

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Fasilitas yang telah dimanfaatkan sebagai aktivitas terjadinya interaksi antar masyarakat yaitu jalur pedestrian pada ruang publik. Berjalan kaki merupakan salah satu bagian dari sistem transportasi, karena dengan berjalan kaki kita dapat ditempuh setiap sudut kota yang tidak dapat ditempuh oleh kendaraan. Sehingga jalur untuk pejalan kaki dinilai sangat penting dalam perancangan sebuah kota (Rinjani 2019). Berjalan kaki merupakan aktifitas yang dapat menggantikan sistem transportasi atau sistem penghubung kota yang penting dan transportasi berjalan kaki dapat menelusuri tiap sudut kota yang tidak dapat ditempuh dengan kendaraan (Prijadi 2014).

Jalur pedestrian atau jalur pejalan kaki merupakan salah satu aspek yang ideal untuk memenuhi kebutuhan pejalan kaki. (Iswanto 2006) menemukan bahwa pedestrian dalam konteks perkotaan biasanya mempunyai maksud sebagai ruang atau area khusus untuk pejalan kaki yang berfungsi sebagai sarana pencapaian yang dapat melindungi pejalan kaki dari bahaya yang datang dari kendaraan bermotor (Bachtiar 2020). Jalur pedestrian merupakan wadah atau ruang untuk kegiatan pejalan kaki melakukan aktivitas dan untuk memberikan pelayanan kepada pejalan kaki sehingga dapat meningkatkan kelancaran, keamanan, dan kenyamanan bagi pejalan kaki (Purnomo dan Setiawan 2015). Jalur pedestrian sebagai perantara yang penting untuk menghubungkan suatu tempat di sepanjang jalan umum sebagai ruang sirkulasi bagi pejalan kaki yang memisahkan dengan sirkulasi kendaraan bermotor serta melindungi pejalan kaki ketika menggunakannya. (Talarosha 2012)

Prinsip sebuah jalur pedestrian perkotaan adalah berkondisi selamat, aman, cepat, teratur, nyaman, efisien dan terpadu dengan moda transportasi lainnya, dapat menjangkau seluruh wilayah kota, dari titik awal sampai tujuan perjalanan (UU No. 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan pasal 3).

Kota Makassar merupakan Ibukota dari Provinsi Sulawesi Selatan, pembangunan pedestrian di Kota Makassar belum sepenuhnya di kelola dengan optimal, jalur pedestrian seharusnya memudahkan pengguna berjalan tetapi kondisi di jalur tersebut malah sebaliknya dikarenakan masih banyak pedestrian yang disalah gunakan oleh pihak – pihak yang tidak bertanggung jawab dan kurangnya fasilitas pendukung, salah satunya jalur pedestrian di Jalan Sultan Alauddin.

Ruas Jalan Sultan Alauddin berlangsung beberapa kegiatan seperti kegiatan perkantoran, perdagangan, dan pendidikan. Dengan berdirinya beberapa bangunan menyebabkan tingginya tingkat aktivitas yang berlangsung. Dari hasil observasi yang dilakukan beberapa pelaku kegiatan mengeluhkan kondisi jalur pedestrian yang berada di ruas Jalan Sultan Alauddin. Dimana pada ruas jalan tersebut disalahgunakan oleh pedagang kaki lima yang berjualan di badan jalur pedestrian, selain hal tersebut beberapa perkerasan telah mengalami kerusakan dan jalur pedestrian belum memiliki fasilitas pendukung yang sesuai dengan kriteria dan standar ketentuan yang sudah ditetapkan. Sehingga fungsi pedestrian tidak

digunakan secara maksimal yang menyebabkan banyak pejalan kaki merasa kurang nyaman menggunakan jalur tersebut sehingga ada beberapa pejalan kaki terpaksa berjalan di bahu jalan hal ini sangat membahayakan diri pejalan kaki dan membuat ketakutan bagi pejalan kaki ketika ada kendaraan yang melintas berkecepatan tinggi ini disebabkan karena kurang layaknya jalur pedestrian yang ada. (Hidayati, Yamu, dan Tan 2021)

Pada jalur pedestrian di Jalan Sultan Alauddin tingkat pengguna cukup tinggi, karena perbatasan antara Jalan AP Pettarani dan Jalan Sultan Alauddin sering dilalui oleh angkutan umum dan pertukaran penumpang sehingga di karenakan ruas Jalan Sultan Alauddin merupakan jalur jalan arteri dan di waktu tertentu tingkat volume pengguna jalur pedestrian cukup tinggi, tetapi di jalur tersebut tidak memiliki fasilitas pendukung seperti tempat duduk, tempat peneduh dan sebagainya, sehingga pengguna merasa kurang nyaman dan beberapa pengguna menunggu dan duduk di pinggir trotoar untuk menunggu angkutan umum. Untuk meningkatkan kualitas suatu jalur pedestrian harus memperhatikan dan mempertimbangkan perancangan jalur pedestrian untuk mencakup keseimbangan antara pejalan kaki dan kendaraan disekitar jalur pedestrian. (Chen, Ma, dan Chen 2019)

Jalur pedestrian di Jalan Sultan Alauddin masih jauh dari standar yang ideal. Beberapa permasalahan yang ditemukan meliputi penyalahgunaan trotoar oleh pedagang kaki lima, parkir liar, kurangnya fasilitas pendukung seperti tempat duduk dan lampu penerangan, serta minimnya akses bagi penyandang disabilitas. Kondisi ini menyebabkan kenyamanan dan keamanan pejalan kaki terganggu, sehingga mengurangi efektivitas jalur pedestrian sebagai sarana mobilitas.

Sebagai perbandingan, terdapat beberapa jalur pedestrian di Makassar yang sudah lebih sesuai dengan standar, seperti Jalan Penghibur di kawasan Pantai Losari, Jalan Sudirman dan Karebosi Link. Jalur pedestrian di kawasan ini telah dirancang dengan baik, memiliki lebar yang memadai, aksesibilitas yang diperhatikan dengan guiding block bagi tuna netra dan ramp untuk pengguna kursi roda, serta dilengkapi dengan fasilitas pendukung seperti tempat duduk, lampu penerangan, dan tempat sampah yang memadai. Selain itu, pengelolaan kebersihan dan keamanan di kawasan ini juga lebih baik, yang menjadikannya contoh jalur pedestrian yang lebih nyaman dan sesuai dengan standar.

Sementara itu, jika dibandingkan dengan jalur pedestrian di luar Makassar, seperti Orchard Road di Singapura dan Jalan Malioboro di Yogyakarta, masih terdapat kesenjangan yang cukup besar dalam hal perencanaan dan pengelolaan. Di Orchard Road, jalur pedestrian tidak hanya luas dan bebas hambatan, tetapi juga terintegrasi dengan transportasi umum serta memiliki area hijau yang menciptakan kenyamanan bagi pejalan kaki. Sedangkan di Jalan Malioboro, jalur pedestrian didesain untuk mendukung sektor pariwisata dengan trotoar yang lebar, fasilitas lengkap, serta tata kelola yang memastikan jalur tetap bersih dan tertib.

