

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Jalur Pejalan Kaki

2.1.1 Definisi Jalur Pejalan Kaki

Pejalan kaki atau biasa disebut Pejalan Kaki Menurut Iswanto (2006), pejalan kaki berasal dari bahasa Yunani yang berasal dari kata pedos yang berarti kaki, jadi pejalan kaki atau pejalan kaki adalah orang yang berjalan kaki. Dalam hal ini, pejalan kaki berarti perpindahan atau pemindahan orang atau orang dari satu tempat ke tempat lain dengan cara berjalan kaki. Sejalan dengan pengertian diatas menurut Keputusan Direktur Jendral Perhubungan Darat Nomor SK.43/AJ 007/DRJD/97, Pejalan kaki adalah orang yang melakukan aktifitas berjalan kaki dan merupakan salah satu unsur pengguna jalan.

Berdasarkan keputusan Direktur Jendral Bina Marga No.032/T/BM/1999, Jalur yang ditujukan untuk berjalan disebut jalur pejalan kaki. Trotoar, penyeberangan plot (seperti zebra atau pelikan crossing), dan penyeberangan non-plot adalah contoh rute pejalan kaki (jembatan pejalan kaki dan di bawah jalan atau terowongan). Jalur pejalan kaki yang dapat dimodifikasi agar sesuai dengan kebutuhan pertumbuhan kota, antara lain sebagai fasilitas pejalan kaki, komponen keindahan kota, tempat interaksi sosial, tempat melepas penat, dan untuk kegiatan ruang publik.

Tabel 2. 1 Diskusi Teori Definisi Jalur Pejalan Kaki

No.	Sumber	Definisi
1.	Direktur Jendral Perhubungan Darat Nomor SK.43/AJ 007/DRJD/97	Pejalan kaki adalah orang yang melakukan aktivitas pejalan kaki

dan merupakan salah satu unsur pengguna jalan.

2.	Direktur Jendral Bina Marga Nomor 032/T/BM/1999	Jalan setapak adalah jalan yang dimaksudkan untuk berjalan kaki.
3.	Iswanto, 2006	Pedestrian atau pejalan kaki adalah orang yang berjalan kaki.

Sumber: Penulis, 2022

Berdasarkan Diskusi Teori definisi jalur pejalan kaki menurut Direktur Jendral Perhubungan Darat Nomor SK.43/AJ 007/DRJD/97 memiliki kesamaan Direktur Jendral Bina Marga Nomor 032/T/BM/1999 Jalur pejalan kaki adalah lintasan yang diperuntukan untuk berjalan kaki dengan pejalan kaki adalah orang yang melakukan aktifitas berjalan kaki dan merupakan salah satu unsur pengguna jalan sedangkan menurut iswanto (2006) pedestrian atau pejalan kaki adalah orang yang berjalan kaki.

2.1.2 Fasilitas Jalur Pejalan Kaki

Menurut Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (2018), kelengkapan fasilitas pejalan kaki yaitu fasilitas utama, pengguna berkebutuhan khusus dan fasilitas penunjang pada ruang jalan yang diperuntukkan bagi pejalan kaki adalah:

1. Fasilitas Utama

a. Jalur pejalan kaki (trotoar)

Lebar efektif lajur pejalan kaki berdasarkan kebutuhan satu orang adalah 60 cm dengan lebar ruang gerak tambahan 15 cm untuk bergerak tanpa membawa barang, sehingga kebutuhan total lajur untuk dua orang pejalan kaki bergandengan atau dua orang pejalan kaki berpapasan tanpa terjadi persinggungan sekurang-kurangnya 150 cm.

b. Penyebarangan antara lain

1) Penyebrangan sebidang

2) Penyeberangan jalan di atas jalan (jembatan), pada permukaan jalan, dan di bawah jalan (terowongan)

2. Fasilitas Pegguna Berkubutuhan Khusus

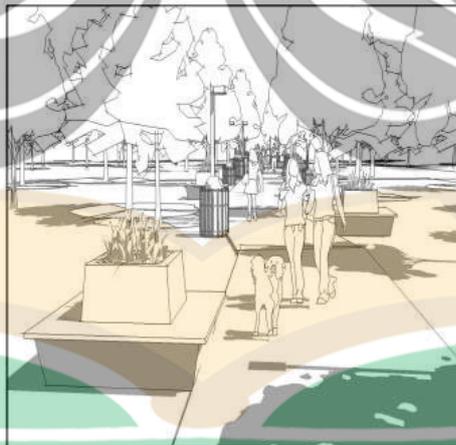
Kebutuhan fasilitas untuk orang dengan kebutuhan khusus termasuk di dalamnya orang yang berjalan dengan alat bantu seperti kursi roda, tongkat, kruk dan lain-lain membutuhkan desain fasilitas pejalan kaki yang tanpa halangan. Kebutuhan dari pejalan kaki dengan kebutuhan khusus sangatlah tergantung dari lebar alat bantu yang digunakan oleh pejalan kaki berkebutuhan khusus tersebut.

