

TESIS

**FAKTOR-FAKTOR YANG MEMPENGARUHI MINAT
BERJALAN KAKI DALAM MENDUKUNG TERCIPTANYA
WALKABLE CITY DI SEKITAR FORT
ROTTERDAM MAKASSAR**

*FACTORS AFFECTING THE INTEREST OF WALKING IN
SUPPORTING THE CREATING OF A WALKABLE CITY
AROUND FORT ROTTERDAM MAKASSAR*



Disusun dan Diajukan Oleh:

**SYAMSUARDI ALPAT
P052171012**

**PROGRAM PASCASARJANA
UNIVERSITAS HASANUDDIN
MAKASSAR
2021**

FAKTOR-FAKTOR YANG MEMPENGARUHI MINAT
BERJALAN KAKI DALAM Mendukung terciptanya
WALKABLE CITY di sekitar Fort
ROTTERDAM MAKASSAR

Tesis

Sebagai Salah Satu Syarat Untuk Mencapai Gelar Magister

Program Studi
Manajemen Perkotaan

Disusun dan Diajukan Oleh

SYAMSUARDI ALPAT

**PROGRAM PASCASARJANA
UNIVERSITAS HASANUDDIN
MAKASSAR
2021**

LEMBAR PENGESAHAN TESIS

FAKTOR-FAKTOR YANG MEMPENGARUHI MINAT BERJALAN KAKI DALAM MENDUKUNG TERCIPTANYA *WALKABLE CITY* DI SEKITAR FORT ROTTERDAM MAKASSAR

Disusun dan diajukan oleh

SYAMSUARDI ALPAT

P052171012

Telah di pertahankan di hadapan Panitia Ujian yang dibentuk dalam rangka Penyelesaian Studi Program Studi Manajemen Perkotaan Sekolah Pascasarjana Universitas Hasanuddin

Pada tanggal 15 Oktober 2021
dan dinyatakan telah memenuhi Syarat kelulusan

Menyetujui,

Pembimbing Utama

Dr. Ir. Arifuddin Akil, M.T.
Nip.196305041995121001

Pembimbing Pendamping

Dr. Ir. Mimi Arifin, M.Si.
Nip.196612181993032001

Ketua Program Studi.
Manajemen Perkotaan

Dr. Ir. Arifuddin Akil, M.T.
Nip.196305041995121001

Dekan Sekolah Pascasarjana
Universitas Hasanuddin



Prof. Dr. Ir. Jamaluddin Jompa, M.Sc
Nip. 19670308 1990031001

SURAT PERNYATAAN

Saya yang bertanda tangan dibawah ini :

Nama : Syamsuardi Alpat
NIM : P052171012
Program Studi : Manajemen Perkotaan
Jenjang : S2

Menyatakan dengan ini bahwa karya tulisan saya berjudul

FAKTOR-FAKTOR YANG MEMPENGARUHI MINAT BERJALAN KAKI DALAM MENDUKUNG TERCIPTANYA *WALKABLE CITY* DI SEKITAR FORT ROTTERDAM MAKASSAR

Adalah karya tulisan saya sendiri dan bukan merupakan pengambil alihan tulisan orang lain bahwa tesis yang saya buat ini benar-benar merupakan hasil karya sendiri.

Apabila dikemudian hari terbukti atau dapat dibuktikan bahwa sebagian atau keseluruhan tesis ini hasil karya orang lain, maka saya bersedia menerima sanksi atas perbuatan tersebut.

Makassar, 15 Oktober 2021

Yang Menyatakan



SYAMSUARDI ALPAT

KATA PENGANTAR

Segala puji bagi Allah SWT yang senantiasa melimpahkan rahmat-Nya, sehingga penulis dapat menyelesaikan tesis ini sebagai salah satu persyaratan untuk menyelesaikan studi Program Pascasarjana Universitas Hasanuddin Makassar. Banyak hambatan yang penulis temukan dalam penulisan tesis ini. Namun, dengan kerja keras dan tekad besar serta adanya bimbingan dan bantuan dari berbagai pihak, tesis ini pada akhirnya dapat terselesaikan. Dengan segala kerendahan dan ketulusan hati, penulis haturkan terimakasih yang kepada:

- 1) Bapak Prof. Dr. Ir. Jamaluddin Jompa.,M.Sc selaku Dekan Program Pascasarjana Universitas Hasanuddin Makassar,
- 2) Bapak Dr. Ir. Arifuddin Akil, MT dan ibu Dr. Hj. Mimi Arifi, M.Si selaku Komisi Penasihat yang telah banyak memberikan masukan, bimbingan, dan arahnya,
- 3) Bapak Dr. M. Ramli, AT.,. MT, bapak Dr. Ir. A. Bachtiar Arief, MT, dan bapak Dr. Ir. Zahir Zainuddin, M.Sc selaku Komisi Penguji yang telah banyak memberikan masukan saran dan masukan untuk perbaikan karya tulis ini hingga dapat terselesaikan.
- 4) Seluruh staf Jurusan Pascasarjana Universitas Hasanuddin tanpa terkecuali atas waktu dan tenaganya,
- 5) Kedua orangtua dan seluruh keluarga yang senantiasa memberi segala bentuk dukungan,

- 6) Teman-teman seangkatan yang tiada hentinya memberi semangat dalam proses penyelesaian tesis ini.
- 7) Semua pihak yang telah membantu yang tidak dapat penulis sebutkan satu-persatu.
- 8) Terkhusus istri dan anak-anak yang selalu menyemangati, ikut mendampingi mengumpulkan data lapangan terima kasih tak terhingga untuk kalian.

Bila terdapat kekurangan dalam proses penyusunan tesis ini dari segi materi, teknik penyelesaian, maupun penulisan, dengan segala kerendahan hati, penulis mohonkan maaf. Akhir kata, semoga tesis ini dapat menjadi khazanah baru di tengah luasnya bentangan ilmu pengetahuan.

Makassar, 01 Desember 2021

Syamsuardi Alpat

ABSTRAK

Syamsuardi Alpat. Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Minat Berjalan Kaki di Kawasan Fort Rotterdam Makassar Sebagai Pendukung *Walkable City*. (dibimbing oleh **Arifuddin Akil** dan **Mimi Arifin**).

Tujuan dari penelitian ini yakni untuk mengidentifikasi dan menganalisis faktor-faktor yang mempengaruhi minat berjalan kaki di sekitar Fort Rotterdam Makassar dan mengidentifikasi solusi untuk meningkatkan minat berjalan kaki di sekitar Fort Rotterdam Makassar.

Jenis metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah mix methode yang menggabungkan analisis kualitatif berupa observasi dan data wawancara serta analisis kuantitatif dengan penyebaran kuisioner yang datanya diolah menggunakan SmartPLS.

Hasil penelitian menemukan bahwa Keindahan dan kenyamanan merupakan faktor yang dapat menudukung peningkatan minat berjalan kaki di sekitar Fort Rotterdam karena daerah ini merupakan daerah wisata yang memadukan wisata alam yakni di wilayah Losari dan Kota Tua serta ruang hijau yang indah dan nyaman. Adapun keamanan berjalan kaki di sekitar Fort Rotterdam belum menunjukkan pengaruh signifikan terhadap minat berjalan kaki karena fasilitas pejalan kaki (trotoar) yang kondisinya buruk masih terdapat di beberapa titik serta belum adanya keamanan dalam hal penyeberangan ketika berjalan kaki. Selanjutnya keselamatan dalam berjalan kaki saat ini lebih ditentukan oleh fasilitas pendukung umum serta kondisi pandemi Covid-19 yang dianggap menjadi ancaman bagi kesehatan ketika melakukan aktivitas berjalan kaki. Solusi yang dapat dilakukan untuk meningkatkan minat berjalan kaki di masa pandemic Covid-19 yakni memperbaiki desain area pejalan kaki di sekitar Fort Rotterdam yang cenderung berorientasi ke protocol Covid-19 seperti kursi taman agar dibuat tunggal dan berjarak, disediakan tempat cuci tangan dengan jarak tertentu serta menyediakan CCTV pengawas jarak berjalan kaki. Selanjutnya yang perlu dibenahi yakni area penyeberangan agar dapat meningkatkan keamanan pejalan kaki saat menyeberang.

Kata Kunci: Walkable City, Minat berjalan kaki, Ford Rotterdam, Makassar



ABSTRACT

Syamsuardi Alpat. *Factors Affecting Interest in Walking in the Fort Rotterdam Makassar Area as Supporting Walkable City. (supervised by Arifuddin Akil and Mimi Arifin).*

The purpose of this study is to identify and analyze the factors that influence interest in walking around Fort Rotterdam Makassar and identify solutions to increase interest in walking around Fort Rotterdam Makassar.

The method used in this study is a mix method that combines qualitative analysis in the form of observation and interview data and quantitative analysis with the distribution of questionnaires whose data is processed using SmartPLS.

The results of the study found that beauty and comfort are factors that can support increased interest in walking around Fort Rotterdam because this area is a tourist area that combines natural tourism, namely in the Losari and Kota Tua areas as well as beautiful and comfortable green spaces. The safety of walking around Fort Rotterdam has not shown a significant effect on interest in walking because pedestrian facilities (sidewalks) are still in poor condition at several points and there is no safety in terms of crossing when walking. Furthermore, safety in walking is currently more determined by public support facilities and the condition of the Covid-19 pandemic which is considered a threat to health when doing walking activities. The solution that can be done to increase interest in walking during the Covid-19 pandemic is to improve the design of the pedestrian area around Fort Rotterdam which tends to be oriented to the Covid-19 protocol, such as park chairs to be made single and spaced, provided a place for washing hands with a certain distance and provide CCTV surveillance walking distance. The next thing that needs to be addressed is the crossing area so that it can increase the safety of pedestrians to cross.

Keywords: *Walkable City, Interest in walking, Ford Rotterdam, Makassar*

 GUGUS PENJAMINAN MUTU (GPM) SEKOLAH PASCASARJANA UNHAS	
Abstrak ini telah diperiksa.	Paraf Ketua / Sekretaris,
Tanggal: <u>23-05-2021</u>	

DAFTAR ISI

	Halaman
HALAMAN SAMBUNG.....	i
LEMBAR PENGESAHAN	ii
PERNYATAAN KEASLIAN	iii
KATA PENGANTAR	iv
ABSTRAK	vi
ABSTRACT	vii
DAFTAR ISI.....	viii
DAFTAR TABEL.....	x
DAFTAR GAMBAR.....	xii
DAFTAR LAMPIRAN	xiii
BAB I PENDAHULUAN.....	1
1.1. Latar Belakang	1
1.2. Rumusan Masalah.....	8
1.3. Tujuan Penelitian.....	8
1.4. Manfaat Penelitian.....	9
1.5. Ruang Lingkup Penelitian.....	10
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	11
2.1. Landasan Teori.....	11
2.2. Penelitian Terdahulu.....	33
2.3. Kerangka Konseptual	50
BAB III METODE PENELITIAN.....	52
3.1. Rancangan Penelitian.....	52
3.2. Waktu dan Lokasi Penelitian.....	52
3.3. Teknik Pengumpulan Data	52
3.4. Definisi Operasional	56
3.5. Skala Pengukuran	58
3.6. Teknik Analisis.....	58

