

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Pejalan kaki (*Pedestrian*)

Pedestrian merupakan kata yang berasal dari bahasa Yunani yaitu *pedos* yang artinya kaki, makna dari pedestrian yaitu pejalan kaki atau orang yang berjalan kaki, dan jalan adalah media manusia dalam berjalan. Sehingga, pedestrian merupakan “*person walking in street*” atau pergerakan manusia dari tempat asal ke tempat tujuan dengan moda jalan kaki. (Iswanto, 2006). Adapun menurut Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (2018) pejalan kaki adalah setiap orang yang berjalan di ruang lalu lintas jalan, baik menggunakan maupun tanpa alat bantu.

Sehingga dapat disimpulkan bahwa, pejalan kaki yaitu orang yang berjalan kaki atau orang yang menggunakan peralatan berjalan dengan roda seperti menggunakan diatas kursi roda. Seseorang memilih untuk berjalan kaki jika merasakan dan melihat lingkungan tersebut terasa ramah nyaman, aman dan menyenangkan, bagi para pejalan dengan rute yang dapat menghemat waktu perjalanan. Dalam hal ini pejalan kaki memiliki arti pergerakan atau perpindahan orang atau manusia dari satu tempat ke tempat lain yang memiliki tujuan dengan berjalan kaki.

Tabel 2. 1 Sintesa Pejalan Kaki

No	Sumber	Definisi Pejalan Kaki
1.	Iswanto (2006)	Pedestrian merupakan orang yang berjalan kaki.
2.	Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (2018)	Orang yang berjalan baik menggunakan dan atau tanpa alat bantu.

*)Olahan Penulis, 2021

2.2 Jalur Pejalan Kaki

Menurut Peraturan Menteri Pekerjaan Umum (2014), ruang pejalan kaki merupakan ruang yang diperlukan pejalan kaki untuk berdiri dan berjalan yang dihitung berdasarkan dimensi tubuh manusia pada saat membawa barang atau

berjalan bersama dengan pejalan kaki lainnya baik dalam kondisi diam maupun bergerak. Menurut Iswanto (2006), jalur pejalan kaki merupakan sebuah fasilitas ruang publik yang dapat menimbulkan interaksi sosial. Sehingga, dapat disimpulkan bahwa jalur pejalan kaki merupakan ruang khusus pejalan kaki yang menghubungkan satu tempat ke tempat lain, sehingga dapat menumbuhkan interaksi sosial.

2.2.1 Fasilitas Pejalan Kaki

Menurut Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (2018) fasilitas pejalan kaki merupakan fasilitas pada ruang milik jalan untuk pejalan kaki, fasilitas tersebut berupa trotoar, dan penyebrangan jalan baik di atas jalan (jembatan), di permukaan jalan dan di bawah jalan (terowongan). Fasilitas pejalan kaki merupakan ketersediaan sarana dan prasarana pejalan kaki dalam memberikan pelayanan pejalan kaki dilihat berdasarkan kelancaran, keamanan, kenyamanan, dan keselamatan. Fasilitas pejalan kaki dibagi menjadi dua jenis yaitu (Tanan, 2011):

1. Fasilitas Utama merupakan jalur pejalan kaki, seperti penyebrangan berupa sebidang maupun tidak sebidang, trotoar, dan lain sebagainya.
2. Fasilitas Pendukung merupakan segala sarana pendukung berupa lapak tunggu, lampu penerangan, rambu, marka, papan informasi, pagar pembatas, pelindung atau peneduh, jalur hijau, tempat duduk, tempat sampah, halte, fasilitas telepon umum, dan lain sebagainya.

Adapun berdasarkan Pedoman Perencanaan Teknis Fasilitas Pejalan Kaki Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Tahun 2018 bahwa fasilitas pejalan kaki memiliki 4 (empat) ketentuan fasilitas yaitu :

1. Fasilitas utama, terdiri dari 2 komponen yaitu :
 - a. Jalur pejalan kaki (trotoar)
 - b. Penyeberangan tidak sebidang yaitu jembatan dan terowongan (*underpass*)
2. Fasilitas pejalan kaki untuk pengguna berkebutuhan khusus

Fasilitas untuk berkebutuhan khusus merupakan orang yang berjalan dengan menggunakan alat bantu seperti kursi roda, tongkat, kruk dan lain-lain.

