

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Masalah

Menurut Carr, S., et al. (1992), jalur pejalan kaki merupakan bagian dari kota, dimana orang bergerak dengan kaki, biasanya disepanjang sisi jalan yang direncanakan atau terbentuk dengan sendirinya yang menghubungkan satu tempat dengan tempat lainnya. Berjalan kaki awalnya adalah salah satu terpenting dalam sirkulasi, namun dalam perkembangannya seolah sering terlupakan. Ruang jalan dalam ruang publik kota menjadi begitu diperhatikan akhir-akhir ini karena banyak pihak mulai merasakan perlunya suatu ruang luar bangunan yang tidak hanya berfungsi sebagai penghubung (link) antar bangunan, melainkan dapat memiliki nilai lebih nilainya sebagai sebuah tempat beraktivitas.

Jalur pedestrian pada dasarnya merupakan suatu area atau tempat untuk ruang kegiatan pejalan kaki untuk melakukan suatu aktivitas atau kegiatan lainnya dan dapat berfungsi sebagai ruang sirkulasi bagi pejalan kaki yang terpisah dari sirkulasi kendaraan lainnya, baik kendaraan bermotor atau tidak, serta dapat memberikan pelayanan kepada pejalan kaki sehingga dapat meningkatkan kelancaran, keamanan, dan kenyamanan bagi pejalan kaki. Menurut Danisworo (1991), jalur pejalan kaki merupakan jalur yang dibuat terpisah dari jalur kendaraan umum, biasanya terletak bersebelahan atau berdekatan dengan jalur kendaraan.

Jalur pedestrian dalam konteks perkotaan biasanya dimaksudkan sebagai ruang untuk pejalan kaki yang berfungsi sebagai sarana pencapaian yang dapat melindungi pejalan kaki dari bahaya yang datang dari kendaraan bermotor.

Menurut Abdillah, (2014) jalur pedestrian dinilai menjadi infrastruktur kota yang mampu membantu mobilitas warga khususnya warga perkotaan untuk melakukan aktifitas sehari-hari dalam bermobilitas, jalur pedestrian dinilai bisa melancarkan transportasi apabila terhubung dengan halte atau shelter transportasi masal, menekan para pengguna kendaraan pribadi untuk bertransportasi masal. Sedangkan menurut Putra, (2013) jalur pejalan kaki berupa trotoar merupakan wadah atau ruang untuk kegiatan pejalan kaki melakukan aktivitas dan untuk memberikan pelayanan kepada pejalan kaki. Terkadang dalam suatu perancangan kota, jalur pedestrian tersebut terlupakan untuk dirancang agar memberikan kenyamanan para penggunanya. Contohnya, jalur pedestrian yang dipenuhi oleh pedagang kaki lima walau bukan berarti pedagang kaki lima tersebut harus disingkirkan, ketinggian trotoar yang tidak sama sehingga menyulitkan pejalan kaki yang naik turun, dan sebagainya.

Jalan Gatot Subroto terletak di Kecamatan Denpasar Utara. Dalam jaringan jalan di wilayah Kota Denpasar, ruas jalan tersebut merupakan penghubung Kota Denpasar dengan Kabupaten Badung dan Kabupaten Gianyar. Jalan tersebut juga berperan sebagai jalan yang digunakan oleh pengguna jalan menuju pusat kota maupun luar kota. Karena memiliki banyak peran, jalan tersebut dalam kesehariannya memiliki pergerakan lalu lintas yang tinggi. Berbagai jenis kegiatan terlaksana di kawasan jalan tersebut. Aktivitas tersebut meliputi perdagangan, perkantoran, pendidikan, dan sebagainya.

Jalan Gatot Subroto merupakan jalan dengan tipe empat lajur dua arah tak terbagi 4/2 UD dengan geometrik jalan yang cukup lebar. Jalan ini memiliki

panjang total 9400 meter , tetapi jalan memiliki panjang 250 meter dengan lebar rumaja 19,54 meter, lebar rumija 21,64 meter dan lebar jalur lalu lintas 7,6 meter. Ditinjau dari klasifikasi fungsi jalan, jalan ini merupakan jalan arteri sekunder. Jalan tersebut juga telah memiliki kelengkapan yang baik bagi pengguna jalan. Dengan demikian jalan ini sangat berperan penting dalam melayani dan melewatkan arus lalu lintas yang cukup besar. Sepanjang hari jalan ini memiliki pergerakan lalu lintas yang dapat dikatakan ramai dan padat.

Seiring dengan pertumbuhan lalu lintas dan jumlah kendaraan bermotor di Jalan Gatot Subroto, keselamatan dan kenyamanan para pejalan kaki menjadi isu yang semakin mendesak untuk ditangani. Bagi para pejalan kaki, fasilitas pejalan kaki yang memadai adalah hal yang krusial dalam memastikan mobilitas yang aman dan efisien.

Meskipun ada upaya untuk meningkatkan fasilitas pejalan kaki di beberapa bagian kota, namun Jalan Gatot Subroto masih seringkali menjadi sorotan karena tingkat kepuasan masyarakat terhadap fasilitas pejalan kaki yang ada dapat beragam. Terdapat potensi bahwa fasilitas pejalan kaki yang tidak memadai dapat menyebabkan ketidaknyamanan, penurunan mobilitas, bahkan meningkatkan risiko kecelakaan bagi pejalan kaki.

Dengan demikian, penelitian ini menjadi relevan dan penting untuk dilakukan guna menyediakan data dan informasi yang diperlukan bagi pemerintah daerah dan instansi terkait dalam pengembangan dan perbaikan fasilitas pejalan kaki di Jalan Gatot Subroto Denpasar, karena jalan ini merupakan kawasan yang memiliki tingkat aktivitas pedestrian yang cukup tinggi. Dengan mengetahui tingkat

kepuasan masyarakat terhadap fasilitas pejalan kaki, diharapkan dapat memberikan panduan dalam merancang dan mengimplementasikan solusi yang lebih tepat guna menciptakan lingkungan perkotaan yang lebih berkelanjutan dan ramah pejalan kaki.

Penelitian ini juga dapat menjadi acuan bagi penelitian lebih lanjut mengenai fasilitas pejalan kaki di daerah-daerah lain dengan karakteristik serupa. Dengan memahami kebutuhan dan harapan masyarakat terhadap fasilitas pejalan kaki, kita dapat memperbaiki dan memajukan kualitas infrastruktur kota secara keseluruhan, serta meningkatkan kualitas hidup masyarakat yang lebih baik dan aman dalam beraktivitas sehari-hari.

Berdasarkan uraian di atas, maka penulis merasa terdorong untuk mengkaji dan meneliti lebih lanjut mengenai tingkat kepuasan masyarakat terhadap fasilitas pejalan kaki di Jalan Gatot Subroto Denpasar dalam bentuk skripsi yang berjudul “Analisis Tingkat Kepuasan Masyarakat Terhadap Fasilitas Pejalan Kaki di Jalan Gatot Subroto Denpasar”.

