali dalam seminggu dengan nilai 7%. Sehingga dapat dibuat kesimpulan bahwa masyarakat Kota Kendari cenderung melakukan aktivitas pada area jalur pedestrian hanya 1 kali dalam 1 minggu atau 4 kali dalam satu bulan yakni hari sabtu atau hari minggu.

#### 5). Karakteristik Responden Berdasarkan Tujuan Berjalan

Karakteristik responden berdasarkan tujuan berjalan pada jalur pedestrian RTH publik dapat dilihat pada Tabel 4.5 berikut ini :

Tabel 4.5 Karakteristik Responden Berdasarkan Tujuan Berjalan

No.	Tujuan Berjalan	Jumlah Orang	Persentase %
1.	Bekerja	20	5
2.	Belanja	32	8
3.	Jalan Santai	277	67
4.	Pendidikan/Sekolah	18	4
5.	Lainnya	52	13
	<b>Total</b>	<b>399</b>	<b>100</b>

Dari Tabel 4.5 di atas dapat diketahui tujuan berjalan masyarakat Kota Kendari pada jalur pedestrian RTH publik adalah bekerja dengan nilai sebesar 5 %. Selanjutnya belanja 8 %, jalan santai 67 %, pendidikan /

sekolah dengan nilai 4 % dan lainnya sebesar 13 %. Sehingga dapat dibuat kesimpulan bahwa masyarakat Kota Kendari cenderung melakukan aktivitas pada area jalur pedestrian RTH publik saat sedang jalan santai/olah raga.

6). Karakteristik Responden Berdasarkan Moda Angkutan

Karakteristik responden berdasarkan moda angkutan sebelum dan setelah berjalan pada RTH publik dapat dilihat pada Tabel 4.6 berikut ini :

**Tabel 4.6** Karakteristik Responden Berdasarkan Moda Angkutan Sebelum dan Setelah Berjalan

No.	Moda Angkutan	Jumlah Orang	Persentase %
1.	Kendaraan Pribadi	275	69
2.	Kendaraan Umum	84	21
3.	Berjalan Kaki	40	10
	<b>Total</b>	<b>399</b>	<b>100</b>

Dari Tabel 4.6 di atas dapat diketahui moda angkutan yang digunakan masyarakat Kota Kendari sebelum dan setelah berjalan pada jalur pedestrian RTH publik adalah kendaraan pribadi dengan nilai sebesar 69 %. Selanjutnya kendaraan umum 21 %, berjalan kaki sampai di tujuan yang lainnya atau di tempat tinggalnya sebesar 10 %. Sehingga dapat dibuat kesimpulan bahwa masyarakat Kota Kendari cenderung menggunakan kendaraan pribadi menuju area jalur pedestrian RTH publik.

7). Karakteristik Responden Berdasarkan Teman Berjalan

Karakteristik responden berdasarkan teman berjalan pada jalur pedestrian RTH publik dapat dilihat pada Tabel 4.7 berikut ini :

**Tabel 4.7** Karakteristik Responden Berdasarkan Teman Berjalan

No.	Teman Berjalan	Jumlah Orang	Persentase %
1.	Teman	215	54
2.	Anak	80	20
3.	Orang Tua	24	6
4.	Sendiri	20	5
5.	Lainnya	60	15
	<b>Total</b>	<b>399</b>	<b>100</b>

Dari Tabel 4.7 di atas dapat diketahui bahwa teman berjalan pengguna jalur pedestrian RTH publik menjawab berjalan dengan teman dengan nilai 54 %, yang menjawab bersama anak 20 %, yang menjawab dengan orang tua sebesar 6 %, yang menjawab berjalan sendiri 5 % dan yang menjawab lainnya sebesar 15 %. Sehingga dapat dibuat kesimpulan bahwa masyarakat Kota Kendari sebagian besar berjalan kaki dengan teman saat melakukan aktifitas di jalur pedestrian RTH publik.

#### 8). Karakteristik Responden Disabilitas dan Non Disabilitas

Karakteristik responden berdasarkan penyandang disabilitas dan non disabilitas yang berjalan pada jalur pedestrian RTH publik dapat dilihat pada Tabel 4.8 berikut ini :

**Tabel 4.8 Karakteristik Responden Berdasarkan Kriteria Disabilitas dan Kriteria Non Disabilitas**

No.	Kriteria	Jumlah Orang	Persentase %
1.	Anak-Anak	39	9,7
2.	Lansia	17	4,2
3.	Ibu Hamil	28	7,1
4.	Tuna Netra	12	3,0
5.	Tuna Daksa	35	8,7
6.	Masyarakat Umum	268	67,2
	<b>Total</b>	<b>399</b>	<b>100</b>

Dari Tabel 4.8 di atas dapat diketahui bahwa responden disabilitas dan non disabilitas yang berjalan pada area jalur pedestrian RTH publik menjawab anak-anak 9,7 %, lanjut usia 4,2 %, ibu hamil 7,1 %, tuna netra 3,0 %, tuna daksa 8,7 %, dan masyarakat umum (non disabilitas) dengan nilai 67,2 %,. Sehingga dapat dibuat kesimpulan bahwa pengguna dengan kriteria non disabilitas yang berjalan sebanyak 268 orang dan pengguna kriteria disabilitas yang berjalan sebanyak 131 orang.

#### 4.1.2 Kondisi Fisik Jalur Pedestrian RTH publik

Fasilitas yang berada pada lingkungan jalur pedestrian RTH publik Tugu Religi MTQ terdiri atas beberapa fasilitas yang dibuat terpisah, yaitu area untuk *jogging* dan adu ketangkasan olahraga, area bisnis bagi pengusaha UMKM, terdiri dari

warung kopi dan rumah makan (kuliner), area parkir dan area jalur pedestrian yang berada di dalam dan sekitar kawasan dengan luas kawasan  $\pm 6$  Ha. Pada zona bagian depan kawasan tersedia parkir untuk kendaraan pribadi tetapi ada beberapa bagian yang dimanfaatkan oleh pedagang kaki lima untuk berjualan. Kepadatan vegetasi yang dijumpai pada bagian dalam kawasan ruang publik ini sangat rendah, yaitu di bawah 50% dari total luas ruang terbuka kawasan. Vegetasi yang ada umumnya merupakan tanaman perdu, dengan kondisi yang tidak terawat. Padahal, selain sebagai estetika, vegetasi dapat berfungsi *klimaris* dalam menciptakan kenyamanan termal juga dapat mengurangi emisi kendaraan bermotor melalui proses fotosintesis serta kenyamanan pengguna pejalan kaki yang sedang berjalan pada kawasan **RTH** Publik tersebut.

Adapun pengelolaan jalur pedestrian **RTH** Publik Tugu Religi belum mencerminkan kualitas pelayanan jalur pedestrian yang baik. Perbaikan untuk sejumlah jalur pedestrian masih sangat diperlukan, hal ini dapat dilihat dengan kondisi trotoar belum sesuai dengan standar ukuran fasilitas yang disarankan, di mana masih terdapat perbedaan ukuran dan ketinggian antara trotoar yang satu dengan trotoar yang lain, masih terdapat tempat sampah yang diletakkan di atas trotoar serta masih kurangnya pemeliharaan dari pihak pengelola jalur pedestrian **RTH** publik.



Gambar 4.2 Bangunan Tugu Religi RTH Publik

Lingkungan jalur pedestrian yang tidak nyaman membuat tanggapan masyarakat terhadap lingkungan **RTH** publik ini berdampak negatif. Hal ini dapat mengakibatkan menurunnya daya tarik masyarakat untuk melakukan aktivitas berjalan kaki. Fungsi jalur pedestrian untuk memberikan hak atas ruang bagi pejalan kaki dan untuk menjamin terpenuhinya kebutuhan psikologis pemakainya. Sebagai salah satu ruang publik, jalur pedestrian merupakan ruang khusus bagi pejalan kaki yang dapat memberikan kenyamanan, kemudahan, keselamatan, dan kesenangan bagi pengguna jalur pedestrian.

Sejalan dengan perkembangan Kota Kendari, di mana terjadi peningkatan jumlah penduduk dan aktivitasnya, tentu menuntut suatu pelayanan transportasi yang prima yang dapat memberikan kepuasan bagi pengguna jalur pedestrian **RTH** publik. Oleh karena itu yang perlu diperhatikan ketersediaan jalur pedestrian yang meliputi aspek aksesibilitas, konektivitas, keamanan, kenyamanan, keselamatan, kebisingan, keindahan, iklim/keteduhan, kebersihan dan kelengkapan fasilitas jalur pedestrian. Persepsi masyarakat pengguna jalur pedestrian **RTH** publik pada dasarnya menghendaki adanya kinerja pelayanan jalur pedestrian yang baik.



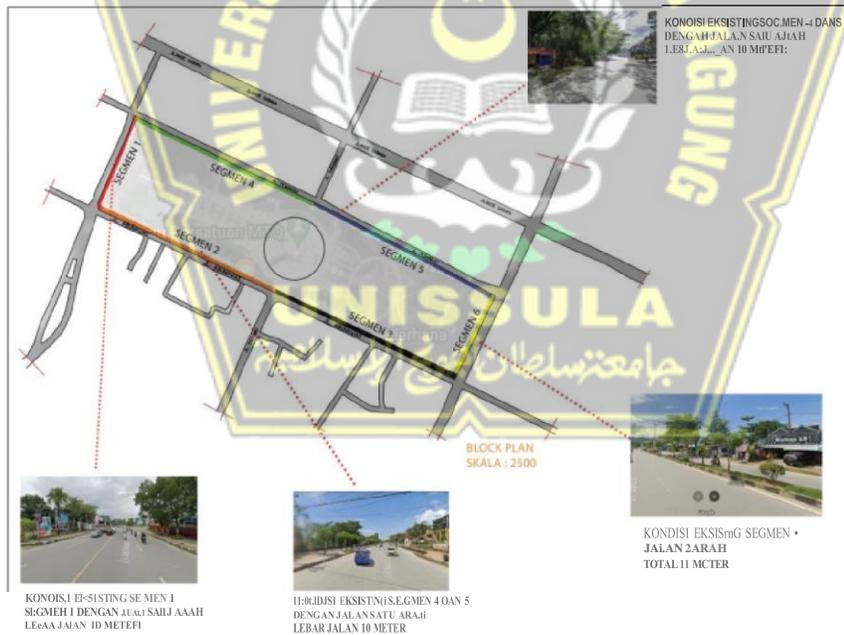


Gambar 4.3 Kondisi Fksisting Tugu Religi RTH Publik

Kinerja pelayanan jalur pedestrian meliputi tingkat pelayanan, dan kenyamanan yang terjamin selama berjalan. Apabila jalur pedestrian tidak dapat memenuhi kebutuhan transportasi perkotaan bagi masyarakat serta fasilitas yang ditawarkan tidak memadai dalam memberikan pelayanan kepada penggunanya, akan dapat menimbulkan kecenderungan dari pengguna jalur pedestrian untuk meninggalkan jalur pedestrian tersebut.

#### 4.1.3 Zona/Segmen Jalur Pedestrian RTH Publik

Strategi untuk mengurangi ketergantungan terhadap kendaraan bermotor, adalah menciptakan ruang publik yang nyaman bagi pengguna jalur pedestrian, yang tentunya diintegrasikan dengan sistem moda transportasi. Sampai saat ini perancangan dan pemanfaatan ruang publik yang nyaman bagi pedestrian masih belum sesuai dengan harapan yakni terwujudnya pedestrian yang nyaman, produktif dan berkelanjutan. Fenomena cli atas juga terjadi di Kota Kendari, utamanya di kawasan sibuk kota dengan jumlah populasi dan kendaraan bermotor yang padat.



Gambar 4.4 Zona/Segmen Jalur Pedestrian RTH Publik

Gambar 4.4 merupakan kondisi *eksisting* jalur pedestrian pada **RTH** publik tugu religi. Kajian ini membagi wilayah jalur pedestrian **RTH** publik menjadi 6 zona/segmen.

Adapun dasar pengelompokan pada zona/segmen berdasarkan arahan dari peneliti terdahulu : Pritikana Das, dkk (2019) untuk memisahkan kelas/zona fasilitas pejalan kaki serta melalui survey terhadap tinjauan fisik dan fungsi kawasan **RTH** publik perkotaan yaitu mengacu pada blok jalan yang memisahkan beberapa tempat tujuan yang terdapat di **RTH** publik. Di mana setiap zona/segmen terdiri dari beberapa k.Juster berdasarkan pada kelompok pembagian zona, berikut pembagian zona segmen *enirancelpintu* masuk, antara lain : a) zona/segmen I meliputi jalan Abdullah Silondae-Ahmad Yani yang merupakan jalur provinsi dengan tingkat kepadatan lalu lintas yang sangat tinggi yang berhadapan langsung dengan zona RTH Taman Kota Walikota sebagai kawasan (*Transit Oriented Development*) TOD, b) zona/segmen 2 meliputi jalan Abunawas I-CV yang memiliki tingkat kepadatan yang cukup tinggi karena berada pada area perkantoran, sekolah, permukiman padat penduduk, dan masjid, c) zona/segmen 3 meliputi jalan Abunawas V, juga memiliki tingkat kepadatan yang cukup tinggi karena merupakan area permukiman penduduk, perkantoran dan museum budaya/cagar budaya, d) zona/segmen 4 meliputi jalan Tebaununggu I, yang merupakan area perkantoran dan kuliner dengan tingkat kepadatan lalu lintas sedang, e) zona/segmen 5 meliputi jalan Tebaununggu II, seperti halnya dengan segmen sebelumnya yang memiliki tingkat kepadatan lalu lintas sedang yang merupakan area perkantoran dan permukiman penduduk, t) zona/segmen 6 meliputi jalan H. Supu Yusuf yang memiliki tingkat kepadatan sedang karena berada pada area permukiman penduduk, dan kuliner.

#### **4.14 Kondisi Aksesibilitas Segmen/Zona Jalnr Pedestrian RTH Publik**

Kondisi aksesibilitas yang berada di kawasan **RTH** publik, diapit oleh empat jalur jalan. Untuk memudahkan penelitian dan pengambilan data/sampel di lapangan maka kawasan ini dibagi menjadi enam segmen/zona berdasarkan aktifitas masing-masing segmen kawasan. Pengambilan data di lapangan terkait zona/segmen kawasan meliputi :

I. Jalan Arteri, meliputi : Jalan Abdullah Silondae

Segmen/Zona I, terdapat pada jalan protokol Abdullah Silondae yang merupakan bagian depan kawasan RTH Publik dan berhadapan dengan Taman Kota Walikota Kendari yang merupakan jalur dengan tingkat kepadatan lalu lintas yang tinggi.

2. Jalan Kolektor, meliputi : Jalan Abunawas

Segmen/Zona 2 dan 3, terdapat pada jalan kolektor Abunawas yang berada di sebelah kanan kawasan RTH Publik yang merupakan jalur dengan tingkat kepadatan lalu lintas yang tinggi karena pada segmen ini terdapat kawasan permukiman, kawasan pendidikan dan kawasan cagar budaya sehingga lalu lintas ramai.

3. Jalan Kolektor, meliputi : Jalan Tebaununggu

Segmen/Zona 4 dan 5, terdapat pada jalan kolektor Tebaununggu yang berada di sebelah kiri kawasan RTH Publik yang merupakan jalur dengan tingkat kepadatan lalu lintas yang terbilang tinggi karena pada segmen ini terdapat kawasan permukiman, kawasan perkantoran, hotel dan kawasan wisata kuliner sehingga lalu lintas ramai.

4. Jalan Lokal, meliputi : Jalan H. Supu Yusuf

Segmen/Zona 6, terdapat pada jalan lokal H. Supu Yusuf yang berada di bagian belakang kawasan RTH Publik yang merupakan jalur dengan tingkat kepadatan lalu lintas yang terbilang sedang. Pada segmen ini terdapat kawasan permukiman, dan kawasan wisata kuliner dengan lalu lintas sedang.

#### 4.1.5 Kondisi Fisik Fasilitas di Kawasan RTH Publik

Untuk kondisi fisik fasilitas yang berada di kawasan RTH publik, belum lengkap dan belum memadai sesuai persyaratan. Tidak semua fasilitas yang tersedia dalam kondisi yang baik/terawat. Fasilitas yang terdapat di dalam kawasan RTH publik, yaitu :

- a. Jalur pejalan/pedestrian yang cukup baik, tetapi ada beberapa segmen jalur pedestrian yang tidak memadai meskipun demikian masih sering digunakan oleh pengunjung untuk berinteraksi ataupun berolahraga seperti senam.
- b. *Jogging track*, dalam kawasan RTH publik yang cukup baik. Sering digunakan oleh pengunjung untuk berolahraga terutama pada setiap pagi hari dan sore dan

setiap hari libur sabtu dan minggu. Tetapi masih ada beberapa permukaan jalur pedestrian yang kurang rata.

- c. *Ramp*, pada kawasan **RTH** publik ini hanya tersedia pada segmen I, segmen 2 dan segmen 3. Beberapa *Ramp* yang tersedia memiliki ukuran ketinggian, lebar dan kemiringan yang berbeda-beda.
- d. Bangku taman dan tempat sampah, yang cukup baik.
- e. Toilet, tidak tersedia pada kawasan **RTH** publik.
- f. Parkir yang memadai dan cukup baik. Sedangkan parkir khusus unruk kaum difabel belum tersedia pada kawasan **RTH** publik.
- g. Penyebrangan untuk pengguna jalur pedestrian berupa *zebra cross*, yang seharusnya tersedia di setiap perempatan lampu lalu lintas. Pada kawasan **RTH** publik ini hanya tersedia pada segmen I dan segmen 2.
- h. Halte , tidak tersedia pada **RTH** publik
- i. Pos Polisi, tidak tersedia pada segmen kawasan RTH Publik

#### 4.1.6 Evaluasi Zona/Segmen RTH Publik

Zona/segmen jalur pedestrian **RTH** publik dibagi menjadi 6 zona/segmen berdasarkan aktivitas masing-masing segmen. Adapun dasar pengelompokan zona/segmen melalui tinjauan fisik dari masing-masing segmen yaitu jalan yang memisahkan beberapa tempat tujuan/destinasi yang terdapat di **RTH** publik. Setiap zona/segmen terdiri dari beberapa kluster berdasarkan pada kelompok pembagian zona.

Berikut pembagian zona segmen beserta ukuran dan kelengkapan fasilitas segmen, antara lain :

Tabel 4.9 Evaluasi Zona/Segmen **RTH** Publik

No.	Segmen	Lehar	Tinggi Jalur	Panjang Jalur	Material Penutup	Material Pendukung (Ramp, Bollara)	Material Pendukung (Guiding Block)
1.	Segmen 1	3,3 m	35 m	180m	<i>Pm1ing</i>	Ada	Tidak Ada
2.	Segmen 2	4,4 m	25 m	330 m	<i>Pa11ing</i>	Ada	Ada
3.	Segmen 3	4,4 m	25 m	443m	<i>Pm1ing</i>	Ada	Ada
4.	Segmen 4	1,0 m	20 m	449m	<i>Paving,licin, berlumut</i>	Tidak Ada	Tidak Ada
5.	Segmen 5	!,0m	30 m	324m	Rumput	Tidak Ada	Tidak Ada
6.	Segmen 6				Aspal	Tidak Ada	Tidak Ada

Tabel 4.9 di atas merupakan Evaluasi Zona/Segmen **RTH** Publik jalur pedestrian dari masing-masing segmen pada jalur pedestrian **RTH** publik, dengan uraian sebagai berikut:

1. Segmen 1 berada pada posisi jalur jalan utama/arteri karena berada pada jalur provinsi dengan tingkat keramaian yang sangat tinggi, jalan Abdullah Silondae memiliki ukuran lebar jalur pedestrian 3,3 m, tinggi jalur 35 cm, dan panjang jalur 167,5 m yang sudah dilengkapi material pendukung seperti *ramp* ukuran panjang *ramp* 136 cm, lebar *ramp* eksisting 75 cm, ketinggian jalur pedestrian dari permukaan aspal 35 cm, dengan kemiringan *ramp* 14°.
2. Segmen 2 berada pada posisi jalur jalan kolektor, jalan Abunawas yang terbilang cukup padat dan rarnai lalu lintas memiliki ukuran lebar 4,4 m, tinggi jalur 25 cm dan panjang jalur 330 m yang sudah dilengkapi material pendukung seperti *ramp*, *bollard* dan *guiding block* .. Dengan ukuran panjang *ramp* 175 cm, lebar *ramp* eksisting 150 cm, ketinggian jalur pedestrian dari permukaan aspal 25 cm, dengan kemiringan *ramp* 8°.
3. Segmen 3 berada pada posisi jalur jalan kolektor, jalan Abunawas yang terbilang cukup padat dan rarnai lalu lintas memiliki ukuran lebar 4,4 m, tinggi jalur 30 cm dan panjang jalur 443 m yang sudah dilengkapi material pendukung seperti *ramp*, *bollard* dan *guiding block*, panjang *ramp* 175 cm, lebar *ramp* eksisting 150 cm, ketinggian jalur pedestrian dari permukaan aspal 30 cm, dengan kemiringan *ramp* 10°.
4. Segmen 4 berada pada posisi jalur jalan kolektor, jalan Tebaununggu yang terbilang cukup tenang karena lalu lintas yang lalu lalang terbilang sedikit, memiliki ukuran panjang jalur 449 m, tinggi jalur 20 cm dan tinggi jalur 20 cm. *Ramp* dan kelengkapan jalur pedestrian lainnya tidak tersedia pada segmen ini.
5. Segmen 5 berada pada posisi jalur jalan kolektor, jalan Tebaununggu yang terbilang cukup tenang karena lalu lintas yang lalu lalang terbilang sedikit, memiliki ukuran panjang jalur 324 m, tinggi jalur 20 cm dan tinggi jalur 20 cm. *Ramp* dan kelengkapan jalur pedestrian lainnya tidak tersedia pada segmen ini.
6. Segmen 6 berada pada posisi jalur jalan lokal, jalan H. Supu Yusuf yang terbilang cukup padat dan rarnai lalu lintas. Jalur pedestrian yang ada pada

segmen ini sudah berubah fungsi menjadi bagian dari badan jalan dalam rangka pelebaran jalan karena arus lalu lintas di segmen ini semakin meningkat.

Berbasis evaluasi yang dilakukan pada 6 segmen/zona di kawasan RTH publik menunjukkan bahwa :

1. Secara aksesibilitas jalur pedestrian yang tersedia pada kawasan **RTH** publik tidak ramah terhadap penyandang disabilitas.
2. lebar *ramp* yang tersedia pada segmen 1, segmen 2 dan segmen 3 memiliki ukuran yang berbeda pada masing-masing segmen, sehingga tidak *support* terhadap penyandang disabilitas
3. Tidak memenuhinya aspek aksesibilitas dan konektivitas untuk penyandang disabilitas karena pada segmen 4,5 dan 6 karena tidak tersedianya *ramp*.

Berdasarkan beberapa pertimbangan di atas sehingga diperlukan simulasi desain *ramp* yang ramah terhadap penyandang disabilitas.

#### 4.1.7 Inkonsistensi Jalur Pedestrian RTH Publik



Gambar 4.5 Kondisi Parkir dan PKL Pada RTH Publik Perkotaan

Berdasarkan pengamatan segmen-segmen yang ada pada jalur pedestrian RTH Publik, lebar jalur pedestrian yang tersedia tidak memiliki ukuran yang konsisten. Lebar yang tidak konsisten ini membuat pejalan kaki harus beradaptasi setiap berpindah segmen, sehingga mengurangi kenyamanan gerak dalam berjalan. Perbedaan lebar jalur pedestrian ini juga berdampak terhadap kesatuan kawasan secara visual. Pepohonan dapat berguna sebagai peneduh bagi pejalan kaki dan pemberi aspek visual yang menyatukan kawasan di dalam koridor jalur pedestrian

**RTH** Publik. Titik pepohonan hams ditata sedernikian rupa sehingga rangkaian pepohonan dapat memberikan nilai estetika dan keteduhan terhadap penggunajalur. Berdasarkan pengamatan, titik vegetasi tidak memiliki perletakan yang konsisten. Hal ini berdampak pada pengalaman berjalan kaki, di mana pada titik tertentu terik matahari menjadi tidak nyaman dan mengganggu pengalaman berjalan kaki.

Selain lebar jalur pedestrian yang tidak konsinten terdapat beberapa hal penting lainnya yang perlu menjadi perhatian dari penyedia jalur pedestrian demi terciptanya kenyamanan pada penggunaan jalur pedestrian **RTH** Publik seperti : keberadaan parkir dan pedagang kaki lima (PKL). Berdasarkan pengamatan pada beberapa segmen/zona yang ada terlihat kondisi perparkiran yang kurang tertata dengan baik. Di mana pengunjung **RTH** Publik cenderung untuk memarkir kendaraannya disembarang tempat dengan tidak teratur, sehingga hal ini dapat berdampak pada keamanan dan kenyamanan pengguna jalur pedestrian karena pengguna jalur pedestrian hams turun ke badan jalan untuk melanjutkan aktifitasnya sehingga hal ini dapat membahayakan keselamatan. Demikian pula halnya dengan keberadaan **PKL** yang menjajakan dagangannya di sekitar kawasan perlu dilakukan penertiban agar mereka menggelar barang dagangannya pada area yang sudah disediakan sehingga tercipta suasana aman dan nyaman bagi pengguna jalur pedestrian yang beraktifitas pada daerah RTH Publik.

## **4.2 Kinerja Jalur Pedestrian**

Kinerja jalur pedestrian bertujuan untuk meningkatkan kinerja jalur pedestrian pada kawasan RTH Publik perkotaan. Uji validitas dan reliabilitas dilakukan sebagai langkah awal untuk menilai sejauh mana alat ukur tersebut diyakini dapat dipakai sebagai alat untuk mengukur item-item pertanyaan dalam penelitian. Kemudian dilanjutkan dengan pengukuran *Importance Performance Analysis* (IPA) dan *Customer Satisfaction Index* (CSI) untuk menjawab pertanyaan terkait kepentingan dan kepuasan pengguna jalur pedestrian pada kawasan **RTH** Publik Perkotaan.

### **4.2.1 Deskripsi Variabel**

Variabel yang digunakan untuk menentukan Kinerja jalur pedestrian terbagi menjadi variabel penilaian dan variabel pengukuran. Variabel-variabel secara lengkap dapat disajikan pada Tabel 4.10 di bawah ini :

Tabel 4.10 Variabel Penilaian Kinerja Jalur Pedestrian RTH Publik

No.	Variabel	Item Variabel	Metode
1.	Aksesibilitas (P1)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Jalur pedestrian (ukuran, material dan kemiringan jalur pedestrian) (P1.1)</li> <li>Ketersediaan <i>ramp</i> (ukuran, material dan <i>Handrail</i>, kelengkapan dan kemiringan) (P1.2)</li> <li>Ketersediaan rambu dan markajalan (ukuran, ruang, jenis, lokasi dan kelengkapan) (P1.3)</li> </ul>	Survey Wawancara Responden
2.	Konektivitas (P2)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Jalur pedestrian terhubung dengan elemen transportasi (P2.1)</li> <li>Tersedia jalur penyeberangan (P2.2)</li> <li>Kesimung jalur pedestrian (P2.3)</li> <li>Fasilitas berpindah antar moda transportasi (P2.4)</li> </ul>	Survey Wawancara Responden
3.	Sirkulasi (P3)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Dimensi jalur pedestrian (P3.1)</li> <li>Keberadaan benda-benda penghalang di lintasan jalur pedestrian (P3.2)</li> </ul>	Survey Wawancara Responden
4.	Keamanan (P4)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Sistem keamanan (CCTV, Pos keamanan) (P4.1)</li> <li>Lampu penerangan jalur pedestrian (P4.2)</li> <li>Fasilitas pengendali kecepatan (P4.3)</li> <li>Zona <i>buffer</i> antara jalan dan pedestrian (P4.4)</li> </ul>	Survey Wawancara Responden
5.	Keselamatan (PS)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Perbedaan level ketinggian jalur pedestrian dengan badan jalan (PS.1)</li> <li>Ketersediaan marka dan rambu rambu/signal-signal jalur pedestrian (PS.2)</li> <li>Kondisi jalur pedestrian (PS.3)</li> <li>Tekstur permukaan material (PS.4)</li> <li>Jalur penyeberangan (PS.5)</li> </ul>	Survey Wawancara Responden
6.	Kebisingan (P6)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Fasilitas peredam kebisingan (P6.1)</li> <li>Kebisingan kendaraan bermotor (P6.2)</li> </ul>	Survey Wawancara Responden
7.	Keindahan (P7)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Material jalur pedestrian (P7.1)</li> <li>Taman/Pot Bunga (P7.2)</li> <li>Tempat duduk (P7.3)</li> </ul>	Survey Wawancara Responden
8.	Iklim/Keteduhan (P8)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Iklim (Keteduhan) (PS.1)</li> <li>Tempat berteduh/shelter (P8.2)</li> <li>Vegetasi/tanaman peneduh (P8.3)</li> </ul>	Survey Wawancara Responden
9.	Kebersihan (P9)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Kuantitas dan kualitas tempat sampah (P9.1)</li> <li>Tingkat kebersihan (P9.2)</li> </ul>	Survey Wawancara Responden
10.	Kelengkapan Fasilitas Jalur Pedestrian (PI0)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Area Parkir (PI0.1)</li> <li>Area Pedagang kaki lima (PI0.2)</li> <li>Toilet dan Halte (PI0.3)</li> </ul>	Survey Wawancara Responden

Berdasarkan Tabel 4.10 di atas bahwa penilaian kinerja jalur pedestrian terdiri dari 10 variabel dan 31 indikator penelitian.

#### 4. 2. 2 Penilaian Kinerja

Penilaian Kinerja dilakukan untuk mengetahui kinerja fasilitas jalur pedestrian pada kawasan RTH Publik. Pengujian instrumen penelitian akan dilakukan dengan cara sebagai berikut :

##### A. Uji Validitas

Data kuisisioner terdiri dari 3 I pertanyaan mewakili 10 variabel, dimana sebelum diedarkan dan dipublikasikan terlebih dahulu diadakan uji validitas dan reliabilitas terhadap 30 orang responden. Uji validitas bertujuan untuk menilai sejauh mana alat ukur tersebut diyakini dapat dipakai sebagai alat untuk mengukur item-item pertanyaan dalam penelitian.

Pengujian validitas membandingkan antara nilai r hitung dan rtabel. Jika nilai r hitung > rtabel maka item pertanyaan dinyatakan valid, demikian sebaliknya. Di ketahu n = 30 signiftkansi 5% maka ni lai rtabel = 0.361.

Satu per satu hasil pengujian validitas instrumen penelitian untuk masing- masing variabel yang diteliti dapat disajikan pada Tabel 4.10 - 4.20 di bawah ini :

Tabel 4.11 Uji Validitas Instrumen Aksesibilitas

No.	Indikator Pertanyaan	Pearson Correlation Sig. Kinerja	Pearson Correlation Sig.Keuasan	Ket
1.	Jalur pedestrian (ukuran, material dan kemiringan jalur pedestrian)	0,830	0,849	Valid
2.	Ketel,ediaan ramp (ukuran, material dan Handrail, kelengkapan dan kemiringan)	0,810	0,858	Valid
3.	Ketel>ediaan rambu dan markajalan (ukuran, ruang, ienis, lokasi dan kelengkapan)	0,848	0,871	Valid

Dari Tabet 4.11 menunjukkan bahwa nilai *Pearson Correlation* pada setiap butir pertanyaan untuk instrumen aksesibilitas seluruhnya lebih besar dari rtabel = 0,361. Selain itu nilai Signifikansi keseluruhan lebih kecil dari 0,05. Sehingga indikator pertanyaan aksesibilitas memiliki *konstruk valid*.

Tabel 4.12 Uji Validitas Instrumen Konektivitas

No.	Indikator Pertanyaan	Pearson Correlation Sig. Kinerja	Pearso11 Correlation Sig.Keouasan	Ket
1.	Jalur pedestrian terhubung dengan elemen transportasi	0.897	0.820	Valid

No.	Indikator Pertanyaan	Pearson Correlation Sig. Kinerja	Pearson Correlation Sig. Kepuasan	Ket
2.	Tersedia jalur penyeberangan	0.890	0.715	Valid
3.	Kesinambungan jalur pedestrian	0.880	0.840	Valid
4.	Fasilintas berpindah antar moda transportasi	0.916	0.817	Valid

Dari **Tabel 4.12** menunjukkan bahwa nilai *Pearson Correlation* pada setiap butir pertanyaan untuk instrumen konektivitas seluruhnya lebih besar dari  $r_{tabel} = 0,361$ . Selain itu nilai Signifikansi keseluruhan lebih kecil dari 0,05. Sehingga indikator pertanyaan konektivitas memiliki *konstruk valid*.

Tabel 4.13 Uji Validitas Instrumen Sirkulasi

No.	Indikator Pertanyaan	Pearson Correlation Sig. Kinerja	Pearson Correlation Sig. Kepuasan	Ket
1.	Dimensi jalur pedestrian	0.887	0.879	Valid
2.	Keberadaan benda-benda penghalang di lintasan jalur pedestrian	0.886	0.921	Valid

Dari **Tabel 4.13** menunjukkan bahwa nilai *Pearson Correlation* pada setiap butir pertanyaan untuk instrumen sirkulasi seluruhnya lebih besar dari  $r_{tabel} = 0,361$ . Selain itu nilai Signifikansi keseluruhan lebih kecil dari 0,05. Sehingga indikator pertanyaan sirkulasi memiliki *konstruk valid*.

Tabel 4.14 Uji Validitas Instrumen Keamanan

No.	Indikator Pertanyaan	Pearson Correlation Sig. Kinerja	Pearson Correlation Sig. Kepuasan	Ket
1.	Sistem keamanan (CCTV, Pos keamanan)	0.918	0.765	Valid
2.	Lampu penerangan jalur pedestrian	0.965	0.747	Valid
3.	Fasilintas pengendali kecepatan	0.933	0.827	Valid
4.	Area zona buffer antara jalan dan pedestrian	0.841	0.678	Valid

Dari **Tabel 4.14** menunjukkan bahwa nilai *Pearson Correlation* pada setiap butir pertanyaan untuk instrumen keamanan seluruhnya lebih besar dari  $r_{tabel} = 0,361$ . Selain itu nilai Signifikansi keseluruhan lebih kecil dari 0,05. Sehingga indikator pertanyaan keamanan memiliki *konstruk valid*.

Tabel 4.15 Uji Validitas Instrumen Keselamatan

No.	Indikator Pertanyaan	Pearson Correlation Sig. Kinerja	Pearson Correlation Sig. Kepuasan	Ket
1.	Perbedaan level ketinggian jalur pedestrian dengan badan jalan	0.865	0.890	Valid
2.	Ketersediaan marka dan rambu/signal-signalialur pedestrian	0.891	0.758	Valid
3.	Kondisi jalur pedestrian	0.901	0.549	Valid
4.	Tekstur permukaan material	0.812	0.756	Valid
5.	Jalur penyeberangan	0.630	0.764	Valid

Dari Tabel 4.15 menunjukkan bahwa nilai *Pearson Correlation* pada setiap butir pertanyaan untuk instrumen keselamatan seluruhnya lebih besar dari  $r_{tabel} = 0,361$ . Selain itu nilai Signifikansi keseluruhan lebih kecil dari 0,05. Sehingga indikator pertanyaan keselamatan memiliki *konstruksi valid*.

Tabel 4.16 Uji Validitas Instrumen Kebisingan

No.	Indikator Pertanyaan	Pearson Correlation Sig. Kinerja	Pearson Correlation Sig. Kepuasan	Ket
1.	Ketersediaan peredam kebisingan (dinding atau tembok)	0.981	0.993	Valid
2.	Ketersediaan barrier (tanaman peredam kebisingan)	0.975	0.862	Valid

Dari Tabel 4.16 menunjukkan bahwa nilai *Pearson Correlation* pada setiap butir pertanyaan untuk instrumen kebisingan seluruhnya lebih besar dari  $r_{tabel} = 0,361$ . Selain itu nilai Signifikansi keseluruhan lebih kecil dari 0,05. Sehingga indikator pertanyaan kebisingan memiliki *konstruksi valid*.

Tabel 4.17 Uji Validitas Instrumen Keindahan

No.	Indikator Pertanyaan	Pearson Correlation Sig. Kinerja	Pearson Correlation Sig. Kepuasan	Ket
1.	Material jalur pedestrian	0.836	0.786	Valid
2.	Taman/Pot Bunga	0.807	0.943	Valid
3.	Tempat duduk	0.818	0.802	Valid

Dari Tabel 4.17 menunjukkan bahwa nilai *Pearson Correlation* pada setiap butir pertanyaan untuk instrumen keindahan seluruhnya lebih besar dari  $r_{tabel} =$

0,361. Selain itu nilai Signifikansi keseluruhan lebih kecil dari 0,05. Sehingga indikator pertanyaan keindahan memiliki *konstruk valid*.

Tabel 4.18 Uji Validitas Instrumen [kJim/Keteduhan

No.	Indikator Pertanyaan	Pearson Correlation Sig. Kinerja	Pearson Correlation Sig. Kepuasan	Ket
1.	Iklim (Keteduhan)	0.892	0.913	Valid
2.	Tempat berteduh/shelter	0.891	0.848	Valid
3.	Vegetasi/tanaman peneduh	0.898	0.813	Valid

Dari Tabel 4.18 menunjukkan bahwa nilai *Pearson Correlation* pada setiap butir pertanyaan untuk instrumen iklim/keteduhan seluruhnya lebih besar dari rtabel = 0,361. Selain itu nilai Signifikansi keseluruhan lebih kecil dari 0,05. Sehingga indikator pertanyaan iklim/keteduhan memiliki *konstruk valid*.

Tabel 4.19 Uji Validitas Instrumen Kebersihan

No.	Indikator Pertanyaan	Pearson Correlation Sig. Kinerja	Pearson Correlation Sig. Kepuasan	Ket
1.	Ketel ediaan tempat sampah	0.891	0.966	Valid
2.	Tingkat kebersihan jalur	0.833	0.957	Valid

Dari Tabel 4.19 menunjukkan bahwa nilai *Pearson Correlation* pada setiap butir pertanyaan untuk instrumen kebersihan seluruhnya lebih besar dari rtabel = 0,361. Selain itu nilai Signifikansi keseluruhan lebih kecil dari 0,05. Sehingga indikator pertanyaan kebersihan memiliki *konstruk valid*.

Tabel 4.20 Uji Validitas Instrumen Kelengkapan Fasilitas Jalur Pedestrian

No.	Indikator Pertanyaan	Pearson Correlation Sig. Kinerja	Pearson Correlation Sig. Kepuasan	Ket
1.	Area parkir	0.756	0.826	Valid
2.	Area pedagang kaki lima	0.890	0.787	Valid
3.	Toilet umum	0.745	0.787	Valid

Dari Tabel 4.20 menunjukkan bahwa nilai *Pearson Correlation* pada setiap butir pertanyaan untuk instrumen kelengkapan fasilitas seluruhnya lebih besar dari rtabel = 0,361. Selain itu nilai Signifikansi keseluruhan lebih kecil dari 0,05. Sehingga indikator pertanyaan kelengkapan fasilitas jalur pedestrian memiliki *konstruk valid*.

## B. Uji Reliabilitas

Uji reliabilitas adalah seberapa besar derajat tes mengukur secara konsisten sasaran yang diukur. Reliabilitas dinyatakan dalam bentuk angka, biasanya sebagai koefisien. Koefisien yang tinggi berarti reliabilitas yang tinggi. Uji reliabilitas dilakukan untuk mengukur tingkat konsistensi suatu alat ukur yang digunakan pada waktu yang berbeda-beda.

Pengujian dilakukan dengan menggunakan metode *Alpha* dari *Cronbach*. Instrumen dinyatakan *reliabel* jika hasil perhitungan menunjukkan bahwa nilai *Cronbach Alpha* > 0,6. Hasil pengujian reliabilitas instrumen variabel disajikan pada Tabel 4.21 berikut :

Tabel 4.21 Uji Reliabilitas Instrumen Variabel

Instrumen Variabel	Cronbach Alpha Kepuasan	Cronbach Alpha Kepentingan	Batas Realiabel	Keterangan
Aksesibilitas	0.769	0.820	0.70	Reliable
Konektivitas	0.916	0.808	0.70	Reliable
Sirkulasi	0.727	0.759	0.70	Reliable
Keamanan	0.935	0.718	0.70	Reliable
Keselamatan	0.870	0.766	0.70	Reliable
Kebisingan	0.949	0.739	0.70	Reliable
Keindahan	0.753	0.799	0.70	Reliable
Iklim/Keteduhan	0.870	0.821	0.70	Reliable
Kebersihan	0.728	0.915	0.70	Reliable
Kelengkapan Fasilitas Jalur Pedestrian	0.709	0.714	0.70	Reliable

Dari Tabel 4.21 menunjukkan bahwa nilai *Cronbach Alpha* dari setiap instrumen variabel pada penelitian memiliki nilai > 0,60 dengan demikian dapat dinyatakan bahwa instrumen aksesibilitas, konektivitas, sirkulasi, keamanan, keselamatan, kebisingan, keindahan, iklim/keteduhan, kebersihan dan kelengkapan fasilitas jalur pedestrian pada RTH publik adalah *reliabel*

### 4.2.3 Hasil Penilaian Kinerja

Berdasarkan hasil rekap kuesioner, berikut penilaian kinerja jalur pedestrian, berdasarkan aspek kepentingan dan aspek kepuasan masyarakat di Kota Kendari.