3. Fasilitas pendukung

- a. Rambu dan marka, agar mendukung keselamatan lalu lintas. Peletakan rambu yaitu berada di jalur fasilitas, titik interkasi sosial, dan jalur dengan arus orang padat. Peletakan marka sebagai peringatan kepada pengemudi untuk berhati-hati, dan mampu memberikan perlindungan pada pejalan kaki.
- b. Pengendali kecepatan, merupakan fasilitas agar pengendara menurunkan kecepatan kendaraan saat mendekati fasilitas penyeberangan sehingga pejalan kaki menyeberang lebih aman. Bentuk dari pengendali kecepatan berupa jedulan, penyempitan trotoar pengganti permukaan jalan berupa blok beton khusus, pemasangan gapura khusus, zona selamat sekolah, dan lain sebagainya. Pengendali kecepatan ditempatkan apabila:
 - Kecepatan lalu lintas tinggi dan membahayakan pejalan kaki saat menyeberang.
 - Area tersebut memprioritaskan pejalan kaki.
- c. Lapak Tunggu, merupakan fasilitas untuk berhenti sementara untuk pejalan kaki saat penyeberangan agar dapat berhenti sementara untuk menunggu kesempatan dalam menyeberang. Lapak tunggu diletakan pada median jalan, dan zona pergantian moda.
- d. Lampu penerangan, berfungsi untuk memberi pencahayaan pada malam hari agar pejalan kaki merasa aman dan nyaman pada area jalur perjalan kaki tersebut.
- e. Pagar pengaman, berada di titik yang berbahaya dan memerlukan perlindungan.
- f. Pelindung atau peneduh, menyesuaikan fasilitas pejalan kaki berupa pohon atau atap.
- g. Jalur hijau

- h. Tempat duduk, pelatakan tidak boleh mengganggu pergerakan pejalan kaki.
- i. Tempat sampah, merupakan fasilitas untuk pejalan kaki membuang sampah yang dihasilkan namun bukan untuk sampah rumah tangga.
- j. Halte, berada di jalur fasilitas sehingga tidak mengurangi lebar efektif jalur pejalan kaki.
- k. Drainase, mencegah terjadinya banjir dan genangan air saat hujan. Peletakan drainase di bawah atau berdampingan dengan fasilitas pejalan kaki.
- l. Bolar

Dapat disimpulkan bahwa fasilitas pejalan kaki merupakan fasilitas yang disediakan agar pejalan kaki merasakan keamanan, kenyamanan, dan keselamatan. Fasilitas pejalan kaki juga terbagi menjadi fasilitas utama dan fasilitas pendukung.

2.3 Konsep *Walkability*

Walkability menggambarkan tingkatan suatu lingkungan binaan yang ramah untuk berjalan kaki dengan menilai karakteristik suatu, dapat dilakukan secara subjektif (NZ Transport Agency, 2009). Konsep *walkability* menurut Leather *et al.*, (2011) merupakan sebuah istilah yang digunakan untuk menggambarkan dan mengukur konektivitas dan kualitas pada jalur pejalan kaki seperti jalan setapak dan trotoar di kota-kota dengan menilai infrastruktur pejalan kaki secara komperhensif dan studi yang menghubungkan permintaan dan penawaran. Dapat disimpulkan bahwa konsep *walkability* merupakan gambaran pada suatu lingkungan yang ramah pejalan kaki dengan menilai karakteristik dari lingkungan tersebut.

Dalam mengembangkan lingkungan yang ramah pejalan kaki terdapat startegi yang perlu dilakukan berdasarkan *The Visio of The Walk WA: A Walking Strategy for Western Australia* (2007-2020), strategi ini menyebutkan empat aspek yang menciptakan lingkungan yang mendukung dalam berjalan kaki yaitu :

1. Akses : jalan yang mudah dijangkau dan ketersediaan ruang terbuka publik yang menarik. Tersedianya fasilitas pejalan kaki yang ramah terhadap usia lanjut, penyandang disabilitas, dan pengguna membawa kereta bayi dengan menciptakan jalur yang lebar dan disertai rambu lalu lintas. Serta, perlu

memperhatikan penyediaan lahan parkir bermotor, parkir sepeda, dan halte bus atau angkutan umum yang sesuai.

2. Estetika : menciptakan lingkungan yang nyaman dan menyenangkan untuk berjalan kaki, karena terdapat daya tarik tersendiri. Perlu adanya kebersihan lingkungan dengan pengendalian sampah dan penataan dalam *landscape*.
3. Keselamatan dan keamanan : pejalan kaki harus merasa aman dari kejahatan dalam menikmati perjalanan mereka pada jalurnya. Perlu dibentuk lingkungan yang terpelihara sesuai prinsip desain agar mencegah terjadinya kejahatan.
4. Kenyamanan : tersedianya fasilitas pejalan kaki untuk memberikan kemudahan dan tempat beristirahat sejenak seperti adanya tempat duduk, naungan untuk berteduh, dan tempat minum untuk public.

Berdasarkan Penelitian Hafnizar *et al* (2017) terdapat aspek dalam penataan jalur pejalan kaki yang harus diperhatikan yaitu berupa Aksesibilitas/ Kejelasan (Conspicuous), Estetika/ Keramahan (Convivial), Keselamatan dan keamanan, Kenyamanan, Kesesuaian (Convenient). Adapun, terdapat lima belas elemen konsep walkability untuk fasilitas berjalan kaki dalam penelitian Ujang (2014) yaitu:

1. Dekat dengan stasiun LRT/ Bus/ Angkutan Kota (*close to an LRT/ Bus/ Taci Sation*)
2. Mudah untuk menghubungkan dengan tujuan pengguna (*easy to connect with my destination*)
3. Jalur trotoar yang jelas dan terarah (*directness of walkways*)
4. Dekatnya jarak ke titik transit (*proximity to transit points*)
5. Tersedianya rute alternative (*availability of alternative routes*)
6. Kelancaran jalur (*continuity od walkways*)
7. Fasilitas pejalan kaki (*pedestrian facilities*)
8. Kondisi trotoar (*condition of pavement*)
9. Rambu jalur pejalan kaki (*walking route 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 crime*)