BAB IV GAMBARAN UMUM OBJEK PENELITIAN.....	62
4.1. Sejarah Fort Rotterdam Makassar.....	62
4.2. Sekitar Fort Rotterdam	64
4.3. Objek Wisata Di Sekitar Fort Rotterdam.....	71
BAB V HASIL PENELITIAN	73
5.1. Pengukuran Nilai <i>Walkability</i> di Sekitar Fort Rotterdam.....	73
5.2. Kondisi Pedestri terhadap situasi pandemic COVID-19.....	87
5.3. Tempat Menarik Di Sekitar Area Fort Rotterdam Untuk Tujuan Berjalan Kaki.....	90
5.4. Identifikasi Minat Berjalan Kaki Di sekitar Area Fort Rotterdam	97
5.5. Korelasi Faktor-Faktor Yang Berpengaruh Terhadap Aktivitas Berjalan Kaki Di Sekitar Fort Rotterdam Makassar.....	99
5.6. Solusi menumbuhkan minat berjalan kaki di sekitar fort Rotterdam	101
BAB VI PENUTUP	110
6.1. Kesimpulan.....	110
6.2. Saran.....	111
DAFTAR PUSTAKA	115
LAMPIRAN	115

DAFTAR TABEL

	Halaman
Tabel 2.1. Perlengkapan Penambahan Jalur Pejalan Kaki.....	28
Tabel 2.2. Keputusan menteri Perhubungan No.KM 65,1993 tentang standar minimum trotoar	29
Tabel 2.3. Penelitian Terdahulu	36
Tabel 5.1. Kondisi Trotoar Di Sekitar Fort Rotterdam.....	77
Tabel 5.2. Ukuran Trotoar Di Sekitar Fort rotterdam Terhadap Peraturan Menteri Perhubungan Tahun 1993	84
Tabel 5.3. Deskripsi Tanggapan Responden	97
Tabel 5.4. Korelasi Faktor Yang Mempengaruhi Minat Berjalan Kaki.....	99

DAFTAR GAMBAR

	Halaman
Gambar 2.1. Situasi kondisi kota yang memenuhi standar <i>walkability</i>	11
Gambar 2.2. Jalan RE Martadinata, Bandung, 28 Desember 2015)	27
Gambar 2.3. Empat desain penataan trotoar terbitan Bina Marga	30
Gambar 2.4. Kerangka Pikir.....	51
Gambar 4.1. Fort Rotterdam Makassar.....	62
Gambar 4.2. Fort Rotterdam Makassar.....	63
Gambar 4.3. Rute Jalur Pedestri yang diteliti	64
Gambar 4.4. Gambaran Jl.Ujung Pandang (Fort Rotterdam)	66
Gambar 4.5. Gambaran Jl.Ujung Pandang (Fort Rotterdam)	67
Gambar 4.6. Gambaran Jl.Pattimura	67
Gambar 4.7. Gambaran Jl.Balaikota	68
Gambar 4.8. Gambaran Jl.Achmad yani	69
Gambar 4.9. Gambaran Jl.Riburane	69
Gambar 4.10. Gambaran Jl.W.R.soeptratman	70
Gambar 4.11. Gambaran Jl.Slamet Riyadi.....	71
Gambar 4.12. Pusat Jual Beli Emas Somba Opu Makassar	71
Gambar 4.13. Anjungan Losari Makassar	72
Gambar 5.1. Peta Jalur Pejalan Kaki di Sekitar Fort Rotterdam.....	73
Gambar 5.2. Kondisi Trotoar di Sekitar Fort Rotterdam	74
Gambar 5.3. Rute Alternatif Pejalan Kaki di sekitar Fort Rotterdam (Jl.W.R.Soepratman)	75
Gambar 5.4 Kondisi Trotoar Di sekitar Fort Rotterdam (Jl.Ujung Pandang)	76
Gambar 5.5. Ilustrasi Peningkatan Kualitas Trotoar Jalan Ujung Pandang	80
Gambar 5.6. Ilustrasi Peningkatan Kualitas Trotoar Jalan balaikota	81
Gambar 5.7. Gambaran Tinggi Trotoar di Jalan balaikota dan Ujung Pandang	81

Gambar 5.8. Ilustrasi Peningkatan Kualitas Trotoar Jalan Pattimura	83
Gambar 5.9. Ilustrasi Peningkatan Kualitas Trotoar Jalan W.R.Soepratman	83
Gambar 5.10. Kondisi Disfungsi Jalur Di Jalan WR.Soepratman	86
Gambar 5.11. Ramp trotoar di Jalan Ujung Pandang Tanpa Pembatas...	87
Gambar 5.12. Gambar Cuci Tangan Portable pada Trotoar.....	88
Gambar 5.13. Balaikota Makassar	91
Gambar 5.14. Museum Kota Makassar.....	91
Gambar 5.15. Kampung Popsa.....	93
Gambar 5.16 Pusat Oleh-Oleh Di Jalan Pattimura.....	93
Gambar 5.17 Taman macan	93
Gambar 5.18. Pantai Losari	95
Gambar 5.19. Area Pedagang Kaki Lima di Jalan Ujung Pandang	96
Gambar 5.20. Kondisi Trotoar di Jalan Pattimura	101
Gambar 5.21. Belum Tersedianya Jalur Penyeberangan.....	102
Gambar 5.22. Kondisi Trotoar Yang Bersih dan Rapih	104
Gambar 5.23. Kondisi PKL di Jalan Ujung Pandang.....	105
Gambar 5.24. Kondisi PKL di Jalan WR. Soepratman	106
Gambar 5.25. Pohon Ditengah Trotoar	106

DAFTAR LAMPIRAN

	Halaman
Lampiran 1. Hasil Penyebaran Kuisisioner	115
Lampiran 2. Olah Data SmartPLS	119
Lampiran 3. Redaksi Kuisisioner.....	120
Lampiran 4. Hasil Wawancara.....	122

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Salah satu sasaran pembangunan yang hendaknya tidak luput dari perhatian pemerintah yakni jalur pedestrian, karena merupakan salah satu elemen penting dalam terbentuknya sebuah kota. Pemberian kemudahan terhadap berbagai jenis lalu lintas, baik lalu lintas pedestrian maupun lalu lintas kendaraan, adalah merupakan peran dari suatu kota yang baik. Namun kenyataan tersebut tidak selalu sesuai dengan kondisi saat ini, penyediaan jalur lalu lintas kendaraan sangat dominan dan tidak disertai dengan ketersediaan jalur pedestrian yang memenuhi standar kebutuhan pejalan kaki, hal ini merupakan salah satu fenomena yang hampir dialami semua kota-kota besar di Indonesia, dimana menimbulkan beban dan permasalahan kota yang kerap berujung pada kekumuhan dan kemacetan kota.

Jalur pejalan kaki yang seharusnya menjadi hak sepenuhnya oleh para pejalan kaki cenderung tidak difungsikan sebagaimana mestinya bahkan mengalami disfungsi menjadi tempat beraktivitas lain seperti berjualan dan menjadi parkir kendaraan. beberapa penyebab hal tersebut adalah perilaku tidak disiplin masyarakat yang mengakibatkan minat masyarakat lain yang tadinya hendak menggunakan jalur tersebut untuk berjalan kaki dalam beraktivitas menjadi memilih alternative transportasi lain dalam beraktivitas. (Panduri dan Suwandono, 2015).

Peningkatan moda transportasi aktif seperti berjalan kaki menjadi salah satu strategi penting untuk mengatasi permasalahan yang dihadapi di wilayah perkotaan seperti ketergantungan yang tinggi terhadap kendaraan bermotor pribadi, permasalahan lingkungan dan juga kesehatan dan hal tersebut menurunkan tingkat kebiasaan masyarakat untuk berjalan kaki (Wulandari, 2021).

Menurut Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No. 03 / PRT / M / 2014 dalam lampiran, ada 4 faktor yang mempengaruhi jarak tempuh orang berjalan kaki.

1. Motif berjalan kaki.

Berkaitan dengan seberapa kuat motif orang ketika berjalan menempuh suatu tujuan.

2. Kenyamanan

Faktor ini sangat dipengaruhi oleh kondisi cuaca lingkungan dan tipe aktivitas pejalan kaki

3. Transportasi

Ketersediaan transportasi umum yang memadai akan mendorong orang untuk berjalan kaki lebih jauh.

4. Pola guna lahan dan kegiatan.

Pola guna lahan campuran (*mixed land-used*) yang beragam akan menghasilkan jarak tempuh berjalan kaki yang lebih jauh dibandingkan tata guna lahan homogen.

Walkable merupakan suatu pandangan yang didasari pada keinginan untuk menciptakan suatu lingkungan yang memberi kemudahan

bagi pejalan kaki. *Walkable* adalah istilah yang digunakan untuk menjelaskan dan mengukur konektivitas serta kualitas jalur pejalan kaki (Jan Ghel.,2015)

Pengukuran tersebut juga dapat dilakukan melalui penilaian terhadap infrastruktur yang tersedia serta kenyamanan bagi pejalan kaki (Hafnizar et al., 2017).

Masa pandemi *Covid-19* telah mewabah selama 1 tahun 5 bulan hingga penelitian ini dilakukan, dalam masa tersebut berbagai upaya dilakukan oleh pemerintah berdasarkan pada peraturan yang dikeluarkan oleh pemerintah pusat dan daerah hingga mempengaruhi berbagai bidang seperti ekonomi, pendidikan, keagamaan dll. Hal ini memberi dampak pada perilaku masyarakat disekitar area yang diteliti (sekitar Fort Rotterdam) khususnya kegiatan berjalan kaki. Disadari sepenuhnya bahwa mobilitas masyarakat perkotaan menjadi sangat terdampak akibat berbagai aturan yang diterapkan. Hal tersebut juga terlihat dengan kecenderungan berkurangnya minat seseorang untuk berjalan kaki akibat fenomena pandemi tersebut. Kegiatan berjalan kaki sebagai salah satu aktivitas masyarakat perkotaan khususnya di Makassar cenderung sepi dibandingkan dengan masa sebelum pandemic *Covid-19*.

Dilain pihak bahwa kegiatan berjalan kaki di perkotaan sangat memberi pengaruh positif terhadap kelancaran aktifitas masyarakat kota baik dari segi ekonomi maupun dilihat dari kesehatan masyarakat tersebut.

beberapa mamfaat walkability antara lain:

- *Manfaat sosial:* Manfaat jalan kaki bagi kesehatan yang paling jelas adalah dapat Meningkatkan kesehatan mental dan kebahagiaan termasuk penyakit seperti obesitas. Jalan kaki juga dapat memberikan manfaat sosial seperti menciptakan kesempatan untuk menumbuhkan interaksi dan memperkuat identitas dalam satu kelompok masyarakat.
- *Manfaat lingkungan:* Berjalan kaki menyediakan sarana aktif bagi orang-orang untuk mengurangi dan mengatasi masalah lingkungan baik lokal dan global. Pergeseran gaya hidup yang didominasi mobil ke *walkability* atau pejalan kaki dapat mengurangi berbagai masalah lingkungan seperti polusi udara hingga efek pemanasan global, Perencanaan yang berfokus pada pejalan kaki juga memungkinkan peremajaan ruang jalan yang awalnya kurang dimanfaatkan. Ruang yang sebelumnya diperuntukkan bagi mobil dapat dialihkan ke ruang hijau yang lebih memenuhi kebutuhan masyarakat.
- *Manfaat ekonomi:* Bisnis dan pemilik properti juga dapat memperoleh manfaat yang lebih banyak dari tempat-tempat yang dapat dilalui dengan berjalan kaki, dengan penelitian menunjukkan bahwa pejalan kaki menghabiskan waktu lebih banyak untuk mengamati suatu kawasan daripada pengemudi sehingga kemungkinan interaksi pejalan kaki dengan pemilik bisnis cenderung lebih tinggi.
- *Manfaat politik:* Berjalan kaki semakin menjadi agenda politik karena kota-kota berjuang untuk mengurangi kemacetan dan polusi

kendaraan hingga tercipta kota yang lebih sehat dengan masyarakat yang sejahtera. Salah satunya dengan mempromosikan *walkability* sebagai bagian dari pembangunan berkelanjutan dan ketahanan kota terhadap perubahan iklim. (Stephanie Mariono,2017)

Dari mamfaat pengembangan *walkability city* diatas dapat dijadikan sebagai sasaran dan tujuan pengembangan konsep *walkability*, salah satunya dengan meningkatkan kualitas trotoar sebagai sarana pendukung utama pejalan kaki sehingga dapat diartikan sebagai usaha menciptakan kualitas hidup masyarakat perkotaan yang layak dari berbagai aspek khususnya kesehatan dan ekonomi masyarakat sehingga dengan sendirinya dari keberhasilan menumbuhkan minat masyarakat untuk berjalan kaki dalam beraktivitas maka penggunaan kendaraan bermotor sebagai alat transportasi utama dapat berkurang. Pada sisi lain kota yang *walkability* juga dapat meyakinkan dan memudahkan para wisatawan dalam mengakses berbagai tujuan tanpa harus kerepotan menggunakan transportasi agar terwujud pariwisata dan kota yang berkelanjutan.