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang yang telah dijabarkan, maka rumusan masalah dalam penelitian ini yaitu:

1. Bagaimana kondisi fasilitas pejalan kaki di Jalan Gatot Subroto Denpasar?
2. Bagaimana tingkat kepuasan pelayanan dan kenyamanan jalur pejalan kaki di Jalan Gatot Subroto Denpasar?

1.3 Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah yang dibuat, maka tujuan dari penelitian ini yaitu:

1. Mengidentifikasi kondisi fasilitas pejalan kaki di Jalan Gatot Subroto Denpasar.
2. Mengetahui tingkat kepuasan pelayanan dan kenyamanan jalur pejalan kaki di Jalan Gatot Subroto Denpasar.

1.4 Manfaat Penelitian

Adapun beberapa manfaat yang dapat diambil dari hasil penelitian ini sebagai berikut:

1. Bagi Mahasiswa

Hasil penelitian ini diharapkan dapat mengembangkan pembentukan pola pikir secara sistematis dan dinamis, serta meningkatkan kemampuan penulis dalam menerapkan ilmu yang diperoleh di bangku perkuliahan.

2. Bagi Instansi

Sebagai bahan pertimbangan bagi instansi terkait dalam pengelolaan dan pelaksanaan fasilitas pejalan kaki yang lebih baik dan tepat sasaran sehingga pengguna pejalan kaki akan menjadi lebih nyaman dan tidak terganggu

3. Bagi Para Akademisi

Penelitian ini diharapkan dapat dijadikan sebagai referensi bagi peneliti lain yang ingin mengembangkan dan memperdalam penelitian tentang fasilitas pejalan kaki.

4. Bagi Masyarakat

Memberi wawasan kepada masyarakat tentang fungsi dan kegunaan fasilitas pejalan kaki agar terciptanya kenyamanan dan keamanan dalam penggunaannya

1.5 Batasan Masalah

Batasan Masalah ini untuk memudahkan dan memperjelas permasalahan dalam menganalisa, Maka perlu adanya batasan batasan permasalahan Sebagai berikut:

1. Penelitian ini berlokasi pada jalur pejalan kaki di Jalan Gatot Subroto Tengah dimulai dari SMA Darma Praja – Perempatan , dengan penggal pengamatan ± 250 meter
2. Objek penelitian ini adalah masyarakat yang menggunakan fasilitas pejalan kaki di Jalan Gatot Subroto Denpasar.
3. Metode penelitian yang dilakukan dengan metode kuantitatif, melalui kuesioner dengan wawancara tatap muka langsung ke masyarakat yang menggunakan fasilitas pejalan kaki untuk mengetahui bagaimana tentang kepuasan pelayanan fasilitas pejalan kaki yang sudah ada di Jalan Gatot Subroto Denpasar

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Jalur Pejalan Kaki

Menurut UU No. 22 Tahun 2009 definisi dari pejalan kaki adalah setiap orang yang berjalan di ruang lalu lintas jalan. Berjalan merupakan salah satu jenis transportasi nonkendaraan yang menyehatkan. Jaringan pejalan kaki yang aman, nyaman, dan manusiawi di kawasan perkotaan merupakan komponen penting yang harus disediakan untuk meningkatkan keefektifan mobilitas warga di perkotaan. Saat ini ketersediaan jaringan pejalan kaki belum dapat memenuhi kebutuhan warga baik dari segi jumlah maupun standar penyediaannya. Selain itu keterpaduan antar jalur pejalan kaki dengan tata bangunan, aksesibilitas antar lingkungan, dan sistem transportasi masih belum terwujud.

Menurut Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 03/PRT/M/2014 kebutuhan ruang jalur pejalan kaki untuk berdiri dan berjalan dihitung berdasarkan dimensi tubuh manusia. Dimensi tubuh yang lengkap berpakaian adalah 45 cm untuk tebal tubuh sebagai sisi pendeknya dan 60 cm untuk lebar bahu sebagai sisi panjangnya. Parameter yang digunakan menurut Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 03/PRT/M/2014 dalam analisis kelayakan pejalan kaki antara lain kecepatan pejalan kaki, arus rata-rata pejalan kaki dan kepadatan pejalan kaki. Untuk mengevaluasi desain fasilitas pejalan kaki yaitu kecepatan, arus dan kepadatan pejalan kaki, maka diperlukan pemahaman karakteristik arus pejalan kaki yang dipengaruhi oleh keberadaan tipe fasilitas seperti ruas jalan dan koridor, kawasan CBD (Guio, Duenas & Dias, et.al., 2014), fasilitas kampus (Shekari,

Moeinaddini & Shah, 2014), terminal penumpang yang berdekatan dengan terowongan (Yang, et al., 2010).

2.2 Pengertian Jaringan Pejalan Kaki

Jalur pejalan kaki (pedestrian line) menurut Peraturan Presiden No. 43 tahun 1993 tentang Prasarana Jalan Bag. VII pasal 39 adalah termasuk fasilitas pendukung yaitu fasilitas yang disediakan untuk mendukung kegiatan lalu lintas dan angkutan jalan baik yang berada di badan jalan maupun yang berada di luar badan jalan, dalam rangka keselamatan, keamanan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas serta memberikan kemudahan bagi pemakai jalan. Dalam hal ini fasilitas pejalan kaki yang dimaksud adalah trotoar, tempat penyeberangan yang dinyatakan dengan marka jalan dan/atau rambu-rambu, jembatan penyeberangan dan terowongan penyeberangan (PP No. 43, 1993). Jalur pejalan kaki mempunyai karakteristik bahwa jalur ini merupakan bagian terkritis dalam masalah keamanan dan keselamatan pada setiap hal yang berhubungan dengan interaksi antara masing-masing pengguna jalan yaitu pengguna jalan yang tak berkendaraan (pejalan kaki) dan pengguna jalan yang berkendaraan pada suatu sistem jalan atau jalan raya (Roess, 2004).

Selanjutnya pengertian Jaringan Pejalan Kaki menurut Permen PU No: 03/PRT/M/2014 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. Pejalan kaki membutuhkan sebuah ruang pada jalan yang dibentuk secara fisik agar dapat melakukan aktivitas. Aktivitas ini diharapkan aman dan terlindung dari unsur lain

dari jalan itu sendiri, yaitu kendaraan bermotor cukup jelas bahwa jalur pejalan kaki sebagai ruang transisi ini bukanlah sekedar sebuah jalur pejalan kaki di tepi jalan, meski lengkap dengan utilitasnya, yang tidak mendukung langsung aktivitas secara langsung, melainkan sebagai wujud fisik. Atau dengan kata lain jalur pejalan kaki harus memenuhi kriteria fisik sebuah jalur pejalan kaki.

2.3 Kebutuhan Ruang Pejalan Kaki Berdasarkan Dimensi Tubuh Manusia

Kebutuhan ruang jalur pejalan kaki untuk berdiri dan berjalan dihitung berdasarkan dimensi tubuh manusia. Dimensi tubuh yang lengkap berpakaian adalah 45 cm untuk tebal tubuh sebagai sisi pendeknya dan 60 cm untuk lebar bahu sebagai sisi panjangnya.

