

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

Bab ini berisi tentang ketersediaan trotoar dan persepsi masyarakat terhadap trotoar di lingkungan studi dengan peraturan yang telah di terapkan oleh peraturan undang-undang . Serta di paparkannya tinjauan studi terdahulu.

2.1 Trotoar

Trotoar umumnya ditempatkan sejajar dengan jalur lalu lintas, dan harus terpisah dari jalur lalu lintas oleh struktur fisik. Menurut Gunawan (1988), mengatakan bahwa antara trotoar merupakan tempat berjalan kaki yang berada bersebalahan dengan jalan raya, keadaan trotoar dan jalan raya harus memiliki batas yang memisahkan keduanya. Pemisah yang dibuat tersebut digunakan untuk keamanan pejalan kaki agar pemakai jalan raya tidak memasuki wilayah trotoar dan dapat membahayakan pejalan kaki.

Trotoar merupakan salah satu bentuk jalur pedestrian, yaitu bagian dari jalan berupa jalur terpisah khusus untuk pejalan kaki. Fungsi jalur tersebut adalah untuk meningkatkan kelancaran, keamanan, dan kenyamanan bagi pejalan kaki pada waktu bergerak dari satu tempat ke tempat lain. Trotoar juga dapat memicu interaksi sosial antar masyarakat apabila berfungsi sebagai suatu ruang publik.

2.1.1 Pedestrian dan Jalur Pedestrian

A. Pedestrian

Menurut (Rubenstein, 1992) Pedestrian berasal dari bahasa Yunani pedos yang berarti kaki. Pedestrian juga berasal dari bahasa Latin pedestripedestris yaitu orang yang berjalan kaki atau pejalan kaki, sehingga pedestrian dapat diartikan sebagai pejalan kaki atau orang yang berjalan kaki. Secara harafiah, pedestrian berarti “person walking in the street“, yang berarti orang yang berjalan di jalan. Pejalan kaki adalah orang yang melakukan perjalanan dari suatu tempat / asal (origin) tanpa kendaraan, untuk mencapai tujuan atau tempat (destination) atau dengan maksud lain. Jalan merupakan media diatas bumi yang memudahkan manusia dalam tujuan berjalan, maka pedestrian dalam hal ini memiliki arti

pergerakan atau perpindahan orang atau manusia dari satu tempat sebagai asal (origin) ke tempat lain sebagai tujuan (destination) dengan berjalan.

Menurut Spiro Kostof (1994) Jalur pedestrian ini pertama kali dikenal pada tahun 6000 SM di Khirokitia, Cyprus, dalam bentuk jalan dari batu gamping yang permukaannya di tinggikan terhadap tanah dan pada tiap interval tertentu dibuat ramp untuk menuju ke kelompok hunian pada kedua sisi- sisinya.

Menurut Doddy Dharmawan (2004) Jalur pedestrian adalah ruang luar yang digunakan untuk kegiatan penduduk kota sehari-hari. Contohnya untuk kegiatan berjalan-jalan, melepas lelah, duduk santai dapat juga sebagai tempat kampanye, upacara resmi dan sebagai tempat berdagang. Fungsi ruang publik bagi pejalan kaki antara lain untuk bergerak dari satu bangunan ke bangunan yang lain, dari bangunan ke open space yang ada atau sebaliknya, atau dari suatu tempat ke tempat yang lainnya di sudut kawasan ruang public.

Menurut Iswanto (2006) Suatu ruas jalan perlu dilengkapi dengan adanya jalur pedestrian apabila disepanjang jalan terdapat penggunaan lahan yang memiliki potensi menimbulkan pejalan kaki.

Dengan demikian jalur pedestrian merupakan sebuah sarana untuk melakukan kegiatan, terutama untuk melakukan aktivitas di kawasan perdagangan dimana pejalan kaki memerlukan ruang yang cukup untuk dapat melihat-lihat, sebelum menentukan untuk memasuki salah satu pertokoan di kawasan perdagangan tersebut.