Kegiatan berjalan kaki ini dapat pula dilihat sebagai sebuah pergerakan yang sangat inklusif dari para warga kota, mereka sesungguhnya membutuhkan kehidupan alami dan menciptakan berbagai interaksi sosial antar warga, di samping itu dari sisi sosial dan ekonomi bahwa dengan berjalan kaki akan mengurangi pengeluaran biaya serta akan berdampak kepada meningkatnya hubungan sosial masyarakat serta sesuai dengan anjuran kesehatan manusia. Strategi dalam rangka

menumbuhkan minat untuk berjalan kaki diperkotaan terutama pada masa pandemi seperti saat penelitian ini dilakukan, diperlukan sebuah kajian tentang faktor-faktor yang mempengaruhinya.

Aktivitas masyarakat pada daerah yang diteliti itu sendiri yang akan menentukan bagaimana seharusnya jalur pejalan kaki yang telah disediakan dapat digunakan dengan benar dan tidak mengurangi fungsi agar sesuai dengan harapan untuk menjadikan Makassar *walkable city*. Identifikasi perilaku dan tanggapan masyarakat, bentuk dan fungsi bangunan sepanjang jalur yang diteliti, pola ruang-ruang yang terbentuk sepanjang jalur yang diteliti dan pengaruhnya terhadap fungsi jalur pedestrian disekitarnya akan menjadi poin dalam pembahasan dan selanjutnya akan dianalisis secara mendalam dalam penelitian ini.

Faktor utama yang menurunkan minat menggunakan jalur pejalan kaki adalah karena tidak tersedianya jalur pejalan kaki yang representatif. Jika diamati, masih banyak jalur pedestrian di kota Makassar yang pemanfaatannya belum sesuai dengan fungsinya. Beberapa di antaranya telah beralih pemanfaatan menjadi tempat berjualan dan digunakan untuk area parkir kendaraan bermotor. Akibatnya pengguna trotoar terpaksa turun berjalan pada area badan jalan sehingga seringkali terjadi konflik antara pejalan kaki dengan pengguna kendaraan yang dapat membahayakan keamanan dan keselamatan mereka (Irafany, 2020).

Kondisi lingkungan yang buruk cenderung menurunkan minat masyarakat untuk berjalan kaki hal ini akibat disfungsi fasilitas pejalan kaki diberbagai sudut kota Makassar dan mengakibatkan rendahnya minat

berjalan kaki dan lebih memilih kendaraan sebagai sarana transportasi utama kebiasaan ini menciptakan kekumuhan di pusat-pusat kota akibat meningkatnya jumlah kendaraan di ruas-ruas jalan yang berdampak pada kemacetan-kemacetan besar, menambah jumlah waktu terbuang diperjalanan, pencemaran lingkungan dan berujung kepada kota yang tidak sehat hingga mempengaruhi seluruh aspek kehidupan warganya.

Tingkat kepadatan lalu lintas di Kota Makassar sampai saat ini masih menjadi sebuah masalah, khususnya yang terkait dengan pertumbuhan kendaraan yang cukup tinggi. Hal ini tidak saja menimbulkan masalah kemacetan lalu lintas, tetapi juga menimbulkan masalah lain seperti kecelakaan lalu lintas, polusi udara dan kebisingan. Dalam hal ini ruang gerak manusia, khususnya dalam berjalan kaki, menjadi tersisihkan dengan semakin banyaknya jumlah kendaraan bermotor.

Jika mengacu pada skala prioritas dan pengelolaan kota Makassar khususnya pada daerah sekitar Fort Rotterdam cenderung masih terdapat area yang belum maksimal pengelolaannya untuk menunjang kegiatan berjalan kaki. Fasilitas yang disediakan masih mengutamakan kendaraan-kendaraan dibandingkan dengan pejalan kaki, dengan merefungsi ruas-ruas jalan menjadi lahan parkir kendaraan. Hal ini dapat terlihat seperti pada jalan W.R.Supratman yang menjadi area parkir pihak Kantor disekitarnya termasuk kendaraan warga lainnya sehingga menjadikan area tersebut tidak berfungsi normal sebagaimana mestinya. Demikian juga pada jalan Pattimura dengan kondisi trotoar yang saling berpotongan dengan pagar rumah warga memaksa posisi trotoar dibuat terputus-putus yang

mengakibatkan kenyamanan untuk berjalan kaki pada daerah tersebut menjadi terganggu.

Terlepas dari berbagai persoalan lingkungan di atas tentunya faktor lain yang menjadi permasalahan utama turunnya minat berjalan kaki disekitar Fort Rotterdam selama dalam penelitian ini adalah dampak dari situasi pandemi *Covid-19* yang sedang terjadi hingga penelitian ini dilakukan. Keseluruhan faktor yang berpengaruh dalam menurunkan minat masyarakat untuk berjalan kaki, sesungguhnya perlu dipelajari lebih lanjut terkait upaya untuk mencari solusi dalam meningkatkan minat masyarakat berjalan kaki dalam rangka mendukung kota Makassar sebagai kota yang *walkable*. Karena itulah maka penelitian ini dilakukan.

1.2. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang penelitian yang telah dijelaskan di atas maka rumusan masalah dalam penelitian ini dapat diuraikan sebagai berikut:

1. Faktor-faktor apa saja yang berpengaruh terhadap minat berjalan kaki masyarakat di sekitar Fort Rotterdam untuk mendukung kota Makassar yang *walkable*.
2. Bagaimana solusi dalam meningkatkan minat masyarakat berjalan kaki di sekitar Fort Rotterdam agar tercapai Makassar yang *walkable*.

1.3. Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah diatas maka tujuan dari penelitian ini dapat diuraikan sebagai berikut:

- 1) Mengidentifikasi dan menganalisis faktor-faktor yang mempengaruhi minat berjalan kaki di sekitar Fort Rotterdam Makassar.
- 2) Untuk mengidentifikasi solusi dalam meningkatkan minat berjalan kaki di sekitar Fort Rotterdam Makassar agar tercapai Makassar yang *walkable*.

1.4. Manfaat Penelitian

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat secara umum terhadap pengembangan pedestrian kedepan di area sekitar Fort Rotterdam Kota Makassar untuk menunjang kota Makassar yang *walkable*, Adapun manfaatnya adalah sebagai berikut:

1.4.1 Manfaat Teoritis

Peneliti berharap dari hasil penelitian ini dapat diperoleh manfaat secara teoritis mengenai optimalisasi pedestrian dan upaya membangun kondisi yang *walkable* di sekitar Fort Rotterdam baik pada masa normal maupun pada masa pandemi. Hasil penelitian ini juga diharapkan dapat memberikan sumbangan pemikiran bagi penelitian lainnya yang ingin meneliti lebih jauh dan mendalam terhadap hal-hal yang berkaitan dengan variabel yang diteliti serta dapat menambah referensi untuk penelitian selanjutnya dalam bidang tata kota. Diharapkan juga secara teoritis hasil penelitian yang didapatkan pada tesis ini bisa menjadi landasan untuk penelitian tesis selanjutnya yang akan menyempurnakan penelitian ini.

1.4.2. Manfaat Praktis

- 1) Bagi pemerintah Kota Makassar hasil penelitian ini diharapkan dapat menjadi bahan pertimbangan dalam mewujudkan area di sekitar Fort

Rotterdam sebagai wilayah yang *walkability* dengan mendapatkan informasi secara detail untuk kemudian dijadikan sebagai rujukan pengembangan.

2) Bagi penulis, melalui penelitian ini diharapkan dapat menambah wawasan dan pengetahuan mengenai variable-variable yang diteliti khususnya pada area sekitar Fort Rotterdam dalam memahami aktivitas kegiatan berjalan kaki baik pada masa situasi normal maupun pada masa pandemi.

1) Bagi pihak lain, peneliti berharap dengan penelitian ini dapat memberikan informasi-informasi yang bermanfaat bagi pihak lain yang melakukan penelitian sejenis.

1.5. Ruang Lingkup Penelitian

Penelitian ini berhubungan dengan faktor -faktor yang dapat mempengaruhi upaya untuk menjadikan Makassar sebagai *walkable city* dengan mengidentifikasi sarana dan prasarana, kenyamanan, keamanan, keselamatan, situasi pandemik *Covid-19* hingga minat masyarakat untuk berjalan kaki .

BAB II TINJAUAN PUSTAKA

2.1. Landasan Teori

2.2.1. Konsep *Walkable City*

Walkability menjadi isu utama yang diperhatikan oleh para ahli dalam merencanakan sebuah kota, *Land Transport New Zealand Pedestrian Planning and Design Guide* dalam penelitian Christiana (2017), *walkability* adalah kondisi sebuah lingkungan yang ramah dan layak dalam mendukung kegiatan para pejalan kaki. *Walkability* juga dijadikan standar kelayakan untuk mengukur kualitas sebuah trotoar dan jalan setapak dalam sebuah kota. Dinilai melalui penilaian terukur dari semua infrastruktur yang tersedia bagi para pejalan kaki (Christiana, 2017).



Gambar 2.1. Situasi kondisi kota yang memenuhi standar *walkability*
Sumber: <https://www.smartcitiesdive.com//>

Dalam menciptakan lingkungan pejalan kaki yang *walkable*, lingkungan yang diperuntukan bagi pejalan kaki harus dapat memudahkan mereka dalam mengakses, bersifat aman dan tentunya lingkungan yang menyenangkan untuk dilalui. *A Walking Strategy for Western Australia* (2007-2020) menyimpulkan bahwa dalam menciptakan sebuah lingkungan pejalan kaki yang *walkable* maka terdapat 4 (Empat) point yang harus terpenuhi, yaitu:

- 1) Akses; menghadirkan lingkungan pejalan kaki dengan kemudahan dalam mengakses ruang-ruang terbuka hanya dengan berjalan kaki. Pentingnya memperhatikan ketersediaan fasilitas yang tentunya menunjang bagi kaum manula dan difabel, serta memadai untuk orang yang membawa kereta bayi dengan menciptakan jalur yang lebar serta ditandai dengan adanya rambu-rambu petunjuk. Selain itu penting pula memperhatikan lokasi tempat parkir, baik kendaraan bermotor atau non motor serta tempat pemberhentian transportasi publik.
- 2) Estetika; Estetika diharapkan dapat memberi perasaan menyenangkan bagi para pejalan kaki sehingga tidak menimbulkan kebosanan dalam melakukan sebuah perjalanan, aspek estetika dapat diperoleh dengan usaha peningkatan kualitas sebuah landscape/taman disepanjang jalur pejalan kaki.
- 3) Keselamatan dan keamanan; Aspek keselamatan menjadi sangat penting dalam menciptakan sebuah lingkungan yang *walkability*

diharapkan bahwa para pejalan kaki harus merasakan keamanan serta menikmati perjalanan dengan santai dalam beraktivitas. Hal tersebut dapat diperoleh dengan menciptakan kondisi jalur pedestrian yang memiliki kualitas yang baik serta lingkungan yang kondusif dari berbagai ancaman baik itu secara fisik maupun non fisik.

