

SKRIPSI
ANALISIS KENYAMANAN PEJALAN KAKI TERHADAP
PEMANFAATAN TROTOAR PADA RUAS JALAN
SRIWIJAYA KOTA MATARAM

Diajukan Sebagai Syarat Menyelesaikan Studi
Pada Program Studi Perencanaan Wilayah Dan Kota Jenjang Strata I,
Fakultas Teknik, Universitas Muhammadiyah Mataram



Disusun Oleh:

Dimas Alfian

418130037

PROGRAM STUDI PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA
FAKULTAS TEKNIK
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH MATARAM
TAHUN 2023

HALAMAN PENGESAHAN PEMBIMBING

SKRIPSI

**ANALISIS KENYAMANAN PEJALAN
KAKI TERHADAP PEMANFAATAN
TROTOAR PADA RUAS JALAN
SRIWIJAYA KOTA MATARAM**

Disusun Oleh:

DIMAS ALFIAN
418130037

Mataram, 13 JULI 2023

Pembimbing I,



FARIZ PRIMADI HIRSAN, ST., MT
NIDN. 0804118001

Pembimbing II,



ARDI YUNIARMAN ST., M. Sc
NIDN. 0818068001

Mengetahui,

**UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH MATARAM
FAKULTAS TEKNIK**

Dekan,



Dr. An Syaellendra Ubaidillah, ST., M.Sc
NIDN. 0806027101

HALAMAN PENGESAHAN PENGUJI

SKRIPSI

**ANALISIS KENYAMANAN PEJALAN KAKI TERHADAP
PEMANFAATAN TROTOAR PADA RUAS JALAN
SRIWIJAYA KOTA MATARAM**

Yang Dipersiapkan dan Disusun Oleh:

NAMA : DIMAS ALFIAN

NIM : 418130037

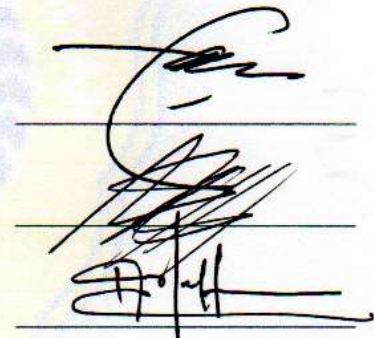
Telah dipertahankan di depan Tim Penguji

Pada hari Selasa, 27 Juni 2023

dan dinyatakan telah memenuhi syarat

Susunan Tim Penguji


1. Penguji I : FARIZ PRIMADI HIRSAN, ST.,MT
2. Penguji II : ARDI YUNIARMAN, ST., M. Sc
3. Penguji III : FEBRITA SUSANTI, ST., M. Eng



Mengetahui,

**UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH MATARAM
FAKULTAS TEKNIK**

Dekan,



**Dr. Aji Syaellendra Ubaidillah, ST., M.Sc.
NIDN. 0806027101**

SURAT PERNYATAAN KEASLIAN TULISAN

Saya bertanda tangan di bawah ini :

NAMA : DIMAS ALFIAN

NIM : 418130037

Program Studi : Perencanaan Wilayah dan Kota

Judu Skripsi : Analisis Kenyamanan Pejalan Kaki Terhadap
Pemanfaatan Trotoar Pada Ruas Jalan Sriwijaya Kota
Mataram

Dengan ini saya menyatakan bahwa skripsi yang berjudul Analisis Kenyamanan Pejalan Kaki Terhadap Pemanfaatan Trotoar Pada Ruas Jalan Sriwijaya Kota Mataram adalah benar-benar hasil karya saya sendiri dengan arahan dosen pembimbing dan bukan merupakan pengambilalihan tulisan atau pikiran orang lain. Sumber informasi yang digunakan baik dari karya yang diterbitkan maupun tidak diterbitkan dari penulisan lain telah dicantumkan dalam daftar pustaka pada skripsi ini.

Apabila pada kemudian hari dapat dibuktikan bahwa skripsi ini adalah hasil plagiasi, maka saya bersedia menerima sanksi atas perbuatan tersebut.

Mataram, 10 Agustus 2023



DIMAS ALFIAN
418130037



**MAJELIS PENDIDIKAN TINGGI PENELITIAN DAN
PENGEMBANGAN PIMPINAN PUSAT MUHAMMADIYAH
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH MATARAM
UPT. PERPUSTAKAAN H. LALU MUDJITAHID UMMAT**

Jl. K.H.A. Dahlan No.1 Telp.(0370)633723 Fax. (0370) 641906 Kotak Pos No. 108 Mataram
Website : <http://www.lib.ummat.ac.id> E-mail : perpustakaan@ummat.ac.id

**SURAT PERNYATAAN BEBAS
PLAGIARISME**

Sebagai sivitas akademika Universitas Muhammadiyah Mataram, saya yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : DIMAS ALFIAN
 NIM : 418130037
 Tempat/Tgl Lahir : DAMPU, 31 JANUARI 2000
 Program Studi : PWR
 Fakultas : TEKNIK
 No. Hp : 087847422233
 Email : dimasalfian3110@gmail.com

Dengan ini menyatakan dengan sesungguhnya bahwa Skripsi/KTI/Tesis* saya yang berjudul :

**ANALISIS KENYAMANAN PEJALAN KAKI TERHADAP
PEMANFAATAN TROTOAR PADA RUAS JALAN SAWIJAYA
KOTA MATARAM**

Bebas dari Plagiarisme dan bukan hasil karya orang lain. **19%**

Apabila dikemudian hari ditemukan seluruh atau sebagian dari Skripsi/KTI/Tesis* tersebut terdapat indikasi plagiarisme atau bagian dari karya ilmiah milih orang lain, kecuali yang secara tertulis disitasi dan disebutkan sumber secara lengkap dalam daftar pustaka, saya bersedia menerima sanksi akademik dan/atau sanksi hukum sesuai dengan peraturan yang berlaku di Universitas Muhammadiyah Mataram.

Demikain surat pernyataan ini saya buat dengan sesungguhnya tanpa ada paksaan dari siapapun dan untuk dipergunakan sebagai mana mestinya.

Mataram, 10 AGUSTUS.....2023
 Penulis



DIMAS ALFIAN
 NIM. 418130037

Mengetahui,
 Kepala UPT. Perpustakaan UMMAT



Iskandar, S.Sos.,M.A.
 NIDN. 0802048904

*pilih salah satu yang sesuai



**MAJELIS PENDIDIKAN TINGGI PENELITIAN DAN
PENGEMBANGAN PIMPINAN PUSAT MUHAMMADIYAH
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH MATARAM
UPT. PERPUSTAKAAN H. LALU MUDJITAHID UMMAT**

Jl. K.H.A. Dahlan No.1 Telp.(0370)633723 Fax. (0370) 641906 Kotak Pos No. 108 Mataram
Website : <http://www.lib.ummat.ac.id> E-mail : perpustakaan@ummat.ac.id

**SURAT PERNYATAAN PERSETUJUAN
PUBLIKASI KARYA ILMIAH**

Sebagai sivitas akademika Universitas Muhammadiyah Mataram, saya yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : DIMAS ALFIAN
NIM : 418130037
Tempat/Tgl Lahir : Dampu, 31 Januari 2000
Program Studi : PKW
Fakultas : TEKNIK
No. Hp/Email : 087847922233
Jenis Penelitian : Skripsi KTI Tesis

Menyatakan bahwa demi pengembangan ilmu pengetahuan, menyetujui untuk memberikan kepada UPT Perpustakaan Universitas Muhammadiyah Mataram hak menyimpan, mengalih-media/format, mengelolanya dalam bentuk pangkalan data (*database*), mendistribusikannya, dan menampilkan/mempublikasikannya di Repository atau media lain untuk kepentingan akademis tanpa perlu meminta ijin dari saya selama *tetap mencantumkan nama saya sebagai penulis/pencipta dan sebagai pemilik Hak Cipta* atas karya ilmiah saya berjudul:

ANALISIS KENYAMANAN PEJALAN KAKI TERHADAP
PEMANFAATAN TROTOAR PADA RUAS JALAN SRIWIJAYA
KOTA MATARAM

Pernyataan ini saya buat dengan sungguh-sungguh. Apabila dikemudian hari terbukti ada pelanggaran Hak Cipta dalam karya ilmiah ini menjadi tanggungjawab saya pribadi.

Demikian pernyataan ini saya buat dengan sebenar-benarnya tanpa ada unsur paksaan dari pihak manapun.

Mataram, 10 AGUSTUS 2023
Penulis



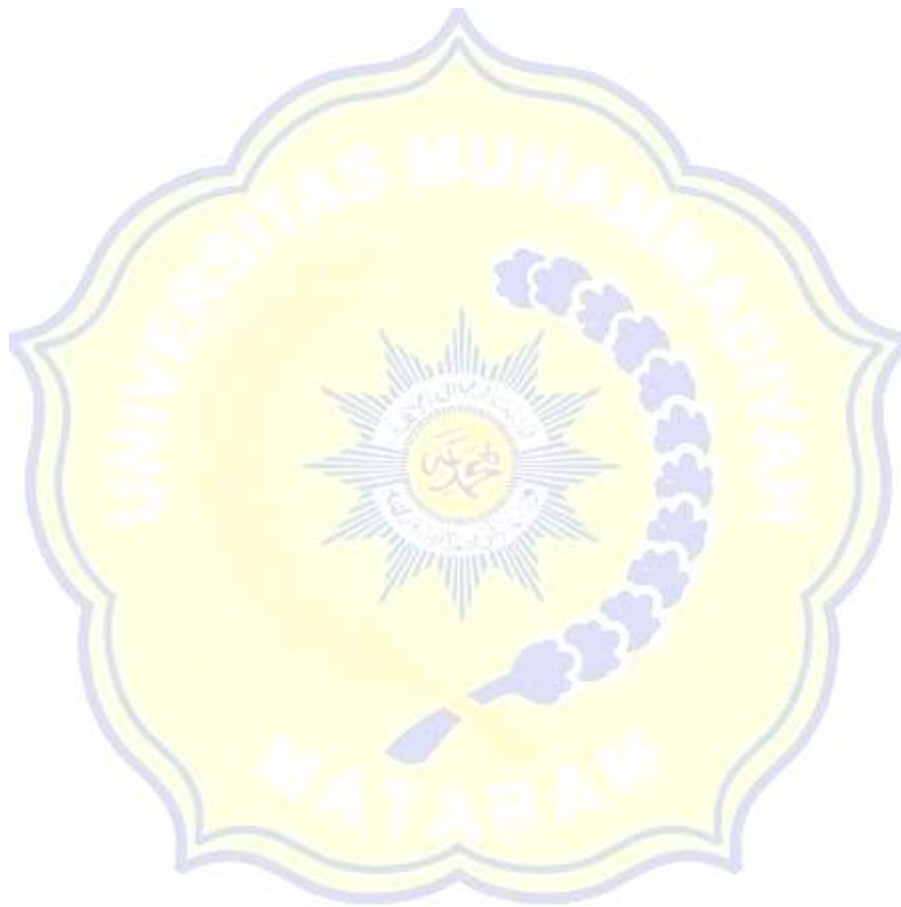
DIMAS ALFIAN
NIM. 418130037

Mengetahui,
Kepala UPT. Perpustakaan UMMAT

Iskandar, S.Sos., M.A.
NIDN. 0802048904

MOTO HIDUP

**” Mengejar Apa Yang Pantas Untuk Dikejar.
Tinggalkan Apa Yang Tidak Pantas Untuk Dilanjutkan”**



KATA PENGANTAR

Puji dan syukur penulis panjatkan kepada Tuhan Yang Maha Esa atas berkat dan rahmatNya sehingga penulis dapat menyelesaikan proposal penelitian yang berjudul ”*Analisis Kenyamanan Pejalan Kaki Terhadap Pemanfaatan Trotoar Pada Ruas Jalan Sriwijaya Kota Mataram*” tepat pada waktunya. Adapun tujuan dari penulisan yaitu sebagai syarat dalam menyelesaikan pembelajaran diprogram studi S1 Perencanaan Wilayah dan Kota, selain itu penulis berharap penelitian ini dapat menjadi titik perhatian bagi pemerintah kota ataupun daerah, terkait peningkatan kondisi trotoar demi kenyamanan penggunanya. Pada kesempatan ini, penulis hendak menyampaikan terima kasih kepada semua pihak yang telah memberikan dukungan moril maupun materiil sehingga proposal penelitian ini dapat selesai. Ucapan terima kasih ini penulis tujukan kepada:

1. Bapak Fariz Primadi Hirsan, ST., MT selaku Dosen pembimbing 1 dan bapak Ardi Yuniarman, ST., M.Sc. selaku pembimbing 2 yang telah mendidik dan memberikan bimbingan selama masa perkuliahan.
2. Bapak dan Ibu yang telah memberikan doa, dorongan dan semangat selama penyusunan skripsi ini.
3. Teman-temanku satu angkatan, Riyen Kasatria , Abdul Azis Ramdani dan Soni Adi Bimantoro yang telah meluangkan waktu dan tenaga memberikan pendapat dan saran dalam menyelesaikan penelitian ini.

Penulis menyadari bahwa proposal penelitian ini masih ada kekurangan. Oleh karena itu, penulis mengharapkan kritik dan saran yang membangun dari para pembaca guna menyempurnakan segala kekurangan dalam penyusunan proposal penelitian ini.

Akhir kata, penulis berharap semoga penelitian ini berguna bagi para pembaca dan pihak-pihak lain yang berkepentingan.