Berdasarkan perhitungan dimensi tubuh manusia, kebutuhan ruang minimum pejalan kaki:

1. Tanpa membawa barang dan keadaan diam yaitu 0,27 m²;
2. Tanpa membawa barang dan keadaan bergerak yaitu 1,08 m²; dan
3. Membawa barang dan keadaan bergerak yaitu antara 1,35 m² -1,62 m².

Kebutuhan ruang gerak minimum tersebut di atas harus memperhatikan kondisi perilaku pejalan kaki dalam melakukan pergerakan, baik pada saat membawa barang, maupun berjalan bersama (berombongan) dengan pelaku pejalan kaki lainnya, dalam kondisi diam maupun bergerak.

2.4 Kualitas Pelayanan Fasilitas Jalur Pejalan Kaki

Sitorus dan Pratiwi (2019) mengatakan fasilitas pejalan kaki adalah semua bangunan yang disediakan untuk pejalan kaki untuk memberikan pelayanan terhadap pejalan kaki dengan memberikan kelancaran, keamanan dan kenyamanan,

serta keselamatan. Menurut UU tentang Lalu Lintas Jalan No. 22 Tahun 2009 menyatakan bahwa setiap jalan yang digunakan untuk lalu lintas umum harus dilengkapi dengan perlengkapan jalan, salah satunya berupa fasilitas pejalan kaki. Tingkat pelayanan terhadap fasilitas pejalan kaki umumnya dinyatakan berdasarkan kapasitas dan volume pejalan kaki. Faktor seperti ukuran tubuh, tipe aliran pejalan kaki dan dimensi pejalan kaki telah dipertimbangkan untuk menjelaskan kualitas pelayanan. Dalam beberapa tahun terakhir, beberapa studi juga telah mempertimbangkan faktor lingkungan, daya tarik jalan serta pembangunan di area sekitar lajur trotoar (Laxman, Rasdtogi & Chandra, 2010). Fasilitas pejalan kaki yang baik tentu akan menjadi daya tarik bagi masyarakat untuk berjalan kaki, dimana tingkat kenyamanan merupakan fungsi dari kebutuhan ruang yang dipengaruhi oleh persepsi pejalan kaki (Cepolina, Pederico & Paloma, 2018).

2.4.1 Fasilitas Pejalan Kaki

Fasilitas pejalan kaki disediakan memberikan pelayanan demi kelancaran, keamanan dan keselamatan, serta kenyamanan bagi pejalan kaki. Di bawah ini diuraikan mengenai jenis-jenis fasilitas pejalan kaki yang mengacu pada “Tata Cara Perencanaan Fasilitas Pejalan Kaki di Kawasan Perkotaan” yang dibuat oleh Departemen Pekerjaan Umum Direktorat Bina Marga Tahun 1995 dan “Pedoman Perencanaan Jalur Pejalan Kaki Pada Jalan Umum” yang dikeluarkan oleh Dirjen Bina Marga Departemen Pekerjaan Umum pada tahun 1999, yang dijabarkan sebagai berikut :

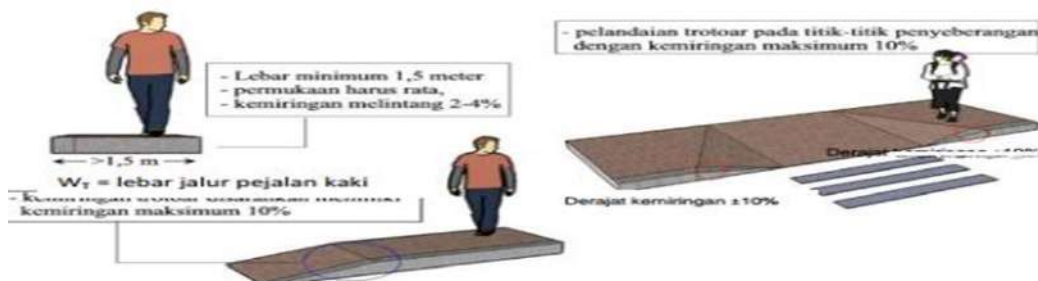
1. Jalur Pejalan Kaki

a. Trotoar

Jalur pejalan kaki yang terletak pada ruang Milik Jalan (Rumija) yang diberi lapisan permukaan dengan elevasi yang lebih tinggi dari permukaan perkerasan jalan, dan pada umumnya sejajar dengan jalur lalu lintas kendaraan.

Ketentuan teknis trotoar adalah sebagai berikut :

- Lebar trotoar harus leluasa, minimal bila dua orang pejalan kaki berpapasan, salah satu diantaranya tidak harus turun ke jalur lalu lintas kendaraan.
- Lebar minimum trotoar adalah 1,50 meter.
- Untuk memberikan pelayanan yang optimal kepada pejalan kaki maka jalur harus diperkeras dan apabila mempunyai perbedaan tinggi dengan sekitarnya harus diberi pembatas.
- Perkerasan dapat dibuat dari blok beton, beton, perkerasan aspal atau plester. Permukaan harus rata dan mempunyai kemiringan melintang 2-4% supaya tidak terjadi genangan air. Kemiringan memanjang disesuaikan dengan kemiringan memanjang jalan dan disarankan kemiringan maksimum 10%.



Gambar 2.1: Perencanaan trotoar

Sumber: Kep.Dirjen Bina Marga No.011/T/Bt/(1995).

2. Lampu penerangan

Fasilitas yang berupa lampu untuk memberikan keamanan bagi pejalan kaki. Lampu penerangan diperlukan untuk menjamin keamanan dan keselamatan pejalan kaki.

Berdasarkan keputusan Dirjen Bina Marga no. 12/S/BNKT/1991 mengenai lampu penerangan jalan, kriteria jarak lampu ideal adalah sebagai berikut:

- Untuk jalan arteri, jarak antar lampu = $3 - 3,5 \times$ tinggi lampu.
- Untuk jalan kolektor, jarak antar lampu = $3,5 - 4 \times$ tinggi lampu.
- Untuk jalan lokal, jarak antar lampu = $5 - 6 \times$ tinggi lampu.

Dirjen Bina marga dalam Tata Cara Perencanaan Teknik lanskap Jalan (1996) menyebut lampu penerangan khusus untuk pejalan kaki memiliki kriteria sebagai berikut:

- Tinggi lampu 4 – 6 meter.
- Jarak interval 10 – 15 meter, tidak menimbulkan blankspot.
- Mengakomodasi tempat untuk menggantung umbul-umbul/banner.
- Kriteria desain yang sederhana, geometris, modern dan fungsional.



Gambar 2.2: Penempatan lampu penerangan jalan pejalan kaki

Sumber: Kep.Dirjen Bina Marga No.011/T/Bt/(1995).

3. Halte

Fasilitas pemberhentian angkutan bertujuan untuk menciptakan keteraturan lalu lintas. Halte sedapat mungkin diletakkan dekat dengan fasilitas penyeberangan jalan.