3. Fasilitas Pendukung

Menurut Kementerian Pekerjaan Umum, (2014) Sarana jaringan pejalan kaki terdiri atas jalur hijau, lampu penerangan, tempat duduk, pagar pengaman, tempat sampah, marka, perambuan, papan informasi, halte/shelter bus dan lapak tunggu, dan telepon umum.

a. Jalur Hijau

Terdapat bagian khusus untuk menempatkan berbagai elemen ruang seperti hidran air, telepon umum, dan perlengkapan/perabot jalan (bangku, lampu, tempat sampah, dan lainlain) serta jalur hijau. Ruang pejalan kaki dibangun dengan mempertimbangkan nilai ekologis ruang terbuka hijau (RTH). Jalur hijau ditempatkan pada jalur amenitas dengan lebar 150 centimeter dan bahan yang digunakan adalah tanaman peneduh.



Gambar 2. 1 Perspektif Jalur Hijau
Sumber: Kementerian Pekerjaan Umum, 2014

b. Lampu Penerangan

Lampu penerangan terletak di luar ruang bebas jalur pejalan kaki dengan jarak antarlampu penerangan yaitu 10 meter. Lampu penerangan dibuat dengan tinggi

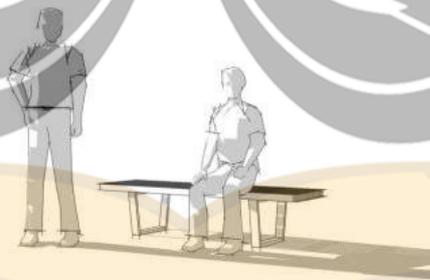
maksimal 4 meter serta menggunakan material yang memiliki durabilitas tinggi seperti metal dan beton cetak.



Gambar 2. 2 Fasilitas Lampu Penerangan
Sumber: Kementerian Pekerjaan Umum, 2014

c. Tempat Duduk

Tempat duduk terletak di luar ruang bebas jalur pejalan kaki dengan jarak antartempat duduk yaitu 10 meter. Tempat duduk dibuat dengan dimensi lebar 0,4-0,5 meter dan panjang 1,5 meter, serta menggunakan material yang memiliki durabilitas tinggi seperti metal dan beton cetak.



Gambar 2. 3 Fasilitas Tempat Duduk
Sumber: Kementerian Pekerjaan Umum, 2014

d. Pagar Pengaman

Pagar pengaman terletak di luar ruang bebas jalur pejalan kaki pada titik tertentu yang memerlukan perlindungan. Pagar pengaman dibuat dengan tinggi 0,9 meter, serta menggunakan material yang tahan terhadap cuaca dan kerusakan, seperti metal dan beton.



Gambar 2. 4 Fasilitas Pagar Pengaman

Sumber: Kementerian Pekerjaan Umum, 2014

e. Tempat Sampah

Tempat sampah terletak di luar ruang bebas jalur pejalan kaki dengan jarak antar tempat sampah yaitu 20 meter. Tempat sampah dibuat dengan dimensi sesuai kebutuhan, serta menggunakan material yang memiliki durabilitas tinggi seperti metal dan beton cetak.



Gambar 2. 5 Fasilitas Tempat Sampah

Sumber: Kementerian Pekerjaan Umum, 2014

f. Marka, Perambuan dan Papan Informasi (Signage)

Marka, perambuan, dan papan informasi terletak di luar ruang bebas jalur pejalan kaki, pada titik interaksi sosial, dan pada jalur pejalan kaki dengan arus padat. Marka, perambuan, dan papan informasi disediakan sesuai dengan kebutuhan, serta menggunakan material yang memiliki durabilitas tinggi dan tidak menimbulkan efek silau.

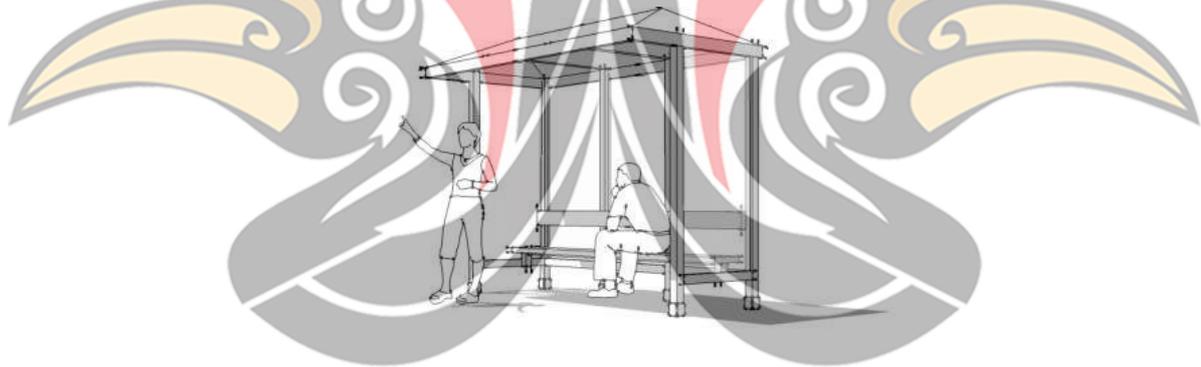


Gambar 2. 6 Fasilitas Marka, Perambuan dan Papan Informasi

Sumber: Kementerian Pekerjaan Umum, 2014

g. Halte/Shelter Bus dan Lapak Tunggu

Halte/shelter bus dan bilik tunggu terletak di luar area bebas jalur pejalan kaki, dengan jarak di antara mereka di tempat-tempat potensial di sekitarnya dan dalam radius 300 meter. Halte bus, tempat penampungan, dan ruang tunggu dibangun dengan proporsi yang diperlukan dan dengan bahan yang memiliki tingkat daya tahan tinggi, seperti logam..