Mataram, 19 Juni 2023

Dimas Alfian

ANALISIS KENYAMANAN PEJALAN KAKI TERHADAP PEMANFAATAN TROTOAR PADA RUAS JALAN SRIWIJAYA KOTA MATARAM

Dimas Alfian (418130037)

Mataram adalah ibu kota Provinsi Nusa Tenggara Barat yang semakin menarik perhatian karena kegiatan domestik dan internasional dan perlu meningkatkan infrastruktur baik fisik maupun non fisik termasuk trotoar yang berguna untuk memfasilitasi aktivitas pejalan kaki. Perencanaan jalur pedestrian menjadi penting karena dapat membantu menciptakan ruang sosial. Jalan Sriwijaya merupakan salah satu jalan yang berdampak pada perputaran ekonomi kota Mataram seperti perdagangan dan jasa. Meskipun upaya telah dilakukan untuk membangun trotoar, saat ini trotoar sudah ada di jalan-jalan tersebut, tapi tidak bekerja secara efektif. Jenis penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah penelitian deskriptif dengan pendekatan kuantitatif atau statistik deskriptif. Pendekatan kuantitatif adalah penelitian berdasarkan filosofi positivisme untuk mempelajari populasi atau sampel tertentu dan pengambilan sampel secara acak dengan mengumpulkan informasi melalui instrumen analisis data bersifat statistik. Peneliti mencoba mendeskripsikan kondisi fisik pedestrian/trotoar pada ruas jalan Sriwijaya dan persepsi pejalan kaki tentang kenyamanan, maka peneliti melayangkan kuisioner yang di tinjau dari seluruh faktor kenyamanan. Kondisi trotoar pada ruas jalan sriwijaya terdapat beberapa faktor yang harus ditingkatkan agar dapat dimanfaatkan secara maksimal oleh penggunanya terutama dari faktor bentuk trotoar, fasilitas keamanan seperti lampu penerangan ataupun fasilitas bagi penyandang difabel yang dimana memiliki keterbatasan persentase kenyamanan secara keseluruhan masuk pada kriteria (NYAMAN) dengan memperoleh nilai persentase 63,14%. Adapun serangkaian saran yang ingin diberikan yaitu Perlunya pengadaan fasilitas khusus bagi penyandang difabel yaitu seperti Guiding Blok yang berguna sebagai pemandu jalan, penambahan fasilitas peneduh yang berhubungan dengan meminimalisir faktor iklim mikro untuk memberikan keteduhan, pemeliharaan dan pengelolaan lebih lanjut terkait kondisi trotoar dan evaluasi aspek-aspek yang sekiranya dapat memberikan kenyamanan.

Kata kunci : Trotoar, Pejalan Kaki, Kenyamanan

Dosen pembimbing :

1. Fariz Primadi Hirsan, ST., MT
2. Ardi Yuniarman, ST., M. Sc

AN ANALYSIS OF PEDESTRIAN COMFORT AND THE UTILIZATION OF SIDEWALKS ON SRIWIJAYA STREET IN MATARAM CITY

Dimas Alfian (418130037)

Mataram is the capital of the province of West Nusa Tenggara, which is gaining more and more attention due to domestic and international activities. To facilitate pedestrian activities, it is necessary to enhance both physical and non-physical infrastructure, including footpaths. Planning pedestrian pathways is essential because it can aid in the development of social spaces. Sriwijaya Street is one of the roads that affect Mataram's economic circulation, including commerce and services. Despite efforts to construct sidewalks, there are presently ineffective sidewalks on these streets. This study employs descriptive research with either a quantitative or descriptive statistical approach. The quantitative approach is based on the positivist philosophy of studying a particular population or sample and randomly collecting information through statistical data analysis instruments. The researcher tries to describe the physical condition of the pedestrian/sidewalk on Sriwijaya Street and pedestrians' perceptions of comfort. The researcher distributed questionnaires that covered all comfort factors. The sidewalks on Sriwijaya Street have several factors that need to be improved to maximize their utilization, especially in terms of sidewalk design and safety facilities such as lighting or facilities for people with disabilities who have limitations. The overall comfort percentage falls within the "COMFORTABLE" criteria, with a percentage score of 63.14%. Some suggestions include the need for specialized facilities for people with disabilities, such as Guiding Blocks that act as guides, the addition of shading facilities to minimize microclimate factors, ongoing maintenance and management related to sidewalk conditions, and evaluations of aspects that can contribute to comfort.

Keywords: Sidewalk, Pedestrian, Comfort

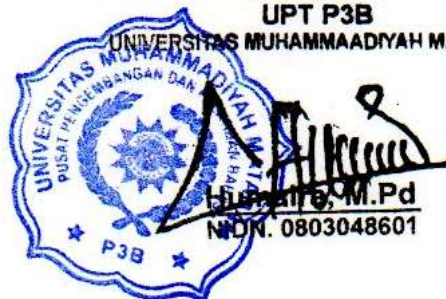
Supervisor:

1. Fariz Primadi Hirsan, ST., MT
2. Ardi Yuniarman, ST., M. Sc

MENGESAHKAN
SALINAN FOTO COPY SESUAI ASLINYA
MATARAM _____

**KEPALA
UPT P3B**

UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH MATARAM

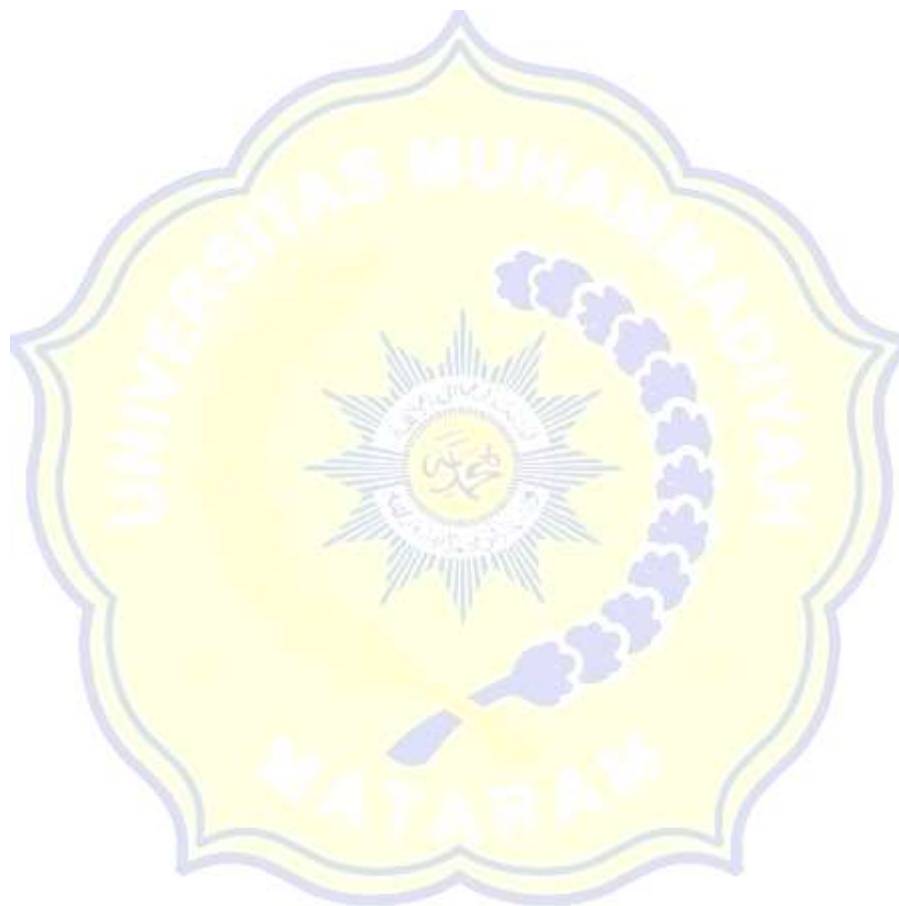


DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PERSETUJUAN.....	ii
HALAMAN PENGESAHAN.....	iii
SURAT PERNYATAAN PERSETUJUAN PUBLIKASI KARYA ILMIAH	iv
HALAMAN PERNYATAAN BEBAS PLAGIARISME	v
SURAT PERNYATAAN	vi
MOTTO	vii
KATA PENGANTAR	viii
ABSTRAK	ix
ABSTRACT.....	x
DAFTAR ISI	xi
DAFTAR TABEL.....	xiv
DAFTAR GAMBAR	xv
BAB I.....	1
PENDAHULUAN	1
1.2 Rumusan Masalah	6
1.3 Tujuan.....	6
1.4 Manfaat.....	7
1.5 Ruang lingkup	7
1.6 Sistematika Penulisan.....	8
BAB II.....	10
TINJAUAN PUSATAKA.....	10
2.1 Terminologi Judul	10
2.2 Tinjauan Teori	11
2.2.1 Pejalan Kaki	12
2.2.2 Jalur Pejalan Kaki	13
2.2.3 Kebutuhan Ruang Pejalan Kaki Berdasarkan Dimensi Tubuh Manusia 14	
2.2.4 Jenis jalur Pejalan kaki	18
2.2.5 Fasilitas Jalur Pejalan Kaki.....	20

2.2.6	Kenyamanan.....	27
2.2.7	Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Kenyamanan Pejalan Kaki.....	29
2.2.8	Persepsi	31
2.3	Tinjauan Kebijakan	34
2.3.1	Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No. 03/Prt/M/2014	34
2.3.2	Peraturan Daerah Kota Mataram Nomor 5 Tahun 2019, Perubahan Peraturan Daerah No 12 Tahun 2011 Tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Mataram Tahun 2011 – 2031	36
2.4	Penelitian Terdahulu.....	38
STUDI TENTANG KENYAMANAN PEJALAN KAKI TERHADAP PEMANFAATAN TROTOAR DI JALAN PROTOKOL KOTA SEMARANG		40
BAB III		42
METODELOGI PENELITIAN		42
3.1	Lokasi Penelitian	42
3.2	Jenis dan pendekatan penelitian	44
3.3	Variabel Penelitian	45
3.4	Sumber Data	46
3.5	Metode Pengumpulan Data	47
3.6	Populasi dan sampel	49
3.7	Teknik Analisis.....	53
Berdasarkan Interval Kelas Persentase		57
3.8	Desain Survey.....	58
Tabel 3.1.....		58
Desain Survey		58
3.9	Alur Penelitian.....	59
BAB IV		60
HASIL DAN PEMBAHASAN.....		60
4.1	Gambaran Umum	60
4.1.1	Lokasi Penelitian.....	60
4.1.2	Kondisi Ruas jalan Sriwijaya.....	62
4.2	Analisis Kondisi fisik Pedestrian dan faktot-faktor Kenyamanan	63
4.2.1	Analisis Kondisi Fisik Trotoar/pedestrian	63

4.2.2 Analisis Faktor-Faktor Kenyamanan.....	74
setiap item pertanyaan dari 100 responden	83
BAB V.....	90
KESIMPULAN.....	90
5.1 Kesimpulan.....	90
5.2 Saran.....	91



DAFTAR TABEL

Tabel 2.1 Penggunaan Lahan	20
Tabel 2.2 Klasifikasi Jalan	20
Tabel 2. 3 Lokasi Pengadaan Trotoar	22
Tabel 2. 4 Tabulasi Ringkas Kriteria Penyediaan Penyeberangan, Jalur Hijau, dan Perabot/Perlengkapan Ruas Pejalan Kaki	30
Tabel 2. 5 Penelitian Terdahulu	42
<i>Tabel 3. 1 Variabel Penelitian</i>	49
Tabel 3. 2 Penentuan Kriteria Tingkat Kenyamanan	61
Tabel 4. 1 Hasil Uji Validitas	81
Tabel 4. 2 Hasil Uji Reliabilitas	84
Tabel 4. 3 Bobot Skor Jawaban Repinden	87
Tabel 4. 4 Jumlah Skor & Rata-Rata	87
Tabel 4. 5 Jumlah Skor & Rata-Rata Dari Setiap Sub Variabel	88
Tabel 4. 6 Jumlah Skor & Rata-Rata Keseluruhan Persepsi Faktor Kenyamanan	88
Tabel 4. 7 Interval Kelas Dan Kriteria Kenyamanan	89
Tabel 4. 8 Persentase Rata-Rata Item Pertanyaan & Kriteria/Kategori Kenyamanan.....	90
Tabel 4. 9 Persentase Rata-Rata Setiap Sub Variabel & Kriteria/Kategori Kenyamanan.....	91
Tabel 4. 10 Persentase Rata-Rata Keseluruhan & Kriteria/Kategori Kenyamanan	92

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2. 1 Kebutuhan Ruang Gerak Minimum Pejalan Kaki.....	19
Gambar 2. 2 Kemiringan Jalur Pejalan Kaki	21
Gambar 2. 3 Potongan dan tampak atas pengembangan jalur hijau	24
Gambar 2. 4 Fasilitas Lampu Penerangan.....	25
Gambar 2. 5 Fasilitas Tempat Duduk	26
Gambar 2. 6 Fasilitas Pagar Pengaman.....	26
Gambar 2. 7 Fasilitas Marka, Perambuan, Papan Informasi (Signage)	27
Gambar 2. 8 Fasilitas Tempat Sampah	28
Gambar 2. 9 Fasilitas Halte Bus/Shelter Dan Lapak Tunggu	28
Gambar 3. 1 Lokasi Penelitian	47
Gambar 4. 1 Kondisi Perkerasan Permukaan Trotoar.....	68
Gambar 4. 2 Ukuran Dimensi Trotoar	69
Gambar 4. 3 Penempatan Trotoar Dan Perlengkapan Jalan.....	70
Gambar 4. 4 Kondisi fasilitas kebersihan pada trotoar	71
Gambar 4. 5 Kondisi jalur taman	72
Gambar 4. 6 Kondisi kemiringan dan ramp tepi jalan	75
Gambar 4. 7 Kondisi marka atau Zebra Cross	76
Gambar 4. 8 Kondisi drainase disepanjang trotoar	77
Gambar 4. 9 Memasukan data kuesioner kedalam SPSS.....	79
Gambar 4. 10 Memilih Tipe Analisis Yang Sesuai.....	79
Gambar 4. 11 Memiilih Dan Merubah Letak.....	80
Gambar 4. 12 Output Uji Validitas analisis	80
Gambar 4. 13 Memilih Tipe Analisis Yang Butuhkan	82
Gambar 4. 14 Memindahkan seluruh item pada kolom	83
Gambar 4. 15 Output Hasil Uji Reliabilitas	83
Gambar 4. 16 Persentase jenis kelamin responden	85
Gambar 4. 17 Rentang Umur responden.....	86

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Dalam melaksanakan aktivitas kehidupan sehari-hari di suatu wilayah atau kota, kita pasti dapat mengamati masalah yang terus muncul dan terus berkembang jika tidak ditangani dengan baik dan tepat waktu. Masalah ini bisa timbul dari berbagai faktor, seperti sistem hukum, hambatan alam, bahkan faktor manusia sendiri.