## A. Variabel Kepuasan

Hasil penelitian berdasarkan jawaban responden atas variabel kepuasan dapat dilihat pada Tabel 4.22 berikut :

Tabel 4.22 Penilaian Responden atas Kepuasan Instrumen Aksesibilitas

No.	Item Pertanyaan	Sangat Tidak Puas		Tidak Puas		Kurang Puas/ Biasa		Puas		Sangat Puas	
		F	%	F	%	F	%	F	%	F	%
1.	Jalur pedestrian (ukuran, material dan kemiringan jalur pedestrian)	32	8,0	84	21,1	119	29,8	101	25,3	63	15,8
2.	Ketersediaan ramp (ukuran, material dan Handrail, kelengkapan dan kemiringan)	28	7,1	90	22,5	109	27,3	141	35,3	31	7,8
3.	Ketersediaan rambu dan marka jalan (ukuran, ruang, jenis, lokasi dan kelengkapan)	28	7,1	68	17,0	123	30,8	128	32,1	52	13,0

Berdasarkan penilaian responden terhadap kinerja instrumen aksesibilitas, terlihat cukup bervariasi dalam menjawab pertanyaan yang disajikan, diasumsikan bahwa pengalaman responden sangat beragam terhadap kinerja aksesibilitas, jawaban terbanyak berada pada skala puas, untuk pertanyaan ketersediaan ramp (ukuran, material dan Handrail, kelengkapan dan kemiringan) dengan jumlah 141 responden dengan persentase 35,5 %. Meskipun demikian masih ada beberapa responden yang menjawab kurang puas, tidak puas dan sangat tidak puas terhadap kinerja ini.

Tabel 4.23 Penilaian Responden atas Kepuasan Instrumen Konektivitas

No.	Item Pertanyaan	Sangat Tidak Puas		Tidak Puas		Kurang Puas/ Biasa		Puas		Sangat Puas	
		F	%	F	%	F	%	F	%	F	%
1.	Jalur pedestrian yang terhubung dengan elemen transportasi	28	7,1	72	18,0	111	27,8	156	39,1	32	8,02
2.	Tersedia jalur penyeberangan	28	7,1	68	17,0	127	31,8	124	31,1	52	13,0
3.	Kesinambungan jalur pedestrian	28	7,1	52	13,0	131	32,8	164	41,1	24	6,01

No.	Item Pertanyaan	Sangat Tidak Puas		Tidak Puas		Kurang Puas/Biasa		Puas		Sangat Puas	
		F	%	F	%	F	%	F	%	F	%
4.	Fasilitas berpindah antar moda transportasi	28	7,1	84	21,0	87	21,8	149	37,3	51	12,8

Berdasarkan penilaian responden terhadap kinerja instrumen konektivitas, terlihat cukup bervariasi dalam menjawab pertanyaan yang disajikan, diasumsikan bahwa pengalaman responden sangat beragam terhadap kinerja konektivitas, jawaban terbanyak berada pada skala puas, untuk pertanyaan kesinambungan jalur pedestrian dengan jumlah 164 responden dengan persentase 41,1 %. Meskipun demikian masih ada beberapa responden yang menjawab kurang puas, tidak puas dan sangat tidak puas terhadap kinerja ini.

Tabel 4.24 Penilaian Responden atas Kepuasan Instrumen Sirkulasi

No.	Item Pertanyaan	Sangat Tidak Puas		Tidak Puas		Kurang Puas/Biasa		Puas		Sangat Puas	
		F	%	F	%	F	%	F	%	F	%
1.	Dimensi jalur pedestrian	32	8,0	56	14,0	116	28,8	148	37,1	47	12,0
2.	Keberadaan benda penghalang jalur	32	8,0	120	30,1	80	19,8	124	31,1	43	11,0

Berdasarkan penilaian responden terhadap kinerja instrumen sirkulasi, terlihat cukup bervariasi dalam menjawab pertanyaan yang disajikan, diasumsikan bahwa pengalaman responden sangat beragam terhadap kinerja sirkulasi, jawaban terbanyak berada pada skala puas dengan jumlah 148 responden dengan persentase 37,1 %. Meskipun demikian masih ada beberapa responden yang menjawab tidak puas dan sangat tidak puas terhadap kinerja ini.

Tabel 4.25 Penilaian Responden atas Kepuasan Instrumen Keamanan

No.	Item Pertanyaan	Sangat Tidak Puas		Tidak Puas		Kurang Puas/Biasa		Puas		Sangat Puas	
		F	%	F	%	F	%	F	%	F	%
1.	Sistem keamanan (CCTV, Pos keamanan)	32	8,0	111	27,8	89	22,3	104	26,1	63	15,8
2.	Lampu penerangan jalur pedestrian	28	7,0	77	19,3	123	30,8	96	24,1	75	18,8
3.	Fasilitas pengendali kecepatan	28	7,0	96	24,1	147	36,8	116	29,1	12	3,0
4.	Zona buffer antara jalan dan jalur pedestrian	32	8,0	56	14,0	154	38,6	145	36,4	12	3,0

Berdasarkan penilaian responden terhadap kinerja instrumen keamanan, terlihat cukup bervariasi dalam menjawab pertanyaan yang disajikan, diasumsikan bahwa pengalaman responden sangat beragam terhadap kinerja keamanan, jawaban terbanyak berada pada skala kurang puas/biasa, untuk pertanyaan zona *buffer* antara jalan dan pedestrian dengan jumlah 154 responden dengan persentase 38,6 %. Meskipun demikian masih ada beberapa responden yang menjawab kurang puas, tidak puas dan sangat tidak puas terhadap kinerja ini.

Tabel 4.26 Penilaian Responden atas Kepuasan Instrumen Keselamatan

No.	Item Pertanyaan	Sangat Tidak Puas		Tidak Puas		Kurang Puas/Biasa		Puas		Sangat Puas	
		F	%	F	%	F	%	F	%	F	%
I.	Perbedaan level ketinggian jalur pedestrian dengan badan jalan	28	7,0	53	13,3	187	46,9	120	30,1	11	2,7
2.	Ketersediaan marka dan rambu rambu/signal-signal jalur pedestrian	28	7,0	57	14,3	142	35,6	156	39,1	16	4,0
3.	Kondisi jalur pedestrian	28	7,0	48	12,0	168	42,1	142	35,6	13	3,3
4.	Tekstur permukaan material	28	7,0	48	12,0	136	34,2	135	33,8	52	13,0
5.	Jalur penyeberangan	28	7,0	88	22,1	140	35,1	123	30,8	20	5,0

Berdasarkan penilaian responden terhadap kinerja instrumen keselamatan, terlihat cukup bervariasi dalam menjawab pertanyaan yang disajikan, diasumsikan bahwa pengalaman responden sangat beragam terhadap kinerja keselamatan, jawaban terbanyak berada pada skala kurang puas/biasa untuk pertanyaan perbedaan level ketinggian jalur pedestrian dengan badan jalan dengan jumlah 187 responden dengan persentase 46,9 %. Meskipun demikian masih ada beberapa responden yang menjawab tidak puas dan sangat tidak puas terhadap kinerja ini.

Tabel 4.27 Penilaian Responden atas Kepuasan Instrumen Kebisingan

No.	Item Pertanyaan	Sangat Tidak Puas		Tidak Puas		Kurang Puas/Biasa		Puas		Sangat Puas	
		F	%	F	%	F	%	F	%	F	%
I.	Fasilitas peredam kebisingan	32	8,0	64	16,0	135	33,9	116	29,1	52	13,0
2.	Kebisingan kendaraan bermotor	29	7,3	57	14,3	157	39,3	129	32,3	27	6,8

Berdasarkan penilaian responden terhadap kinerja instrumen kebisingan, terlihat cukup bervariasi dalam menjawab pertanyaan yang disajikan, diasumsikan bahwa pengalaman responden sangat beragam terhadap kinerja kebisingan, jawaban terbanyak berada pada item kebisingan kendaraan bermotor dengan skala kurang puas/biasa dengan jumlah 157 responden dengan persentase 39,3 %. Meskipun demikian masih ada beberapa responden yang menjawab tidak puas dan sangat tidak puas terhadap kinerja ini.

Tabel 4.28 Penilaian Responden atas Kepuasan Instrumen Keindahan

No.	Item Pertanyaan	Sangat Tidak Puas		Tidak Puas		Kurang Puas/Biasa		Puas		Sangat Puas	
		F	%	F	%	F	%	F	%	F	%
1.	Material jalur pedestrian	32	8,0	59	14,8	121	30,3	117	29,4	70	17,5
2.	Taman/Pot Bunga	25	6,3	88	22,1	73	18,3	123	30,8	90	22,5
3.	Tempat duduk	27	6,8	71	17,8	118	29,5	114	28,6	69	17,3

Berdasarkan penilaian responden terhadap kinerja instrumen keindahan, terlihat cukup bervariasi dalam menjawab pertanyaan yang disajikan, diasumsikan bahwa pengalaman responden sangat beragam terhadap kinerja keindahan, jawaban terbanyak berada pada item material jalur pedestrian dan tempat duduk dengan skala puas berjumlah 123 responden dengan persentase 30,8 %. Meskipun demikian masih ada beberapa responden yang menjawab kurang puas/biasa berjumlah 121 responden dengan persentase 30,3 %. Meskipun ada beberapa responden yang menjawab tidak puas dan sangat tidak puas terhadap kinerja ini.

Tabel 4.29 Penilaian Responden atas Kepuasan Instrumen Iklim/Keteduhan

No.	Item Pertanyaan	Sangat Tidak Puas		Tidak Puas		Kurang Puas/Biasa		Puas		Sangat Puas	
		F	%	F	%	F	%	F	%	F	%
1.	Iklim (Keteduhan)	27	6,7	69	17,3	110	27,6	112	28,1	81	20,3
2.	Tempat berteduh/shelter	29	7,3	64	16,0	109	27,3	106	26,6	91	22,8
3.	Vegetasi/tanaman peneduh	28	7,0	90	22,6	79	19,8	99	24,8	103	25,8

Berdasarkan penilaian responden terhadap kinerja instrumen iklim/Keteduhan, terlihat cukup bervariasi dalam menjawab pertanyaan yang disajikan, diasumsikan bahwa pengalaman responden sangat beragam terhadap kinerja keindahan, jawaban terbanyak berada pada item iklim/keteduhan dengan skala puas dengan jumlah 112

responden dengan persentase 28,1 %. Meskipun demikian masih ada beberapa responden yang menjawab tidak puas dan sangat tidak puas terhadap kinerja ini.

Tabel 4.30 Penilaian Responden alas Kepuasan Instrumen Kebersihan

No.	Item Pertanyaan	Sangat Tidak Puas		Tidak Puas		Kurang Puas/Biasa		Puas		Sangat Puas	
		F	%	F	%	F	%	F	%	F	%
I.	Kuantitas dan kualitas tempat sampah	35	8,8	76	19,0	205	51,4	59	14,8	24	6,0
2.	Tingkat kebersihan	10	2,5	75	18,8	167	41,9	119	29,8	28	7,0

Berdasarkan penilaian responden terhadap kinerja instrumen kebersihan, terlihat cukup bervariasi dalam menjawab pertanyaan yang disajikan, diasumsikan bahwa pengalaman responden sangat beragam terhadap kinerja kebersihan, jawaban terbanyak berada pada item tingkat kebersihan dengan skala kurang puas/biasa berjumlah 205 responden dengan persentase 51,4 %. Meskipun demikian masih ada beberapa responden yang menjawab tidak puas dan sangat tidak puas terhadap kinerja ini.

Tabel 4.31 Penilaian Responden atas Kepuasan Instrumen Faktor Penunjang

No.	Item Area Parkir Pertanyaan	Sangat Tidak Puas		Tidak Puas		Kurang Puas/Biasa		Puas		Sangat Puas	
		F	%	F	%	F	%	F	%	F	%
I.	Area Parkir	15	3,7	80	20,1	150	37,6	131	32,8	23	5,8
2.	Area Pedagang kaki lima	22	5,5	83	20,8	146	36,7	135	33,8	13	3,2
3.	Toilet dan Halte	14	3,5	81	20,3	201	50,4	93	23,3	10	2,5

Berdasarkan penilaian responden terhadap kinerja instrumen faktor penunjang jalur pedestrian, terlihat cukup bervariasi dalam menjawab pertanyaan yang disajikan, diasumsikan bahwa pengalaman responden sangat beragam terhadap kinerja faktor penunjang jalur pedestrian, jawaban terbanyak berada pada item toilet dengan skala kurang puas/biasa 201 responden dengan persentase 50,4 %. Meskipun demikian masih ada beberapa responden yang menjawab tidak puas dan sangat tidak puas terhadap kinerja ini.

## B. Variabel Kepentingan

Berdasarkan hasil rekap kuesioner, berikut penilaian kinerja jalur pedestrian, berdasarkan aspek kepuasan masyarakat di Kota Kendari :

Tabel 4.32 Penilaian Responden atas Kepentingan Instrumen Aksesibilitas

No.	Item Pertanyaan	Sangat Tidak Penting		Tidak Penting		Kurang Penting/Biasa		Penting		Sangat Penting	
		F	%	F	%	F	%	F	%	F	%
1.	Jalur pedestrian (ukuran, material dan kemiringan jalur pedestrian)	15	3,7	54	13,6	76	19,0	104	26,1	150	37,6
2.	Ketersediaan ramp (ukuran, material dan Handrail, kelengkapan dan kemiringan)	12	3,0	58	14,5	79	19,8	116	29,1	134	33,6
3.	Ketersediaan rambu dan muka jalan (ukuran, ruang, jenis, lokasi dan kelengkapan)	13	3,3	51	12,8	81	20,3	112	28,1	142	35,5

Berdasarkan penilaian responden terhadap kinerja instrumen aksesibilitas, terlihat cukup bervariasi dalam menjawab pertanyaan yang disajikan, diasumsikan bahwa pengalaman responden sangat beragam terhadap kinerja aksesibilitas, jawaban terbanyak berada pada skala sangat penting, untuk pertanyaan jalur pedestrian (ukuran, kemiringan jalur pedestrian) terdiri dari 150 responden dengan persentase 37,6 %. Meskipun demikian masih ada beberapa responden yang menjawab kurang puas, tidak puas dan sangat tidak puas terhadap kinerja ini.

Tabel 4.33 Penilaian Responden atas Kepentingan Instrumen Konektivitas

No.	Item Pertanyaan	Sangat Tidak Penting		Tidak Penting		Kurang Penting/Biasa		Penting		Sangat Penting	
		F	%	F	%	F	%	F	%	F	%
1.	Jalur pedestrian yang terhubung dengan elemen transportasi	13	3,3	58	14,5	77	19,3	111	27,8	140	35,1
2.	Tersedia jalur penyeberangan	14	3,5	55	13,8	77	19,3	118	29,6	135	33,8
3.	Kesinambungan jalur pedestrian	13	3,3	42	10,5	87	21,8	104	26,1	153	38,3
4.	Fasilitas berpindah antar moda transportasi	13	3,3	65	16,3	59	14,8	121	30,3	141	35,3

Berdasarkan penilaian responden terhadap kinerja instrumen konektivitas, terlihat cukup bervariasi dalam menjawab pertanyaan yang disajikan, diasumsikan bahwa pengalaman responden sangat beragam terhadap kinerja konektivitas, jawaban terbanyak berada pada skala sangat penting, untuk pertanyaan

kesinambungan jalur pedestrian terdiri 153 responden dengan persentase 38,3 %. Meskipun demikian masih ada beberapa responden yang menjawab kurang penting, tidak penting dan sangat tidak penting terhadap kinerja ini.

Tabel 4.34 Penilaian Responden atas Kepentingan Instrumen Sirkulasi

No.	Item Pertanyaan	Sangat Tidak Penting		Tidak Penting		Kurang Penting/Biasa		Penting		Sangat Penting	
		F	%	F	%	F	%	F	%	F	%
I.	Dimensi jalur pedestrian	21	5,3	47	11,8	88	22,1	118	29,5	125	31,3
2.	Keberadaan benda-benda penghalang jalur	22	5,5	55	13,8	83	20,8	118	29,5	121	30,3

Berdasarkan penilaian responden terhadap kinerja instrumen sirkulasi, terlihat cukup bervariasi dalam menjawab pertanyaan yang disajikan, diasumsikan bahwa pengalaman responden sangat beragam terhadap kinerja sirkulasi, jawaban terbanyak berada pada skala sangat penting pada item dimensi jalur pedestrian dengan 125 responden dengan persentase 31,3 %. Meskipun demikian masih ada beberapa responden yang menjawab kurang penting, tidak penting dan sangat tidak penting terhadap kinerja ini.

Tabel 4.35 Penilaian Responden atas Kepentingan Instrumen Keamanan

No.	Item Pertanyaan	Sangat Tidak Penting		Tidak Penting		Kurang Penting/Biasa		Penting		Sangat Penting	
		F	%	F	%	F	%	F	%	F	%
I.	Sistem keamanan (CCTV, Pos keamanan)	19	4,8	53	13,3	85	21,3	110	27,5	132	33,1
2.	Lampu penerangan jalur pedestrian	17	4,3	55	13,8	94	23,5	107	26,8	126	31,6
3.	Fasilitas pengendali kecepatan	17	4,3	61	15,3	75	18,8	113	28,3	133	33,3
4.	Zona <i>buffer</i> antara jalan dan pedestrian	16	4,0	45	11,3	83	20,8	107	26,8	148	37,1

Berdasarkan penilaian responden terhadap kinerja instrumen keamanan, terlihat cukup bervariasi dalam menjawab pertanyaan yang disajikan, diasumsikan bahwa pengalaman responden sangat beragam terhadap kinerja keamanan, jawaban terbanyak berada pada skala sangat penting, untuk pertanyaan zona *buffer* antara jalan dan pedestrian terdiri 148 responden dengan persentase 37,1 %. Meskipun demikian masih ada beberapa responden yang menjawab kurang penting, tidak penting dan sangat tidak penting terhadap kinerja ini.

Tabel 4.36 Penilaian Responden alas Kepentingan Instrumen Keselamatan

No.	Item Pertanyaan	Sangat Tidak Penting		Tidak Penting		Kurang Penting/Biasa		Penting		Sangat Penting	
		F	%	F	%	F	%	F	%	F	%
I.	Perbedaan level ketinggian jalur pedestrian dengan badan ialan	17	4,3	55	13,8	88	22,1	116	29,1	123	30,7
2.	Ketersediaan malica dan rambu rambu/signal-signal ialUJ pedestrian	16	4,0	50	12,5	87	21,9	121	30,3	125	31,3
3.	Kondisi jalur pedestrian	20	5,0	45	11,3	51	12,8	124	31,1	159	39,8
4.	Tekstur permukaan material	21	5,3	45	11,3	75	18,8	124	31,1	134	33,6
5.	Jalur oenveberangan	28	7,0	55	13,8	65	16,3	110	27,6	141	35,3

Berdasarkan penilaian responden terhadap kinerja instrumen keselamatan, terlihat cukup bervariasi dalam menjawab pertanyaan yang disajikan, diasumsikan bahwa pengalaman responden sangat beragam terhadap kinerja keselamatan, jawaban terbanyak berada pada skala sangat penting untuk pertanyaan kondisi jalur pedestrian dengan badan jalan dengan jumlah 159 responden dengan persentase 39,8 %. Meskipun demikian masih ada beberapa responden yang menjawab tidak penting dan sangat tidak penting terhadap kinerja ini.

Tabel 4.37 Penilaian Responden alas Kepentingan Instrumen Kebisingan

No.	Item Pertanyaan	Sangat Tidak Penting		Tidak Penting		Kurang Penting/Biasa		Penting		Sangat Penting	
		F	%	F	%	F	%	F	%	F	%
I.	Fasilitas peredam kebisingan	27	6,8	56	14,0	95	23,8	105	26,3	116	29,1
2.	Kebisingan kendaraan bermotor	24	6,0	52	13,1	91	22,8	101	25,3	131	32,8

Berdasarkan penilaian responden terhadap kinerja instrumen kebisingan, terlihat cukup bervariasi dalam menjawab pertanyaan yang disajikan, diasumsikan bahwa pengalaman responden sangat beragam terhadap kinerja kebisingan, jawaban terbanyak berada pada item kebisingan kendaraan bermotor dengan skala sangat penting dengan jumlah 131 responden dengan persentase 32,8 %. Meskipun demikian masih ada beberapa responden yang menjawab tidak penting dan sangat tidak penting terhadap kinerja ini.

Tabel 4.38 Penilaian Responden atas Kepentingan Instrumen Keindahan

No.	Item Pertanyaan	Sangat Tidak Peatiag		Tidak Pealing		Kurang Pealing/ Biasa		Pealing		Sangat Peatiag	
		F	%	F	o/o	F	o/o	F	%	F	%
I.	Material jalur pedestrian	29	7,3	59	14,8	84	21,0	108	27,1	119	29,8
2.	Taman/Pot Bunga	22	5,5	84	21,1	67	16,8	92	23,0	134	33,6
3.	Tempat duduk	24	6,0	76	19,0	70	17,5	104	26,1	125	31,3

Berdasarkan penilaian responden terhadap kinerja instrumen keindahan, terlihat cukup bervariasi dalam menjawab pertanyaan yang disajikan, diasumsikan bahwa pengalaman responden sangat beragam terhadap kinerja keindahan, jawaban terbanyak berada pada item taman/pot bunga dengan skala sangat penting berjumlah 134 responden dengan persentase 33,6 %. Meskipun ada beberapa responden yang menjawab tidak penting dan sangat tidak penting terhadap kinerja

Jnl.

Tabel 4.39 Penilaian Responden atas Kepentingan Instrumen Iklim/Keteduhan

No.	Item Pertanyaan	Sangat Tidak Peatiag		Tidak Pealing		Kurang Pealing/ Biasa		Pealing		Sangat Peatiag	
		F	%	F	%	F	%	F	%	F	%
I.	Iklim (Keteduhan)	23	5,8	69	17,3	88	22,0	97	24,3	122	30,6
2.	Tempat berteduh/she/1er	24	6,0	65	16,3	91	22,8	104	26,1	115	28,8
3.	Vegetasi/tanaman peneduh	23	5,8	74	18,6	75	18,8	108	27,1	119	29,8

Berdasarkan penilaian responden terhadap kinerja instrumen iklim/keteduhan, terlihat cukup bervariasi dalam menjawab pertanyaan yang disajikan, diasumsikan bahwa pengalaman responden sangat beragam terhadap kinerja iklim/keteduhan, jawaban terbanyak berada pada item iklim/keteduhan dengan skala sangat penting dengan jumlah 122 responden dengan persentase 30,6 %. Meskipun demikian masih ada beberapa responden yang menjawab tidak penting dan sangat tidak penting terhadap kinerja ini.

Tabel 4.40 Penilaian Responden atas Kepentingan Instrumen Kebersihan

No.	Item Pertanyaan	Sangat Tidak Penting		Tidak Pealing		Kurang Pealing/ Biasa		Pealing		Sangat Peatiag	
		F	%	F	o/o	F	o/o	F	%	F	%
I.	Kuantitas dan kualitas tempat sampah	29	7,4	64	16,0	72	18,0	113	28,3	121	30,3
2.	Tingkat kebersihan	8	2,0	48	12,0	88	22,1	115	28,8	140	35,1

Berdasarkan penilaian responden terhadap kinerja instrumen kebersihan, terlihat cukup bervariasi dalam menjawab pertanyaan yang disajikan, diasumsikan bahwa pengalaman responden sangat beragam terhadap kinerja kebersihan, jawaban terbanyak berada pada item tingkat kebersihan dengan skala sangat penting berjumlah 140 responden dengan persentase 35,1 %. Meskipun demikian masih ada beberapa responden yang menjawab tidak penting dan sangat tidak penting terhadap kinerja ini.

Tabel 4.41 Penilaian Responden atas Kepentingan Instrumen Faktor Penunjang

No.	Item Area Parkir Pertanyaan	Sangat Tidak Penting		Tidak Penting		Kurang Penting/ Biasa		Penting		Sangat Penting	
		F	o/o	F	o/o	F	o/o	F	o/o	F	o/o
1.	Area Parkir	11	2,7	59	14,8	92	23,1	108	27,1	129	32,3
2.	Area Pedagang kaki lima	15	3,8	61	15,3	76	19,0	114	28,6	133	33,3
3.	Toilet dan Halte	10	2,5	84	21,1	88	22,0	97	24,3	120	30,1

Berdasarkan penilaian responden terhadap kinerja instrumen faktor penunjang jalur pedestrian, terlihat cukup bervariasi dalam menjawab pertanyaan yang disajikan, diasumsikan bahwa pengalaman responden sangat beragam terhadap kinerja faktor penunjang jalur pedestrian, jawaban terbanyak berada pada item area pedagang kaki lima dengan skala sangat penting 133 responden dengan persentase 33,3 %. Meskipun demikian masih ada beberapa responden yang menjawab tidak puas dan sangat tidak puas terhadap kinerja ini.

#### 4. 2. 4 Kesesuaian Kepuasan dan Kepentingan

Tingkat kesesuaian adalah perbandingan antara skor kinerja dan skor kepentingan/harapan dari pengguna terhadap pelayanan jalur pedestrian RTH publik Kota Kendari. Nilai tingkat kinerja diperoleh dengan mengalikan masing-masing frekuensi penilaian tingkat kinerja dengan bobot penilaian, lalu dijumlah secara keseluruhan dan perhitungan dilakukan masing-masing atribut pelayanan. Dengan cara yang sama diperoleh tingkat kepentingan untuk masing-masing atribut. Adapun nilai tingkat kesesuaian dari tiap-tiap faktor yang mempengaruhi kepuasan pengguna jalur pedestrian disajikan pada Tabel 4.42 berikut :

Tabel 4.42 Nilai Kesesuaian Tiap Atribut

No.	Kode	Atribut	Skor Kinerja Xi	Skor Kepentingan $\sum 1: Y_i$	Kesesuaian Atribut (%)	Kesesuaian Variabel (%)
1.	P1	Jalur pedestrian (ukuran, material dan kemiringan jalur pedestrian) (P1.1)	1482	1517	97,69	97,04
		Ketersediaan ramp (ukuran, material dan handrail, kelengkapan dan kemiringan) (P1.2)	1486	1499	99,13	
		Ketersediaan rambu dan marka jalan (ukuran, ruang jenis, lokasi dan kelengkapan) (P1.3)	1430	1516	94,32	
2.	P2	Jalur pedestrian terhubung dengan elemen transportasi (P2.1)	1289	1504	85,70	85,87
		Tersedia jalur penyeberangan (P2.2)	1301	1502	86,61	
		Kesinambungan jalur pedestrian (P2.3)	1301	1539	84,53	
		Fasilitas berpindah antar moda transportasi (P2.4)	1308	1509	86,67	
3.	P3	Dimensi jalur e-Pedestrian (P3.1)	1319	1476	89,36	86,62
		Keberadaan benda-benda penghalang di lintasan jalur pedestrian (P3.2)	1223	1458	83,88	
4.	P4	Sistem keamanan (CCTV, Pos keamanan) (P4.1)	1252	1480	84,59	83,92
		Lampu penerangan jalur pedestrian (P4.2)	1310	1467	89,29	
		Fasilitas pengendali kecepatan (P4.3)	1185	1481	80,01	
		Zona buffer antara jalan dan pedestrian (P4.4)	1246	1523	81,81	
5.	PS	Perbedaan level ketinggian jalur pedestrian dengan badan jalan (PS.1)	1230	1470	83,67	84,27
		Ketersediaan marka dan rambu rambu/signal-signal jalur pedestrian (PS.2)	1272	1486	85,59	

No.	Kode	Atribut	Skor Kinerja I;Xi	Skor Kepentingan L Yi	Kesesuaian Atribut (%)	Kesesuaian Variabel (%)
		Kondisi jalur pedestrian (PS.3)	1261	1554	81,14	
		Tekstur permukaan material (P5.4)	1332	1502	<b>88,68</b>	
		Jalur penyeberangan (PS.5)	1216	1478	82,27	
6.	P6	Fasilitas peredam kebisingan (P6.1)	1289	1424	90,51	88,57
		Kebisingan kendaraan bennotor (P6.2)	1265	1460	86,64	
7.	P7	Material jalur pedestrian (P7.1)	1331	1426	93,33	
		Taman/Pot Bunga (P7.2)	1362	1429	95,31	
		Tempat duduk (P7.3)	1324	1427	92,78	
8.	P8	Klim (Keteduhan) (PB.1)	1348	1423	94,72	95,37
		Tempat berteduh/shelter (P8.2)	1363	1418	96,12	
		Vegetasi/tanaman peneduh (P8.3)	1356	1423	95,29	
9.	P9	Kuantitas dan kualitas tempat duduk, Ih (P9.1)	1158	1430	80,97	82,27
		Tingkat kebersihan (P9.2)	1277	1528	83,57	
10.	PIO	Area parkir (P10.1)	1264	1482	85,29	84,03
		Area pedagang kaki lima (P10.2)	1231	1486	82,83	
		Toilet (P10.3)	1201	1430	83,98	

Kepentingan dan kepuasan terhadap pelayanan jalur pedestrian terdiri dari 10 variabel dengan 31 indikator penilaian. Hasil yang diperoleh menunjukkan nilai kepentingan responden pengguna jalur pedestrian dimulai dari skor terendah dengan nilai 3,01 dan skor tertinggi dengan nilai 3,91 sedangkan untuk nilai kepuasan dimulai dari skor terendah 2,90 dan skor tertinggi 3,48.

Grafik Nilai Kepentingan dan Kepuasan



Gambar 4.6 Grafik Nilai Kepentingan dan Kepuasan

Berdasarkan gambar 4.6 di atas terlihat 2 atribut penilaian responden, atribut berwarna biru merupakan atribut kepentingan pengguna jalur pedestrian sedangkan atribut yang berwarna orange merupakan atribut kepuasan pengguna jalur pedestrian.

#### 4.2.5 Nilai Kesenjangan

Nilai kesenjangan adalah selisih antara skor penilaian kinerja dengan skor penilaian kepuasan dari pengguna terhadap pelayanan jalur pedestrian. Adapun nilai kesenjangan dari tiap-tiap faktor yang mempengaruhi tingkat kepuasan pengguna jalur pedestrian tersaji pada Tabel 4.43 dan Gambar 4.6 berikut :

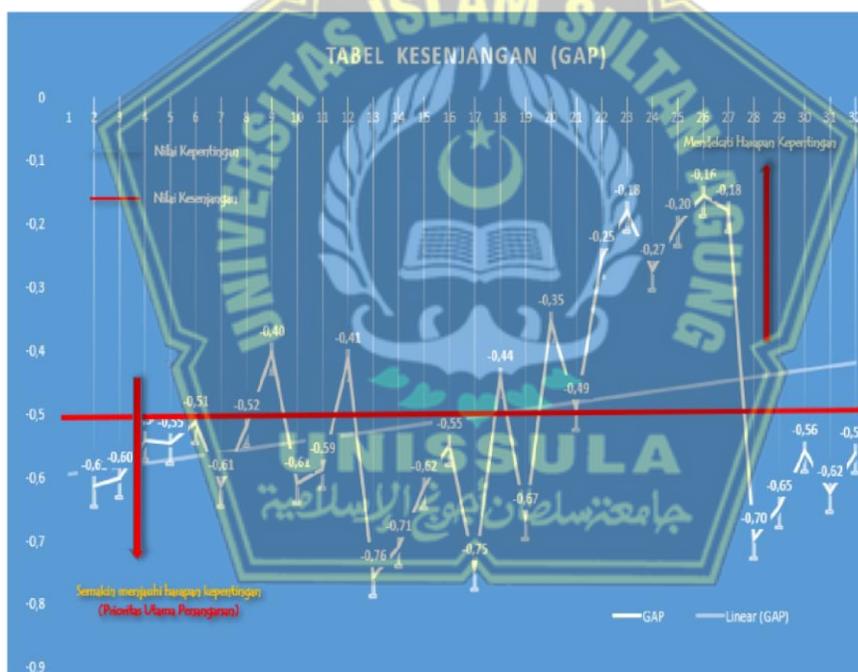
Tabel 4.43 Nilai Kesenjangan Tiap Atribut

No.	Kode	Atribut	Rata-rata Kepuasan	Rata-rata Kepentingan	Kesenjangan Atribut
I.	PI	Jalur pedestrian (ukuran, material dan kemiringan ialur pedestrian) (PI.1)	3,20	3,81	-0,61
		Ketersediaan ramp (ukurann, material dan	3,14	3,74	-0,60

No.	Kode	Atribut	Rata-rata Kepuasan	Rata-rata Kepentingan	Kesenjangan Atribut
		Hendrail, kelengkapan dan kemiringan) (P 1.2)			
		Ketersediaan rambu dan markajalan (ukuran, ruang, jenis, lokasi dan kelengkapan)(Pl.3)	3,27	3,81	-0,54
2.	P2	Jalur pedestrian terhubung dengan elemen transportasi (P2.1)	3,23	3,78	-0,55
		Tersedia jalur penyeberangan (P2.2)	3,23	3,77	-0,51
		Kesinambungan jalur pedestrian(P2.3)	3,26	3,87	-0,61
		Fasilitas berpindah ant,u- moda (P2.4) transpolitasi	3,28	3,80	-0,52
3.	P3	Dimensi jalur pedestrian (P3.1)	3,31	3,71	-0,40
		Keberadaan benda-benda penghalang di lintasan jalur DeDestrian (P3.2)	3,07	3,67	-0,61
4.	P4	Sistem keamanan (CCTV, Pos ke, unanan) (P4.1)	3,14	3,72	-0,59
		Lampu penerangan jalur DeDestrian (P4.2)	3,28	3,70	-0,41
		Fasilitas pengendali kecepatan (P4.3)	2,97	3,73	-0,76
		Zona buffer antarajalan dan pedestr-ian (P4.4)	3,12	3,83	-0,71
5.	PS	Perbedaan level ketinggian jalur pedestrian dengan badanjalan (PS.1)	3,08	3,70	-0,62
		Ketersediaan marka dan rambu rambu/signal-signal ialur pedestrian (PS.2)	3,19	3,74	-0,55
		Kondisi jalur pedestrian (PS.3)	3,16	3,91	-0,75
		Tekstur permukaan material (PS.4)	3,34	3,78	-0,44
		Jalur penyeberangan (PS.5)	3,05	3,71	-0,67
6.	P6	Fasilitas pered am kebisinean <P6.1)	3,23	3,58	-0,35
		Kebisingan kendaraan, m bennotor (P6.2)	3,16	3,66	-0,49
7.	P7	Material jalur pedestrian (P7.1)	3,34	3,59	-0,25
		Taman/Pot Bunga (P7.2)	3,41	3,59	-0,18
		Tempat duduk (P7.3)	3,32	3,59	-0,27
8.	P8	Iklm (Keteduh, m) (P8. 1)	3,38	3,58	-0,20
		Tempat beiteduh/shelter (P8.2)	3,42	3,57	-0,16

No.	Kode	Atribut	Rata-rata Kepuasan	Rata-rata Kepentingan	Kesenjangan Atribut
		Vegetasi/tanaman peneduh (P8.3)	3,40	3,58	-0,18
9.	P9	Kuantitas dan kualitas temoat samoah (P9.1)	2,90	3,60	-0,70
		Tingkat kebersihan (P9.2)	3,20	3,85	-0,65
10.	PIO	Area parkir (P10.1)	3,17	3,73	-0,56
		Area pedagang kaki lima (P102)	3,09	3,71	-0,62
		Toilet dan Halte (PI0.3)	3,57	3,01	-0,56
		<b>Rata- Rata</b>			<b>-0,50</b>

Berdasarkan Tabel 4.43 di atas dilihat dari nilai kesenjangan seluruh atribut, diperoleh nilai rata-rata kesenjangan sebesar -0,50. Visualisasi grafik perbandingan nilai kesenjangan dan nilai rata-rata kesenjangan tersaji pada gambar 4.7 :



Gambar 4.7 Grafik Nilai Kesenjangan Atribut terhadap Rata-rata Kesenjangan

### 4.3 Importance Performance Analysis (IPA)

*Importance Performance Analysis (IPA)* merupakan alat analisis yang digunakan untuk membuat peringkat (ranking) pada bermacam-macam atribut jasa dan mengidentifikasi tindakan apa yang perlu dilakukan oleh jalur pedestrian. Atribut-atribut jasa akan di ranking berdasarkan tingkat kepuasan dan kepentingan pengguna jalur pedestrian.

#### 4.3.1 Nilai Kinerja dan Kepentingan

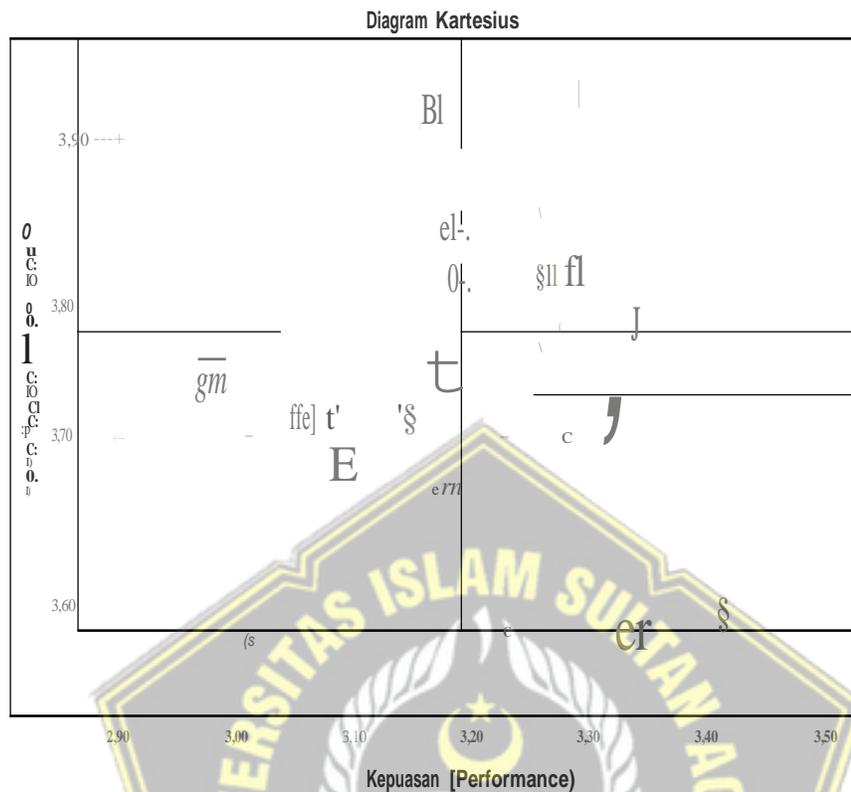
Dalam penelitian tingkat pelayanan dengan metode *Importance Performance Analysis (IPA)* yang dilakukan terhadap pengguna jalur pedestrian **RTH** publik Kota Kendari jumlah responden sebanyak 399 orang responden. Selanjutnya atribut-atribut penilaian akan dipetakan dalam diagram kartesius yang terbagi dalam diagram-diagram yaitu Kuadran I (prioritas utama), Kuadran **JI** (Pertahankan prestasi), Kuadran III (Berlebihan) dan Kuadran IV (Prioritas Rendah). Hasil perhitungan terhadap atribut-atribut pelayanan disajikan pada Tabel 4.44 berikut:

Tabel 4.44 Rekap Nilai Kinerja dan Kepentingan

No.	Kode	Atribut	Rata-rata Kepuasan	Rata-rata Kepentingan
1.	P1	Jalur pedestrian (ukuran, material dan kemiringan) (P1.1)	3,20	3,81
2.		Ketersediaan ramp (ukuran, material dan Handrail, kelengkapan dan kemiringan) (P1.2)	3,14	3,74
3.		Ketersediaan rambu dan marka jalan (ukuran, ruang, jenis, lokasi dan kelengkapan)(P1.3)	3,27	3,81
4.	P2	Jalur pedestrian terhubung dengan elemen transportasi (P2.1)	3,23	3,78
5.		Tersedia jalur penyeberangan (P2.2)	3,23	3,77
6.		Kesinambungan jalur pedestrian(P2.3)	3,26	3,87
7.		Fasilitas berpindah antar moda (P2.4) transportasi	3,28	3,80
8.	P3	Dimensi jalur pedestrian (P3.1)	3,31	3,71
9.		Keberadaan benda-benda penghalang di lintasan jalur pedestrian (P3.2)	3,07	3,67
10.	P4	Sistem keamanan (CCTV, Pos keamanan) (P4.1)	3,14	3,72
11.		Lampu penerangan jalur pedestrian (P4.2)	3,28	3,70
12.		Fasilitas pengendali kecepatan (P4.3)	2,97	3,73
13.		Zona buffer antarjalan dan pedestrian (P4.4)	3,12	3,83

No.	Kode	Atribul	Rata-rata Kepuasan	Rata-rata Kepentinean
14.	PS	Perbedaan level ketinggian jalur pedestrian dengan badan jalan (PS.1)	3,08	3,70
15.		Ketersediaan marka dan rambu rambu/signal-signal jalur pedestrian (PS.2)	3,19	3,74
16.		Kondisi jalur pedestrian (PS.3)	3,16	3,91
17.		Tekstur permukaan material (PS.4)	3,34	3,78
18.		Jalur penyeberangan (PS.5)	3,05	3,71
19.	P6	Fasilitas peredam kebisingan (P6.1)	3,23	3,58
20.		Kebisingan kendaraan bermotor (P6.2)	3,16	3,66
21.	P7	Material jalur pedestrian (P7.1)	3,34	3,59
22.		Taman/Pot Bunga (P7.2)	3,41	3,59
23.		Tempat duduk (P7.3)	3,32	3,59
24.	P8	Iklim (Keteduhan) (P8.1)	3,38	3,58
25.		Tempat berteduh/shelter (P8.2)	3,42	3,57
26.		Vegetasi/tanaman peneduh (P8.3)	3,40	3,58
27.	P9	Kuantitas dan kualitas tempat sampah (P9.1)	2,90	3,60
28.		Tingkat kebersihan (P9.2)	3,20	3,85
29.	PIO	Area parkir (PIO.1)	3,17	3,73
30.		Area pedagang kaki lima (PIO.2)	3,09	3,71
31.		Toilet dan Halte (PIO.3)	3,57	3,01
		<b>Rata- Rata</b>	<b>3,21</b>	<b>3,71</b>

Berdasarkan hasil rekap tingkat kinerja pada Tabel 4.44 di atas, terlihat bahwa atribut yang sangat baik kinerjanya menurut responden adalah atribut iklim (keteduhan) area jalur pedestrian dengan nilai total rata-rata kinerjanya sebesar 3,42. Hal ini menunjukkan bahwa keteduhan area jalur pedestrian dengan pemanfaatan material *soft material* lansekap yang telah diterapkan pada kawasan **RTH** publik telah sesuai dengan keinginan responden/pengguna jalur pedestrian dan bernilai baik. Sedangkan nilai kinerja terendah adalah pada variabel kebersihan pada variabel Kuantitas dan kualitas tempat sampah dengan nilai sebesar 2,90 dan. Hal ini terjadi karena kebersihan jalur pedestrian terkesan diabaikan oleh pihak pengelola jalur dan pengguna jalur pedestrian.