4. Rambu

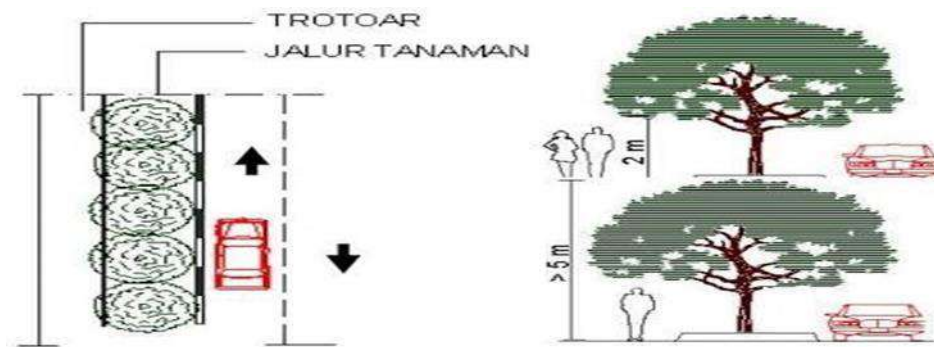
Fasilitas yang berupa simbol yang memberikan suatu keterangan tertentu. Penempatan rambu dilakukan sedemikian rupa sehingga mudah dilihat dengan jelas dan tidak merintang jalannya.

5. Peneduh

Jenis peneduh disesuaikan dengan kondisi jalur pejalan kaki. Jenis peneduh dapat berupa pohon peneduh atau atap. Persyaratan pemilihan pohon peneduh.

Menurut Tata Cara Perencanaan Teknik Lanskap Jalan yang dikeluarkan oleh Departemen Pekerjaan Umum adalah sebagai berikut:

- Mempunyai batang dan percabangan yang kuat dan tidak mudah patah.
- Struktur percabangan tegak/ semi tegak, tidak jatuh menjuntai.
- Percabangan 2 m di atas tanah.
- Bentuk percabangan tidak menunduk.
- Bermassa daun padat.
- Ditanam secara berbaris.
- Pertumbuhan tajuk tidak menghalangi jalan.



Gambar 2.3: Tata perletakan tanaman peneduh

Sumber: Kep.Dirjen Bina Marga No.011/T/Bt/(1995).

6. Tempat sampah

Kebersihan dilingkungan sekitar jalur pejalan kaki mempengaruhi kenyamanan pejalan kaki itu sendiri. Untuk mempermudah proses pengumpulan sampah diperlukan perletakan tempat sampah yang merata.



Gambar 2.4: Pewadahan sampah pada daerah jalan umum dan pertokoan

Sumber: Departemen Kimpraswil, (2003:11).

Kriteria tempat sampah di jalur pejalan kaki mengikuti kriteria tempat sampah individual sebagai berikut :

- Bentuk : kotak, silinder, kantung, kontainer.
- Sifat : dapat diangkat, tertutup.
- Bahan : logam, plastik, dll.
- Ukuran : 10 -50 liter untuk pemukiman, trotoar, toko kecil.

2.5 Ruang Bebas Bagi Pejalan Kaki

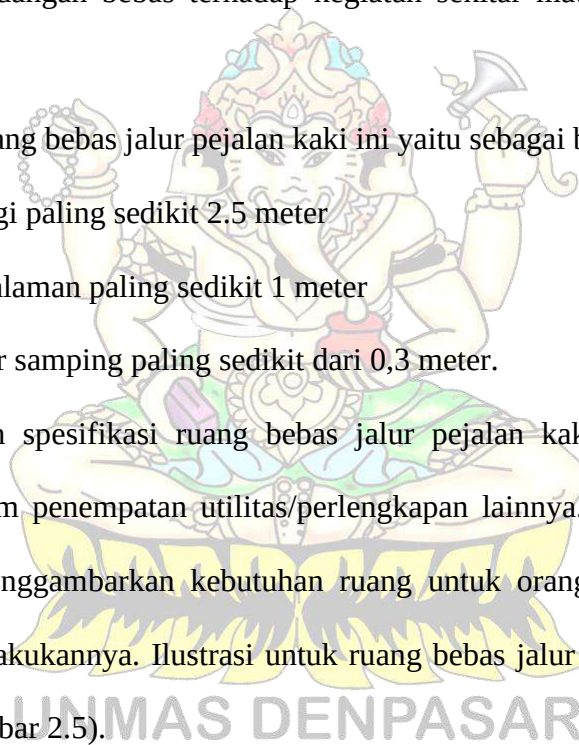
Perencanaan dan Perancangan jalur pejalan kaki harus memperhatikan ruang bebas. Ruang bebas jalur pejalan kaki memiliki kriteria sebagai berikut:

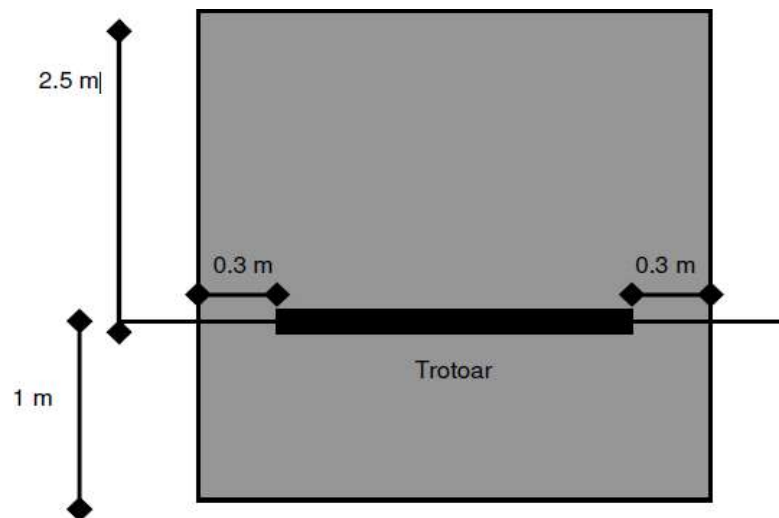
1. Memberikan keleluasan pada pejalan kaki
2. Mempunyai aksesibilitas tinggi
3. Menjamin keamanan dan keselamatan
4. Memiliki pandangan bebas terhadap kegiatan sekitar maupun koridor jalan keseluruhan.

Spesifikasi ruang bebas jalur pejalan kaki ini yaitu sebagai berikut:

1. Memiliki tinggi paling sedikit 2,5 meter
2. Memiliki kedalaman paling sedikit 1 meter
3. Memiliki lebar samping paling sedikit dari 0,3 meter.

Kriteria dan spesifikasi ruang bebas jalur pejalan kaki dimaksud harus diperhatikan dalam penempatan utilitas/perlengkapan lainnya. Kebutuhan ruang bebas di atas menggambarkan kebutuhan ruang untuk orang perorang beserta kegiatan yang dilakukannya. Ilustrasi untuk ruang bebas jalur pejalan kaki dapat dilihat pada (Gambar 2.5).