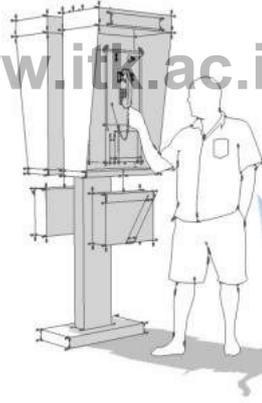


Gambar 2. 7 Fasilitas Halte

Sumber: Kementerian Pekerjaan Umum, 2014

h. Telpon Umum

Telepon umum ditempatkan di tempat-tempat potensial di seluruh wilayah dan berjarak terpisah dari area bebas jalur pejalan kaki pada radius 300 meter. Telepon umum dibangun menggunakan dimensi yang diperlukan dan bahan yang sangat tahan lama, seperti logam.



Gambar 2. 8 Fasilitas Telepon Umum

Sumber: Kementerian Pekerjaan Umum, 2014

i. Drainase

Sistem drainase terletak di sebelah atau di bawah fasilitas pejalan kaki. Dalam fasilitas untuk pejalan kaki, drainase bertindak sebagai reservoir dan kanal. Saat hujan, banjir dan genangan air dapat dihindari dengan memiliki drainase..

j. Bolar

Pemasangan bolar dimaksudkan agar kendaraan bermotor tidak masuk ke fasilitas pejalan kaki sehingga pejalan kaki merasa aman dan nyaman bergerak.

k. Pengendali kecepatan

Beberapa teknik untuk mengurangi kecepatan termasuk genangan air, pemendekan trotoar, mengganti permukaan jalan dengan balok beton khusus, memasang gapura khusus, menciptakan zona aman di sekitar sekolah, dan banyak lagi. Pengendara harus dapat melihat di mana pengontrol kecepatan berada. Mengingat perlu memiliki rambu dan marka yang cukup. Ketika ada kecepatan lalu lintas yang berlebihan dan aktivitas penyeberangan pejalan kaki menempatkan mereka dalam risiko, kontrol kecepatan dapat diterapkan di persimpangan atau lapangan..

Tabel 2. 2 Diskusi Teori Fasilitas Jalur Pejalan Kaki

No.	Sumber	Variabel
1.	Kementrian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat, 2018	Jalur Pejalan Kaki (Trottoar)
		Penyebrangan sebidang
		Penyebrangan jalan di atas jalan (jembatan)
2.	Kementrian Pekerjaan Umum, 2014	Penyebrangan pada permukaan jalan, dan di bawah jalan (terowongan)
		Jalur Hijau
		Lampu Penerangan
		Tempat Duduk
		Pagar Pengaman
		Tempat Sampah
		Marka, Perambuan dan Papan informasi
		Halte/Shelter Bus dan Lapak Tunggu
		Telepon Umum
		Drainase
		Bolar
		Pengendali Kecepatan

Sumber: Penulis, 2022

2.2 Konsep Walkability

Menurut Wowor, Kumurur, & Lefrandt (2019) konsep *Walkability* atau *walkability* adalah suatu gagasan dalam menciptakan kawasan yang mudah untuk dijangkau dengan melakukan transportasi non-motorized atau berjalan kaki serta ditunjang oleh fasilitas yang lengkap. Kawasan Taman Pedestrian Tenggarong merupakan Kawasan pusat pedestrian dipusat perkantoran dan pendidikan serta berada dititik pusat moda yaitu jembaran penghubungan antar kota terciptanya berbagai macam aktivitas pedestrian sehingga dalam perencanaannya, Kawasan taman pedestrian Tenggarong akan terbentuk sebagai Kawasan transit antar moda yang tinggi. Tentunya dalam mendukung kemudahan dalam pejalan kaki terhadap pedestrian perlu perencanaan yang baik dalam penataan dan pengembangan lingkungan jalur pejalan kaki disekitar Kawasan studi.

sebagai pengembangan besar atau tahap awal melakukan evaluasi walkability. Banyak negara, termasuk Asia, telah mengadopsi kemampuan berjalan kaki untuk sebagian besar. Ukuran kesesuaian suatu area untuk area yang dapat dilalui dengan berjalan kaki dapat disebut sebagai walkability secara umum. Harus ada fasilitas yang cukup bagi pejalan kaki untuk berjalan dengan mudah agar kota atau tempat dapat dilalui dengan berjalan kaki, memiliki rasa aman, dan nyaman..

2.2.1 Definisi Walkability

Walkability merupakan salah satu perhatian utama dalam perencanaan suatu kota (Ozgen, 2012). Menurut Land Transport New Zealand (2007) Walkability adalah karakteristik yang menunjukkan betapa ramah lingkungannya suatu area dalam hal bagaimana ia memandang pejalan kaki dalam panduan perencanaan dan desain pejalan kaki. Berkenaan dengan koneksi dan standar trotoar, jalan setapak, atau trotoar di kota-kota, istilah 'walkability' digunakan. (Rian F, Petrus 2015). Hal ini diukur melalui penilaian komprehensif dari infrastruktur yang tersedia untuk pejalan kaki dan studi yang menghubungkan permintaan dan penawaran (Leather, James, Fabian, dkk. ADB 2011).