Gambar 4.8 Diagram Kartesius *Importance-Performance Analysis* (IPA)  
 Sumber: Hasil Penelitian, 2022 (Data diolah)

Pada sisi kepentingan/harapan, atribut yang memiliki nilai paling besar adalah variabel keselamatan pada item kondisi jalur pedestrian dengan nilai kepentingan sebesar 3,91. Hal ini diasumsikan bahwa keselamatan akan sangat berpengaruh pada berbagai aspek seperti keamanan, kenyamanan serta keselamatan, sehingga mendapat nilai harapan terbesar menurut responden.

Adapun nilai kepentingan/harapan yang paling rendah adalah variabel faktor penunjang jalur pada item toilet dan halte dengan nilai 3,01. Hal ini diasumsikan bahwa item ini merupakan hal paling dibutuhkan oleh pengguna jalur.

Tampak dari Gambar 4.8 di atas bahwa pemetaan nilai rata-rata atribut pelayanan terbagi beberapa kuadran dengan rincian yaitu pada Kuadran I sebanyak 4 atribut, Kuadran II sebanyak 6 atribut, Kuadran III sebanyak 9 atribut dan Kuadran IV sebanyak 12 atribut. Secara rinci, disajikan pada Tabel 4.45 rekap

atribut diagram kartesius berikut ini :



Tabel 4.45 Rekap Atribut pada Diagram Kartesius  
*Importance Performance Analysis (IPA)*

No.	Kode	Atribut	Kuadran
I.	11	Jalur pedestrian (ukuran, material dan kemiringan jalm pedestrian) (P1.1)	<b>Kuadran I (Prioritas Utama)</b>
2.	113	Zona <i>buffer</i> antara jalan dan pedestrian (P4.4)	
3.	116	Kondisi jalur pedestrian (PS.3)	
4.	128	Tingkat kebersihan (P9.2)	
I.	13	Ketersediaan rambu dan markajalan (ukuran, <u>ruang, jenis</u> , lokasi dan <u>kelengkapan</u> (P1.3)	<b>Kuadran 11 (Pertahankan Prestasi)</b>
2.	14	Jalur pedestrian terhubung dengan elemen transportasi (P2.1)	
3.	15	Tersedia jalur penyeberangan (P2.2)	
4.	17	Fasilitas berpindah antar moda (P2.4) <u>transportasi</u>	
5.	16	Kesinambungan jalur pedestrian(P2.3)	
6.	117	Tekstur pennukaan material (PS.4)	
I.	<b>18</b>	Dimensi jalur pedestrian (P3.1)	<b>Kuadran JU (Berlebihan)</b>
2.	111	Lampu penerangan jalur pedestrian (P4.2)	
3.	119	Fasilitas peredam kebisingan (P6.1)	
4.	121	Material jalur pedeSITian (P7.1)	
5.	122	Taman/Pot Bunga (P7.2)	
6.	123	Tempat duduk (P7.3)	
7.	124	Iklim (Keteduhan) (PS. I)	
8.	125	Tempat belteduh/she/ler (P8.2)	
9.	126	Vegetasi/tanaman peneduh (P8.3)	
I.	12	Ketersediaan <i>ramp</i> (ukuran, material dan Hendrail, kelengkapan dan kemiringan) (P1.2)	<b>Kuadran IV (Kuadran Rendah)</b>
2.	19	Keberadaan benda-benda penghalang di lintasan jalur pedestrian (P3.2)	
3.	110	Sistem keamanan (CCTV, Pos keamanan) (P4.1)	
4.	112	Fasilitas pengendali kecepatan (P4.3)	
5.	114	Perbedaan level ketinggian jalur pedestrian dengan badan jalan (PS.1)	
6.	115	Ketersediaan marka dan nunbu rambu/signal-signal jalur pedestrian (PS.2)	
7.	118	Jalur penyeberangan (PS.5)	
8.	120	Kebisingan kendaraan bermotor (P6.2)	
9.	127	Kuantitas d,m kualitas tempat sampah (P9.1)	
10.	129	Area parkir (PIO.1)	
11.	130	Area pedagang kaki lima (PIO.2)	
12.	131	Toilet dan Halte (PIO.3)	

Hasil penilaian tiap-tiap variabel pelayanan berdasarkan tingkat kepentingan dan kepuasan jalur pedestrian yang memungkinkan pihak-pihak pengelola menitikberatkan pada usaha-usaha perbaikan/optimalisasi pada variabel-variabel dan item-item yang dianggap penting oleh responden/pengguna, sehingga dengan demikian akan terwujud pelayanan yang optimal pada jalur pedestrian di Kota Kendari.

Dari Gambar 4.8 pada diagram kartesius dan Tabel 4.45 terlihat bahwa letak dari unsur-unsur pelaksanaan variabel yang mempengaruhi kepuasan pengguna terbagi menjadi empat bagian. Adapun interpretasi dari diagram tersebut dapat dijelaskan sebagai berikut:

**A. Kuadran I (Prioritas Utama)**

Menunjukkan bahwa variabel-variabel atau item yang mempengaruhi kepuasan pengguna jalur pedestrian **RTH** publik berada dalam kuadran ini dan penanganannya perlu diprioritaskan, karena keberadaan faktor-faktor inilah yang dinilai sangat penting oleh pelanggan, sedangkan tingkat pelaksanaannya belum memuaskan pengguna jalur pedestrian sehingga diperlukan pembenahan pada atribut tersebut.

**B. Kuadran II (Pertahankan Prestasi)**

Menunjukkan bahwa variabel-variabel atau item yang mempengaruhi kepuasan pengguna jalur pedestrian/responden yang berada dalam kuadran ini perlu dipertahankan, karena pada umumnya tingkat pelaksanaannya telah sesuai dengan kepentingan dan kepuasan pengguna.

**C. Kuadran Jil (Berlebihan)**

Menunjukkan bahwa variabel-variabel atau item yang mempengaruhi kepuasan pengguna jalur pedestrian/responden berada dalam kuadran ini dinilai berlebihan dalam pelaksanaannya. Hal ini terutama disebabkan karena pengguna / responden menganggap hal ini tidak terlalu begitu penting dalam pemenuhan tingkat kepuasan pengguna jalur terhadap kinerja jalur pedestrian. Dalam pelaksanaannya pengguna jalur pedestrian/responden menerima pelayanan lebih dari apa yang diharapkan sehingga faktor tidak menjadi prioritas dalam perbaikan.

D. Kuadran **JV** (Prioritas Rendah)

Menunjukkan bahwa variabel-variabel atau item yang mempengaruhi kepuasan pengguna jalur pedestrian/responden yang terdapat dalam kuadran ini dinilai masih dianggap kurang penting dan tidak terlalu mendesak bagi pengguna/responden, sedangkan kualitas pelaksanaannya biasa atau cukup.

**4.4. Customer Satisfaction Index (CSI)**

*Customer Satisfaction Index* adalah analisis kuantitatif berupa persentase pelanggan yang senang dalam suatu survei kepuasan pelanggan. *Customer Satisfaction Index* (CSI) diperlukan untuk mengetahui tingkat kepuasan pengguna jalur pedestrian secara keseluruhan dengan memperhatikan tingkat kepentingan dari atribut-atribut jalur pedestrian.

**4.4.1 Pengukuran Indeks Kepuasan**

Pengukuran indeks kepuasan dilakukan dengan menggunakan nilai rata-rata dari tingkat kepentingan dan kepuasan dari masing-masing butir pelayanan. Pengukuran CSI diperlukan karena hasil dari penilaian dapat digunakan sebagai acuan untuk menentukan nilai dan status pelayanan dalam skala *Customer Satisfaction Index* (CSI).

*Customer Satisfaction Index* (CSI) atau Indeks Kepuasan Pengguna (IKP) digunakan untuk mengetahui tingkat kepuasan pengguna secara menyeluruh dengan memperhatikan tingkat kepentingan dari atribut-atribut aksesibilitas. Tingkat kepuasan pengguna dinilai dengan cara membandingkan antara kinerja (*performance*) yang dirasakan pelanggan dengan kepuasan (*importance*) terhadap kualitas layanan jalur pedestrian. Tabel 4.46 berikut memperlihatkan nilai CSI variabel aksesibilitas.

Tabel 4.46 Nilai *Customer Satisfaction Index* (CSI) Variabel Aksesibilitas

o.	Kode	Atribut	Kepentingan	Kepuasan	Weight Factor (WF)	Weight Score (WS)	CSI
I.	Pl	Jalur pedestrian (ukuran, material dan kemiringan jalur pedestrian) (Pl.1)	3,20	3,81	33,53	107,23	<b>64,08 %</b>
2.		Ketersediaan ramp (ukuran, material dan Handrail, kelengkapan dan kemiringan) (Pl.2)	3,14	3,74	32,94	103,51	

No.	Kode	Atribut	Kepentingan	Kepuasan	Weight Factor (WF)	Weight Score (WS)	CSI
3.		Ketersediaan rambu dan marka jalan (ukuran, ruang, jenis, lokasi dan kelengkapan) (P1.3)	3,27	3,81	33,53	109,67	
		<b>TOTAL</b>		9,61	100,00	320,42	

Nilai dari CS[ variabel Aksesibilitas yang ditunjukkan oleh Tabel 4.46 di atas terlihat bernilai 64,08 % dengan komponen bobot skor tertinggi yaitu atribut Jalur pedestrian (ukuran, material dan kemiringan jalur pedestrian) dan Ketersediaan rambu dan marka jalan (ukuran, ruang, jenis, lokasi dan kelengkapan dengan nilai dari masing-masing variabel 3,81; sedangkan yang paling rendah adalah atribut Ketersediaan ramp (ukuran, material dan Handrail, kelengkapan dan kemiringan) sebesar 3,74. Adapun Tabel 4.47 berikut memperlihatkan nilai CSI variabel konektivitas.

Tabel 4.47 Nilai Customer Satisfaction Index (CSI) Variabel Konektivitas

No.	Kode	Atribut	Kepentingan	Kepuasan	Weight Factor (WF)	Weight Score (WS)	CSI
1.	P2	Jalur pedestrian terhubung dengan elemen transportasi (P2.1)	3,23	3,78	24,81	80,15	65,15 %
2.		Tersedia jalur penyeberangan (P2.2)	3,23	3,77	24,79	80,85	
3.		Kesinambungan jalur pedestrian (P2.3)	3,26	3,87	25,45	82,99	
4.		Fasilitas berpindah antar moda (P2.4) transportasi	3,28	3,80	24,94	81,77	
		<b>TOTAL</b>		13,67	100,00	325,76	

Nilai dari CS[ variabel konektivitas yang ditunjukkan oleh Tabel 4.47 di atas terlihat bernilai 65,15 % dengan komponen bobot skor tertinggi yaitu atribut Kesinambungan jalur pedestrian sebesar 3,87; sedangkan yang paling rendah adalah atribut ketersediaan jalur penyeberangan sebesar 3,77. Adapun Tabel 4.47 berikut memperlihatkan nilai CSI variabel sirkulasi.

Tabel 4.48 Nilai *Customer Satisfaction Index* (CSI) Variabel Sirkulasi

No.	Kode	Atribut	Kepentingan	Kepuasan	Weight Factor (WF)	Weight Score (WS)	CSI
1.	P3	Dimensi jalur pedestrian (P3.1)	3,31	3,71	50,24	166,07	63,72 %
2.		Keberadaan benda-benda penghalang di lintasan jalur pedestrian (P3.2)	3,07	3,67	49,76	152,53	
		<b>TOTAL</b>		<b>6,37</b>	<b>100,00</b>	<b>318,60</b>	

Nilai dari CSI variabel sirkulasi yang ditunjukkan oleh Tabel 4.48 di atas terlihat memiliki 63,72 % dengan komponen bobot skor tertinggi yaitu atribut Dimensi jalur pedestrian sebesar 3,71; sedangkan yang paling rendah adalah atribut keberadaan benda-benda penghalang di lintasan jalur pedestrian sebesar 3,67. Adapun Tabel 4.49 berikut memperlihatkan nilai CSI variabel keamanan.

Tabel 4.49 Nilai *Customer Satisfaction Index* (CSI) Variabel Keamanan

No.	Kode	Atribut	Kepentingan	Kepuasan	Weight Factor (WF)	Weight Score (WS)	CSI
1.	P4	Sistem keamanan (CCTV, Pos keamanan)	3,14	3,72	24,86	78,01	62,56 %
2.		Lampu penerangan jalur pedestrian	3,28	3,70	24,68	81,02	
3.		Fasilitas pengendali kecepatan	2,97	3,73	24,88	73,89	
4.		Zona buffer antara jalan dan pedestrian	3,12	3,83	25,58	79,89	
		<b>TOTAL</b>		<b>12,51</b>	<b>100,00</b>	<b>312,81</b>	

Nilai dari CSI variabel sirkulasi yang ditunjukkan oleh Tabel 4.49 di atas terlihat memiliki 62,56 % dengan komponen bobot skor tertinggi yaitu atribut Zona buffer antara jalan dan pedestrian sebesar 3,83; sedangkan yang paling rendah adalah atribut lampu penerangan jalur pedestrian sebesar 3,70. Adapun Tabel 4.49 berikut memperlihatkan nilai CSI variabel keselamatan.

Tabel 4.50 Nilai *Customer Satisfaction Index* (CSI) Variabel Keselamatan

No.	Kode	Atribut	Kepentingan	Kepuasan	Weight Factor (WF)	Weight Score (WS)	CSI
1.	PS	Perbedaan level ketinggian jalan pedestrian dengan badan jalan	3,08	3,70	19,64	60,54	63,28 %
2.		Ketersediaan marka dan rambu-	3,19	3,74	19,84	63,24	

o.	Kode	Atrihut	Kepentingan	Kepuasan	Weight Factor (WT)	Weight Score (WS)	CSI
		rambu/signal-signal jalur pedestrian					
3.		Kondisi jalur Dedest:rian	3,16	3,91	20,74	65,55	
4.		Terkstur permukaan material	3,34	3,78	20,06	66,98	
5.		Jalur penyeberangan	3,05	3,71	19,72	60,09	
		<b>TOTAL</b>		<b>15,82</b>	<b>100,00</b>	<b>316,41</b>	

Nilai dari CSI variabel sirkulasi yang ditunjukkan oleh Tabel 4.50 di atas terlihat bemilai 63,28 % dengan komponen bobot skor tertinggi yaitu atribut Kondisi jalur pedestrian sebesar 3,91; sedangkan yang paling rendah adalah atribut Perbedaan level ketinggian jalur pedestrian dengan badan jalan sebesar 3,70. Adapun Tabel 4.51 berikut memperlihatkan nilai CSI variabel kebisingan.

Tabel 4.51 Nilai *Customer Satisfaction Index* (CS[) Variabel Kebisingan

o.	Kode	Atrihut	Kepentingan	Kepuasan	Weight Factor (WT)	Weight Score (WS)	CSI
I.	P6	Fasilitas peredam kebisingan	3,58	3,23	45,49	159,74	<b>64,00 %</b>
2.		Kebisingan kendaraan bermotor (P6.2)	3,66	3,17	50,55	160,28	
		<b>TOTAL</b>		<b>6,40</b>	<b>100,00</b>	<b>320,02</b>	

Nilai dari CSI variabel sirkulasi yang ditunjukkan oleh Tabel 4.51 di atas terlihat bemilai 64,00 % dengan komponen bobot skor tertinggi yaitu atribut Fasilitas peredam kebisingan sebesar 3,23; sedangkan yang paling rendah adalah atribut kebisingan kendaraan bermotor sebesar 3,17. Adapun Tabel 4.52 berikut memperlihatkan nilai CS[ variabel keindahan.

Tabel 4.52 Nilai *Customer Satisfaction Index* (CS!) Variabel Keindahan

o.	Kode	Atrihut	Kepentingan	Kepuasan	Weight Factor (WF)	Weight Score (WS)	CSI
I.	P7	Material jalur Dedest:rian	3,59	3,38	33,31	111,12	<b>67,11 %</b>
2.		Taman/Pot Bunga	3,59	3,42	33,36	113,86	
3.		Tempat duduk	3,59	3,40	33,33	110,61	
		<b>TOTAL</b>		<b>15,82</b>	<b>100,00</b>	<b>316,41</b>	

Nilai dari CSI variabel sirkulasi yang ditunjukkan oleh Tabel 4.52 di atas terlihat bemilai 67,11 % dengan komponen bobot skor tertinggi yaitu atribut

Taman/Pot Bunga sebesar 3,42; sedangkan yang paling rendah adalah atribut Material jalur pedestrian sebesar 3,38. Adapun Tabel 4.53 berikut memperlihatkan nilai CSI variabel iklim/keteduhan.

Tabel 4.53 Nilai *Customer Satisfaction Index* (CSI) Variabel Iklim/Keteduhan

o.	Kode	Atribut	Kepentingan	Kepuasan	Weight Factor (WF)	Weight Score (WS)	CSI
I.	P8	Iklim	3,58	3,38	33,37	112,75	67,15 %
2.		Tempat berteduh	3,57	3,42	33,28	113,68	
3.		Vegetasi/tan. peneduh	3,58	3,40	33,35	113,34	
		<b>TOTAL</b>		<b>10,19</b>	100,00	<b>339,76</b>	

Nilai dari CSI variabel sirkulasi yang ditunjukkan oleh Tabel 4.53 di atas terlihat bernilai 67,95 % dengan komponen bobot skor tertinggi yaitu atribut Tempat berteduh sebesar 3,42; sedangkan yang paling rendah adalah atribut iklim sebesar 3,38. Adapun Tabel 4.54 berikut memperlihatkan nilai CSI variabel kebersihan.

Tabel 4.54 Nilai *Customer Satisfaction Index* (CSI) Variabel Kebersihan

o.	Kode	Atribut	Kepentingan	Kepuasan	Weight Factor (WF)	Weight Score (WS)	CSI
I.	P9	Kuantitas dan kualitas tempat sampah	3,60	2,90	48,33	140,28	61,12 %
2.		Tingkat kebersihan	3,85	3,20	51,67	165,36	
		<b>TOTAL</b>		<b>10,19</b>	<b>100,00</b>	<b>339,76</b>	

Nilai dari CSI variabel sirkulasi yang ditunjukkan oleh Tabel 4.54 di atas terlihat bernilai 61,12 % dengan komponen bobot skor tertinggi yaitu atribut Tingkat kebersihan sebesar 3,20; sedangkan yang paling rendah adalah atribut Kuantitas dan kualitas tempat sampah sebesar 2,90. Adapun Tabel 4.55 berikut memperlihatkan nilai CSI variabel faktor penunjang jalur pedestrian.

Tabel 4.55 Nilai *Customer Satisfaction Index* (CSI) Variabel Faktor Penunjang

o.	Kode	Atribut	Kepentingan	Kepuasan	Weight Factor (WF)	Weight Score (WS)	CSI
I.	PIO	Area parkir	3,73	3,17	33,86	107,26	61,77 %
2.		Area PKL	3,71	3,09	33,70	103,96	
3.		Toilet dan halte	3,57	3,01	32,45	97,66	
		<b>TOTAL</b>		<b>9,26</b>	100,00	<b>308,88</b>	

Nilai dari **CSJ** variabel sirkulasi yang ditunjukkan oleh Tabel 4.55 di atas terlihat bernilai 61,77 % dengan komponen bobot skor tertinggi yaitu atribut Area parkir sebesar 3,17; sedangkan yang paling rendah adaJah atribut toilet dan halte sebesar 3,01.

Nilai CSI (*Customer Satisfaction Index*) yang terlihat pada Tabel di bawah ini dengan Variabel [Iklim/Keteduhan nilai tertinggi sebesar 67,95 % dan terendah adalah variabel kebersihan jaJur pedestrian sebesar 61,12 %. Klasifikasi nilai CSI tersebut terangkum pada Tabel 4.56 berikut :

Tabel 4.56 Kategori Skala *Customer Satisfaction Index* (CSI) Tiap Variabel

No.	Kode	Atribut	Nilai CSI	Skala/Kategori
I.	P1	Aksesibilitas	64,08 %	Cukup Puas
2.	P2	Konektivitas	65,15 %	Cukup Puas
3.	P3	Sirkulasi	63,72 %	Cukup Puas
4.	P4	<b>Kearifan</b>	62,56 %	Cukup Puas
5.	PS	Keselamatan	63,28 %	Cukup Puas
6.	P6	Kebisingan	64,00 %	Cukup Puas
7.	P7	Keindahan	67,11 %	<b>Puas</b>
8.	P8	Iklim/Keteduhan	67,95 %	<b>Puas</b>
9.	P9	Kebersihan	61,12%	Cukup Puas
10.	PIO	Faktor penunjang RTH publik	61,77 %	Cukup Puas

Tampak pada Tabel 4.56 di atas yaitu terdapat 8 variabel yang berada pada posisi Cukup Puas. Skala ini mengindikasikan bahwa responden memberi penilaian cukup puas karena pengguna jalur pedestrian pada kawasan RTH publik merasa belum sesuai dengan harapan responden. Penilaian minimum yang diberikan terhadap 8 variabel tersebut di atas dengan rentang nilai CSI sebesar 51,00% - 65,99% = Cukup Puas. Sehingga beberapa variabel seperti aksesibilitas, konektivitas, sirkulasi, keamanan, keselamatan, kebisingan, kebersihan dan faktor penunjang jalur pedestrian **RTH** publik termasuk dalam kategori *Quite Satisfied*;;; Biasa/Netral. Hal ini memberi indikasi untuk mempertimbangkan penanganan

item-item dalam 8 variabel tersebut agar dapat ditingkatkan pelayanannya kepada masyarakat pengguna jalur pedestrian.

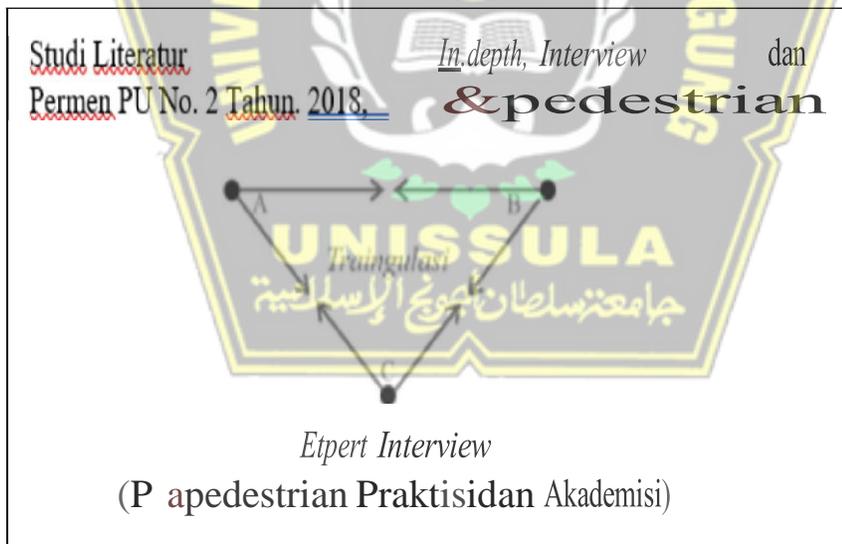
Sementara disisi lain, ada 2 variabel yang masuk dalam kategori index penilaian tinggi dari responden pengguna jalur pedestrian antara lain adalah variabel keindahan, dan keteduhan. Hal ini memberi indikasi untuk mempertahankan kinerja jalur pedestrian dalam 2 variabel tersebut agar dapat keindahan dan keteduhan jalur pedestrian bisa tetap dipertahankan.

#### 4.5. Regulasi

Regulasi pemerintah terkait jalur pedestrian, telah tertuang dalam Permen PU No. 02 Tahun 2018 perlu dijadikan sebagai pedoman, arahan dan rujukan dalam Perencanaan, Penyediaan, dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Jaringan Pejalan Kaki di Kawasan RTH Publik Perkotaan.

##### 4.5.1 Triangulasi Data

Triangulasi data merupakan teknik pengumpulan data yang sifatnya menggabungkan berbagai data dan sumber yang telah ada. Triangulasi data merupakan teknik pengecekan data dari berbagai sumber dengan berbagai cara dan berbagai waktu.



Gambar 4.9 Triangulasi Data

Triangulasi data pada penelitian ini melibatkan tiga komponen seperti : (1) Studi literatur, (2) observasi dan *in depth interview* (responden pengguna jalur pedestrian), dan (3) penyedia jalur pedestrian, dan ahli (konfirmasi temuan penelitian). Triangulasi dalam penelitian ini dilakukan dengan cara menarasikan semua data, sehingga diperoleh keabsahan dari data.

#### 4.5.2. *In Depth Interview*, Observasi Dan Simulasi

Reduksi data merupakan penyederhanaan data terkait aksesibilitas segmen/zona jalur pedestrian pada ruang luar **RTH** Publik dan ungkapan hasil wawancara dengan beberapa responden sebelumnya. Data yang diperoleh di lapangan saat melakukan observasi dan wawancara dengan pengguna jalur pedestrian akan direduksi dengan cara meringkas untuk memudahkan menarik temuan pada setiap parameter variabel penelitian.

Ringkasan data yang dipaparkan sesuai dengan setiap parameter dari variabel pada penelitian ini. Berikut uraian data zona/segmen aksesibilitas pengguna jalur pedestrian :

##### 1. Zona/Segmen 1

Zona/Segmen I RTH Publik Tugu Religi memiliki satu pintu masuk utama yang dapat diakses langsung dengan menggunakan kendaraan roda 4 dan roda 2, dengan adanya akses pintu masuk utama yang dapat diakses kendaraan secara langsung dapat menunjang kelancaran aksesibilitas pengguna jalur pedestrian, pada segmen ini sudah dilengkapi dengan fasilitas parkir yang cukup luas dan dapat menampung kendaraan bermotor pengguna.

##### a) *In depth interview*

Tabel 4.57 Ringkasan Data Pada Area Segmen/Zona J

No.	Indikator	Variabel	<i>In depth interview</i>	Data Yang Diperoleh
1.	Aksesibilitas (Segmen/ Zona I)	Kemudahan, keselamatan, Kenyamanan dan keguna,UJ	Responden	(1) <b>Kemudahan</b> , sirkulasi dan aktivitas pengguna jalur pedestrian be1jalan tidak be1jalan lancar dan terdapat hambatan karena fasilitas <i>ramp</i> yang tersedia belum sesuai standar.  (2) <b>Keselamatan</b> , berdasarkan hasil wawancara secara keseluruhan dengan responden pengguna jalur pedestrian mengatakan sampai sejauh ini area

s  
e  
g  
r  
n  
e  
n  
/  
z  
o  
n  
a  
t  
i  
d  
a  
k  
a  
m  
a  
n  
a  
m  
a  
n  
b  
a  
g  
i



No.	Indikator	Variabel	In depth interview	Data Yang Diperoleh
				<p>pengguna jalur karena terdapat saluran air yang menghuhungkan jalan aspal ke saluran drainase yang dihiarkan terhuka sehingga ha! ini dapirt memhahayakan penggunajalur.</p> <p>(3) <b>Kenyamanan</b>, pengguna jalur pedestrian merasa nyaman ketika herjalan pada segmen ini karena merasa teduh ketika herjalan karena hanyaknya pemanfaatan elemen <i>ianscape</i>.</p> <p>(4) <b>Kegunaan</b>, semua fasilitas yang ada pada m-ea segmen/zona 1 helum dapat digunakan dengan haik.</p>

### b). Observasi

Tabel. 4.58 Ringkasan Data Observasi Pada Segmen/Zona 1

No.	Keterangan	Faktual/Lapangan
1.	<b>Segmen/Zona 1</b>	
	Lehar jalur	3,2 m
	Mate lial Penutup	<i>Paving Block</i>
	Tinggi Jalur	35cm
	Panjang Jalur	177 m
	<b>Rampffanjakan</b>	
	<b>Ramp</b>	14°
	Kemiringan	
	Mate lial Penutup	14cm
	Lehar	75cm
	<i>Boilard</i>	Tidak Ada
	<i>Guiding Block</i>	Tidak Ada
	<i>Curb Ram</i>	Tidak Ada
	<i>Handrailing</i>	Tidak Ada
	Tinggi	Tidak Ada
	Diameter	Tidak Ada
	<i>Kansrin</i>	Ada
	Lehar	15-35cm
	Tinggi	15-35cm

Berdasarkan tabel di atas area pinru masuk RTH publik belum memenuhi standar aksesibilitas, karena belum memiliki dimensi dan penggunaan material yang sesuai dengan yang disarankan. Fasilitas *ramp* dengan kelengkapan fasilitas jalur pedestrian perlu mengikuti standar yang telah ditetapkan sebagai penyempunaan dalam menunjang aksesibilitas.

## 2. Zona/Segmen 2

Jalur pedestrian pada zona/segmen 2 RTH Publik merupakan akses bagi pejalan kaki yang menghubungkan dengan kawasan RTH publik. Jalur penghubung ini merupakan jalur yang dapat digunakan sebagai akses masuk dan keluar karena terhubung dengan area parkir yang berada disisi kanan kawasan RTH publik. Zona/Segmen 2 RTH Publik ini sendiri merupakan jalur terpanjang yang memiliki lebar jalur pedestrian 4,2 m dan telah dilengkapi fasilitas untuk penyandang disabilitas dan *ramp, bollard* serta fasilitas jalur pedestrian yang lain dan sudah dilengkapi dengan elemen lansekap baik *hard material* dan *soft material*.

### a). *In depth interview*

Tabel 4.59 Ringkasan Data Pada Area Segmen/Zona 2

No.	Indikator	variabel	<i>111 depth iInterview</i>	Data Yang Diperoleh
I.	Aksesibilitas (Segmen/ Zona 2)	Kemudahan, keselamatan, Kenyamanan dan kegunaan	Responden	<p>(1) <b>Kemudahan</b>, pengguna jalur pedestrian berjalan lancar dan leluasa berjalan karena luas jalur yang cukup luas meskipun terdapat sedikit hmnbatan keberadaan benda penghalang seperti tiang listrik, elemen <i>soji material</i> dan marka jalan.</p> <p>(2) <b>Keselamatan</b>, pengguna jalur pedestriim mengatakan sampai sejauh ini melakukan aktifitas berjalan pada segmen/zona 2 aman.</p> <p>(3) <b>Keoyamanan</b>, pengguna jalur pedestrian merasa nyaman ketika berjalan pada segmen ini karena merasa teduh ketika berjalan karena banyaknya pemanfaatan elemen <i>lanscape</i>. Baik penempatan <i>hard material</i> dan <i>soft material</i> sudah sangat baik.</p> <p>(4) <b>Kegunaan</b>, semua fasilitas yang ada pada area segmen/zona 2 dapat dimanfaatkan dengan baik.</p>

**b). Observasi**

Tabel. 4.60 Ringkasan Data Observasi Pada Segmen/Zona 2

No.	Keterangan	Faktual/Lapangan
1.	<b>Segmen/Zona 2</b>	
	Lehar jalur	4,2 m
	Material Penutup	<i>Paving Block</i>
	Tinggi Jalur	35cm
	Panjang Jalur	177m
	<b>Ramp/fanjakan</b>	
	<b>Ramp 1</b>	
	Kemiringan	
	Material Penutup	<i>Semen Bertekstur</i>
	Lehar	150cm
	Tinggi	168cm
	<i>Curb Ram</i>	Tidak Ada
	<i>Handrailling</i>	Tidak Ada
	<i>Bollard</i>	Ada
	<i>Guiding Block</i>	Ada
	<i>Kanstin</i>	Ada
	Lebar	15-25cm
	Tinggi	15-25cm
	<b>Ramp2</b>	go
	Kemiringan	
	Material Penutup	<i>Semen Bertekstur</i>
	Lehar	150cm
	Tinggi	168cm
	<i>Curb Ram</i>	Tidak Ada
	<i>Handrailling</i>	Tidak Ada
	<i>Bollard</i>	Ada
	<i>Guiding Block</i>	Ada
	<i>Kanstin</i>	<i>Kanstin</i>
	Lebar	15-25cm

No.	Keterangan	Faktual/Lapangan
	Tinggi	15-25cm

Berdasarkan tabel di atas jalur pedestrian Zona/Segmen 2 **RTH** Publik sudah memenuhi standar aksesibilitas, karena memiliki dimensi dan material yang sudah sesuai dengan yang disarankan.

### 3. Zona/Segmen 3

Zona/Segmen 3 RTH Publik terletak sejajar dengan Zona/Segmen 2 RTH Publik, hal tersebut sangat memudahkan pengguna jalur pedestrian untuk menjangkau sisi kanan kawasan RTH publik yang merupakan area yang ramai pengunjung. Karena pada segmen ini terdapat banyak aktifitas kegiatan yang dapat dilakukan salah satunya wisata kuliner yang ramai dikunjungi warga disore dan malam hari.

#### a). *In depth interview*

Tabel 4.61 Ringkasan Data Pada Area Segmen/Zona 3

No.	Indikator	variabel	<i>In depth interview</i>	Data Yang Diperoleh
1.	Aksesibilitas (Segment Zona 3)	Kemudahan, Keselamatan, Kenyamanan dan kegunaan	Responden	<p>(1) <b>Kemudahan</b>, pengguna jalur pedestrian merasa nyaman berjalan pada segmen ini karena luas jalur yang sangat memadai tetapi terdapat sedikit kendala /hambatan ketika pengguna jalur berjalan. Hal ini disebabkan dengan keberadaan lampu penerang yang posisinya tidak pas sehingga dapat menghambat kecepatan berjalan. Demikian pula halnya dengan keberadaan pohon peneduh yang ada pada segmen ini sedikit menghambat kemudahan berjalan.</p> <p>(2) <b>Keselamatan</b>, aktifitas berjalan pada segmen/zona 3 memberikan keamanan pada pengguna jalur.</p> <p>(3) <b>Kenyamanan</b>, Keteduhan pepohonan yang ada pada segmen ini membuat pengguna jalur merasa nyaman berjalan kaki.</p> <p>(4) <b>Kegunaan</b>, semua fasilitas yang ada pada area segmen/zona 3 dapat dimanfaatkan dengan baik.</p>

**b). Observasi**

Tabel. 4.62 Ringkasan Data Observasi Pada Segmen/Zona 3

No.	Keterangan	Faktual/Lapangan
<b>1. Segmen/Zona 3</b>		
	Lehar jalur	4,2 m
	Material Penutup	<i>Paving Block</i>
	Tinggi Jalur	35cm
	Panjang Jalur	177 m
	<b>Ramp</b>	
	<b>Ramp1</b>	
	Kemiringan	
	Material Penutup	<i>Semen Bertekswr</i>
	Lehar	160cm
	Tinggi	178cm
	<i>Curb Ram</i>	Tidak Ada
	<i>Handrailling</i>	Tidak Ada
	<i>Bollard</i>	Ada
	<i>Guiding Block</i>	Ada
	<i>Kanstin</i>	Ada
	Lehar	15-30cm
	<b>Tinggi</b>	15-30cm
	<b>Ramp2</b>	
	Kemiringan	
	Material Penutup	<i>Semen Bertekswr</i>
	Lebar	160cm
	Tinggi	178cm
	<i>Curb Ram</i>	Tidak Ada
	<i>Handrailling</i>	Tidak Ada
	<i>Boilard</i>	Ada
	<i>Guiding Block</i>	Ada
	<i>Kanstin</i>	<i>Kanstin</i>
	Lebar	15-30cm
	Tinggi	15-30cm

Y

Berdasarkan tabel di atas jalur pedestrian Zona/Segmen 3 RTH Publik melampaui standar aksesibilitas, karena memiliki dimensi dan material yang melebihi standar yang disarankan.

**4. Zona/Segmen 4**

Zona/Segmen 4 RTH Publik berada pada sisi kiri kawasan RTH Publik, Pada

segmen ini terdapat akses untuk keluar dan masuk kawasan RTH publik. Segmen ini sudah dilengkapi dengan area parkir, dan area kuliner tapi segmen ini tidak



ramai dikunjungi oleh masyarakat seperti area kuliner yang ada pada segmen/zona 2 dan segmen segmen/zona 3. Meskipun segmen 4 ini berhadapan dengan area perkantoran dan terbilang teduh tapi pengguna jalur kurang berminat berjalan pada segmen ini. Terdapat aktifitas pedagang kaki lima yang menggelar lapak-lapak dagangan di sepanjang jalur pedestrian yang memberikan kesan yang kurang menarik karena tidak seragam dan terkesan kumuh.

**a) In depth interview**

Tabel 4.63 Ringkasan Data Pada Area Segmen/Zona 4

No.	Indikator	variabel	Ill depth iInterview	Data Yang Diperoleh
I.	Aksesibilitas (Segmen/ Zona4)	Kemudahan, keselamatan, Kenyamanan dan kegunaan	Responden	<p>(1) <b>Kemudahan</b>, pengguna jalur pedestrian jarang melakukan aktifitas berjalan pada segmen ini karena kondisi i jalur pedestrian yang sempit sehingga ruang gerak mereka terbatas. Berdasarkan hasil wawancara dengan responden ada kecenderungan dari pengguna jalur berjalan secara berkelompok dengan saudara, teman dan orang tua.</p> <p>(2) <b>Keselamatan</b>, aktifitas berjalan pada segmen/zona 4 kurang aman akibat dari kondisi jalur yang cenderung berlumut licin dan terdapat genangan. Sehingga dapat mempengaruhi keselamatan dan keamanan jalur.</p> <p>(3) <b>Kenyamanan</b>, pengguna jalur merasa kurang nyaman berada pada segmen ini.</p> <p>(4) <b>Kegunaan</b>, fasilitas yang ada pada area segmen/zona 4 tidak dapat dimanfaatkan dengan baik oleh pengguna jalur.</p>

**b). Observasi**

Tabel 4.64 Ringkasan Data Observasi Pada Segmen/Zona 4

No.	Segmen/Zona 4	Keterangan	Faktual/Lapan
1.	Lebar jalur		1.0 m
	Mate lial Penutup		<i>Paving Block</i>
	Tinggi Jalur		20cm
	Panjang Jalur		391 m
	<b>Rampffanjakan</b>		
	<b>Ramp]</b>		Tidak Ada
	Kemirin an		
	Mate lial Penutup		Tidak Ada
	Lebar		Tidak Ada
	Tinggi		Tidak Ada



No.	Keterangan	Faktual/La angan
	<i>Curb Ram</i>	Tidak Ada
	<i>Handrailling</i>	Tidak Ada
	<i>bollard</i>	Tidak Ada
	<i>Guiding Block</i>	Tidak Ada
	<i>Kanstin</i>	Ada
	Lebar	15-20cm
	Tinggi	15-20cm
	<b>Ramp2</b>	Tidak Ada
	Kemiringan	
	Material Penutup	Tidak Ada
	Lebar	Tidak Ada
	Tinggi	Tidak Ada
	<i>Curb Ram</i>	Tidak Ada
	<i>Handrailing</i>	Tidak Ada
	<i>bollard</i>	Tidak Ada
	<i>Guiding Block</i>	Tidak Ada
	<i>Kanstin</i>	Ada
	Lebar	15-20cm
	Tinggi	15-20cm

Berdasarkan tabel di atas jalur pedestrian Zona/Segmen 4 RTH Publik belum memenuhi standar aksesibilitas, karena belum memiliki dimensi dan material yang belum sesuai dengan ukuran yang disarankan. Fasilitas *ramp* dan *bollard* juga belum tersedia pada segmen ini.