- 4) Kenyamanan; Kenyamanan pejalan kaki menjadi aspek yang sangat berpengaruh dalam menarik orang-orang untuk berjalan kaki sehingga pada sebuah kondisi lingkungan yang *walkable* unsur tersebut harus dapat terpenuhi. Berbagai instrumen kelengkapan sebuah lingkungan pejalan kaki harus tersedia seperti rambu-rambu pejalan kaki, bangku taman, petunjuk arah, lampu jalan bila kegiatan berjalan kaki dilakukan pada malam hari serta berbagai perlengkapan *street furniture* lainnya.

Nilai *walkability* pada fasilitas pejalan kaki dipengaruhi oleh lima belas elemen yang membuat berjalan menjadi mudah, nyaman dan aman (Mulyadi, 2020). Lima belas elemen tersebut adalah sebagai berikut:

- 1) Dekat dengan jalur kendaraan umum/halte bus (*close to an LRT/Bus/Taxi station*),
- 2) Mudah untuk terhubung dengan tujuan (*Easy to connect with my destination*),
- 3) Jalur trotoar yang jelas dan terarah (*Directness of walkways/routes*),
- 4) Dekatnya jarak ke titik transit (*proximity to transit points*),
- 5) Tersedianya rute alternatif (*Availability of alternative routes*),

- 6) Kelancaran jalur (*Continuity of walkways/routes*),
- 7) Fasilitas pejalan kaki (*Pedestrian facilities*),
- 8) Kondisi trotoar (*Condition of pavement*),
- 9) Rambu jalur pejalan kaki (*Walking routes signage*),
- 10) Berjalan bebas hambatan (*Walking freely with less obstruction*),
- 11) Rasa menyenangkan untuk berjalan (*Pleasantness of walking*),
- 12) Daya tarik visual (*Visual attractiveness*),
- 13) Kenyamanan berjalan (*Comfort of walking*),
- 14) Aman dari kejahatan (*Safety of crime*),
- 15) Aman dari gangguan arus lalu lintas (*Safety of traffic*).

2.2.2. Pejalan Kaki

Rubenstein dalam penelitian Panduri dan Suwandono (2015) menjelaskan istilah pejalan kaki atau *pedestrian* berasal dari bahasa Latin *pedesterpedestris* yaitu orang yang berjalan kaki atau pejalan kaki. *Pedestrian* juga berasal dari kata *pedos* bahasa Yunani yang berarti kaki sehingga *pedestrian* dapat diartikan sebagai pejalan kaki atau orang yang berjalan kaki. *Pedestrian* juga diartikan sebagai pergerakan atau perpindahan orang atau manusia dari satu tempat titik asal (*origin*) ke tempat lain sebagai tujuan (*destination*) dengan berjalan kaki.

Shirvani dalam penelitian Panduri dan Suwandono (2015) juga memberi pendapat mengenai pejalan kaki yang harus dipertimbangkan sebagai salah satu isu fundamental dalam sebuah perancangan kota. Jalur pejalan kaki adalah bagian dari kota dimana orang bergerak dengan kaki, biasanya di sepanjang sisi jalan. Fungsi jalur pejalan kaki adalah

untuk keamanan pejalan kaki pada waktu bergerak dari satu tempat ke tempat yang lain. Pejalan kaki adalah orang yang melakukan perjalanan dari satu tempat asal (origin) tanpa kendaraan untuk mencapai tujuan atau tempat (destination) atau dengan maksud lain. Kemudian dari pengertian tersebut pejalan kaki dalam penelitian ini adalah orang yang melakukan perjalanan atau aktivitas di ruang terbuka publik tanpa menggunakan kendaraan.

Seperti diketahui bahwa kegiatan berjalan kaki memiliki resiko kecelakaan yang lebih tinggi dari pengguna jalan lain yang menggunakan kendaraan bermotor, saat berada di trotoar jalan maupun saat menyeberangi jalan. Kondisi tersebut menjadi sangat penting untuk diperhatikan dan disolusikan dikarenakan menyangkut keselamatan sehingga diperlukan sebuah strategi oleh pemilik kebijakan yang diharapkan dapat melindungi hak-hak pejalan kaki saat menggunakan trotoar jalan atau pada saat menyeberangi jalan agar terhindar dari resiko kecelakaan. Keberadaan trotoar disisi jalan bukan merupakan satu-satunya fasilitas yang diperuntukan bagi pejalan kaki. Keberadaan jembatan penyeberangan serta trowongan penyeberangan juga merupakan bagian dari fasilitas yang diperuntukan bagi para pejalan kaki. Bahkan sejauh ini telah dinkembangkan fasilitas pejalan kaki dengan metode digital atau dikenal dengan istilah *Countdown Signal* yang dapat memberi peringatan baik terhadap pejalan kaki maupu kendaraan pengguna jalan agar saling memberi kesempatan dalam menggunakan jalan dan umumnya

ditempatkan pada daerah penyeberangan pejalan kaki pada area persimpangan.(Lestari, 2020).

Tujuan utama dari konsep *walkability* ini adalah menciptakan lingkungan yang dapat mendorong penggunaan moda transportasi non bermotor seperti berjalan kaki, untuk mencapai lokasi tujuan terdekat tanpa bergantung kepada kendaraan bermotor dengan tingkat kenyamanan yang ternilai baik berdasarkan aspek *walkability* (Hafnizar et al., 2017).

Faktor-faktor kenyamanan seperti kemampuan untuk memilih kecepatan berjalan, mendahului, dan mencegah konflik dengan pejalan kaki lain, berkaitan dengan kepadatan dan volume pejalan kaki.

Pola arus dari pejalan kaki hampir sama dengan pola arus kendaraan bermotor. Apabila arus meningkat, kecepatan berjalan akan menurun. Apabila arus telah mencapai maksimum, kecepatan berjalan akan mendekati nilai nol. Ukuran kualitatif arus pejalan kaki serupa dengan yang digunakan untuk arus kendaraan, yaitu kebebasan untuk memilih kecepatan yang diinginkan untuk mendahului pejalan kaki lain (Puspaningtyas dan Achmad, 2020).

Menurut Whyte (1988:57) bahwa karakter dan kemampuan para pejalan kaki cenderung memiliki perbedaan akan tetapi secara umum memiliki persamaan antara lain:

- 1) Sebagian pejalan kaki dilakukan secara berkelompok.
- 2) Pria dominan berjalan lebih cepat dari pada wanita.
- 3) Usia mempengaruhi kecepatan dalam berjalan.
- 4) Berjalan berkelompok umumnya lebih lambat dalam berjalan

- 5) Pejalan yang memiliki kepentingan jelas berjalan lebih cepat
- 6) Pejalan kaki umumnya memilih jalan dengan rute terpendek.

Rubenstein dalam penelitian Christiana (2017) menegompokan 4 jenis pejalan kaki berdasarkan sarana perjalanannya, yaitu :

- 1) Pejalan kaki secara penuh (melakukan kegiatan berjalan kaki dari awal hingga sampai pada tujuan).
- 2) Pejalan kaki menggunakan kendaraan umum (melakukan perjalanan menuju tempat pemberhentian kendaraan dengan berjalan kaki).
- 3) Pejalan kaki menggunakan kendaraan pribadi dan kendaraan umum (melakukan perjalanan dari area parkir kendaraan pribadi menuju halte kendaraan umum).
- 4) Pejalan kaki menggunakan kendaraan pribadi secara penuh (melakukan perjalanan dengan berjalan kaki dari tempat parkir menuju kendaraan pribadi sampai tempat tujuan).

Christiana (2017) dalam penelitiannya menguraikan bahwa dalam mengukur tingkat *walkability* suatu jalan digunakan beberapa elemen dasar yang mengedepankan kondisi keamanan jalur pedestrian sebagai prioritas utama diantaranya sebagai berikut:

- 1) Konflik jalur pejalan kaki dengan moda transportasi lain,
- 2) Ketersediaan jalur pejalan kaki,
- 3) Ketersediaan Penyeberangan,
- 4) Kendala/hambatan,
- 5) Keamanan kejahatan,
- 6) Keamanan penyeberangan,

7) Perilaku pengendara.

Menurut Kurniawati dan Ananta (2020), minat berjalan seseorang dapat diukur dengan indikator sebagai berikut:

- 1) Kesenangan berjalan responden.
- 2) Kebiasaan responden berjalan.
- 3) Tempat responden berjalan kak.
- 4) Motivasi berjalan.
- 5) Rekan berjalan.

2.2.3. Jalur Pedestrian

Jalur pejalan kaki memiliki arti penting, terutama di sekitar pusat kota (*downtown*). Elemen ini bukan hanya untuk menunjang keindahan tetapi lebih dari itu, sistemnya yang nyaman akan mendukung kelangsungan aktivitas sekitar. Jalur pejalan kaki yang baik akan mengurangi ketergantungan terhadap pemakaian kendaraan, membuat lingkungan menjadi aman dan manusiawi, menciptakan kegiatan pendukung lain seperti kakilima dan perdagangan eceran dan membantu mengurangi polusi udara.

Trotoar merupakan satu diantara banyak dari pendukung fasilitas jalan yang seringkali disalah fungsikan oleh orang-orang dengan kepentingan berbeda. Mengacu pada penerapan Undang Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan, Pasal 45 ayat (1) dinyatakan bahwasanya fasilitas pendukung penyelenggaraan lalu lintas serta angkutan jalan terdiri dari trotoar, lajur sepeda, tempat penyeberangan pejalan kaki, halte, dan/atau fasilitas

khusus bagi penyandang cacat, dan manusia usia lanjut. Jenis trotoar yang ideal bagi pejalan kaki memiliki persyaratan yaitu memiliki jarak sekitar 1,8 meter hingga 2 meter, dibuat terpisah dengan area parkir dan area berjalan serta terbebas dari berbagai kegiatan di atasnya. Fasilitas pendukung yang diperuntukkan bagi pejalan kaki dan semestinya ada terutama pada area persimpangan adalah fasilitas penyebrangan. Fasilitas penyebrangan ini dapat berupa fasilitas penyebrangan jalan sebidang seperti *zebra cross* yang lebih sempurna apabila dilengkapi dengan informasi terkait undang-undang yang menjamin hak pejalan kaki dalam menggunakan *zebra cross* sarana lain pejalan kaki juga dapat berupa jembatan atau terowongan penyebrangan. (Lestari, 2020).

Jalur pedestrian atau trotoar yang baik harus dapat memenuhi kebutuhan pejalan kaki, bukan hanya berjalan kaki tapi juga untuk kesenangan dan kenyamanan berinteraksi dengan pejalan kaki lain (Irafany, 2020).