Untuk mendukung lingkungan yang baik bagi lingkungan yang dapat dikatakan walkable, maka lingkungan pejalan kaki harus mempermudah akses oleh pengguna atau masyarakat dengan rasa aman, nyaman dan tentunya menyenangkan dengan lingkungan. A Walking Strategy For Western Australia (2007-2020) mengatakan bahwa untuk mendukung terciptanya walkable atau lingkungan berjalan yang baik perlu diperhatikan 4 aspek yaitu:

1. Akses: Untuk area pejalan kaki di mana orang dapat dengan mudah berjalan ke area terbuka. Penting untuk memperhatikan keberadaan fasilitas yang jelas membantu orang tua dan cacat, sesuai untuk orang yang mendorong kereta dorong, dan memiliki jalur yang lebar dan bertanda tanda. Selain itu, posisi tempat parkir untuk mobil bermotor dan tidak bermotor serta pemberhentian untuk transportasi umum harus dipertimbangkan..
2. Estetika: Menciptakan suasana yang asri bagi masyarakat umum, termasuk lansekap..

3. Keselamatan dan keamanan: Pejalan kaki harus merasa bahwa dirinya dan barang miliknya aman. Pejalan kaki tentunya harus dapat menikmati perjalanan dengan santai, dengan kondisi jalan yang terawat tentunya dengan mengadopsi prinsip desain yang dapat mencegah terjadinya kejahatan..
4. Kenyamanan: Pejalan kaki perlu merasa aman saat berjalan di lingkungan dengan fasilitas yang dapat diakses seperti bangku umum, tempat istirahat, dan air minum untuk umum.

Dalam menciptakan lingkungan yang walkable perlu adanya perhatian khusus Saat menciptakan lingkungan yang dapat dilalui dengan berjalan kaki, perhatian khusus harus diberikan pada faktor-faktor seperti integrasi masyarakat dengan perumahan, pertokoan, tempat kerja, fasilitas sekolah dan taman, serta akses ke kendaraan umum yang dihubungkan dengan jalur pejalan kaki, disertai dengan orientasi yang sesuai. Tujuan utama dari konsep berjalan kaki ini adalah untuk menciptakan area dan komunitas yang dapat dilalui dengan berjalan kaki untuk memberikan kenyamanan, keamanan, ekonomi dan kemudahan untuk perjalanan atau gerakan tidak bermotor atau berjalan kaki yang dilakukan dalam jarak pendek hingga menengah. Lebih khusus lagi, aksesibilitas infrastruktur dan peraturan pejalan kaki pengguna jalur pedestrian.

Tabel 2. 3 Diskusi Teori Definsi *Walkability*

No.	Sumber	Definisi
1.	Land Transport New Zealand (2007)	Walkability adalah keadaan dimana lingkungan memiliki pandangan pejalan kaki yang ramah lingkungan.
2.	Leather, James, Fabian, dkk. ADB (2011)	Pandangan komprehensif tentang infrastruktur pejalan kaki dan penelitian yang menghubungkan penawaran dan permintaan.
3.	Rian F, Petrus (2015)	Terdapat konektivitas yang memperhatikan kualitas trotoar dan jalan setapak, atau trotoar
4.	Wowor, Kumurur, & Lefrandt (2019)	Menciptakan kawasan yang mudah untuk dijangkau dengan melakukan transportasi non-motorized atau dengan berjalan kaki serta ditunjang oleh fasilitas yang lengkap
5.	A Walking Strategy For Western Australia (2007-2020)	Terdapat 4 aspek <i>walkable</i> yaitu akses, estetika, keselamatan, dan kenyamanan.

Sumber: Penulis, 2022

Berdasarkan hasil Diskusi Teori diatas definisi *Walkability* dapat diartikan yaitu *walkability* merupakan lingkungan yang ramah terhadap pejalan kaki, sebagai penilaian komprehensif dari infrastruktur yang dapat diukur dengan konektivitas kualitas trotoar dan memperhatikan 4 aspek dalam terciptanya akses, keselamatan, keamanan, estetika dan kenyamanan. Aksesibilitas berjalan dapat dilihat sebagai "kemampuan untuk mengakses" dan mendapat manfaat dari beberapa sistem atau entitas.

2.2.2 Pengukuran *Walkability*

Pengukuran tingkat *walkability* dapat dilakukan dengan menggunakan metode *Global Walkability Index (GWI)*, yang dibangun oleh H. Krambeck untuk World Bank, menyediakan analisis kualitatif penilaian keadaan berjalan kaki, termasuk keselamatan, keselamatan dan keselesaan persekitaran di sekeliling pejalan kaki.

Tujuan dalam *Walkability* memenuhi prinsip keselamatan, keamanan, ekonomi dan kenyamanan pada saat berjalan kaki dalam jarak pendek atau menengah. Justru dalam ketersediaan infrastruktur yang sesuai, menurut H.

Krambeck dalam *The Global Walkability Index* terdapat 2 komponen walkability, yaitu:

www.itk.ac.id

1. Keselamatan dan keamanan: keselamatan dan keamanan adalah mencari keselamatan bagi lingkungan pejalan kaki. Contoh yang dialami oleh pejalan kaki yang ditabrak sepeda motor atau mobil adalah ukuran jarak aman ketika pejalan kaki berada di perempatan atau penyeberangan, dan sejauh mana pejalan kaki dapat terhindar dari tindak kejahatan tersebut.
2. Kenyamanan dan daya tarik bagi pejalan kaki: nyaman dan menarik yang dimaksud adalah minat untuk berjalan kaki.