Perkotaan merupakan area yang dibangun sebagai pusat administrasi yang di mana pertumbuhan dan aktivitas masyarakatnya lebih dinamis dan sangat cepat dibandingkan dengan masyarakat di luar perkotaan, selain itu, perkotaan juga umumnya ditetapkan sebagai pusat perdagangan dan ekonomi, pusat industri, dan pusat pertahanan politik, sehingga area perkotaan sudah seharusnya menjadi pusat perhatian pemerintah terkait dengan pemenuhan berbagai fasilitas dan infrastruktur yang lengkap demi terciptanya keamanan dan kenyamanan serta kepuasan masyarakat dalam menjalankan berbagai jenis kegiatannya. (Hulu, 2022).

Karena letaknya di pulau Lombok, Mataram adalah ibu kota Provinsi Nusa Tenggara Barat yang semakin menarik perhatian karena kegiatan domestik dan internasional. Oleh karena itu, Kota Mataram perlu meningkatkan infrastruktur baik fisik maupun non fisik di wilayah tertentu. Infrastruktur fisik meliputi sarana dan prasarana, tata guna lahan dan perencanaan, sedangkan infrastruktur non fisik meliputi hubungan sosial, kegiatan

ekonomi, dll. Infrastruktur fisik diperlukan untuk mendukung aksesibilitas dan pengembangan kegiatan di kota. (Hulu, 2022).

Trotoar atau jalur pejalan kaki termasuk ke dalam infrastruktur fisik atau bagian dari infrastruktur yang berguna untuk memfasilitasi aktivitas atau aktivitas pejalan kaki. Dalam UU Lalu Lintas dan Angkutan Jalan No. 22 Tahun, Pasal 131 ayat 1 disebutkan bahwa pejalan kaki berhak atas fasilitas pendukung berupa trotoar, penyeberangan, dan fasilitas lainnya. Ini berarti bahwa pejalan kaki memiliki hak atas trotoar atau jalur khusus untuk menjalankan aktivitas atau fungsinya.

Perencanaan jalur pedestrian menjadi penting karena dapat membantu menciptakan ruang sosial, pejalan kaki dapat bekerja dan beraktivitas dengan aman menggunakan atau memanfaatkan ruang yang ada, serta dapat menerapkan integrasi sistem, misalnya dalam hal aksesibilitas, pengelolaan lingkungan dan interaksi. lalu lintas daerah. Tentang Keputusan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 3 Tahun 2014 tentang Pedoman Perencanaan, Penyediaan dan Penggunaan Prasarana dan Sarana Jaringan Pejalan Kaki Di Kawasan Perkotaan. berjalan kaki adalah kegiatan yang dapat membantu menciptakan kota yang berkelanjutan. Pejalan kaki memiliki tujuan yang berbeda-beda, antara lain ingin bekerja, bersekolah, atau mengunjungi tempat wisata.

Jalan Sriwijaya merupakan salah satu jalan yang berdampak pada perputaran ekonomi kota Mataram seperti perdagangan dan jasa. Hal ini dapat dibuktikan dengan huruf h Pasal 48 Perda Tata Ruang Kota Mataram Nomor

5 Tahun 2019 yang menyatakan bahwa kawasan Sriwijaya-Brawijaya ditetapkan sebagai kawasan komersial dan kawasan jasa sebagai komersial. Jalan Sriwijaya cukup panjang, Jalan Sriwijaya memiliki pusat niaga atau bisnis yang tentunya memiliki daya tarik, selain sangat dekat dengan beberapa pusat kegiatan lain seperti perkantoran dan pendidikan, beberapa hal tersebut dapat mempengaruhi pergerakan masyarakat dalam hal tersebut. jalan dibandingkan Berbeda dengan jalan Sriwijaya lainnya, jalan ini cukup ramai dan menawarkan berbagai aktivitas, baik dengan kendaraan umum atau pribadi maupun berjalan kaki.

Bentuk fisik trotoar Jalan Sriwijaya yang mencolok hanya ditemukan di beberapa bagian, terutama di mal-mal yang cukup menonjol di Kota Mataram. Meskipun upaya telah dilakukan untuk membangun trotoar, saat ini trotoar sudah ada di jalan-jalan tersebut, kami tidak bekerja secara efektif untuk meningkatkan minat dan kesempatan masyarakat untuk berjalan kaki. Hal ini kemungkinan disebabkan oleh beberapa faktor antara lain penggunaannya sebagai pedagang kaki lima dan tempat parkir kendaraan umum atau pribadi, yang dikhawatirkan akan mengganggu keselamatan dan merugikan pengguna jalan, serta kurangnya pelayanan. dengan sarana atau prasarana yang memadai mengurangi kenyamanan pengguna trotoar dalam beraktivitas dan berinteraksi.

Tidak adanya peningkatan berjalan kaki juga dapat disebabkan oleh faktor lain, seperti kurangnya elemen pendukung seperti penyediaan tempat sampah atau pohon peneduh, yang tentunya dapat menjadi faktor

memburuknya tingkat pelayanan di trotoar. di Jalan Sriwijaya untuk memastikan kenyamanan pejalan kaki. Oleh karena itu, perlu dilakukan analisis kondisi trotoar dan kenyamanan pejalan kaki di Jalan Sriwijaya ditinjau dari aspek/faktor kenyamanan untuk menilai kenyamanan dan keamanan pejalan kaki saat beraktivitas dan semakin banyak memanfaatkan ruang yang tersedia. trotoar fungsi utama yang hanya berlaku untuk pejalan kaki.

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang di atas rumusan masalah dari penelitian ini yaitu:

1. Bagaimana kondisi trotoar pada ruas jalan Sriwijaya dalam memberikan kenyamanan terhadap pejalan kaki?
2. Bagaimana persepsi kenyamanan pejalan kaki terhadap trotoar pada ruas jalan Sriwijaya?

1.3 Tujuan

Sesuai rumusan masalah yang dicantumkan diatas maka yang menjadi tujuan dari penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Untuk mengidentifikasi kondisi fisik trotoar yang berhubungan dengan pemanfaatan fasilitas yang tersedia terhadap kenyamanan pengguna
2. Untuk mengetahui persepsi kenyamanan pejalan kaki terhadap trotoar di ruas jalan Sriwijaya.

1.4 Manfaat

1. Manfaat Teoritis

Peneliti berharap hasil dari penelitian ini dapat menambah ilmu pengetahuan pembaca mengenai beberapa faktor-faktor mempengaruhi kenyamanan pejalan kaki serta mengetahui fungsi sebenarnya dari trotoar atau jalur pejalan kaki.

2. Manfaat Praktis

Hasil dari penelitian ini diharapkan dapat menjadi bahan masukan atau pertimbangan bagi pemerintah terkait dalam upaya meningkatkan kenyamanan pejalan kaki, pengembangan sarana/prasaran trotoar demi mengembalikan fungsi trotoar yang semestinya.

1.5 Ruang lingkup

1. Ruang Lingkup Materi

Materi penelitian merupakan bagian terpenting dalam melakukan penelitian ini, sehingga perlu membatasi kepustakaan dari pertanyaan umum ke pertanyaan yang lebih spesifik agar pembahasan lebih terarah.

Adapun yang menjadi batas pembahasan dalam penelitian ini yaitu mengenai:

- a. Mengidentifikasi kondisi fisik trotoar di ruas jalan Sriwijaya yang berhubungan dengan fasilitas yang tersedia sehingga

membandingkan dengan standar dari regulasi yang berlaku ataupun yang di dapatkan dari teori para ahli.

- b. Menganalisis persepsi kenyamanan pejalan kaki terhadap jalur pejalan kaki atau trotoar dari sejumlah faktor kenyamanan yang didapatkan dari teori ahli.

2. Ruang Lingkup Wilayah

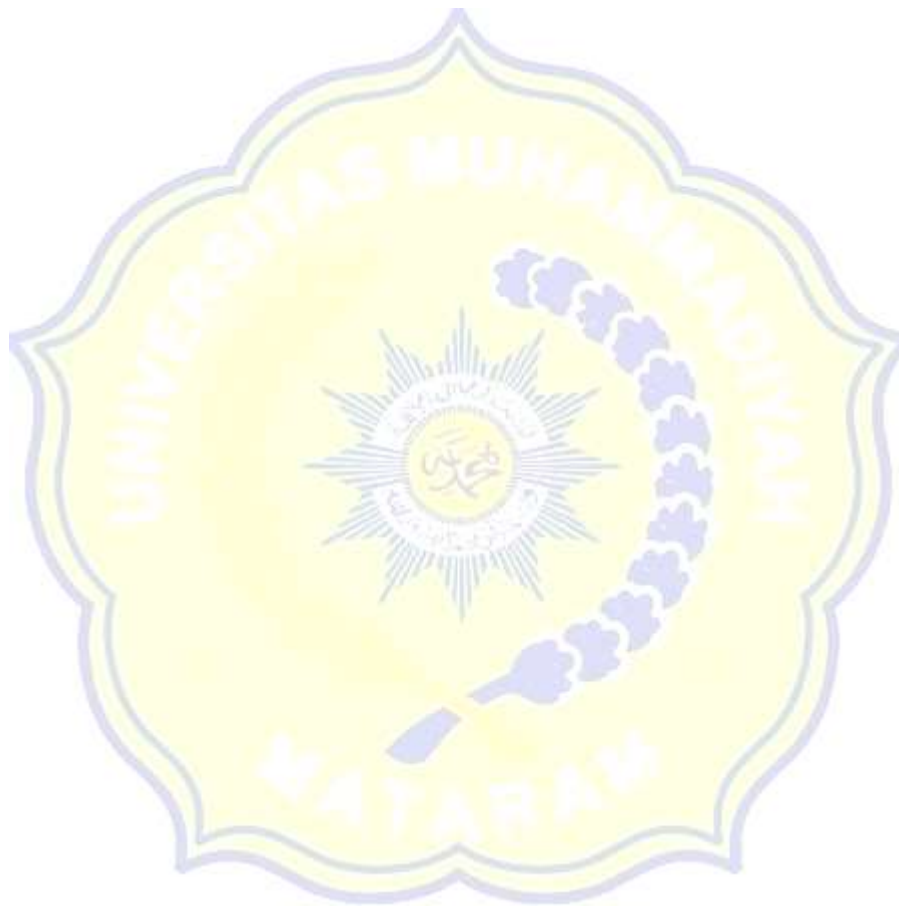
Ruang lingkup wilayah penelitian ini berada pada kecamatan mataram yang terletak dalam kota mataram. Kecamatan mataram merupakan salah satu kecamatan yang perkembangan kegiatan ekonominya pesat, hal tersebut di dukung dengan adanya pusat-pusat perbelanjaan atau perdagangan dan jasa yang memiliki daya tarik bagi masyarakat.

1.6 Sistematika Penulisan

Dalam melakukan penelitian ini, sistematika penulisan yang digunakan dapat dilihat sebagai berikut:

1. BAB I PENDAHULUAN terdiri antara lain latar belakang, rumusan masalah, tujuan, ruang lingkup, manfaat penelitian, sistematika penulisan.
2. BAB II TINJAUAN PUSTAKA terdiri dari terminologi judul, tinjauan teoritis, tinjauan kebijakan dan penelitian sebelumnya.
3. BAB III METODELOGI Ini termasuk lokasi penelitian, jenis penelitian, metode pengumpulan data, variabel penelitian, teknik analisis data dan kerangka kerja penelitian.

4. BAB IV HASIL PEMBAHASAN terdiri dari gambaran umum lokasi penelitian dan hasil analisis.
5. BAB V KESIMPULAN yang terdiri dari kesimpulan dan saran.