Menurut Kurniawati dan Ananta (2020), minat berjalan seseorang dapat diukur dengan indikator sebagai berikut:

- a. Kesenangan berjalan responden
- b. Kebiasaan responden berjalan
- c. Tempat responden berjalan kaki
- d. Motivasi berjalan
- e. Rekan berjalan

Berdasarkan hasil penelitian Christiana (2017) dimensi dan indikator jalur pedestrian yang baik dapat diuraikan sebagai berikut:

1) Keamanan

- a) Konflik jalur pejalan kaki dengan moda transportasi lain
- b) Ketersediaan jalur pejalan kaki
- c) Ketersediaan penyebrangan
- d) Kendala/hambatan - Keamanan terhadap kejahatan

2) Kenyamanan

- a) Amenities (fasilitas pendukung)
- b) Infasktruktur penunjang kelompok penyandang cacat (disabled)

3) Keselamatan

- a) Keselamatan di tempat penyeberangan
- b) Perilaku pengendara

4) Keindahan

- a) Ketersediaan fasilitas pendukung
- b) Kondisi fasilitas pendukung

Untuk menciptakan lingkungan yang *walkable* perlu adanya perhatian terhadap faktor-faktor seperti: Mengintegrasikan komunitas dengan perumahan, pertokoan, tempat bekerja fasilitas sekolah taman serta akses menuju kendraan umum yang saling terkoneksi dengan jalur pejalan kaki yang di sertai orientasi yang tepat (Hafnizar et al., 2017).

Sebagai ruang publik, jalur pedestrian harus mampu memberikan rasa nyaman kepada penggunanya. Menurut Unterman dalam penelitian Irafany (2020), unsur-unsur yang mempengaruhi kenyamanan pada

sebuah pedestrian, yaitu sirkulasi, aksesibilitas, gaya alam dan iklim, keamanan, kebersihan dan keindahan. Hal yang sama juga diungkapkan oleh praktisi perancang ruang publik dan lansekap, Pendapat selanjutnya dari Rustam Hakim dalam penelitian Irafany (2020) yang mengemukakan bahwa kenyamanan ditentukan oleh beberapa unsur pembentuk dalam perancangan ruang publik yakni sirkulasi, aksesibilitas, gaya alam/iklim, kebisingan, aroma/bau-bauan, bentuk, keamanan, kebersihan, keindahan dan penerangan.

Keberadaan Jalur pejalan kaki semestinya mendukung interaksi dengan berbagai elemen perancangan kota yang saling terkait, berkaitan - erat dengan lingkungan terbangun yang sudah ada dan pola aktivitas dan harus sesuai dengan perubahan fisik kota. Harus memiliki keseimbangan antar penggunaan jalur pejalan kaki dalam mendukung kegiatan dan aktivitas sekitarnya (Panduri dan Suwandono, 2015). Jalur pejalan kaki harus memenuhi persyaratan aktivitas berjalan kaki:

- 1) Aman, bebas bergerak dan tidak mendapat gangguan dari kendaraan lain.
- 2) Menyenangkan, memiliki rute-rute yang singkat dan jelas, serta terbebas dari kepadatan pejalan kaki yang dapat mengakibatkan kelambatan dan hambatan.
- 3) Dapat dengan mudah dilakukan perjalanan ke berbagai arah, tanpa hambatan akibat dari ruang yang sempit serta kondisi permukaan yang turun naik atau licin.

- 4) Memiliki daya tarik tertentu yang dapat diwujudkan dengan pemberian unsur estetika pada setiap jalur seperti ornamen lampu, taman dan kelengkapannya serta juga panorama disekeliling lingkungan.

Jalur pedestrian sangat berhubungan dengan jenis aktivitas manusia (Panduri dan Suwandono, 2015). Hubungan antara manusia dengan pedestrian tersebut adalah sebagai berikut:

- 1) Hubungan optic, yaitu hubungan manusia dengan apa yang terlihat disekelilingnya pada saat bergerak, dengan teratur, hal tersebut merupakan pandangan yang berurutan.
- 2) Merupakan posisi dimana manusia ikut terlibat langsung dalam lingkungan beserta reaksinya terhadap lingkungan yang dimaksudkan sebagai bentuk adaptasi diri terhadap lingkungan sekitarnya.
- 3) Hubungan terhadap kepuasan, hal tersebut berhubungan dengan ketersediaan ruang-ruang fasilitas bagi warga kota dengan tingkat kepuasan dan keunikan masing-masing lingkungan secara optimal melalui suatu pendekatan *sosio spatial*.

Tujuan pentingnya menciptakan suatu lingkungan yang *walkable* juga ditekankan dalam Komisi Perencanaan Australia Barat 2007 dengan tujuan sebagai berikut:

- 1) untuk menyediakan struktur lingkungan sebuah kota yang *walkable* dengan membentuk pola kota kota yang dirancang dengan pendekatan konsep *mixuse*/lahan pencampuran agar dapat menumbuhkan kegiatan

berjalan kaki dan mengurangi ketergantungan warga terhadap penggunaan kendaraan pribadi menuju tempat beraktivitas.

- 2) Lingkungan yang *walkable* juga ditujukan untuk menciptakan akses terhadap semua pengguna jalan dalam menunjang semua aktivitas termasuk didalamnya keberadaan kaum *defable* agar dapat dilayani dari perencanaan lingkungan yang *walkable*.
- 3) Lingkungan yang *walkable* diharapkan dapat menyediakan rute menuju tempat-tempat umum dimana keberadaanya saling terkoneksi dengan akses lain secara aman sehingga pengguna jalan dapat dengan mudah mencapai tujuan hanya dengan berjalan kaki.
- 4) Dapat memastikan adanya penggunaan jalan secara aktif dengan mendesain bagian depan bangunan yang menghadap ke arah jalan, dimana dapat meningkatkan keamanan personal melalui peningkatan pengawasan dan aktivitas.

Dalam melihat dukungan secara menyeluruh dari berbagai aspek terhadap lingkungan pejalan kaki, dapat diolah menggunakan pengukuran *walkability*. Pengukuran *Walkability* ini digunakan untuk mendapatkan kondisi berjalan pada suatu daerah perkotaan. Pengukuran *walkability* dengan menggunakan *Global Walkability Index (GWI)* yang dikembangkan *MIT* dan *World Bank* yang telah mengalami penyesuaian agar sesuai dengan konteks kota-kota di Asia. Parameter yang digunakan adalah sebagai berikut:

- 1) Benturan kepentingan jalur pejalan kaki dengan moda transportasi lain (*walking path modal conflict*).

- 2) Ketersediaan jalur pejalan kaki.
- 3) Ketersediaan jalur penyebrangan.
- 4) Keamanan pada saat menyebrangan.
- 5) Sikap pelaku pengendara motor diarea pejalan kaki.
- 6) Amenities (fasilitas pendukung).
- 7) Kelengkapan infrastruktur penunjang para penyandang cacat (*disabled*).
- 8) Kendala/hambatan.
- 9) Keamanan terhadap kejahatan (*safety from crime*).

Pedestrian and Cyclists Paths (Hafnizar et al., 2017) menjabarkan lima kunci elemen untuk menciptakan suatu lingkungan yang *walkable*, yang terdiri dari:

- 1) *Connected*: Apakah tersedia jaringan jalan yang memberikan akses yang baik menuju lokasi tujuan?
- 2) *Comfortable*: Apakah jaringan fasilitas lokal memenuhi standar desain untuk jalan setapak, yang dapat mengakomodir kebutuhan khusus kaum difable?
- 3) *Comfortable*: Apakah mudah untuk berjalan dan menyebrang secara aman tanpa adanya penundaan.
- 4) *Convivial*: Apakah rute terlihat menarik, bersih dan bebas dari ancaman?
- 5) *Conspicuous*: Apakah rute perjalanan terlihat jelas melalui *sign posted* atau tertera didalam peta/*map*?

Menurut Rubenstein dalam penelitian Christiana (2017), elemen jalur pejalan kaki antara lain:

1) *Paving*

Paving adalah tekstur, bentuk serta model trotoar atau hamparan fasilitas pejalan kaki.

2) *Lampu*

Pada siang hari deretan lampu-lampu dapat menjadi estetika pada lingkungan namun fungsi utamanya digunakan sebagai penerangan di waktu malam hari

3) *Sign*

Petanda atau rambu-rambu yang diharapkan dapat memberikan suatu identitas informasi terhadap pengguna jalan.

4) *Sculpture*

Penanda untuk memberikan suatu identitas, informasi maupun arahan, serta dimaksudkan untuk menarik perhatian mata (vocal point), umumnya terletak di tengah maupun di depan plaza agar lebih mudah ditemukan oleh pejalan kaki.

5) *Bollards*

Dapat didesain sedemikian rupa digunakan sebagai media pembatas pejalan kaki dengan kendaraan bermotor serta membagi dengan jelas fungsi ruang antara keduanya.

6) *Bangku*

Difungsikan sebagai pendukung kegiatan berjalan kaki, digunakan bila lelah serta bila pejalan kaki ingin menikmati area sekitarnya.

7) Tanaman peneduh

Sebagai elemen dalam melindungi dan memberi rasa sejuk pada lingkungan pejalan kaki.

8) Telepon

Alat komunikasi yang dibuat semenarik mungkin dan ditempatkan pada lokasi strategis untuk menarik perhatian pejalan kaki yang ingin berkomunikasi.

9) Kios

Kios diharapkan dapat memenuhi kebutuhan pejalan kaki dalam jenis barang tertentu yang dibutuhkan selama dalam perjalanan juga serta menghidupkan suasana disekitar jalur pejalan kaki agar tidak menimbulkan situasi lingkungan yang monoton.

10) Tempat sampah

Penyebaran titik tempat sampah pada jarak-jarak tertentu agar kebersihan dan kerapihan lingkungan pejalan kaki dapat selalu terjaga.

11) Halte

Halte bus dapat ditempatkan pada titik-titik strategis, terbuka dan terbebas dari penghalang pandangan baik dalam kondisi berdiri maupun pada posisi duduk agar dapat dengan mudah diakses oleh pejalan kaki.



Gambar 2.2. Jalan RE Martadinata, Bandung, 28 Desember 2015)

Sumber : <https://nasional.tempo.co/>

Salah satu wujud trotoar di jalan Martadinata Bandung, selain menyajikan pemandangan yang menarik juga memiliki dimensi dan kelengkapan yang memenuhi kelayakan berjalan kaki.

Menurut Departemen Pekerjaan Umum, kriteria desain secara teknik untuk jalur pejalan kaki adalah sebagai berikut:

1. Lebar efektif minimum ruang pejalan kaki berdasarkan kebutuhan orang adalah 60 cm ditambah 15 cm untuk bergerak tanpa membawa barang, sehingga kebutuhan total minimal untuk 2 orang pejalan kaki menjadi 150 cm.
2. Dalam keadaan ideal untuk mendapatkan lebar minimum Jalur Pejalan Kaki (W) dipakai rumus sebagai berikut:

$$l = V/35 + 1.5$$

Keterangan: V = volume pejalan kaki (orang/menit/meter) ; l = lebar jalur pejalan kaki.

3. Lebar Jalur Pejalan Kaki harus ditambah, bila pada jalur tersebut terdapat perlengkapan jalan (*Street furniture*).

4. Penambahan lebar Jalur Pejalan Kaki apabila dilengkapi dengan perlengkapan jalan dapat dilihat seperti pada Tabel 2.1.

