

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Jalur pejalan kaki merupakan salah satu elemen penting dalam sistem transportasi perkotaan yang mendukung mobilitas masyarakat, terutama di kota-kota besar. Sebagai bagian dari infrastruktur jalan, jalur pejalan kaki yang nyaman dapat memberikan dampak positif terhadap keselamatan, kenyamanan, dan kualitas hidup masyarakat. Namun, kenyataan di lapangan menunjukkan bahwa banyak jalur pejalan kaki yang tidak memenuhi standar kenyamanan, baik dari segi kualitas fisik infrastruktur maupun faktor lingkungan yang mempengaruhi persepsi Masyarakat terkait Tingkat kenyamanan jalur pejalan kaki.

Pejalan kaki mempunyai hak untuk mendapatkan kenyamanan menggunakan jalan (Saraswaty,2017). Persepsi masyarakat terhadap tingkat kenyamanan jalur pejalan kaki menjadi hal yang krusial dalam menentukan apakah jalur tersebut akan digunakan secara optimal. Menurut *Dufresne dkk. (2021)*, kenyamanan jalur pejalan kaki sangat dipengaruhi oleh kualitas infrastruktur, seperti lebar trotoar, kondisi permukaan, ketersediaan fasilitas penunjang seperti tempat duduk, dan penataan lanskap yang ramah pejalan kaki.

Faktor lingkungan sosial dan psikologis juga mempengaruhi kenyamanan jalur pejalan kaki. *Wang & Li (2022)* dalam studi mereka menunjukkan bahwa suasana lingkungan, seperti kebersihan, pencahayaan yang memadai, dan keberadaan ruang terbuka hijau, dapat meningkatkan persepsi masyarakat terhadap kenyamanan. Keberadaan elemen-elemen seperti pohon peneduh, taman, dan ruang terbuka publik turut berperan dalam menciptakan jalur pejalan kaki yang menyenangkan dan nyaman untuk digunakan.

Namun, di banyak kota di Indonesia, meskipun ada upaya perbaikan infrastruktur, kenyamanan jalur pejalan kaki masih menjadi masalah. *Pramudya et al. (2020)* dalam penelitian mereka menyebutkan bahwa di kota-kota besar seperti Jakarta dan Surabaya, banyak jalur pejalan kaki yang rusak, sempit, atau bahkan dipenuhi oleh pedagang kaki lima. Selain itu, banyak jalur pejalan kaki yang tidak aman, baik karena kurangnya pencahayaan, minimnya fasilitas keselamatan, maupun keberadaan kendaraan yang parkir di atas trotoar. Hal ini menyebabkan masyarakat merasa tidak nyaman saat menggunakan jalur pejalan kaki dan beralih menggunakan moda transportasi lain, seperti kendaraan pribadi atau transportasi umum, yang justru meningkatkan kemacetan di jalan raya.

Jalan Hang Tuah di Pekanbaru merupakan salah satu jalan utama yang sibuk di kota tersebut, dengan sejumlah karakteristik yang mencerminkan dinamika kehidupan kota. Disepanjang jalan Hangtuah kita dapat menemukan berbagai macam bangunan Gedung perkantoran, pusat perbelanjaan seperti toko dan warung makanan, Gedung sekolah (SD, SMP, SMA, Universitas), tempat ibadah (Masjid dan Gereja) serta Gedung Kesehatan (RSUD Arifin Ahmad).

Pada kawasan Jalan Hang Tuah, yang seharusnya menjadi ruang publik yang nyaman bagi pejalan kaki, kini semakin sesak oleh keberadaan pedagang kaki lima. Pendudukan trotoar oleh para pedagang kaki lima telah menyempitkan ruang gerak pejalan kaki, bahkan seringkali menutup akses sepenuhnya. Akibatnya, pejalan kaki harus berbagi ruang dengan kendaraan bermotor, sehingga meningkatkan risiko kecelakaan. Selain itu, menyebabkan sampah berserakan yang menyebabkan ketidaknyamanan bagi pejalan kaki. Melihat permasalahan tersebut maka peneliti mengangkat judul “Persepsi Masyarakat Terhadap Tingkat Kenyamanan Jalur Pejalan Kaki Di Jalan Hangtuah Kota Pekanbaru”.

1.2 Rumusan Masalah

Objek penelitian ini adalah jalur pejalan kaki di jalan Hangtuah. Berikut adalah beberapa aspek penting terakait dengan objek penelitian:

1. Bagaimanakah karakteristik pejalan kaki?
2. Apa saja faktor yang mempengaruhi kenyamanan jalur pejalan kaki?
3. Bagaimana persepsi masyarakat terhadap kenyamanan di jalur pejalan kaki?