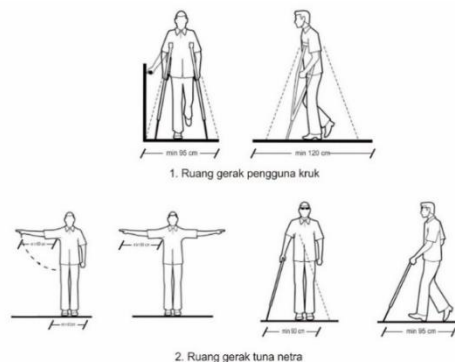
Berdasarkan Permen PU No. 3 Tahun 2014 tentang Pedoman Perencanaan, Penyediaan, dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Jaringan Pejalan Kaki di Kawasan Perkotaan, fasilitas sarana dan prasarana ruang pejalan kaki terdiri atas jalur hijau, lampu penerangan, tempat duduk, pagar pengaman, tempat sampah, marka, perambuan, papan informasi, halte atau *shelter* bus dan lapak tunggu, dan telepon umum.

Dengan melakukan penelitian ini diharapkan agar kedepannya dapat dijadikan bahan pertimbangan untuk mengembangkan kualitas jalur pedestrian sesuai tingkat kenyamanan pengguna di kawasan tersebut. Dikarenakan pada pengamatan peneliti di beberapa titik jalur pedestrian di kawasan tersebut jalur pedestrian masih adanya penyalahgunaan fungsi, kondisi jalur pedestrian yang rusak dan kurangnya fasilitas bagi pengguna jalur pedestrian dan penyandang disabilitas. Maka dari itu, perlu adanya kajian yang lebih lanjut, sehingga jalur pedestrian dapat berjalan dengan baik dan memberikan dampak positif bagi pengguna. Keinginan untuk menciptakan sebuah kenyamanan dalam jalur pedestrian saat berjalan kaki merupakan sebuah tujuan dari jalur pedestrian ini terbangun untuk pejalan kaki (Sirait, Naibaho, dan Aritonang 2018).

1.2 Kajian Pustaka

1. Karakteristik Pedestrian

Lebar efektif pejalan kaki berdasarkan kebutuhan per orang 60 cm dengan lebar untuk ruang gerak tambahan 15 cm tanpa membawa barang, sehingga lebar untuk pejalan kaki dua orang atau dua orang pejalan kaki berpapasan tanpa terjadi persinggungan sekurang – kurangnya 150 cm (Yamali, Setiawan, dan Prasetyo 2022)

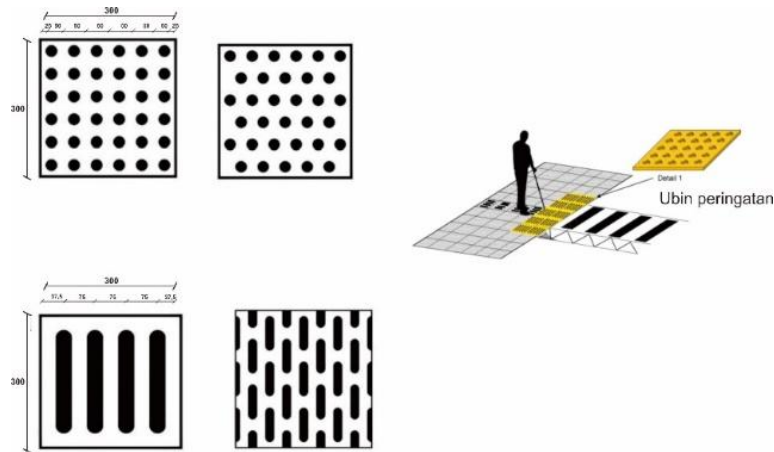


Gambar 1. 1 Ruang gerak untuk pengguna kruk dan tuna netra

Sumber : Pedoman PUPR (2018)

Sedangkan untuk pejalan kaki yang berkebutuhan khusus (penyandang disabilitas atau tuna netra) membutuhkan informasi khusus pada permukaan jalur dan persyaratan khusus untuk rancangan jalur yang di landainya. Untuk disabilitas lebar jalur min 95 cm, sedangkan tuna netra min 90 cm dan untuk pengguna kursi roda min 160 cm (Hasanah 2017).

Lajur pemandu untuk kebutuhan khusus memiliki ubin yang bermotif dan bertekstur sebagai penunjuk arah jalan dan peringatan (Pratama 2016).



Gambar 1. 2 Tipe blok peringatan dan pengarah
Sumber : Pedoman PUPR (2018)

Ubin peringatan dengan lebar minimal 600 mm yang ditempatkan pada jalur pejalan kaki yang menghubungkan antara bangunan dan jalan (Mastoni, Simamora, dan Yulianto 2018)

Tabel 1. 1 Contoh penentuan dimensi trotoar
Sumber : Pedoman PUPR (2018)

Lokasi		Arus Pejalan Kaki Maksimum	Zona				Dimensi Total (Pembulatan)
			Kerb	Jalur Fasilitas	Lebar efektif	Bagian depan gedung	
Jalan Arteri	Pusat kota (CBD)	80 pejalan kaki/ menit	0,15 m	1,2 m	2,75 – 3,75 m	0,75	5 – 6 m
	Sepanjang taman, sekola, serta pusat pembangkit pejalan kaki utama lainnya						
Jalan Kolektor	Pusat kota (CBD)	60 pejalan kaki/ menit	0,15 m	0,9 m	2 – 2,75 m	0,35 m	3,5 – 4 m
	Sepanjang taman, sekola, serta pusat pembangkit pejalan kaki utama lainnya						
Jalan Lokal		50 pejalan kaki/ menit	0,15 m	0,75 m	1,9 m	0,15 m	3 m
Jalan Lokal dan Lingkungan (Wilayah Perumahan)		35 pejalan kaki/ menit	0,15 m	0,6 m	1,5 m	0,15 m	2,5 m

Keterangan :

Bila kondisi lahan eksisting memiliki keterbatasan ruang dengan arus pejalan kaki maksimum pada jam puncak <50 pejalan kaki/menit, dapat disesuaikan dengan justifikasi yang memadai dengan memperhatikan kebutuhan lebar jalur minimum pejalan kaki.