Tabel 2. 4 Variabel dan Parameter

No.	Variabel	Parameter	Bobot
1.	Keselamatan dan keamanan	Konflik Jalur pejalan kaki dengan moda transportasi lain	15
		Keamanan terhadap kejahatan	5
		Keamanan penyebrangan	10
		Perilaku pengendara	5
		Amenitas	10
2.	Kenyaman dan daya tarik	Infrastruktur penunjang kelompok penyandang disabilitas	10
		Ketersediaan jalur pejalan kaki	25
		Kendala/hambatan	10
		Ketersediaan penyebrangan	10

Sumber : Krambeck (2006), Gota (2011)

www.itk.ac.id

Terdapat 14 variabel dalam komponen dan variabel menurut *Global Walkability index* berikut merupakan ringkasan dari komponen:

Tabel 2. 5 Komponen dan Variabel Walkability

No.	Komponen	Variabel
1.	Keamanan	Proporsi dari kecelakaan jalan raya yang berkaitan dengan fasilitas pedestrian (data update pertahun)
		Jaringan areal pejalan kaki yang terdapat konflik
		Keamanan Ketika pejalan kaki menyebrang jalan
		Persepsi keamanan dari tindakan kriminal
		Kualitas kendaraan bermotor yang beroperasi
2.	Kenyamanan dan daya tarik	Perawatan dan kebersihan areal pejalan kaki
		Adanya kualitas fasilitas untuk pengguna yang memiliki disabilitas
		Kelengkapan (tempat peristirahatan, toilet umum dan fasilitas penunjang lainnya)
		Hambatan sementara maupun permanen bagi pejalan kaki
		Ketersediaan penyebrangan untuk pejalan kaki ketika hendak melewati jalan utama
3.	Dukungan peraturan	Institusi maupun lembaga terkait yang didirikan untuk mengembangkan minat para pejalan kaki
		Desain petunjuk perkotaan yang terkini dan relevan
		ksistensi dan usaha yang relevan mengembangkan keamanan pejalan kaki dari segi hukum dan regulasi
		Pengembangan lebih lanjut berupa pemberdayaan etika pejalan kaki maupun himbauan yang lainnya

Sumber: Yoppy R, 2013

Pengukuran tingkat *walkability* yang dilakukan dengan menggunakan beberapa parameter pengukur *walkability*. Menggunakan *Global Walkability Index (GWI)* yang dikembangkan oleh MIT dan World Bank ini telah disesuaikan dengan konteks di Asia adapun parameter yang dapat digunakan dalam pengukuran *walkability* yaitu:

1. Konflik jalur pejalan kaki terhadap moda transportasi lain (*walking path modal conflict*)
2. Ketersediaan jalur pejalan kaki
3. Ketersediaan penyebrangan
4. Keamanan penyebrangan

5. Sikap pengendara motor
6. *Amenities* (kelengkapan pendukung)
7. Infrastruktur penunjang kelompok penyandang cacat (*disabled*)
8. Kendala/hambatan
9. Keamanan terhadap kejahatan (*safety from crime*)

Adapun analisis ini dapat memberikan pemahaman yang lebih baik tentang aksesibilitas pejalan kaki saat ini di kota-kota Asia dan mengidentifikasi cara untuk meningkatkan aksesibilitas pejalan kaki. pada jalur pejalan kaki dengan berbagai aktivitas. Dengan menggunakan parameter penelitian walkability oleh Asian Development Bank (ADB) (Leather et al, 2011). Untuk menganalisis *walkability* suatu kawasan yaitu menggunakan *walkability score* dis menggunakan kualitatif suatu kawasan tentang kenyamanan transportasi dengan berjalan kaki dengan skala penilaian 1-100 berikut merupakan tabel pengukuran standar walkability.

Tabel 2. 6 Ukuran Standar Walkability

Walkability Score	Keterangan
90-100	Melakukan kegiatan harian tidak menggunakan mobil
70-89	Sebagian besar kegiatan dilakukan dengan berjalan kaki
50-69	Beberapa fasilitas dapat dijangkau dengan berjalan kaki
25-49	Sedikit fasilitas dapat dijangkau dengan berjalan kaki
0-24	Hampir semua kegiatan memerlukan mobil

Sumber: Krambeek, 2006

2.3 Pemetaan Perilaku

Menurut Haryadi, B. 2014, Setiawan dalam bukunya *Architecture, Environment and Behavior*, Behaviour setting atau pemetaan perilaku didefinisikan sebagai kombinasi yang stabil. Kelas dan tempat dengan kriteria sebagai berikut:

- a. Adanya kegiatan yang berulang berupa pola perilaku. (Standing Pattern of behavior) terdiri dari satu atau lebih pola. Perilaku extraindividual (fakta operasional ditetapkan) tidak hanya bergantung pada orang atau benda).
- b. Penempatan lingkungan khusus (circumjacent milieu) fisik dan setting. Setiap behavior setting berbeda dalam pengaturan yang berbeda tergantung pada waktu dan ruang.
- c. Pembentukan hubungan umum antara keduanya (synomorphy) Ini berarti "struktur yang sama". lingkungan dan perilaku.