1.3 Tujuan dan Manfaat Penelitian

Tujuan dari penelitian ini adalah:

1. Mengetahui karakteristik pejalan kaki
2. Mengetahui faktor apa saja yang mempengaruhi tingkat kenyamanan jalur pejalan kaki
3. Mengetahui persepsi masyarakat terhadap kenyamanan di jalur pejalan kaki

Manfaat dari penelitian ini adalah:

1. Dapat mengetahui karakteristik pejalan kaki
2. Dapat mengetahui faktor apa saja yang mempengaruhi Tingkat kenyamanan jalur pejalan kaki
3. Dapat mengetahui persepsi masyarakat terhadap kenyamanan di jalur pejalan kaki

1.4 Batasan Masalah

Agar penelitian ini terfokus dan memiliki ruang lingkup yang jelas, berikut adalah Batasan masalah yang ditetapkan:

1. Fokus pada persepsi masyarakat terhadap kenyamanan jalur pejalan kaki di jalan Hangtuah kota Pekanbaru.
2. Waktu penelitian terbatas pada periode tertentu.
3. Data yang digunakan dengan metode survei dan data kuisioner.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Penelitian Terdahulu

1. Christo Mario Fraya Diaz ,Rizki Alfian , Irawan Setyabudi (2022) melakukan penelitian dengan judul “ *Persepsi Kenyamanan Pejalan Kaki Pada Jalur Pedestrian Jalan Besar Ijen Kota Malang*”. Dalam penelitian ini, metode analisis kuantitatif yang digunakan oleh peneliti adalah metode analisis statistik deskriptif. Metode Likert merupakan metode penskalaan pernyataan sikap yang menggunakan distribusi respons sebagai dasar penentuan nilai skalanya. Berdasarkan perhitungan menggunakan skala likert dari 30 orang masyarakat yang berpersepsi mengenai tanggapan terhadap jalur pedestrian Jalan Besar Ijen Kota Malang menunjukan 80% dengan nilai ini dapat dikategorikan dalam kriteria Nyaman. Alasannya, masyarakat Nyaman dengan kondisi di jalur pedestrian Jalan Besar Ijen Kota Malang dampak positif bagi perkembangan Jalur pedestrian di Jalan Besar Ijen Kota Malang karena akan menambah daya tarik wisata yang ada di Jalan Besar Ijen dan akan menambah kenyamanan bagi masyarakat atau wisatawan.
2. Agusman, Wa Ofin, La Daru, Sajiman Wally (2021) melakukan penelitian dengan judul “ *Studi Kenyamanan Pejalan Kaki Di Trotoar* ”. Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui tingkat kenyamanan pengguna di Kawasan trotoar jalan protokol. Metode Penelitian ini pertama-tama dilakukan pengidentifikasi masalah lalu lintas yang ada di trotoar Jalan Protokol. Selanjutnya penentuan masalah yang terjadi di area tersebut kemudian perumusan masalah yang akan dijadikan penelitian. Melakukan studi literatur terhadap masalah yang telah didapat sehingga mendapat ruang lingkup pembahasan pada penelitian. Berdasarkan tingkat kualitas jalur trotoar, pada lokasi penelitian disimpulkan bahwa kualitas jalur trotoar belum memenuhi spesifikasi trotoar yang telah disyaratkan. Dimana pada hasil pengamatan di lokasi penelitian didapatkan hasil pengukuran luas trotoar < 2 meter yaitu 1,5 meter dan ruang bebas trotoar < 2,5 meter yaitu

1,8 meter sehingga menyebabkan tingkat kenyamanan yang sangat rendah dimana fasilitas kebutuhan trotoar yang tidak tersedia dan berdasarkan hasil responden pengguna trotoar lebih mengacu pada tidak nyaman dengan jumlah persentase responden masyarakat terhadap kenyamanan 66% merasa tidak nyaman sehingga perlu adanya penambahan luar trotoar dan perbaikan drainase pada daerah tersebut.

3. Rudi Nur Syamsudin , Retna Hidayah (2022) melakukan penelitian dengan judul “ *Kajian Kenyamanan Jalur Pejalan Kaki Pada Penggal Jalan Abu Bakar Ali Yogyakarta Ditinjau Dari Kondisi Fisik* ”. Penelitian ini dilakukan pada penggal jalan Abu Bakar Ali Yogyakarta dengan tujuan untuk mengkaji kenyamanan jalur pejalan kaki ditinjau dari kondisi fisiknya. Penelitian ini menggunakan metode deskriptif dengan mengemukakan data dan fakta di lapangan, kemudian dibandingkan dengan standar/peraturan. Hasil penelitian menunjukkan bahwa secara umum jalur pejalan kaki di area survay belum memenuhi standarisasi. Perlu adanya perbaikan terkait fisik jalur pejalan kaki, penyediaan fasilitas untuk penyandang difable dan penyediaan komponen pendukung jalur pejalan kaki. Selain itu masih ditemui penyalahgunaan jalur pejalan kaki yang digunakan untuk pedagang kaki lima dan parkir.
4. Syafiz Harsono, Julaihi Wahid, Achmad Delianur Nasution (2020) melakukan penelitian dengan judul “ *Persepsi Pejalan Kaki Terhadap Kenyamanan Jalur Pejalan Kaki Dipusat Kota*”. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui persepsi publik kota Medan yang menggunakan atau pejalan kaki berjalan di koridor Balai Kota. Ada beberapa aspek yang menyebabkan orang-orang untuk menggunakan trotoar pejalan kaki sebagai trotoar, street furniture, transportasi umum dan generator aktivitas. Dari persepsi pejalan kaki kriteria pejalan kaki yang ada dapat dilihat pejalan kaki bagaimana cocok untuk pejalan kaki di Balai Kota koridor. Penelitian ini menguji potensi trotoar pejalan kaki di kota medan dan atribut untuk kehidupan kota. Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa trotoar pejalan kaki di medan membutuhkan peningkatan untuk kepentingan urban dan untuk tujuan ekonomi.