Gambar 2.5 Ruang bebas jalur pejalan kaki
Sumber: Menteri pekerjaan umum, (2014)

2.6 Persyaratan Teknis Aksesibilitas Jalur Pejalan Kaki

Pengaturan persyaratan teknis aksesibilitas pada bangunan umum dan lingkungan dimaksudkan untuk menciptakan lingkungan binaan yang dapat dicapai oleh semua orang termasuk penyandang cacat. Pengaturan aksesibilitas ini bertujuan untuk dapat mewujudkan kemandirian bagi semua orang yang memiliki ketidakmampuan fisik termasuk penyandang cacat. Persyaratan teknis aksesibilitas yang diperlukan oleh setiap bangunan umum dan lingkungan, yang dikunjungi dan digunakan oleh masyarakat umum, termasuk penyandang cacat. Bangunan umum yang dimaksudkan dalam pedoman ini adalah semua bangunan, tapak bangunan dan lingkungan luar bangunannya, baik yang dimiliki oleh pemerintah dan swasta, maupun perorangan, yang berfungsi selain sebagai rumah tinggal pribadi yang didirikan, dikunjungi dan mungkin digunakan oleh masyarakat umum, termasuk penyandang cacat. Dalam rangka menciptakan lingkungan binaan yang memenuhi

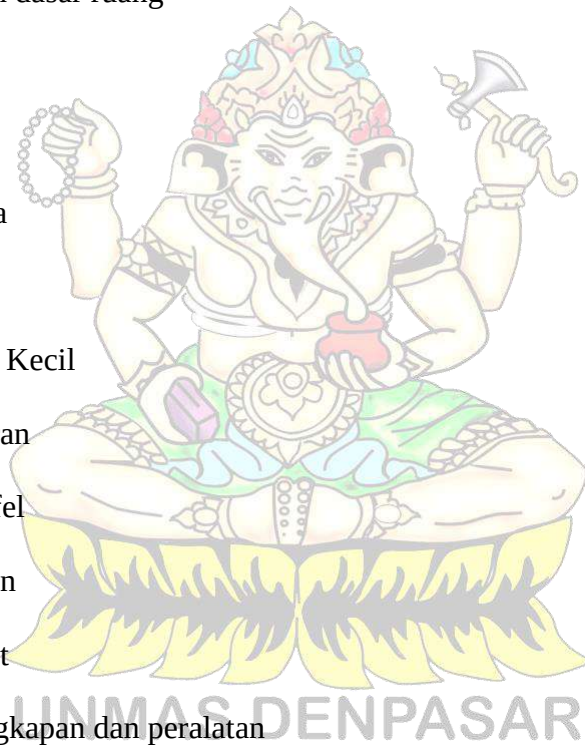
persyaratan teknis aksesibilitas, digunakan prinsip-prinsip penerapan sebagai berikut:

1. Setiap pembangunan bangunan umum, tapak bangunan, dan lingkungan di luar bangunan harus dilakukan secara terpadu
2. Setiap pembangunan bangunan umum harus memperhitungkan semua persyaratan teknis aksesibilitas pada:

- a. Ukuran dasar ruang
- b. Pintu
- c. Ruang
- d. Tangga
- e. Lift
- f. Kamar Kecil
- g. Pancuran
- h. Wastafel
- i. Telepon
- j. Perabot
- k. Perlengkapan dan peralatan
- l. Rambu

3. Setiap pembangunan tapak bangunan umum harus memperhatikan persyaratan teknis aksesibilitas (termasuk pejalan kaki) pada:

- a. Ukuran dasar ruang
- b. Jalur pedestrian
- c. Jalur pemandu



- d. Area parkir
- e. Ramp
- f. Rambu

Dari persyaratan teknis aksesibilitas tersebut, maka untuk analisis jalur pejalan kaki ini diperlukan beberapa persyaratan teknis yang terkait

2.7 Pejalan Kaki

Pejalan kaki adalah setiap orang yang menggunakan kaki, kursi roda, atau alat yang digerakan oleh manusia diluar kendaraan bermotor. Maka, dari pendapat tersebut dapat diketahui bahwa pejalan kaki tidak hanya manusia yang sehat, melainkan juga penyandang cacat (difabel).

2.7.1 Jenis Pejalan Kaki

Menurut moda perjalanan pejalan kaki terdapat 4 kategori pejalan kaki (Indraswara, 2007), yaitu sebagai berikut:

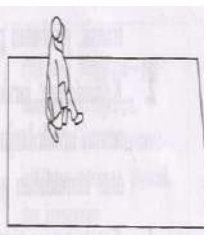
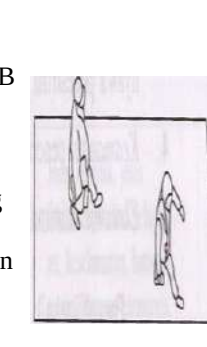
1. Pejalan kaki penuh, yaitu pejalan kaki yang memanfaatkan berjalan kaki sebagai moda utama, sepenuhnya digunakan dari tempat asal sampai tujuan, antara lain karena jaraknya dekat, berjalan sambil berekreasi lebih mudah dengan berjalan kaki.
2. Pejalan kaki pemakai kendaraan umum, yaitu pejalan kaki yang berjalan kaki sebagai moda perantara antara dari tempat asal ke tempat kendaraan umum, pada perpindahan rute kendaraan umum atau dari pemberhentian kendaraan umum ke tujuan akhir.
3. Pejalan kaki pemakai kendaraan pribadi dan kendaraan umum, yaitu mereka yang menggunakan moda jalan kaki sebagai perantara antara dari tempat parkir

kendaraan pribadi ke tempat pemberhentian kendaraan umum dan ke tempat tujuan akhir.

4. Pejalan kaki memakai kendaraan pribadi penuh, yakni mereka yang menggunakan moda berjalan kaki sebagai moda antara tempat parkir pribadi ke tujuan akhir yang hanya bisa dilalui dengan berjalan kaki.

Kategori pejalan kaki yang digunakan dalam penelitian ini adalah pejalan kaki penuh, pejalan kaki memakai kendaraan umum, dan pejalan kaki memakai kendaraan pribadi penuh untuk menjelaskan jumlah persentase setiap kategori pejalan kaki yang berada pada wilayah studi.

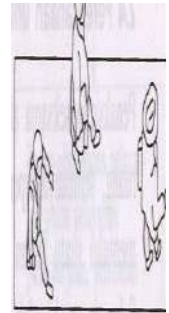
Tabel 2.1 Ilustrasi Tingkat Pelayanan Fasilitas Pejalan Kaki

LOS A Ruang Pedestrian $\geq 12 \text{ m}^2/\text{pejalan kaki}$ Laju Arus ≤ 6.5 pejalan kaki/menit/m Pada LOS A ini, terdapat arus bebas, kecepatan berjalan dapat memilih, kenyamanan untuk melewati pejalan kaki lain, konflik antar pejalan kaki tidak mungkin terjadi.	
LOS B Ruang Pedestrian $\geq 4 \text{ m}^2/\text{pejalan kaki}$ Laju Arus ≤ 23 pejalan kaki/menit/m Pada LOS B ini, terdapat daerah cukup luas untuk pejalan kaki dalam menentukan kecepatan berjalan, untuk melewati pejalan kaki lain, dan untuk menghindari konflik menyilang dengan pejalan kaki lain. Pada tingkat ini pejalan kaki mulai merasa kehadiran pejalan kaki lain dan respon yang diberikan dalam memilih jalurnya.	