##### 5. Zona/Segmen 5

Zona/Segmen 5 RTH Publik berada pada sisi kiri kawasan RTH Publik yang berhubungan dengan segmen 4, Segmen ini merupakan akses untuk keluar dan masuk kawasan **RTH** seperti segmen 4 dan sudah dilengkapi dengan area parkir, meskipun sudah dilengkapi dengan area kuliner tapi segmen ini tidak seramai dengan segmen/zona 2 dan segmen segmen/zona 3. Pada Segmen 5 terdapat jembatan yang memisahkan antara segmen 4 dan segmen 5 sehingga jalur pedestrian pada segmen ini tidak terkoneksi. Pada Segmen ini terdapat bak pembuangan sampah yang posisinya tepat berada di atas jalur pedestrian sehingga hal ini dapat mempengaruhi kenyamanan berjalan.

a). *In depth interview*

Tabel 4.65 Ringkasan Data Pada Area Segmen/Zona 5

No.	Indikator variabel	<i>In depth interview</i>	Data Yang Diperoleh
	Aksesibilitas	Kemudahan, Responden	(L) <b>Kemudahan</b> , pengguna jalur
	(Segment Zona 5) keselamatan, Kenyamanan dan kegunaan		pedestrian sangat jarang melakukan aktifitas berjalan pada segmen ini karena kondisi jalur pedestrian yang sempit sehingga ruang gerak mereka terbatas serta terdapat benda penghalang. Segmen ini tidak terkoneksi dengan segmen 4. (2) <b>Keselamatan</b> , segmen/zona 5 kurang aman akibat dari kondisi permukaan jalur pedestrian yang cenderung berlumut dan licin utamanya pada musim hujan. Serta terdapat gemman sehingga pengguna jalur pedestrian kurang memanfaatkan segmen ini. (3) <b>Kenyamanan</b> , berdasarkan hasil wawancara dengan responden pengguna jalur merasa tidak nyaman untuk beraktifitas pada segmen ini karena terdapat penghalang pada fasilitas jalur pedestrian. (4) <b>Kegunaan</b> , fasilitas yang tersedia segmen/zona 5 tidak dapat dimanfaatkan dengan baik oleh pengguna jalur.

b). *Observasi*

Tabel 4.66 Ringkasan Data Observasi Pada Segmen/Zona 5

No.	Keterangan	Faktual/Lapangan
1.	<b>Segmen/Zona 5</b>	
	Lehar jalur	1,0 m
	Material Penutup	<i>Paving Block</i>
	Tinggi Jalur	20cm
	Panjang Jalur	391 m
	<b>Ramp/fanjakan</b>	
	<b>Ramp]</b>	Tidak Ada
	Kemiringan	
	Material Penutup	Tidak Ada
	Lehar	Tidak Ada
	Tinggi	Tidak Ada
	<i>Curb Ram</i>	Tidak Ada
	<i>Handrailling</i>	Tidak Ada

*bollard*  
*Guiding Block*  
*Kanstin*

Tidak Ada  
Tidak Ada  
Ada





No.	Keterangan	Faktual/Lapangan
	Lebar	15-20cm
	Tinggi	15-20cm
	<b>Ramp2</b>	Tidak Ada
	Kemiringan	
	Material Penutup	Tidak Ada
	Lebar	Tidak Ada
	Tinggi	Tidak Ada
	<i>Curb Ram</i>	Tidak Ada
	<i>Handrailling</i>	Tidak Ada
	<i>bollard</i>	Tidak Ada
	<i>Guiding Black</i>	Tidak Ada
	<i>Kanstin</i>	Ada
	Lebar	15-20cm
	Tinggi	15-20cm

Berdasarkan tabel di atas jalur pedestrian Zona/Segmen 4 RTH Publik belum memenuhi standar aksesibilitas, karena memiliki dimensi dan material yang belum sesuai dengan ukuran yang disarankan. Fasilitas *ramp* dan bollard juga belum tersedia pada segmen ini.

#### 6. Zona/Segmen 6

Jalur pedestrian pada Zona/Segmen 6 RTH Publik berada pada Jalan H. Supu Yusuf bagian sisi belakang kawasan RTH Publik, Segmen 6 di lokasi pengamatan, sudah tidak terdapat jalur pedestrian karena adanya pelebaran jalan sehingga jalur pedestrian yang sudah ada sebelumnya diratakan dengan jalan aspal. Pengguna jalur pedestrian tidak dapat melakukan aktifitas pada segmen ini. Segmen 6 merupakan akses masuk utama kedua pada kawasan RTH publik.

Pada pelataran bagian dalam segmen 6 menggunakan rabat beton, terdapat kanstin pembatas antara rabat dan *taman/soft material*. Taman berada pada bagian depan kawasan pintu masuk yang berbatasan dengan pagar pembatas kawasan. Luas taman/zona *buffer* di dalam kawasan 7,22 m yang terdiri dari pohon peneduh, perdu dan semak serta penutup tanah.

##### a). *In depth interview*

Tabel 4.67 Ringkasan Data Pada Area Segmen/Zona 6

No.	Indikator	variabel	<i>In depth interview</i>	Zona6)	Kenyamanan
1.	Aksesibilitas (Segment	Kemudahan, keselamatan,	Responden		

### Data Yang Diperoleh

(1) **Kemudahan**, pengguna jalur pedestrian merasa kesulitan untuk bejalan kaki pada segmen ini karena



No.	Indikator variabel	In depth interview	Data Yang Diperoleh
	dan kegunaan		<p>jalur pedestrian yang ada sebelumnya membah fungsi karena adanya pelebaran jalan.</p> <p>(2) <b>Keselamatan</b>, pejalan kaki merasa kurang aman untuk berjalan di segmen ini karena tidak tersedia jalur pedestrian. Sehingga pejalan kaki cenderung berjalan di hadap jalan sehingga hal ini bisa membahayakan pejalan kaki.</p> <p>(3) <b>Kenyamanan</b>, pengguna jalur merasa kurang nyaman berada pada segmen ini karena kondisi lalu lintas kendaraan.</p> <p>(4) <b>Kegunaan</b>, Segmen ini tidak dapat dimanfaatkan dengan baik oleh pengguna jalur.</p>

**b). Observasi**

Tabel 4.68 Ringkasan Data Observasi Pada Segmen/Zona 6

No.	Keterangan	Faktual/Lapangan
I.	<b>Segmen/Zona 6</b>	
	Leharjalur	3,2 m
	Material Penutup	Rumput
	Tinggi Jalur	30cm
	Panjang Jalur	167 m
	<b>Ramp</b>	
	<b>Ramp</b>	Tidak Ada
	Kemiringan	
	Material Penutup	Tidak Ada
	Lehar	Tidak Ada
	Tinggi	Tidak Ada
	Curb Ram	Tidak Ada
	Handrailling	Tidak Ada
	bollard	Tidak Ada
	Guiding Block	Tidak Ada
	Kanstin	Ada
	Lehar	15-30 cm
	Tinggi	15-30 cm
	<b>Ramp</b>	Tidak Ada
	Kemiringan	
	Material Penutup	Tidak Ada
	Lehar	Tidak Ada
	<b>Tinggi</b>	Tidak Ada
	Curb Ram	Tidak Ada
	Handrailling	Tidak Ada
	bollard	Tidak Ada

No.	Keterangan	Faktual/Lapangan
	<i>Guiding Block</i>	Tidak Ada
	<i>Kanstin</i>	Ada
	Leb, u-	15-30 cm
	Tinggi	15-30 cm

Berdasarkan tabel di atas jalur pedestrian Zona/Segmen 6 **RTH** Publik semua tidak memenuhi standar aksesibilitas, karena jalur pedestrian yang sudah ada sebelumnya sudah dialih fungsikan menjadi pelebaran jalan aspal.

### c. Simulasi Pada Ramp

Simulasi dilakukan guna menggali data terkait kebutuhan dan keluhan pengguna jalur pedestrian dalam mengakses area jalur pedestrian **RTH** publik tugu religi **MTQ**. Simulasi ini fokus dilakukan pada pengguna jalur disabilitas tunadaksa, sedangkan pengguna disabilitas yang lain seperti : Tunanetra, ibu hamil dan lansia akan dikaji lagi di penelitian selanjutnya.

Simulasi *ramp* pada jalur pedestrian yang fokus pada simulasi tunadaksa untuk memastikan aksesibilitas bagi pengguna dengan mobilitas terbatas, seperti pengguna kursi roda. Simulasi ini bertujuan untuk menguji apakah *ramp* yang ada sudah memenuhi standar aksesibilitas dan dapat digunakan dengan aman dan nyaman oleh pengguna dengan mobilitas terbatas.

Simulasi tunanetra pada area jalur pedestrian tidak dilakukan karena dianggap kurang praktis atau sulit untuk diimplementasikan karena beberapa alasan seperti :

- I. Kesulitan teknis : Simulasi tunanetra memerlukan penggunaan perangkat atau teknologi yang khusus untuk melakukan simulasi pada pengalaman tunanetra, seperti kacamata gelap atau perangkat berbasis suara. Implementasi teknologi ini memerlukan biaya, waktu, dan sumber daya teknis yang signifikan.
2. Kearifan dan risiko : Simulasi tunanetra dapat melibatkan risiko terhadap keselamatan pengguna, karena penggunaan perangkat atau teknologi yang membatasi penglihatan atau pendengaran dapat meningkatkan risiko kecelakaan atau cedera pada lingkungan yang sebenarnya. Hal ini dapat menjadi kendala dalam melakukan simulasi tunanetra dalam skala besar atau di area jalur pedestrian yang sibuk.
3. Etika dan sensitivitas : Simulasi tunanetra juga melibatkan pertimbangan etika dan sensitivitas terhadap pengalaman sebenarnya tunanetra. Beberapa orang mungkin

merasa tidak nyaman atau tidak pantas untuk mensimulasikan pengalaman tunanetra, mengingat bahwa tunanetra adalah kelompok yang rentan dan perlu dihormati dalam penggunaan data atau informasi mereka dalam simulasi.

Meskipun simulasi tunanetra dapat memberikan pandangan yang lebih akurat tentang pengalaman pengguna dengan tunanetra, tetapi ada kendala praktis, teknis, etika, dan sensitivitas dalam menggunakannya sebagai simulasi pada area jalur pedestrian. Oleh karena itu, dalam upaya penataan jalur pedestrian yang ramah lingkungan, bisa digunakan pendekatan alternatif seperti panduan desain aksesibilitas yang terstandarisasi, konsultasi dengan kelompok penyandang disabilitas, atau prinsip desain universal untuk memastikan aksesibilitas yang baik bagi semua pengguna termasuk tunanetra.

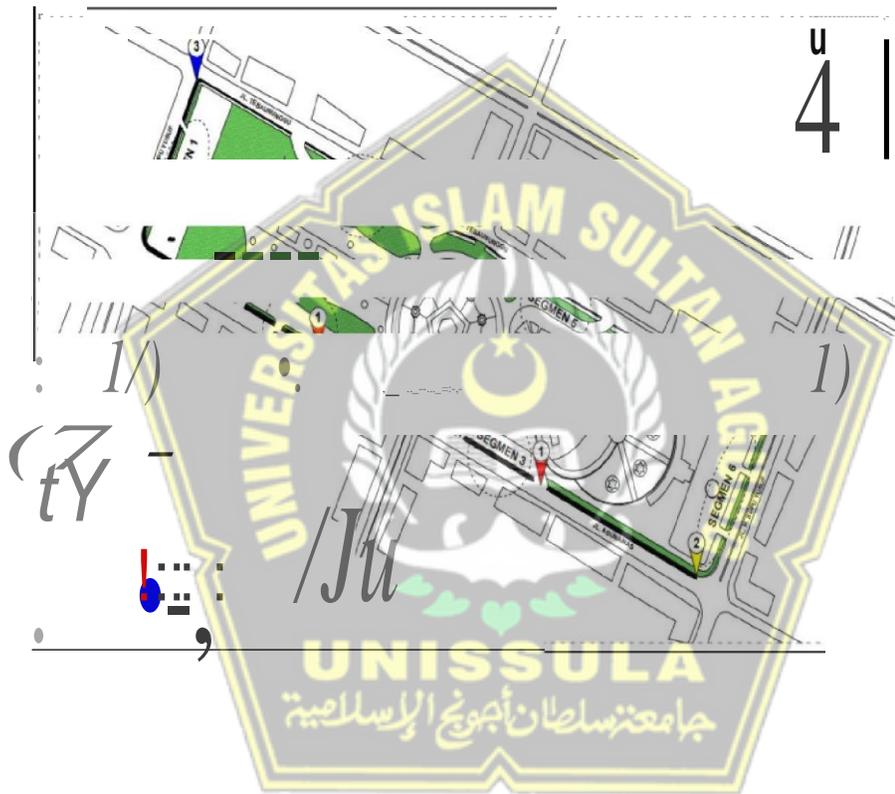
Berdasarkan beberapa pertimbangan di atas sehingga simulasi ini fokus pada simulasi tunadaksa. Simulasi tunadaksa pada aksesibilitas *ramp* adalah suatu metode atau teknik yang digunakan untuk menguji dan memastikan bahwa *ramp* yang dirancang untuk aksesibilitas bagi pengguna dengan mobilitas terbatas atau disabilitas memenuhi standar aksesibilitas yang telah ditetapkan. Simulasi tunadaksa biasanya dilakukan dengan menggunakan alat bantu atau perangkat yang dapat mensimulasikan pengalaman pengguna dengan mobilitas terbatas atau disabilitas dalam menggunakan *ramp*.

Tujuan dari simulasi tunadaksa pada aksesibilitas *ramp* adalah untuk memastikan bahwa *ramp* yang dirancang dapat diakses dan digunakan secara aman, nyaman, dan mudah oleh pengguna dengan mobilitas terbatas atau disabilitas. Dengan melakukan simulasi tunadaksa, dapat diidentifikasi potensi hambatan atau masalah aksesibilitas pada *ramp*, sehingga dapat dilakukan perbaikan atau penyesuaian desain yang diperlukan sebelum *ramp* tersebut dibangun atau diimplementasikan.

Simulasi tunadaksa dapat melibatkan pengguna dengan mobilitas terbatas atau disabilitas sebagai peserta dalam pengujian, atau dapat dilakukan oleh tim perencana atau desainer dengan menggunakan perangkat simulasi atau alat bantu seperti kursi roda, tongkat, atau kaki palsu. Simulasi tunadaksa dapat melibatkan pengujian pada berbagai jenis *ramp*, termasuk *ramp* untuk pejalan kaki, kendaraan bermotor, atau akses ke bangunan atau fasilitas publik lainnya.

Hasil dari simulasi tunadaksa dapat digunakan untuk mengidentifikasi potensi perbaikan atau penyesuaian pada desain *ramp* yang dapat meningkatkan aksesibilitas bagi pengguna dengan mobilitas terbatas atau disabilitas. Hal ini dapat membantu dalam memastikan bahwa *ramp* yang dibangun atau diimplementasikan memenuhi standar aksesibilitas yang telah ditetapkan, dan mengakomodasi kebutuhan pengguna dengan mobilitas terbatas atau disabilitas dengan baik.

#### 1). Titik *Ramp*



Gambar 4. LO Titik *Ramp* Yang di Jadikan Sebagai Tempat Simulasi

Simulasi akan dilakukan pada beberapa segmen/zona di kawasan RTH Publik guna mendapatkan informasi terkait kondisi *ramp* yang ada. Terdapat 3 titik *ramp* yang akan dijadikan tempat simulasi oleh penyandang disabilitas/tunadaksa (pengguna kursi roda) yaitu :

1. *Ramp* pada segmen/zona I yang berada pada jalan arteri Abdullah Silondae.

2. *Ramp* pada segmen/zona 2 yang berada pada jalan kolektor Abunawas
3. *Ramp* pada segmen/zona 3 yang berada pada jalan kolektor Abunawas



Berdasarkan gambar 4. IO di atas, ada tiga model/ukuran *ramp* yang dijadikan sebagai tempat simulasi aksesibilitas yang diperagakan oleh pengunjung kursi roda/tunadaksa, pemilihan *ramp* dilihat dari *ramp* yang kira-kira sulit cliakses oleh pengguna jalur tunadaksa dan masing-masing *ramp* memiliki model, kemiringan, ketinggian, panjang, dan lebar yang berbeda. Sehingga data yang akan dihasilkan akan banyak perbedaan, hasil yang berbeda tersebut akan memberikan informasi hal apa saja yang menjadi permasalahan pengunjung tunadaksa dalam mengakses *ramp* dan akan menemukan *ramp* yang lebih ideal bagi tunadaksa pada jalur pedestrian **RTH** publik.

Adapun simulasi yang dilakukan pada *ramp* jalur pedestrian **RTH** publik sebagai berikut :

## 2). Simulasi Pada Tunadaksa Pengguna Kursi Roda

Proses simulasi pada segmen/kawasan RTH Publik dilakukan oleh pengguna kursi roda/penyanggah disabilitas tunadaksa. Peragaan dilakukan oleh empat orang tunadaksa yang terdiri dari 3 orang tunadaksa laki-laki dan 1 orang tunadaksa perempuan dengan alat peraga kursi roda manual. Peragaan dilakukan untuk mendapatkan infomasi di lapangan terkait ketersediaan *ramp*.



Gambar 4.11 Simulasi Aksesibilitas Pengguna Kursi Roda Pada *Ramp*

Gambar 4.11 di atas merupakan proses simulasi yang dilakukan oleh penyandang disabilitas tunadaksa dalam mengakses *ramp* yang tersedia pada jalur pedestrian **RTH** publik. Terdapat tiga model *ramp* yang tersedia pada jalur pedestrian ini. Pengguna jalur pedestrian tunadaksa sekaligus akan memperagakan atau melakukan simulasi pada fasilitas *ramp* yang tersedia di tiap-tiap segmen pada jalur pedestrian **RTH** publik. Simulasi aksesibilitas pada *ramp* dilakukan untuk mengetahui secara menyeluruh apakah fasilitas penunjang aksesibilitas pada jalur pedestrian **RTH** publik dalam penerapannya sudah memenuhi kenyamanan mobilitas pengguna jalur pedestrian dan pengguna kursi roda/tunadaksa atau belum. *Ramp* dijadikan sebagai objek simulasi merupakan transportasi penghubung antara ruang pada area jalur pedestrian sebagai penentu kelancaran mobilitas.

Proses simulasi dari masing-masing *ramp* pada segmen I, segmen 2 dan segmen 3 sebagai berikut :

**a). Simulasi Pada *Ramp* model 1**

*Ramp* model I terdapat pada segmen/zona I yang berada pada jalan arteri Abdullah Silondae dengan tingkat kepadatan lalu lintas yang sangat tinggi.



Gambar. 4. 12 Simulasi Pada *Ramp* Model 1

Gambar 4. 12 di atas merupakan denah *ramp* yang terdapat pada segmen 1 pada Jalur Pedestrian **RTH** Publik dengan ukuran panjang 136 cm, tinggi jalur pedestrian dari permukaan aspal 35 cm dan lebar jalur pedestrian 75 cm.

Berdasarkan hasil simulasi yang dilakukan oleh penyandang disabilitas tuna daksa pada *ramp* model 1 di atas terdapat kesulitan untuk dapat mengakses jalur pedestrian sehingga membutuhkan bantuan orang lain untuk dapat mengakses jalur pedestrian tersebut.

**b). Simulasi Pada *Ramp* model 2**

Model *ramp* 2 merupakan model ramp yang terdapat pada segmen/zona 2 kawasan **RTH** Publik yang terletak di jalan kolektor Abunawas dengan tingkat kepadatan yang tinggi.



Gambar 4. 13 Simulasi Pada Model *Ramp* 2

Gambar 4. 13 di atas merupakan denah *ramp* yang terdapat pada segmen 2 pada jalur pedestrian **RTH** Publik dengan ukuran panjang 168 cm, tinggi 25 cm dan lebar jalur pedestrian 150 cm.

c). Simulasi Pada *Ramp* model 3

Model *ramp* 3 merupakan model ramp yang terdapat pada segmen/zona 3 kawasan **RTH** Publik yang terletak di jalan kolektor Abunawas dengan tingkat kepadatan yang tinggi.



Gambar4. 14 Simulasi Model *Ramp* 3

Simulasi pada *ramp* model 3 di atas yang diperagakan oleh pengguna jalur pedestrian tunadaksa/pengguna kursi roda. Rata-rata pengguna tidak dapat mengakses/menggunakan secara mandiri jalur pedestrian.

Simulasi pada *ramp* model 3 di atas yang diperagakan oleh pengguna jalur pedestrian tunadaksa/pengguna kursi roda. Rata-rata pengguna tidak dapat mengakses/menggunakan secara mandiri jalur pedestrian.

Berdasarkan hasil simulasi pada *ramp* model 3 di atas yang diperagakan oleh pengguna jalur pedestrian tunadaksa/pengguna kursi roda. Rata-rata pengguna tidak dapat mengakses/menggunakan secara mandiri jalur pedestrian pada model *ramp* I dan model *ramp* 3.

Keempat pengguna kursi roda yang melakukan simulasi pada segmen ini memerlukan bantuan orang lain untuk mendorong kursi roda, mereka berpendapat bahwa walaupun *ramp* dapat diakses tetapi hal itu tidaklah mudah, pengguna kursi roda memerlukan tenaga yang lebih besar untuk memutar roda kursi dalam menanjak.

Pengguna kursi roda yang lain mengatakan tidak dapat mengakses *ramp* karena sangat tinggi, dan sangat sempit utamanya *ramp* pada segmen I, begitu juga kemiringan *ramp* yang melampaui persyaratan sehingga sangat sulit untuk menanjak dengan kursi roda secara independen. Rata-rata pengguna kursi roda merasa aman untuk melakukan aktivitasnya pada *ramp* model 2 karena memiliki ukuran, tinggi, lebar dan kemiringan dari *ramp* yang digunakan sudah sesuai dengan persyaratan.

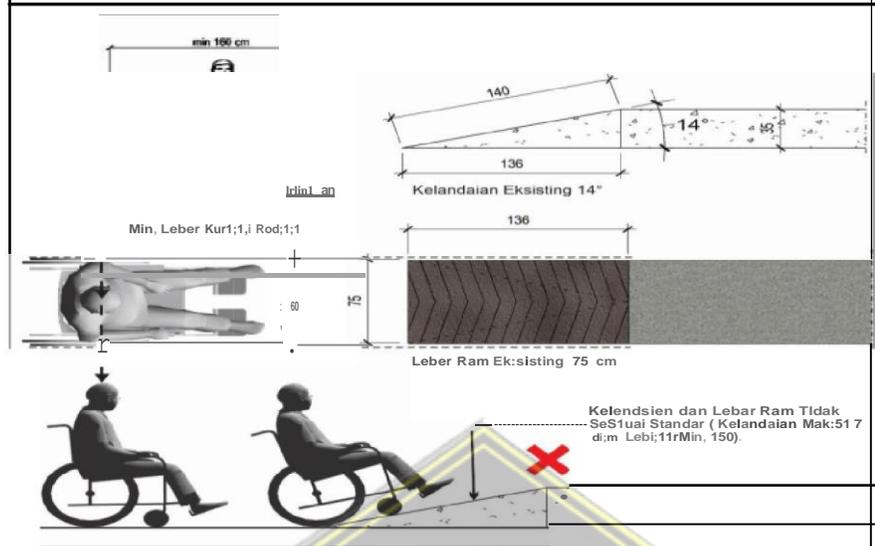
### **3). Basil Simulasi Pada Tunadaksa Pengguna Kursi Roda**

Berdasarkan hasil simulasi yang dilakukan pada 3 (tiga) model *ramp* di area jalur pedestrian **RTH**. Dapat diambil kesimpulan bahwa *ramp* model 2 merupakan *ramp* yang dapat diakses oleh pengguna jalur pedestrian khususnya pengguna penyandang disabilitas (tunadaksa).

#### **a. Model Ramp 1**

Model *ramp* I merupakan model *ramp* yang terdapat pada jalan arteri Abdullah Silondae dengan ukuran panjang *ramp* 136 cm, lebar *ramp* eksisting 75 cm, ketinggian jalur pedestrian dari permukaan aspal 35 cm, dengan kemiringan *ramp* 14°.

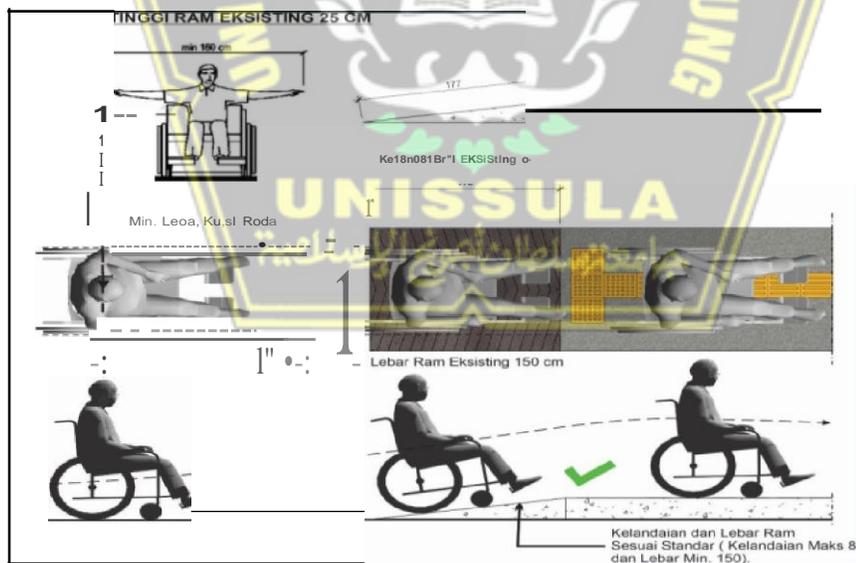
Berdasarkan simulasi yang dilakukan oleh penyandang disabilitas (tunadaksa) pada *ramp* I. Maka diperoleh data terkait ukuran panjang, lebar dan ketinggian jalur pedestrian. Hasil yang diperoleh di lapangan bahwa penyandang disabilitas (tunadaksa) mendapatkan kesulitan dalam mengakses *ramp* model I, karena lebar *ramp* yang sempit dan tidak sesuai dengan standar yang ditetapkan. Kemiringan *ramp* yang cukup terjal dapat membahayakan pengguna/penyandang disabilitas (tunadaksa) sehingga membutuhkan bantuan dari orang lain guna mendorong kursi roda mereka. Adapun kelandaian dan lebar *ramp* yang dipersyaratkan adalah kelandaian 7° dengan lebar minimum 150 cm.



Gambar4. 15 Ramp Model 1

**b. Model Ramp 2**

Model ramp 2 merupakan model yang terdapat pada jalan kolektor Abunawas dengan ukuran panjang ramp 175 cm, lebar ramp eksisting 150 cm, ketinggian jalur pedestrian dari permukaan aspal 25 cm, dengan kemiringan ramp 8°.

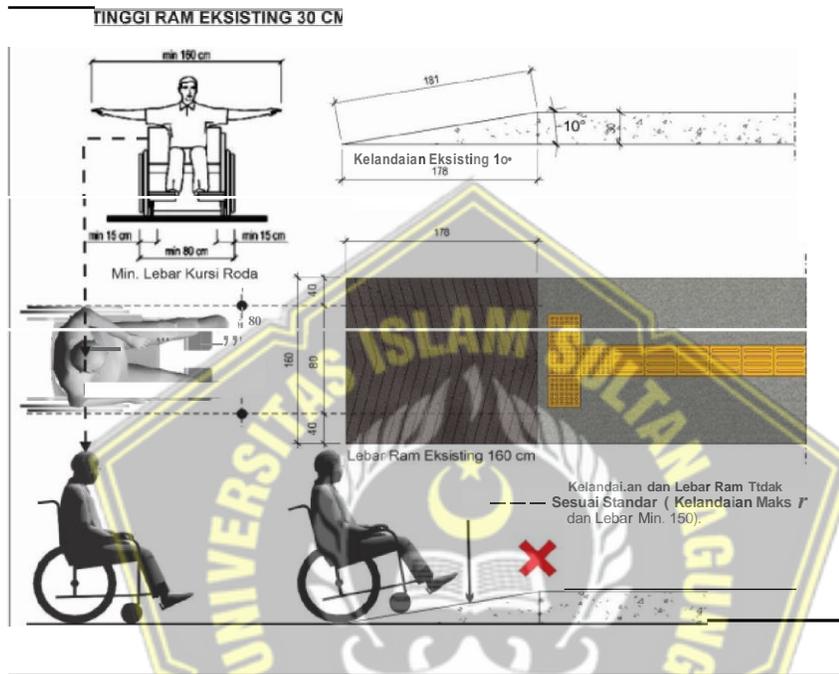


Gambar 4. 16 Model Ramp 2



### c. Model Ramp 3

Model *ramp* 3 merupakan model *ramp* yang terdapat pada jalan kolektor Abunawas dengan ukuran panjang *ramp* 178 cm, lebar *ramp* eksisting 150 cm, ketinggian jalur pedestrian dari permukaan aspal 30 cm, dengan kemiringan *ramp* 10 °.



Gambar 4.17 Ramp Model 3

Berdasarkan simulasi yang dilakukan oleh penyandang disabilitas (tunadaksa) pada *ramp* 2. Maka diperoleh data terkait ukuran panjang, lebar dan ketinggian jalur pedestrian. Hasil yang diperoleh di lapangan bahwa penyandang disabilitas (tunadaksa) bisa mengakses *ramp* model 2, dengan lebar *ramp* yang sudah sesuai dengan standar yang ditetapkan. Kemiringan *ramp* yang landai dapat memudahkan pengguna/penyandang disabilitas (tunadaksa) untuk mengakses *ramp*, meskipun kemiringan *ramp* melebihi standar yang dipersyaratkan yaitu 8° dan penyandang disabilitas (tunadaksa) tidak membutuhkan bantuan dari orang lain karena dapat dikerjakan secara mandiri. Adapun kelandaian dan lebar *ramp* yang dipersyaratkan adalah kelandaian 7° dengan lebar minimum 150 cm.

#### 4.5.3. *Expert /AhJi*



Gambar 4. 18 *Interview* yang dilakukan peneliti terhadap *Expert*  
Sumber : Dokumentasi pribadi (2022)

*Focus Group Discussion* (FGD) dengan *Expert / Ahli* dilakukan untuk meningkatkan partisipasi dan keterlibatan ahli dalam pengambilan keputusan desain/model jalur pedestrian terkait kesesuaian antara rancangan aksesibilitas kawasan **RTH** publik terhadap kenyamanan pengguna jalur pedestrian. FGD dilakukan kepada Ahli guna mendapat kesepakatan bersama terkait model jalur pedestrian **RTH** publik yang optimal.

Proses FGD terkait aksesibilitas **RTH** publik dan kenyamanan pengguna jalur pedestrian, ahli terdiri dari : Ahli perencanaan transportasi yang memiliki pemahaman tentang mobilitas dan pejalan kaki, Ahli Perencanaan Kota, Ahli Desain Lanskap, Ahli Arsitektur, Ahli Kesehatan Masyarakat, Para Pengguna Jalur Pedestrian dan Pemangku Kepentingan/Praktisi dari Dinas PUPR.

Berikut pandangan ahli yang terlibat dalam upaya penataan jalur pedestrian yang optimal dan ramah difabel pada kawasan Ruang Terbuka Hijau (RTH) Publik Perkotaan, berdasarkan konsep desain jalur pejalan kaki:

Tabel 4.69 Saran dan Rekomendasi Ahli

o.	<i>Expert/Judgemen /Ahli</i>	<b>Saran dan Rekomendasi</b>
1.	AhJ Sipil (Transportasi Berbasis Pejalan Kaki)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Memberikan pandangan tentang desa.in jalur pedestrian yang sesuai dengan prinsip desru n berbasis pejalan kaki, termasuk pengaturan lajur, fasilitas pejalan kaki, penyebaran lintasan pejalan kaki, dan penyeberangan yang aman.</li> </ul>
2.	Ahli Perencanaan Kota/ <i>Urban Planner</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Memberikan pandangan tentang rancangan ja.lur pedestrian yang terintegrasi dengan RTH, termasuk penggunaan konsep desa.in berbasis ramah lingkungan dan ram ah ilifabel.</li> </ul>
3.	Ahli Desrun <i>Landscape</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Memberikan pandangan tentang penggunaan material dan vegetasi yang ramah lingkungan, desa.in yang menarik dan fungsional, serta penggunaan elemen desain.</li> </ul>
4.	Ahli Arsitektur atau Desainer	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Memberikan pandangan tentang aspek fisik dari desain ja.lur pedestrian, termasuk penggunaan bahan ramah lingkungan, tata letak yang ergonomis, dan desain yang mengutamakan keamanan serta kenyamanan bagi pengguna jalur.</li> </ul>
5.	Ahli Kesehatan Masyarakat	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Memberikan masukan tentang bagaimana desrun jalur pedestrian yang aman, nyaman, dan ramah pejaJan kaki serta dapat mempromosikan aktifitas fisik, kesehatan mental, dan kualitas udara yang lebih baik <b>&amp; penggunaanya.</b></li> </ul>
6.	Pemangku Kepentingan Terkait	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pemangku kepentingan terkait, seperti pemerintah daerah, organisasi non-pemerintah (NGO) yang fokus pada keberlanjutan, lingkungan, dan anak-anak, serta masyarakat lokal yang tinggal atau bekerja di sekitar</li> </ul>

o.

*Expert Judgemen Ahli*

**Saran dan Rekomendasi**

RTH publik dan jalur pedestrian juga dapat terlibat sebagai ahli dalam upaya penataan jalur pedestrian yang ramah lingkungan.

Penting untuk melibatkan para ahli yang memiliki pemahaman yang komprehensif dan beragam dalam desain jalur pedestrian yang ramah lingkungan dan ramah terhadap penyandang disabilitas di RTH publik perkotaan. Dengan demikian, hasilnya dapat menjadi solusi yang berkelanjutan dan sesuai dengan kebutuhan pengguna jalur pedestrian.

#### **4.6 Studi Literatur Berdasarkan *Benchmarking***

*Benchmarking* merupakan sebuah proses membandingkan area jalur pedestrian yang ada di beberapa kota besar di Indonesia. Sekaligus untuk mendapatkan pandangan akurat tentang kondisi jalur pedestrian yang ada pada lokasi *benchmarking* sebagai bahan perbandingan kemudian akan menghasilkan ide untuk meningkatkan proses, dan pendekatan terkait antisipasi apa yang dapat dilakukan untuk mengurangi kesenjangan yang ada pada RTH publik Kota Kendari.

*Benchmarking* yang dilakukan dalam penelitian ini adalah lapangan karebosi di Kota Makassar Sulawesi Selatan. Lapangan Karebosi merupakan salah satu lapangan olah raga yang luas sebagai ruang publik masyarakat yang terdapat di jantung Kota Makassar. Lapangan Karebosi ini merupakan ikon pertama di Kota Makassar sekaligus sebagai *landmark* kota Makassar selain Pantai Losari.

Letak dan luas lapangan Karebosi ini terletak tak jauh dari Benteng *Fort Rotterdam*, berjarak kurang lebih 500 meter. Lapangan ini terletak di Jl. Ahmad Yani, Kota Makassar, Sulawesi Selatan, Indonesia. Lapangan ini memiliki luas lebih kurang 11,29 hektar atau sama dengan 112.900 meter persegi. Lapangan Karebosi berfungsi sebagai pusat olah raga, tetapi juga difungsikan sebagai alun-alun dalam konsep kota-kota di Indonesia. Hal yang membedakan Karebosi dengan alun-alun kota pada umumnya adalah pada lapangan karebosi berada *mall* (area belanja) di bawahnya sehingga masyarakat tidak hanya dapat berolahraga tetapi juga dapat berbelanja.



Gambar 4.19 Lapangan Karebosi Di Makassar  
 Sumber: Google.ac.id (2022)

Pemilihan lapangan karebosi sebagai lokasi *benchmarking* dalam penelitian ini karena lapangan karebosi memiliki fungsi yang sama dengan kajian RTH publik selain difungsikan sebagai pusat olah raga, juga memiliki fungsi yang lain sebagai alun-alun kota. lapangan karebosi terdiri dari 4 segmen atau zona dengan kelengkapan fasilitas yang ada saat ini dianggap layak untuk dijadikan sebagai *benchmarking* dalam penelitian ini.

Berikut adalah tabel hasil observasi pada segmen I yang telah dibandingkan dengan *benchmarking* yang disarankan:

I. Zona/Segmen I

Berikut adalah tabel hasil observasi pada zona/segmen I yang telah dibandingkan dengan *benchmarking* :

Tabel 4.70 Perbandingan *Benchmarking* dengan faktual/lapangan zona/segmen 1

No.	Keterangan	Be11climarkillg	Faktual/ Lapangan	Sesuai/fidak
i.	<b>Zona/Segmen 1</b>			
	Lehar jalur	3m	3,2 m	y

No.	Keterangan	Be11climark11g	Faktual/ Lapangan	Sesuai/fidak
	Tinggi jalur	30 cm	35 cm	X
	Marka	Ada	Ada	y
	Jalur difabel	Ada	Tidak Ada	X
	Jalur Hijau	Ada	Ada	y
	Lampu Penerangan	Ada	Ada	y
	Tempat Sampah	Ada	Ada	y
	Halle	Ada	Tidak Ada	X
	Material Penutup	Bertekstur/ Tidak Licin	Paving Block	y
	Keterangan	:Y : Sesuai	X	: Tidak Sesuai

Berdasarkan tabel hasil komparasi *benchmarking* dengan hasil observasi faktual lapangan di atas, zona/segmen I pada lokasi *benchmarking* lapangan karebosi dan RTH publik kajian sama-sama belum memenuhi persyaratan desain aksesibilitas yang disarankan oleh pemerintah terkait lebar jalur pedestrian yakni 4 - 5 m untuk jalur arteri/utama, demikian pula halnya dengan tinggi jalur pedestrian ukuran yang dipersyaratkan 15-25 cm terdapat kelebihan 5 cm di lokasi *benchmarking*. Jalur pedestrian pada lapangan karebosi sudah dilengkapi fasilitas penunjang jalur pedestrian seperti: marka,jalurdifabel,jalur hijau, lampu penerangan, halte dan tempat sampah sudah tersedia.

## 2. Zona/Segmen 2

Berikut adalah tabel hasil observasi pada zona/segmen 2 yang telah dibandingkan dengan standar yang disarankan :

Tabel 4.71 Perbandingan *Benchmarking* dengan faktual/lapangan zona/segmen 2

No.	Keterangan	Be11chmark11g	Faktual/ Lapangan	Sesuai/fidak
I.	<b>Zona/Segmen 2</b>			
	Lehar jalur	3m	4,2 m	X
	Tinggi jalur	30 cm	25cm	X
	Marka	Ada	Ada	y
	Jalur difabel	Ada	Ada	y
	Jalur Hijau	Ada	Ada	y
	Lampu Penerangan	Ada	Ada	y
	Tempat Sampah	Ada	Ada	y
	Halte	Ada	TidakAda	X

No.	Keterangan	Benchmarking	Faktual/ Lapangan!!	Sesuai/tidak
	Material Penutup	Bertekstur/ Tidak Licin	Paving Block	y
	Keterangan :Y	: Sesuai	X	: Tidak Sesuai

Berdasarkan tabel hasil komparasi *benchmarking* dengan hasil observasi faktual lapangan di atas, zona/segmen 2 pada lokasi *benchmarking* lapangan karebosi dan **RTH** publik kajian sama-sama belum memenuhi persyaratan desain aksesibilitas yang disarankan oleh pemerintah terkait lebar jalur pedestrian yakni 4 - 5 m untuk jalur arteri/utama, demikian pula halnya dengan tinggi jalur pedestrian ukuran yang dipersyaratkan 15-25 cm terdapat kelebihan 5 cm di lokasi *benchmarking*. Jalur pedestrian pada lapangan karebosi sudah dilengkapi fasilitas penunjang jalur pedestrian seperti : marka, jalur difabel, jalur hijau, lampu penerangan, halte dan tempat sampah sudah tersedia.

### 3. Zona/Segmen 3

Berikut adalah tabel hasil observasi pada zona/segmen 3 yang telah dibandingkan dengan standar yang disarankan :

Tabel 4.72 Perbandingan *Benchmarking* dengan faktual/lapangan zona/segmen3

No.	Keterangan	Benchmarking	Faktual/ Lapangan	Sesuai/tidak
I.	Zona/Segmen 3			
	Lebar jalur	3m	4.2 m	X
	Tinggi jalur	30 cm	30cm	X
	Marka	Ada	Ada	y
	Jalur difabel	Ada	Ada	y
	Jalur Hijau	Ada	Ada	y
	Lampu Penerangan	Ada	Ada	y
	Tempat Sampah	Ada	Ada	y
	Area PKL	Ada	Ada	y
	Material Penutup	Bertekstur/ Tidak Licin	Paving Block	y
	Keterangan :Y	: Sesuai	X	: Tidak Sesuai

Berdasarkan tabel hasil komparasi *benchmarking* dengan hasil observasi faktual lapangan di atas, zona/segmen 3 pada lokasi *benchmarking* lapangan karebosi dan **RTH** publik kajian sama-sama belum memenuhi persyaratan desain aksesibilitas yang disarankan oleh pemerintah terkait lebar jalur pedestrian yakni

4 - 5 m untuk jalur arteri/utama, demikian pula halnya dengan tinggi jalur pedestrian ukuran yang dipersyaratkan 15-25 cm terdapat kelebihan 5 cm di lokasi *benchmarking*. Sedangkan untuk fasilitas penunjang dan pendukung jalur pedestrian seperti : marka, jalur difabel, jalur hijau, lampu penerangan, halte, tempat sampah dan area **PKL** sudah tersedia pada *benchmarking* lapangan karebosi.