5. Dimas Alfian (2023) melakukan penelitian dengan judul “*Analisis Kenyamanan Pejalan Kaki Terhadap Pemanfaatan Trotoar Pada Ruas Jalan Sriwijaya Kota Mataram*”. Meskipun upaya telah dilakukan untuk membangun trotoar, saat ini trotoar sudah ada di jalan-jalan tersebut, tapi tidak bekerja secara efektif. Jenis penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah penelitian deskriptif dengan pendekatan kuantitatif atau statistik deskriptif. Pendekatan kuantitatif adalah penelitian berdasarkan filosofi positivisme untuk mempelajari populasi atau sampel tertentu dan pengambilan sampel secara acak dengan mengumpulkan informasi melalui instrumen analisis data bersifat statistik. peneliti mencoba mendeskripsikan kondisi fisik pedestrian/trotoar pada ruas jalan Sriwijaya dan persepsi pejalan kaki tentang kenyamanan, maka peneliti melayangkan kuisioner yang di tinjau dari seluruh faktor kenyamanan. Kondisi trotoar pada ruas jalan sriwijaya terdapat beberapa faktor yang harus ditingkatkan agar dapat dimanfaatkan secara maksimal oleh penggunanya terutama dari faktor bentuk trotoar, fasilitas keamanan seperti lampu penerangan ataupun fasilitas bagi penyandang difabel yang dimana memiliki keterbatasan persentase kenyamanan secara keseluruhan masuk pada kriteria (NYAMAN) dengan memperoleh nilai persentase 63,14%. Adapun serangkaian saran yang ingin diberikan yaitu Perlunya pengadaan fasilitas khusus bagi penyandang difabel yaitu seperti Guiding Blok yang berguna sebagai pemandu jalan, penambahan fasilitas peneduh yang berhubungan dengan meminimalisir faktor iklim mikro untuk memberikan keteduhan, pemeliharaan dan pengelolaan lebih lanjut terkait kondisi trotoar dan evaluasi aspek-aspek yang sekiranya dapat memberikan kenyamanan.
6. Sutrisno Aji Prasetyo, Herol, Tigor David Manalu (2023) melakukan penelitian dengan judul “*Persepsi Kenyamanan Pengguna Terhadap Jalur Pejalan Kaki Jl. Inspeksi Kalimalang Depan Kampus Universitas Pelita Bangsa, Cikarang, Kabupaten Bekasi Jawa Barat*”. Tujuan nya adalah mengetahui bagaimana persepsi pengguna terhadap jalur pejalan kaki depan Kampus Pelita Bangsa dengan membagikan kuisioner google form terhadap responden oleh pengguna jalur pejalan kaki, data penelitian di dapat dari

observasi lapangan metode penelitian yang digunakan adalah Kuantitatif dan Kualitatif. Hasil Penelitian menunjukkan bahwa jalur pejalan kaki depan Kampus Pelita Bangsa Sebagian besar persepsi penggunaannya adalah cukup berstandar, namun ada beberapa fasilitas yang kurang memadai berdasarkan hasil kuisioner yang di dapat dari penggunaan jalur pejalan kaki tersebut.

7. Riska Tiara Nasution, Mirza Fuady, Muhammad Haiqal (2022) melakukan penelitian dengan judul “*Identifikasi Kenyamanan Jalur Pejalan Kaki Kawasan Wisata Bersejarah di Pusat Kota Banda Aceh*”. Penelitian ini bertujuan untuk mengevaluasi kelengkapan dan kondisi fisik jalur pedestrian serta mengidentifikasi faktor yang mempengaruhi kenyamanan jalur pedestrian pada kawasan bersejarah yang ada di pusat kota Banda Aceh, sehingga dapat ditemukan solusi dari menurunnya minat berjalan kaki pada masyarakat serta memaksimalkan penggunaan jalur pedestrian. Penelitian ini menggunakan metode penelitian kualitatif, tentang aspek kenyamanan. Sumber yang digunakan adalah sumber primer dan sekunder. Data primer diperoleh dengan mengumpulkan data melalui observasi dan wawancara langsung dengan pejalan kaki di seputaran kawasan, dan data sekunder diperoleh dengan melakukan studi pustaka, artikel, jurnal dan skripsi yang dapat menunjang kegiatan penelitian. Fakta yang didapat berdasarkan observasi menunjukkan bahwa fasilitas jalur pejalan kaki yang tersedia di hampir setiap kawasan belum terlengkapi dengan baik dengan kondisi fisik yang belum memenuhi standar. Hasil wawancara menunjukkan bahwa 46% narasumber berpendapat bahwa jalur pedestrian di kawasan Taman Putroe Phang, Gunongan, Makam Kherkof dan Museum Tsunami mengalami banyak kerusakan sehingga tidak memberikan rasa aman dan nyaman bagi para pengguna jalur pejalan kaki dan banyak jalur pejalan kaki yang dialih fungsikan untuk kegiatan lain seperti tempat berjualan dan menjadi lahan parkir. sehingga hal ini mempengaruhi tingkat kenyamanan dan keamanan bagi pengguna jalur pedestrian.