LOS C

Ruang Pedestrian $\geq 2 \text{ m}^2/\text{pejalan kaki}$ Laju Arus ≤ 33 pejalan kaki/menit/m Pada LOS C,

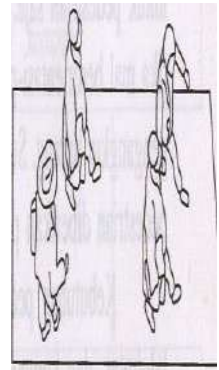
Ruang yang cukup memungkinkan untuk memilih kecepatan berjalan normal, dan menghindari pejalan kaki lain pada arus tidak langsung. Adanyagerakan yang berlawanan dan menyilang, konflik kecil akan terjadi, kecepatan dan volume akan lebih rendah.



LOS D

Ruang Pedestrian $\geq 1,5 \text{ m}^2/\text{pejalan kaki}$ Laju Arus ≤ 46 pejalan kaki/menit/m Pada

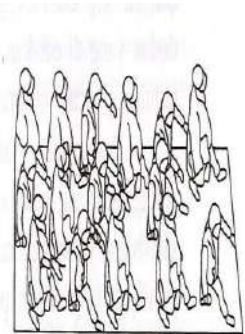
LOS D ini, kebebasan untuk memilih kecepatan berjalan individu dan untuk menghindari pejalan kaki lain terbatas. Adanya gerakan aliran yang berpotongan dan berlawanan, kemungkinan konflik tinggi dan perlu menghindari perubahan yang diinginkan dalam kecepatan dan posisi. Friksi dan interaksi yang mungkin terjadi harus dipertimbangkan.



LOS E

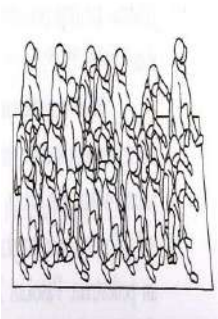
Ruang Pedestrian $\geq 0,5 \text{ m}^2/\text{pejalan kaki}$ Laju Arus ≤ 82 pejalan kaki/menit/m Pada

LOS E ini, kecepatan berjalan normal pejalan kaki terbatas, dan memerlukan penyesuaian gaya berjalan. Pergerakan berjalan dengan kaki diseret kemungkinan terjadi dan ruang yang tersedia tidak cukup untuk melewati pejalan kaki yang berjalan lambat sehingga pergerakan menyilang dan berbalik arah kemungkinan sulit dilakukan. Perencanaan arus (*flow*) pejalan kaki mendekati batas dari kapasitasnya dan hasilnya menimbulkan kemacetan dan gangguan terhadap arus pejalan kaki.



LOS F

Ruang Pedestrian $\geq 0,5 \text{ m}^2/\text{pejalan kaki}$ Pada LOS E ini, kecepatan berjalan sangat terbatas, dan berjalan pejalan kaki pergerakan aliran pejalan kaki dilakukan dengan kaki diseret. Sering terjadi konflik yang tidak dapat dihindari dengan pejalan kaki lain dan pergerakan menyilang dan berbalik arah menjadi sangat tidak mungkin terjadi. Arus yang terjadi tidak stabil dan ruang pejalan kaki lebih sebagai antrian daripada tempat pergerakan aliran pejalan kaki.



Tingkat Layanan Pejalan Kaki Transform Transport

Sumber: [http://jdih.dephub.go.id/assets/uudocs/pp/1993/pp_no_43_tahun_\(1993\).](http://jdih.dephub.go.id/assets/uudocs/pp/1993/pp_no_43_tahun_(1993).)

2.7.2 Pola Pejalan Kaki

Menurut Rubinstein (1978), pola pergerakan pejalan kaki umumnya dapat dikategorikan menjadi tiga bagian utama, yaitu, perjalanan fungsional, perjalanan rekreasional dan perjalanan terminal. Penjelasannya sebagai berikut:

1. Perjalanan Fungsional

Perjalanan ini terjadi dengan membawa suatu fungsi spesifik tertentu seperti perjalanan dari kesibukan seseorang yang berhubungan dengan pekerjaannya atau hal-hal pribadi yang menyangkut antara lain berbelanja, makan malam, atau ke dokter.

2. Perjalanan Rekreasional

Perjalanan ini terjadi karena adanya maksud yang berhubungan dengan waktu senggang/santai atau bersenang-senang, seperti perjalanan ke teater, konser, gelanggang olah raga ataupun aktivitas sosial dimana berjalan kaki merupakan tujuan utama.

3. Perjalanan Terminal

Perjalanan ini terjadi dari dan ke rumah atau atau lokasi tertentu yang diadakan dengan moda transportasi ke area tertentu seperti pelataran parkir, tempat pemberhentian angkutan umum, terminal maupun stasiun.

Kategori pola pergerakan pejalan kaki diperlukan dalam penelitian ini untuk melihat pola pergerakan apa saja dan termasuk dalam kategori pola pergerakan mana yang ada pada wilayah studi dalam mengidentifikasi karakteristik pejalan kaki.

2.7.3 Kemampuan Berjalan Pejalan Kaki

Menurut Unterman (1984), terdapat 4 faktor penting yang mempengaruhi panjang atau jarak orang untuk berjalan kaki, yaitu:

1. Waktu

Berjalan kaki pada waktu-waktu tertentu mempengaruhi panjang atau jarak yang mampu ditempuh. Misalnya: berjalan kaki pada waktu rekreasi memiliki jarak yang relatif, sedangkan waktu berbelanja terkadang dapat dilakukan 2 jam dengan jarak sampai 2 mil tanpa disadari sepenuhnya oleh si pejalan kaki.

2. Kenyamanan

Kenyamanan orang untuk berjalan kaki dipengaruhi oleh faktor cuaca dan jenis aktivitas. Iklim yang kurang baik akan mengurangi keinginan orang untuk berjalan kaki.

3. Ketersediaan Kendaraan Bermotor

Kesinambungan penyediaan moda angkutan kendaraan bermotor baik umum maupun pribadi sebagai moda penghantar sebelum atau sesudah berjalan kaki

sangat mempengaruhi jarak tempuh orang berjalan kaki. Ketersediaan fasilitas kendaraan angkutan umum yang memadai dalam hal penempatan penyediaannya akan mendorong orang untuk berjalan lebih jauh dibanding dengan apabila tidak tersedianya fasilitas ini secara merata, termasuk juga penyediaan fasilitas transportasi lainnya seperti jaringan jalan yang baik, kemudahan parkir dan lokasi penyebaran, serta pola penggunaan lahan campuran (mixed use) dan sebagainya.

4. Pola Tata Guna Lahan

Pada daerah dengan penggunaan lahan campuran (mixed use) seperti yang banyak ditemui di pusat kota, perjalanan dengan berjalan kaki dapat dilakukan dengan lebih cepat dibanding perjalanan dengan kendaraan bermotor karena perjalanan dengan kendaraan bermotor sulit untuk berhenti setiap saat.

Penjelasan mengenai kemampuan orang dalam berjalan dibutuhkan dalam penelitian ini untuk pertimbangan dalam penataan dan penyediaan fasilitas jalur pejalan kaki terkait standar kemampuan seseorang dalam berjalan.