2. Karakteristik Pejalan Kaki

Karakteristik pejalan kaki dalam melakukan aktifitas berjalan kaki terbagi menjadi dua jenis pejalan kaki, yaitu pejalan kaki fungsional dan pejalan kaki opsional (Wardianto G 2017) dimana :

a. Pejalan Kaki Fungsional

Pejalan kaki yang melakukan aktifitas sebagai kegiatan fungsional seperti berjalan kaki ke sekolah, ke kantor atau tempat kerja, atau ke swalayan, yaitu aktifitas yang dilakukan sehari – hari yang bersifat wajib yang dilakukan rutin setiap hari dan terjadi sepanjang tahun.

b. Pejalan Kaki Opsional

Pejalan kaki yang melakukan aktifitas sebagai kegiatan opsional atau pilihan seperti berjalan – jalan, berwisata baik wisata kuliner ataupun wisata bersejarah, berjalan kaki untuk tujuan kesehatan atau berjalan kaki melakukan aktifitas sosial.

Sedangkan karakteristik pejalan kaki terdiri dari beberapa karakter (Nugroho, Hariyani, dan Agustin 2022) yaitu :

a. Arus Pejalan Kaki

Arus pejalan kaki yang dimaksud adalah merupakan jumlah pejalan kaki yang melintas di ruas jalur pedestrian dan diukur menggunakan satuan pejalan kaki per meter per menit.

b. Kecepatan Pejalan Kaki

Kecepatan pejalan kaki yang dimaksud adalah jarak tempuh yang dilakukan pejalan kaki dalam satu ruas jalur pedestrian per satuan waktu

c. Kepadatan Pejalan Kaki

Kepadatan pejalan kaki yang dimaksud merupakan jumlah pejalan kaki per satuan luas jalur pedestrian tertentu.

d. Ruang Pejalan Kaki

Ruang pejalan kaki yang dimaksud merupakan luas area rata – rata yang tersedia di jalur pedestrian untuk pejalan kaki yang dirumuskan satuan m²/org.

3. Fasilitas Pejalan Kaki

Fasilitas pejalan kaki di Kota Makassar bisa dibilang belum cukup memenuhi dari segi kualitas dan kuantitas, berbagai penyebab dikarenakan fungsi jalur pejalan kaki beralih menjadi lahan tempat parkir atau sebagai tempat usaha bagi pedagang kaki lima yang menyebabkan keramaian muncul sehingga membuat orang merasa kurang nyaman untuk melaluinya (Saraswati 2020). UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Pasal 13.

Fasilitas pejalan kaki dapat dibedakan menjadi 2 bagian yaitu :

- a. Fasilitas Utama yakni berupa jalur pejalan kaki, misalnya: penyeberangan (baik yang sebidang maupun yang tidak sebidang), trotoar, dan lain sebagainya.
- b. Fasilitas Pendukung berupa segala sarana pendukung, misalnya : Lapak tunggu, Lampu penerangan, Rambu, marka, papan informasi Pagar pembatas, Pelindung/Peneduh, Jalur Hijau, Tempat Duduk, Tempat Sampah, Halte/Shelter, Fasilitas Telepon Umum, dan lain sebagainya (Irawan, Mhm, dan Legowo 2017).

Kondisi fasilitas pejalan kaki di Indonesia masih belum menjadi prioritas di bandingkan dengan moda transportasi lainnya, sehingga pejalan kaki cenderung menggunakan bahu jalan dan prasarana yang seadanya. Kondisi ini sebenarnya sangat membahayakan keselamatan pejalan kaki dan mempengaruhi kelancaran lalu lintas akibat pejalan kaki menggunakan bahu jalan. (Pratiwi dan Philip 2019)

4. Tingkat Kenyamanan Pengguna

Dalam perencanaan pedestrian salah satu unsur penting adalah unsur kenyamanan. Kenyamanan pedestrian adalah segala sesuatu yang memperlihatkan penggunaan ruang sesuai dan harmonis, baik dari ruang tersebut maupun dari bentuk, tekstur, warna, simbol, suara atau kesan, intensitas dan cahaya ataupun bau dan lainnya (Sitrait, Naibaho, dan Aritonang 2016).

Menurut Hakim dan Utomo (2008) bahwa ada beberapa faktor yang mempengaruhi tingkat kenyamanan antara lain :

- a. Sirkulasi
- b. Aksesibilitas
- c. Fasilitas
- d. Keamanan
- e. Kebersihan
- f. Keindahan

Untuk meningkatkan penggunaan pedestrian perlu meningkatkn kualitas jalur pedestrin seperti penambahan fasilitas – fsilitas pendukung , memperhatikan vegetsi sekitr pedestrian untuk meningkatkn kenyamanan dan mengurangi masalah keselamatan pengguna. (Loo et al. 2024)

5. Pedoman Perencanaan

Prinsip umum dalam perencanaan penyediaan sarana dan prasarana bagi pejalan kaki harus memenuhi kaidah. Peraturan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Nomor 03/PRT/M/2014 Tahun 2014 tentang Pedoman Perencanaan, Penyediaan, dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Jaringan Pejalan Kaki di Kawasan Perkotaan. Jaringan pejalan kaki yang aman, nyaman, dan manusiawi di kawasan perkotaan merupakan komponen penting yang harus disediakan untuk meningkatkan keefektifan mobilitas warga di perkotaan. Saat ini ketersediaan jaringan pejalan kaki belum dapat memenuhi kebutuhan warga baik dari segi jumlah maupun standar penyediaannya. Selain itu keterpaduan antar jalur pejalan kaki dengan tata bangunan, aksesibilitas antar lingkungan, dan sistem transportasi masih belum terwujud. (Ramzis dan Weishaguna 2021)

1.3 Rumusan Masalah

Berdasarkan gambaran latar belakang dan analisa permasalahan di atas maka dapat disimpulkan rumusan masalah yang digunakan sebagai petunjuk dalam melaksanakan penelitian, yaitu :

1. Bagaimana kondisi karakter fisik yang ada untuk menunjang kenyamanan pengguna jalur pedestrian di Jalan Sultan Alauddin ?
2. Seberapa besar tingkat kenyamanan berdasarkan opini pengguna jalur pedestrian terhadap kenyamanan jalur pedestrian di Jalan Sultan Alauddin ?
3. Bagaimana menyusun konsep jalur pedestrian sesuai standar atau pedoman perencanaan untuk meningkatkan kenyamanan pada jalur pedestrian di Jalan Sultan Alauddin ?

1.4 Tujuan dan Manfaat Penelitian

1. Tujuan Penelitian

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui kondisi sarana prasarana yang berada di Jalan Sultan Alauddin sehingga dapat memberikan masukan untuk meningkatkan tingkat kenyamanan pada jalur pedestrian yang berada di Jalan Sultan Alauddin. Maka untuk mencapai tujuan tersebut dibutuhkan proses berupa penelitian dengan menjawab beberapa pertanyaan penelitian, yaitu :

- a. Mengetahui kondisi karakter fisik jalur pedestrian di Jalan Sultan Alauddin untuk mengetahui tingkat kenyamanan.
- b. Menganalisis opini pengguna jalur pedestrian mengenai kenyamanan jalur pedestrian di Jalan Sultan Alauddin.
- c. Menyusun rekomendasi konsep jalur pedestrian untuk meningkatkan kenyamanan jalur pedestrian di Jalan Sultan Alauddin.