8. Putra, Dirgantara Wahyu (2019) melakukan penelitian dengan judul *“Analisis Persepsi Masyarakat Terhadap Kinerja Pedestrian Di Jalan Tambakrejo”*. Tujuan penelitian ini untuk mengetahui kondisi eksisting kinerja pedestrian dan Persepsi masyarakat di Jalan Tambakrejo. Metode penelitian yang digunakan adalah deskriptif kuantitatif dengan teknik analisis LOS (level of service) serta skoring. Metode pengumpulan data dilakukan dengan observasi, kuesioner, dokumentasi dan berdasarkan persepsi masyarakat. Hasil penelitian ini menjelaskan tingkat kinerja pedestrian berdasarkan segmen 1 masuk pada kategori LOS A dengan nilai ≤ 0.08 artinya pejalan kaki bergerak di jalur yang diinginkan tanpa mengubah gerakan mereka dalam merespon pejalan kaki lainnya. Sedangkan untuk segmen 2 masuk pada kategori LOS E dengan nilai ≤ 1.00 artinya semua pejalan kaki membatasi kecepatan berjalan normal mereka, seringkali menyesuaikan gerak tubuh mereka. Persepsi masyarakat terhadap kinerja pedestrian dilihat dari aspek Kenyamanan sangat kurang dengan nilai 106, karena kebersihan dan sirkulasi yang ada di sepanjang jalur pedestrian di jalan tambakrejo sangat kurang untuk kebersihan di jalan tambakrejo masih banyak sampah yang berserakan dan tidak ada tempat sampah yang tersebar di sepanjang pedestrian tersebut untuk aspek Kemudahan dinilai kurang dengan nilai 58, hal tersebut disebabkan karena di sepanjang jalur pedestrian tersebut kapasitas pedestrian sangat minim, adanya parkir liar dan sebaran fasilitas yang kurang sedangkan aspek Keamanan dinilai cukup dengan nilai 58, karena di sepanjang jalur pedestrian hanya kurang nya pelindung bagi para pejalan kaki sehingga keamanan bagi para pejalan kaki sangat kurang.
9. Aziz, Muh Putra Abdul and , Dr. Choirul Amin, S.Si, MM (2019) melakukan penelitian dengan judul *“Tingkat Kenyamanan Jalur Pejalan Kaki di Jalan Slamet Riyadi Surakarta ”*. Metode yang digunakan dalam penelitian ini ialah survei dan pengharkatan parameter. Parameter yang digunakan diantaranya kemiringan lereng, vegetasi peneduh, hambatan samping, saluran drainase, dan fasilitas pendukung pelaku pejalan kaki. Metode survei lapangan random sampling dimanfaatkan untuk melakukan validasi

penggunaan lahan hambatan samping dan fasilitas pejalan kaki hasil interpretasi citra Pleiades dan Google Street View. Tingkatutupan vegetasi diperoleh melalui pengharkatan berdasarkan perhitungan kelas vegetasi tinggi, sedang, rendah. Peta kontur untuk parameter kemiringan lereng diperoleh dari instansi terkait. Data kondisi lubang saluran drainase diperoleh dari survei lapangan. Survei lapangan akhir dilakukan dengan cara pengisian kuesioner kepada masyarakat guna mengetahui tingkat kenyamanan aktual jalur pejalan kaki di Jalan Slamet Riyadi Surakarta. Hasil penelitian ini yaitu Peta Tingkat Kenyamanan Intrinsik Jalur Pejalan Kaki yang merepresentasikan tingkat kenyamanan intrinsik jalur pejalan kaki di Jalan Slamet Riyadi Surakarta terbagi atas dua kelas, diantaranya kelas nyaman, dan cukup nyaman. Kelas nyaman jalur pejalan kaki terdiri atas 5 ruas dengan panjang total jalan 3,4 km yang tersebar di sebelah barat hingga timur daerah kajian. Jalur pejalan kaki kelas cukup nyaman terdiri atas 1 ruas dengan panjang total jalan 0,6 km yang tersebar di sebelah barat daerah kajian. Tingkat kenyamanan actual jalur pejalan kaki di Jalan Slamet Riyadi Surakarta terbagi atas kelas persepsi nyaman untuk parameterutupan vegetasi dengan rentang nilai sangat nyaman (4,1) jalur pejalan kaki di Jalan Slamet Riyadi Surakarta. Kelas persepsi nyaman untuk parameter kemiringan lereng (3,55), drainase (3,29) dan fasilitas (3,35), dan kelas persepsi cukup nyaman untuk parameter hambatan samping (2,79).

10. Amerta, Tomi (2019) melakukan penelitian dengan judul “*Studi Kenyamanan Pejalan Kaki Terhadap Pemanfaatan Jalur Pedestrian Di Jalan Protokol Kota Pekanbaru (Studi Kasus : Jalan Ahmad Yani Pekanbaru)*”. Metode pengumpulan data yang digunakan melalui teknik survey lapangan, lembar kuesioner, dan wawancara. Metode perhitungan yang digunakan adalah Analisis Deskriptif Kuantitatif. Jumlah populasi responden yaitu sebanyak 100 responden. Analisa uji coba yang digunakan untuk mengukur validitas item dan reliabilitas yakni dipakai rumus korelasi Product Momen dan rumus Alpha Cronbach yang menunjukkan hasil Reliabilitas 0,650 dinyatakan valid dan reliabel. Hasil penelitian yang diperoleh menunjukkan skor rata-rata mengenai aspek kenyamanan

keseluruhan mengenai kondisi dan fasilitas mendapatkan skor 295 atau 51% yang masuk pada kriteria Tidak Nyaman. Tingkat kenyamanan berdasarkan persepsi pengguna dari 13 aspek mengenai kondisi jalur terdapat 6 aspek yang masuk pada kriteria Tidak Nyaman, sedangkan 7 aspek berada pada kriteria Cukup Nyaman. Responden menilai jalur pejalan kaki tidak berfungsi optimal dikarenakan sirkulasi jalur yang tidak baik antara pejalan kaki dan PKL, jalur pejalan kaki yang terlalu panas, dan aroma tidak sedap. Untuk peningkatan agar lebih nyaman yaitu pemerintah kota perlu memberikan peraturan yang jelas dan tegas terhadap PKL agar hak pejalan kaki dapat terpenuhi seutuhnya dan juga penambahan pohon peneduh untuk meminimalisir terik matahari khususnya pada siang hari.