Tabel 2.1. Perlengkapan Penambahan Jalur Pejalan Kaki

Penambahan Lebar Jalur Pejalan Kaki No.	Jenis perlengkapan jalan	Lebar Tambahan (cm)
1	Kursi roda	100 – 120
2	Tiang lampu penerang	75 – 100
3	Tiang lampu lalu lintas	100 – 120
4	Rambu lalu lintas	75 – 100
5	Kotak surat	100 – 120
6	Keranjang sampah	100
7	Tanaman peneduh	60 – 120
8	Pot bunga	150

Berdasarkan hasil penelitian Christiana (2017) dimensi dan indikator jalur pedestrian yang baik berdasarkan *Global Indeks Walkability (GIW)* dapat diuraikan sebagai berikut:

1) Keamanan

- a. Konflik kepentingan antara jalur pejalan kaki dengan alat transportasi lain seperti motor, Mobil dan becak
- b. Keberadaan rute/jalur pejalan kaki
- c. Ketersediaan Penyebrangan

d. Hambatan dan keamanan (Non Fisik)

2) Kenyamanan

a. Amenities, kelengkapan sarana dan fasilitas pendukung

b. dilengkapi Infrasktruktur penunjang kaum penyandang cacat
(*disable*)

3) Keselamatan

a. Keselamatan saat menyeberang

b. Keselamatan dari gangguan Perilaku pengendara

4) Keindahan

a. Kelengkapan fasilitas pendukung

b. Kondisi dan bentuk fasilitas pendukung

Tabel 2.2. Keputusan Menteri Perhubungan No.KM 65, 1993 tentang standar minimum trotoar

- Standar Minimum Dimensi Trotoar Berdasarkan Lokasi Jalan

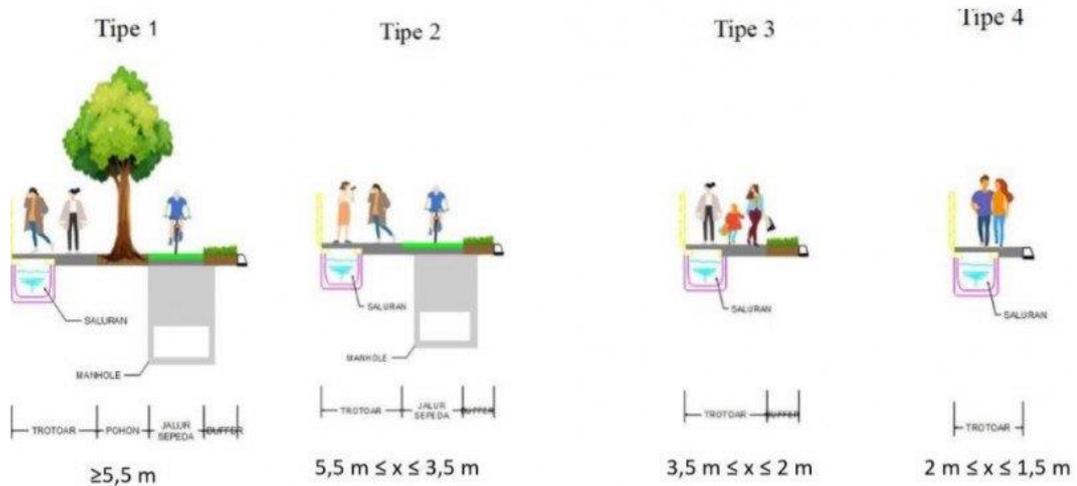
No.	Lokasi Trotoar	Lebar Minimal (m)
1.	Jalan daerah pertokoan	4 meter
2.	Jalan Wilayah perkantoran utama	3 meter
3.	Jalan wilayah perindustrian	
	A. Pada Jalan Primer	3 meter
	B. Pada Jalan Akses	2 meter
4.	Jalan Pada wilayah Pemukiman	
	A. Pada Jalan Primer	2,25 meter
	B. Pada Jalan Akses	2 meter

Sumber: Keputusan Menteri Perhubungan No. KM 65, 1993

- Standar Minimum Dimensi Trotoar Berdasarkan Jumlah Pejalan Kaki

No.	Jumlah Pejalan Kaki	Lebar Trotoar (m)
1.	6 orang	2,3 – 5,0
2.	3 orang	1,5 – 2,3
3.	2 orang	0,9 – 1,5
4.	1 orang	0,6 – 0,9

Sumber: Keputusan Menteri Perhubungan No. KM 65, 1993



Gambar 2.3. Empat desain penataan trotoar terbitan Bina Marga
 Sumber: <https://www.antaraneWS.com/>

2.2.3. Jarak Tempuh

Walking distance /Jarak tempuh memiliki besaran yang cukup bervariasi dan merupakan salah satu elemen utama dari permodelan aksesibilitas terhadap lokasi pemberhentian (Mavoa, 2012).

Dalam perkembangannya kota-kota di Indonesia seperti Makassar perjalanan dari moda transportasi publik utama menuju akhir perjalanan atau *last mile*, Pejalan kaki seringkali memilih untuk menggunakan moda tambahan lainnya, seperti ojek, becak dll. Hal ini menjadi beban biaya tambahan dalam pengeluaran untuk biaya transportasi pengguna tersebut dan juga membuat area sekitar sering dipenuhi kendaraan-kendaraan yang terparkir area pejalan kaki.

Dalam Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No. 03 / PRT / M / 2014 dalam lampiran, dijelaskan bahwa faktor-faktor yang mempengaruhi jarak tempuh orang berjalan kaki. Faktor pertama adalah motif yang berkaitan dengan seberapa kuat motif orang ketika berjalan menempuh suatu tujuan. Sebagai contoh, seorang pejalan kaki yang memiliki motif untuk berbelanja sanggup berjalan kaki selama dua (2) jam atau jarak sekitar dua koma lima (2,5) Kilometer tanpa disadarinya. Sementara motif untuk rekreasi menempuh jarak yang lebih pendek daripada berbelanja. Faktor kedua adalah kenyamanan. Cuaca dan tipe aktivitas mempengaruhi faktor ini. Seperti misalnya cuaca panas membuat orang kurang nyaman untuk berjalan jauh. Semakin nyaman aktivitas yang dilakukan, semakin jauh jarak yang dapat ditempuh pejalan kaki. Faktor ketiga adalah ketersediaan moda transportasi umum yang memadai akan mendorong orang untuk berjalan kaki lebih jauh.

Keberadaan penempatan fasilitas publik yang memadai akan mendorong orang untuk berjalan kaki lebih jauh dibandingkan apabila ketersediaan fasilitas yang tidak merata. Faktor keempat adalah pola guna lahan dan kegiatan. Pola guna lahan campuran (*mixed land-used*) yang beragam akan menghasilkan jarak tempuh berjalan kaki yang lebih jauh dibandingkan tata guna lahan homogen. Di sekitar pusat perbelanjaan, sampai dengan jarak 500 meter akan terasa menyenangkan. Lebih dari jarak itu diperlukan spot fasilitas untuk mengurangi kelelahan seperti tempat duduk atau kios yang menyediakan makanan/minuman (Wulandari, 2021).

2.2. Penelitian Terdahulu

Dalam beberapa penelitian terdahulu dimana memiliki keterkaitan dengan penelitian ini dapat dideskripsikan diantaranya sebagai berikut:

- Pedestrian dalam penelitian Waani (2016) akan fokus pada trotoar di jalan Arteri Pusat Kota Amurang. Trotoar yang ada terlihat di buat tanpa memperhitungkan faktor keamanan dan kenyamanan, sehingga pejalan kaki seringkali tidak memanfaatkan fasilitas ini, berdasarkan amatan awal didapati pejalan kaki lebih memanfaatkan bagian bahu jalan untuk berjalan, terlihat juga ada yang terjatuh diatas trotoar, dan juga banyak pejalan kaki berdesak-desakan di atas trotoar sehingga memberi kesan pedestri yang sempit sehingga ketika trotoar ini difungsikan rasa aman dan nyaman dalam pemanfaatannya tidak dirasakan oleh pejalan kaki. Penelitian ini termasuk dalam penelitian evaluative dengan metode yang diterapkan dalam penelitian ini adalah kombinasi dari metode kualitatif dan kuantitatif. Evaluasi terhadap trotoar yang ada ternyata tidak sesuai dengan standart yang disyaratkan dan selaras juga dengan persepsi masyarakat terhadap kondisi trotoar tersebut ialah kurang aman dan tidak nyaman. Dapat disimpulkan dalam penelitian ini: (1) trotoar pada jalan arteri kurang aman dan tidak nyaman, (2) persepsi masyarakat terhadap trotoar di jalan arteri pada segmen bagian kiri dan bagian kanan ini memperlihatkan bahwa kondisi

trotoar kurang aman dan tidak nyaman. Hasil evaluasi sejalan dengan persepsi masyarakat.

- Penelitian lain dari Sirait et al (2018) menjelaskan jalur pedestrian sebagai ruang untuk kegiatan pejalan kaki melakukan aktivitas dan untuk memberikan pelayanan kepada pejalan kaki sehingga dapat meningkatkan kelancaran, keamanan, dan kenyamanan bagi pejalan kaki pada saat melintasnya. Pada kenyataannya jalur-jalur pedestrian yang ada sebagian besar tidak dapat memenuhi keinginan para pejalan kaki. Lama kelamaan pedestrian kurang begitu diperhatikan, yang seharusnya nyaman dilalui tiba-tiba dihalang tiang, pohon, tempat sampah, halte, dan rambu-rambu lalu lintas dikarenakan perletakkannya tidak disesuaikan pada tempatnya sehingga sirkulasi pengguna jalan menjadi sempit dan terganggu. Penelitian ini bertujuan untuk menemukan aspek kenyamanan pada jalur pedestrian. Dalam penelitian menggunakan metode kuantitatif, ditemukan bahwa sebagian jalur pejalan kaki pada kawasan kajian sudah nyaman, namun ada juga yang tidak nyaman.
- Penelitian selanjutnya dari Efendi dan Balaka (2020) tentang tingkat kenyamanan pejalan kaki dapat diukur dengan menggunakan beberapa parameter kenyamanan antara lain, iklim mikro (terik sinar matahari), sirkulasi antar pejalan kaki, kebisingan kendaraan, aroma sekitar, bentuk fasilitas, keamanan, kebersihan, keindahan, aksesibilitas, dan fasilitas pelengkap. Penelitian ini dilakukan di Universitas Halu Oleo Kendari dengan lokasi dari gerbang utama

Universitas Halu Oleo (depan Fakultas Teknik) sampai di depan Fakultas Pertanian dan Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, dengan tujuan penelitian untuk mengetahui tingkat kenyamanan pejalan kaki terhadap fasilitas pedestrian di Universitas Halu Oleo Kendar

Dari berbagai penelitian yang dilakukan ditemukan bahwa permasalahan yang sama pada jalur pedestrian umumnya hampir ditemukan diseluruh kota-kota besar di Indonesia, peralihan fungsi ruas-ruas trotoar seperti penyerobotan pedangan kaki lima, dilalui kendaraan bermotor, parkir kendaraan, keberadaan pohon ditengah trotoar, jalur penyeberangan yang kurang memadai, minimnya fasilitas pendukung serta berbagai permasalahan lingkungan yang membuat minat dan aktivitas berjalan kaki masyarakat menjadi berkurang. Hal tersebut menggambarkan kondisi perhatian pemerintah dinilai masih kurang besar terhadap isu-isu permasalahan kota salah satunya pada permasalahan pedestrian beserta penggunaanya. Umumnya dari penelitian tersebut menggambarkan tingkat kenyamanan pejalan kaki terhadap kondisi jalur pedestrian yang rendah sehingga menjadi alasan orang-orang untuk tidak sering berjalan kaki dalam beraktivitas.