14. Aman dari kejahatan (*safety of crime*)
15. Aman dari gangguan arus lalu lintas (*safety of traffic*)

Tabel 2. 2 Sintesa Konsep Walkability

No.	Sumber	Definisi Walkability
1.	NZ Transport Agency, 2009	a. Lingkungan yang ramah untuk pejalan kaki.
2.	Leather <i>et al.</i> , (2011)	a. Mengukur konektivitas dan kualitas pada jalur pejalan kaki.
3.	<i>The Visio of The Walk WA: A Walking Strategy for Western Australia</i> (2007-2020)	a. Akses b. Estetika c. Keselamatan dan keamanan d. Kenyamanan
4.	Hafnizar <i>et al</i> (2017)	a. Aksesibilitas/ Kejelasan (<i>Conspicuous</i>) b. Estetika/ Keramahan (<i>Convivial</i>) c. Keselamatan dan keamanan d. Kenyamanan e. Kesesuaian (<i>Convenient</i>)

*) *Olahan Penulis, 2021*

2.3.1 *Walkability Index*

Dalam mengukur tingkat *walkability* dapat dilakukan dengan metode penggunaan *Walkability Index* (WI). Salah satu metode pengukuran *Walkability Index* dikembangkan pertama kali oleh Krambeck untuk *World Bank* dikenal sebagai *Global Walkability Index* (GWI). Penelitian Krambeck (2006) bertujuan untuk mengembangkan fasilitas pejalan kaki di negara berkembang sesuai dengan aspek-aspek *walkability* dalam jangka pendek dan jangka menengah seperti ketersediaan infrastruktur. Terdapat tiga komponen dalam penelitian Krambeck and Shah (2006) yaitu :

1. Keselamatan dan keamanan, untuk menentukan keselamatan dan keamanan bagi pejalan kaki. Hal yang perlu diperhatikan seperti kemungkinan pejalan kaki kecelakaan, fasilitas keamanan pada jalur pejalan kaki, serta tingkat kriminalitas pada jalur pejalan kaki.
2. Kenyamanan, mencerminkan kenyamanan dan daya tarik pejalan kaki.
3. Dukungan kebijakan, dukungan pemerintah kota dalam peningkatan infrastruktur pejalan kaki.

Dari tiga komponen tersebut, sebelumnya pada GWI (2005) dibagi menjadi 22 (dua puluh dua) indikator dan 45 variabel. Kemudian, lebih disederhanakan pada GWI (2006) terdapat tiga komponen dengan 14 variabel.

Tabel 2.3 Global Walkability Index (GWI) – Summary of Components and Variables

Komponen	Variabel	Keterangan
Keselamatan dan Keamanan	<ol style="list-style-type: none"> 1. <i>Proportion of road accident that resulted in pedestrian fatalities (most recent year avil).</i> 2. <i>Walking pathb modal conflict.</i> 3. <i>Crossing safety.</i> 4. <i>Perception of security from crime.</i> 5. <i>Quality of motorist behaviour.</i> 	Menentukan keselamatan dan keamaan pada jalur pejalan kaki.
Kenyamanan	<ol style="list-style-type: none"> 1. <i>Maintenance and cleanliness of walking paths.</i> 2. <i>Existence and quality of facilities for blind and disable persons.</i> 3. <i>Amenities</i> 4. <i>Permanent and temporary obstacles on walking paths.</i> 5. <i>Availability of crossing aling major roand.</i> 	Ketersediaan fasilitas pengguna jalur pejalan kaki agar mencerminkan kenyamanan dan daya tarik jaringan pejalan kaki.
Dukungan Kebijakan	<ol style="list-style-type: none"> 1. <i>Funding and resources devoted to pedestrian planning</i> 2. <i>Presence of relevant urban design guidelines.</i> 3. <i>Existence and enforcement of relevant pedestrian safety laws dan regulations.</i> 4. <i>Degree of public outracch for pedestrian and driving safety and atiquette.</i> 	Dukungan pemerintah kota sebagai pemegang kebijakan terhadap perbaikan dan pengembangan fasilitas pejalan kaki..

*) Krambeck, 2006

Adapun penelitian oleh *Asian Development Bank (ADB)* terkait *Walkability and Pedestrian Facilities in Asia Cities* merupakan pengembangan kajian *walkability* kota-kota di negara berkembang Asia. Parameter yang digunakan dalam penelitian ini menggunakan parameter-parameter dari GWI yang dimodifikasi. Berikut adalah parameter penelitian *walkability* oleh ADB (Leather *et al.*, 2011).