2.7.4 Tujuan Pergerakan Pejalan Kaki

Klasifikasi pergerakan orang di perkotaan yang didasarkan pada maksud pergerakannya menurut Tamim. (2008), yaitu:

1. Ekonomi

Kegiatan pergerakan ini adalah dari suatu bangkitan menuju tempat kerja atau kegiatan apapun yang berkaitan dengan bekerja, dan dari bangkitan menuju menuju ketempat pemenuhan kebutuhan.

2. Sosial

Kegiatan untuk bersosialisasi dari bangkitan menuju suatu tempat komunitas ataupun menuju kerumah teman. Terkadang fasilitas terdapat pada lingkungan keluarga dan tidak menghasilkan banyak perjalanan.

3. Pendidikan

Kegiatan ini adalah untuk memenuhi kegiatan pemenuhan kebutuhan akan pendidikan, yaitu biasanya dilakukan dari bangkitan menuju tempat sekolah, kampus dll. Kegiatan ini biasanya dilakukan oleh penduduk yang berusia 5-22 Tahun.

4. Rekreasi dan Hiburan

Kegiatan ini terjadi berasal dari bangkitan ke tempat rekreasi yang berkaitan dengan perjalanan untuk berekreasi. Hal ini biasanya perjalanan untuk menuju taman bermain, kolam renang dll.

5. Kebudayaan

Kegiatan kebudayaan ini adalah suatu kegiatan yang dilakukan dari bangkitan menuju tempat ibadah. Dimana kegiatan kebudayaan ini dan rekreasi sangat sulit untuk dibedakan.

Tujuan pergerakan pejalan kaki diperlukan dalam penelitian ini untuk melihat mayoritas tujuan orang dalam berjalan pada wilayah studi sebagai langkah untuk mengidentifikasi karakteristik pejalan kaki.

2.7.5 Waktu Pergerakan Pejalan Kaki

Menurut Tamin (2008), waktu terjadinya pergerakan tergantung pada kapan seseorang untuk melakukan aktivitasnya. Pola perjalanan di kota pada dasarnya merupakan gabungan dari pola perjalanan untuk bekerja, pendidikan, berbelanja dan kegiatan sosial. Pola perjalanan tersebut biasanya dikenal dengan nama pola variasi harian, yaitu terdiri dari:

1. Waktu puncak pagi

Waktu puncak ini biasanya sekitar jam 06.00-08.00 hal ini dikarenakan perjalanan yang terjadi akibat orang yang bekerja, bersekolah dan menuju tempat lainnnya untuk memenuhi kehidupannya.

2. Waktu puncak siang

Waktu puncak ini biasanya sekitar jam 12.00-14.00 hal ini dikarenakan pada jam tersebut pekerja pergi untuk makan siang atau beristirahat dan kembali ke kantornya masing-masing. Namun, jumlah perjalanan pada puncak siang ini tidak sebanyak pada saat pagi dan sore.

3. Waktu puncak sore

Waktu puncak ini biasanya sekitar jam 16.00-18.00 hal ini dikarenakan pada jam tersebut banyak dijumpai perjalanan dari tempat kerja menuju kerumah.

Waktu pergerakan pejalan kaki diperlukan dalam penelitian ini sebagai pertimbangan dalam menentukan waktu survei pejalan kaki dan waktu pengamatan.

2.8 Teori Survei Kepuasan Masyarakat

Survei Periodik adalah survei yang dilakukan oleh penyelenggara publik terhadap layanan publik yang diberikan kepada masyarakat. Survei ini, dapat dilakukan secara tetap dengan jangka (waktu) periode tertentu. Survei dapat dilakukan setiap 3 bulanan (triwulan), 6 bulanan (Semester) atau 1 (satu) tahun. Penyelenggara pelayanan publik setidaknya minimal melakukan survei 1 (satu) tahun sekali. Survei ini bersifat komprehensif dan hasil analisa survei dipergunakan untuk melakukan evaluasi kepuasan masyarakat terhadap layanan yang diberikan. Selain itu, hasil survei dipergunakan untuk bahan kebijakan terhadap pelayanan publik dan melihat kecenderungan (trend) layanan publik yang telah diberikan penyelenggara kepada masyarakat serta kinerja dari penyelenggara pelayanan publik. Dalam hal penyelenggara menggunakan metode survei ini, maka metode ini harus dinyatakan di dalam laporan. Pengolahan dan analisa hasil survei agar mengikuti cara pengolahan data dan kluster penilaian sesuai dengan kaidah pengolahan survei.

2.8.1 Teknik Pengukuran Data

Untuk melakukan survei secara periodik mempergunakan pendekatan metode kuantitatif dengan pengukuran menggunakan Skala Likert. Skala Likert adalah suatu skala psikometrik yang umum digunakan dalam kuesioner (angket), dan merupakan skala yang paling banyak digunakan dalam riset berupa survei. Metode ini dikembangkan oleh Rensis Likert. Skala Likert adalah skala yang dapat dipergunakan untuk mengukur sikap, pendapat, dan persepsi seseorang atau sekelompok orang terhadap suatu jenis layanan publik. Pada skala Likert responden

diminta untuk menentukan tingkat persetujuan mereka terhadap suatu pernyataan dengan memilih salah satu dari pilihan yang tersedia.

Tabel 2.2 Skala Likert

Jawaban	Skor Jawaban Pertanyaan
Sangat Setuju	5
Setuju	4
Netral	3
Tidak Setuju	2
Sangat Tidak Setuju	1

Sumber: Sugiyono (2007)

2.8.2 Survei

1. Tahapan Survei

Pelaksanaan SKM terhadap penyelenggaraan pelayanan publik dapat dilaksanakan melalui tahapan perencanaan, persiapan, pelaksanaan, pengolahan dan penyajian hasil survei, yang mencakup langkah-langkah, sebagai berikut:

- a. Menyusun instrumen survei;
- b. Menentukan besaran dan teknik penarikan sampel;
- c. Menentukan responden;
- d. Melaksanakan survei;
- e. Mengolah hasil survei;
- f. Menyajikan dan melaporkan hasil.

Tahapan penyelenggaraan Survei Keputusan Masyarakat terhadap penyelenggaraan pelayanan publik ini didasarkan pada metode dan yang dapat dipertanggungjawabkan

Teknik Survei Kepuasan Masyarakat Untuk melakukan survei dapat menggunakan teknik survei, antara lain:

- a. Kuesioner dengan wawancara tatap muka;
- b. Kuesioner melalui pengisian sendiri, termasuk yang dikirimkan melalui surat; Kuesioner elektronik (e-survei);
- c. Diskusi kelompok terfokus;
- d. Wawancara tidak berstruktur melalui wawancara mendalam.

Penyusunan Laporan Hasil Survei ini dimaksudkan sebagai salah satu media atau alat untuk meningkatkan kinerja Pelayanan Publik secara bertahap, konsisten, berkesinambungan berdasarkan informasi yang dimiliki.