Berdasarkan studi empiris, terdapat beberapa penelitian terdahulu lainnya yang terkait penelitian ini dapat diuraikan pada tabel 2.3. sebagai berikut

Tabel 2.3. Penelitian Terdahulu

No	Nama (Tahun)	Judul	Variabel	Teknik analisis	Hasil Penelitian	Persamaan dan Perbedaan
1	Pattisinai (2013)	Kajian Kualitas Jalan Pahlawan sebagai Jalur Pejalan Kaki di Kota Semarang	<i>Pedestrian Environmental Quality Index</i>	Kualitatif	Dewasa ini, koridor jalan digambarkan merupakan representasi gambaran nyata wajah suatu kota yang harus mampu mengakomodasi semua bentuk mobilitas manusia, termasuk didalamnya kegiatan berjalan kaki. Sebagai salah satu jalur pejalan kaki yang terbaik di Kota Semarang saat ini, Jalan Pahlawan telah menjadi tempat beraktivitas bagi masyarakat. Namun demikian jalur pejalan kaki belum memberikan kualitas yang memadai bagi pejalan kaki. Jumlah arus pejalan kaki yang melintas sangat berbeda intensitasnya pada saat pagi dan malam hari, sehingga kualitas yang	<p>Persamaan: Sama-sama meneliti tentang kualitas jalan</p> <p>Perbedaan: Penelitian ini hanya menganalisis secara deskriptif sedangkan penelitian yang saya lakukan memasukkan unsur persepsi pejalan kaki</p>

					ada masih dipertanyakan untuk memenuhi kebutuhan aktivitas dan penggunaanya	
2	Feybe G. Kalionga., Veronica A. Kumurur (2014)	Kajian Aspek Kenyamanan Jalur Pedestrian Jl. Piere Tendean di Kota Manado	Kenyamanan, Jalur pejalan kaki	Kualitatif	Tingkat kenyamanan dari aspek keamanan yang dalam hal berjalan di malam hari mempunyai nilai tertinggi yaitu 63%, karena jalur pedestrian ini telah dilengkapi dengan fasilitas lampu penerangan sedangkan tingkat kenyamanan dari aspek gaya alam dan iklim mempunyai nilai terendah yaitu 46.2% dikarenakan tanaman-tanaman peneduh mempunyai jarak tanam yang saling berjauhan dan massa daun yang kurang padat sehingga tidak dapat meredeksi suhu dengan optimal.	<u>Persamaan:</u> Meneliti tentang kualitas pedestrian <u>Perbedaan:</u> Penelitian ini hanya melihat aspek kenyamanan pedestrian sedangkan dalam penelitian saya juga melihat aspek keamanan, keindahan dan keselamatan
3	Mauliani (2010)	Fungsi dan Peran jalur Pedestrian Bagi Pejalan Kaki (Sebuah Studi	Jalur Pedestrian	Kualitatif	Jalur pedestrian pada sebuah kota adalah bagian yang sangat penting, baik sebagai kelengkapan (amenity) kota maupun sebagai	<u>Persamaan:</u> Meneliti tentang jalur pedestrian

		Banding Terhadap Fungsi Pedestrian)			tempat orang berjalan kaki dengan aman dan nyaman. Namun untuk kota Jakarta, dan mungkin juga kota-kota lainnya di Indonesia, pedestrian seringkali mengalami perubahan fungsi tidak hanya sekedar sebagai jalur pejalan kaki namun juga bisa menjadi jalur kendaraan bermotor, area berjualan para pedagang kaki lima yang bersifat mobile, tetapi bisa juga menjadi “ruko” alias rumah toko. Permasalahannya adalah bagaimana nasib para pejalan kaki, dimana mereka dapat berjalan kaki dengan aman, tanpa takut tertabrak pengendara sepeda motor, tersenggol bajay, mikrolet atau mobil pribadi? Pembahasan tentang pedestrian ini dilakukan dengan cara mengamati dan membandingkan antara pedestrian yang ada di Jakarta dan di	Perbedaan: Penelitian ini meneliti hanya berdasarkan observasi tanpa penilaian persepsi penggunaan jalan
--	--	-------------------------------------	--	--	--	--

					Singapura, dilihat dari segi fungsi dan penataannya.	
4	Sanjaya, Rian, Soedarsono, (2017)	Analisis Fungsi Dan Kenyamanan Jalur Pedestrian Sekitar Di Kota Pangkalan Bun	Kenyamanan, Fungsi Pedestrian	Kualitatif	Jalur pedestrian di sekitar Sekitar 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	<p>Persamaan: Membahas tentang kenyamanan jalur berjalan kaki</p> <p>Perbedaan: penelitian tidak memasukkan titik yang menjadi tempat tujuan berjalan kaki.</p>

5	Mayona (2013)	Identifikasi Kebutuhan Fasilitas Pejalan Kaki di Kota Pontianak	Fasilitas pejalan kaki	Kualitatif	<p>Hasil studi menunjukkan fasilitas pejalan kaki yang memenuhi tiga aspek di atas adalah yang berada pada daerah Pasar Kemuning (Jalan Prof M Yamin). Fasilitas pejalan kaki yang memenuhi aspek keselamatan adalah yang berada pada daerah Pasar Kemuning (Jalan Prof M Yamin) dan Jalan Tanjungpura. Fasilitas pejalan kaki yang memenuhi aspek keamanan adalah yang berada pada ruas Jalan Gajahmada, daerah Pasar Siantan (Jalan Gusti Situt Machmud), daerah Pasar Kemuning (Jalan Prof M Yamin), dan Jalan Tanjungpura. Rekomendasi yang penelitian ini adalah pelebaran dan penambahan trotoar di tujuh ruas jalan studi agar lebar dan menerus, dan penambahan penyeberangan zebra serta lampu penerangan dan pohon peneduh.</p>	<p>Persamaan: Melihat sarana prasarana area pejalan kaki</p> <p>Perbedaan: Tidak memasukkan beberapa tujuan berjalan kaki</p>
---	---------------	---	------------------------	------------	---	---

6	Riani et al., (2018)	Evaluasi Efektivitas Jalur Pedestrian di Jalan Ahmad Kani Kota Pontianak Berdasarkan Persepsi Masyarakat	Efektivitas Pedestrian	Kualitatif	Dari hasil penelitian terdapat enam variabel penentu efektivitas. Dari variabel dapat diketahui bahwa jalur pejalan kaki di Jalan Ahmad Yani sudah efektif untuk dilalui oleh masyarakat. Adapun enam variabel tersebut yaitu aksesibilitas, keselamatan, kenyamanan, keindahan, kemudahan, dan interaksi. Namun, dari variabel interaksi terdapat jalur pejalan kaki dan jembatan penyebrangan yang belum efektif bagi masyarakat untuk dilalui. Karena interaksi dari masyarakat sekitar masih mengganggu perjalanan masyarakat lain yang melewati jalur tersebut	Persamaan: Membahas tentang pedestrian Perbedaan: Tidak terdapat penilaian <i>walkability</i> pada penelitian ini
7	Amo et al., (2013)	Analisis Kebutuhan Jalur Pedestrian Di Sekitar Kota Lama Manado	Jalur Pedestrian	Kualitatif	Hasil analisis yang diperoleh menunjukkan arus pejalan kaki maksimum $V15 = 266/15$ menit yang terjadi di hari sabtu sebagai libur pada segmen satu, Segmen dua $V15 = 229/15$ menit yang terjadi	Persamaan: Meneliti tentang pedestrian Perbedaan: Penelitian ini

					<p>di hari senin sebagai kerja, dan Segmen tiga V15 = 111/15. Sekitar Kota Tua Manado membutuhkan lebar jalur pedestrian dengan lebar 5 m dan panjang total pedestrian 2,9 km. Untuk meningkatkan keamanan dan kenyamanan pejalan kaki disarankan untuk melengkapi fasilitas pejalan kaki dengan elemen pendukung jalur pedestrian dan memberlakukan pengurangan kendaraan bermotor untuk pengurangan arus kendaraan yang berfungsi mengurangi polusi udara.</p> <p>Kata</p>	<p>hanya berbasis data kondisi pedestrian tanpa mengukur persepsi pengguna area pejalan kaki</p>
8	Muslihun (2013)	Studi Kenyamanan Pejalan Kaki Terhadap Pemanfaatan Jalur Pedestrian Di Jalan Protokol Kota Semarang	Kenyaman berjalan kaki, Pedestrian	Kualitatif	<p>Dari penelitian ini dapat ditarik kesimpulan bahwa responden memilih fungsi jalur pedestrian sebagai jalur khusus pejalan kaki sebagai prioritas utama. Kondisi jalur pedestrian saat ini Jl. Pahlawan Semarang berada dalam kondisi cukup nyaman. Persepsi</p>	<p>Persamaan: Melihat fungsi jalur pejalan kaki dimana terik matahari mengganggu kegiatan berjalan kaki</p>

		(Studi Kasus Jalan Pahlawan)			dan preferensi yang menjadi aspek kenyamanan utama menurut responden adalah terik matahari sebagai aspek yang mengganggu kenyamanan. Hal ini mengingat suhu di kota Semarang secara umum $\pm 32^{\circ}$ C yang tergolong cukup panas untuk beraktifitas terutama pada siang hari. Selain hal tersebut pohon disepanjang jalur pedestrian juga belum berfungsi efektif dalam mengurangi suhu yang terlalu panas karena masa daun pohonnya belum lebat	Perbedaan: Penelitian ini tidak memasukkan tempat-tempat tujuan berjalan kaki
9	Agradiana, (2020)	Tingkat Preferensi Pedestrian dan <i>Walkability</i> Koridor Jalan di Kota Tua Jakarta	Preferensi Pedestrian, <i>Walkability</i> Koridor	Kualitatif	Hasil penelitian ditemukan bahwa tingkat <i>walkability</i> suatu koridor jalan tidak selalu mempengaruhi preferensi berjalan kaki penggunaannya, karena adanya faktor alasan berjalan. Walaupun Tingkat <i>Walkability</i> tinggi, belum tentu menjadi preferensi pejalan kaki dalam rute berjalannya. Sehingga dampaknya, pejalan kaki	Persamaan: Melihat kualitas area berjalan kaki Perbedaan: penelitian ini belum mencantumkan tujuan pejalan

					tidak terlalu mempertimbangkan faktor <i>walkability</i> dalam memilih rute koridor jalannya, namun aspek jarak dan suasana menarik yang lebih diperhatikan oleh mereka.	kaki pada objek penelitian
10	Fithri et al., (2018)	Kenyamanan yang Hilang: Pedestrian Jalan Merdeka Kota Lhokseumawe	Kenyamanan, Pedestrian	Kualitatif	Dari hasil evaluasi, berlandaskan teori Weisman (1981), tingkat kenyamanan bagi pejalan kaki pada saat melakukan aktifitas berada pada kondisi yang tidak baik, karena pemanfaatan jalur pedestrian sudah terjadi pengalihan fungsi, sehingga kenyamanan bagi pejalan kaki tidak terpenuhi.	Persamaan: meneliti tentang kenyamanan berjalan kaki Perbedaan: Penelitian ini hanya melihat dari aspek kenyamanan pejalan kaki sedangkan dalam penelitian saya juga mencakup tentang keindahan, keselamatan,