2. Manfaat Penelitian

Dari hasil penelitian diharapkan menghasilkan manfaat baik bagi pemerintah dan pengguna jalur pedestrian yang berada di Jalan Sultan Alauddin.

- a. Bagi pemerintah sebagai bahan masukan terkait kondisi dan kebutuhan pejalan kaki terhadap pengguna jalur pedestrian untuk meningkatkan fungsi dan kenyamanan.
- b. Bagi Pengguna sebagai ajakan untuk menggunakan jalur pedestrian yang sudah di sediakan demi kenyamanan, keamanan dan ketertiban lalu lintas.

1.5 Ruang Lingkup Penelitian

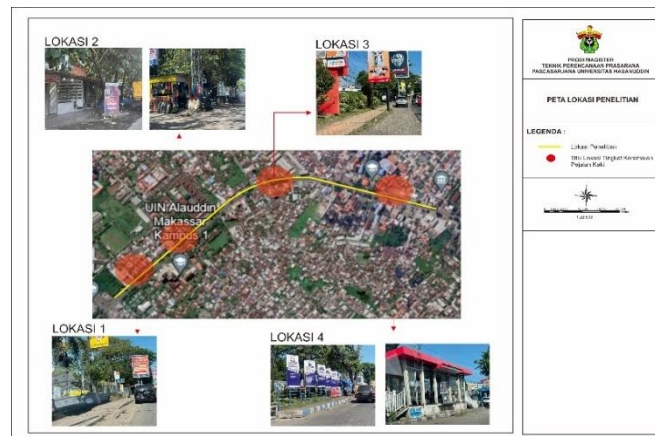
Penelitian ini ditujukan membahas aspek kenyamanan khususnya pada jalur pedestrian di ruas Jalan Sultan Alauddin, Kecamatan Rappocini, Kelurahan Gunung Sari, Kota Makassar.

1. Substansial

Ruang lingkup penelitian ini difokuskan mengenai aspek kenyamanan jalur pedestrian yang dianalisis berdasarkan aspek kenyamanan menurut teori yang sudah ada.

2. Spasial

Ruang lingkup penelitian ini berada di Jalan Sultan Alauddin pada sisi timur dan barat trotoar.



Gambar 1. 3 Lokasi Penelitian
Sumber : Peneliti, Google Earth

1.6 Penelitian Terdahulu

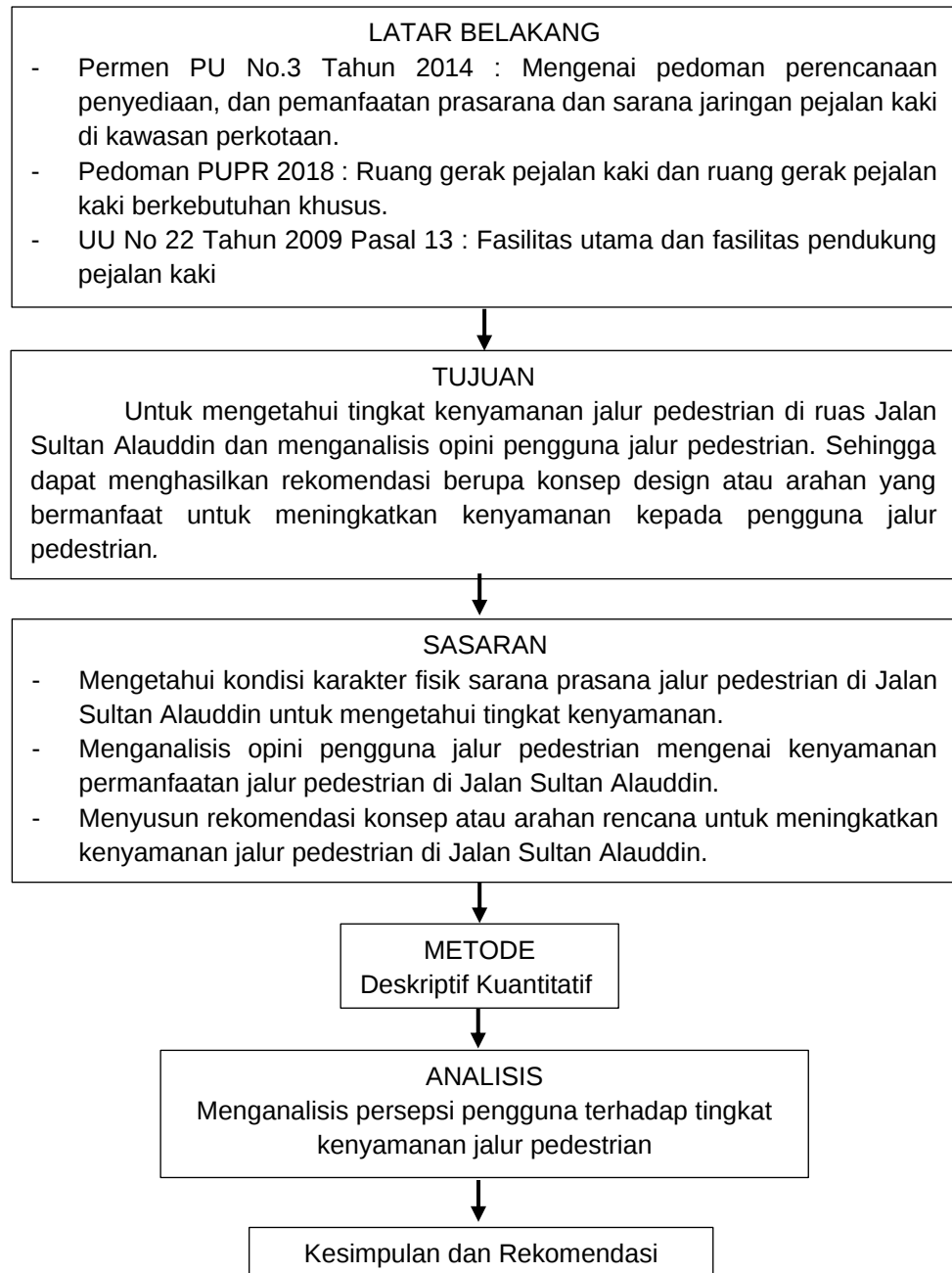
Berdasarkan penelitian terdahulu diketahui terdapat beberapa perbedaan yang membuat penelitian ini berbeda dengan penelitian sebelumnya.