2.2 Keaslian Penelitian

Berdasarkan studi Pustaka dari penelitian terdahulu, penelitian dengan judul “Persepsi Masyarakat Terhadap Tingkat Kenyamanan Jalur Pejalan Kaki Di Jalan Hangtuah Kota Pekanbaru”.

1. Penelitian dilakukan di Jalan Hangtuah Kota Pekanbaru.
2. Penelitian ini untuk mengetahui persepsi Masyarakat terhadap Tingkat kenyamanan jalur pejalan kaki di Jalan Hangtuah Kota Pekanbaru.

BAB III

LANDASAN TEORI

3.1 Persepsi

Persepsi masyarakat dipengaruhi oleh faktor internal yaitu nilai dan norma dari diri sendiri disatukan dengan hal-hal yang di dapatkan melalui panca indra dengan melihat, merasakan, mendengarkan, dan meraba. Faktor-faktor tersebut kemudian dikombinasikan dengan faktor eksternal yaitu keadaan lingkungan secara fisik dan sosial yang kemudian menjadi suatu respon dalam bentuk tindakan seseorang (Walgito, 2007). Beberapa karakteristik yang mempengaruhi persepsi seperti jenis kelamin dan umur, latar belakang kebudayaan, pendidikan, pekerjaan, /tempat tinggal, status ekonomi, waktu luang, dan kemampuan fisik dan intelektual. Persepsi seseorang tergantung pada ukuran usia dan latar belakang budaya, suasana berarti jalan. Sehingga persepsi seseorang pada jalur pedestrian dapat berpikir, berpengalaman pada masa lalu dan berharap. (Adrianto, 2006).

3.2 Pejalan Kaki

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

Aktivitas berjalan kaki hampir setiap hari dilakukan oleh masyarakat. Menurut Kurniawati & Ananta (2020), kegiatan berjalan kaki merupakan moda transportasi yang paling efisien dan mudah diakses masyarakat dan mobilitas dari satu tempat ketempat lainnya dapat dilakukan dengan mudah. Salah satu fasilitas umum yang diperlukan oleh pejalan kaki adalah jalur pejalan kaki. Jalur pejalan kaki merupakan ruang untuk kegiatan pejalan kaki melakukan aktivitas sehingga dapat meningkatkan kelancaran, keamanan, dan kenyamanan bagi pejalan kaki (Harvizan & Kevin, 2019).

Terdapat beberapa alasan seseorang untuk mau berjalan kaki menurut Utterman (1984), yaitu:

a. Waktu

Saat seseorang berjalan cenderung dipengaruhi oleh waktu. Seperti Ketika berjalan sebagai bentuk rekreasi, seseorang tanpa disadari akan berjalan jauh.

b. Kenyamanan

Kenyamanan saat berjalan kaki dipengaruhi oleh iklim dan aktivitas sekitar pedestrian. Saat iklim terlalu panas seseorang cenderung tidak akan berjalan di jalut pedestrian.

c. Keberadaan kendaraan bermotor

Keberadaan kendaraan bermotor disekita pedestrian dapat mempengaruhi, hal ini terkait rasa aman pada pejalan kaki.

d. Pola tata guna lahan

Pada penggunaan lahan dengan tipe campuran menjadikan perjalanan lebih nyaman ditempuh dengan berjalan kaki. Hal ini dikarenakan perjalanan lebih cepat dibandingkan dengan menggunakan kendaraan bermotor.

3.3 Kenyamanan Jalur Pejalan Kaki

Kenyamanan merupakan kenikmatan ataupun kepuasan manusia dalam melaksanakan kegiatannya beberapa faktor yang mempengaruhi kenyamanan pada jalur pejalan kaki seperti: Sirkulasi jalur pedestrian, iklim atau suhu pada jalur pejalan kaki, bising, aroma atau bau-bauan, bentuk, keamanan, kebersihan, dan keindahan. Dalam mendapatkan kenyamanan seseorang sebagai pengguna jalur pejalan kaki butuh adanya pelindung dari cuaca yang buruk, tempat istirahat sementara, terhindar dari hambatan oleh karena ruang yang sempit serta permukaan.

3.4 Karakteristik Pejalan Kaki

Karakteristik pejalan kaki mencakup beberapa aspek penting yang mempengaruhi pergerakan dan perilaku mereka di ruang publik. Beberapa karakteristik utama meliputi kecepatan, kepadatan, arus (flow), dan ruang yang tersedia. Selain itu, karakteristik lain yang perlu diperhatikan adalah

perilaku pejalan kaki, seperti kecenderungan berjalan berkelompok, serta kondisi fasilitas pejalan kaki seperti trotoar dan penyeberangan.

3.5 Jalur Pejalan Kaki

Jalur pejalan kaki (*pedestrian ways*) berasal dari kata *pedos* bahasa Yunani yang berarti kaki, sehingga dapat diartikan sebagai pejalan kaki atau orang yang berjalan kaki, sedangkan jalan yaitu media diatas bumi yang memudahkan manusia dalam tujuan berjalan. Sehingga *pedestrian ways* mempunyai arti pergerakan manusia dari satu tempat ke tempat lain dengan moda bejalan kaki.