#### 4. Zona/Segmen 4

Berikut adalah tabel hasil observasi pada zona/segmen 4 yang telah dibandingkan dengan standar yang disarankan :

Tabel 4.73 Perbandingan *Benchmarking* dengan faktual/lapangan zona/segmen 4

No.	Keterangan	Benchmarking	Faktual/Lapangan	Sesuai/tidak
<b>I. Zona/Segmen 4</b>				
	Lehar jalur	2m	1,0 m	X
	Tinggijalan	25 cm	20cm	X
	Marka	Ada	Ada	y
	Jalur difabel	Ada	TidakAda	X
	Jalur Hijau	Ada	Ada	y
	Lampu Penerangan	Ada	Ada	y
	Tempat Sampah	Ada	Ada	y
	Halte	Tidak Ada	Tidak Ada	X
	Material Penutup	Bertekstur/ Tidak Licin	Paving Block	y
	Keterangan	:Y : Sesuai	X : Tidak Sesuai	

Berdasarkan tabel hasil komparasi *benchmarking* dengan hasil observasi faktual lapangan di atas, zona/segmen 4 pada lokasi *benchmarking* lapangan karebosi dan RTH publik kajian belum memenuhi persyaratan desain aksesibilitas yang disarankan oleh pemerintah terkait lebar jalur pedestrian yakni 3,5 -4 m untuk jalur kolektor, untuk tinggi jalur pedestrian ukuran yang dipersyaratkan 15-25 cm dan sudah sesuai untuk *benchmarking* sedangkan **RTH** publik kajian terdapat kekurangan 5 cm dari lokasi *benchmarking*. Sedangkan untuk fasilitas penunjang dan pendukung jalur pedestrian seperti : marka, jalur difabel, jalur hijau, lampu penerangan, halte dan tempat sampah sudah tersedia pada *benchmarking* lapangan karebosi.

Berdasarkan hasil *benchmarking* pada lapangan Karebosi sebagai ruang publik masyarakat *landmark* kota Makassar didapatkan informasi terkait kondisi jalur pedestrian yang ada. Lebar dan ketinggian jalur pedestrian belum memenuhi persyaratan desain aksesibilitas yang disarankan oleh pemerintah. Ukuran lebar jalur pedestrian yang di persyaratkan berdasarkan Permen PUPR No. 2 Tahun 2018 yaitu 5 - 6 m untuk jalan arteri/jalan utama sedangkan untuk jalan kolektor 3,5 - 4 m. Untuk *benchmarking* pada lapangan Karebosi. Segmen 1 berada di jalan Ahmad Yani dengan lebar jalur pedestrian 3 m, dan tinggi jalur 30 cm. Segmen 2 berada di Jalan Jend. Sudirman dengan lebar jalur pedestrian 3 m, dan tinggi jalur 30 cm. Segmen 3 berada di Jalan Kajoalalido dengan lebar jalur pedestrian 3 m, dan tinggi jalur 30 cm dengan area PKL yang tertata baik dan seragam pada segmen ini. Segmen 4 berada di R.A. Kartini dengan lebar jalur pedestrian 2 m dan tinggi jalur. Untuk fasilitas penunjang jalur pedestrian yang tersedia pada lokasi *benchmarking* sudah memenuhi standar jalur pedestrian yang dipersyaratkan seperti : marka, jalur difabel, jalur hijau, lampu penerangan, halte dan tempat sampah.

#### **4.7 Analisis SWOT**

Analisis **SWOT** adalah metode perencanaan strategis yang digunakan untuk mengevaluasi kekuatan, kelemahan, peluang dan ancaman dalam suatu perencanaan. Analisis SWOT dapat diterapkan dengan cara menganalisis dan memilah berbagai hal yang mempengaruhi keempat faktornya, kemudian menerapkannya dalam matrik **SWOT**, dimana aplikasinya adalah bagaimana kekuatan (*strengths*) mampu mengambil keuntungan dari peluang (*opportunities*) yang ada, bagaimana cara mengatasi kelemahan (*weaknesses*) yang mencegah keuntungan dari peluang (*opportunities*) yang ada, selanjutnya bagaimana kekuatan (*strengths*) mampu menghadapi ancaman (*threats*) yang ada, dan terakhir adalah bagaimana cara mengatasi kelemahan (*weaknesses*) yang mampu membuat ancaman (*threats*) menjadi nyata atau menciptakan sebuah ancaman yang baru.

##### **4.7.1 IFAS**

###### **I. Kekuatan (*Strength*)**

- Lokasi Kawasan RTH Publik yang Strategis  
Kawasan Koridor RTH Publik letaknya berada di janrung Kota Kendari sehingga membuat kawasan ini mudah dijangkau. Hal ini didukung dengan

lokasi RTH Publik yang dekat dengan pusat kegiatan perkotaan seperti : perkantoran, pendidikan, perbelanjaan dan wisata budaya sehingga memudahkan wisatawan atau pengunjung yang ingin mencapai Kawasan RTH Publik. Kawasan RTH Publik persis berhadapan dengan RTH Taman Kota walikota kendari serta mal pelayanan publik. Kawasan RTH publik juga dilalui oleh jalur angkutan umum kota Trayek I, Trayek 2 dan Trayek 3 Terminal C Kota Lama.

- Kawasan RTH Publik Sebagai Kawasan Wisata dan Heritage

Kawasan **RTH** Publik merupakan kawasan yang memiliki beberapa jenis wisata seperti wisata belanja, wisata kuliner, wisata sejarah. Hal ini yang membuat Kawasan RTH Publik memiliki daya tarik tersendiri dari segi pariwisata. Wisata belanja memang menjadi alasan utama bagi para pengunjung untuk mengunjungi kawasan **RTH** Publik. Pengunjung dapat berbelanja pada pedagang kaki lima disepanjang kawasan RTH Publik. Selain itu pengunjung juga dapat melakukan wisata kuliner. Wisata kuliner bagi para wisatawan dapat dilakukan pada malam hari karena pedagang makanan baru akan membuka lapak dagangannya sekitar pukul 18.00 malam. Kuliner yang disajikan merupakan makanan khas setempat. Untuk wisata sejarah, pengunjung umumnya mengunjungi Museum Negeri Sulawesi Tenggara yang terdapat di bagian depan segmen 3 Kawasan RTH Publik.

- Kawasan RTH Publik Sebagai Kawasan UMKM

Kawasan RTH Publik merupakan kawasan yang dikelola sebagai kawasan UMKM Kota Kendari. Produk yang ditawarkan di kawasan RTH Publik adalah usaha atau produk masyarakat lokal. Agar pelancong yang mengunjungi Kota Kendari bisa mendapatkan souvenir yang dapat diperoleh dengan mengunjungi kawasan RTH Publik. Adapun barang-barang yang dipasarkan bukan dari produk luar hanya menyediakan produk masyarakat lokal Kota Kendari, ataupun produk lokal Sulawesi Tenggara.

- Kawasan RTH Publik Sebagai Kawasan Olah Raga

Kawasan RTH Publik merupakan kawasan yang memiliki beberapa jenis kegiatan, salah satu diantaranya adalah sebagai kawasan olah raga ringan. Masyarakat Kota Kendari memanfaatkan kawasan RTH Publik ini sebagai

tempat untuk berolahraga seperti : senam dan *jogging* utamanya hari libur sabtu dan minggu.

- Kawasan **RTH** Publik sebagai Transportasi Terintegrasi

Kawasan pedestrian **RTH** Publik merupakan jalur yang dilewati berbagai moda transportasi dalam kota. Transportasi umum yang melewati jalur ini memiliki tujuan keberbagai tempat yang jauh dari RTH Publik.

## 2. Kelemahan (*Weakness*)

- Kondisi Parkir

Banyaknya kendaraan wisatawan yang berkunjung ke kawasan RTH Publik ini memarkir kendaraannya secara tidak teratur membuat lahan parkir yang disediakan oleh pengelola Kawasan **RTH** Publik sudah tidak mencukupi untuk menampung kendaraan para wisatawan. Disamping itu penyediaan kantong-kantong parkir yang kurang disebabkan adanya inkonsistensi pemanfaatan lahan untuk Kawasan RTH Publik. Untuk kendaraan roda dua dan roda empat lokasi parkir berada di segmen 1, segmen 2, segmen 3 dan segmen 4 pada Jl. Abdullah Silondae, Jl. Abunawas, Jl. Tebaununggu. Karena lahan parkir yang ada sudah tidak memenuhi daya tampung mengakibatkan banyak kendaraan roda dua yang menggunakan jalur pedestrian di sekeliling Kawasan **RTH** Publik untuk dijadikan tempat parkir. Sedangkan untuk kendaraan roda empat, lahan parkir pada kantor-kantor pemerintahan yang ada di kawasan ini dijadikan sebagai alternatif lokasi parkir.

- Ketersediaan Fasilitas Sosial

Fasilitas Sosial merupakan fasilitas yang disediakan pemerintah atau swasta untuk masyarakat dalam satu lingkungan. Fasilitas sosial yang sangat dibutuhkan pada Kawasan **RTH** Publik adalah tempat ibadah terutama masjid dan toilet umum. Fasilitas tersebut sudah ada di **RTH** Publik, untuk masjid terdapat di utara kawasan **RTH** Publik dan di depan segmen 2, dan untuk toilet umum juga belum terdapat di dalam Kawasan **RTH** Publik sejauh ini masyarakat memanfaatkan toilet umum milik masjid Al Muhajirin Kota Kendari. Menurut perhitungan hasil kuisioner pengunjung, fasilitas tersebut dinilai tidak memenuhi kebutuhan pengunjung kawasan RTH Publik.

- Kondisi Pedagang Kaki Lima (PKL)

Pedagang Kaki Lima (PKL) merupakan ciri khas serta daya tarik tersendiri bagi kawasan RTH Publik, namun jumlah pedagang yang terus meningkat membuat Kawasan RTH Publik semakin padat dan sesak. Pedagang Kaki Lima (PKL) cenderung berjualan di atas jalur pedestrian. Saat ini kawasan RTH Publik sedang ramai oleh kunjungan wisatawan, keberadaan Japak PKL ini cenderung mempersulit ruang gerak bagi wisatawan. Keberadaan PKL yang jumlahnya semakin banyak ini selain membuat kawasan RTH Publik semakin tidak teratur juga menimbulkan citra kota yang kurang baik dan tidak tertata dengan rapi.

- Respon Kurang Atas Keluhan Pengguna Jalur Pedestrian RTH Publik

## 4.7.2 EFAS

### I. Peluang (*Opportunities*)

- Meningkatnya Kunjungan Wisatawan Ke Kota Kendari  
Kota Kendari merupakan salah satu destinasi pariwisata di Indonesia. Disamping terkenal sebagai kota Iulo, yang diambil dari nama tarian tradisional suku tolaki, Kota Kendari juga dikenal dengan kekayaan potensi pesona keindahan alam dan budaya. Hal ini yang menarik wisatawan untuk berkunjung ke Kota Kendari. Tidak mengherankan bahwa setiap tahunnya jumlah kunjungan wisatawan baik wisatawan lokal maupun wisatawan asing yang datang ke Kota Kendari selalu meningkat.
- Pendapatan Ekonomi Kota Kendari yang Meningkat  
Capaian target pembangunan Kota Kendari secara makro berdasarkan data statistik sampai akhir tahun 2021 terjadi peningkatan.
- Kota Kendari Sering Menggelar Berbagai Acara Kebudayaan di pelataran RTH Publik  
Berbagai kegiatan sering dilaksanakan di kawasan RTH Publik ini seperti : Kegiatan musabaqah Tilawatil Qur'an (MTQ) pada tahun 2007, HUT Kota Kendari Kota Kendari, HUT Sultra, Konser musik dan pagelaran budaya serta pentas seni juga sudah sering diselenggarakan di tempat ini.
- Berbagai regulasi pemerintah pusat yang mendorong dan memprioritaskan pengembangan RTH Publik.

- Kebijakan pengembangan kantong-kantong parkir disekitar kawasan RTH Publik
  - Mobilisasi pergerakan pengunjung kawasan **RTH** publik akan terus meningkat
  - Kawasan ramah pejalan kaki dan difabel
- Terintegrasinya transportasi umum pada kawasan **RTH** Publik menyebabkan mulai banyak orang yang memilih untuk menggunakan transportasi umum dan menjangkanya dengan mudah dengan berjalan kaki. Halte bus yang dirancang dekat dengan bangunan-bangunan menciptakan kawasan *walkable* atau ramah pejalan kaki dan difabel. Namun, kawasan ramah pejalan kaki ini masih harus terus dibenahi karena infrastruktur jalan dan trotoar yang masih perlu diperhatikan karena banyak yang rusak dan berlubang sehingga masih membahayakan pengguna pedestrian.

Ancaman (*Threats*)

- Berkembangnya Objek Daerah Tujuan Wisata (ODTW) di Kota Kendari  
Sebagai salah satu destinasi wisata di Indonesia, Kota Kendari memiliki beragam jenis wisata yang ditawarkan untuk menarik wisatawan. Beberapa tahun belakangan ini, pengembangan kegiatan di sektor pariwisata mulai dilakukan di beberapa daerah di Kota Kendari. Hal ini bertujuan agar kegiatan pariwisata tidak berpusat hanya di ibukota provinsi saja serta untuk memajukan atau memberdayakan masyarakat di sekitar daerah tujuan wisata. Saat ini selain di pusat kota, para wisatawan memilih untuk mengunjungi kawasan wisata lain seperti desa wisata yang memang sedang berkembang di Kota Kendari dan juga wisata alam seperti pantai dan pegunungan.
- Masyarakat Tidak Mendukung Pengembangan Jalur Pedestrian RTH Publik  
Masyarakat menganggap pengembangan membutuhkan banyak biaya dan takut lapangan kerja dipindahkan ke tempat lain (PKL dipindah).

Adapun untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada Matriks SWOT Jalur Pedestrian RTH Publik Perkotaan pada Tabel 4.74 berikut :

Tabel 4.74 Matriks SWOT Jalur Pedestrian RTH Publik Perkotaan pada berikut :

	<b>Kekuatan (S)</b>	<b>Kelemahan (W)</b>
Internal	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Lokasi Kawasan RTH Publik yang Strategis</li> <li>- Kawasan RTH Publik Sebagai Kawasan Wisata dan Heritage</li> <li>- Kawasan RTH Publik Sebagai Kawasan UMKM</li> <li>- Kawasan RTH Publik Sebagai Kawasan Olah Raga</li> <li>- Kawasan RTH Publik sebagai Transportasi Terintegrasi</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Kondisi Parkir</li> <li>- Ketersediaan Fasilitas Sosial</li> <li>- Kondisi Pedagang Kaki Lima (PKL)</li> <li>- Respon Kurang Atas Keluhan Pengguna Jifor</li> <li>- Promosi akan pentingnya berjalan kaki yang masih kurang</li> <li>- Fenomena aktivitas RTH Publik oleh masyarakat yang tidak sesuai dengan setting fisik Kawasan yang tidak didesain untuk aktifitas publik</li> </ul>
Eksternal		
<b>Peluang (O)</b>	<b>Strategi (SO)</b>	<b>Strategi (WO)</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Meningkatnya Kunjungan Wisatawan Ke Kota Kendari</li> <li>- Pendapatan Ekonomi Kota Kendari yang Meningkat</li> <li>- Kota Kendari Sering Menggelar Berbagai Acara Kebudayaan di pelataran RTH Publik</li> <li>- Berbagai regulasi pemerintah pusat yang mendorong dan memprioritaskan pengembangan RTH Publik.</li> <li>- Kebijakan pengembangan kantong-kantong parkir disekitar kawasan RTH Publik</li> <li>- Mobilisasi pergerakan pengunjung kawasan RTH publik akan terus meningkat</li> <li>- Kawasan ramah n-<math>\infty</math> ialan kaki dan <i>difabel</i></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mengintegrasikan atraksi wisata di Kawasan RTH Publik dengan event-event kebudayaan yang digelar di Kendari</li> <li>- Memperbaiki akses transportasi menuju Kawasan RTH Publik</li> <li>- Menambah serta memperbaiki atau meningkatkan kualitas dari RTH Publik</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Memaksimalkan akses menuju Kawasan RTH Publik</li> <li>- Mengoptimalkan moda transportasi menuju Kawasan RTH Publik</li> <li>- Membuat variasi dari atraksi wisata dan atraksi budaya yang sudah ada di Kawasan RTH Publik sehingga berbeda dengan kawasan lain</li> <li>- Mensosialisasikan kepada pengunjung RTH Publik akan pentingnya melakukan aktifitas berjalan kaki untuk kesehatan masyarakat Kota Kendari.</li> </ul>
<b>Ancaman (T)</b>	<b>Strategi (ST)</b>	<b>Strategi (WT)</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Berkembangnya Objek Daerah Tujuan Wisata (ODTW) di Kota Kendari</li> <li>- Masyarakat Tidak Mendukung Pengembangan Jalur Pedestrian RTH Publik</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mengoptimalkan lahan-lahan parkir yang ada di sekitar Kawasan RTH Publik</li> <li>- Memperbaiki sarana dan prasarana pendukung parkir</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Memperbaiki serta menambah sarana dan prasarana di Kawasan RTH Publik</li> <li>- Dilakukan musyawarah yang melibatkan antara pemangku kepentingan dan masyarakat di Kota</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Membangun dan menambahkan jumlah fasilitas sosial terutama tempat ibadah dan toilet umum</li> <li>- Menata PKL di Kawasan RTH Publik</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Kendari untuk merumuskan kebijakan yang tidak memberatkan satu pihak</li> <li>- Membarrrn atau membuat fasilitas yang dapat</li> </ul>
--	--	---

Sumber: Hasil Penelitian, 2022 (Data diolah)





## **BABV**

### **PEMBAHASAN BASIL PE ELITIAN**

#### **5.1 Kinerja Jalur Pedestrian**

Standarisasi kinerja jalur pedestrian yang secara khusus dimaksudkan untuk jalur pedestrian lebih cenderung berorientasi pada kondisi makro, yang hasilnya baru dapat diketahui setelah berlangsung dalam kurun waktu paling tidak satu tahun. Secara spesifik, aturan tentang standarisasi jalur pedestrian di Indonesia belum tuntas membahas seluruh aspek. Hal ini ironis mengingat banyaknya permasalahan transportasi di wilayah perkotaan. Standarisasi kinerja pelayanan, khususnya dalam penyelenggaraan jalur pedestrian, sangat diperlukan untuk menjamin terpenuhinya hak masyarakat pengguna jalur pedestrian secara "Aman, Nyaman, dan Aksesibel". Tolak ukur pelayanan merupakan acuan tingkat pelayanan untuk mempertemukan tingkat kepentingan dari berbagai pihak yang terkait dalam suatu sistem pelayanan.

Pada dasarnya ukuran kualitas pelayanan jalur pedestrian dapat dibagi dalam dua kategori besar, yaitu kualitas pelayanan yang terukur (*quantitative measures*) dan yang tidak terukur (*qualitative measures*). *Quantitative measures* adalah bahwa aspek pelayanan dapat dinilai dengan suatu ukuran angka, sedangkan *qualitative measures* adalah suatu penilaian aspek pelayanan yang sulit bahkan tidak dinyatakan dalam suatu nilai ukuran angka.

Pada dasarnya jalur pedestrian atau trotoar yang layak harus dapat memenuhi kebutuhan pejalan kaki, bukan sekedar untuk berjalan kaki (*walking*), tetapi juga untuk kesenangan (*leisure*), berjalan-jalan, (*strolling*), dan berinteraksi dengan pejalan kaki lainnya (Wardianto G., 2017). Lingkungan yang dibangun dirancang dengan baik tanpa kehadiran pejalan kaki bukanlah tempat sosial yang aktif dengan tingkat komunitas yang tinggi. Hal ini akan menyebabkan kehilangan vitalitas dan *livability* pada daerah tersebut (Rafiemanzelat et al., 2017).

Disisi lain, Fruin (1979), menyebutkan bahwa perencanaan fasilitas bagi pejalan kaki (trotoar) harus memperhatikan 7 (tujuh) sasaran utama, yaitu: Keselamatan (*safety*), Keamanan (*security*), Kemudahan (*convenience*), Kelancaran (*continuity*), Kenyamanan (*comfort*), Keterpaduan sistem (*system coherence*), Tingkat kesesakan (*level of Service/WS*). Ketujuh faktor tersebut saling berhubungan dan saling mempengaruhi satu sama lainnya. Berdasarkan uraian

sebelumnya disebutkan bahwa berdasarkan motivasi seseorang dalam berjalan kaki, pejalan kaki terbagi menjadi 2 (dua) jenis, yaitu :

- I. Pejalan kaki fungsional (Wardianto G., 2017). Masing-masing pejalan kaki tersebut mempunyai prioritas kebutuhan yang berbeda. Pejalan kaki fungsional lebih mengutamakan pemenuhan kebutuhan mobilitas, aksesibilitas dan kontinuitas. Dan bagi pejalan kaki yang harus berganti moda transportasi publik, kebutuhan konektivitas sangat diperlukan agar jadwal perjalanannya dapat terpenuhi. Karena aktifitas pejalan kaki merupakan kegiatan yang rutin dilakukan setiap hari atau berkala, maka kebutuhan keselamatan dan keamanan dapat diantisipasi oleh pejalan kaki fungsional. Selanjutnya kebutuhan akan kenyamanan tidak menjadi prioritas, bahkan terkadang mengabaikan kondisi cuaca atau mengabaikan kenyamanan karena lebih mengutamakan kelancaran perjalanan agar sampai ke tujuan tepat waktu.
2. Pejalan kaki opsional, mengutamakan kebutuhan kenyamanan, terlindung dari cuaca dan lingkungan yang indah dan menyenangkan. Aktivitas pejalan kaki opsional ini sering dijumpai di kawasan wisata dan hiburan dan pada umumnya didukung dengan pelayanan keselamatan dan keamanan yang memadai. Mereka pada umumnya tidak keberatan apabila mengalami sedikit hambatan dalam mobilitas pergerakannya atau rute aksesibilitas untuk sampai ke tujuan tertentu. Kontinuitas dan konektivitas diperlukan dalam rangka memenuhi perjalanan keseluruhan pejalan kaki opsional dari titik awal asal ke lokasi yang akan dikunjungi dan kembali ke titik asal.

Penelitian terkait jalur pedestrian pada **RTH** publik yang dilakukan oleh *Transport for London tentang Improving Walkability* (2005), terdapat variabel yang digunakan untuk menilai *walkability*, yaitu: (1) Konektivitas (*Connected*); (2) Kenyamanan (*Comfortable*); (3) Kesesuaian (*Convenient*); (4) Keramahan (*Convivial*); (5) Kejelasan (*Conspicuous*). Penjabaran dan fitur-fitur terkait penilaian *walkability* ini dipaparkan oleh Asin, n.d. (2008), Herbes (2010), Grant (2010) dan Moura (2017) antara lain : (1) *Connected* : Keterhubungan taman kota terhadap ruang-ruang kota lainnya, termasuk transportasi publik dan halte-halte pemberhentiannya; (2) *Comfortable* : Ukuran jalur pedestrian dan permukaan yang nyaman, dan akses untuk penyandang cacat, serta memiliki pepohonan dengan

peneduhan yang cukup; (3) *Convenient*: Penempatan penyeberangan jalan dan *street furniture* yang sudah sesuai; (4) *Convival* : Bebas dari gangguan, misalnya ranting pohon, pot tanaman, furnitur jalan; (5) *Conspicuous* : Rute jalur pedestrian sudah cukup jelas, dan apakah penanda dan rambu-rambu jalan bekerja dengan baik.

Belum terpadunya standar pengukuran dalam menilai kinerja jalur pedestrian di perkotaan ke dalam satu instrumen sehingga dalam membuat kajian-kajian dan penelitian yang dilakukan fokus pada tinjauan terpisah antara kualitas pelayanan yang terukur (*quantitative measures*) dan yang tidak terukur (*qualitative measures*).

#### A. Rekap Kinerja Jalur Pedestrian

Kinerja jalur pedestrian yang telah diulas sebelumnya memberi gambaran tingkatan terhadap pengukuran dan penilaian parameter. Tabel 5.I berikut memberi ilustrasi hasil kinerja jalur pedestrian di Kota Kendari.

Tabel 5.1 Rekap Kinerja Jalur Pedestrian

Melode	Kode	Variabel	Kriteria				
			Sangat Puas	Puas/Baik	Cukup/Biasa	Tidak Puas/Buruk	Sangat Tidak Puas/Sangat Buruk
Kuisisioner	P1	Aksesibilitas					
	P2	Konektivitas					
	P3	Sirkulasi					
	P4	Keamanan					
	P5	Keselamatan					
	P6	Kebisingan					
	P7	Keindahan					
	P8	Ildim/Keteduhan					
	P9	Kebersihan					
	P10	Faktor Penunjang					
Observasi	P1	Akseibilitas					
		Ramp Model 1					
		Ramp Model 2					
		Ramp Model 3					

Terlihat pada Tabel 5.I di atas yang berada pada zona Bai.k/Puas terdapat 2 variabel yakni : Keindahan dan Iklim/Keteduhan. Adapun zona Cukup/Biasa terdapat

8 variabel yakni: Aksesibilitas, Konektivitas, Sirkulasi, Keamanan, Keselamatan, Kebisingan, Keindahan, Iklim/Keteduhan, Kebersihan dan Faktor Penunjang.

## 5.2 Strategi Pengembangan

Pengembangan jalur pedestrian berdasarkan hasil yang telah diperoleh yaitu :

### I. Jalur Pedestrian

Perumusan strategi guna optimalisasi jalur pedestrian berdasarkan hasil luaran kinerja jalur pedestrian yang terdiri dari penilaian dan pengukuran terlihat pada Tabel 5.2 berikut ini :

Tabel 5.2 Strategi Penanganan Luaran *Importance Performance Analysis* (IPA)

Kuadran	Kode	Item Variabel	Strategi Peoanganan	Keterlibatan
	II	Jalur pedestrian (ukuran, material dan kemiringan jalur pedestrian) (PI.1)	Ukuran, material dan kemiringan jalur pedestrian sesuai standar	Pihak Pengelola Jalur
	113	Zona <i>buffer</i> antara jalan dan pedest1im1 (P4.4)	Jaringan trotoar dilengkapi dengan fasii itas pengaman (pembatas/pemisah), signal-signal dan rambu-rambu untuk pengendara kendm-a,m bermotor agar waspada terhadap pejalan kaki.	Pihak Pengelola Jalur
	116	Kondisi jalur pedestrian (PS.3)	Kondisi jalur aman, nyaman dan aksesibel	Pihak Pengelola Jalur
	128	Tingkat kebersihan (P9.2)	Menyediakan tempat sampah denganjarang masing-masing IOm	Pihak Pengelola Jalur
	13	Ketersediaan rambu dan marka jalan (ukuran, ruang, jenis, lokasi dan kelengkapm1 (PI.3)	Menyediakan rambu-rambu dan markajalan	Pihak Pengelola Jalur
	14	Jalur pedestrian terhubung dengan elemen transportasi (P2.1)	Menyediakan jalur pengliubung	Pihak Pengelola Jalur
	15	Tersedia jrtur penyeberangan (P2.2)	Menyediakan jalur penyebrm1gm1	Pihak Pengelola Jalur1
	16	Kesinambungan jalur pedest:rian(P2.3)	Menyediakan fasilitas berpindah antar moda, sepe1ti petpindahan atau transit dari moda be1jalan kaki atau sepeda ke moda bus.	Pihak Pengelola Jalur
	17	Fasilitas berpindah antar moda (P2.4) transporta i	Menyediakan Fasilitas antar moda	Pihak Pengelola Jalur
	117	Tekstur permukaan material (PS.4)	Bahai1 memiliki.i tekstur yang tidak licin	Pihak Pengelola Jalur

Kuadran	Kode	Item Variabel	Strategi Penanganan	Keterlibatan
III	18	Dimensi jalur pedestrian (P3.1)	Dimensi jalur sesuai dengan standar	Pihak Pengelola Jalur
	119	Lampu penerangan jalur pedestrian (P4.2)	Penr,,atman pencahayaan yang memadai untuk 1renarik 1ni nat visual dan meneer,-ah kejahatan di malam hari.	Pihak Pengelola Jalur
	121	Fasilitas peredam kebisingan (P6.1)	Menyediakan Zona <i>Br,ffer</i>	Pihak Pengelola Jalur
	122	Material jalur pedestrian (P7.1)	Terbuat dari material/bahm1 yang tidak membahayakan pengr,l.111a	Pihak Pengelola Jalur
	123	Taman/Pot Bunr,,a (P7.2)	Mempert:imbangkan bentuk, warna, komposisi tanaman	Pihak Pengelola Jalur
	124	Tempat duduk (P7.3)	Menyediakan Bangku Tammi	Pihak Pengelola Jalur,
	125	Iklim (Keteduhm1) (PS.1)	Menempatkan Pohon Peneduh /Shelter	Pihak Pengelola Jalur
	126	Tempat berteduh/shelter (P8.2)	Menyediakan Halte	Pihak Pengelola Jalur
	127	Vegetasi/tm1aman peneduh (P8.3)	Menempatkan Pohon Peneduh	Pihak Pengelola Jalur
	128	Ketersediaan <i>ramp</i> (ukuran, material dan Hendrail, kelengkapm1 dan ke,niringan) (P 1.2)	Menyediakan <i>ramp</i> yang sesuai standar	Pihak Pengelola Jalur
	129	Keberadaan benda-benda penghalang di lintasm1 jalur pedestrian (P3.2)	Menghilangkan benda-benda yang dapat 1renghalrn1gi lintasan pejalan kaki	Pihak Pengelola Jalur
	130	Sistem keamanan (CCTV, Pos keamanan) (P4.1)	Konsep CPTED ( <i>Crime Pre1ention Through &amp;ivironmentai Design</i> ), merupakan salah satu konsep yang dibangun untuk mengurm1gi atau mencegah terjadinya kejahatan atau kriminalitas.	Pihak Pengelola Jalur
	131	Fasilitas pengendali kecepatan (P4.3)	Fasilitas penyeberangan jal m1 beserta rambu-rambu dan peralatann ya	Pihak Pengelola Jalur,
	132	Perbedaan level ketinggian1jalur pedestrian dengan badan jalan (PS.1)	Level ketinggianj,tlur harus sesuai dengan standar	Pihak Pengelola Jalur
	133	Ketersediaan mrn-ka dan rambu rambu/signal-signal jalur pedestrian (PS.2)	Jaringan tmoar seharusnya dilengkapi dengan fasilitas pengaman (pembatas/pemisah), signal-signal dm1 rambu-rambu	Pihak Pengelola Jalur
	134	Jalur penyebermngan (P55)	Menyediakan jembatan penyeberangan	Pihak Pengelola Jalur
	135	Kebisingan kendaraan bennotor (P6.2)	Menyediakan tmiamm1 pe,edam kebisingan	Pihak Pengelola Jalur
136	Kuantitas dan	Menyediakan tempat sampah di	Pihak Pengelola	

Kuadran	Kode	Item Variabel	Strategi Penanganan	Keterlibatan
		kualitas tempat sampah (P9.1)	tiap-tiap zona (masing-masing berjarak 10 m)	Jalur
	129	Area parkir (PIO.1)	Ketersediaan area parkir yang memadai	Pihak Pengelola Jalur
	130	Area pedagang kaki lima (PIO.2)	Menyediakan tempat untuk PKL	Pihak Pengelola Jalur
	131	Toilet dan Halle (PIO.3)	Ketersediaan halte dan utilitas pada area jalur pedestrian.	Pihak Pengelola Jalur

Terlihat pada Tabel 5.2 di atas, beberapa strategi penanganan yang bisa dilakukan dalam rangka optimalisasi pelayanan jalur pedestrian di Kota Kendari. Penanganan terbagi menjadi kuadran sesuai dengan *output* pada *Importance Performance Analysis* (IPA) yakni Kuadran I Prioritas Utama, Kuadran II Pertahankan Prestasi, Kuadran III Prioritas Berlebihan, dan Kuadran IV Rendah. Kuadran I menjadi Prioritas Utama dalam optimalisasi pelayanan jalur pedestrian ditandai dengan *high light orange*.

Adapun yang menjadi Prioritas utama yaitu Kuadran I ditandai *high light orange* pada Tabel 5.2. Beberapa hal yang menjadi bagian penanganan seperti: Jalur pedestrian (ukuran, material dan kemiringan jalur pedestrian), Zona *buffer* antara jalan dan pedestrian, Kondisi jalur pedestrian, Tingkat kebersihan.

Adapun bagian yang sudah dianggap baik yaitu Kuadran II Pertahankan Prestasi dan Kuadran III Berlebihan. Pada bagian ini, ditandai dengan *high light hijau* pada Tabel LI dan *High light biru*, kesenjangan nilai antara harapan dan kepentingan relatif kecil. Sedangkan Kuadran IV ditandai *high light coklat muda* merupakan kualitas rendah yang perlu dilakukan perbaikan seperti : ketersediaan *ramp* (ukuran, material dan *handrail*, kelengkapan dan kemiringan), keberadaan benda-benda penghalang di lintasan jalur pedestrian, sistem keamanan (CCTV, Pos keamanan), fasilitas pengendali kecepatan, perbedaan level ketinggian jalur pedestrian dengan badan jalan, ketersediaan marka dan rambu rambu/signal-signal jalur pedestrian, jalur penyeberangan, kebisingan kendaraan bermotor, kuantitas dan kualitas tempat sampah, area parkir, area pedagang kaki lima serta toilet dan halte.

Sehingga item-item variabel/kuadran II dan III dianggap tidak perlu perubahan melainkan dengan tetap mempertahankan dan menambah penanganan yang lebih baik untuk meningkatkan kinerja kepuasan bagi pengguna jalur pedestrian. Bagian

penanganannya yaitu variabel Iampu penerangan, peredam kebisingan, material jalur, taman, tempat duduk, ikJim, *shelter* dan vegetasi. Selanjutnya adalah strategi penanganan variabel temkur yang merupakan hasil dari observasi jalur pedestrian Kota Kendari. Secara detail tersaji pada Tabel 5.3 berikut:

Tabel 5.3 Strategi Penanganan Luaran Observasi Pengukuran

Kriteria	Kode	Item Variabel	Strategi Penanganan	Keterlibatan
Kriteria Sangat Baik/Baik	I3	Ketersediaan rambu dan marka jalan (ukuran, ruang, jenis, lokasi dan kelengkapan (P1.3)	Menyediakan rambu-rambu dan markajalan	Pihak Pengelola Jalur
	14	Jalur pedestrian terhubung dengan elemen transportasi (P2.1)	Menyediakan jalur penghubung	Pihak Pengelola Jalur
	15	Tersedia jalur penyeberangan (P2.2)	Menyediakan jalur penyeberangan	Pihak Pengelola Jalur
	16	Kesinambungan jalur pedestrian (P2.3)	Menyediakan fasilitas berpindah antar moda, seperti perpindahan atau transit dari moda bejalan kaki atau sepeda ke moda bus.	Pihak Pengelola Jalur
	17	Fasilitas berpindah antar moda (P2.4) transportasi	Menyediakan Fasilitas antar moda	Pihak Pengelola Jalur
	117	Tekstur permukaan material (PS.4)	Bahan memiliki tekstur yang tidak licin	Pihak Pengelola Jalur
	118	Jalur pedestrian (ukuran, material dan kemiringan jalur pedestrian) (P1.1)	Ultran, material dan kemiringan jalur pedestrian sesuai standar	Pihak Pengelola Jalur
	113	Zona <i>buffer</i> antara jalan dan pedestrian (P4.4)	Jaringan trotoar dilengkapi dengan fasilitas pengaman (pembatas/pemisah), signal-signal dan rambu-rambu untuk pengendara kendaraan bermotor agar waspada terhadap pejalan kaki.	Pihak Pengelola Jalur
	116	Kondisi jalur pedestrian (P5.3)	Kondisi jalur aman, nyaman dan aksesibel	Pihak Pengelola Jalur
	128	Tingkat kebersihan (P9.2)	Menyediakan tempat sampah denganjarang masing-masing	Pihak Pengelola Jalur
Kriteria Buruk/Sangat Buruk	12	Ketersediaan <i>ramp</i> (ukuran, material dan kemiringan, kelengkapan dan kemiringan) (P1.2)	Menyediakan <i>ramp</i> yang sesuai standar	Pihak Pengelola Jalur
	19	Keberadaan benda-benda penghalang	Menyediakan benda-benda yang dapat menghalangi lintasan pejalan	Pihak Pengelola Jalur

Kriteria	Kode	Item Variabel	Strategi Penanganan	Keterlibatan
		di lintasan jalur pedestrian (P3.2)	kaki	
	110	Sistem keamanan (CCTV, Pos keamanan) (P4.1)	Konsep CPTED ( <i>Crime Prevention Through Environmental Design</i> ) merupakan salah satu konsep yang dibangun untuk mengurangi atau mencegah terjadinya kejahatan atau kriminalitas.	Pihak Pengelola Jalur
	112	Fasilitas pengendali kecepatan (P4.3)	Fasilitas penyeberangan jalan beserta rambu-rambu dan peralatannya	Pihak Pengelola Jalur
	114	Perbedaan level ketinggian jalur pedestrian dengan badan jalan (PS.1)	Level ketinggian, jalur harus sesuai dengan standar.	Pihak Pengelola Jalur
	115	Ketersediaan marka dan rambu rambu/signal-signal jalur pedestrian (PS.2)	Jaringan transportasi seharusnya dilengkapi dengan fasilitas pengaman (pembatas/pemisah), signal-signal dan rambu-rambu	Pihak Pengelola Jalur
	118	Jalur penyeberangan (P5.5)	Menyediakan jembatan penyeberangan	Pihak Pengelola Jalur
	120	Kebisingan kendaraan benotot (P6.2)	Menyediakan tanaman peredam kebisingan	Pihak Pengelola Jalur
	127	Kumuhitas dan kualitas tempat sampah (P9.1)	Menyediakan tanaman peredam kebisingan	Pihak Pengelola Jalur
	129	Area parkir (P10.1)	Ketersediaan area parkir yang memadai	Pihak Pengelola Jalur
	130	Area pedagang kaki lima (P10.2)	Menyediakan tempat untuk PKL	Pihak Pengelola Jalur
	131	Toilet dan Halle (P10.3)	Ketersediaan halte dan utilitas pada area jalur pedestrian.	Pihak Pengelola Jalur

Terlihat pada Tabel 5.3 di atas beberapa strategi penanganan yang bisa dilakukan dalam rangka optimalisasi operasional jalur pedestrian Kota Kendari. Penanganan terbagi menjadi beberapa bagian kriteria sesuai dengan *output* pada observasi lapangan melalui survei statis pada pergerakan pejalan kaki pada tiap-tiap segmen/zona. Pada zona hijau, yakni kriteria Sangat Baik / Baik, beberapa variabel yang perlu dipertahankan dan ditingkatkan adalah ketersediaan rambu dan marka jalan (ukuran, ruang, jenis, lokasi dan kelengkapan, jalur pedestrian terhubung dengan elemen transportasi, kesinambungan jalur pedestrian, fasilitas berpindah antar moda transportasi dan tekstur permukaan material.

Adapun zona biru dengan Kriteria Operasional Buruk / Sangat Buruk, variabel yang tercakup adalah Jalur pedestrian (ukuran, material dan kemiringan jalur

pedestrian), zona *buffer* antara jalan dan pedestrian, kondisi jalur pedestrian dan tingkat kebersihan. Penanganan pada variabel ini diutamakan untuk memperbaiki dan meningkatkan operasional jalur pedestrian.

Sedangkan untuk zona coklat, dengan kriteria Cukup / Biasa, variabel yang tercakup yaitu ketersediaan *ramp* (ukuran, material dan *Hendrail*, kelengkapan dan kemiringan), keberadaan benda-benda penghalang di lintasan jalur pedestrian, sistem keamanan (CCTV, Pos keamanan), fasilitas pengendali kecepatan, perbedaan level ketinggian jalur pedestrian dengan badan jalan, perbedaan level ketinggian jalur pedestrian dengan badan jalan, ketersediaan marka dan rambu rambu /signal-signal jalur pedestrian, jalur penyeberangan, kebisingan kendaraan bermotor, kuantitas dan kualitas tempat sampah, area parkir, area pedagang kaki lima serta toilet dan halte.

Penanganan variabel pada zona ini diutamakan untuk memperbaiki dan meningkatkan operasional. Contoh penanganan yang terkait dengan optimalisasi pelayanan adalah upaya peningkatan jumlah pengunjung RTH Publik. Kesan yang baik pada jalur pedestrian perlu dilakukan untuk membuat pengguna jalur merasa aman, nyaman dan aksesibilitas.

## 2. Alternatif Strategi

Berdasarkan pertimbangan dari faktor-faktor internal maupun eksternal pada analisis SWOT, pengembangan konsep jalur pedestrian di Kota Kendari yang berbasis pada RTH Publik Perkotaan dan pendekatan "Aman, Nyaman dan Aksesibel". Konsep pengembangan zona akan dioptimalkan, yaitu membagi menjadi 6 zona/segmen yang dapat menampung para pengguna yang akan mengunjungi jalur pedestrian tersebut. Konsep rencana pengembangan zona/segmen tersebut telah dibuat sesuai dengan kondisi yang ada pada Kota Kendari saat ini. Konsep pengembangan tersebut nantinya akan juga terintegrasi dengan moda-moda transportasi umum lainnya, seperti: angkutan kota dll.

Dalam matriks SWOT yang telah dibahas pada Bab IV, faktor-faktor internal dan eksternal menghasilkan alternatif strategi berupa Strategi S-O, Strategi **W-O**, Strategi S-T, dan Strategi W-T.