Tabel 2. 4 Parameter Walkability oleh Asian Development Bank

No.	Parameter	Deskripsi
1.	Konflik Moda jalur Pejalan Kaki	Tingkat konflik yang terjadi antara pejalan kaki dengan moda transportasi lain, seperti sepeda, kendaraan bermotor yang berada di jalan raya.
2.	Ketersediaan Jalur Pejalan kaki	Kebutuhan, ketersediaan, dan kondisi jalur pejalan kaki. Parameter mengubah parameter “Pemeliharaan dan Kebersihan” dalam GWI.
3.	Ketersediaan Penyeberangan	Ketersediaan penyeberangan dan jarak antar penyeberangan, agar mengetahui karakteristik pejalan kaki menyeberang ketika tidak ada penyeberangan atau ketika penyeberangan terlalu jauh.
4.	Keamanan Penyeberangan	Parameter ini mengacu pada perpindahan pejalan kaki ke moda lain saat menyeberang, waktu yang diperlukan untuk menunggu dan menyeberang jalan, serta waktu yang diberikan kepada pejalan kaki untuk menyeberang di persimpangan.
5.	Perilaku Bermotor	Sikap pengendara bermotor terhadap pejalan kaki menjadi karakteristik lingkungan pejalan kaki di kawasan tersebut.
6.	Ketersediaan Fasilitas Pendukung (Amenitas)	Ketersediaan fasilitas pejalan kaki seperti bangku, lampu jalan, toilet umum, dan vegetasi agar meningkatkan daya tarik kenyamanan pejalan kaki.
7.	Infrastruktur penunjang kelompok penyandang cacat	Ketersediaan infrastruktur untuk penyandang disabilitas, dengan memperlihatkan posisi serta pemeliharaan.
8.	Kendala atau hambatan	Adanya hambatan bersifat sementara dan permanen di jalur pejalan kaki, sehingga mempengaruhi lebar efektif jalur pejalan kaki dan menyebabkan ketidaknyamanan pejalan kaki.
9.	Keamanan dari kejahatan	Kondisi pejalan kaki yang merasakan aman dari kejahatan umum di jalan.

*)Leather et al., 2011

Pengembangan model GWI oleh ADB dilakukan pada kawasan-kawasan tertentu di perkotaan, seperti kawasan permukiman, kawasan pendidikan, kawasan komersial, dan kawasan terminal angkutan umum. Tabel 2.5 merupakan parameter dalam metode *walkability index* dari penelitian ADB yang memiliki perbedaan dengan GWI. Dimana, GWI memasukkan jumlah pejalan kaki dari hasil *Pedestrian count* selama 15 menit dan panjang segmen jalan yang disurvei dalam perhitungan indeks, yang mengindikasikan adanya pengaruh kedua faktor tersebut terhadap indeks. Sedangkan, penelitian ADB tidak menggunakan dua faktor tersebut dalam menghitung nilai indeks. Sehingga, jika infrastruktur jalur pejalan kaki baik dan tingkat pejalan kaki sesuai dengan infrastruktur yang tersedia maka peringkat *walkability index* akan semakin baik.

Tugas Akhir Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota

Terdapat pula pengembangan WI ADB oleh Wibowo *et al.* (2015) dalam penelitiannya terkait *Walkability Measure For City Area In Indonesia*. Penelitian tersebut mengembangkan *walkability index* untuk wilayah perkotaan di Indonesia, namun tetap memfokuskan pada infrastruktur pejalan kaki dan penilai lingkungan pejalan kaki sesuai penelitian terdahulu. Pengembangan tersebut terkait sembilan parameter infrastruktur pejalan kaki dan lingkungan pejalan kaki, berikut adalah parameter yang dikembangkan.