Menurut (Shirvani, 1985) bahwa jalur pejalan kaki harus dipertimbangkan sebagai salah satu elemen perencanaan kota. Sistem pedestrian yang baik bagi kota khususnya kawasan perdagangan dapat memberi dampak yang baik dan merangsang aktivitas perdagangan, mengurangi ketergantungan terhadap kendaraan dan meningkatkan kualitas lingkungan dan udara, karena berkurangnya polusi kendaraan.

1) Macam – Macam Jalur Pejalan Kaki

Macam- macam jalur pedestrian menurut Iswanto (2006), berdasarkan posisi dan kategori kegiatan disekitarnya, jalur pedestrian terbagi menjadi dua yaitu:

1. Jalur Pedestrian terlindung

Pada jenis jalur pedestrian ini terbagi menjadi dua lagi, yaitu terlindung di dalam bangunan dan di luar bangunan. Contoh jalur pedestrian terlindung di dalam bangunan yaitu ramps, koridor, tangga, hall, dan lain-lain. Sedangkan untuk terlindung di luar bangunan contohnya seperti *arcade*, *selasar*, *gallery*, dan *shopping mall*.

2. Jalur pedestrian tidak terlindung

Macam-macam jalur pedestrian yang termasuk jalur pedestrian tidak terlindung seperti jalan setapak, *pedestrian mall*, *plaza*, trotoar, dan *zebra cross*.

2) Fasilitas Jalur Pejalan Kaki (Pedestrian)

Fasilitas jalur pedestrian bagi pejalan kaki menurut Iswanto (2006) terbagi menjadi dua yaitu :

1. Fasilitas utama

Fasilitas utama pada jalur pedestrian adalah jalur pedestrian (trotoar) dan penyeberangan berupa penyeberangan sebidang dan tidak sebidang. Trotoar disediakan pada jalan dengan daerah manfaat jalan lebih dari 8 meter. Contoh penyeberangan sebidang seperti zebra cross dan pelikan, sedangkan untuk penyeberangan tidak sebidang seperti jembatan dan terowongan penyeberangan.

2. Fasilitas pendukung

Fasilitas pendukung pada jalur pejalan kaki berupa :

a. Rambu dan marka

Peletakan rambu dan marka harus memperhitungkan keselamatan lalu lintas. Pada rambu untuk jalur pedestrian akan menggunakan rambu yang berhubungan dengan pejalan kaki yang mengacu pada Peraturan Menteri Perhubungan No 13 Tahun 2014 Tentang Rambu Lalu Lintas. Dimana rambu tersebut meliputi rambu larangan, rambu peringatan, rambu perintah, dan rambu petunjuk.

Marka untuk jalur pedestrian berupa zebra cross dan dua garis utuh melintang. Marka zebra cross difungsikan untuk jalur menyeberang. Memiliki ukuran panjang minimal 2,5 m dengan lebar 20 cm. Jarak antar garis sebesar 30 cm. Sedangkan untuk marka dua garis utuh melintang difungsikan sebagai isyarat untuk menyeberang. Memiliki ukuran garis melintang minimal 2,5 m dan lebar garis melintang 0,3 m.

b. Pengendali kecepatan

Pengendali kecepatan digunakan untuk memberikan keamanan dengan mengatur agar kendaraan menurunkan kecepatan. Pengendali kecepatan umumnya menggunakan jendulan. Adanya

jendulan akan memberi paksaan untuk kendaraan menurunkan kecepatan. Ketentuan ukuran untuk jendulan yaitu panjang 370-400 cm dan tinggi maksimal 10 cm.

c. Pagar pengaman

Pagar pengaman difungsikan untuk titik yang berbahaya. Pagar pengaman dibuat jika volume pejalan kaki satu sisi jalan sudah >450 orang/jam/lebar, volume kendaraan >500 kendaraan/jam, kecepatan kendaraan >40km/jam, dan pejalan kaki tidak menggunakan fasilitas penyeberangan.

d. Lampu penerangan

Lampu penerangan digunakan sebagai pencahayaan untuk kegiatan malam hari. Lampu penerangan memiliki tinggi maksimal 4 meter dan diletakkan dengan jarak 10 meter. Bahan yang digunakan seperti metal dan beton cetak.

e. Pelindung/peneduh

Pelindung atau peneduh pada jalur pedestrian dapat berupa pohon, atap, dan sebagainya.

f. Jalur hijau

Menggunakan jenis tanaman peneduh dengan lebar jalur 150 cm.

g. Tempat duduk

Peletakan untuk tempat duduk tidak boleh mengganggu pergerakan. Berbahan baku seperti metal atau beton cetak. Diletakkan tiap 10 meter dengan lebar bangku 40-50 cm dan panjang 150 cm.

h. Tempat sampah

Tempat sampah pada jalur pedestrian difungsikan sebagai penampung sampah pejalan kaki. Berbahan baku seperti metal atau beton cetak dan diletakkan dengan jarak 20 meter.

i. Halte/tempat pemberhentian bus

Terletak setiap radius 300 meter atau pada lokasi yang potensial yang dibangun sesuai dengan kebutuhan.

j. Drainase

Letak drainase berdampingan atau dibawah dari jalur pedestrian. Memiliki lebar minimal 50 cm dengan tinggi 50 cm.

k. Bolar

Bolar difungsikan sebagai pembatas agar kendaraan bermotor tidak masuk kejalur pedestrian. Memiliki ketentuan peletakan 30 cm dari kerb, dengan diameter 30 cm dan tinggi 0,6-1,2 meter. Jarak antar bolar tidak lebih dari 1,4meter.