No	Judul	Nama Peneliti	Jenis dan Tahun	Metode Penelitian	Hasil Penelitian	Persamaan	Perbedaan	Sumber
1	Konsep Walkability Index dan Penanganan Fasilitas Pejalan Kaki Pada Kawasan Jalan Perkotaan di Indonesia	Dwiky Erlangga, Dewi Handayani, Syafii	Jurnal, 2020	Metode analisis perbandingan variabel	Hasil analisis perbandingan variabel yang berpengaruh pada proses <i>scoring</i> membutuhkan data di lapangan yang terdiri survei keamanan dan kenyamanan	Penelitian ini membahas tentang jalur pedestrian dan fasilitas pejalan kaki	Penelitian ini lebih fokus membahas mengenai konsep <i>walkability</i>	Universitas Sebelas Maret Surakarta
2	Tingkat Kepuasan Pejalan Kaki Terhadap Trotoar Di Kota Bandung	Tatik Rohmawati, Tri Widiyanti	Jurnal, 2018	Metode deskriptif	Hasil penelitian ini mengetahui tingkat kepuasan pejalan kaki terhadap elemen pembentuk trotoar di Jalan Braga	Penelitian ini membahas tentang perspektif pengguna terhadap jalur pedestrian	Penelitian ini berfokus pada kepuasan pengguna terhadap elemen pembentuk pedestrian	Universitas Komputer Indonesia
3	Aksesibilitas Bagi Penyandang Disabilitas Pada Jalur Pedestrian Di Sekitar Stasiun MRT Lebak Bulus Grab	Adinda Fazrina	Jurnal, 2021	Metode deskriptif dan kuantitatif metode deduktif	Hasil penelitian ini, menjadi masukan bagi pemerintah Kota Jakarta dalam perencanaan jalur pedestrian bagi penyandang disabilitas	Penelitian ini membahas tentang fasilitas bagi pejalan kaki	Penelitian ini berfokus pada pejalan kaki penyandang disabilitas	Universitas Brawijaya

4	Alih Fungsi Jalur Pedestrian Di Makassar	A. Erma Sukmawaty	Jurnal, 2021	Metode deskriptif dan kuantitatif analisis	Penelitian ini membahas tentang pola perilaku pengguna jalur pedestrian pada bangunan kantor, bangunan mall, bangunan rumah toko, bangunan hotel serta bangunan rumah sakit di Makassar.	Pemahaman mengenai jalur pedestrian yang ada di Kota Makassar	Penelitian ini membahas tentang pola perilaku dan pola pemanfaatan pengguna jalur pejalan kaki	Universitas Hasanuddin
5	Kajian Penataan Jalur Pedestrian Jalan Kapten Mukhtar Basri Medan Sebagai Akses Utama Kampus UMSU	Zulkifli Siregar	Jurnal, 2020	Analisis kondisi jalur pedestrian dikombinasikan dengan metode deskriptif kualitatif	Penelitian ini membahas tentang kondisi jalur pedestrian di Jalan utama sebagai akses utama ke kampus.	Variabel membahas tentang kenyamanan dan keselamatan bagi pejalan kaki. Dan penulis berfokus pada kelancaran, keamanan dan kenyamanan.	Karakteristik lokasi	Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara

1.7 Skema Teoritas

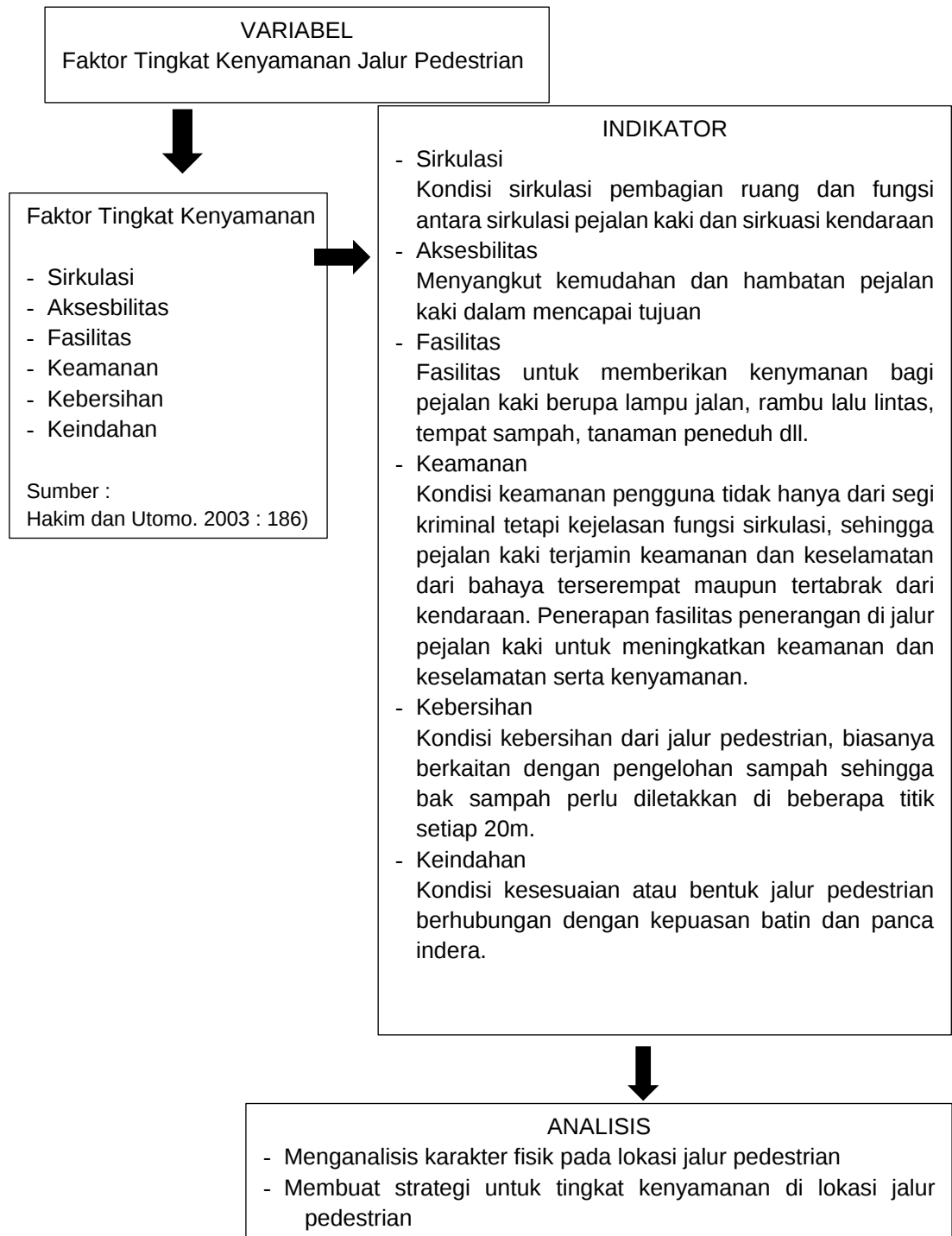
Skema teoritas merupakan pembahasan tentang alur penelitian yang di lengkapi teori – teori dasar pada setiap tahapnya. Berikut skema teori pada penelitian ini :