						dan keamanan jalur pedestrian
11	Saraswaty (2017)	Kenyamanan Pejalan Kaki Terhadap Pemanfaatan Trotoar Di Jalan Brigjen Katamso Medan	Kenyaman pejalan kaki, Pemanfaatan koridor	Kualitatif	Medan merupakan salah satu kota besar di Indonesia yang memiliki tingkat kepadatan lalu lintas yang tinggi. Tingginya kepadatan lalu lintas menimbulkan banyak permasalahan, baik dari segi ekonomi, sosial dan keamanan serta kenyamanan. Permasalahan tersebut muncul akibat dari kebijakan-kebijakan pemerintah didalam membuat peraturan sistem transportasi dan sistem lalu lintas dalam tata ruang perkotaan. Karena didalam membuat kebijakan tata ruang suatu perkotaan seharusnya mengikutsertakan seluruh pihak yang terkait, baik pihak swasta, masyarakat dan pemerintah. Disamping itu dapat juga bersumber dari perilaku manusia itu sendiri yang kurang disiplin didalam	Persamaan: meneliti trotoar dan kualitasnya untuk dijadikan area pejalan kaki Perbedaan: Belum memasukkan tempat-tempat tujuan berjalan kaki

					mematuhi peraturan yang ada. Secara umum, trotoar di kota Medan sebagai jalur transportasi pejalan kaki telah bergeser fungsinya menjadi fungsi yang lain	
12	Waani (2016)	Persepsi Pejalan Kaki Terhadap Keamanan Dan Kenyamanan Jalur Trotoar Di Pusat Kota Amurang	Persepsi Pejalan Kaki, Keamanan, Kenyamanan	Mix Method	(1) trotoar pada jalan arteri kurang aman dan tidak nyaman, (2) persepsi masyarakat terhadap trotoar di jalan arteri pada segmen bagian kiri dan bagian kanan ini memperlihatkan bahwa kondisi trotoar kurang aman dan tidak nyaman. Hasil evaluasi sejalan dengan persepsi masyarakat.	Persamaan: Meneliti tentang trotoar, kenyamanan dan keamanan berjalan kaki Perbedaan: Penelitian ini hanya melihat dua aspek dari fasilitas berjalan kaki
13	Sirait et al (2018)	Kajian Tentang Jalur Pedestrian Berdasarkan Aspek Kenyamanan	Pedestrian, Kenyamanan	Kuantitatif	Jalur pedestrian sebagai ruang untuk kegiatan pejalan kaki melakukan aktivitas dan untuk memberikan pelayanan kepada pejalan kaki sehingga dapat meningkatkan kelancaran,	Persamaan: Mengkaji tentang kondisi pedestrian

					keamanan, dan kenyamanan bagi pejalan kaki pada saat melintasinya. Pada kenyataannya jalur-jalur pedestrian yang ada sebagian besar tidak dapat memenuhi keinginan para pejalan kaki. Lama kelamaan pedestrian kurang begitu diperhatikan, yang seharusnya nyaman dilalui tiba-tiba dihalang tiang, pohon, tempat sampah, halte, dan rambu-rambu lalu lintas dikarenakan perletakkannya tidak disesuaikan pada tempatnya sehingga sirkulasi pengguna jalan menjadi sempit dan terganggu	Perbedaan; Hanya focus pada variabel kenyamanan berjalan kaki pada trotoar
14	Efendi dan Balaka (2020)	Evaluasi Tingkat Kenyamanan Pejalan Kaki Terhadap Fasilitas Pedestrian Di Universitas Halu Oleo Kendari	Kenyamanan, Fasilitas Pedestrian	Kuantitatif	Hasil penelitian untuk penilaian kenyamanan pejalan kaki pada fasilitas pedestrian di Universitas Halu Oleo Kendari bahwa dari 10 (sepuluh) indikator kenyamanan pejalan kaki ada 7 (tujuh) indikator yang masuk dalam kriteria cukup nyaman diantaranya	Persamaan: Membahas tentang pedestrian Perbedaan: Hanya membahas

					adalah keamanan dari kendaraan bermotor dengan skor 212 atau 62,35%, keindahan pemandangan dengan skor 209 atau 61,47%, aksesibilitas dengan skor 205 atau 60,29%, Sirkulasi pejalan kaki dan kendaraan bermotor dengan skor 204 atau 60%, kebersihan lingkungan dengan skor 197 atau 57,94%, iklim mikro (terik sinar matahari) dengan skor 182 atau 53,53 % dan bentuk atau kondisi geometri dengan skor 178 atau 52,35%. Dan tiga indikator lainnya masuk dalam kriteria tidak nyaman diantaranya adalah fasilitas pelengkap dengan skor 157 atau 46,18%, kebisingan berada pada skor 151 atau 44,41% dan aroma bau dengan skor 133 atau 39,12%	aspek kenyamanan berjalan kaki
15	Irafany(2020)	Indeks kenyamanan jalur pedestrian berbasis	Kenyamanan jalur pejalan kaki	Deskriptif kuantitatif	Indeks kenyamanan jalur pedestrian dikota Makassar belum masuk kedalam kategori yang benar-benar nyaman diwakili oleh	Persamaan: pokok penelitian sama-sama meneliti tentang

		kebutuhan pejalan kaki dikota Makassar	berdasarkan kebutuhan		kedua ruas jalan yang diteliti dengan nilai yang dikonversi dalam skala likert 0-100 dimana jalur pada lokasi A dengan indeks kenyamanan 60.20 ((interval 60 sampai <80) belum benar-benar nyaman sedangkan jalur pedestrian B belum masuk kategori nyaan dengan indeks 56,58 (interval 40<60)	kegiatan berjalan kaki dan juga pada kota yang sama. Perbedaan: Penelitian irafany mengukur kenyamanan berdasarkan kebutuhan sedangkan pada penelitian ini meneliti tentang factor yang mempengaruhi minat berjalan kaki serta menemukan solusi dalam menumbuhkan minat berjalan kaki khususnya pada area yang diteliti.
--	--	--	-----------------------	--	--	--

Sumber: Studi Literatur (2021)

2.3. Kerangka Konseptual

Jalur pedestrian berasal dari bahasa Inggris yaitu *pedestrian way*, dalam bahasa Yunani yaitu pedos, yang berarti kaki dan way dalam bahasa Inggris yang berarti jalan. Sehingga jalur pedestrian dapat diartikan sebagai jalur yang diperuntukan bagi para pejalan kaki. Pedestrian sendiri dimaksud adalah pejalan kaki yaitu orang yang melakukan pergerakan atau perpindahan dari satu tempat, ke tempat yang lain dengan cara berjalan kaki.

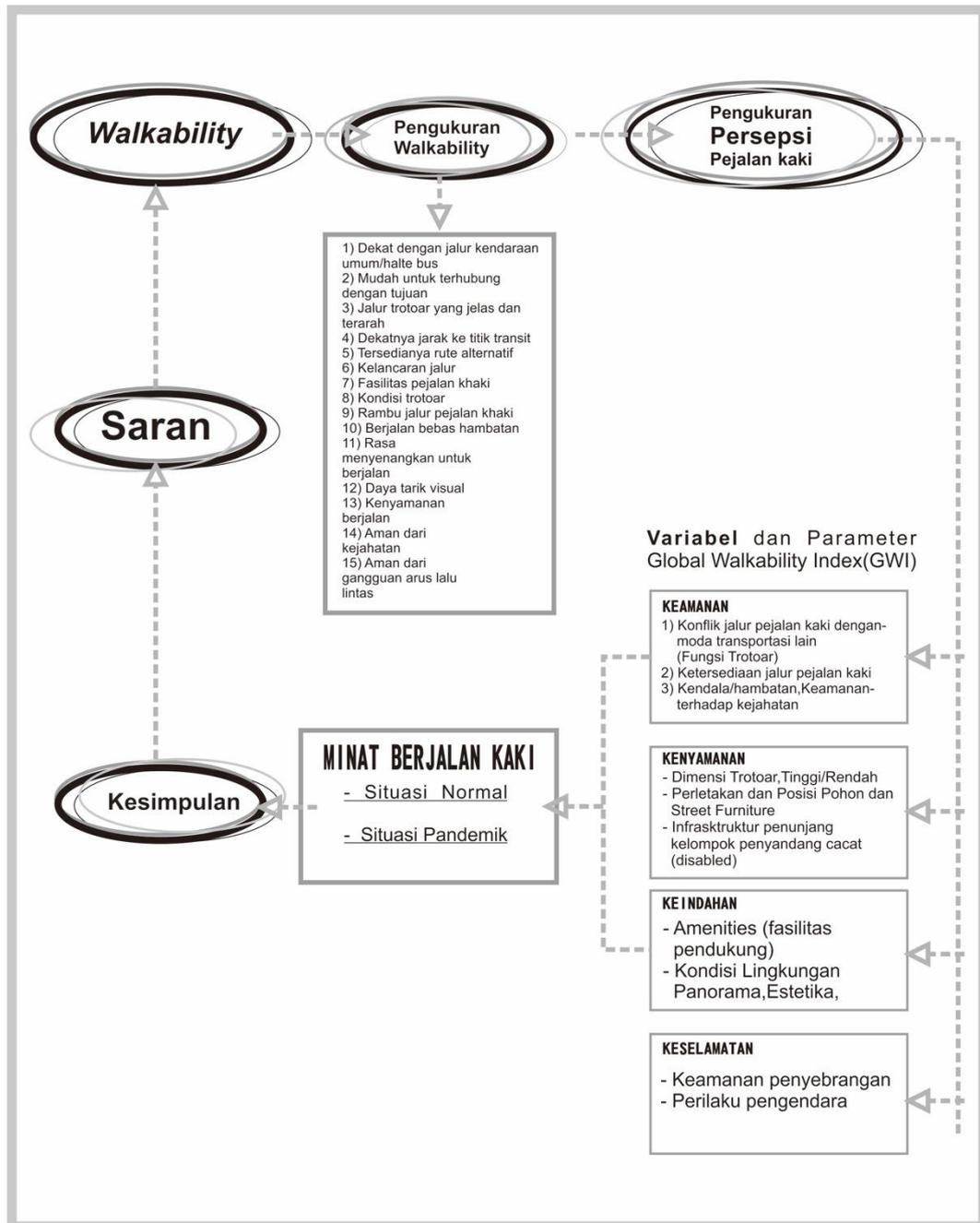
Untuk menciptakan lingkungan yang *walkable* perlu adanya perhatian terhadap faktor-faktor seperti: mengintegrasikan komunitas dengan perumahan, pertokoan, tempat bekerja fasilitas sekolah taman serta akses menujukendraan umum yang saling terkoneksi dengan jalur pejalan kaki yang di serta orientasi yang tepat (Hafnizar et al., 2017).

Sebagai ruang publik, jalur pedestrian harus mampu memberikan rasa nyaman kepada penggunanya. Menurut Unterman dalam penelitian Irafany (2020), unsur-unsur yang mempengaruhi kenyamanan pada sebuah pedestrian, yaitu sirkulasi, aksesibilitas, gaya alam dan iklim, keamanan, kebersihan dan keindahan.

Terlepas dari unsur-unsur diatas dalam penelitian ini di lakukan untuk menggambarkan suasana pejalan kaki dimasa pandemic untuk mendapatkan solusi terhadap model pedestri dimasa depan yang memenuhi kelayakan berjalan kaki disekitar Fort Rotterdam.

Adapun kerangka konseptual dalam penelitian ini dapat dilihat pada gambar

2.4. berikut:



Gambar 2.4. Kerangka Pikir