BAB II

TINJAUAN PUSATAKA

2.1 Terminologi Judul

Adapun judul dalam penelitian ini yaitu Analisis Kenyaman Pejalan Kaki Terhadap Pemanfaatan Trotoar Pada Ruas Jalan Sriwijaya Kota Mataram, dengan penjabarannya sebagai berikut:

a. Analisis,

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (2008), analisis adalah ilmu yang mempelajari suatu peristiwa (tulisan, perbuatan, dan lain-lain) untuk mengetahui keadaan sebenarnya. (sebab-musabab, duduk perkaranya).

b. Kenyamanan

Kenyamanan adalah salah satu nilai terpenting yang harus dinikmati orang saat bekerja bersama di sebuah ruangan. (Anggraini, 2009)

c. Pejalan kaki

menurut (Jaya, 2010) Pejalan kaki merupakan moda transportasi yang memegang peranan penting dalam sistem transportasi perkotaan. Pejalan kaki memberikan manfaat penting dalam peningkatan kualitas jalan, revitalisasi ekonomi daerah, peningkatan kualitas lingkungan, dan perbaikan sosial.

d. Pemanfaatan

Pemanfaatan adalah kegiatan, proses, cara atau tindakan untuk menjadikan sesuatu yang ada menjadi berguna. Istilah “penggunaan” berasal dari kata dasar “vorstand” yang berarti “keuntungan” dan mendapat akhiran “pe-an” yang berarti “proses penggunaan” atau “tindakan”. (Poerwadarminta & W.J.S, 2002)

e. Trotoar

menurut keputusan Direktur Jenderal Bina Marga No.76/KPTS/Db/1999 yang dimaksud Trotoar adalah bagian jalan yang terletak di dalam kawasan sistem penyediaan jalan, diperuntukan khusus untuk pejalan kaki, mempunyai lapisan permukaan lebih tinggi dari permukaan jalan dan biasanya sejajar dengan jalan kendaraan.

2.2 Tinjauan Teori

Dalam penelitian ini, tinjauan teori yang digunakan adalah teori - teori yang menjadi landasan dalam penelitian, melalui jurnal-jurnal maupun dari regulasi dari pemerintah yang berkaitan dengan penelitian yang dilakukan, dan dianggap paling penting sehingga harus dijelaskan dapat kita lihat sebagai berikut:

2.2.1 Pejalan Kaki

Pejalan kaki merupakan seseorang yang berjalan di jalur pejalan kaki, baik di trotoar, di trotoar, di jalur khusus pejalan kaki, atau saat menyeberang jalan. Untuk melindungi pejalan kaki di jalan, pejalan kaki harus berjalan di jalan dan menyeberangi penyeberangan pejalan kaki. Berjalan kaki adalah metode yang cukup sederhana dan hemat biaya untuk mencapai tujuan yang tidak dapat dicapai dengan alat transportasi lain.

(Amos Rapoport, 1977) dalam (Hulu, 2022). mengatakan bahwa berjalan kaki memiliki keunggulan yakni kecepatan rendah, sehingga bermanfaat karena memahami kondisi sekitar, mengamati barang secara rinci dan mudah mengetahui lingkungan. (Shirvani, 1985) Pejalan kaki merupakan bagian dari elemen fisik perencanaan kota. Pejalan kaki membutuhkan ruang yang terbentuk secara fisik di jalan untuk melakukan aktivitasnya. Kegiatan ini diharapkan aman dan terlindungi dari unsur jalan lain itu sendiri, yaitu kendaraan bermotor. Jelaslah bahwa jalan setapak sebagai ruang transisi bukan hanya sekedar jalan setapak pinggir jalan, meskipun dilengkapi dengan utilitas yang mendukung aktivitas tidak secara langsung tetapi dalam bentuk fisik. Dengan kata lain, trotoar harus memenuhi kriteria fisik trotoar atau trotoar.

Fungsi jalur pejalan kaki di sepanjang jalan arteri menurut Utterman (1984) dalam (Amerta, 2019), berfungsi sebagai:

- a. Koneksi ke semua ruang publik dan sosial seperti sekolah, taman, tempat ibadah dan lain-lain, yang menjadi daya tarik tersendiri bagi pejalan kaki.
- b. Terhubung ke semua layanan masyarakat termasuk pusat perbelanjaan, perkantoran dan pusat rekreasi atau hiburan.
- c. Penghubung semua tempat menarik dan menyenangkan, misalnya lanskap, hutan, pantai jika tersedia. Kegiatan yang bervariasi dan komersial atau rekreasi harus menjadi bagian dari jalan yang terintegrasi dengan baik.

2.2.2 Jalur Pejalan Kaki

(Harvey M. Rubenstein, 1978) dalam (Amerta, 2019), "Jalur pejalan kaki" berasal dari kata Yunani pedos, yang berarti "kaki", dan dengan demikian dapat diartikan sebagai pejalan kaki atau orang berjalan, sedangkan jalan adalah alat di atas tanah yang memudahkan orang berjalan. Itulah mengapa jalan setapak penting untuk memindahkan orang dari satu tempat ke tempat lain dengan berjalan kaki. Sehingga jalur pejalan kaki dapat berbaur dengan lingkungan. Pada jalan setapak di kawasan perkotaan, misalnya di kawasan komersial terdapat deretan toko-toko di kanan dan kiri jalan setapak tersebut dan di ujung jalan setapak tersebut terdapat perkuatan berupa lapangan terbuka dan merupakan lorong untuk umum. .

Menurut Muchtar (2010), Kondisi jalur pejalan dapat dilihat dari dua sisi, yaitu fisik dan non fisik. Aspek fisik disajikan dengan menggambarkan kondisi fisik jalur pejalan kaki saat ini baik dari






penempatan pejalan kaki, ukuran, kelandaian dan kemiringan jalan, permukaan jalan, struktur drainase, fasilitas penyeberangan, jalur parkir, serta kondisi dan kebersihan jalur pejalan kaki. Sisi non fisik menggambarkan kondisi perkerasan menurut fungsinya, pengguna perkerasan dan bentuk pemeliharaan perkerasan.

2.2.3 Kebutuhan Ruang Pejalan Kaki Berdasarkan Dimensi Tubuh Manusia

Ruang berdiri dan berjalan yang diperlukan untuk jalur pejalan kaki dihitung berdasarkan ukuran tubuh manusia. Ukuran tubuh berpakaian lengkap adalah tebal badan 45 cm sisi pendek dan lebar bahu 60 cm sisi panjang. Berdasarkan perhitungan dimensi tubuh manusia, kebutuhan ruang gerak pejalan kaki minimum adalah:

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

Kebutuhan ruang minimum untuk berdiri, bergerak, dan membawa barang dapat dilihat Sebagai Berikut:

Posisi	Kebutuhan Ruang	
	Lebar	Luas
	0,6 m	0,75 m²
	0,6 m	
	0,8 m	
	0,75 - 0,9 m	
	1,0 m	

Gambar 2. 1 Kebutuhan Ruang Gerak Minimum Pejalan Kaki

Sumber: Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No. 03 Tahun 2014

Persyaratan ruang minimum di atas harus mempertimbangkan kondisi perilaku pejalan kaki saat bergerak, dan saat mengangkat barang dan saat bergerak bersama (berkelompok) dengan pejalan kaki lainnya di ruang diam atau bergerak.

Lebar dan kemiringan jalur pejalan kaki untuk setiap pusat kegiatan, kawasan, dan jalan diatur oleh beberapa peraturan menteri. Lebar jaringan pejalan kaki berdasarkan jenis penggunaan lahan dalam Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor: 03/PRT/M/2014 dapat dilihat sebagai berikut:

Tabel 2.1 Penggunaan Lahan

Penggunaan Lahan	Lebar Minimum (m)	Lebar yang Dianjurkan (m)
Perumahan	1,6	2,75
Perkantoran	2	3
Industri	2	3
Sekolah	2	3
Terminal/stop bis/TPKPU	2	3
Pertokoan/perbelanjaan/hiburan	2	4
Jembatan, terowongan	1	1

Keterangan: TPKPU = Tempat pemberhentian kendaraan penumpang umum

Sumber: Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor: 03/PRT/M/2014

Untuk setiap fungsi jalan, terutama jalan raya dan jalan kolektor, serta terkait dengan pemanfaatan lahan yang dilaluinya, diperlukan infrastruktur jaringan pejalan kaki. Kebutuhan pembangunan infrastruktur jaringan pejalan kaki berdasarkan penggunaan dan operasional jalan dapat dilihat pada tabel di bawah berikut:

Tabel 2.2 Klasifikasi Jalan

Klasifikasi Jalan	Komersial	Perumahan		
		0-3 unit/ha	4- 10 Unit/ha	>10 unit/ha
Arteri	②	②	②	②
Kolektor	②	②	②	②
Lokal/Lingkungan	②	0	①	②

Keterangan: ② = Dibutuhkan pada kedua sisi jalan

① = Dibutuhkan hanya pada satu sisi jalan

0 = Diharapkan namun tidak terlalu diperlukan

Sumber: Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor: 03/PRT/M/2014

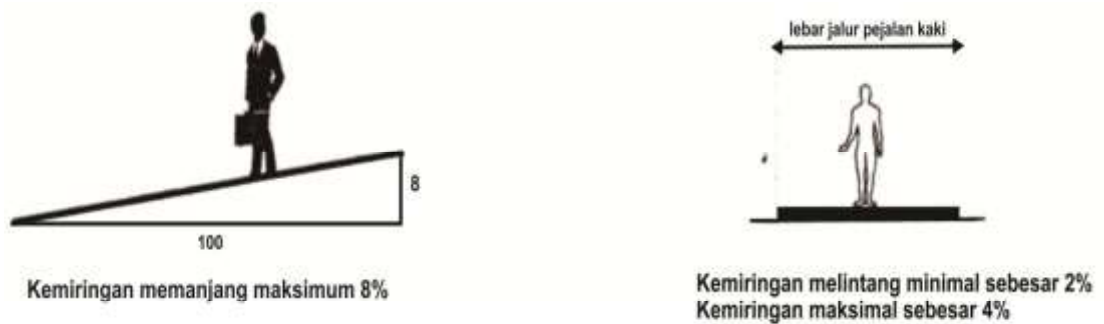
Kemiringan jalur pejalan kaki yang diatur dalam Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor: 03/PRT/M/2014 yakni terdiri dari kemiringan memanjang dan kemiringan melintang.

a. Kemiringan memanjang yang kriteria nya ditentukan berdasarkan kapasitas berjalan kaki dan

tujuan rancangan

b. Kemiringan melintang yang kriterianya ditentukan berdasarkan kebutuhan untuk drainase dan bahan yang digunakan pada jalur pejalan kaki.

Dalam kasus kemiringan memanjang, kemiringan maksimum adalah 8% jika penampang horizontal minimal 1,2 m untuk setiap jarak maksimum 9 m. Sebaliknya, dalam kasus kemiringan melintang, kemiringan minimumnya adalah 2% dan kemiringan maksimumnya adalah 4%. Jika tidak ada gradien longitudinal yang dapat dibentuk, maka gradien yang direncanakan dapat diganti dengan tangga.



Gambar 2. 2 Kemiringan Jalur Pejalan Kaki

Sumber: Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor: 03/PRT/M/2014

2.2.4 Jenis jalur Pejalan kaki

1. Trotoar

Keputusan Menteri Perhubungan No. km. 65 Tahun 1993 Trotoar merupakan bagaian dari rekayasa jalan yang diperuntukkan atau ditujukan kepada pejalan kaki, sebagian besar dibentuk sejajar dengan jalan dan dipisahkan dari badan jalan oleh trotoar. Peraturan lebar adalah sebagai berikut:

Tabel 2. 3 Lokasi Pengadaan Trotoar

No	Lokasi Pengadaan Trotoar	Lebar Trotoar Minimal
1	Jalan di daerah perkotaan	4,00 meter
2	Di wilayah perkantoran utama	3,00 meter
3.	Di wilayah <i>industry</i> a. pada jalan primer b. pada jalan akses	3,00 meter 2,00 meter

4	Di wilayah pemukiman a. pada jalan primer b. pada jalan akses	2,75 meter 2,00 meter
---	--	--------------------------

Sumber: Keputusan Menteri Perhubungan No. KM. 65 Tahun (1993)

Adapun Penggolongan Jalur Pedestrian menurut Sudiarta (2017) yakni antara lain:

- a. Trotoar hendaknya ditempatkan pada sisi luar bahu jalan atau sisi luar jalur Daerah Manfaat Jalan (DAMAJA). Trotoar seharusnya dibuat sejajar dengan jalan, tetapi posisi trotoar dapat tidak sejajarkan dengan jalan jika kondisi topografi atau kondisi di sekitarnya tidak memungkinkan.
- b. Trotoar atau Jalur pejalan kaki seharusnya diletakan pada sisi dalam saluran drainase terbuka atau di atas saluran drainase yang telah ditutup.
- c. Trotoar pada tempat pemberhentian bus harus ditempatkan secara berdampingan/ sejajar dengan jalur bus.

2. Penyeberangan sebidang:

- a. Penyeberangan Zebra.
- b. Bisa dipasang di kaki persimpangan tanpa apil atau di ruas atau link.
- c. Apabila persimpangan diatur dengan lampu pengatur lalu lintas, hendaknya pemberian waktu penyeberangan menjadi satu kesatuan dengan lampu pengatur lalu lintas persimpangan.

- d. Apabila persimpangan tidak diatur dengan lampu pengatur lalu lintas, maka kriteria batas kecepatan adalah < 40 km/jam.

3. Penyebrangan Tidak Sebidang:

- a) Jembatan
 - a. Bila jenis jalur penyeberangan dengan menggunakan zebra atau pelikan sudah mengganggu lalu lintas kendaraan yang ada.
 - b. Pada ruas jalan dimana frekuensi terjadinya kecelakaan yang melibatkan pejalan kaki cukup tinggi.
 - c. Pada ruas jalan dimana frekwensi terjadinya kecelakaan yang melibatkan pejalan kaki cukup tinggi.
 - a) Terowongan
 - a. Bila jenis jalur penyeberangan dengan menggunakan jembatan tidak memungkinkan untuk diadakan.
 - b. Bila lokasi lahan atau medan memungkinkan untuk dibangun terowongan.