Penerapan teori behavior setting sangat penting dalam suatu kawasan hal ini dikarenakan selama ini hanya fokus pada fungsionalitas. Pengarahan memudahkan orang untuk melakukan apa yang perlu mereka lakukan. Artinya, teori behavior setting ini adalah dengan mengkategorikan masyarakat ke dalam kategori tertentu. Berjalan adalah contoh aktivitas dinamis, sedangkan duduk, berdiri, berjongkok, dan posisi serupa lainnya bersifat statis. Gambar atau diagram lokasi di mana orang melakukan aktivitas mereka disebut pemetaan perilaku. Peta-peta ini mencakup detail tentang perilaku dan interaksi sosial dan sangat membantu sepanjang fase desain. Tersedia dua metode pemetaan perilaku. (Fitria, 2018), yaitu:

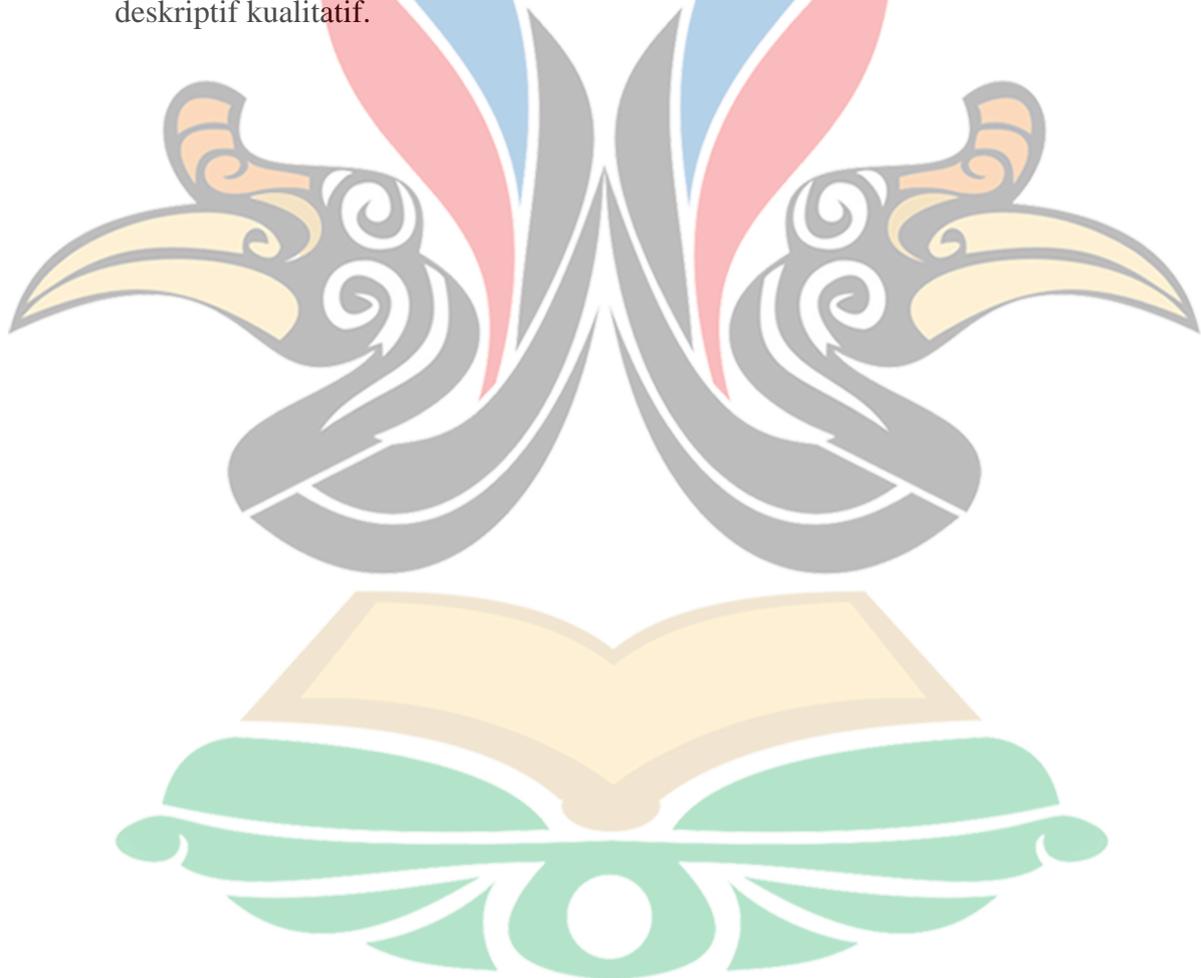
1. Pemetaan berdasarkan tempat (place – centered mapping) Teknik pemetaan ini digunakan untuk mengidentifikasi bagaimana manusia baik secara individual maupun kelompok memanfaatkan, menggunakan atau mengakomodasi perilakunya dalam suatu situasi waktu dan tempat tertentu. Peneliti mencatat perilaku dengan menggambarkan simbol – simbol pada peta dasar.
 - a. Membuat sketsa tapak atau lingkungan, termasuk semua elemen fisik yang dimaksudkan untuk mempengaruhi perilaku pengguna ruang.