Gambar 1. 4 Gambar Skema Teoritas
Sumber : Peneliti

1.8 Skema Analisis

Skema analisis merupakan penjabaran dari matriks analisis pada penelitian ini, dapat dilihat pada skema berikut :



Gambar 1. 5 Gambar Skema Analisis

Sumber : Peneliti

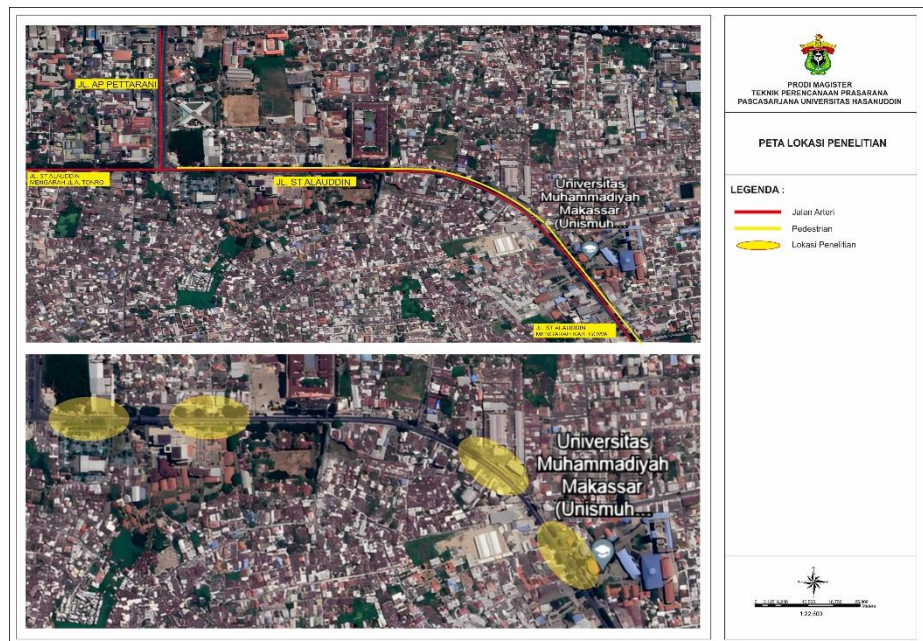
BAB II METODE PENELITIAN

2.1 Jenis Penelitian

Jenis penelitian pada penelitian ini menggunakan deskriptif dengan pendekatan kuantitatif. Pendekatan ini digunakan sesuai dengan tujuan peneliti yang ingin dicapai yaitu mengetahui tingkat kenyamanan pengguna jalur pedestrian.

2.2 Waktu dan Lokasi Penelitian

Penelitian ini dimulai dari bulan Oktober 2023 melakukan observasi secara langsung untuk mengetahui kondisi eksisting. Berdasarkan observasi akan diketahui apakah kondisi pedestrian sudah memadai atau sebaliknya. Lokasi penelitian yang diambil berada pada jalur pejalan kaki di Jalan Sultan Alauddin, Kota Makassar.



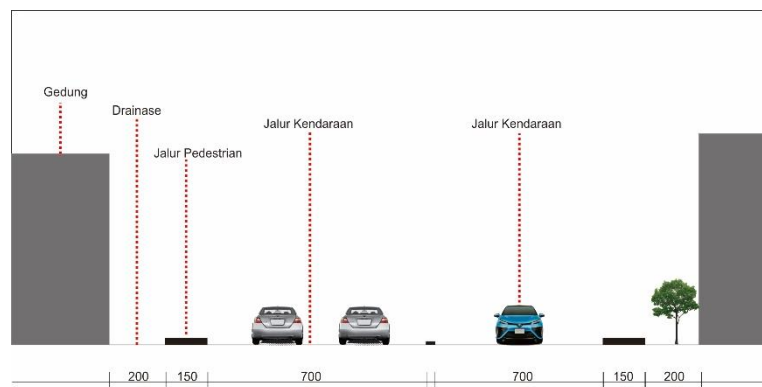
Gambar 2. 1 Lokasi Penelitian
Sumber : Peneliti, Google Earth

1. Lokasi 1

Lokasi 1 memiliki panjang ± 115 meter dari arah Jl AP Pettarani menuju ke arah Jl Sultan Alauddin. Pedestrian pada lokasi ini memiliki beberapa permasalahan seperti tidak terdapat jalur disabilitas dan tidak terdapat fasilitas pendukung seperti lampu penerangan, tempat duduk dsb, pengerasan pada jalur pedestrian terdapat beberapa yang rusak dan lebar jalur pedestrian ini tidak sesuai dengan standar atau pedoman yang ada.



Gambar 1. 6 Kondisi Eksisting Lokasi 1
Sumber : Peneliti



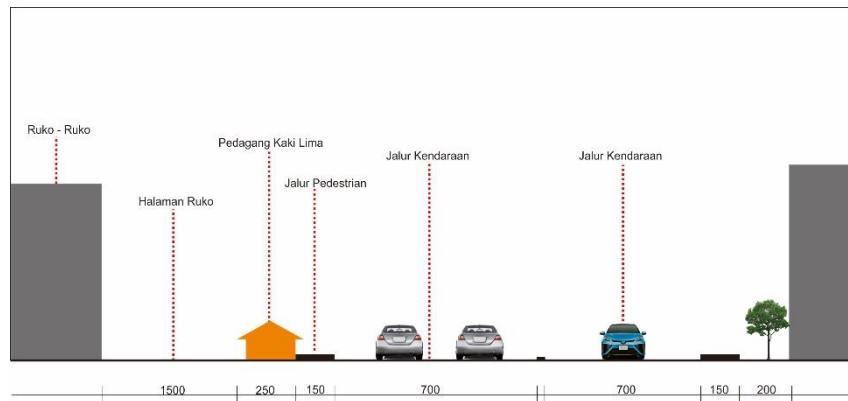
Gambar 1. 7 Kondisi Eksisting Potongan Lokasi 1
Sumber : Peneliti

2. Lokasi 2

Lokasi 2 memiliki panjang ± 150 meter, pada lokasi ini merupakan area perukoan atau tempat perbelanjaan. Permasalahan pada lokasi ini dikarenakan terdapat Pedagang Kaki Lima (PKL) di sepanjang jalur pedestrian dan kurangnya fasilitas pendukung yang sesuai dengan standar atau pedoman.