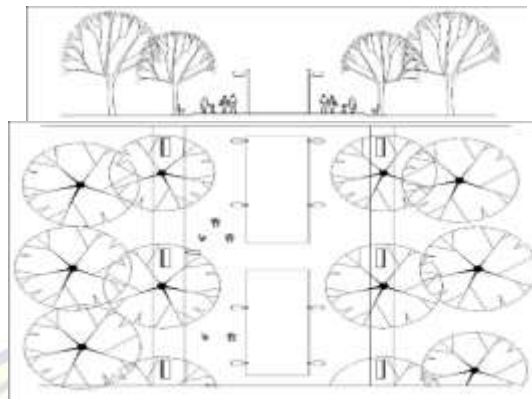
2.2.5 Fasilitas Jalur Pejalan Kaki

Fasilitas atau sarana pedestrian terdiri atas perabot atau pelengkap pedestrian. Sarana tersebut antara lain:

1. Jalur hijau

Terdapat area khusus untuk menempatkan berbagai elemen ruangan, seperti: *Fire hydrant*, telepon umum dan perlengkapan jalan/furniture (bangku, lampu, tong sampah, dll) dan pagar hijau. Zona pejalan kaki akan dibangun dengan mempertimbangkan nilai

ekologi kawasan hijau (RTH). Jalur hijau ditata di atas jalan rekreasi selebar 150 sentimeter dan tanaman peneduh digunakan sebagai material.



Gambar 2. 3 Potongan dan tampak atas pengembangan jalur hijau

Sumber: Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor: 03/PRT/M/2014

2. Lampu penerangan

lampu penerangan dipasang di luar jalur pejalan kaki, sehingga jarak antar tiang lampu penerangan adalah 10 meter. Lampu diproduksi dengan ketinggian maksimal 4 meter dan terbuat dari bahan yang sangat tahan lama seperti logam dan beton tekan.

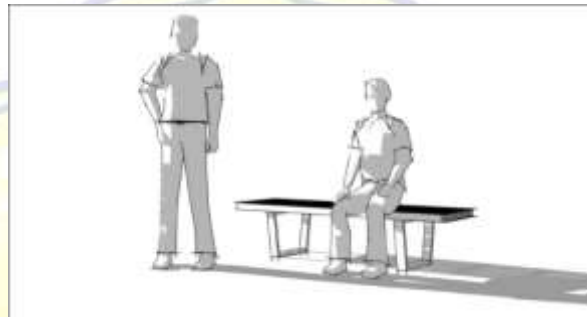


Gambar 2. 4 Fasilitas Lampu Penerangan

Sumber: Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor: 03/PRT/M/2014

3. Tempat Duduk

Kursi terletak di luar zona pejalan kaki dan jarak antar kursi adalah 10 meter. Kursi memiliki lebar 0,4 hingga 0,5 meter dan panjang 1,5 meter serta terbuat dari bahan yang sangat tahan lama seperti logam dan beton tekan.

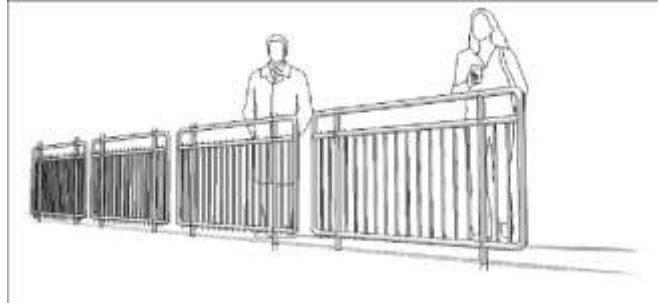


Gambar 2. 5 Fasilitas Tempat Duduk

Sumber: Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor: 03/PRT/M/2014

4. Pagar Pengamanan

Pagar pembatas ditempatkan di luar ruang terbuka jalur pejalan kaki di lokasi tertentu yang membutuhkan perlindungan. Pagar keamanan terdiri dari ketinggian 0,9 meter dan terbuat dari bahan tahan cuaca dan kerusakan seperti logam dan beton.



Gambar 2. 6 Fasilitas Pagar Pengaman

Sumber: Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor: 03/PRT/M/2014

5. Marka, Perambuan, Papan Informasi (*Signage*)

Marka, perambuan dan papan informasi ditempatkan di luar area pejalan kaki, di area interaksi sosial, dan di trotoar dengan lalu lintas tinggi. Marka, rambu dan marka disediakan sesuai kebutuhan dan terbuat dari bahan yang sangat awet dan tidak menimbulkan silau.

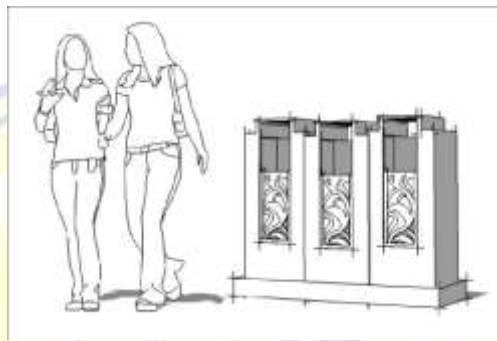


Gambar 2. 7 Fasilitas Marka, Perambuan, Papan Informasi (*Signage*)

Sumber: Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor: 03/PRT/M/2014

6. Tempat Sampah

Tempat sampah berada di luar area pejalan kaki dengan jarak antar tempat sampah 20 meter. Tempat sampah dibuat sesuai kebutuhan dan terbuat dari bahan yang sangat tahan lama seperti logam dan beton tekan.



Gambar 2. 8 Fasilitas Tempat Sampah

Sumber: Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor: 03/PRT/M/2014

7. Halte/shelter dan Lapak Tunggu

Halte/kanopi dan ruang tunggu terletak di luar kawasan bebas pejalan kaki, jarak antara halte/kanopi dan ruang tunggu berada dalam radius 300 meter dan pada titik-titik yang memungkinkan di kawasan tersebut. Halte/kanopi bus dan ruang tunggu dibuat khusus dan terbuat dari bahan yang sangat tahan lama seperti logam.



Gambar 2. 9 Fasilitas Halte Bus/Shelter Dan Lapak Tunggu

Sumber: Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor: 03/PRT/M/2014

Bagi pejalan kaki, penggunaan trotoar sangat penting. Jika fasilitas jalan sudah ada, jelas kegiatannya telah beralih ke berbagai kegiatan lain seperti: Pedagang kaki lima, tempat parkir dan tempat konstruksi permanen dan non permanen (seperti kios dan pedagang kaki lima, kantor polisi, kotak surat, dll.) menyebabkan gangguan parah pada lalu lintas pejalan kaki, menghambat penggunaan trotoar secara optimal.

Tabel 2. 4 Tabulasi Ringkas Kriteria Penyediaan Penyeberangan, Jalur Hijau, dan Perabot/Perlengkapan Ruas Pejalan Kaki

Fasilitas	Aksesibilitas	Keselamatan	Kenyamanan	Keindahan	Kemudahan	Interaksi
Penyeberangan	harus dapat jangkau oleh seluruh pejalan kaki, termasuk mereka yang memiliki keterbatasan fisik.	Ruang pejalan kaki dipisahkan dari jalur kendaraan dan tingginya bervariasi.	<ul style="list-style-type: none"> Jalur memiliki lebar yang nyaman (minimal 1,5 meter); Jalur pejalan kaki memiliki permukaan yang tidak licin. 	Ruang pejalan kaki memiliki material penutup tanah berpola dan berdaya serap tinggi .	<ul style="list-style-type: none"> Jalur mudah dicapai dan tidak terhalangi oleh apapun; Jalur harus menerus dari titik satu ke titik lainnya. 	Jalur memiliki tempat untuk dapat melakukan hubungan sosial serta lengkap dengan fasilitasnya.
Jalur Hijau	Pemilihan jenis-jenis tanaman yang berguna sebagai penunjuk arah	Terletak di antara jalur pejalan kaki dan jalur kendaraan.	Memiliki vegetasi peneduh pejalan kaki untuk penurun iklim mikro.	Memiliki vegetasi dekoratif yang meningkatkan nilai estetika ruang.	Vegetasi juga berupa pengarah pada ruang pejalan kaki.	Vegetasi peneduh yang lebih banyak terletak pada titik interaksi sosial.
Perabot jalan/ Perlengkapan Ruas Pejalan Kaki	perlengkapan ruang pejalan kaki harus terletak di lokasi yang mudah diakses .	Terletak di tempat yang aman dari lalu lintas kendaraan.	<ul style="list-style-type: none"> Memiliki tingkat kenyamanan yang tinggi dengan bahan yang sesuai dengan kebutuhan. Tata letaknya tidak mengganggu alur pejalan kaki. 	Desain dapat merepresentasikan karakter lokal lingkungan dengan cara yang memiliki kualitas estetika yang baik.	Terletak ditempat yang mudah untuk dijangkau.	Terletak pada titik-titik interaksi sosial agar dapat memenuhi kebutuhan aktivitas sosial kota.
	Tata Informasi (sinage): Tata Informasi harus mudah terlihat.	Terletak di tempat yang aman dari vandalisme.	Tata letaknya tidak mengganggu alur pejalan kaki.	Desain dapat mewakili karakter lokal-lingkungan, sehingga memiliki kualitas estetika yang baik.	Terletak pada lokasi yang mudah untuk dilihat.	Tata informasi diletakkan pada titik interaksi sosial agar dapat memenuhi kebutuhan ekonomi kawasan.
	Ramp dan Marka Pejalan Kaki Berkebutuhan Khusus (Difable): Penyandang disabilitas harus dapat menggunakannya untuk mencapai tujuan mereka.	ramp dan marka ditempatkan di lokasi yang aman untuk menghindari lalu lintas.	Memiliki derajat kemiringan yang sesuai standar kenyamanan (7%).	Memiliki tanda khusus berupa pagar penghalang atau garis berwarna.	Terletak pada titik strategis pada arus pejalan kaki padat.	Ramp dan marka <i>difable</i> mengarah pada titik interaksi sosial.

Sumber: Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor: 03/PRT/M/2014

2.2.6 Kenyamanan

Kenyamanan adalah salah satu nilai terpenting yang harus dinikmati orang saat bekerja bersama di suatu ruang. (Ninieck, 2009) (Amerta, 2019). (Marsh & William M, 1991) kenyamanan dapat terdiri dari dua hal, yaitu kenyamanan iklim dan kenyamanan visual. Kenyamanan iklim mengacu pada penerapan faktor iklim mikro yang mempengaruhi suhu kulit dan kemampuan manusia untuk merasakan panas dan dingin, termasuk radiasi matahari, suhu udara, angin dan kelembaban. Kenyamanan visual mengacu pada aspek-aspek yang berkaitan dengan kesesuaian perseptual dan apresiatif lanskap yang dirasakan oleh mata pemirsa terhadap lingkungannya.

Menurut Carr, et al. dalam (dkk, 2003) Bentuk fisik trotoar/jalur pejalan kaki dapat berperan dengan baik jika di dalamnya terdapat unsur kenyamanan (comfort), rileks (relaxation), kegiatan pasif (passive, angagement), kegiatan aktif (active angagement), dan pertemuan (discovery), yaitu:

1. Kenyamanan (comfort), Dalam hal ini kenyamanan koridor diukur misalnya dengan kenyamanan lingkungan (environmental comfort), yaitu kenyamanan lingkungan. Perlindungan terhadap pengaruh alam seperti sinar matahari dan angin. Perlindungan untuk kenyamanan lingkungan. Tersedianya pelayanan penunjang

yang memadai seperti sinar matahari dan angin. kenyamanan fisik. (kenyamanan psikis) berupa ruang sosial bagi penggunanya.

2. Rileks (relaxation), kondisi ini dapat diciptakan dengan memasukkan unsur alam seperti tumbuhan atau pohon dan air pada tempat yang terlindung dari kebisingan dan hiruk pikuk kehidupan perkotaan.
3. Kegiatan pasif (passive engagement), Kegiatan pasif dapat dilakukan dengan duduk, berdiri dan mengamati kegiatan di sekitar Anda atau melihat pemandangan sekitar.
4. Kegiatan aktif (active engagement), Ruang pejalan kaki dianggap berhasil jika cukup memfasilitasi aktivitas kontak atau interaksi antara orang-orang.
5. Pertemuan (Discovery), adalah proses penataan jalur pejalan kaki agar terjadi aktivitas yang tidak monoton dan menjaga keunikan aktivitas dan karakteristik pejalan kaki sesuai dengan budaya setempat.

Peningkatan kenyamanan jalur pejalan kaki tergantung pada kesesuaian bentuk dan desain objek atau elemen yang akan dibangun terhadap lingkungan, serta faktor lain yang dapat mempengaruhi intensitas pemanfaatan jalur pejalan kaki secara sosial.