2. Langkah selanjutnya adalah membuat daftar perilaku yang akan diamati. Perilaku perempuan dan laki-laki di suatu tempat dengan tujuan yang berbeda pada waktu yang telah ditentukan.
3. Rekam berbagai perilaku di tempat dengan menggambar simbol pada peta dasar yang telah disiapkan.
4. Sketsa perilaku pedagang kaki lima saat menggunakan jalan dan trotoar untuk berjualan
2. Pemetaan berdasarkan pelaku (person – centered mapping) Teknik ini menekankan pada pergerakan manusia secara individual pada periode waktu tertentu. Teknik ini dapat mencakup banyak tempat tergantung pergerakan manusia yang diteliti dan batasan area penelitian. Pada pemetaan ini, peneliti akan mengikuti pergerakan dan mewawancarai pengguna dengan membuat sketsa pada peta dasar.
- Diagram sederhana dari lokasi atau lingkungan yang akan diamati, dengan fokus pada struktur dan yang sedang berlangsung.
 - Penjelasan yang tepat tentang berbagai jenis perilaku yang dilihat, dihitung, dijelaskan, dan dipetakan.
 - Jadwal khusus kapan pengamatan akan dilakukan. Selama satu minggu, pengamatan dilakukan setiap hari (hari kerja dan hari libur). Pengamatan ini akan digunakan untuk menentukan kapan waktu tersibuk (rush hour).
 - Memantau pergerakan dan aktivitas individu atau kelompok yang telah dipilih sebagai sampel untuk mempelajari bagaimana lalu lintas mempengaruhi koridor jalan dan jalan setapak area studi sebuah.
 - Saat mengamati, patuhi metode yang terorganisir dan transparan. Metodologidigunakan meliputi objek uji, yang merupakan koridor, dalam kaitannya dengan tujuan penelitian..

2.4 Penelitian Terdahulu

Terdapat beberapa penelitian terkait *walkability* yang telah dilakukan di Indonesia. Kajian pertama tentang “Penerapan Konsep Jalan Kaki dalam Mendukung Kota Surabaya Sebagai Kota Metropolitan yang Produktif dan Berkelanjutan” oleh Ayu Maya Sari, Diana Fera Sari dan Sri Wibawani penelitian ini bertujuan untuk mengetahui penerapan Konsep Jalan Kaki di Kota Surabaya

melalui metode analisis meninjau studi literatur dengan menelaah buku dan majalah terkait walkability, hasil penelitian menunjukkan penerapan konsep walkability di kota surabaya. Kajian kedua “Studi Tingkat Walkability pada Jalur Pejalan Kaki Ruas Jalan Utama Pusat Kota Makassar” oleh Hendra Triantoro, Ananto Yudono dan Arifuddin Akil Kajian ini bertujuan untuk mengidentifikasi indeks walkability dan prioritas pembangunan sebagai tolak ukur arah konsep rencana dalam penelitian ini menggunakan metode analisis walkability dan *Importance Performance Analysis*. Penelitian ketiga yaitu mengenai “Arahan Penataan Jalur Sirkulasi Guna Menunjang Walkability Pengunjung Pada Taman Kota Di Surabaya” oleh Azkia Avenzoar, Eva Elviana dan Heru Prasetyo Utomo penelitian ini untuk penataan jalur sirkulasi dengan penekanan *walkability* dengan metode deskriptif kualitatif.



www.itk.ac.id

Tabel 2.7 Penelitian Terdahulu

Peneliti	Judul Penelitian	Tujuan Penelitian	Metode Analisis	Hasil Penelitian
Hendra Triantoro, Ananto Yudono dan Arifuddin Akil (2018)	Kajian Tingkat Walkability Pada Jalur Pedestrian di Ruas Jalan Utama Pusat Kota Makassar	Penelitian ini untuk mengetahui indeks <i>walkability</i> dan prioritas pengembangan sebagai acuan arahan konsep rencana <i>walkability</i> pada penelitian	Dalam penelitian ini menggunakan 4 jenis teknik analisis antara lain yaitu: 1. Analisis deskriptif kualitatif 2. Analisis deskriptif kuantitatif 3. Analisis spasial 4. Analisis komparatif	Arahan yang dilakukan untuk meningkatkan kualitas lingkungan pejalan kaki yang humanis dan walkable yaitu melakukan pengembangan pada aspek walkability yang memiliki prioritas tinggi dan menengah.
Ayu Maya Sari, Diana Fera Sari, dan Sri Wibawani (2020)	Penerapan Konsep Walkability Mendukung Kota Surabaya	Penelitian ini untuk mengidentifikasi penerapan konsep	Metodologi yang digunakan kepustakaan (library)	Hasil penelitian menunjukkan penerapan konsep