Tabel 2. 5 Parameter Walkability in Asian

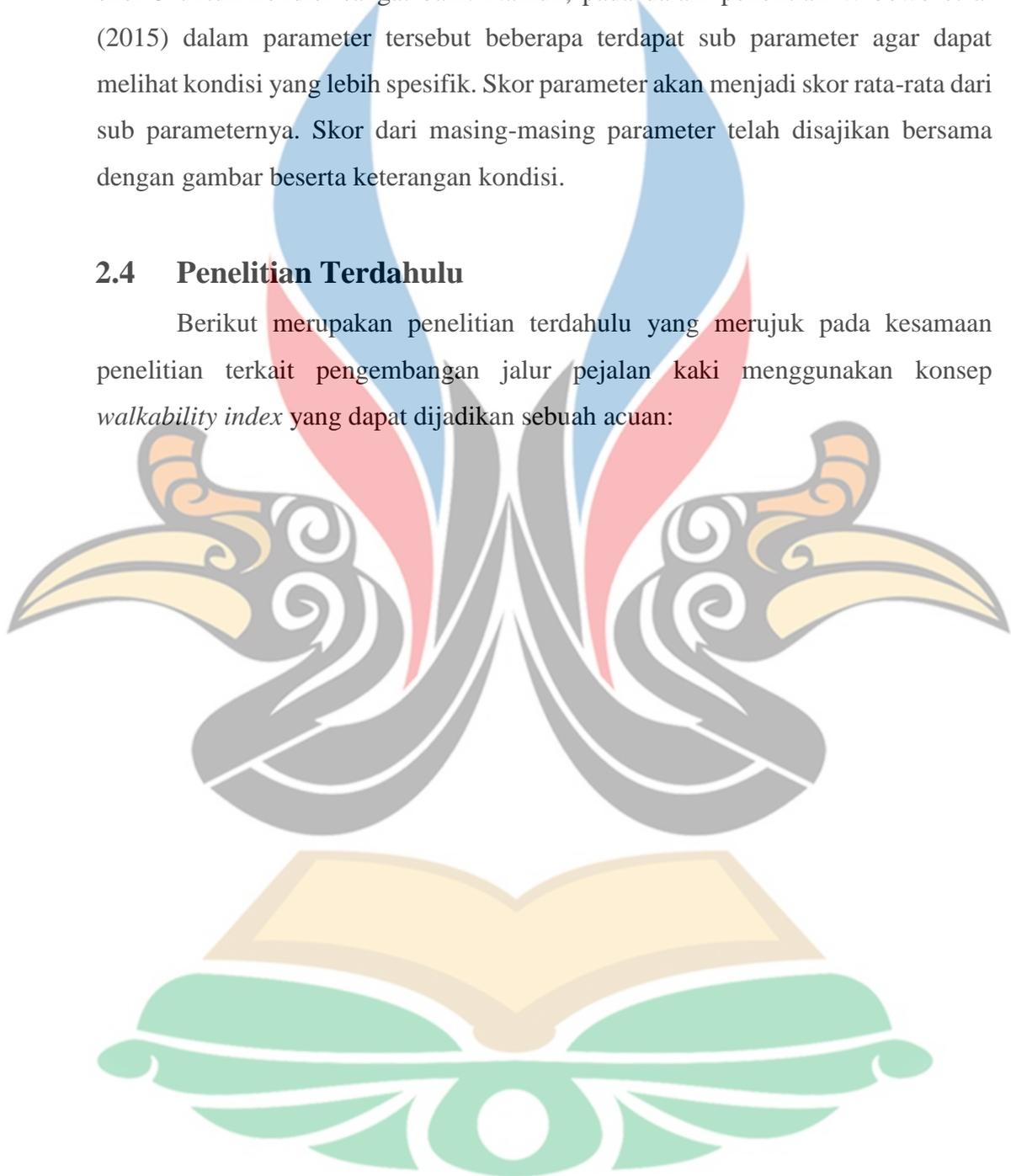
No.	Parameter	Sub Parameter	Deskripsi
1.	Konflik pejalan kaki dengan moda kendaraan	-	Mempertimbangkan konflik antara pergerakan kendaraan dan arus pejalan kaki, serta konflik antara pejalan kaki dan kendaraan tidak bermotor seperti sepeda atau becak.
2.	Keberadaan fasilitas pejalan kaki	Pemeliharaan trotoar. Kebersihan trotoar.	Mempertimbangkan kondisi trotoar dengan melihat kondisi permukaan dan kebersihannya.
3.	Ketersediaan Penyeberangan	-	Ketersediaan penyeberangan, seperti zebra cross, jembatan penyeberangan, terowongan, dan sejenisnya. Lalu lintas juga mempengaruhi, seperti kecepatan rata-rata kendaraan.
4.	Penyeberangan yang aman	Paparan Waktu tunggu menyeberang Waktu yang dibutuhkan untuk menyeberang	Memperhatikan bahwa kondisi negara berkembang, fasilitas pejalan kaki belum diprioritaskan seperti zebra cross. Sehingga, mempertimbangkan paparan pada persimpangan, waktu tunggu, dan waktu tunggu yang dibutuhkan untuk menyeberang.
5.	Perilaku pengendara.	-	Mengungkapkan situasi dimana sarana penyeberangan terhalang oleh kendaraan khususnya sepeda motor.
6.	Fasilitas jalan kaki	-	Memperlihatkan perlengkapan berjalan di sepanjang rute jalan kaki.
7.	Prasarana jalan untuk disabilitas	-	Penampilan prasarana jalan kaki dan bangunan khusus pada jalur pejalan kaki untuk disabilitas.
8.	Hambatan	-	Memperhatikan halangan permanen dan sementara di sepanjang rute jalan kaki.
9.	Keamanan jalan	-	Situasi ketidaknyamanan pada jalur pejalan kaki, terutama saat malam hari dan saat sepi.

*) Wibowo *et al.*, 2015

Sama dengan penelitian sebelumnya oleh ADB, sembilan parameter pada Tabel 2.5 akan dilakukan penilaian dengan masing-masing parameter diberi skor dengan nilai 1 sampai 5. Dimana, skor 1 menjelaskan kondisi sangat buruk, dan skor 5 untuk kondisi sangat baik. Namun, pada dalam penelitian Wibowo et al (2015) dalam parameter tersebut beberapa terdapat sub parameter agar dapat melihat kondisi yang lebih spesifik. Skor parameter akan menjadi skor rata-rata dari sub parameternya. Skor dari masing-masing parameter telah disajikan bersama dengan gambar beserta keterangan kondisi.