2.2.7 Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Kenyamanan Pejalan Kaki

Pengoperasian jalan memiliki dampak yang signifikan terhadap pergerakan manusia. Oleh karena itu sarana dan prasarana jalan harus benar-benar memadai dan sistematis untuk mendukung kelancaran fungsi masyarakat pada umumnya. Kegiatan masyarakat yang dipercepat dan sinergis membutuhkan ruang yang mendukung efisiensi dan konsep dengan tetap mengutamakan kenyamanan agar pejalan kaki dapat lebih produktif. (Utomo, 2003) menunjukkan bahwa di antara faktor-faktor yang mempengaruhi kenyamanan jalur pejalan kaki, misalnya.

a. Iklim Mikro

Salah satu kendala iklim mikro yang muncul adalah curah hujan dan cuaca musim panas yang seringkali mempengaruhi aktivitas pejalan kaki, terutama pada musim hujan. Bahkan di musim panas, sinar matahari, terutama di daerah tropis, dapat mengganggu kesehatan.

b. Sirkulasi

Kenyamanan ruang dapat diperlemah oleh penataan lalu lintas yang kurang tertata, seperti ketidakjelasan jalur lalu lintas, pembagian ruang yang tidak jelas, dan fungsi ruang antara lalu lintas pejalan kaki dan lalu lintas kendaraan bermotor. (Hakim dan Utomo, 2003: 186)

c. Kebisingan

Tingginya tingkat kebisingan kendaraan bermotor yang melintas juga menjadi masalah serius yang dapat mempengaruhi lingkungan dan kenyamanan pengguna jalan, khususnya pejalan kaki.

d. Aroma

Bau tidak sedap dapat berasal dari berbagai sumber, seperti bau knalpot kendaraan atau tempat sampah yang tidak terawat yang ditinggalkan di trotoar.

e. Bentuk

Bentuk elemen furnitur lansekap harus disesuaikan dengan ukuran normal manusia, sehingga ukuran yang dihasilkan memberikan rasa nyaman (Hakim dan Utomo, 2003:190). Misalnya, trotoar dan jalur pejalan kaki memiliki permukaan tanah yang sama. Bentuk seperti itu mengakibatkan jalur pejalan kaki digunakan untuk tempat parkir kendaraan..

f. Keamanan

Hakim dan Utomo (2003:190) mengemukakan bahwa Keamanan adalah masalah mendasar karena masalah ini dapat mencegah operasi. Pengertian keselamatan dalam penelitian ini mengacu pada kejelasan fungsi belok untuk menjamin keselamatan pejalan kaki atau perlindungan terhadap resiko tabrakan dengan kendaraan bermotor. Untuk menjamin

keselamatan pejalan kaki, jalur pejalan kaki harus dipisahkan dari jalur kendaraan dengan struktur fisik yang disebut pembatas jalan.

g. Kebersihan

Area yang terjaga kebersihannya menambah pesona tersendiri bagi orang-orang yang berjalan di sepanjang jalan setapak, memberikan rasa nyaman dan gembira.

h. Keindahan

Keindahan jalan (termasuk jalan setapak) harus selalu dilindungi dari bentuk, warna, atau aktivitas manusia yang tidak beraturan.

2.2.8 Persepsi

Menurut (Rakhmat & Jalaludin, 2013) dalam karya tulisnya yang berjudul Psikologi Komunikasi mengutarakan bahwa persepsi merupakan pengalaman objek, peristiwa atau hubungan yang diperoleh dengan menyimpulkan data dan menafsirkan pesan. Persepsi memberikan makna pada rangsangan sensorik (sensory stimuli). Sedangkan Menurut (Walgito, 1981) persepsi seharusnya menjadi sesuatu yang menunjukkan tindakan mengenali, menafsirkan dan memahami objek fisik dan sosial. Persepsi adalah proses dimana sensasi yang diterima oleh seseorang dipilah dan dipilih, kemudian diatur dan akhirnya diartikan.. (Prasetijo dan Ihwaluw, 2005) dalam (Hulu, 2022).

Menurut para pakar ataupun ahli, persepsi dapat dijelaskan sebagai proses memahami objek fisik atau sosial, yang didapatkan dengan mengambil kesimpulan dari informasi dan mengartikan pesan.

Menurut Walgito (1981) dalam (Walgito, 1981) membagi proses terjadinya persepsi menjadi dua jenis, yaitu:

a. Proses fisik

Proses pengindraan dimulai dengan persepsi yang memicu rangsangan pada reseptor kemudian dilanjutkan dengan pengolahan data di saraf pengindra atau pusat kesadaran di otak. Proses ini juga disebut proses fisiologis..

b. Proses psikologis

Pengolahan data informasi sensorik oleh otak memberi tahu reseptor apa yang harus dilihat, didengar, dan disentuh. Faktor-faktor berikut mempengaruhi persepsi pejalan kaki di trotoar.

1. Interaksi manusia dan
2. Lingkungan adalah tempat untuk melakukan kegiatan yang pada dasarnya tidak hanya menyangkut lingkungan fisik, tetapi juga mencakup aspek non fisik.
3. *Setting* perilaku, yang berada pada berbagai ruang kota yang dapat dibagi menjadi beberapa *sub setting*. Setiap *sub setting* dipengaruhi

oleh kecenderungan upaya pelaku dalam merespon aktivitas sekitarnya.

4. Perilaku khusus, kegiatan manusia atau langkah-langkah dalam pelaksanaan kegiatan pemanfaatan lingkungan yang ada.
5. Hubungan manusia dengan lingkungan sering disebut dengan interaksi manusia dengan lingkungan. Pengamatan muncul ketika salah satu elemen hilang .



2.3 Tinjauan Kebijakan

2.3.1 Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No. 03/Prt/M/2014

A. Ketentuan Perencanaan Prasarana Dan Sarana Jaringan Pejalan Kaki Pasal 3-4

Perencanaan prasarana dan sarana jaringan pejalan kaki dilakukan dengan memperhatikan:

- a. fungsi dan manfaat prasarana dan sarana jaringan pejalan kaki.
- b. prinsip perencanaan prasarana dan sarana jaringan pejalan kaki.
- c. kriteria prasarana dan sarana jaringan pejalan kaki.
- d. teknik perencanaan prasarana dan sarana jaringan pejalan kaki.
- e. ruang jalur pejalan kaki.

Fungsi dan manfaat prasarana dan sarana jaringan pejalan kaki sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3 huruf a yaitu untuk memfasilitasi pergerakan pejalan kaki dari satu tempat ke tempat lainnya dengan menjamin aspek keselamatan dan kenyamanan pejalan kaki.

B. Ketentuan Penyediaan Prasarana Dan Sarana Jaringan Pejalan Kaki Pasal 10-11

Penyediaan prasarana jaringan pejalan kaki dilakukan dengan mempertimbangkan:

- a. karakteristik sistem transportasi dan pergantian moda serta pusat kegiatan.
- b. karakteristik fungsi jalan dan penggunaan lahan.
- c. ketersediaan penyeberangan.

- d. ketersediaan jalur hijau.
- e. letak prasarana jaringan pejalan kaki.
- f. bentuk prasarana jaringan pejalan kaki.

Penyediaan prasarana jaringan pejalan kaki dilakukan dengan mempertimbangkan:

- a. kriteria penyediaan prasarana jaringan pejalan kaki.
- b. kriteria ketersediaan ruas pada jaringan pejalan kaki.

C. Ketentuan Pemanfaatan Prasarana Dan Sarana Jaringan Pejalan Kaki Pasal 13

1. Pemanfaatan prasarana jaringan pejalan kaki dilakukan dengan mempertimbangkan:

- a. jenis kegiatan.
- b. waktu pemanfaatan.
- c. jumlah pengguna.
- d. ketentuan teknis yang berlaku.

2. Pemanfaatan prasarana jaringan pejalan kaki hanya diperkenankan untuk pemanfaatan fungsi sosial dan ekologis yang berupa aktivitas bersepeda, interaksi sosial, kegiatan usaha kecil formal, aktivitas pameran di ruang terbuka, jalur hijau, dan sarana pejalan kaki

2.3.2 Peraturan Daerah Kota Mataram Nomor 5 Tahun 2019, Perubahan Peraturan Daerah No 12 Tahun 2011 Tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Mataram Tahun 2011 – 2031

A. Rencana Pengembangan Sistem Jaringan Transportasi Pasal 15A

Rencana Pengembangan Sistem Jaringan Transportasi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 15 huruf a, terdiri atas:

- a. rencana pengembangan sistem jaringan transportasi darat
- b. rencana pengembangan sistem jaringan transportasi laut.

B. Rencana pengembangan sistem jaringan transportasi darat Pasal 16

(1)

Rencana pengembangan sistem jaringan transportasi darat sebagaimana dimaksud dalam Pasal 15A huruf a, terdiri atas:

- a. sistem jaringan jalan;
- b. prasarana transportasi;
- c. rute/trayek moda angkutan.

Rencana pengembangan sistem jaringan jalan di Kota sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a dilakukan salah satunya dengan melalui:

- a. pengembangan sistem jaringan jalan kolektor primerdua (JKP-2) di bawah kewenangan provinsi, antara lain terdiri atas:
 1. Jalan Majapahit - **Jalan Sriwijaya** - Jalan Brawijaya.
 2. Jalan R. Suprpto - Jalan Panji Tilar Negara.

C. Rencana Penyediaan dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Jaringan Jalan Pejalan Kaki Pasal 24

Rencana penyediaan dan pemanfaatan prasarana dan sarana jaringan jalan pejalan kaki sebagaimana dimaksud dalam Pasal 15 huruf i, dilakukan untuk mengakomodir kepentingan pejalan kaki, pesepeda dan berkebutuhan khusus (difabel), meliputi:

- a. jaringan jalan pejalan kaki di sisi jalan
- b. jaringan jalan pejalan kaki di sisi badan air
- c. jalur sepeda.

Rencana jaringan jalan pejalan kaki di sisi jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a dilakukan pada sebagian kecilnya diantaranya termasuk:

- a. Jalan Merdeka Raya - Jalan penghubung baru dari Jalan Merdeka Raya ke Loang Baloq
- b. Jalan Majapahit - **Jalan Sriwijaya** – JalanBrawijaya

2.4 Penelitian Terdahulu

Hasil studi sebelumnya bertujuan untuk membandingkan penelitian yang akan dilakukan penulis dengan studi yang telah dilakukan oleh peneliti sebelumnya. Ini dilakukan agar peneliti dapat melakukan penelitian dengan lebih baik dari studi yang telah dilakukan oleh peneliti sebelumnya. Contoh hasil penelitian terdahulu didapat dengan mencari judul atau metode yang sama dengan yang penulis buat.

Tabel 2. 5 Penelitian Terdahulu

Judul	Variabel	Metode	Output	Penulis
ANALISIS FUNGSI DAN KENYAMANAN JALUR PEDESTRIAN KAWASAN DI KOTA PANGKALAN BUN.	Variabel Bebas - Fungsi, - Mobilitas, - Fasilitas, - Aksesibilitas, - Keamanan, - Kebersihan - Keindahan. Variabel Terikat - Kenyamanan penggunaan jalur pedestrian	Analisis Deskriptif Kuantitatif (Uji Validitas, Uji Reliabilitas, Uji Regresi)	Jalur pedestrian di sekitar Kawasan Bundaran Pancasila Pangkalan Bun tidak berfungsi secara maksimal sebagai jalur untuk pejalan kaki dipengaruhi oleh factor fungsi, mobilitas, fasilitas, aksesibilitas, keamanan, kebersihan, dan keindahan yang menurun. - Variabel - variabel yang mempengaruhi kinerja jalur pedestrian adalah variabel fungsi dengan nilai koefisien regresi sebesar 0,181; variabel mobilitas dengan nilai koefisien regresi sebesar 0,101; variabel fasilitas dengan nilai koefisien regresi sebesar 0,160; variabel aksesibilitas dengan nilai koefisien regresi sebesar 0,135;	Sanjaya, R.dan Mudiyono, R.

Judul	Variabel	Metode	Output	Penulis
			<p>variabel keamanan dengan nilai koefisien regresi sebesar 0,169; variabel kebersihan dengan nilai koefisien regresi sebesar 0,135; dan variabel keindahan dengan nilai koefisien regresi sebesar 0,115. Variabel fungsi, variabel mobilitas, variabel fasilitas, variabel aksesibilitas, variabel keamanan, variabel kebersihan dan variabel keindahan secara serentak berpengaruh signifikan terhadap kinerja jalur pedestrian. Hal ini diketahui dari hasil uji F, dimana nilai Fhitung lebih besar daripada F-Tabel serta nilai signifikansi uji F yang kurang dari nilai taraf keberartian (5 %). Secara parsial masing-masing variabel berpengaruh secara signifikan terhadap kinerja jalur pedestrian.</p>	

Judul	Variabel	Metode	Output	Penulis
STUDI TENTANG KENYAMANAN PEJALAN KAKI TERHADAP PEMANFATAAN TROTOAR DI JALAN PROTOKOL KOTA SEMARANG	Kondisi fisik fasilitas trotoar Persepsi Kenyamanan pejalan kaki, Keselamatan atau keamanan pejalan kaki, Fasilitas penunjang trotoar.	Deskriptif pendekatan dan kuantitatif, analisis deskriptif/deskripsi persentase, Kuantitatif (Uji Validitas, Uji Reliabilitas)	Berdasarkan hasil analisis data dalam penelitian studi tentang kenyamanan pejalan kaki terhadap pemanfaatan jalur trotoar di Jalan Pandanaran Semarang, maka diperoleh kesimpulan sebagai berikut : Faktor-faktor yang meliputi, keteraturan sirkulasi, perlindungan terhadap cuaca, peredaman kebisingan, polusi udara, bentuk lanskap yang baik, kebersihan dan keindahan yang terjaga, terjaminnya rasa keamanan, serta kelengkapan fasilitas jalan, benar-benar merupakan unsur pokok (deterministik) yang menunjang rasa kenyamanan pejalan kaki dalam pemanfaatan jalur trotoar Jalan Pandanaran Semarang.	Widodo, A.