Sebagai Kota Metropolitan yang Produktif dan Berkelanjutan

Walkability di Surabaya

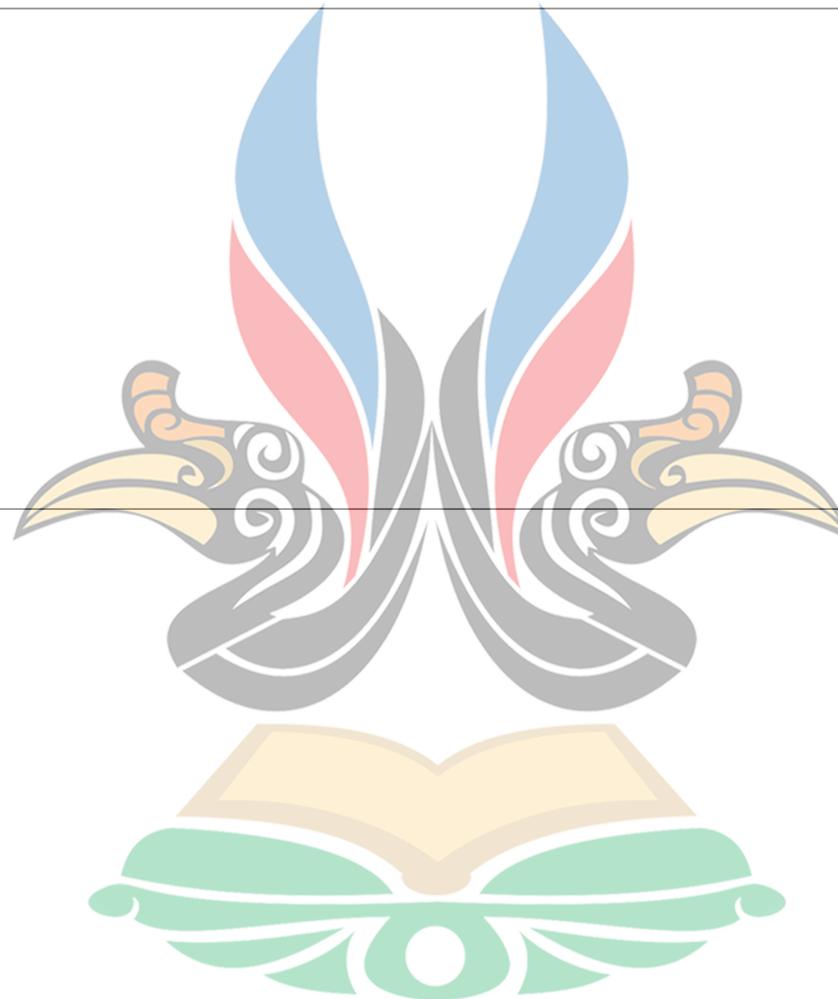
Kota research) atau literature review dimana penelitian dilakukan di perpustakaan dan mengkaji literature yang merupakan sumber data primernya

walkability di Kota Surabaya dalam mewujudkan Kota Surabaya sebagai kota metropolitan yg produktif dan berkelanjutan sudah berjalan baik dilihat dari beberapa indikator global walkability index.

Azkie Avenzoar, Eva Elviana dan Heru Prasetiyo Utomo (2020) Arahan Penataan Jalur Sirkulasi Guna Menunjang *Walkability* Pengunjung Pada Taman Kota Di Surabaya

Penelitian ini untuk penataan jalur sirkulasi dengan penekanan *walkability* motode deskriptif kualitatif.

Hasil penelitian ini yaitu berupa arahan penataan jalur sirkulasi berupa jalur penyeberangan yang sebidang dan dilengkapi pengamanan yang



sesuai, peletakan jalur penyeberangan di setiap sisi taman, jalur masuk taman yang berdekatan dengan jalur penyeberangan, dan pemanfaatan taman sebagai pusat informasi kota.

Sumber: Penulis, 2022

.5 Sintesa Pustaka

Adapun sintesa pustaka diperoleh dari hasil tinjauan pustaka yang terdapat pada tabel 2.8 adalah sebagai berikut:

Tabel 2.8 Sintesa Pustaka

No	Sasaran	Indikator	Variabel	Sub Variabel	Sumber
1.	Mengidentifikasi tingkat <i>walkability</i> jalur pejalan kaki pada taman pedestrian di Koridor Jalan Robert Wolter Mongisidi, Taman Pedestrian Tenggarong sebagai pusat ruang terbuka publik	Keamanan dan Keselamatan	a) Kemanan dan kejahatan	Penerangan Lampu Pedestrian	Leather et al, 2011 dan Yoppy, 2013 Kementrian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat, 2014-2018
2.	Menganalisis Tingkat Kepentingan Pengembangan <i>Walkability</i> Taman Pedestrian pada Koridor Jalan Robert Wolter Mongonsidi Berdasarkan Persepsi Pengguna.		b) Infrastruktur penunjang disabilitas	Penggunaan Lahan	
			c) Keamanan dan Ketersediaan penyebrangan	Jarak penyebrangan	
				Penyebrangan sebidang	
				Penyebrangan tak sebidang	
			d) Konflik pejalan kaki	Pemisah fisik	
			e) Perilaku pengendara	-	

	Kenyamanan	f) Hambatan/kendala	Jalur pejalan kaki Kebersihan jalur pejalan kaki Jalur pejalan kaki
	Estetika	g) Fasilitas (amenitas) pendukung	Halte Marka Area hijau Tempat sampah Kursi/tempat duduk Drainase Bolar Pagar pengaman Telepon Umum Pengendali kecepatan
3.	Menganalisis pemetaan perilaku penggunaan jalur pedestrian pada Koridor Jalan Robert Wolter Mongosidi Taman Pedestrian Tenggarong	Aktivitas pengguna terhadap marka Aktivitas pengguna terhadap lampu Aktivitas pengguna terhadap ruang pejalan kaki Aktivitas pengguna terhadap tumbuhan peneduh Aktivitas pengguna terhadap area hijau	

Aktivitas terhadap tempat sampah	pengguna
Aktivitas terhadap kursi/tempat duduk	pengguna
Aktivitas terhadap drainase	pengguna
Aktivitas terhadap bollard	pengguna
Aktivitas terhadap pagar pengaman	pengguna
Aktivitas terhadap pengendali kecepatan	pengguna
Aktivitas terhadap penyebrangan jalan	pengguna

Merumuskan Arah Pengembangan Jalur Pejalan Kaki Dengan Konsep Walkability Di Koridor Jalan Robert Wolter Mongonisidi, Taman Pedestrian Tenggarong

Sumber: Penulis, 2022