l. Telepon umum

Disediakan sebagai bentuk pemfasilitasan bagi pejalan kaki untuk bertelekomunikasi. Peletakan dari telepon umum berada di tepi atau tengah dari jalur pedestrian dengan lebar 1 meter, dan perlu terlindung dari cuaca.

m. Ramp tepi jalan

Digunakan untuk membantu pengguna disabilitas. Sehingga permukaan padaramp tidak boleh licin.

n. Jam

Digunakan sebagai penunjuk waktu. Pada peletakannya perlu diperhatikan karena jam dapat menjadi fokus atau landmark dari pedestrian.

o. Utilitas

Utilitas yang dimaksud seperti boks kabel telepon maupun listrik, penutup gorong-gorong, hidran, dan sebagainya.

3.6 Aspek Kenyamanan Pada Jalur Pejalan Kaki

Kenyamanan merupakan rasa yang timbul karena kebutuhan dasar yang terpenuhi yang didasari oleh ketentraman, kelegaan, dan transenden (Kolcaba, 1992). Adanya rasa nyaman dari pengguna jalur pedestrian merupakan suatu bentuk reaksi terhadap kondisilingkungan kota (Mauliani et al., 2015). Selain itu, Menurut *Transportation research Board* dalam

Tanan & Sailendra (2011), rasa nyaman menjadi salah satu alasan bagi seseorang memilih berjalan kaki.

Aspek kenyamanan di jalur pedestrian menurut Rustam & Utomo (2003) sebagai berikut:

a. Sirkulasi

Jalur pedestrian yang terdapat gangguan atau penghambat dapat mempengaruhi sirkulasi pada jalur pedestrian. sehingga perlu adanya pembagian sirkulasi, fungsi ruang dan juga hierarki sirkulasi pada jalur pedestrian. Berikut adalah standar sirkulasi (Mobilitas) yang diatur dalam Permen PUPR No.03 Tahun 2014 ialah :

1. Jalur pejalan kaki harus dirancang untuk memungkinkan pergerakan yang lancar dan aman bagi pejalan kaki, dengan lebar yang cukup untuk menampung jumlah pengguna.
2. Sirkulasi yang terhubung: Jalur pejalan kaki harus menghubungkan area-area penting dalam lingkungan, seperti rumah, fasilitas umum, dan transportasi publik.
3. Konektivitas: Jalur pejalan kaki harus menghubungkan area perumahan dengan pusat kegiatan lain seperti pusat perbelanjaan atau sekolah.

b. Iklim

Iklim dapat mempengaruhi seseorang untuk melakukan aktivitas berjalan kaki. Sehingga perlu adanya perhatian terhadap perubahan iklim. Pada iklim yang terlalu panas atau saat hujan deras perlu adanya peneduh bagi pejalan kaki. Berikut adalah standar iklim yang diatur dalam Permen PUPR No.03 Tahun 2014 ialah :

1. Suhu yang nyaman: Jalur pejalan kaki harus mempertimbangkan iklim mikro untuk menciptakan suhu yang nyaman bagi pejalan kaki. Pengaturan tempat yang teduh (misalnya dengan penanaman pohon) serta sirkulasi udara yang baik sangat penting.
2. Ventilasi: Lingkungan jalur pejalan kaki perlu memastikan

adanya ventilasi yang baik agar udara tetap segar dan tidak pengap, terutama pada jalur yang berada di area perkotaan padat.

c. Kebisingan

Kebisingan dapat mengganggu kenyamanan pejalan kaki, lebih spesifiknya kebisingan pada kendaraan bermotor. Hal ini dikarenakan letaknya yang bersampingan dengan jalur pedestrian. Pengurangan kebisingan ini dapat diredam dengan keberadaan pohon di sekitar pedestrian. Berikut adalah standar kebisingan yang diatur dalam Permen PUPR No.03 Tahun 2014 ialah :

1. Jalur pejalan kaki harus berada pada jarak yang aman dari sumber kebisingan tinggi, seperti jalan raya atau fasilitas industri, agar tidak mengganggu kenyamanan pejalan kaki.
2. Penggunaan material yang dapat meredam suara pada jalur pejalan kaki atau tanaman yang dapat menyerap kebisingan juga dipertimbangkan untuk menjaga kenyamanan.

d. Aroma/bau-bauan

Aroma tidak sedap dapat mengganggu kenyamanan pengguna jalur pedestrian. hal ini dapat diminimalisir dengan penutup berupa pepohonan ataupun muka tanah yang ditinggikan. Berikut adalah standar aroma/bau-bauan yang diatur dalam Permen PUPR No.03 Tahun 2014 ialah :

1. Jalur pejalan kaki harus bebas dari bau yang mengganggu, misalnya bau dari tempat pembuangan sampah, limbah, atau saluran air terbuka.
2. Penanaman tanaman atau vegetasi yang memiliki aroma menyenangkan dan dapat menyaring udara juga menjadi bagian dari standar kenyamanan jalur pejalan kaki.

e. Bentuk *landscape*

Bentuk *landscape* dari jalur pedestrian perlu diperhatikan. Seperti

lebar dari jalur yang memperhatikan kebebasan ruang tiap individu. Contoh lainnya adalah dengan pemberian kerb untuk memberikan batas antara jalur pedestrian dengan jalan. Berikut adalah standar *landscape* yang diatur dalam Permen PUPR No.03 Tahun 2014 ialah :