Tabel 5.4 Alternatif Strategi

No.	Strategi	Item Strategi
1.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Strategi S-O</b> Strategi ini dibuat berdasarkan upaya untuk memanfaatkan seluruh kekuatan untuk merebut dan memanfaatkan peluang sebesar-besarnya.</li> </ul>	<p>Beberapa item strategi yang dilakukan adalah :</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>Optimalisasi SDM dalam pengelolaan jalur pedestrian yang didukung kerjasama antara pihak pengelola dengan masyarakat.</li> <li>Optimalisasi sarana dan prasarana pengelolaan jalur pedestrian.</li> </ol>
2.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Strategi W-O</b> Strategi W-O ini diterapkan berdasarkan pada pemanfaatan peluang yang dimiliki dengan cara meminimalkan kelemahan yang ada.</li> </ul>	<p>Beberapa item strategi yang dilakukan adalah :</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>Perencanaan zona/segmen yang dapat menjangkau seluruh kawasan RTH Publik.</li> <li>Zona/segmen terintegrasi dengan moda transportasi dan simpul zona kawasan.</li> <li>Regulasi yang dapat mendukung perpindahan pengguna jalur pedestrian ke transportasi publik.</li> <li>Perencanaan zona / segmen yang terintegrasi dengan pelayanan publik sebagai fokus utama dengan dukungan dari stakeholder.</li> <li>Pembinaan kepada pengelola jalur pedestrian tentang pelayanan prima.</li> </ol>
3.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Strategi S-T</b> Strategi S-T ini adalah upaya dalam menggunakan kekuatan yang dimiliki untuk mengatasi ancaman.</li> </ul>	<p>Beberapa item strategi yang dilakukan adalah :</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>Peningkatan keterlibatan penyedia jalur pedestrian dan masyarakat dalam pengelolaan jalur pedestrian terutama dalam tahap penyusunan kebijakan jalur pedestrian RTH Publik agar sesuai dengan kondisi lapangan.</li> <li>Jalur pedestrian yang memperhatikan aksesibilitas, keamanan, kenyamanan dan keselamatan.</li> <li>Mengoptimalkan kerjasama dengan sektor swasta dalam upaya peningkatan kesadaran akan penyelenggaraan pelayanan publik sehingga dapat meningkatkan keinginan/minat masyarakat untuk menggunakan jalur pedestrian pada kawasan RTH Publik.</li> </ol>
4.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Strategi W-T</b> Strategi W-T ini berdasarkan pada kegiatan dan upaya dalam meminimalkan kelemahan yang dimiliki serta menghindari ancaman.</li> </ul>	<p>Beberapa item strategi yang dilakukan adalah :</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>Penggunaan efisiensi anggaran sehingga anggaran evaluasi setiap tahunnya dapat dioptimalkan.</li> <li>Peningkatan pengawasan dan evaluasi</li> </ol>

No.	Strategi	Item Strategi
		<p>pengelolaan jalur pedestrian dengan mengoptimalkan <b>SDM</b> dan kerjasama <i>stakeholder</i> serta dukungan masyarakat.</p>
	<p>Konsep pengembangan jalur pedestrian yang digunakan adalah Jalur Pedestrian Kendari: 'Aman, yaman dan Aksesibel'. Konsep ini menekankan pada jalur pedestrian yang dapat dijangkau oleh semua kalangan masyarakat, yaitu:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li data-bbox="316 598 1218 724">Aman berarti berarti semua sarana, prasarana, serta kondisi lingkungan pada kawasan RTH Publik hingga ke SOM (pihak pengelola) memberi kepastian dan jaminan dalam kelancaran perjalanan pengguna jalur pedestrian dengan aman.</li> <li data-bbox="316 735 1218 903">Nyaman berarti jalur pedestrian memiliki berbagai fasilitas yang memberi rasa senang sehingga pengguna jalur pedestrian pada kawasan RTH Publik merasa betah dengan situasi dan kondisi yang ada. Serta cepat berarti waktu perjalanan di area jalur pedestrian bebas hambatan</li> <li data-bbox="316 913 1218 1121">Aksesibel berarti Zona/Segmen yang direncanakan di RTH Publik terintegrasi dengan moda-moda lain yang juga direncanakan di Kota Kendari : <ul style="list-style-type: none"> <li data-bbox="349 997 1023 1039">- Keterpaduan antar Zona/Segmen dengan jalur-jalur pedestrian</li> <li data-bbox="349 1050 950 1081">- Zona/Segmen sudah terintegrasi dengan moda angkutan</li> <li data-bbox="349 1092 844 1121">- Zona/Segmen sudah terintegrasi dengan halte</li> </ul> </li> </ol>	

### 5.3 Model Desain Jalur Pedestrian Yang Ideal

Perumusan model desain jalur pedestrian yang ideal merupakan tahap akhir dari penelitian ini. Adapun alat analisis yang digunakan dalam merumuskan model desain jalur pedestrian adalah analisis triangulasi data. Pada penelitian ini, analisis triangulasi didapat dari hasil penangkapan fenomena yang diteliti di wilayah penelitian. Untuk mengecek kebenaran, maka penggalan informasi didapatkan dari berbagai sudut pandang keilmuan. Tujuannya adalah untuk mengurangi sebanyak mungkin terjadinya bias. Sudut pandang yang digunakan dalam analisis triangulasi penelitian ini adalah menghimpun dari hasil pengamatan fenomena langsung di wilayah penelitian, hasil *Importance Performance Analysis (IPA)*, yaitu hasil nilai tingkat kepentingan/ harapan dan kinerja variabel pembentuk kriteria jalur pejalan kaki berdasarkan preferensi pengguna jalan, dan hasil jejak pendapat *stakeholders* pada saat analisis *Delphi*.

Pedoman utama dalam perumusan konsep desain pedestrian yang ideal bagi jalur pedestrian ini merupakan hasil dari variabel yang disepakati *stakeholders* dan hasil pengelompokan variabel berdasarkan tingkat kepentingan dan harapan pengguna jalan di masing-masing ruas jalan yang menjadi wilayah penelitian. Selain itu, memperhatikan karakteristik wilayah penelitian dari hasil pengamatan fenomena di lapangan serta memperhatikan ketentuan perencanaan jalur pejalan kaki sesuai standar peraturan dan kebijakan pemerintah yang berlaku yaitu tentang Pedoman Perencanaan, Penyediaan, tentang Perencanaan Teknis Fasilitas Pejalan **Kaki**.

Berdasarkan Hasil analisis triangulasi pada penelitian ini didapatkan 4 rumusan konsep desain jalur pejalan kaki yang ramah lingkungan yang diidentifikasi berdasarkan fungsi jalan. Berikut adalah 4 model jalur pedestrian yang dapat diimplementasikan dalam desain infrastruktur kota berdasarkan klasifikasi fungsi jalan, lebar minimum ruang bebas untuk pejalan kaki, lebar efektif jalur pedestrian, yang merujuk pada Permen PU No. 2 Tahun 18, kemudian telah dikembangkan berdasarkan hasil observasi dan temuan di lapangan terkait penilaian dari IO variabel dan 31 indikator penelitian pada pengguna jalur.

Tabel 5. 5 Model Jalur Pedestrian Yang Ideal

Klasifikasi	Model1	Model2	Model3	Model4
Fungsi jalan	Arteri	Kolektor	Lokal	Lingkungan
Lebar minimum ruang bebas jalan kaki	5-6 m	3,5-4m	3m	2,5 m
Lebarefektif_jalur pedestrian	2,75 - 3,75 m	2-2,75 m	1,9 m	1,5 m
Lebar jalur	1,2m	0,9 m	0,75 m	0,6 m
Fasilitas/cur/J zone	2,75 m	2,75 m	2,75 m	
Jalur Peseda	1,20 m	1,0 m	1,0 m	
Zona Buffer	0,75 m	0,35 m	0,15 m	0,15 m
Bagian depan gedung/Frontage Zone				
Atribut pelayanan dengan kriteria minimum	Aksesibilitas Konektivitas Sirkulasi Keamanan Keselamatan Kenyamanan Kebisingan Keindahan Kebersihan Fas.	Aksesibilitas Konektivitas Sirkulasi Keamanan Keselamatan Kenyamanan Kebisingan Keindahan Kebersihan Fas.	Aksesibilitas Konektivitas Sirkulasi Keamanan Keselamatan Kenyamanan Kebisingan Keindahan Kebersihan Fas.	Aksesibilitas Konektivitas Sirkulasi Keamanan Keselamatan Kenyamanan Kebisingan Keindahan Kebersihan Fas.

Klasifikasi	Model1	Model2	Model3	Model4
Penggunaan lahan sekitar	Pelengkap jalur edestrian Sekolah, perkantoran, puskesmas.	Pelengkap jalur edestrian Pasar, sekolah, perkantoran, puskesmas, perumahan dan permukiman, dan kegiatan PKL	Pelengkap jalur edestrian Perumahan/permukiman, pertokoan, dan kegiatan PKL	Pelengkap jalur edestrian Perumahan/permukiman

Upaya penataan jalur pedestrian yang ramah terhadap penyandang disabilitas pada kawasan **RTH** Publik Perkotaan berdasarkan konsep desain jalur pejalan kaki dalam kaitannya dengan 10 variabel dan indikator penilaian dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

- a. Aksesibilitas : Aksesibilitas jalur pedestrian perlu memberi kesempatan bagi pedestrian untuk mengembangkan rasa sosialisasi, rekreasi, dan kebebasan kepada pengguna jalur pedestrian. Untuk itu diperlukan adanya rasa aman, nyaman, dan kemudahan akses.
- b. Konektivitas  
Ketersediaan akses ke angkutan umum serta terkoneksi jalur pedestrian dengan jalur penyeberangan merupakan mobilitas pejalan bagi pengguna jalur pedestrian.
- c. Sirkulasi  
Sirkulasi merupakan perputaran atau peredaran. Hal ini terkait dengan dimensi jalur pedestrian terkait ukuran, lebar, tinggi dan kemiringan jalur pedestrian.
- d. Keamanan  
**Konsep CPTED** (*Crime Prevention Through Environmental Design*) merupakan salah satu konsep yang dibangun dengan cara tertentu untuk mengurangi atau mencegah terjadinya kejahatan atau kriminalitas. Adapun elemen-elemen dari konsep CPTED tersebut, seperti Pengawasan Alami, Kontrol Akses Alami, Penguatan wilayah, Penerangan, Kamera Keamanan CCTV (*Closed Circuit Television*), dll.
- e. Keselamatan

Jaringan trotoar seharusnya dilengkapi dengan fasilitas pengaman (pembatas/pemisah), signal-signal dan rambu-rambu untuk pengendara kendaraan bermotor agar waspada terhadap pejalan kaki. Serta melebarkan jalur perabot.

f. Kenyamanan

Kenyamanan merupakan kebutuhan pejalan kaki agar terhindar dari rasa tidak nyaman yang diakibatkan oleh kondisi iklim dan cuaca. Sebagai ruang publik, maka pejalan kaki yang melintas di jalur pedestrian diusahakan agar terlindungi atau terhindar dari cuaca, khususnya cuaca ekstrim, seperti panas matahari, angin dan hujan, berhenti menunggu kendaraan umum atau beristirahat di bangku yang tersedia. Perlindungan dapat dilakukan dengan penempatan pohon-pohon dan *peneduh/shelter* di lokasi-lokasi yang diperlukan.

g. Kebisingan

Tingginya tingkat kebisingan suara kendaraan bermotor yang lalu lalang dapat menjadi masalah yang mengganggu kenyamanan pejalan kaki. Hal ini dapat diminimalisir dengan penyediaan tanaman di sekitar jalur pedestrian. Kebisingan dapat direduksi dengan memberi *barrier* atau penghalang antara sumber kebisingan dengan pengguna ruang. Penataan tanaman pada trotoar (di sisi jalan) disesuaikan dengan lebar lahan, mulai dari bahu jalan sampai dengan batas ambang saluran ataupun batas rumija.

h. Keindahan

Agar memperoleh kenyamanan yang optimal, maka keindahan harus dirancang dengan mempertimbangkan segi bentuk, wana, komposisi tanaman, dan elemen-elemen jalur pedestrian. Kebutuhan ini dapat dipenuhi dengan menempatkan elemen-elemen estetika, seperti: tanaman bunga, ornamen lantai dan benda-benda estetika lainnya di sepanjang lintasan. Penempatan elemen-elemen estetika tersebut akan membuat pejalan kaki menjadi nyaman. Pohon dan taman di sepanjang jalur pedestrian, serta pemandangan yang ada di sekitarnya merupakan hal yang menarik minat pejalan kaki.

i. Iklim

Iklim merupakan keadaan alam dan iklim yang terjadi pada suatu waktu. Faktor-faktor iklim mikro yang mempengaruhi kenyamanan manusia adalah suhu, radiasi matahari, kelembaban, dan angin. Curah hujan dan radiasi sinar matahari pada

daerah tropis merupakan salah satu faktor yang dapat menimbulkan gangguan terhadap aktifitas para pejalan kaki sehingga diperlukan tempat berteduh atau berlindung, seperti *shelter* dan gazebo.

j. Kebersihan

Dalam hal ini penempatan dan jumlah tempat sampah yang ditempatkan pada jalur pedestrian sangat berpengaruh. Tempat sampah ditempatkan setiap 10 meter serta pada titik-titik pertemuan seperti persimpangan dengan busan disesuaikan kebutuhan. Bahan yang digunakan adalah bahan dengan daya tahan yang tinggi seperti metal dan beton cetak.

k. Faktor Penunjang Jalur Pedestrian

Jalur Pedestrian dalam perancangannya tidak lagi berorientasi pada aspek keindahan saja, akan tetapi lebih fokus pada kenyamanan yang dirasakan oleh pejalan kaki. Untuk itu diperlukan elemen-elemen pelengkap jalur pedestrian yang dapat menimbulkan kenyamanan bagi pejalan kaki. Elemen jalur pedestrian antara lain, *paving block*, lampu, *sign* (rambu), *sculpture (visual point)*, *bollard* (pembatas), bangku, tanaman peneduh, telepon, kios, *shelter* dan kanopi, jam, tempat sampah, halte dan utilitas. Penataan elemen-elemen estetika di jalur pedestrian berdasarkan ukuran dan dimensi dengan skala manusia akan membentuk citra dan karakter kota sehingga akan membentuk lingkungan yang ramah dan nyaman bagi pejalan kaki.

Berdasarkan hasil diskusi dengan *experts/ahli*, karakteristik wilayah penelitian dari hasil pengamatan dan fenomena di lapangan terkait model jalur pedestrian yang optimal sehingga di usulkan model jalur pedestrian sebagai berikut:



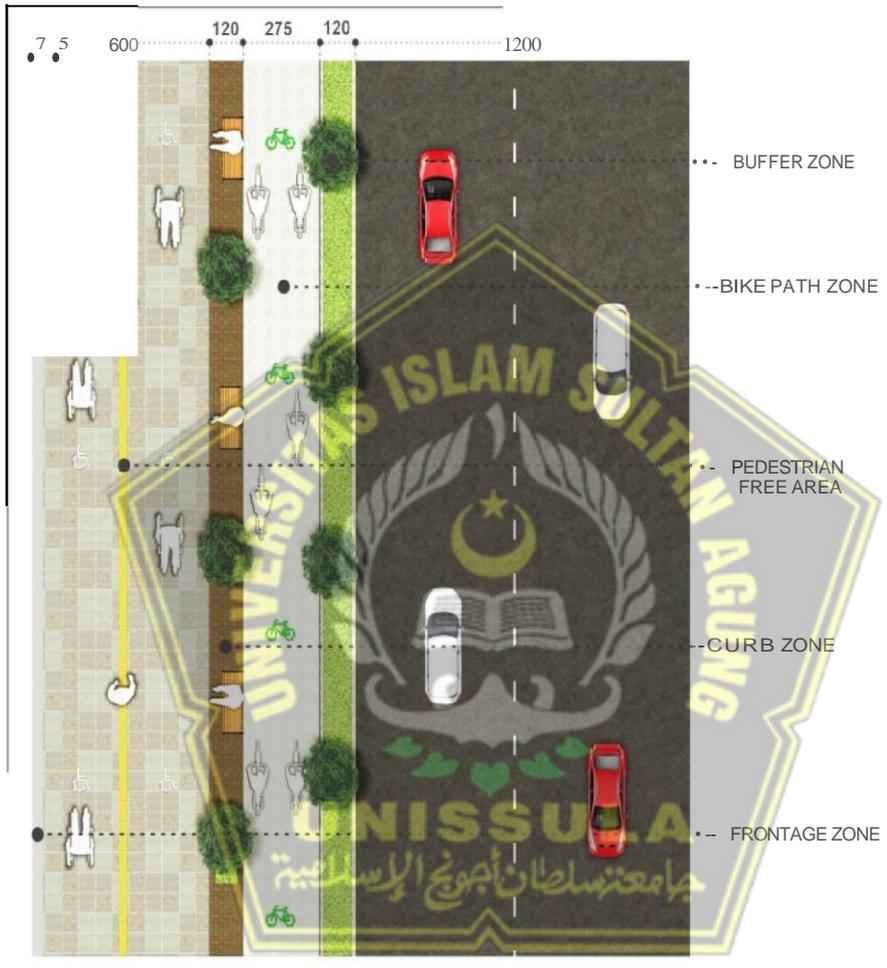
Gambar 5.1 Denah Lay Out Kawdsan RTH Publik





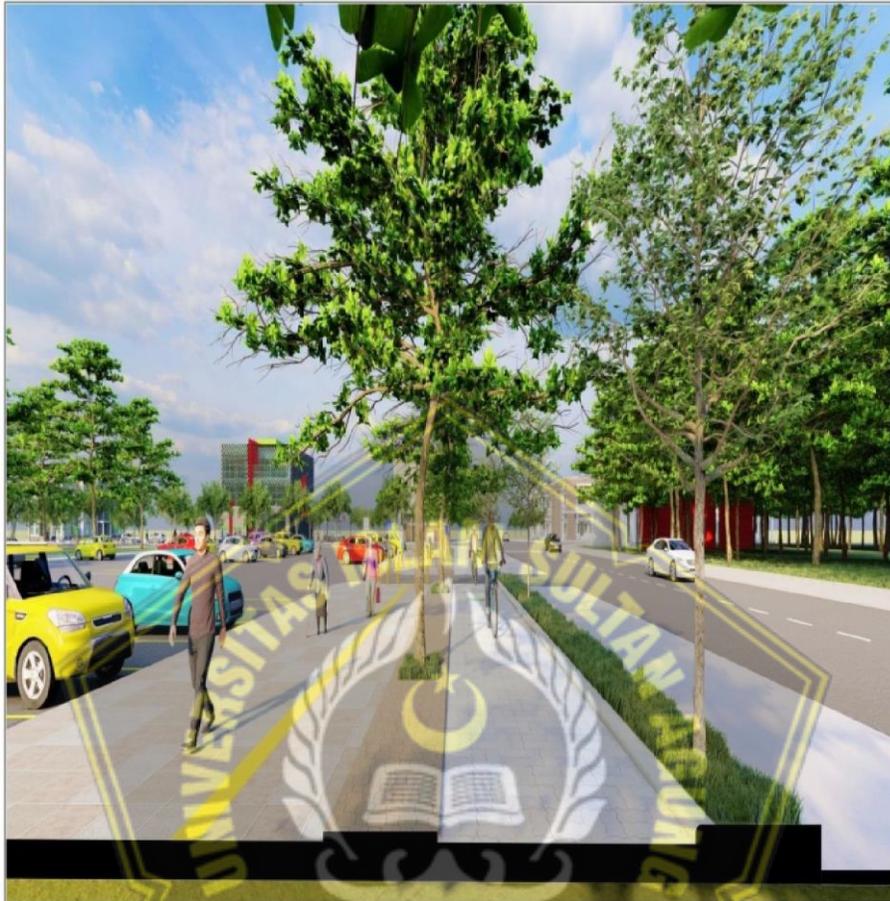
### 5.3.1 Model 1 (Jalur Pedestrian Untuk Jalan Arteri)

Model I merupakan rekomendasi model jalur pedestrian yang terletak pada segmen/zona I pada jalan arteri yang berada di bagian depan kawasan RTH Publik perkotaan.



Gambar 5.3 Model 1 Jalw- Pedestrian Pada Jalan Arteri

Model I jalur pedestrian merupakan model jalur pedestrian yang berada di jalur arteri dengan lebar jalur pedestrian 6 m, ruang *street furniture* 1,2 m, zona *buffer* 1,2 m dan jalur sepeda 2,75 m. Jalur pedestrian model I menjadi tantangan bagi penyedia jalur karena jalan arteri biasanya memiliki volume lalu lintas yang tinggi dan kecepatan kendaraan yang cepat.



Gambar 5.4 Tampak Model I Jalur Pedestrian Pada Jalan Arteri

Gambar 5.4 merupakan tampak model I jalur pedestrian pada jalan arteri. Pada gambar tampak di atas dapat terlihat dengan jelas simulasi pengguna yang sedang melakukan aktifitas pada area jalur pedestrian.

Berikut adalah konsep desain yang dapat diterapkan dalam merencanakan jalur pedestrian di jalan arteri :

I. Pemisahan Fisik :

Jalur pedestrian di jalan arteri sebaiknya dipisahkan secara fisik dari jalur kendaraan motor untuk meningkatkan keselamatan pejalan kaki. Pemisahan fisik dapat berupa trotoar yang terpisah, median pengaman, atau pagar pembatas yang memisahkan pejalan kaki dari kendaraan yang berlalu.

2. Lebar yang Cukup:

Jalur pedestrian di jalan arteri harus cukup lebar untuk memungkinkan pejalan kaki berjalan dengan aman dan nyaman. Lebar minimal yang direkomendasikan adalah 4 meter, tetapi dapat ditingkatkan hingga 5-6 meter atau lebih, tergantung pada kondisi lokal dan volume pejalan kaki yang diperkirakan.

3. Tanda dan Marka Jalan :

Jalur pedestrian di jalan arteri harus diberi tanda dan marka jalan yang jelas untuk memastikan pejalan kaki tahu di mana mereka harus berjalan dan kendaraan tahu di mana mereka harus berhenti untuk memberikan prioritas kepada pejalan kaki. Tanda dan marka jalan harus ditempatkan secara strategis untuk meningkatkan visibilitas dan kesadaran pengguna jalan.

4. Fasilitas Penyeberangan yang Aman :

Jalur pedestrian di jalan arteri harus dilengkapi dengan fasilitas penyeberangan yang aman, seperti *zebra cross*, *pelican cross*, atau *pedestrian bridge*, untuk memastikan pejalan kaki dapat menyeberang jalan dengan aman. Fasilitas penyeberangan yang aman harus dirancang dengan mempertimbangkan visibilitas, waktu sinyal, dan keberadaan fasilitas lain seperti lampu lalu lintas.

5. Aksesibilitas :

Jalur pedestrian di jalan arteri harus dirancang dengan memperhatikan aksesibilitas bagi semua pengguna jalan, termasuk pejalan kaki dengan kebutuhan khusus seperti pengguna kursi roda, tuna netra, atau pengguna tongkat tunanetra. Ini termasuk menyesuaikan ketinggian trotoar, menghindari rintangan, dan memberikan fasilitas yang memadai untuk mereka.

6. Penerangan Jalan:

Jalur pedestrian di jalan arteri harus diberikan penerangan jalan yang cukup untuk meningkatkan visibilitas pejalan kaki, terutama saat malam hari. Penerangan jalan yang cukup dapat mencakup penerangan di trotoar, penerangan jalan umum, atau penerangan khusus untuk jalur pedestrian.

7. Pengaturan Lalu Lintas yang Tepat :

Pengaturan lalu lintas yang tepat di sekitar jalur pedestrian di jalan arteri juga penting untuk memastikan keselamatan pejalan kaki. Pengaturan lalu lintas harus mempertimbangkan kecepatan kendaraan, waktu sinyal.



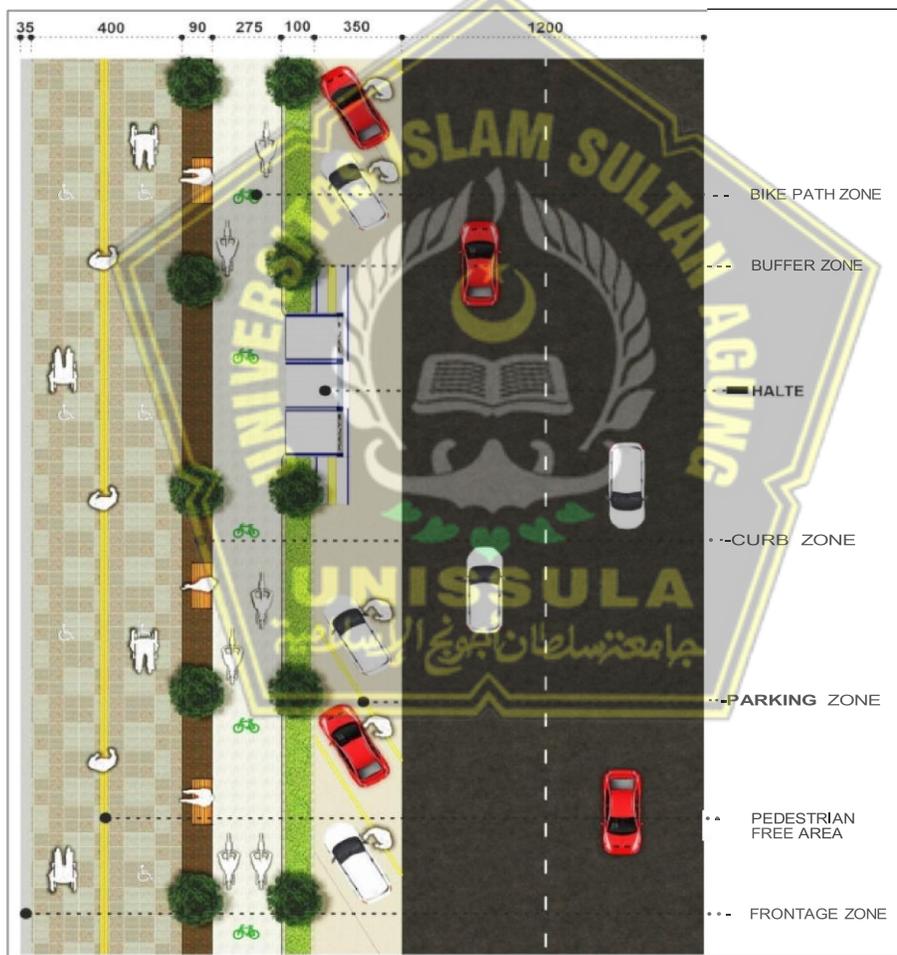
Gambar 5.5 Perspektif Model 1 Jalur Pedestrian Pada Jalan Arteri

Perspektif model I untuk Tipe Jalan Arteri dengan ilustrasi terdapat pada Gambar 5.5 Zona yang digunakan sebagai jalur pejalan kaki pada tipe jalan Arteri terdiri dari ruang bebas jalur pejalan kaki dengan lebar minimum 5 - 6 meter dan ruang fasilitas penunjang minimum 1 ;2 meter dengan atribut pelayanan yang memenuhi kriteria aksesibilitas, konektivitas, sirkulasi, keamanan, keselamatan, kenyamanan, Keindahan, Iklim/keteduhan, kebersihan dan tersedia fasilitas penunjang jalur pedestrian agar semua kalangan bisa mengakses jalur pejalan kaki tersebut.

Desain jalur pedestrian pada jalan arteri didesain dan merujuk pada peraturan dan regulasi lokal, serta kondisi geografis dan lingkungan setempat. Oleh karena itu, desain mengacu pada Permen PU NO. 2 Tahun 2018 dan mengikuti tanda-tanda dan petunjuk yang ada di lapangan untuk menggunakan jalur pedestrian dengan aman dan sesuai peraturan.

### 5.3.2 Model 2 (Jalur Pedestrian Untuk Jalan Kolektor)

Model 2 merupakan rekomendasi model jalur pedestrian yang terletak pada segmen/zona 2 pada jalan kolektor yang berada di sebelah kanan kawasan RTH Publik perkotaan.



Gambar 5.6 Model 2 Jalur Pedestrian Pada Jalan Kolektor

Model 2 jalur pedestrian merupakan model jalur pedestrian yang berada di jalur arteri dengan lebar jalur pedestrian 4 m, ruang *street furniture* 90 cm, dan jalur sepeda 2,75 m. Untuk menjaga keamanan pengguna sepeda di buat *zona buffer* 1,2 m.



Gambar 5.7 Tampak Model 2 Jalur Pedestrian Pada Jalan Kolektor

Gambar 5.7 merupakan tampak model 2 jalur pedestrian pada jalan kolektor. Pada gambar tampak di atas dapat terlihat dengan jelas simulasi pengguna yang sedang melakukan aktifitas di area jalur pedestrian.

Jalur pedestrian di jalan kolektor, yang merupakan jalan yang menghubungkan jalan arteri dengan jalan lokal, dapat menjadi langkah penting dalam meningkatkan keselamatan dan kenyamanan pejalan kaki. Berikut adalah konsep desain yang dapat diterapkan dalam merencanakan jalur pedestrian di jalan kolektor :

I. Pemisahan Fisik :

Jalur pedestrian di jalan kolektor sebaiknya dipisahkan secara fisik dari jalur kendaraan motor untuk meningkatkan keselamatan pejalan kaki. Pemisahan fisik dapat berupa trotoar yang terpisah, median pengaman, atau pagar pembatas yang memisahkan pejalan kaki dari kendaraan yang berlalu.

2. Lebar yang Cukup:

Jalur pedestrian di jalan kolektor harus cukup lebar untuk memungkinkan pejalan kaki berjalan dengan aman dan nyaman. Lebar minimal yang direkomendasikan adalah 1,5 meter, tetapi dapat ditingkatkan hingga 2 meter atau lebih, tergantung pada kondisi lokal dan volume pejalan kaki yang diperkirakan.

3. Tanda dan Marka Jalan :

Jalur pedestrian di jalan kolektor harus diberi tanda dan marka jalan yang jelas untuk memastikan pejalan kaki tahu di mana mereka harus berjalan dan kendaraan tahu di mana mereka harus berhenti untuk memberikan prioritas kepada pejalan kaki. Tanda dan marka jalan harus ditempatkan secara strategis untuk meningkatkan visibilitas dan kesadaran pengguna jalan.

4. Fasilitas Penyeberangan yang Aman :

Jalur pedestrian di jalan kolektor harus dilengkapi dengan fasilitas penyeberangan yang aman, seperti zebra cross, pelican cross, atau pedestrian bridge, untuk memastikan pejalan kaki dapat menyeberang jalan dengan aman. Fasilitas penyeberangan yang aman harus dirancang dengan mempertimbangkan visibilitas, waktu sinyal, dan keberadaan fasilitas lain seperti lampu lalu lintas.

5. Aksesibilitas :

Jalur pedestrian di jalan kolektor harus dirancang dengan memperhatikan aksesibilitas bagi semua pengguna jalan, termasuk pejalan kaki dengan kebutuhan khusus seperti pengguna kursi roda, tuna netra, atau pengguna tongkat tunanetra. Ini termasuk menyesuaikan ketinggian trotoar, menghindari rintangan, dan memberikan fasilitas yang memadai untuk mereka.

6. Penerangan Jalan:

Jalur pedestrian di jalan kolektor harus diberikan penerangan jalan yang cukup untuk meningkatkan visibilitas pejalan kaki, terutama saat malam hari.

Penerangan jalan yang cukup dapat mencakup penerangan di trotoar, penerangan jalan umum, atau penerangan khusus untuk jalur pedestrian.

#### 7. Pengaturan Lalu Lintas yang Tepat :

Pengaturan lalu lintas yang tepat di sekitar jalur pedestrian di jalan kolektor juga penting untuk memastikan keselamatan pejalan kaki. Pengaturan lalu lintas harus mempertimbangkan kecepatan kendaraan, waktu.



Gambar 5.8 Perspektif Model 2 Jalur Pedestrian Pada Jalan Kolektor

Perspektif model 2 untuk Tipe Jalan kolektor dengan ilustrasi terdapat pada Gambar 5. 8 Pada Zona/Segmen 2 yang digunakan sebagai jalur pejalan kaki pada tipe jalan kolektor terdiri dari ruang bebas jalur pejalan kaki dengan lebar minimum 3,5 - 4 meter dan ruang fasilitas penunjang minimum 0,9 meter dengan atribut pelayanan yang memenuhi kriteria aksesibilitas, konektivitas, sirkulasi, keamanan,

keselamatan, kenyamanan, Keindahan, Iklim/keteduhan, kebersihan dan tersedia fasilitas penunjang jalur pedestrian untuk menarik minat dan perhatian anak-anak serta pengguna jalan agar mau dan memilih untuk berjalan kaki.

Adapun uraian Model 2 Jalur Pedestrian kawasan RTH Publik Pada Jalan Kolektor sebagai berikut :

**I. Lokasi:**

Jalur pedestrian biasanya terletak di sisi jalan arteri, yang merupakan jalan utama atau jalan besar yang sering digunakan oleh kendaraan bermotor.

**2. Pemisahan Fisik :**

Jalur pedestrian dipisahkan secara fisik dari jalur kendaraan, seperti trotoar atau pedestrian *walkway* yang terpisah dari bagian jalan yang digunakan oleh kendaraan bermotor. Pemisahan fisik ini dapat berupa trotoar yang ditinggikan, penghalang fisik seperti pagar, atau marka jalan yang jelas yang membedakan jalur pedestrian dari jalur kendaraan.

**3. Marka Jalan:**

Jalur pedestrian pada jalan arteri biasanya ditandai dengan marka jalan yang khusus, seperti garis putus-putus atau garis lurus yang membedakan jalur pedestrian dari jalur kendaraan. Marka jalan ini berguna sebagai panduan bagi pejalan kaki dan pengendara kendaraan untuk memahami batas area pejalan kaki.

**4. Aksesibilitas:**

Jalur pedestrian pada jalan arteri biasanya harus dirancang untuk dapat diakses oleh pejalan kaki yang beragam, termasuk mereka yang menggunakan kursi roda atau mempunyai kebutuhan aksesibilitas lainnya. Oleh karena itu, jalur pedestrian pada jalan arteri biasanya harus cukup lebar untuk memungkinkan akses yang mudah bagi pejalan kaki yang beragam.

**5. Perlengkapan Pendukung :**

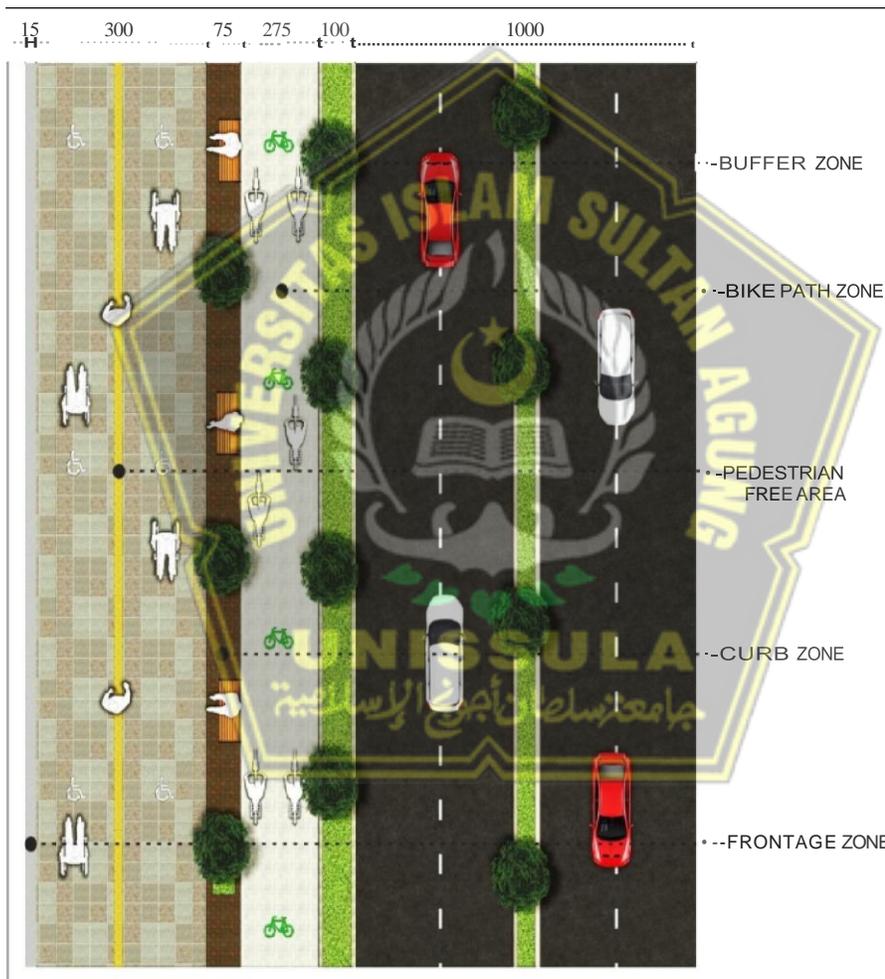
Jalur pedestrian pada jalan arteri juga dapat dilengkapi dengan perlengkapan pendukung, seperti penyeberangan zebra, lampu lalu lintas, papan petunjuk, dan lampu penerangan jalan yang dapat meningkatkan keamanan pejalan kaki dan membantu pengguna jalan dalam berinteraksi dengan kendaraan bermotor.

Desain jalur pedestrian pada jalan Kolektor didesain dan merujuk pada peraturan dan regulasi lokal, serta kondisi geografis dan lingkungan setempat. Oleh

karena itu, desain mengacu pada Permen PU NO. 2 Tahun 2018 dan mengikuti tanda-tanda dan petunjuk yang ada di lapangan untuk menggunakan jalur pedestrian dengan aman dan sesuai peraturan.

### 5.3.3 Model 3 (Jalur Pedestrian Untuk Jalan Lokal)

Model 3 merupakan rekomendasi model jalur pedestrian yang terletak pada segmen/zona 3 pada jalan lokal yang berada di bagian belakang kawasan RTH Publik perkotaan.



Gambar 5.9 Model 3 Jalur Pedestrian Pada Jalan Lokal

Gambar 5.9 di atas merupakan Model 3 jalur pedestrian pada jalan lokal dengan lebar jalur pedestrian 3 m, ruang *street furniture* 0,75 m dan jalur sepeda 2,75 m. Untuk menjaga keamanan pengguna sepeda di buat *zona buffer* 1,0 m.

Menerapkan jalur pedestrian atau trotoar pada jalur lokal biasanya merujuk pada fasilitas yang disediakan khusus untuk pejalan kaki pada jalan-jalan lokal yang menghubungkan area pemukiman, komersial, atau perkotaan yang lebih kecil. Berikut adalah beberapa contoh potongan pada desain jalur pedestrian di jalan lokal :

#### I. Trotoar Jalur Lokal :

Trotoar jalur lokal dapat menggambarkan lebar trotoar, jenis material trotoar (misalnya beton, paving, atau aspal), dan fasilitas tambahan seperti penerangan jalan, marka jalan, dan aksesibilitas bagi pejalan kaki, seperti pedestrian refuge island atau pedestrian *overpass/underpass*.

#### 2. Fasilitas Penyeberangan Jalur Lokal :

Fasilitas penyeberangan pada jalur lokal dapat menggambarkan detail penyeberangan yang aman bagi pejalan kaki, seperti zebra cross, pelican cross, atau pedestrian *overpass/underpass*.

#### 3. Aksesibilitas Jalur Lokal :

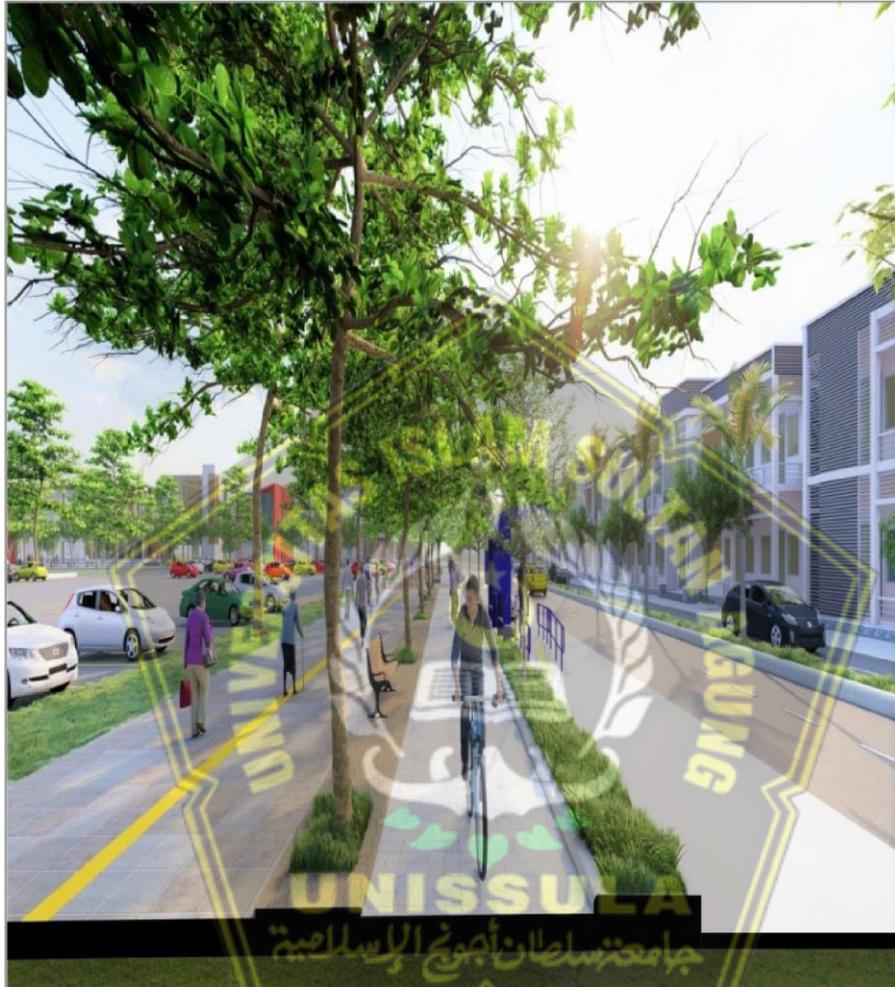
Aksesibilitas pada jalur lokal dapat mencakup fasilitas aksesibilitas bagi pejalan kaki yang mungkin memiliki kebutuhan khusus, seperti tanda-tanda taktil atau penanda jalan yang dapat diraba, peningkatan trotoar untuk kursi roda, atau peningkatan akses untuk pejalan kaki lanjut usia atau difabel.