Judul	Variabel	Metode	Output	Penulis
IDENTIFIKASI TINGKAT KENYAMANAN PEJALAN KAKI STUDI KASUS JALAN KEDOYA RAYA – ARJUNA SELATAN	Analisis kondisi pedestrian dan Analisis persepsi pejalan kaki terhadap tingkat kenyamanan pedestrian	- Deskriptif kualitatif dan kuantitatif (skala likert)	<p>- Setelah melakukan pengamatan, mengidentifikasi dan menganalisa masalah serta merumuskan kriteria pengembangan pedestrian dilokasi studi, maka kesimpulan yang didapat adalah sebagai berikut:</p> <p>- Fisik, penempatan trotoar, dimensi, struktur dan kemiringan, tangga, ramp tepi jalan, struktur darainase, perlengkapan tro-toar (fasilitas yang tersedia), elemen lansekap dan lain-lain.</p> <p>- Nonfisik, kondisi jalur pedestrian lokasi studi berdasarkan fungsi trotoar sebenarnya, pengguna trotoar, dan pemeliharaan terhadap trotoar Dari 100 responden pada kedua zona, di zona A kondisi kenyamanan pedestrian 47% di bandingkan dengan 41% responden pada zona B. Menyatakan bahwa kondisi kualitas kurang baik. Kondisi fisik pedestrian sangat menunjang terciptanya rasa kenyamanan bagi pejalan kaki.</p>	Muchtar, C.

Sumber : Hasil kajian peneliti

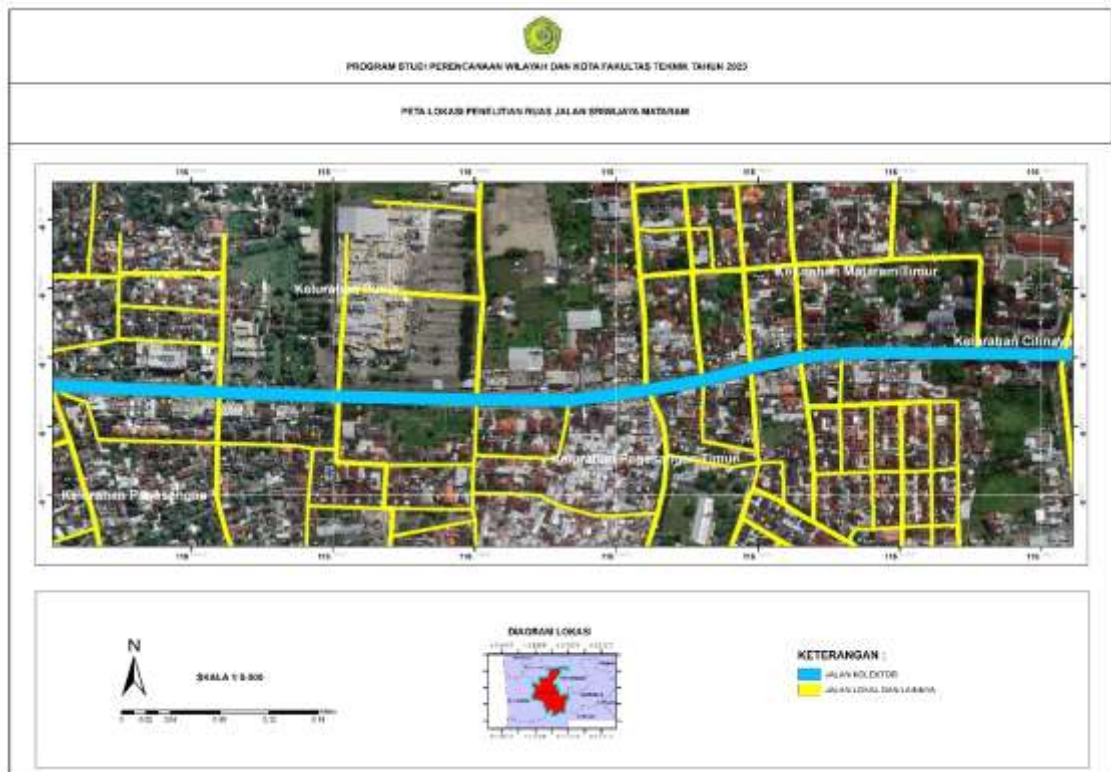
BAB III

METODELOGI PENELITIAN

3.1 Lokasi Penelitian

Penelitian ini dilaksanakan dalam kota Mataram yang dimana sebagian jalan Sriwijaya termasuk dalam kecamatan Mataram, Jalan Sriwijaya, Dalam Peraturan Daerah Kota Mataram Nomor 5 Tahun 2019 RTRW merupakan jalan dengan Panjang 3,13 km yang termasuk kelas jalan Kolektor Primer, Peneliti mengambil ruas jalan Sriwijaya yang terletak dalam wilayah administrasi Kecamatan Mataram serta yang memiliki kecenderungan pergerakan dan aktivitas masyarakatnya lebih padat, baik menggunakan kendaraan umum ataupun pribadi bahkan dengan berjalan kaki yang dimana terdapat pusat perbelanjaan atau perdagangan dan jasa. cukup.

Selain menjadi pusat pedagan dan jasa, ruas jalan Sriwijaya tersebut juga merupakan ruas jalan yang terhubung dengan jalan Airlangga, Majapahit yang dimana terdapat beberapa pusat perkantoran, hingga Pendidikan dalam kota Mataram, selain itu ruas jalan Sriwijaya yang dipilih menjadi lokasi penelitian terhubung pula dengan jalan Gajah Mada yang dimana dalam peraturan Daerah Kota Mataram Nomor 5 Tahun 2019 RTRW termasuk dalam kelas jalan Arteri Primer. Berdasarkan kelas jalan yang terhubung dengan ruas jalan Sriwijaya tentu saja tidak menutup kemungkinan adanya pergerakan dan kecenderungan aktivitas masyarakat yang padat baik dengan menggunakan kendaraan hingga berjalan kaki. Adapun gambaran lokasi lebih jelasnya dapat dilihat sebagai berikut:



Gambar 3. 1 Peta Lokasi Penelitian

3.2 Jenis dan pendekatan penelitian

Jenis penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah penelitian deskriptif dengan pendekatan kuantitatif atau statistik deskriptif. Penelitian kuantitatif menurut (Silaen & Widiono, 2013) Penelitian kuantitatif adalah metode penelitian yang menghasilkan informasi dalam bentuk angka-angka dan umumnya dianalisis dengan menggunakan statistik deskriptif atau inferensial. Dengan kata lain Angka-angka yang diperoleh diproses dan dianalisis pengaruhnya terhadap rumusan masalah penelitian yang teridentifikasi. Hal tersebut masih senada dengan pendapat (Sugiyono, Metode Pendekatan Penelitian kuantitatif, kualitatif, 2018) bahwa pendekatan kuantitatif

adalah penelitian berdasarkan filosofi positivisme untuk mempelajari populasi atau sampel tertentu dan pengambilan sampel secara acak dengan mengumpulkan informasi melalui instrumen; analisis data bersifat statistik.

Adapun pengertian deskriptif menurut (Sugiyono, Pengertian Deskriptif, 2013) adalah metode yang tujuannya untuk menggambarkan atau menjelaskan tentang subjek penelitian dengan menggunakan informasi atau sampel yang dikumpulkan dengan cara yang sederhana tanpa analisis dan dari situ ditarik kesimpulan yang berlaku secara umum.

Dalam penelitian ini, peneliti mencoba mendeskripsikan kondisi fisik pedestrian/trotoar pada ruas jalan Sriwijaya yang telah ditentukan dan berkaitan dengan fasilitas yang dapat dimanfaatkan oleh pejalan kaki guna mempermudah kegiatannya. Adapaun untuk mengetahui persepsi pejalan kaki tentang kenyamanan, maka peneliti melayangkan kuisioner yang di tinjau dari seluruh faktor kenyamanan, seperti faktor cuaca, sirkulasi, bentuk, kebisingan, aroma/bau-bauan, kebersihan, keindahan hingga faktor keamanan/keselamatan, sehingga selanjutnya akan di sajikan dengan hasil perhitungan deskriptif persentase agar lebih mudah dipahami bersama.

3.3 Variabel Penelitian

Menurut (Sugiyono, 2019) Variabel penelitian adalah atribut, aspek, atau nilai seseorang, objek, atau aktivitas yang menunjukkan variasi khusus yang dipilih peneliti untuk diselidiki dan dari mana kesimpulan ditarik. Adapun variabel pada penelitian kali ini diantaranya:

Tabel 3. 1 Variabel Penelitian

Tujuan	Variabel	Sub Variabel
Mengidentifikasi kondisi fisik trotoar yang berhubungan dengan kenyamanan penggunaannya terhadap pemanfaatan fasilitas yang tersedia	Kondisi Fisik Jalur Pedestrian (Muchtar, 2010)	Perkerasan
		Dimensi
		penempatan
		Kemiringan dan ramp tepi jalan
		zebra cross
		Jalur taman
		kebersihan
		Perlengkapan fasilitas jalur pedestrian
Mengetahui persepsi kenyamanan pejalan kaki terhadap jalur pedestrian/trotoar di ruas jalan Sriwijaya	<i>Hakim dan Utomo (2003: 186) faktor-faktor Kenyamanan</i>	iklim mikro
		sirkulasi
		kebisingan
		Aroma
		Bentuk
		Keindahan
		Kebersihan
		Keamanan

Sumber: Kajian Peneliti, 2022

3.4 Sumber Data

Menurut (Turban, Efrain, & Volonino., 2010) data adalah informasi yang menjelaskan pokok dari objek, kejadian, kegiatan, dan transaksi yang dicatat, dikategorikan, dan disimpan namun belum diatur untuk mengungkapkan makna tertentu. Adapun menurut (Siregar & Syofian, 2013), Data adalah bahan dasar yang perlu diproses untuk menghasilkan pengetahuan atau informasi, baik yang berkualitas maupun kuantitatif, yang mengungkapkan fakta. Dalam penelitian ini digunakan data utama yaitu data yang dikumpulkan oleh peneliti sendiri, digunakan langsung dari sumber atau tempat pertama dilakukannya objek penelitian. (Siregar & Syofian, 2013). Data primer dari penelitian ini adalah Observasi langsung dengan dokumentasi, data yang berhubungan dengan fasilitas yang merupakan sarana dan prasarana yang dibutuhkan dalam melakukan atau melancarkan suatu kegiatan, selain itu peneliti mencoba melayangkan kuisisioner yang diperuntukan bagi pengguna jalur pejalan kaki/trotoar yang bertujuan untuk mendapatkan informasi persepsi kenyamanannya dari sejumlah responden.

3.5 Metode Pengumpulan Data

Tahapan dalam mengumpulkan informasi pada penelitian ini dapat dijalani dengan metode memilah berbagai data yang cocok dengan kebutuhan penelitian. Data tersebut diperoleh melalui langkah-langkah sebagai berikut:

1. Observasi

Untuk mendapatkan informasi yang sebenarnya langsung dari lokasi penelitian dilakukan observasi lapangan. Menurut. Menurut (Nurkencana, 1986). observasi adalah suatu cara pengambilan keputusan melalui pengamatan secara langsung dan sistematis. Dengan kata lain, saat anda mengamati dengan indra penglihatan, Anda tidak mengajukan pertanyaan. Hal ini dilakukan dengan tujuan untuk memperoleh informasi mengenai kondisi fisik obyek, termasuk kondisi jalur pedestrian. Selain itu, observasi dilakukan untuk memberikan gambaran umum daerah penelitian. Dokumentasi

Dalam proses dokumentasi, peneliti mengambil dan mengumpulkan data yang berupa dokumentasi kondisi fisik jalur pejalan kaki atau trotoar, serta kondisi fasilitas yang termasuk sarana ataupun prasarana yang berguna untuk mempermudah kegiatan pengguna trotoar.

2. Kusioner atau angket

(Arikunto, 1991) menyatakan bahwa kusioner adalah sejumlah pertanyaan tertulis yang digunakan untuk mengumpulkan informasi dari responden dalam arti pernyataan pribadi atau hal-hal yang mereka ketahui. Daftar pertanyaan dapat bersifat terbuka, jika jawaban tidak ditentukan sebelumnya oleh peneliti dan dapat bersifat tertutup jika alternatif jawaban telah ditentukan sebelumnya oleh peneliti. Instrumen daftar pertanyaan dapat berupa pertanyaan, checklist, dan skala. Penyebaran kusioner dalam penelitian ini bertujuan untuk mengumpulkan informasi yang relevan dengan tujuan penelitian dan fokus pada masalah

penelitian yaitu persepsi kenyamanan pejalan kaki pada jalur pedestrian yang berdasarkan Faktor kenyamanan diantaranya, sirkulasi, cuaca, kebisingan, bentuk, aroma/bau-bauan, kebersihan, keindahan dan keamanan/keselamatan.