Gambar 1. 8 Kondisi Eksisting Lokasi 2
Sumber : Peneliti



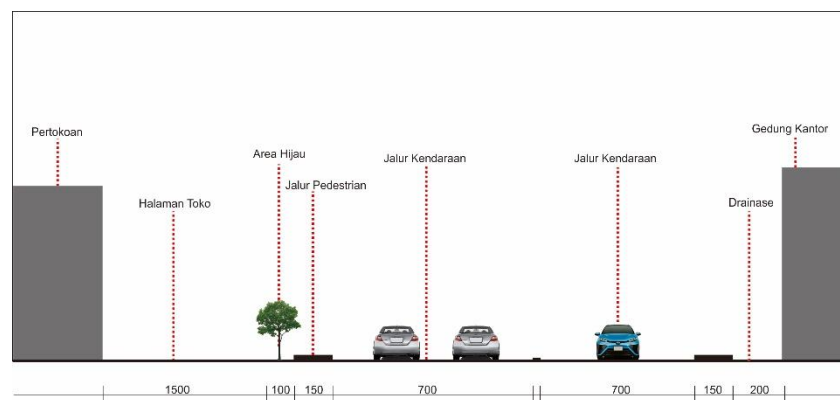
Gambar 1. 9 Kondisi Eksisting Potongan Lokasi 2
Sumber : Peneliti

3. Lokasi 3

Lokasi 3 memiliki panjang ± 100 meter, pada lokasi ini terdapat toko modern / swalayan, pertokoan serta kantor (bank). Pada lokasi ini permasalahan hampir sama dengan lokasi 1 tidak memiliki beberapa permasalahan seperti tidak terdapat jalur bagi disabilitas dan tidak terdapat fasilitas pendukung seperti lampu penerangan, tempat duduk dsb, pengerasan pada jalur pedestrian terdapat beberapa yang rusak dan lebar jalur pedestrian ini tidak sesuai dengan standar atau pedoman yang ada.



Gambar 1. 10 Kondisi Eksisting Lokasi 3
Sumber : Peneliti



Gambar 1. 11 Kondisi Eksisting Potongan Lokasi 3
Sumber : Peneliti

4. Lokasi 4

Lokasi 4 memiliki panjang ± 150 meter, dari arah Jl Talasalapang ke Jl Sultan Alauddin pada lokasi terdapat stasiun pengisian bahan bakar dan terdapat universitas. Pada lokasi ini permasalahan hampir sama dengan lokasi 1 dan 3 tidak memiliki beberapa permasalahan seperti tidak terdapat jalur bagi disabilitas dan tidak terdapat fasilitas pendukung seperti lampu penerangan, tempat duduk dsb, pengerasan pada jalur pedestrian terdapat beberapa yang rusak dan lebar jalur pedestrian ini tidak sesuai dengan standar atau pedoman yang ada. Dan pada lokasi ini terdapat beberapa pedagang kaki lima yang tidak tetap.



Gambar 1. 12 Kondisi Eksisting Lokasi 4
Sumber : Peneliti



Gambar 1. 13 Kondisi Eksisting Potongan Lokasi 4
Sumber : Peneliti

Lokasi Penelitian terbagi menjadi 4 titik lokasi yang berbeda, dikarenakan setiap titik lokasi mempunyai permasalahan yang dapat dikatakan sedikit berbeda. Dasar pertimbangan memilih lokasi ini sebagai lokasi penelitian karena sepanjang pedestrian di ruas Jalan Sultan Alauddin memiliki kondisi yang kurang nyaman untuk penggunaanya dimana kawasan ini merupakan kawasan permukiman, pendidikan, perdagangan dan jasa.

2.3 Jenis dan Sumber Data

Jenis dan sumber data yang digunakan dibagi menjadi dua bagian yaitu, data primer dan data sekunder :

1. Data Primer
 - a. Data observasi atau pengamatan secara langsung terkait aspek kondisi eksisting di lokasi penelitian untuk memahami kondisi fisik dan mendapatkan gambaran secara jelas tentang objek penelitian
 - b. Data kuesioner secara langsung ke pengguna jalur pedestrian terkait tingkat kenyamanan pengguna.
2. Data Sekunder

Data sekunder diperoleh dari sumber – sumber lain seperti kebijakan, pedoman – pedoman, jurnal atau teori – teori yang sesuai dengan kebutuhan peneliti untuk membandingkan variabel – variabel yang diperoleh dari kajian teori dengan realita yang ditemukan di lapangan.

2.3 Teknik Pengumpulan Data

1. Observasi

Untuk mendapatkan informasi yang sebenarnya, melakukan observasi secara langsung di lapangan guna mendapatkan data yang sesuai dengan kondisi eksisting termasuk kondisi jalur pedestrian.

Selain itu peneliti juga mengambil dan mengumpulkan data berupa dokumentasi kondisi fisik jalur pedestrian, serta keadaan fasilitas termasuk sarana ataupun prasarana yang berguna untuk pengguna jalur pedestrian.

2. Kuesioner

Dalam penelitian ini peneliti menyebarkan beberapa kuesioner yang berguna untuk mengumpulkan informasi yang relevan untuk berfokus pada masalah penelitian yaitu tingkat kenyamanan jalur pedestrian berdasarkan faktor kenyamanan.

Peneliti menggunakan teknik skala likert untuk pemberian skor dalam kuesioner dengan opsi jawaban **Sangat Nyaman (1), Nyaman (2), Biasa Saja (3), Tidak Nyaman (4), dan Sangat Tidak Nyaman (5)** (Singarimbun, 1994).

Tabel 2. 1 Kriteria

100%	>	84%	Sangat Nyaman	SN
84%	>	68%	Nyaman	N
68%	>	52%	Biasa Saja	BS
52%	>	36%	Tidak Nyaman	TN
36%	>	20%	Sangat Tidak Nyaman	STN

Setelah mendapatkan hasil skor skala likert dari terendah ke tertinggi, setelah itu dihitung menggunakan rumus indeks yaitu :

$$\text{Rumus Indeks \%} = \frac{\text{total skor}}{y \times x} \dots\dots\dots(i)$$

Keterangan :

y = skor tertinggi x jumlah responden

x = skor terendah x jumlah responden

Maka :

$$y = 5 \times 100 = 500$$

$$x = 1 \times 100 = 100$$

2.5 Populasi dan Sampel

Menentukan populasi pada penelitian ini berdasarkan orang – orang yang menggunakan sepanjang jalur pedestrian di beberapa titik lokasi dengan berjalan kaki, yang jumlahnya tidak dapat diketahui atau dapat dikatakan tidak terhingga. Menurut Bungin (2009), populasi tidak terhingga adalah populasi yang memiliki sumber data yang tidak dapat ditentukan batasannya secara kuantitatif yang hanya dapat dijelaskan secara kualitatif.

Menurut Sugiyono (2003) teknik sampel insidental yaitu teknik penentuan sampel berdasarkan kebetulan, siapa saja yang kebetulan bertemu dengan peneliti di lokasi dapat digunakan sebagai sampel. Dalam penelitian ini pengguna jalur pedestrian di ruas Jalan Sultan Alauddin dapat dijadikan responden penelitian.