2.4 Penelitian Terdahulu

Berikut merupakan penelitian terdahulu yang merujuk pada kesamaan penelitian terkait pengembangan jalur pejalan kaki menggunakan konsep *walkability index* yang dapat dijadikan sebuah acuan:



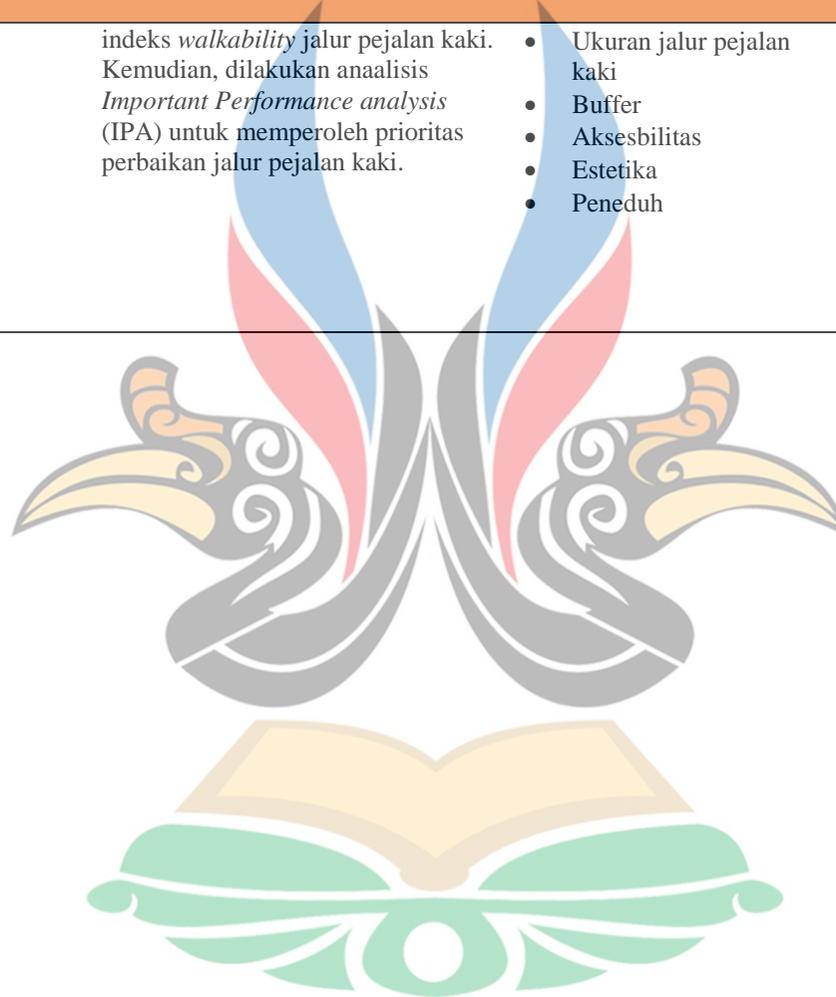
www.itk.ac.id
Tabel 2. 6 Penelitian Terdahulu

No.	Nama dan Tahun Publikasi	Judul Penelitian	Metode	Variabel	Hasil
1.	Leather <i>et al</i> , 2011	<i>Walkability and Pedestrian Facilities in Asian Cities</i>	Menggunakan metode <i>Global Walkability Index</i> dan kebijakan pemerintah. Serta menggunakan survei pejalan kaki untuk mendapatkan persepsi pengguna pejalan kaki.	<ul style="list-style-type: none"> • Konflik jalur pejalan kaki. • Ketersediaan jalur pejalan kaki. • Ketersediaan penyeberangan • Keamanan penyeberangan • Perilaku pengguna kendaraan • Amenitas • Fasilitas penunjang disabilitas • Hambatan • Keamanan dari kejahatan 	Melakukan penelitian pada 4 kawasan survei. Pada kawasan permukiman nilai rata-rata <i>walkability</i> yaitu 56,99 dari 100 dengan masalah terbesar yaitu infratraktur disabilitas dangat buruk yaitu 36,62. Pada kawasan pendidikan nilai rata-rata <i>walkability</i> yaitu 53,81 dari 100 yang menunjukkan bahwa kawasan pendidikan tidak menyediakan trotoar atau tidak terdapat trotoar yang berkualitas sehingga rentang terhadap kecelakaan. Pada kawasan komersial nilai rata-rata <i>walkability</i> yaitu 60,94 dari 100 yang menunjukkan terdapat pedagang kaki lima disepanjang trotoar sehingga mengurangi lebar efektif trotoar. Pada kawasan transit angkutan umum nilai rata-rata <i>walkability</i> yaitu 54,02 dari 100.
2.	Hafnizar <i>et al</i> , 2017	Pengaruh Kenyamanan Terhadap Penerapan Konsep <i>Walkable</i> di Kawasan Pusat Kota Lama	Pendekatan campuran dimana mengolah data kualitatif didukung dengan pengolahan data kuantitatif. Menguji validitas dan reliabilitas untuk mengukur hubungan keterkaitan antara kenyamanan dengan konsep <i>walkable</i> .	<ul style="list-style-type: none"> • Keamanan dan Keselamatan • Kenyamanan • Kesesuaian • Kejelasan • Keindahan dan <i>Convivial</i> (Keramahan) 	Hasil penelitian berupa kualitas jalur pedestrian tidak sesuai lagi dengan fungsinya dan teori mengenai kenyamanan pejalan kaki, sehingga lokasi penelitian belum dapat dikatakan <i>walkable</i> . Adanya hubungan antara penerapan konsep <i>walkable</i> dengan perkembangan kawasan <i>heritage</i> yaitu adanya nilai pengaruh yang paling tinggi antara keduanya.
3.	Wibowo <i>et al</i> , 2015	Pengukuran <i>Walkability Index</i> Pada Ruas Jalan di Kawasan Perkotaan	Penilaian <i>walkability</i> pada fasilitas pejalan kaki pada ruas jalan di perkotaan yang telah dimodifikasi berdasarkan karakteristik kota di Indonesia.	<ul style="list-style-type: none"> • Konflik jalur pejalan kaki dengan moda transportasi lainnya. • Ketersediaan jalur pejalan kaki 	Hasil perhitungan <i>walkability</i> menunjukkan kawasan-kawasan di daerah studi memiliki masalah terkait dengan kelayakan berjalan. Minimnya amenitas pada fasilitas pejalan kaki untuk disabilitas.