#### 4. Fasilitas Pendukung Jalur Lokal :

Fasilitas pendukung pada jalur lokal dapat mencakup detail seperti penerangan jalan, marka jalan yang jelas, rambu lalu lintas, tanda-tanda peringatan, serta fasilitas parkir atau halte angkutan umum yang terintegrasi dengan jalur lokal.

Selain itu, dalam tampak jalur pedestrian di jalan lokal, penting juga untuk memperhatikan aspek keselamatan pejalan kaki, seperti desain tanpa hambatan, penghindaran penghalang, dan pemisahan yang jelas antara trotoar dan jalur kendaraan. Jalur pedestrian di jalan lokal harus mematuhi regulasi dan panduan perencanaan jalan yang berlaku di wilayah setempat, serta mempertimbangkan kondisi topografi, lingkungan, dan kebutuhan pengguna jalan yang beragam. Oleh karena itu, sebaiknya mengacu pada perencanaan lalu lintas dan regulasi setempat,

serta berkonsultasi dengan ahli perencanaan jalan yang berkompeten untuk memastikan jalur pedestrian yang akurat dan sesuai dengan kondisi setempat.

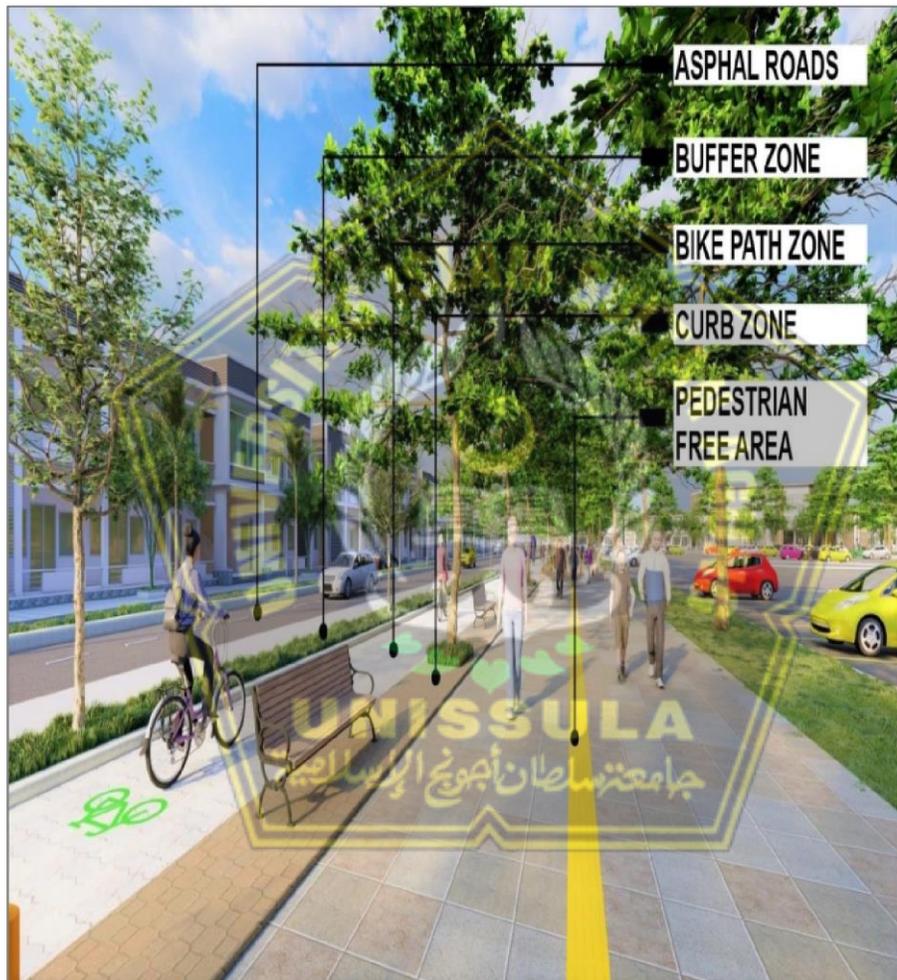


Gambar 5.10 Tampak Model 3 Jalur Pedestrian Pada Jalan Lokal

Gambar 5.10 merupakan potongan model 3 jalur pedestrian pada jalan lokal. Pada gambar tampak di atas dapat terlihat dengan jelas simulasi pengguna yang sedang melakukan aktifitas di area jalur pedestrian.

Model 3 untuk Tipe Jalan Lokal dengan ilustrasi terdapat pada Gambar 5. 10 pada Zona/Segmen 4 yang digunakan sebagai jalur pejalan kaki pada tipe jalan

kolektor terdiri dari ruang bebas jalur pejalan kaki dengan lebar minimum 3 meter dan ruang fasilitas penunjang minimum 0,75 meter dengan atribut pelayanan yang memenuhi kriteria aksesibilitas, konektivitas, sirkulasi, keamanan, keselamatan, kenyamanan, Keindahan, Iklim/keteduhan, kebersihan dan tersedia fasilitas penunjang jalur pedestrian untuk menarik minat dan perhatian anak-anak serta pengguna jalan agar mau dan memilih untuk berjalan kaki.



Gambar 5.11 Perspektif Model 3 Jalur Pedestrian Pada Jalan Lokal

Adapun uraian Model 3 Jalur Pedestrian kawasan RTH Publik Pada Jalan Lokal sebagai berikut:

I. Lokasi:

Jalur pedestrian biasanya terletak di sisi jalan arteri, yang merupakan jalan utama atau jalan besar yang sering digunakan oleh kendaraan bermotor.

2. Pemisahan Fisik :

Jalur pedestrian dipisahkan secara fisik dari jalur kendaraan, seperti trotoar atau pedestrian *walkway* yang terpisah dari bagian jalan yang digunakan oleh kendaraan bermotor. Pemisahan fisik ini dapat berupa trotoar yang ditinggikan, penghalang fisik seperti pagar, atau marka jalan yang jelas yang membedakan jalur pedestrian dari jalur kendaraan.

3. Marka Jalan :

Jalur pedestrian pada jalan arteri biasanya ditandai dengan marka jalan yang khusus, seperti garis putus-putus atau garis lurus yang membedakan jalur pedestrian dari jalur kendaraan. Marka jalan ini berguna sebagai panduan bagi pejalan kaki dan pengendara kendaraan untuk memahami batas area pejalan kaki.

4. Aksesibilitas:

Jalur pedestrian pada jalan arteri biasanya harus dirancang untuk dapat diakses oleh pejalan kaki yang beragam, termasuk mereka yang menggunakan kursi roda atau mempunyai kebutuhan aksesibilitas lainnya. Oleh karena itu, jalur pedestrian pada jalan arteri biasanya harus cukup lebar untuk memungkinkan akses yang mudah bagi pejalan kaki yang beragam.

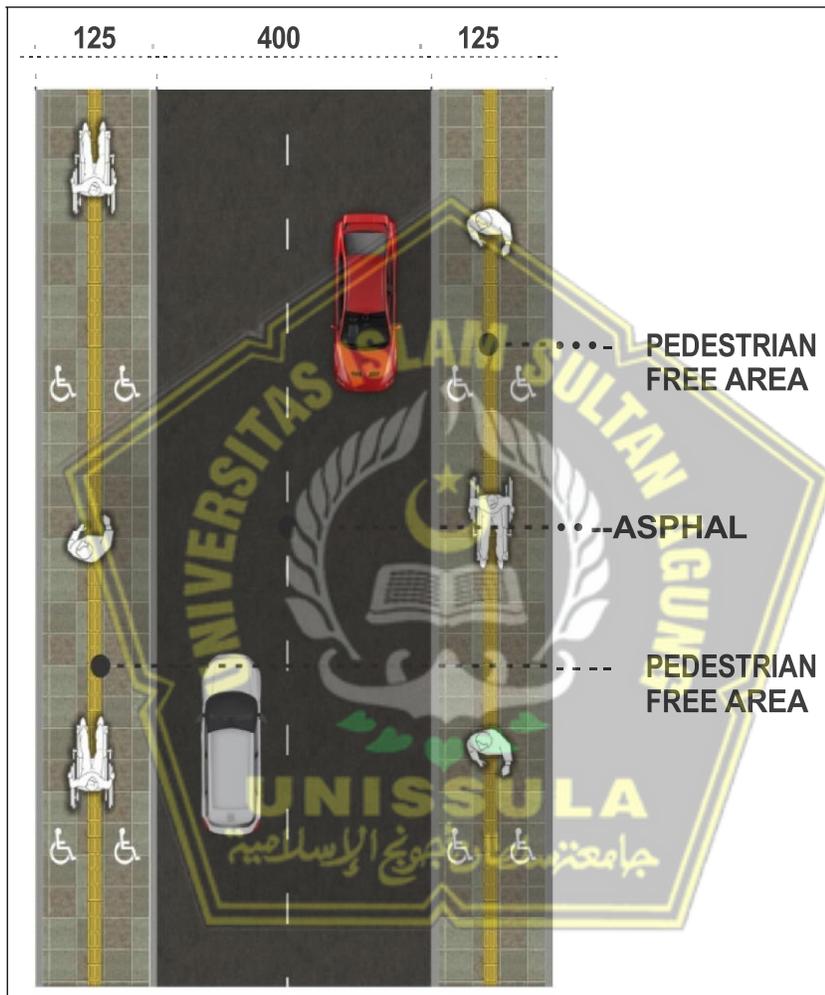
5. Perlengkapan Pendukung :

Jalur pedestrian pada jalan arteri juga dapat dilengkapi dengan perlengkapan pendukung, seperti penyeberangan zebra, lampu lalu lintas, papan petunjuk, dan lampu penerangan jalan yang dapat meningkatkan keamanan pejalan kaki dan membantu pengguna jalan dalam berinteraksi dengan kendaraan bermotor.

Desain jalur pedestrian pada jalan Kolektor didesain dan merujuk pada peraturan dan regulasi lokal, serta kondisi geografis dan lingkungan setempat. Oleh karena itu, desain mengacu pada Permen PU NO. 2 Tahun 2018 dan mengikuti tanda- tanda dan petunjuk yang ada di lapangan untuk menggunakan jalur pedestrian dengan aman dan sesuai peraturan.

### 5.3.4 Model 4 (Jalur Pedestrian Untuk Jalan Lingkungan)

Model 4 merupakan rekomendasi model jalur pedestrian yang terletak pada segmen/zona 4 pada jalan lingkungan yang berada di bagian belakang kawasan RTH Publik perkotaan.



Gambar SJ 2 Tampak Model 4 Jalur Pedestrian Pada Jalan Lingkungan

Gambar 5.12 di atas merupakan Model 4 jalur pedestrian pada jalan lingkungan dengan lebar jalur pedestrian 2,5 m. Menerapkan jalur pedestrian atau trotoar pada jalur lokal biasanya merujuk pada fasilitas yang disediakan khusus untuk pejalan

kaki pada jalan-jalan lingkungan yang menghubungkan area pemukiman, komersial, atau perkotaan yang lebih kecil.

Berikut adalah beberapa contoh potongan pada desain jalur pedestrian di jalan lingkungan :

I. Trotoar Jalur Lingkungan :

Trotoar jalur Lingkungan dapat menggambarkan lebar trotoar, jenis material trotoar (misalnya beton, paving, atau aspal), dan fasilitas tambahan seperti penerangan jalan, marka jalan, dan aksesibilitas bagi pejalan kaki.

2. Aksesibilitas Jalur Lingkungan :

Aksesibilitas pada jalur Lingkungan dapat mencakup fasilitas aksesibilitas bagi pejalan kaki yang mungkin memiliki kebutuhan khusus, seperti tanda-tanda taktil atau penanda jalan yang dapat diraba, peningkatan trotoar untuk kursi roda, atau peningkatan akses untuk pejalan kaki lanjut usia atau difabel.

3. Fasilitas Pendukung Jalur Lingkungan :

Fasilitas pendukung pada jalur Lingkungan dapat mencakup detail seperti penerangan jalan, marka jalan yang jelas, rambu lalu lintas, tanda-tanda peringatan, serta fasilitas parkir atau halte angkutan umum yang terintegrasi dengan jalur lokal.

Selain itu, dalam tampak jalur pedestrian di jalan Lingkungan, penting juga untuk memperhatikan aspek keselamatan pejalan kaki, seperti desain tanpa hambatan, penghindaran penghalang, dan pemisahan yang jelas antara trotoar dan jalur kendaraan. Jalur pedestrian di jalan lingkungan harus mematuhi regulasi dan panduan perencanaan jalan yang berlaku di wilayah setempat, serta mempertimbangkan kondisi topografi, lingkungan, dan kebutuhan pengguna jalan yang beragam. Oleh karena itu, sebaiknya mengacu pada perencanaan lalu lintas dan regulasi setempat, serta berkonsultasi dengan ahli perencanaan jalan yang berkompeten untuk memastikan jalur pedestrian yang akurat dan sesuai dengan kondisi setempat.



Gambar 5.13 Tampak Model 4 Jalur Pedestrian Pada Jalan Lingkungan

Gambar 5.13 merupakan potongan model 4 jalur pedestrian pada jalan lingkungan. Pada gambar tampak di atas dapat terlihat dengan jelas simulasi pengguna yang sedang melakukan aktivitas di area jalur pedestrian.

Model 4 untuk Tipe Jalan Lingkungan dengan ilustrasi terdapat pada Gambar 5.13 pada area di sekitar jalur pedestrian yang digunakan sebagai jalur pejalan kaki pada tipe jalan lingkungan terdiri dari ruang bebas jalur pejalan kaki dengan lebar minimum 2,5 meter dan ruang fasilitas penunjang minimum 0,6 meter dengan atribut pelayanan yang memenuhi kriteria aksesibilitas, konektivitas, sirkulasi, keamanan, keselamatan, kenyamanan, Keindahan, Iklim/ketueduhan, kebersihan dan tersedia fasilitas penunjang jalur pedestrian untuk menarik minat dan perhatian anak-anak serta pengguna jalan agar mau dan memilih untuk berjalan kaki.



Gambar 5.14 Perspektif Model 4 Jalur Pedestrian Pada Jalan Lingkungan

Adapun uraian Model 4 Jalur Pedestrian kawasan **RTH** Publik Pada Jalan Lingkungan sebagai berikut :

1. Lokasi:

Jalur pedestrian biasanya terletak di dekat jalur lokal, yang merupakan jalan penghubung antar pusat kegiatan di dalam kawasan lingkungan yang sering digunakan oleh kendaraan bermotor.

2. Pemisahan Fisik :

Jalur pedestrian dipisahkan secara fisik dari jalur kendaraan, seperti trotoar atau pedestrian *walkway* yang terpisah dari bagian jalan yang digunakan oleh kendaraan bermotor. Pemisahan fisik ini dapat berupa trotoar yang ditinggikan, penghalang fisik seperti pagar, atau marka jalan yang jelas yang membedakan jalur pedestrian dari jalur kendaraan.

### 3. Marka Jalan :

Jalur pedestrian pada jalan arteri biasanya ditandai dengan marka jalan yang khusus, seperti garis putus-putus atau garis lurus yang membedakan jalur pedestrian dari jalur kendaraan. Marka jalan ini berguna sebagai panduan bagi pejalan kaki dan pengendara kendaraan untuk memahami batas area pejalan kaki.

### 4. Aksesibilitas:

Jalur pedestrian pada jalan arteri biasanya harus dirancang untuk dapat diakses oleh pejalan kaki yang beragam, termasuk mereka yang menggunakan kursi roda atau mempunyai kebutuhan aksesibilitas lainnya. Oleh karena itu, jalur pedestrian pada jalan arteri biasanya harus cukup lebar untuk memungkinkan akses yang mudah bagi pejalan kaki yang beragam.

### 5. Perlengkapan Pendukung:

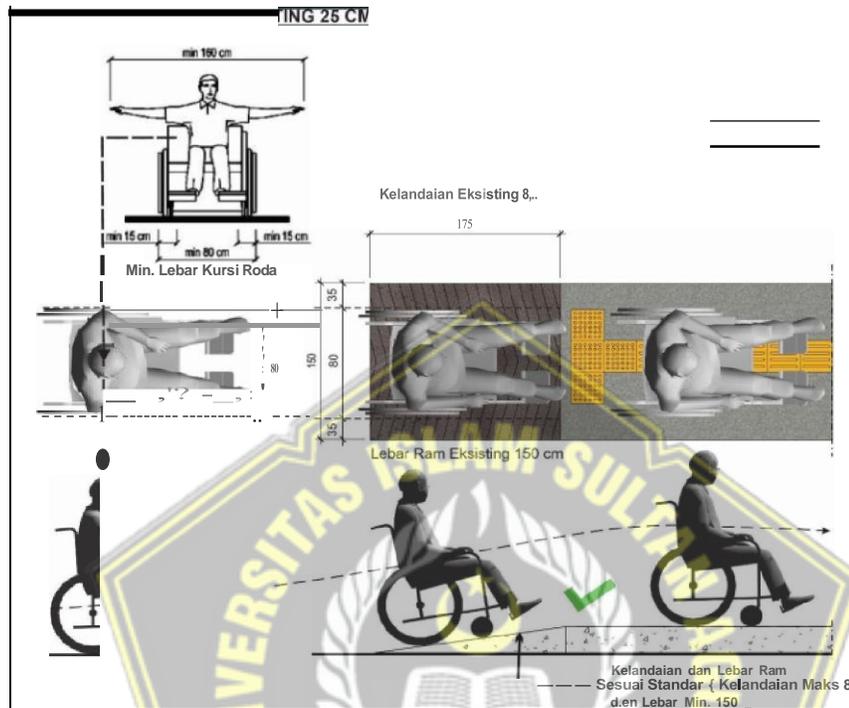
Jalur pedestrian pada jalan arteri juga dapat dilengkapi dengan perlengkapan pendukung, seperti penyeberangan zebra, lampu lalu lintas, papan petunjuk, dan lampu penerangan jalan yang dapat meningkatkan keamanan pejalan kaki dan membantu pengguna jalan dalam berinteraksi dengan kendaraan bermotor.

Desain jalur pedestrian pada jalan Kolektor didesain dan merujuk pada peraturan dan regulasi lokal, serta kondisi geografis dan lingkungan setempat. Oleh karena itu, desain mengacu pada Permen PU NO. 2 Tahun 2018 dan mengikuti tanda-tanda dan petunjuk yang ada di lapangan untuk menggunakan jalur pedestrian dengan aman dan sesuai peraturan.

#### 5.4. Rekomendasi Expert Terkait Model Ramp

Berdasarkan hasil simulasi dari ketiga macam model *ramp* yang telah disimulasikan oleh penyandang disabilitas (Tunadaksa) pada kawasan jalur pedestrian RTH Publik perkotaan, kemudian berdasarkan pada rujukan penelitian dalam penelitian ini seperti : Permen PU No. 2 Tahun 2018 dan telah melakukan *Focus Group Discussion* (FGD) dengan tim *Expert* (Ahli). Maka diperoleh satu kesimpulan terkait rekomendasi jalur pedestrian yang optimal dengan ukuran yakni : *ramp* memiliki standar ketinggian jalur pedestrian 25 cm, dengan panjang landasan 1,75 m dengan kemiringan *ramp* 7-8 ° merupakan ukuran yang paling aman dan mudah diakses oleh penyandang disabilitas (Tunadaksa) tanpa menggunakan bantuan

dari orang lain. Sehingga *ramp* model ini merupakan model *ramp* pada jalur pedestrian yang optimal dan di rekomendasikan dalam penelitian ini.



Gambar 5.15 Rekomendasi Model *Ramp* Terbaru

## 5.5 Detail Model Jalur Pemandu

Jalur pemandu atau *guiding block*, adalah jalur yang dirancang khusus untuk membantu pengguna jalan dengan kebutuhan aksesibilitas visual, seperti pengguna yang memiliki gangguan penglihatan atau tunanetra. Berikut adalah beberapa detail umum tentang model jalur pemandu :

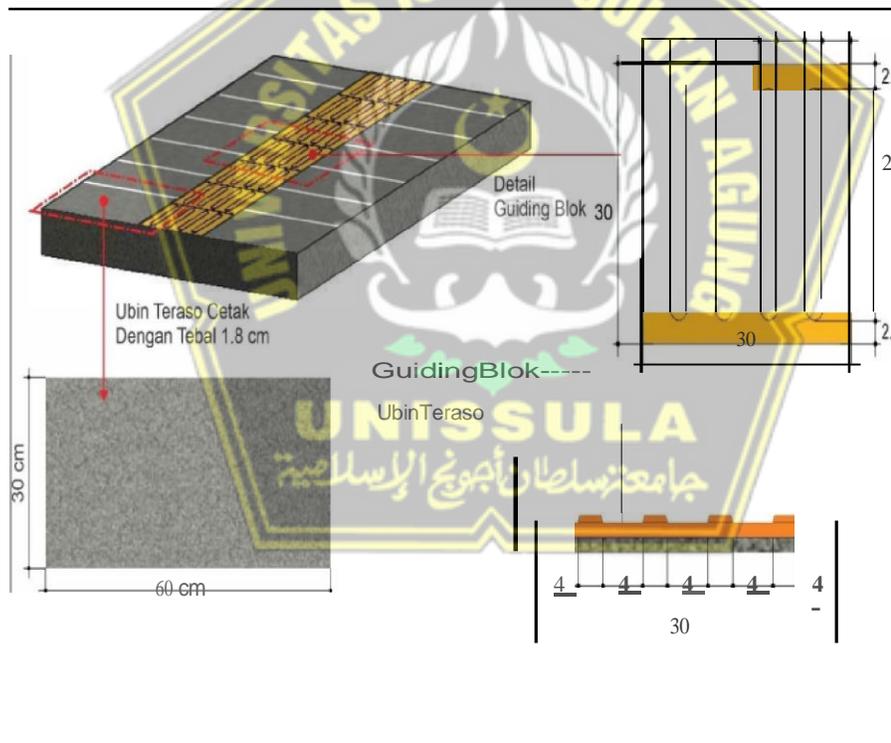
### 5.5.1 Jalur Pemandu (*Guiding Block*)

Jalur pemandu adalah jalur yang digunakan untuk membantu memberikan informasi perjalanan bagi masyarakat difabel dengan memanfaatkan tekstur ubin sebagai pengarah dan peringatan (Kurniawan, 2014). Tekstur ubin pengarah bermotif garis-garis yang menunjukkan arah perjalanan, sedangkan tekstur ubin peringatan bermotif bulat-bulat yang memberi peringatan terhadap adanya perubahan situasi sekitarnya. Daerah-daerah yang harus menggunakan ubin pemandu (*guiding blocks*)

adalah area di depan jalur lalu lintas kendaraan, di depan pintu masuk/keluar dari dan ke tangga dan pada terminal transportasi umum, area pedestrian yang menghubungkan jalan dan bangunan, dan pada pemandu arah dari fasilitas umum ke stasiun transportasi umum tersebut.

Selain profil atau motif ubin, karakteristik ubin pengarah ini juga dikenali oleh warnanya yang pada umumnya berwarna kuning, meskipun di beberapa negara (seperti Australia dan Hali) ubin pengarah ini mempergunakan warna abu-abu atau warna lainnya. Penggunaan warna kuning dipilih karena warna ini akan selalu bisa diidentifikasi (atau tidak mengalami perubahan signifikan) oleh semua orang termasuk orang dengan gangguan buta warna. Hal lain yang memberi nilai lebih pada penggunaan jalur atau ubin pemandu ini adalah ternyata jalur ini tidak saja bermanfaat bagi orang dengan gangguan penglihatan, tetapi juga bagi mobilitas orang tua yang berjalan kaki.

4 U 4 U 4 15 4 U 4



Gambar 5.16 Detail Model *Guiding Block*

Gambar 5.12 di atas merupakan detail *guiding block* pada area jalur pedestrian yang disediakan untuk penyandang disabilitas. Adapun ukuran ubin teraso 30 x 60 cm, dengan ketebalan ubin 1,8 cm. Sedangkan ukuran *guiding block* 30 x 30 cm, dengan ketebalan 3 cm.

Adapun material yang digunakan Bala beton SNJ 4427:2008, Cara uji kekesatan permukaan perkerasan menggunakan alat British Pendulum Tester (BPT) BS 6717: part I: 1993 *Precast concrete paving blocks*. **Istilah** dan definisi yang digunakan dalam standar ini adalah sebagai berikut :

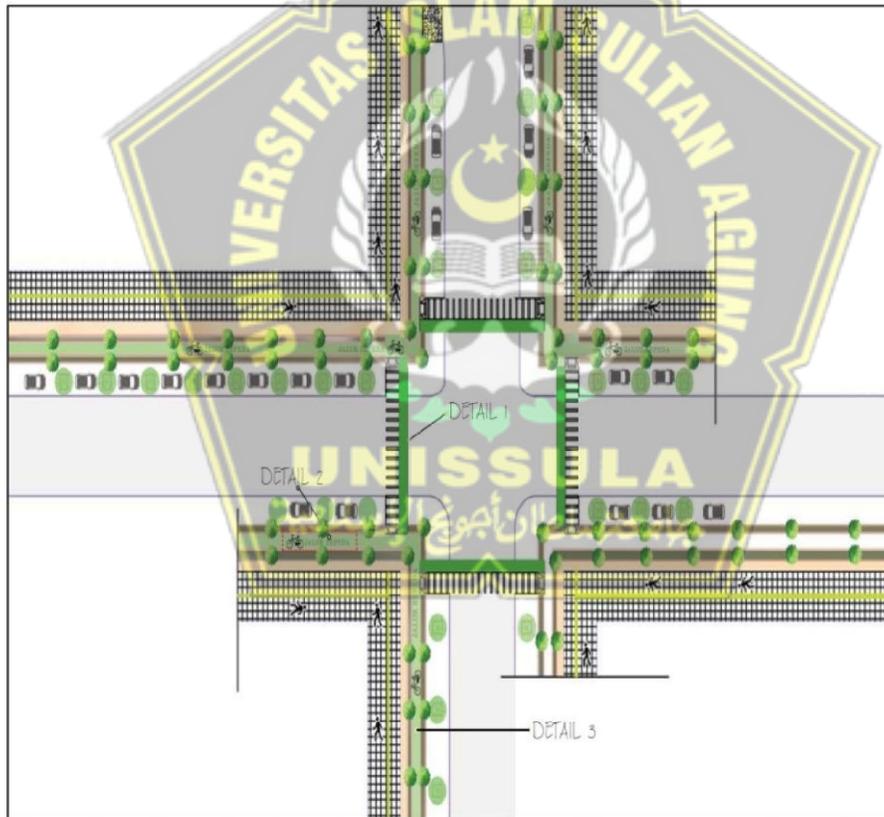
1. Blok (*concrete block*) suatu jenis bahan bangunan yang dibuat dari campuran semen *port/and* atau bahan perekat hidrolis sejenisnya, air dan agregat dengan atau tanpa bahan tambahan lainnya, berbentuk persegi dengan ketebalan tertentu.
2. Blok pemandu blok yang memandu penyandang disabilitas khususnya yang mengalami gangguan penglihatan, untuk berjalan pada jalur pejalan kaki dengan memanfaatkan tekstur blok yang memiliki fungsi sebagai pengarah dan peringatan
3. Blok pengarah blok dengan tekstur permukaan yang timbul dan berbentuk garis, berfungsi untuk menunjukkan arah perjalanan.
4. Blok peringatan blok dengan tekstur permukaan yang timbul dan berbentuk kubah, berfungsi untuk memberi peringatan terhadap adanya perubahan arah, perubahan permukaan dan kondisi jalur, serta adanya situasi yang dapat membahayakan pengguna, sehingga pengguna lebih waspada.
5. Jalur pejalan kaki jalur yang disediakan untuk pejalan kaki guna memberikan pelayanan kepada pejalan kaki sehingga dapat meningkatkan kelancaran, keamanan, dan kenyamanan pejalan kaki tersebut.
6. Pelandaian perubahan dan kelandaian trotoar pada perpotongan dengan jalur penyeberang pejalan kaki (*zebra cross*), baik di persimpangan maupun di ruas jalan, dan jalan masuk ke persil
7. Pejalan kaki setiap orang yang berjalan di fasilitas lalu lintas jalan, baik dengan maupun tanpa alat bantu
8. Trotoar jalur pejalan kaki yang terletak pada ruang milik jalan yang diberi lapisan permukaan dengan elevasi yang lebih tinggi dari permukaan perkerasan jalan, dan pada umumnya sejajar dengan jalur lalu lintas kendaraan

### 5.5.2 Blok pemandu

Blok pemandu jalur pedestrian direncanakan sebagai berikut:

- a. Blok pemandu dapat berupa blok pengarah dan blok peringatan
- b. Blok pemandu harus kuat dan tidak licin
- c. Blok pengarah berfungsi untuk menunjukkan arah perjalanan
- d. Blok peringatan berfungsi untuk memberi peringatan terhadap adanya perubahan arah, perubahan permukaan dan kondisi jalur, serta adanya situasi yang dapat membahayakan pengguna, sehingga pengguna lebih waspada.
- e. Permukaan blok pemandu harus memiliki perbedaan warna yang kontras dengan permukaan di sekitarnya.

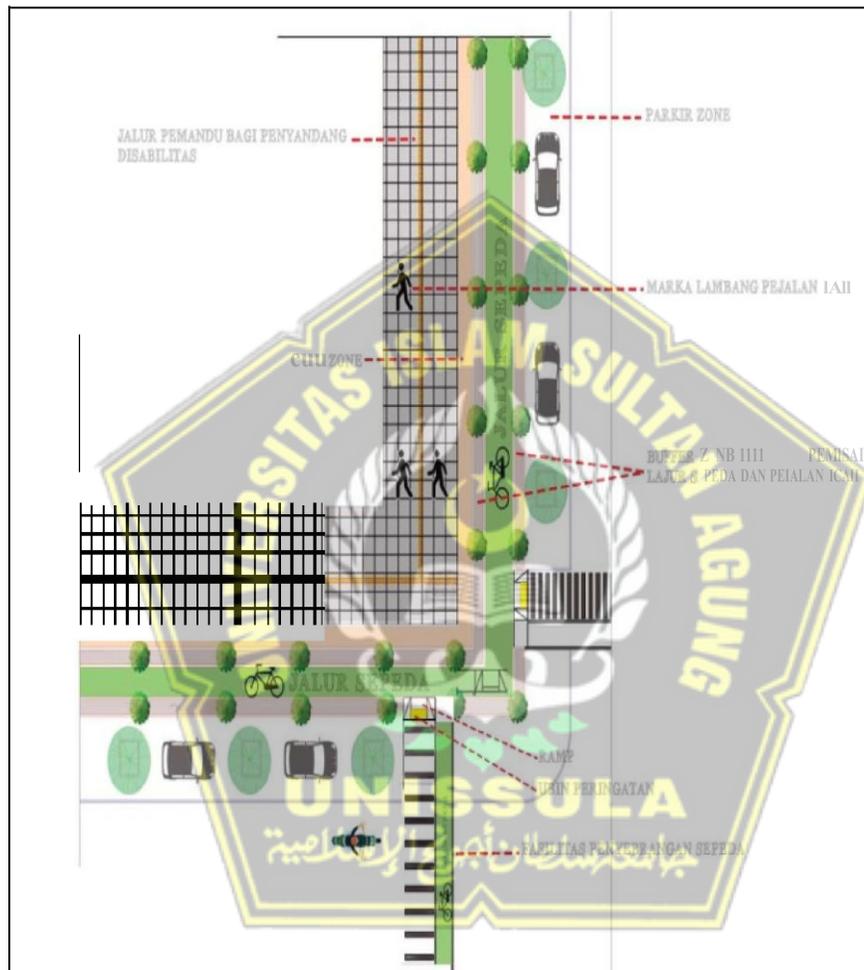
### 5.5.3 Model Jalur Sepeda



Gambar 5.17 Tampak Atas Lajur Sepeda Pada Persimpangan Jalan

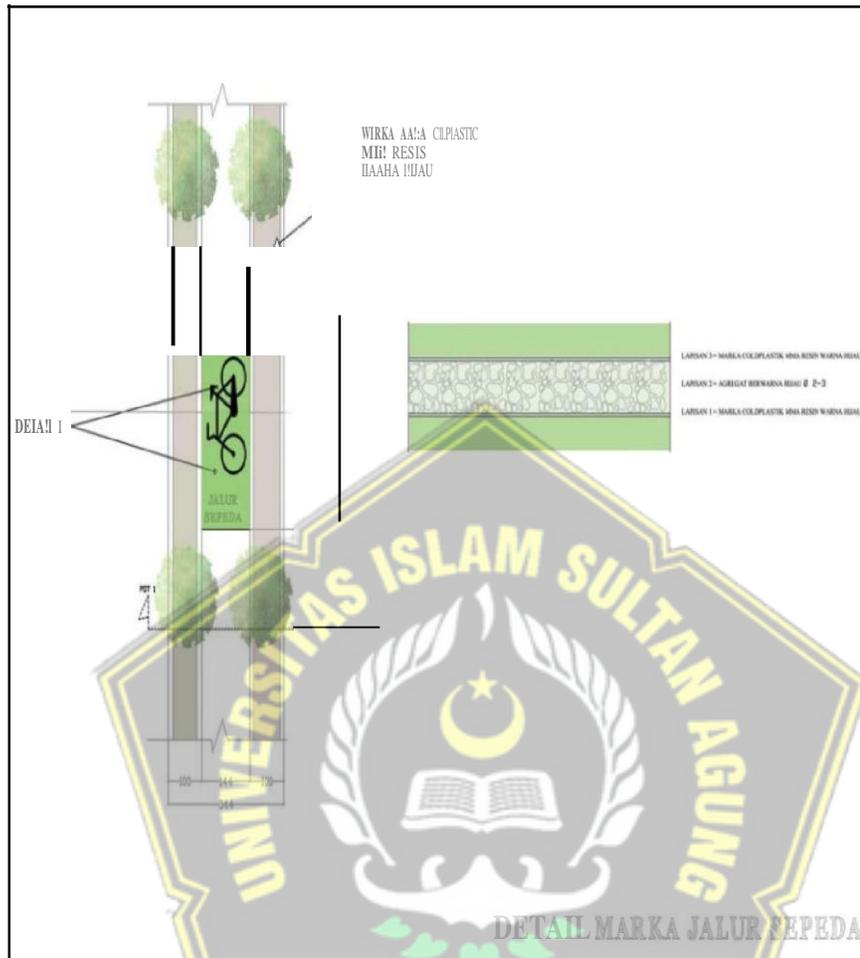
Gambar 5.17 di atas merupakan lajur sepeda pada persimpangan empat jalan raya disekitar area jalur pedestrian. Tampak pada gambar di atas adanya keterhubungan antara lajur sepeda yang ada di zona I dengan lajur sepeda yang ada di zona yang lain.

#### 5.5.4 Detail Model Lajur Sepeda



Gambar 5.18 Detail Model Lajur Sepeda

Gambar 5.18 merupakan gambar detail model lajur sepeda, tampak pada gambar berbagai fasilitas sudah tersedia seperti *ramp*, ubin penyeberangan, fasilitas penyeberangan sepeda, zona parkir dan lain-lain.



Gambar S. L9 Detail Model Marka Jalur Sepeda

Gambar S. L9 merupakan gambar detail model marka jalur sepeda, tampak pada gambar pengguna jalur sepeda sudah aman melakukan aktifitas pada area pedestrian karena sudah disediakan fasilitas bagi pengguna jalur sepeda tanpa harus turun ke jalan raya sehingga keamanan pengguna jalur lebih terjamin.

### 5. 6. Strategi Penataan Fisik

Merupakan cara yang sistematis untuk meningkatkan kualitas infrastruktur jalur pedestrian dalam kawasan **RTH** Publik melalui desain penataan ulang pada jalur pedestrian yang di tiap-tiap segmen/zona kawasan berdasarkan klasifikasi jalan dan merujuk ke Permen PU No. 2 Tahun 2018.

### 5.6.1 Strategi meningkatkan kinerja jalur pedestrian

#### D). Desain Fasilitas Jalur Pedestrian:

Dalam membuat desain fasilitas pejalan kaki yang optimal perlu mempertimbangkan beberapa hal sebagai berikut:

- a. Lintasan yang disediakan bagi pejalan kaki harus sedekat mungkin nyaman, la near dan aman dari gangguan.
- b. Adanya kontinuitas jalur pejalan kaki, yang menghubungkan antara tempat asal ke tempat tujuan dan begitupun sebaliknya.
- c. Ruang yang direncanakan dapat diakses oleh seluruh pengguna, termasuk pengguna dengan berbagai keterbatasan fisik (penyandang disabilitas).
- d. Jalur pejalan kaki harus dilengkapi dengan berbagai fasilitas seperti : rambu-rambu, penerangan, marka dan perlengkapan jalan lainnya sehingga pejalan kaki mendapat kepastian dalam berjalan, terutama bagi pejalan kaki tuna daksa.
- e. Dimensi fasilitas pejalan kaki harus sesuai dengan standar prasarana.
- f. Jalur yang direncanakan mempunyai daya tarik atau nilai tambah selain fungsi utamanya sebagai jalur pedestrian.
- g. Terciptanya ruang sosial sehingga pejalan kaki dapat beraktivitas secara aman di ruang publik.
- h. Terwujudnya keterpaduan sistem, baik dari aspek penataan lingkungan atau dengan sistem transportasi atau aksesibilitas antar kawasan.
- i. Terwujud perencanaan yang efektif dan efisien sesuai dengan tingkat kebutuhan dan perkembangan kawasan.

### 5.6.2 Penambahan Fasilitas Untuk Pejalan Kaki

Kriteria penempatan fasilitas pejalan kaki sebagai berikut:

#### I). Fasilitas utama jalur pejalan kaki :

- a. Pada tempat - tempat di mana pejalan kaki keberadaannya sudah menimbulkan konflik dengan lalu lintas kendaraan atau mengganggu peruntukan lain, seperti taman dan fasilitas lainnya.
- b. Pada lokasi yang dapat memberikan manfaat baik dari segi keselamatan, keamanan, kenyamanan dan kelancaran.

- c. Jika berpotongan dengan jalur lalu lintas kendaraan hams dilengkapi rambu dan marka atau lampu yang menyatakan peringatan/petunjuk bagi pengguna jalan.
  - d. Koridor jalur pejalan kaki (selain terowongan) mempunyai jarak pandang yang bebas ke semua arah.
  - e. Dalam merencanakan lebar lajur jalan dan spesifikasi teknik hams memperhatikan peruntukan bagi penyandang cacat.
- 2).Lapak Tunggu
- a. Disediakan pada medianjalan
  - b. Disediakan pada pergantian moda, yaitu dari pejalan kaki menuju moda kendaraan umum.
- 3).Lampu Penerangan
- a. Ditempatkan pada jalur penyeberangan jalan
  - b. Pemasangan bersifat tetap dan bernilai stuktur
  - c. Cahaya lampu cukup terang sehingga apabila pejalan kaki melakukan penyebrangan bisa terlihat dengan utama dimalam hari.
  - d. Cahaya lampu tidak membuat silau pengguna jalur pedestrian dan pengguna kendaraan bermotor.
- 4). Rambu lalu Lintas
- a. Penempatan dan dimensi rambu hams sesuai dengan spesifikasi rambu.
  - b. Jenis rambu sesuai dengan kebutuhan dan sesuai medan kebutuhan.
- 5). Pagar Pembatas
- a. Bahan pagar bisa terbuat dari konstruksi bangunan atau tanaman
- 6). Marka Jalan
- a. Marka jalan hanya ditempatkan pada jalur penyeberangan kaki sebidang.
  - b. Keberadaan marka mudah terlihat dengan jelas oleh pengguna jalur pedestrian baik disiang hari maupun dimalam hari .
  - c. Pemasangan marka hams bersifat tetap dan tidak licin bagi pengguna jalur pedestrian.
- 7). Peneduh dan pelindung
- Jenis peneduh dapat berupa pelindung :

- a. Pohon pelindung (mengikuti pedoman teknik lansekap)
- b. Atap, dJI

### 5.63 Konsep Penataan Jalur Pedestrian di Kawasan RTH Publik

Rekomendasi konsep penataan & perbaikan pada jalur pedestrian pada masing-masing segmen/zona kawasan berupa :

1. Penataan fasilitas pelengkap jalur pedestrian tidak menghalangi lintasan pejalan kaki berupa jarak dan penempatan fasilitas pelengkap yang teratur serta memberikan ruang yang nyaman untuk berjalan kaki.
2. Desain fasilitas pelengkap dengan motif ukiran tradisional meliputi fasilitas pot tanaman (vegetasi), lampu jalan, tempat duduk, pagar, tempat sampah, *signage*, dan halte.
3. Penambahan fasilitas tempat duduk berupa jarak antar tempat duduk 10 meter.
4. Penertiban penggunaan jalur pedestrian yang digunakan untuk Pedagang Kaki Lima (PKL).
5. Penggantian material *paving* block jalur pedestrian berupa material yang sesuai dengan aturan.
6. Perbaikan jalur pejalan kaki yang berlubang yaitu penggunaan *manhole*/ penutup *paving*.
7. Penambahan fasilitas penyebrangan berupa zebra dilakukan pada jalur pedestrian yang berada di jalan Abdullah Silondae.
8. Penambahan fasilitas pengendali kecepatan berupa rambu lalu lintas jalur pedestrian berupa fasilitas rambu kecepatan maksimal 30 km.
9. Perawatan rutin jalur pejalan dilakukan oleh dinas kebersihan dan pertamanan.
10. Perbaikan sistem kelola parkir berupa pergantian sistem pintu parkir kendaraan roda 4 dengan pintu otomatis.