2.9 Populasi dan Sampel Penelitian

Populasi adalah wilayah generalisasi yang terdiri dari objek/subjek yang memiliki kuantitas dan karakteristik, tertentu yang ditetapkan oleh peneliti (Sugiyono, 2017). Populasi dalam penelitian ini yaitu seluruh pejalan kaki yang berjalan pada jalur pejalan kaki di Jalan Gatot Subroto, Denpasar.

Menurut Sugiyono (2017) sampel adalah bagian dari jumlah dan karakteristik yang dimiliki oleh populasi tersebut. Cara pengambilan sampel atau teknik sampling yang digunakan dalam penelitian ini adalah teknik *probability* sampling dengan *simple random sampling* yaitu pengambilan sampel anggota populasi dilakukan secara acak tanpa memperhatikan strata yang ada dalam populasi itu (Sugiyono, 2001). Sedangkan jumlah keseluruhan sampel yang digunakan dalam penelitian ini ditentukan melalui perhitungan *Sample Linear Time Function*,

dimana penentuan jumlah sampelnya berdasarkan estimasi kendala waktu (Endang S. Sari: 58). Perhitungan sampel kuesioner adalah sebagai berikut:

$$T = t_0 + t_1 \cdot n$$

$$n = \frac{T - t_0}{t_1}$$

Keterangan:

n : Jumlah sampel terpilih

T : Waktu yang tersedia untuk survei penelitian

t_0 : Waktu tetap tidak tergantung besarnya sampel, yaitu waktu pengambilan sampel

t_1 : Waktu yang digunakan setiap sampling unit, yaitu waktu yang dibutuhkan responden untuk mengisi kuesioner.

Berikut perhitungannya:

$$T = 7 \text{ hari} \times 24 \text{ jam} = 168 \text{ jam}$$

$$t_0 = 3 \text{ jam} \times 7 \text{ hari} = 21 \text{ jam}$$

$$t_1 = 1/2 \text{ jam} \times 7 \text{ hari} = 3,5 \text{ jam}$$

$$= \frac{168 - 21}{3,5} = 42 \text{ sampel}$$

Berdasarkan hasil perhitungan jumlah sampel kuesioner maka sampel yang dapat diambil sebanyak 42 sampel responden, dimana penentuan jumlah sampel terpilih berdasarkan waktu yang tersedia untuk survei penelitian dikurang waktu tetap tidak tergantung besarnya sampel, yaitu waktu pengambilan sampel di bagi dengan waktu yang digunakan setiap sampling (responden) untuk mengisi kuesioner. Pada penelitian ini waktu yang tersedia untuk survei penelitian selama 168 jam yaitu 7 hari dikali 24 jam, dengan waktu pengambilan sampel selama 21 jam yaitu 3 jam dikali 7 hari dan waktu yang digunakan setiap responden untuk menjawab kuesioner selama 3,5 jam yaitu ½ jam dikali 7 hari. Sehingga

berdasarkan hasil perhitungan jumlah sampel kuesioner maka sampel yang dapat diambil sebanyak 42 sampel responden. Peneliti memberikan waktu yang cukup yaitu selama $\frac{1}{2}$ jam dengan memperhitungkan kemungkinan adanya gangguan atau distraksi yang mungkin dialami oleh responden. Dengan memberikan waktu yang lebih panjang, peneliti dapat memberi ruang bagi responden untuk tetap fokus pada kuesioner jawaban dan memberikan jawaban yang lebih mendalam serta mempertimbangkan jawaban mereka dengan lebih baik. Dengan memberikan waktu yang cukup, peneliti juga dapat mengurangi tekanan waktu pada responden. Sampel diambil dengan menggunakan teknik *random sampling* (sampel acak) yaitu setiap elemen/subyek-subyek di dalam populasi dianggap sama dan mempunyai peluang yang sama untuk terpilih menjadi contoh (Arikunto, 2002:111).

2.10 Uji Validitas

Ghozali (2009) berpendapat, bahwa uji validitas digunakan untuk mengukur sah, atau valid tidaknya suatu kuesioner. Suatu kuesioner dikatakan valid jika pertanyaan pada kuesioner mampu untuk mengungkapkan sesuatu yang akan diukur oleh kuesioner tersebut.

Keputusan pengujian validitas item responden adalah sebagai berikut :

1. Nilai r dibandingkan dengan nilai r tabel dengan $dk = n-2$ dan taraf signifikan sebesar 5%.
2. Item pernyataan yang diteliti dikatakan valid jika $r_{hitung} > r_{tabel}$
3. Item pernyataan yang diteliti dikatakan tidak valid jika $r_{hitung} < r_{tabel}$

2.11 Uji Reabilitas

Riyanto dan Hatmawan (2020) berpendapat bahwa reliabilitas adalah ketetapan alat tersebut dalam mengukur apa yang diukurnya. Artinya, kapan pun alat ukur tersebut digunakan akan memberikan hasil ukur yang sama. Contoh paling nyata adalah termometer, dimana termometer akan dikatakan masih *reliable* apabila hasil pengukuran menunjukkan hasil yang sama untuk kurun waktu yang berbeda. Berbeda dengan instrumen penelitian yang berasal dari kuesioner, untuk mendapatkan ketetapan dari hasil kuesioner dengan kurun waktu dan tempat yang berbeda sering kali memperoleh hasil yang berbeda. Untuk itu, perlu dilakukan uji reliabilitas terhadap instrumen penelitian dari kuesioner, sehingga hasil penelitian lebih berkualitas. Kriteria pengujian adalah jika *Cronbach Alpha* $\geq 0,6$ maka variabel dianggap *reliable* dan jika *Cronbach Alpha* $< 0,6$ maka variabel dianggap tidak *reliable*.

2.12 Statitikal Product and Service Solution (SPSS)

Menurut Yamin dan Kurniawan (2014), SPSS atau Statistical Product and Service Solution merupakan software statistik yang dapat digunakan untuk melakukan perhitungan statistik dengan teknik-teknik analisis statistik yang tersedia. SPSS atau Statistical Product and Service Solution merupakan program aplikasi yang digunakan untuk melakukan perhitungan statistik menggunakan computer. Kelebihan program ini adalah dapat melakukan secara lebih cepat semua perhitungan statistik dari yang sederhana sampai yang rumit sekalipun.

Aplikasi SPSS seringkali digunakan untuk memecahkan masalah riset atau bisnis dalam hal statistik. Cara kerjanya sederhana, yaitu data yang anda input oleh

SPSS akan dianalisis dengan memasukkan atau input data, dan melakukan perhitungan dengan menggunakan tahapan yang ada pada menu yang tersedia. Setelah perhitungan selesai, tugas pengguna ialah menafsirkan angka-angka yang dihasilkan oleh SPSS. Proses penafsiran inilah yang jauh lebih penting dari pada sekedar memasukkan angka dan menghitungnya.

Dalam melakukan penafsiran kita harus dibekali dengan pengertian mengenai statistik dan metodologi penelitian. SPSS dikenal sebagai aplikasi pengolah data statistik paling populer dan banyak digunakan dalam berbagai bidang. SPSS memiliki kemampuan lengkap dalam menjawab kebutuhan pengelolaan dan analisis data statistik.