1. Desain landscape yang menarik: Bentuk lanskap sekitar jalur pejalan kaki harus mendukung kenyamanan dengan memperhatikan penataan ruang terbuka hijau, taman, atau area rekreasi yang dapat meningkatkan kualitas visual dan psikologis bagi pejalan kaki.
2. Perlindungan dari elemen alam: Lanskap juga dapat berfungsi untuk memberikan perlindungan dari sinar matahari yang terlalu terik atau hujan, misalnya dengan adanya atap atau kanopi di beberapa bagian jalur.

f. Keamanan

Rasa keamanan merupakan salah satu kebutuhan manusia akan rasa ingin dilindungi dari hal yang mengganggu. Hal ini menjadi salah satu perhatian dalam pembuatan jalur pedestrian. Salah satunya yaitu pemberian lampu jalan, bollard, dan sebagainya. Berikut adalah standar keamanan yang diatur dalam Permen PUPR No.03 Tahun 2014 ialah :

1. Penerangan yang cukup: Jalur pejalan kaki harus memiliki penerangan yang cukup untuk memastikan keamanan di malam hari dan mencegah potensi kecelakaan.
2. Pengawasan dan pemantauan: Keamanan dapat diperkuat dengan adanya fasilitas pengawasan, seperti CCTV, serta pemilihan lokasi jalur yang tidak rawan tindak kriminal.
3. Batasan yang jelas: Pembatas antara jalur pejalan kaki dan jalur kendaraan harus jelas untuk menghindari kecelakaan, seperti dengan menggunakan pembatas trotoar atau marka jalan.

g. Kebersihan

Kebersihan pada jalur pedestrian juga dapat menarik orang untuk

menggunakan jalur pedestrian. Sehingga perlu adanya penyediaan tempat sampah, penataan pada saluran air untuk tetap menjaga lingkungan di sekitar drainase. Berikut adalah standar keamanan yang diatur dalam Permen PUPR No.03 Tahun 2014 ialah :

1. Pemandangan yang menyenangkan: Jalur pejalan kaki harus melalui area yang memiliki pemandangan yang menyenangkan, baik itu ruang terbuka hijau, taman, atau fasilitas lainnya yang memperkaya pengalaman berjalan.
2. Tanaman hijau: Penanaman pohon atau tanaman yang dapat memberikan teduhan, serta elemen estetika lainnya, seperti patung atau ornamen, harus dipertimbangkan untuk menciptakan lingkungan yang menarik dan nyaman.

h. Aksesibilitas

Aksesibilitas pada kenyamanan jalur pejalan kaki merujuk pada kemampuan semua orang, tanpa terkecuali, untuk dapat menggunakan jalur pejalan kaki dengan mudah, aman, dan nyaman. Dalam konteks Permen PUPR No. 03 Tahun 2014, aksesibilitas pada jalur pejalan kaki memiliki beberapa aspek penting yang harus diperhatikan:

1. Akses untuk semua: Jalur pejalan kaki harus dapat diakses oleh semua kalangan, termasuk orang dengan disabilitas. Ini berarti harus ada fasilitas seperti trotoar yang cukup lebar (lebar trotoar yang disarankan adalah minimal 1,2 meter untuk jalur sepihak (satu arah), ramp untuk kursi roda, dan tidak ada hambatan fisik di jalur tersebut.
2. Tinggi trotoar: Trotoar atau jalur pejalan kaki harus memiliki tinggi yang jelas dari jalan kendaraan untuk menghindari terjadinya kecelakaan dan memberikan kenyamanan bagi pejalan kaki.

3.7 Variabel, Indikator, dan Parameter

Berdasarkan pada kajian teoritis yang ada, maka disusun variabel, indikator, dan parameter untuk penelitian. Hal ini bertujuan untuk mempermudah peneliti dalam melihat gap antara teori dengan keadaan di

lapangan. Berikut tabel variabel, indikator, dan parameter.

Tabel 3. 1 Variabel, Indikator Parameter

Variabel	Indikator	Parameter
Jalur Pedestrian (Iswanto, 2006; Rubenstein, 1992; Umum & Rakyat, 2018)	Fasilitas Pendukung	1) Rambu dan marka 2) Pengendali kecepatan 3) Lapak tunggu 4) Lampu penerangan 5) Pagar pengaman 6) Pelindung/peneduh 7) Jam 8) Ramp tepi jalan 9) Utilitas
		1. Jalur hijau 2. Tempat duduk 3. Tempat sampah 4. Halte 5. Drainase 6. Bola 7. Telepon umum
Kenyamanan di Jalur Pedestrian (Rustam & Utomo, 2003; Utterman, 1984)	Sirkulasi	1. <i>Level of Service</i> (LOS) jalur pedestrian 2. Alur jalur pedestrian 3. Maksud perjalanan
	Aksesibilitas	Hambatan jalur, lebar dan bebas, permukaan, dan tekstur
	Gaya alam dan iklim	Suhu 20-26°C
	Keamanan	Menjamin keselamatan dari kecelakaan atau tindak kejahatan
	Kebersihan	Bebas dari sampah
	Bentuk Landscape/Keindahan	Kesatuan, proporsi, skala, keseimbangan, dan irama. Perbedaan antara jalur pedestrian dengan jalan kendaraan bermotor yang terlihat jelas.
	Kebisingan	Terdapat pohon/vegetasi
	Aroma/Bau-bauan	Trotoar yang tertutup, penutup drainase yang terawat

Sumber: Asa Faellassuffa, 2022