No.	Nama dan Tahun Publikasi	Judul Penelitian	Metode	Variabel	Hasil
				<ul style="list-style-type: none"> • Ketersediaan penyeberangan • Keselamatan penyeberangan • Perilaku pengendara kendaraan bermotor • Amenitas • Infrastruktur penunjang kelompok penyandang cacat • Kendala/hambatan • Keamanan dari kejahatan 	
4.	Triantoro, 2017	Kajian Tingkat <i>Walkability</i> Pada Jalur Pedestrian Di Ruas Jalan Utama Pusat Kota Makassar	Pengukuran tingkat <i>walkability</i> dan persepsi pengguna untuk mengkonsep arahan rencana.	<ul style="list-style-type: none"> • Konektifitas • Hubungan antar moda • Keamanan • Keselamatan • Kenyamanan dan daya tarik 	Hasil <i>walkability</i> secara keseluruhan berkategori <i>waiting to walk</i> yaitu terdapat beberapa fasilitas yang sudah dapat diakses dengan berjalan kaki. Hasil prioritas pada masing-masing jalan yaitu pada jalan Penghibur dengan prioritas utama keselamatan pejalan kaki, pada jalan Ujung Pandang hanya terdapat prioritas menengah pada aspek konektifitas, keamanan, keselamatan, dan kenyamanan. Pada Jalan Riburane prioritas tertinggi pada aspek keamanan dan keselamatan. Pada Jalan Ahmad Yani prioritas penanganan tertinggi pada konektifitas, keamanan, dan keselamatan.
5.	Agustin, Imma Widyanti 2017	Penerapan Konsep <i>Walkability</i> di Kawasan Alun Kota Malang	Metode kuantitatif untuk menganalisis kinerja jalur pejalan kaki, dan metode kualitatif untuk mengetahui karakteristik pejalan kaki, fasilitas pejalan kaki dan	<ul style="list-style-type: none"> • Fasilitas pejalan kaki • Konflik pejalan kaki • Penyeberangan • Pemeliharaan 	Kinerja jalur pejalan kaki di jalan Merdeka pada saat <i>weekday</i> memiliki LOS A namun pada Jalan Merdeka Timut dan Selatan memiliki LOS B. tingkat <i>walkability</i> di Jalan Merdeka cukup <i>walkable</i> . Mayoritas nilai

No.	Nama dan Tahun Publikasi	Judul Penelitian	Metode	Variabel	Hasil
			indeks <i>walkability</i> jalur pejalan kaki. Kemudian, dilakukan anaalisis <i>Important Performance analysis</i> (IPA) untuk memperoleh prioritas perbaikan jalur pejalan kaki.	<ul style="list-style-type: none"> • Ukuran jalur pejalan kaki • Buffer • Aksesibilitas • Estetika • Peneduh 	terendah terdapat pada variabel lampu penerangan. Tempat sampah dan aksesibilitas. Penataan jalur pejalan kaki menggunakan analisis IPA terhadap kinerja jalur pejalan kaki dan indikator <i>walkability</i> . Hasil analisis IPA yaitu setiap ruas jalan memilki prioritas penanganan yang berbeda. Umumnya perbaikan dilakukan pada penambahan fasilitas seperti lampu, tempat sampah, <i>ramp</i> , dan jalur difabilitas.

*) *Olahan Penulis, 2021*



Berdasarkan kajian penelitian terdahulu, terdapat beberapa variabel penelitian dari beberapa sumber penelitian terdahulu yang dapat diambil dalam penelitian ini. Pengambilan variabel tersebut karena kesamaan jenis penelitian dan tujuan penelitian terdahulu yang sama dengan sasaran penelitian ini. Pada penelitian *Leather, et al* (2011) dapat diketahui bahwa metode penelitian yang dilakukan yaitu menggunakan metode *Global Walkability Index*, kebijakan pemerintah, dan menggunakan survei pejalan kaki untuk mendapatkan persepsi pengguna pejalan kaki. Variabel dalam penelitian ini yaitu (1) Konflik jalur pejalan kaki (2) Ketersediaan jalur pejalan kaki (3) Ketersediaan penyeberangan (4) Keamanan penyeberangan (5) Perilaku pengguna kendaraan (6) Amenitas (7) Fasilitas penunjang disabilitas (8) Hambatan (9) Keamanan dari kejahatan. Metode *Global Walkability Index* dan variabel yang digunakan dalam penelitian tersebut menjadi referensi ke dalam variabel penelitian ini.