### 5.7 Strategi Penataan on Fisik

Merupakan cara yang sistematis untuk meningkatkan kualitas infrastruktur jalur pedestrian dalam kawasan RTH Publik melalui penataan non fisik pada

jalur pedestrian yang berkaitan dengan peran dan partisipasi masyarakat, dan perbaikan sistem tata kelola.

### **5.7.1 Partisipasi dan Peran Masyarakat**

Masyarakat dapat berperan serta dalam pengaturan, pembinaan, pembangunan dan pengawasan jalan serta kelengkapannya, termasuk di dalamnya prasarana untuk pejalan kaki. Dapat berupa usulan, saran dan informasi dalam perencanaan pembangunan. Peran serta masyarakat untuk pembangunan jalan dan fasilitas pejalan kaki, dengan kesadaran akan fungsi dan manfaat jalan bagi pembangunan. Selain itu masyarakat berhak melaporkan penyimpangan terhadap ruang manfaat jalan, ruang milik jalan dan ruang pengawasan jalan kepada penyelenggaraan jalan.

Penyelenggaraan jalan sebagai salah satu bagian dalam mewujudkan fasilitas transportasi yang melibatkan masyarakat umum dan penyelenggara jalan (pemerintah). Adapun bentuk dan peran masyarakat yang dapat dilakukan meliputi :

- I. Memberikan bantuan pemikiran atau pertimbangan atau pertimbangan berkenaan dengan kebijakan penyediaan dan pemanfaatan sarana dan fasilitas di ruang pejalan kaki di dalam kawasan atau sepanjang jalur pedestrian RTH Publik Kota.
2. Menjaga keamanan, keserasian, dan kenyamanan dalam pemanfaatan ruang pejalan kaki pada kawasan RTH Publik Kota.
3. Melaksanakan pembangunan atau kegiatan yang sesuai dengan ketentuan zonasi kawasan/rencana kota yang telah ditetapkan.
4. Melakukan kegiatan menjaga, memelihara dan meningkatkan nilai manfaat ruang pejalan kaki serta menjaga kelestarian lingkungan di sekitarnya.
5. Memanfaatkan ruang pejalan kaki sesuai dengan ketentuan yang telah ditetapkan oleh pemerintah/pengelola kawasan **RTH** dan jenis kegiatan yang diijinkan serta mencegah penggunaan ruang yang tidak sesuai dengan ketentuan yang berlaku.

#### **A. Adaptasi Sosial**

Adaptasi yang diteliti pada sub bab ini menitikberatkan pada bagaimana proses sosialisasi yang terjadi pada RTH Publik.

##### **I. Adaptasi Sosial Pada Fasilitas RTH Publik**

###### *a. Sitting Place*

Menyediakan *sitting place* berupa area tempat duduk yang disediakan pengelola RTH Publik taman dengan membuat banyak titik - titik sosialisasi terjadi di dalam kawasan RTH Publik.

b. Area Bermain

Menyediakan area bermain di dalam kawasan RTH Publik dengan berbagai macam fasilitas seperti : ayunan, jungkat jangkit, *play ground* dji.

c. Lapangan

Menyediakan lapangan sebagai sarana olah raga, upacara dan berbagai kegiatan lainnya.

### **B. Adaptasi Dalam Aspek Ekonomi**

Dalam aspek ekonomi bertujuan untuk menjelaskan bagaimana perdagangan atau transaksi jual beli di area kawasan RTH Publik.

- a. Adaptasi PKL, seperti taman-taman pada umumnya RTH Publik juga harus memiliki area untuk lokasi PKL berjualan atau memasarkan produk.

#### **5.7.2 Perbaikan Sistem Tata Kelola**

Sistem tata kelola RTH Publik perlu mendapatkan dukungan dari berbagai pihak, antara lain :

##### **I. Regulasi Pemerintah**

- a. Adanya regulasi yang mengarahkan agar wilayah kabupaten/kota membuat penataan dengan memperhatikan RTH. Undang-undang nomor 26 tahun 2007 tentang penataan ruang memberikan landasan untuk pengaturan RTH dalam rangka mewujudkan ruang kawasan perkotaan yang aman, nyaman, produktif dan berkelanjutan. Penegasan aturan RTH juga tertuang melalui peraturan daerah Kota Kendari Nomor 10 Tahun 2011.

b. Pendanaan

Perlu adanya pendanaan dari Kementerian PUPR guna mendukung terselenggaranya pembangunan RTH Publik yang optimal.

c. Keterlibatan Masyarakat

Perlu adanya keterlibatan masyarakat dalam upaya pelestarian RTH. Demikian pula halnya dengan pemeliharaan terhadap sarana dan prasarana yang berada dalam kawasan RTH Publik.

d. Tanggung Jawab *Stakeholder*

Tanggung jawab setiap komponen baik pemerintah, masyarakat atau sektor swasta untuk memelihara **RTH** Publik sebagai sarana publik sehingga penting adanya komitmen bersama agar **RTH** Publik dapat terpelihara dengan baik.

2. Perawatan rutin pada areajalur pedestrian

a. Pemeliharaan Trotoar

Beberapa kegiatan pemeliharaan rutin terkait jalur pedestrian yang belum ditetapkan dalam sebuah pedoman namun telah terdapat dalam perpen PU No. 13 Tahun 2011 tentang Tata Cara Pemeliharaan dan Pemilikan Jalan. Pemeliharaan rutin yang perlu ditambahkan meliputi :

- Trotoar memerlukan penataan kembali untuk menghilangkan lubang-lubang kecil atau memerlukan pembentukan kembali sehingga datar dan dapat mengalirkan air.
- Trotoar yang tertutup rumput/gulma yang tinggi (lebih dari 5 cm) dan atau semak-semak sehingga jarak pandang tetap tersedia dan tetap terlihat rapih dan indah.
- Trotoar dengan bahan-bahan yang lepas, benda-benda yang tidak dikehendaki atau bahan-bahan lainnya sehingga fungsi jalur pejalan kaki dapat terjaga.

b. Pemeliharaan Jalur Sepeda

- *Kreb* pemisah jalur yang lepas agar diperbaiki dengan campuran yang sesuai dengan spesi fikasi khusus jalur/lajur sepeda.
- *Kreb* yang membutuhkan pengecatan dapat dilakukan untuk memberi peringatan akan adanya *kreb*.
- Jalur/lajur sepeda memerlukan perataan kembali untuk menghilangkan lubang-lubang kecil atau memerlukan pembentukan kembali untuk meningkatkan kerataan atau drainase.
- Jalur/lajur sepeda memerlukan pemadatan tambahan agar dapat memberi pelayanan yang lebih baik.
- Jalur/lajur sepeda tertutup rumput/gulma yang tinggi (lebih dari 5 cm) dan atau semak-semak sehingga akan mengurangi keamanan jalan atau jarak pandang pengguna jalur.

- Kondisi jalur/jalur dengan bahan-bahan yang lepas (*paving block*, keramik, ubin difabel), terdapatnya benda-benda yang tidak dikehendaki atau bahan-bahan lainnya yang tidak berkaitan dengan fungsi jalan.

- Jalur/lajur sepeda yang tidak memerlukan penggalian atau pembongkaran bahan tepi, memerlukan perataan kembali untuk air yang lancar dari perkerasan perpenutup aspal ke selokan samping.

### 3. Pemeliharaan Jalur Tanaman/Elemen Lansekap

Tata cara Pemeliharaan Jalur Tanaman/Elemen Lansekap (1995) menyebutkan pemeliharaan untuk tanaman dapat dibagi dua yaitu pemeliharaan pasca tanam dan pemeliharaan rutin. Pemeliharaan pasca tanam adalah kegiatan pemeliharaan yang dilakukan terhadap tanaman sejak selesai ditanam sampai batas waktu minimal 3 bulan dan dilaksanakan secara intensif agar tanaman dapat tumbuh dengan baik.

Pemeliharaan rutin pada lansekap antara lain : penyiraman, penyiangan, pemangkasan, pemupukan, pencegahan / pemberantasan hama / penyakit, penyulaman / penggantian tanaman, bak tanaman dan pergola yang memerlukan perataan kembali dan tertutup tanaman, pengecatan ulang.

## 5.8 Optimalisasi Jalur Pedestrian RTH Publik

Dari kajian yang telah dilakukan maka dapat dibuatkan matriks perbedaan antara sebelum dan sesudah optimalisasi jalur pedestrian RTH Publik Kota Kendari sebagaimana tersaji pada Tabel 5.6 berikut:

Tabel 5.6 Optimalisasi ((jnerja JalurPedestrian Kota Kendari

O.	VARIABEL	KINERJA EKSISTENSI			KINERJA JALUR/ZONA		
		Puas/ Baik	Cukup / Biasa	Tidak Puas/ Kurang	Puas/ Baik	Cukup / Biasa	Tidak Puas/ Kurang
1.	Aksesibilitas	x		x	x		x
2.	Konektivitas	x		x	x		x
3.	Sirkulasi	x		x	x		x
4.	Keamanan	x		x	x		x
5.	Keselamatan	x		x	x		x
6.	Kebisingan	x		x	x		x
7.	Iklim/Keteduhan		x	x	x		x

O.	VARIABEL	K E R J A E K S I S T I G			K E R J A J A L U R / Z O N A		
		Puas/ Baik	Culmp / Biasa	Tidak Puas/ Kurang	Puas/ Baik	Culmp / Biasa	Tidak Puas/ Kur.ang
8.	Keindahan		x	x		x	x
9.	Kebersihan	x		x		x	x
10.	Faktor Penunjang Jalur	x		x		x	x

Terlihat pada Tabel 5.6 terlihat kinerja existing, dan kinerja jalur/zona berdasarkan tinjauan masing-masing variabel. Beberapa variabel yang sudah dalam kategori Puas/Baik dipertahankan kinerjanya yang ada pada variabel iklim/ketedeuhan dan keindahan.

Adapun kinerja jalur/zona yang diharapkan adalah dengan memaksimalkan konsep **RTH** Kendari : 'Aman, Nyaman dan Aksesibel' sehingga beberapa variabel ditargetkan berada dalam kategori Baik sebagai unggulan dari moda ini. Unggulan dari jalur pedestrian ini tersaji pada Tabel 5.7 berikut:

Tabel 5.7 Keunggulan **RTH** Kendari : 'Aman, Nyaman dan Aksesibel'

No.	Parameter	Sub Parameter	Deskripsi	Indikator/Keunggulan
1.	Aman	Sarana	Perlengkapan sarana Zona RTH seperti: Drainase yang dibuat berdampingan atau di bawah jalur pedestrian, dimensi, jalur hijau, lampu penerangan dan <u>tempat duduk</u>	Tersedianya seluruh perlengkapan sarana jalur pedestrian di tiap-tiap zona/segmen sebagai bagian dari standar pelayanan dan operasional minimum
		Prasarana	Perlengkapan sarana Zona RTH seperti : Material yang digunakan untuk prasarana pedestrian adalah material yang tidak licin, dapat menyerap air, tidak menyilaukan, perawatan dan pemeliharaannya mudah untuk dilakukan dan biayanya relatif murah serta cepat kecing atau air tidak	Tersedianya seluruh perlengkapan sarana jalur pedestrian di tiap-tiap zona/segmen sebagai bagian dari standar pelayanan dan operasional minimum

No.	Parameter	Sub Parameter	Deskripsi	Indikator/Keunggulan
		Kondisi Lingkungan	tergenang di saat hujan turun. Keadaan sekitar kawasan RTH Publik seperti : Penataan kawasan, dan keteduhan area jalur pedestrian	Jalur pedestrian yang teduh
2.	yaman	Ruang luar kawasan/eksterior	Fasilitas penunjang kenyamanan seperti: Pohon peneduh, <i>Shelter</i> dan Tempat duduk yang dapat menjamin kenyamanan pengguna jalur pedestrian	Tersedia dan tercapainya standar minimum kenyamanan pengguna jalur pedestrian
		Pilar <i>Green</i>	Menghadirkan lansekap yang Ramah lingkungan pada pedestrian serta di dominasi dengan lahan terbuka hijau yang bebas gas emisi kendaraan	Menyediakan jalur pedestrian yang lebar, dilengkapi dengan <i>guiding blok</i> dan memiliki pohon peneduh yang rindang di sekitar kawasan RTH Publik.
3.	Aksesibel	Fasilitas <i>ramp</i>	Fasilitas <i>ramp</i> yang ada di kawasan RTH Publik memiliki ukuran yang sesuai dengan standar fasilitas	Tersedianya <i>ramp</i> yang mudah diakses oleh pengguna jalur pedestrian termasuk penyandang disabilitas.

Terlihat pada Tabel 5.7 beberapa item keunggulan yang diharapkan menjadi pemicu berjalan kaki bagi masyarakat kota Kendari. Keunggulan-keunggulan ini tentunya akan didukung oleh kampanye aktif pentingnya menggunakan jalur pedestrian agar pola pikir masyarakat memilih alat transportasi murah dan sehat. Selain itu dukungan regulasi yang wajib diberikan oleh pemerintah untuk mendukung keberlangsungan jalur pedestrian khususnya kawasan RTH Publik.

Seluruh variabel kinerja pelayanan diupayakan untuk bernilai Baik/Puas sehingga berbagai macam upaya perlu dilakukan agar pelayanan **PRIMA** dapat terwujud. Evaluasi dan monitoring harus terus dilakukan agar dapat memberi pelayanan maksimal bagi pengguna. *Continuous Improvement* harus menjadi dasar upaya mempertahankan dan memberi yang terbaik sehingga pelayanan prima kepada

masyarakat menjadi kebiasaan dan merupakan atmosfer kerja bagi transportasi berjalan di perkotaan.

Konsep **RTH** Kendari: 'Aman, Nyaman dan Aksesibel' berdasarkan kebutuhan dan skala prioritas yang diinginkan oleh masyarakat Kota Kendari. Diawali dengan konsep ekonomis, berdasarkan hasil analisis *State Preference* yang memberi informasi bahwa berjalan kaki merupakan alat transportasi murah dan menyehatkan yang akan dikembangkan maka semakin besar potensi berjalan masyarakat di jalur pedestrian. Selain itu juga berdasarkan alasan penggunaan jalur pedestrian pada sub bab bahasan karakteristik pengguna jalur pedestrian, pada Tabet 4.5 (pada BAB IV) fakta menunjukkan bahwa 67% responden menyatakan alasan menggunakan jalur pedestrian karena pertimbangan jalan santai/olah raga. Sehingga jelas bahwa pengembangan jalur pedestrian di Kota Kendari, apapun bentuk dan modelnya harus mengakomodir pertimbangan utama terkait dengan berjalan kaki yang merupakan alat transportasi murah dan ekonomis.

Demikian juga dengan konsep kedua yaitu Aksesibilitas, berdasarkan hasil kuisioner responden pengguna jalur pedestrian pertimbangan aksesibilitas merupakan faktor yang paling dibutuhkan oleh pengguna jalur pedestrian. Kinerja aksesibilitas, jawaban terbanyak berada pada skala sangat penting, untuk pertanyaan jalur pedestrian (ukuran, kemiringan jalur pedestrian) terdiri dari 150 responden dengan persentase 37,6 %. Kinerja aksesibilitas, jawaban terbanyak berada pada skala puas, untuk pertanyaan ketersediaan *ramp* (ukuran, material dan *Handrail*, kelengkapan dan kemiringan) dengan jumlah 141 responden dengan persentase 35,5 %. Oleh karena itu pengembangan jalur pedestrian pada kawasan **RTH** Publik di Kota Kendari perlu lebih ditingkatkan lagi pelayanannya, dan harus mengakomodir pertimbangan prioritas berikutnya terkait dengan kenyamanan, keamanan dan kecepatan dalam berjalan.

## **BAB VI KESIMPULAN, IMPLEMENTASI DAN REKOMENDASI**

### **6.1. Kesimpulan**

Berdasarkan hasil analisis data secara kuantitatif dan kualitatif, serta pembahasan, maka kesimpulan penelitian ini adalah sebagai berikut:

- I. Kondisi fasilitas jalur pedestrian yang berada di kawasan RTH publik, terbagi atas dua yaitu : kondisi fisik dan kondisi fisik non fisik. Kondisi fisik jalur pedestrian, berbasis pada evaluasi yang telah dilakukan pada 6 segmen/zona menunjukkan bahwa jalur pedestrian **RTH** publik belum memenuhi standar yang telah di persyaratkan. Sedangkan kondisi non fisik terkait karakteristik pengguna terdiri dari jenis kelamin pengguna, usia, pendidikan, frekuensi berjalan, tujuan berjalan, moda angkutan, teman berjalan serta responden kriteria disabilitas dan non disabilitas.
2. Kinerja jalur pedestrian pada kawasan **RTH** Publik Perkotaan di Kota Kendari, dengan 10 variabel dan 3 I indikator penilaian, menunjukkan hasil dengan pemetaan nilai rata-rata atribut pelayanan terbagi atas 4 kuadran dengan rincian yaitu : Kuadran I (Prioritas utama) sebanyak 4 atribut, Kuadran II (Pertahankan Prestasi) sebanyak 6 atribut, Kuadran III (Berlebihan) sebanyak 9 atribut dan Kuadran IV (Kualitas Rendah) sebanyak 12 atribut. Hasil yang diperoleh menunjukkan nilai kepentingan responden pengguna jalur pedestrian dimulai dari skor terendah dengan nilai 3,0 I dan skor tertinggi dengan nilai 3,9 I sedangkan untuk nilai kepuasan dimulai dari skor terendah 2,90 dan skor tertinggi 3,48. Penilaian minimum yang diberikan terhadap 8 variabel dengan rentan nilai CSI sebesar 51,00% – 65,99% = Cukup Puas.
3. Regulasi pemerintah dalam hal ini Permen PU No. 2 Tahun 2018 belum sepenuhnya diterapkan pada semua segmen/zona oleh pihak pengelola kawasan.
4. *Benchmarking* penelitian yang dilakukan pada kawasan **RTH** Publik Lapangan Karebosi Makassar, memiliki beberapa kelebihan karena sudah dilengkapi dengan berbagai fasilitas seperti : ketersediaan marka, jalur

difabel, *street furniture* sesuai yang dipersyaratkan serta keberadaan Area PKL yang sudah tertata dengan baik di segmen jalan R.A Kartini. Meskipun demikian jalur ini juga memiliki kelemahan yaitu lebar jalur pedestrian yang belum memenuhi syarat standar untuk jalur jalan arteri yaitu 5-6 m.

5. Model jalur pedestrian pada kawasan **RTH** Publik di Kola Kendari menghasilkan model jalur pedestrian yang optimal yang dilengkapi dengan sarana, prasarana dan kondisi fisik lingkungan.
6. Strategi pengembangan kawasan **RTH** Publik adalah strategi konsep **RTH** Kendari: 'Aman, yaman dan Aksesibel'. Konsep ini melakukan pendekatan terhadap pola pelayanan.

## 6.2 Implikasi Hasil Penelitian

Implementasi hasil penelitian pada jalur pedestrian dapat dilakukan dalam beberapa cara, antara lain :

### 1. Perubahan desain :

Hasil penelitian ini dapat memberikan wawasan tentang apa yang dapat ditingkatkan pada desain jalur pedestrian, seperti : penelitian ini dapat menunjukkan bahwa penambahan rambu-rambu dan penghalang pada jalur tertentu dapat meningkatkan keamanan bagi para pejalan kaki dan pengguna kursi roda.

### 2. Perbaikan infrastruktur :

Hasil penelitian dapat digunakan untuk memperbaiki infrastruktur jalur pedestrian yang sudah ada. Misalnya, hasil penelitian dapat digunakan untuk memperbaiki jalur pedestrian yang kurang *aksesibel* atau mengubah jalur pedestrian yang tidak aman menjadi lebih aman dan ramah pengguna.

### 3. Peningkatan kesadaran:

Hasil penelitian dapat digunakan untuk meningkatkan kesadaran masyarakat tentang pentingnya aksesibilitas dan inklusi bagi semua pengguna jalur pedestrian. **Jni** dapat mencakup kampanye kesadaran masyarakat, seminar, dan diskusi publik tentang isu aksesibilitas dan inklusi.

### 4. Pelatihan dan pendidikan :

Hasil penelitian ini dapat digunakan untuk memberikan pelatihan dan pendidikan pada pengguna jalur pedestrian dan masyarakat secara umum.

Hal ini dapat mencakup pelatihan bagi pejalan kaki tentang cara menggunakan jalur pedestrian dengan benar dan memperhatikan keamanan, serta edukasi pada masyarakat tentang pentingnya aksesibilitas dan inklusi bagi semua pengguna jalur pedestrian.

Tidak semua hasil penelitian jalur pedestrian dapat diterapkan di seluruh Indonesia dengan cara yang sama. Hal ini disebabkan oleh perbedaan kondisi sosial, ekonomi, dan geografis di berbagai daerah di Indonesia. Beberapa faktor yang mempengaruhi implementasi hasil penelitian jalur pedestrian di daerah tertentu dapat meliputi :

- Kondisi geografis : Jalur pedestrian di daerah yang berbukit atau berbatu mungkin memerlukan desain yang berbeda dibandingkan dengan jalur pedestrian di daerah yang datar.
- Kondisi sosial dan budaya : Beberapa daerah mungkin memiliki kebiasaan dan aturan sosial yang berbeda dalam penggunaan jalur pedestrian, yang harus dipertimbangkan dalam desain dan implementasi.
- Kondisi ekonomi : Daerah yang memiliki anggaran yang terbatas mungkin tidak mampu menerapkan hasil penelitian dengan cara yang sama seperti di daerah lain yang memiliki anggaran lebih besar.
- Perbedaan hukum dan regulasi : Beberapa peraturan dan hukum mungkin berbeda di setiap daerah, sehingga diperlukan penyesuaian dalam desain dan implementasi.

Namun, ada beberapa aspek dari hasil penelitian jalur pedestrian ini yang dapat diterapkan secara universal di seluruh Indonesia, seperti pentingnya memperhatikan aksesibilitas dan keselamatan bagi semua pengguna jalur pedestrian, dan perluasan jaringan jalur pedestrian untuk meningkatkan kualitas hidup dan mobilitas di daerah. Oleh karena itu implementasi hasil penelitian jalur pedestrian harus dilakukan dengan mempertimbangkan kondisi dan kebutuhan setiap daerah secara spesifik, dan harus dilakukan dengan kerjasama dan partisipasi dari semua pihak terkait.

### **6.3 Saran dan Rekomendasi**

Setelah melakukan pembahasan dan menarik kesimpulan, maka beberapa saran diajukan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut :

- I. Penerapan beberapa prinsip pada jalur pedestrian seperti : aksesibilitas, konektivitas, sirkulasi, keamanan, kenyamanan, kebisingan, iklim /keteduhan, keindahan, kebersihan dan faktor penunjang jalur pedestrian untuk pelayanan jalur pedestrian yang optimal.
2. Strategi yang dapat digunakan dalam pengembangan jalur pedestrian yang optimal:
  - Strategi Penataan Fisik  
Merupakan cara yang sistematis untuk meningkatkan kualitas infrastruktur jalur pedestrian dalam kawasan RTH Publik melalui desain penataan ulang pada jalur pedestrian yang berada di tiap-tiap segmen/zona kawasan berdasarkan klasifikasi jalan dan merujuk ke Permen PU No. 2 Tahun 2018.
  - Strategi Penataan Non Fisik  
Merupakan cara yang sistematis untuk meningkatkan kualitas infrastruktur jalur pedestrian dalam kawasan RTH Publik melalui penataan non fisik pada jalur pedestrian yang berkaitan dengan peran dan partisipasi masyarakat, perbaikan sistem tata kelola dan promosi untuk meningkatkan kesadaran dan mendorong masyarakat untuk berjalan kaki.
3. Pengembangan sistem jaringan, sarana dan prasarana jalur pedestrian di masa akan datang harus berorientasi pada *public user*, sehingga tidak hanya mendukung pembangunan secara umum, pertumbuhan ekonomi, pemerataan pembangunan, tetapi juga merupakan pengembangan *sustainability transportation* yang erat kaitannya terhadap '*green*' dan '*low impact*' kepada seluruh lapisan masyarakat khususnya pengguna jalur pedestrian.
4. Rekomendasi untuk peneliti selanjutnya agar melakukan simulasi pada jalur pedestrian terhadap penyandang disabilitas lainnya seperti : tunanetra, ibu hamil, anak-anak dan lansia.

## DAFTAR PUSTAKA

- AASHTO *Green Book*, 2004. *A. Policy on Geometric Design of Highways and Streets, 5<sup>th</sup> Edition. American Association of State and Highway Transportation Officials.*
- Alfonso (2005), *To Walk or Not To Walk The Hierarchy of Walking Needs. Environment and Behavior.* <https://doi.org/10.1177/0013916504274016>  
Bhattacharyya.
- Anggriani, Niniek. 2009. *Pedestrian Ways* dalam Perancangan Kota. Penerbit Yayasan Humaniora, Surabaya.
- A. M. Tahsin Emtenan, Showkat Ibne Shahid, (2017). *Pedestrian Flow Characteristics Under Heterogeneous Traffic Conditions.*
- Amirotul Mahmudah, (2018). *Is the Indonesian regulation of standard level of service of a pedestrian path fulfill pedestrians' convenience.*
- A. Sarwadi. (2022). *Livabilitas Ruang Terbuka Publik Berdasarkan Preferensi Pengunjung Di Taman Kali Kadia Kendari.* Jurnal Arsitektur Zonasi.
- Ari.kunto, Suharsimi. (2010). *Dasar-Dasar Evaluasi Pendidikan.* Jakarta: Bumi Aksara.
- Arunabha Banerjee, d.k.k. (2018). *A review of pedestrian flow characteristics and level of service over different pedestrian facilities.*
- Asin, G.D. (n.d.). *environment.* (March 2008).
- Ashadi dkk. 2012. *Analisa Pengaruh Elemen-elemen Pelengkap Jalur Pedestrian Terhadap Kenyamanan Pejalan Kaki Studi Kasus: Pedestrian Orchard Road Singapura.* Jurnal Nalars, Vol 11, 1 Januari, hal 77-90.
- Azkaa, A dkk (2020). *Arahan Penataan Jalur Sirkulasi Guna Menunjang Walkability Pengunjung Pada Taman Kota Di Surabaya.*
- Bambang Haryadi, dkk (2017) *Prasarana Pedestrian Di Lingkungan Kampus : Studi Kasus Kampus UNDJP Dan UNNES.* Wahana TEKNIK SJPI Vol. 22No.1 Juni 2017.
- Bhattacharyya & Mitra, (2013). *Making Siliguri a walkable city.*
- Carr, Set al. (1992). *Public Space.* USA: Cambridge University Press.

- Chaerul M. (2010) Identifikasi Tingkat Kenyamanan Pejalan Kaki Studi Kasus Jalan Kedoya Raya dan Arjuna Selatan.
- Danoe, Iswanto, 2006. Pengaruh Elemen- Elemen Pelengkap Jalur Pedestrian Terhadap Kenyamanan Pejalan Kaki (Studi Kasus: Penggal Jalan Pandanaran, Dimulai dari Jalan Randusari Hingga Kawasan Tugu Muda). Artikel Jurnal Ilm.iah Perancangan Kota dan Permukiman, Volume 5 Nomor 1 Edisi Maret 2006, Bandung.
- Dyson, B. (2002). *The Implementation of Cooperative Learning in an Elementary Physical Education Program. Journal of Teaching in Physical Education*, 22, 69-85.
- Dirjen Perhubungan Darat, (1999). tentang Pedoman Teknik Perencanaan Jalur Pejalan Kaki Pada -. Jalan Umum No. 032.
- D. Budiastuti, (2018). Validitas dan Reliabilitas Penelitian. Penerbit Mitra Wacana Media
- Eva, (2020). Arahan Penataan Jalur Sirkulasi Guna Menunjang *Walkability* Pengunjung Pada Taman Kota Di Surabaya.
- Elvezia m. Cepolina, (2017). *Pedestrian level of service: the impact of social groups on pedestrian flow characteristics.*
- Ferrel, O.C and D, Harline, (2005). *Marketing Strategy. South Western: Thomson Corporation.*
- Fruin, J. Jhon, 1971, *Pedestrian Planning and Design.*
- Gideon, Giovany. 1977. *Human Aspect of Urban Form. Oxford: Pergamon Press.*
- Grant, J (2010). *Bunbury CBD Walkability and Wayfinding Strategy. SWDC & The City Of Bunbury.*
- Khalidur Rahman, Noraida Abdul Ghani, Anton Abdul basah Kamil, Adji Mustafa, and Md. Ahmed Kabir Chowdhury (2013). *Modelling pedestrian travel time and the design of facilities: a queuing approach.*
- Gehl, J. (1987). *Life Between Buildings:Using Public Space.* London: Island Press.
- H.M. Alhassana, Nordiana Mashrosb, (2015). *Characterisation and modelling of pedestrian flows in hospital and academic environments.*
- Harris, Charles W., Dines, Nicholas T. (1998). *Time-Saver Standards for Landscape Architecture. Colombia. McGraw-Hill, Inc.*

- Haorong Peng, Xiaoxiang Ma and Feng Chen, (2020). *Examining injury Severity of Pedestrians in Vehicle-Pedestrian Crashes at Mid-Blocks Using Path Analysis*.
- Husain Umar, (2008). *Metode Penelitian untuk Skripsi dan Tesis Bisnis*. Jakarta: PT. Raja Grafindo Perkasa.
- Henny M, dkk (2018). *Evaluation of Physical and Amenity Aspect of Pedestrian Track Using the Public Perception Analysis on Jalan Diponegoro Salatiga*
- Herbes, B.(2010). *Bunbury CBD Walkability*. (March), 1- 39.
- Hongfei HA, Lili YANG, Ming YANG (2009). *Pedestrian Flow Characteristics Analysis and Model Parameter Calibration in Comprehensive Transport Terminal*.
- Hongwei Guo, (2014). *Modeling the Perceptions and Preferences of Pedestrians on Crossing Facilities*.
- Imelda C. (2014) *Jalur Pedestrian adalah Hak Ruang Bagi Pejalan Kaki (Studi Kasus : Pada Ruang Publik; Lapangan taruna dan taman kota, kota gorontalo)*.
- initiative For Healty Infrastructure (IHI), 2007. *Planning and Policy Models For Pedestrian and Bicycle Friendly Communities in New York State*, University Albany, State University of New Jayadinata, T, J,1999, *Tata Guna Tanah dalam Perencanaan Pedesaan, Perkotaan dan Wilayah*. Penerbit ITB. Bandung.
- Irran Nazir, dkk. (2012). *Pedestrian flow characteristics in khulna metropolitan city, bangladesh*.
- Irsan Permana, dkk. (2016). *Evaluasi Jalur Pejalan Kaki Dengan RTH Pada Ruas Jalan Ahmad Yani Kee. Garut Kota*.
- Jacobs, Jane, (1961), *The Death and Life of Great American Cities*, Random House : New York.
- Kaliongga et al, (2014). *Kajian Kenyamanan Termal Bagi Pejalan Kaki Pada Jalur Pedestrian Universitas Sam Ratulangi*.
- Kidder. (1981). *Research Methods in Social Relations*. New York : Rinehart & Winston.
- Kurniawan, Haryy, dkk. 2014. *Perancangan Aksesibilitas Untuk Fasilitas Publik*. Yogyakarta: Gajah Mada University Press.

- Kepurusan Menteri Perhubungan. No. 35 Tahun 2003 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang di jalan dengan kendaraan Umum. Indonesia.
- Khalidur Rahman, Noraida Abdul Ghani, Anton Abdulbasah Kamil, Adli Mustafa, and Md. Ahmed Kabir Chowdhury. 2013 *"Modelling pedestrian travel time and the design of facilities: a queuing approach"*.
- Kotler, Philip dan Kevin Lane Keller (2009), Manajemen Pemasaran, Edisi 13. Jakarta.
- Komala Devi Sundararajan, (2018). *Pedestrians' involvement on safe crossing by using facilities based on extended theory of planned behaviour*.
- Mayor of London. (2005). *Transport for London - Improving walkability*. London
- Moura, F, P & Gon alves, A. B. (2017). *Measuring walkability for distinct pedestrian groups with a participatory assessment method: A case study in Lisbon. Landscape and Urban Planning*.
- Lakshmi **D.V**, (2017). *Fundamental diagrams of pedestrian flow characteristics: A review*.
- Lamour et al., 2019. *Improving walkability in a TOD context: Spatial strategies that enhance walking in the Belem neighbourhood*, in Sao Paulo, Brazil
- Lily Mauliani, dkk. (2013). Kajian Jalur Pedestrian Sebagai Ruang Terbuka Pada Area Kampus.
- Lindsay Alvarez Pomar, (2014). *Pedestrian Systems Design*.
- Litman **T**, (2004). *Economic Value of Walkability*.
- Lucia Ingrid Regina (2017) Pemodelan Pergerakan Pejalan Kaki Di Kota Manado.
- Mashuri, Ikkal **M**. 2011. Studi Karakteristik Pejalan Kaki dan Pemilihan Jenis Fasilitas Penyeberangan Pejalan Kaki di Kota Palu (Studi Kasus: Jl. Emmi Saellan Depan Mal Tamra Kota Palu). *Jurnal Rekayasa dan Manajemen Transportasi*, Vol. I, No. 2, hal. 69-79.
- Mawardi, (2019). Rambu-rambu Penyusunan Skala Sikap Model *Likert*. *Jurnal Scholaria*.
- Mayor Of London. 2005. *Transport for London tentang Improving Walkability*.
- Mimin dan Virda, (2013). Studi Pemilihan Jenis dan Sebaran Fasilitas Penyeberangan di Koridor Urip Surniharjo Kota Makassar.

- Murtomo dan Aniaty, 1991 dalam Muslihun, M. 2013. Studi Kenyamanan Pejalan Kaki Terhadap Pemanfaatan Jalur Pedestrian Di Jalan Protokol Kota Semarang. Universitas Negeri Semarang.
- Mudjia Rahardjo, (2017). Studi kasus dalam penelitian kualitatif: konsep dan prosedurnya. Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang.
- Moura, F, P & Gon alves, A. B. (2017). *Measuring walkability for distinct pedestrian groups with a participatory assessment method: A case study in Usbon. Landscape and Urban Planning*, 157 (May 2018).
- Nasution. (2008). Manajemen Transportasi. Bogor: Ghalia Indonesia.
- Nazir, M. 2003. Metode Penelitian. Jakarta: Ghalia Indonesia
- Nori) Milantara, dkk. (2022). Pemanfaatan Jalur Hijau Pedestrian Sebagai Alternatif Rekreasi Warga Sebelum dan Saat Pandemi Covid-19 (Studi Kasus Pada Jl. Khatib Sulaiman, Kota Padang). Vol. 16, No. 1.
- Noorance Al-Mukaram, dkk (2020). *Determination of Pedestrian Level of Service on Sidewalks in Samawah City*.
- Putri Herlia Pramasari, dkk (2020). Pemanfaatan Jalur Hijau Pedestrian Sebagai Alternatif Rekreasi Warga Sebelum dan Saat Pandemi Covid-19.
- Olyvia, Filani (2017), Cerita Para Pembela Trotoar di Jakarta, <https://today.line.me/ID/pc/article/b61b3e7aa5ea85e92ceafe64973deae8e3411df5824dd39cd1e17a7d1Bc171d3>.
- Pemerintah Indonesia. (2008). Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 05/PRT/M/2008 tentang Pedoman Penyediaan dan Pemanfaatan Ruang Terbuka Hijau Di Kawasan Perkotaan. Indonesia.
- Pemerintah Indonesia. (2014). Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 03/PRT/M/2014 tentang Pedoman Perencanaan, Penyediaan, dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Jaringan Pejalan Kaki di Kawasan Perkotaan. Indonesia.
- Pemerintah Daerah. (2016). Perda Kola Kendari Umum Nomor 04/2016 tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Pasal 91. Kendari.
- Putri Herlia Pramasari, dkk (2020). Peran Elemen *Street Furniture* Pada Desain Ruang Publik Kawasan Klojen Kuliner Heritage Di Kola Malang.

- Pritikana Das, dkk (2019). *Development of Land use based Pedestrian Level of Service in Indian Context.*
- Priyanto T, (2004). Lingkungan Perkotaan Yang Ramah Bagi Pejalan Kaki.
- Rafiemanzelat et al., (2017). *City Sustainability: the Influence of Walkability on Built Environments.*
- Rahayu S, Dewi, U., & Ahdiyana, M. (2013). Pelayanan Publik Bidang Transportasi Bagi Difabel di Daerah Istimewa Yogyakarta. Universitas Negeri Yogyakarta, 10(2), 108-119.
- Rahman, N. (2014) Studi Kenyamanan Jalur Pedestrian Pada Kawasan Water Front (Studi Kasus: Jalan Penghibur Dan Jalan Somba Opu).
- Rachmat Mudyono dkk, (2017) Analisis Fungsi Dan Kenyamanan Jalur Pedestrian Kawasan Di Kota Pangkalan Bun.
- Rajat Rastogi, T. Ilango and Satish Chandra, (2013). Pedestrian Flow Characteristics for Different Pedestrian Facilities and Situations.
- Rano Panduri dkk, (2015), Perilaku Masyarakat dalam Penggunaan Jalur Pedestrian di Koridor Jalan Prof. H. Soedarto, *SH.*, Jurnal Tekni **PWK**, Volume 4 Nomor 2.
- Rapoport, Amos. (1977). *Human Aspect of Urban Form, Toward a Men Environmental Approach to Urban Form and Design.* New York : Pergarmont Press.
- Rahardjo, Mudjia (2017) *Studi kasus dalam penelitian kualitatif.' konsep dan prosedurnya.* Disampaikan pada mata kuliah Metode Penelitian, Sekolah Pascasarjana Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang, Januari 2017.
- Rangkuti, (2013). Analisis SWOT. Teknik Membedah Kasus. Jakarta : Gramedia Pustaka Utama.
- Rona dan Joko, (2015). Perilaku Masyarakat dalam Penggunaan Jalur Pedestrian di Koridor Jalan Prof. H. Soedarto, *SH.* Jurnal Teknik **PWK** Vol. 4
- Rubenstein. Harvey M. 1992 "*Pedestrian malls, streetscapes, and urban ;paces*" New York: John Wiley and Sons.
- Robert C. *Camp Business Process Benchmarking (The Asqc Total Quality Management) [Hardcove,] Hardcover-December 17, 1993.*

- Safi'i, H.M, 2007. Strategi dan Kebijakan Pembangunan Ekonomi Daerah, Perspektif Teoritik, Averroes Press, Mojolongo-Malang.
- Sarmin. (2019). Hubungan Kondisi Fasilitas Pedestrian Terhadap Aspek Keselamatan Pejalan Kaki Di Depan Lippo Plaza Kota Kendari.
- Sayed Shams - E - Rabbi and Quazi Sazzad Hossain, (2018). *A study on pedestrian flow characteristics for selected walkways in khulna metropolitan area, Bangladesh.*
- SA. Irafany. (2020). Indeks Kenyamanan Jalur Pedestrian Berbasis Kebutuhan Pejalan Kaki Di Kota Makassar.
- Simon, (1983). Perencanaan Jalur Hijau Sebagai Identitas Kota.
- Sukmadinata, 2006. Metode Penelitian Kualitatif. Bandung: Graha Aksara
- Sugiyono. (2018). Metode Penelitian Kombinasi (*Mixed Methods*). Bandung: CV Alfabeta.
- Shirvani, Hamid, (1985). *The Urban Design Process*. New York: Van Nostrand Reinhold Company.
- Tika, H. Moh. Panbudu. (2005) Metode Penelitian Geografi. Jakarta : Bumi Aksara
- Unity, Quintarina. 1992. Model Jalur Pedestrian : Kajian Perseptual terhadap Fenomena dan Karakteristik Jalur Pedestrian sebagai Bagian dari Ruang Arsitektur Kota. **TESIS**. Bandung: **1TB**.
- Undang-Undang. (2006). Undang-Undang Nomor 26 tentang Penataan Ruang. Indonesia.
- Undang-Undang. (2009). Undang-Undang Nomor 22 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan (LLAJ). Indonesia.
- Undang-Undang. (2009). Undang-Undang Nomor 22 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan (LLAJ). Indonesia.
- Undang-Undang. (2011). Undang-Undang Nomor 19 tentang Pengesahan Convention on The Rights of Persons with Disabilities (konvensi mengenai hak-hak penyandang disabilitas). Indonesia.
- Unterman, Richard. 1984. *The Urban Design Procces, Element of Urban Physical Form*.
- Wardianto G. (2017). 8 Kriteria Kelayakan Trotoar Berbasis Kebutuhan Pejalan Kaki (1st ed.). Semarang: UNDIP Press.

Wael **K. M.** Alhajyaseen, dick (2011). *Effects of Bi-directional Pedestrian Flow Characteristics upon the Capacity of Signalized Crosswalks.*

Yarimoglu, (2014). *A Review on Dimensions of Service Quality Models*

Zakaria & Ujang, (2015). *Comfort of Walking in the City Center of Kuala Lumpur.* Malaysia.