Jumlah sampel yang dapat diambil dalam penelitian ini menggunakan rumus *Bernoulli* dikarenakan karena jumlah populasi di lokasi penelitian tidak diketahui atau tidak terhingga. Berikut rumus *Bernoulli* dalam *Walpole* (1990) :

$$N = \frac{Z^2 \cdot 1-a/2^2 \cdot P \cdot Q}{d^2} \dots\dots\dots(ii)$$

Keterangan :

N = Jumlah sampel yang ingin dicari

Z = Nilai yang diperoleh dari tabel norma standar dengan peluang $1-a/2$

P = Probabilitas populasi yang tidak diambil sebagai sampel

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

a = Tingkat ketelitian

d = Tingkat kesalahan

- Tingkat ketelitiannya = 0,05 atau $Z_{1-a/2} = 1,96$

- 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

Berikut perhitungan sampel :

$$N = \frac{1,96^2 \cdot 0,5 \cdot 0,5}{0,1^2}$$

$$N = \frac{3,84 \cdot 0,5 \cdot 0,5}{0,01}$$

$$N = 96,04 = 96$$

Dari perhitungan di atas, jumlah sampel minimum dari penelitian ini adalah 96 orang dan digebapkan menjadi 100 dan dibagi menjadi 4 lokasi yakni 25 sampel per lokasi.

2.6 Teknik Analisa Data

Pada tahap ini, peneliti ini menggunakan metode deskriptif kuantitatif penulis memilih dan mengelompokkan data sesuai dengan jenisnya. Kemudian

data diolah dan di analisa secara rinci sesuai dengan keadaan yang di temui dilapangan dan disajikan dalam bentuk tabel disertakan dengan pembahasanya.

1. Skala Penilaian

Skala penilaian untuk mengumpulkan data yang digunakan dalam observasi untuk menilai situasi. Dalam penilaian ini menggunakan skala likert.

Tabel 2. 2 Kebutuhan Data
Sumber : Hakim dan Utomo. 2008

Parameter	Kebutuhan	Keterangan	Jenis Data
Kenyamanan	Sirkulasi	Kondisi sirkulasi antara pejalan kaki dan sirkulasi kendaraan	- Observasi - Kuesioner
	Aksesibilitas	Kondisi kemudahan dan hambatan pejalan kaki dalam mencapai tujuan	- Observasi - Kuesioner
	Fasilitas	Kondisi fasilitas untuk memberikan kenyamanan bagi pejalan kaki	- Observasi - Kuesioner
	Keamanan	Kondisi keamanan pengguna baik dari kejahatan maupun keselamatan dari kendaraan yang melintas.	- Observasi - Kuesioner
	Kebersihan	Kondisi kebersihan di jalur pedestrian, ketersediaan bak sampah di beberapa titik sepanjang 20m	- Observasi - Kuesioner
	Keindahan	Kondisi tekstur atau bentuk jalur pedestrian.	- Observasi - Kuesioner

2. Analisis Korelasi

Analisis korelasi digunakan untuk mengkaji keterkaitan antara faktor yang berpengaruh dengan koefisien korelasi (r). Dimana analisis ini digunakan untuk menentukan korelasi antara variabel dependen dan variabel independen, dengan rumus :

$$r = \frac{n \sum xy - \sum x \sum y}{\sqrt{n \sum x^2 - (\sum x)^2} \cdot \sqrt{n \sum y^2 - (\sum y)^2}} \dots\dots\dots(iii)$$

Keterangan :

r = Rata – rata korelasi

n = Jumlah Variabel

Y = Tingkat Kenyamanan

Σ = Total Jumlah

Dengan variabel yang digunakan

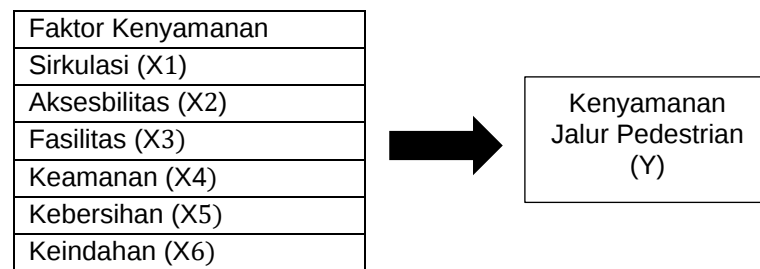
X = Variabel bebas dengan variabel yang digunakan yaitu :

X1 = Sirkulasi

X2 = Aksesibilitas

X3 = Fasilitas
 X4 = Keamanan
 X5 = Kebersihan
 X6 = Keindahan
 Y = Tingkat Kenyamanan

Tabel 2. 3 Variabel Dependen dan Independen



Pedoman interpretasi koefisien korelasi antar variabel yang diuji mengacu pada pedoman sebagai berikut :

Tabel 2. 4 Koefisien Tingkat Korelasi Variabel Yang Berpengaruh
Sumber : Soegiyono (2005)

No	Tingkat Hubungan	Interval Koefisien
1	Sangat Rendah	0,00 – 0,19
2	Rendah	0,19 - 0,39
3	Sedang	0,40 – 0,59
4	Kuat	0,60 – 0,79
5	Sangat Kuat	0,80 – 1,00

Jika $r = 0$ atau mendekati 0, maka hubungan antara kedua variabel sangat lemah atau tidak terdapat hubungan sama sekali

Jika $r = 1$ atau mendekati 1, maka hubungan kedua variabel sangat kuat dan positif

Jika $r = -1$ atau mendekati -1, maka hubungan antara kedua variabel sangat kuat dan negatif .

3. Variabel Penelitian

Variabel penelitian yang digunakan dalam penelitian ini didapatkan dari kajian pustaka yang relevan dengan sasaran penelitian. Variabel tersebut memiliki definisi operasional yang digunakan sebagai objek yang akan diteliti, berikut tabel definisi operasional

Tabel 2. 5 Definisi Operasional

Variabel	Indikator	Definisi Operasional
Sirkulasi (X1)	Sirkulasi pengguna Sirkulasi kendaraan	Yang dimaksud sirkulasi yaitu pembagian ruang antara sirkulasi pengguna dan

		sirkulasi kendaraan yang melintas
Aksesibilitas (X2)	Hambatan PKL Parkir Liar	Menyangkut kemudahan dan hambatan pengguna dalam mencapai tujuan
Fasilitas (X3)	Lapak tunggu Tempat berteduh	Fasilitas guna untuk meningkatkan kenyamanan pengguna jalur pedestrian
Keamanan (X4)	Penerangan Marka dan Rambu	Tingkat keamanan pengguna baik dari kejahatan maupun keselamatan dari kendaraan yang melintas
Kebersihan (X5)	Ketersediaan bak sampah	Tingkat kondisi kebersihan di jalur pedestrian, biasanya berkaitan dengan pengolahan sampah
Keindahan (X6)	Pemilihan jenis tanaman Tekstur permukaan Ketersediaan <i>kerb</i> Lebar trotoar	Kondisi kesesuaian atau bentuk jalur pedestrian berhubungan dengan batin dan pasca indera pengguna

2.7 Alur Penelitian