Pada penelitian yang dilakukan oleh Hafnizar *et al* (2017) dengan metode penelitian Pendekatan campuran dimana mengolah data kualitatif didukung dengan pengolahan data kuantitatif, serta menguji validitas dan reliabilitas untuk mengukur hubungan keterkaitan antara kenyamanan dengan konsep walkable. Adapun variabel yang digunakan yaitu (1) Keamanan dan Keselamatan (2) Kenyamanan (3) Kesesuaian (4) Kejelasan (5) Keindahan dan Convivial (Keramahan). Berdasarkan penelitian tersebut, penelitian ini mengimplementasi variabel penelitian menjadi rekomendasi untuk indikator penelitian ini.

Pada penelitian yang dilakukan oleh Wibowo *et al*, (2015) dengan metode penilaian *walkability* pada fasilitas pejalan kaki pada ruas jalan di perkotaan yang telah dimodifikasi berdasarkan karakteristik kota di Indonesia. Adapun variabel penelitian tersebut yaitu (1) Konflik jalur pejalan kaki dengan moda transportasi lainnya (2) Ketersediaan jalur pejalan kaki (3) Ketersediaan penyeberangan (4) Keselamatan penyeberangan (5) Perilaku pengendara kendaraan bermotor (6) Amenitas (7) Infrastruktur penunjang kelompok penyandang cacat (8) Kendala/hambatan (9) Keamanan dari kejahatan. Pada penelitian ini mendapatkan penilaian *walkability* yang telah dimodifikasi berdasarkan karakteristik kota kota di Indonesia.

Pada penelitian yang dilakukan oleh Triantoro (2017) dengan metode penelitian yaitu pengukuran tingkat *walkability* dan persepsi pengguna untuk mengkonsep arahan rencana. Penelitian ini mengadopsi metode dalam pengukuran persepsi pengguna di jalur pejalan kaki.

Pada penelitian yang dilakukan oleh Agustin, Imma Widyanti (2017) dengan metode kuantitatif untuk menganalisis kinerja jalur pejalan kaki, dan metode kualitatif untuk mengetahui karakteristik pejalan kaki, fasilitas pejalan kaki dan indeks *walkability* jalur pejalan kaki. Kemudian, dilakukan analisis *Important Performance analysis* (IPA) untuk memperoleh prioritas perbaikan jalur pejalan kaki. Penelitian ini mengadopsi metode analisis IPA karena sesuai dalam sasaran kedua penelitian ini.

2.5 Sintesa Pustaka

Berdasarkan tinjauan dan kajian dari berbagai literatur yang digunakan, terdapat hasil sintesa pustaka dalam menjawab permasalahan dalam penelitian yang akan dilakukan. Sintesa pustaka berdasarkan sintesa konsep *walkable* untuk menentukan indikator *walkability* dan sintesa *walkability index* untuk menentukan indikator *walkability*. Berikut adalah sintesa pustaka dalam penelitian.

Tabel 2.7 Sintesa Pustaka Indikator Penelitian

No.	Indikator Walkability	Sumber	Variabel Walkability	Sumber
1.	Konektifitas	(Leather <i>et al.</i> , 2011)	a. `Ketersediaan jalur pejalan kaki	Leather <i>et al.</i> , 2011
			b. Kebersihan jalur pejalan kaki	Wibowo <i>et al.</i> 2015
2.	Aksesibilitas	Hafnizar <i>et al.</i> (2017)	a. Perilaku pengendara bermotor	Leather <i>et al.</i> , 2011
3.	Keamanan dan keselamatan	Hafnizar <i>et al.</i> (2017)	a. Keamanan dari kejahatan	Leather <i>et al.</i> , 2011
			b. Ketersediaan infrastruktur penunjang disabilitas	
			c. Kemanaan penyebrangan	
			d. Waktu tunggu menyeberang	Wibowo <i>et al.</i> 2015
			e. Waktu untuk menyeberang	
4.	Keselamatan	Hafnizar <i>et al.</i> (2017)	a. Konflik jalur pejalan kaki	Leather <i>et al.</i> , 2011
			b. Ketersediaan penyeberangan	

Tugas Akhir Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota

No.	Indikator Walkability	Sumber	Variabel Walkability	Sumber
5.	Kenyamanan	Hafnizar et al (2017)	a. Kendala atau hambatan	Leather <i>et al</i> , 2011
6.	Estetika/ Daya Tarik	Hafnizar et al (2017)	a. Ketersediaan fasilitas pendukung (amenities)	Leather <i>et al</i> , 2011

*) *Olahan Penulis, 2021*



www.itk.ac.id