Dalam penelitian ini peneliti secara umum menggunakan teknik skala likert untuk pemberian skor dalam kuisisioner. Sugiyono (2019) adalah untuk mengukur sikap, pendapat dan persepsi seseorang atau sekelompok orang tentang fenomena sosial. Skala likert memiliki tiga model alternatif, yaitu model tiga pilihan (skala tiga), empat pilihan (skala empat), dan lima pilihan (skala lima). Dalam penelitian ini menggunakan skala empat dengan **opsi jawaban = skor**. Yakni **sangat Setuju (SS) = 4, Setuju (S) = 3, Tidak Setuju (TS) = 2, Sangat Tidak Setuju (STS) = 1**. Adapun alasannya yaitu kita tidak menginginkan jawaban netral, sebaiknya menggunakan Skala Likert 4 poin, agar responden dapat memilih salah satu antara cenderung pro atau kontra dengan pernyataan yang diberikan. Sedangkan jika menggunakan skala likert 5 poin maka, dengan angka netral 3 dapat menghasilkan nilai bias jika responden terlalu banyak memilih poin netral karena tidak memahami informasi dalam pernyataan yang diberikan.

3.6 Populasi dan sampel

1. Populasi

Dalam penelitian populasi merupakan hal yang penting untuk memberikan batasan yang sangat jelas tentang obyek yang akan diteliti. Menurut Burhan Bungin Populasi penelitian adalah sekumpulan objek penelitian (alam semesta) yang dapat berupa manusia, hewan, tumbuh-tumbuhan, udara, apa saja, nilai-nilai, peristiwa, sikap hidup, dan lain-lain, sehingga objek-objek tersebut dapat menjadi sumber data penelitian. Adapun menurut Sugiyono (2019) Populasi adalah domain yang dapat digeneralisasikan yang terdiri dari objek/subjek dengan ukuran dan karakteristik tertentu yang ditetapkan peneliti untuk studi dan inferensi. Adapun populasi pada penelitian ini adalah seluruh pejalan kaki yang menggunakan jalur pedestrian/trotoar pada ruas jalan Sriwijaya yang jumlahnya tidak diketahui dan dapat dikatakan tidak terbatas. Menurut Bungin (2009), Populasi tak terbatas adalah populasi dengan sumber data yang batasnya tidak dapat dikuantifikasi dan hanya dapat dideskripsikan secara kualitatif.

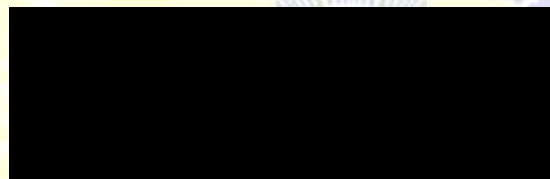
2. Sampel

Pengumpulan sampel (*sampling*) melibatkan pemilihan sejumlah elemen tertentu dari suatu populasi sehingga pengamatan tentang sampel dan pemahaman tentang sifat atau karakteristik dapat membuat pernyataan umum tentang sifat dan karakter itu sendiri. (Noor, 2011). Mengacu pada variabel yang berbeda untuk diteliti tidak menangkap semua data populasi yang diperlukan, maka digunakan teknik pengambilan *sampling*. teknik *sampling* pada umumnya bisa dikategorikan menjadi dua yaitu *Probability Sampling* maupun *Non - Probability sampling*.

Sampel adalah sebagian dari populasi yang menjadi sumber data penelitian. Dalam upaya menghemat waktu, tenaga dan biaya, teknik *sampling* yang digunakan dalam penelitian ini adalah Teknik pengambilan sampel menggunakan ***non probability sampling*** yaitu ***accidental sampling***. Dalam *non probability sampling*, tidak setiap anggota populasi memiliki peluang atau peluang yang sama untuk dipilih sebagai sampel. Pemilihan unit *sampling* didasarkan pada penalaran atau estimasi subyektif dan tidak menggunakan teori probabilitas. Teknik penarikan sampel ini biasanya dilakukan tanpa sengaja. Cara ini cocok untuk penelitian yang sifatnya umum dan Teknik ini merupakan prosedur *sampling* yang memilih sampel orang atau unit yang paling mudah dijumpai atau diakses Misalnya mengukur kepuasan atau kenyamanan warga di lokasi tertentu.

Adapun kelemahan dari metode ini adalah kemungkinan besar sampel yang dihasilkan tidak representatif dan bias, sehingga tidak mungkin menarik kesimpulan yang dapat digeneralisasikan berdasarkan metode ini. Hal ini sesuai dengan Gulo (2002) bahwa penarikan sampel dengan non probability sampling pada umumnya digunakan untuk suatu penelitian yang populasinya tidak diketahui.

Dengan jumlah dari sampel yang tidak diketahui maka Jumlah sampel yang dikumpulkan dalam penelitian ini didasarkan pada rumus Bernoulli karena ukuran populasi daerah penelitian tidak diketahui atau tidak terhingga. Berikut rumus Bernoulli dalam Walpole (1990):



Keterangan:

N = jumlah sampel yang ingin dicari

Z = nilai yang diperoleh dari tabel normal standar dengan peluang $1-\alpha/2$

P = probabilitas populasi yang tidak diambil sebagai sampel

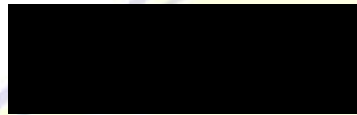
Q = probabilitas populasi yang diambil sebagai sampel ($1-p$)

α = tingkat ketelitian

d = tingkat kesalahan

- Tingkat ketelitiannya = 0,05 atau $Z_{1-\alpha/2}=1,96$.
- Probabilitas populasi yang tidak diambil sebagai sampel atau $P = 0,5$
- Probabilitas populasi yang diambil sebagai sampel atau $Q = 1-P = 0,5$. Nilai $d = 0,1$

Perhitungan sampel dapat dilihat sebagai berikut:



Hasil dari perhitungan yang telah dilakukan maka dapat di ketahui jumlah sampel minimum dalam penelitian ini adalah 96 responden dan boleh ditambah sesuai kebutuhan atau keperluan peneliti, maka untuk mempermudah perhitungan, peneliti menggenapkan jumlah sampel menjadi 100 dan jumlah tersebut telah memenuhi dan melewati batas minimum sampel dari perhitungan rumus di atas.

3.7 Teknik Analisis

1. Kondisi Fisik Trotoar

Dalam mengidentifikasi kondisi fisik jalur pejalan kaki terkait fasilitas termasuk sarana dan prasarana yang bermanfaat dalam mempermudah suatu kegiatan/aktivitas pengguna trotoar atau jalur pedestrian. Peneliti mencoba mendeskripsikan dengan disertai dokumentasi kondisi fisik trotoar dan membandingkan kondisi jalur pejalan kaki/trotoar saat ini dengan standar dari teori-teori ataupun standar regulasi dan kebijakan yang masih berlaku.

3. Persepsi Kenyamanan Pejalan Kaki Terhadap Jalur Pejalan Kaki/Trotoar

Untuk mengetahui hasil persepsi kenyamanan pejalan kaki terhadap kenyamanan yang berdasarkan beberapa faktor kenyamanan maka digunakan adalah analisis deskriptif kuantitatif atau statistik deskriptif dan data dari kuisioner ini terkait persepsi kenyamanan pejalan kaki yang berupa data kuantitatif akan di analisis secara deskriptif presentase, yang di dasarkan untuk mengetahui keadaan yang bersifat kualitatif dengan penafsiran data kuantitatif melalui metode pengumpulan data yakni berupa angket/kuisioner

Indrawan dan Yaniawati (2014, hlm. 122) Jumlah sampel yang dikumpulkan dalam penelitian ini didasarkan pada rumus Bernoulli karena ukuran populasi daerah penelitian tidak diketahui atau tidak

terhingga. Dalam penelitian ini perlu dilakukan pengujian yang berguna mengetahui kebenaran data penelitian, yaitu dengan melakukan uji validitas dan reabilitas.

Demikian pula, penelitian ini membutuhkan berbagai tes untuk memverifikasi kebenaran data penelitian, yaitu dengan cara melakukan uji validitas dan reliabilitas.

1. Uji Validitas

Ghozali (2009) menyatakan bahwa Uji validitas digunakan untuk mengukur validitas kuesioner. Suatu survey dianggap valid jika pertanyaan-pertanyaan yang ada dalam kuesioner dapat mengungkapkan sesuatu yang diukur oleh kuesioner tersebut, Pengujian validitas dilakukan dengan menghitung korelasi antara masing-masing pernyataan/ indikator dengan skor total menggunakan korelasi *Product Moment*(r). Rumus korelasi *Product Moment* (*Pearson*) yang dilambangkan dengan r , dapat dituliskan sebagai berikut:

$$r_{xy} = \frac{n \sum X_i Y_i - (\sum X_i)(\sum Y_i)}{\sqrt{(n \sum X_i^2 - (\sum X_i)^2)(n \sum Y_i^2 - (\sum Y_i)^2)}}$$

Dimana:

r_{xy} = Korelasi antara x dengan y

x_i = nilai x ke- i

y_i = nilai y ke- i

n = banyak nilai

2. Uji reliabilitas

Menurut Sugiyono (2019) menerangkan bahwa uji reliabilitas berguna untuk melihat sejauh mana hasil pengukuran dengan menggunakan objek yang sama, akan menghasilkan data yang sama. Untuk melakukan uji reliabilitas dipakai rumus Alpha Cronbach, yaitu :

$$r_{11} = \left[\frac{k}{k-1} \right] \left(1 - \frac{\sum \sigma_b^2}{\sigma_t^2} \right)$$

Dimana, r_{11} = reliabilitas instrumen (koefisien *Alpha Cronbach*)

k = jumlah butir pertanyaan dalam instrumen

$\sum \sigma_b^2$ = jumlah varians butir-butir pertanyaan

σ_t^2 = varians total

1. Jika nilai Cronbach's Alpha > 0,60 maka kuisisioner atau angket dinyatakan reliabel atau konsisten.

2. Jika nilai Cronbach's Alpha < 0,60 maka kuisisioner atau angket dinyatakan tidak reliabel atau tidak konsisten.

Setelah uji validitas dan reabilitas dinyatakan valid dan reliabel,

Langkah selanjutnya adalah untuk mengetahui hasil skor dari kuisisioner atau angket yang dilayangkan pada responden, oleh karena itu di perlukan metode yang bertujuan untuk mempermudah dalam memahami hasil penelitian yaitu dengan deskriptif persentase. Untuk membahas hasil penelitian dengan deskripsi persentase, ditentukan penetapan hasil skornya:

- a. Membuat tabulasi angket
- b. Menentukan skor jawaban responden.
- c. Menjumlah skor yang telah diperoleh.
- d. Mencari persentase skor dengan menggunakan rumus:

$$P = \frac{f}{n} \times 100\%$$

Keterangan:

P = persentase jawaban

f = frekuensi jawaban

n = banyak responden

Hasil kuantitatif dari perhitungan rumus di atas selanjutnya diubah atau dari perhitungan dengan kalimat deskriptif. Adapun tahapan dalam menentukan kriteria kenyamanan pejalan kaki yaitu:

- a. Menentukan skor maksimal dari hasil perkalian antara Skor tertinggi x Jumlah item x Jumlah responden.
- b. Menentukan skor minimal dari hasil perkalian antara Skor terendah x Jumlah item x Jumlah responden.
- c. Menetapkan persentase maksimal, yaitu 100%
- d. Menetapkan persentase minimal, Persentase minimal diperoleh dari skor minimal dibagi skor maksimal dikalikan 100%

$$\text{Persentase minimal} = \frac{\text{Skor Minimal}}{\text{Skor Maksimal}} \times 100\%$$

- e. Menetapkan rentang persentase, diperoleh dari persentase maksimal dikurangi persentase minimal.
- f. Menetapkan kelas interval kelas persentase, yaitu rentang persentase dibagi kriteria.
- g. Menetapkan kriteria, yaitu Sangat nyaman (SN), Nyaman (N), Tidak Nyaman (TN), Sangat Tidak Nyaman (STN).

Tabel 3. 2 Penentuan Kriteria Tingkat Kenyamanan Berdasarkan Interval Kelas Persentase

NO.	INTERVAL KELAS %	KRITERIA
1	81,25% s.d 100%	SANGAT NYAMAN
2	62,5% s.d 81,25%	NYAMAN
3	43,75% s.d 62,5%	TIDAK NYAMAN
4	25% s.d 43,75%	SANGAT TIDAK NYAMAN

Sumber: Perhitungan Peneliti, 2022

3.8 Desain Survey

Tabel 3.1

Desain Survey

Tujuan	Variabel	Sub Variabel	Sumber data	Metode pengambilan	Teknik analisis	Out put
Mengidentifikasi kondisi fisik trotoar yang berhubungan dengan kenyamanan penggunaannya terhadap pemanfaatan fasilitas yang tersedia	Kondisi Fisik Jalur Pedestrian (Muchtar, 2010)	Perkerasan	Survey primer	Observasi dan Dokumentasi	Deskriptif	Kondisi fisik jalur pejalan kaki di ruas jalan Sriwijaya
		Jalur taman				
		Kebersihan				
		Dimensi				
		Penempatan				
		Perlengkapan fasilitas jalur pedestrian				
		Kemiringan dan ramp tepi jalan				
		Jembatan penyebrangan dan Zebra cross				
Struktur drainase						
Mengetahui persepsi kenyamanan pejalan kaki terhadap jalur pedestrian/trotoar di ruas jalan Sriwijaya	<i>Hakim dan Utomo (2003: 186) faktor-faktor Kenyamanan</i>	iklim mikro	Survey primer	Kuisisioner	Deskriptif kuantitatif	Perentase kenyamanan pejalan kaki, yang ditinjau dari sejumlah faktor
		Sirkulasi				
		Kebisingan				
		Aroma				
		Bentuk				
		Keindahan				
		Kebersihan				
		Keamanan				

Sumber: Kajian Peneliti

3.9 Alur Penelitian