B. Jalur Pedestrian (Pejalan Kaki)

Ditinjau dari posisinya terdapat 2 (dua) jenis jalur pedestrian yaitu jalur pejalan kaki di dalam bangunan (berupa koridor dan tangga bangunan) dan jalur pejalan kaki diluar bangunan. Mengenai jalur pejalan kaki di luar bangunan terdapat beberapa jenis menurut fungsi dan bentuknya. Menurut fungsinya berupa:

- a. Trotoar yaitu bagian dari jalan berupa jalur terpisah khusus untuk pejalan kaki, biasanya terletak bersebelahan di sepanjang jalan, Fungsi jalur tersebut adalah untuk kenyamanan pejalan kaki pada waktu bergerak dari satu tempat ke tempat lain.
- b. Jalan setapak adalah suatu jalur khusus untuk pejalan kaki yang sangat sempit, lebarnya hanya cukup untuk satu orang pejalan kaki.

- c. Penyeberangan, digunakan pejalan kaki untuk menyeberang secara aman.
- d. Mall dan plaza, adalah suatu jalur pejalan kaki yang lebih berfungsi rekreatif. Bentuknya lebih luas daripada trotoar, mall biasanya dikaitkan dengan fungsi pembelanjaan, sedang plaza dikaitkan dengan fungsi rekreasi taman.

2.1.2 Standar Ruang Trotoar

A. Lebar Trotoar

Menurut Rubenstein (1987), ukuran dan lebar trotoar tergantung pada kapasitas skala dan hubungan terhadap elemen lainnya yang dikelompokkan:

- a. Sidewalk rata-rata 1,5 m diharapkan bisa untuk kursi roda. Sidewalk dibedakan dari 2,4 m ke 3,6 m di luar peruntukan kendaraan, dan volume pemakaian dilakukan seperlunya.
- b. Plaza atau mall, diperlukan sampai 12 m atau lebih untuk dapat menampung sirkulasi.

Tabel II- 1
Standar Lebar Minimum Trotoar Berdasarkan Fungsi Kawasan

| No | Lokasi Trotoar | Lebar Minimum |
|----|---|----------------------|
| 1 | Jalan di daerah perkotaan atau kaki lima | 4 Meter |
| 2 | Wilayah Perkantoran utama | 3 Meter |
| 3 | Wilayah Industri - Jalan Primer - Jalan Akses | 3 Meter 2 Meter |
| 4 | Wilayah Permukiman - Jalan Primer - Jalan Akses | 2.7 Meter 2 Meter |

Sumber: keputusan Menteri Perhubungan No. 65 Tahun 1993

B. Ruang Bebas Trotoar

Tinggi bebas trotoar tidak kurang dari 2,5 meter sesuai dengan standart ruang bebas menurut petunjuk perencanaan Trotoar No.007/T/BNKT/ 1990 dan kedalaman bebas trotoar tidak kurang dari satu meter dari permukaan trotoar. Kebebasan samping trotoar tidak kurang dari 0,3 meter.

C. Fasilitas/Street Furniture Diatas Trotoar

Mengacu dari tata cara perencanaan fasilitas pejalan kaki di kawasan perkotaan No. 011/T/Bt/1995 yang dikeluarkan oleh Dirjen Bina Marga maka fasilitas street furniture pejalan kaki terdiri atas:

- a. Tiang lampu penerang
- b. Tiang lampu lalu lintas
- c. Rambu lalu lintas
- d. Kotak surat
- e. Keranjang sampah
- f. Tanaman peneduh
- g. Pot bunga

2.1.3 Faktor Kenyamanan Pedestrian

Menurut Rustam Hakim dan Hardi Utomo (2003 : 185) kenyamanan adalah segala sesuatu yang memperlihatkan penggunaan ruang secara sesuai dan harmonis, baik dengan ruang itu sendiri maupun dengan berbagai bentuk, tekstur, warna, simbol maupun tanda, suara dan bunyi, kesan, intensitas, dan warna cahaya ataupun bau, atau lainnya. Hakim dan Utomo (2003 : 186) mengemukakan bahwa faktor-faktor yang mempengaruhi kenyamanan yaitu :

A. Sirkulasi

Jalan berperan sebagai prasarana lalu lintas dan ruang transisi (transitional space), selain itu juga tidak tertutup kemungkinan sebagai ruang beraktivitas (activity area) yang merupakan sebagai ruang terbuka untuk kontak sosial, wadah kegiatan, rekreasi, dan bahkan untuk aktifitas perekonomian masyarakat. Untuk itu diperlukan penataan ruang yang fungsionalis demi terciptanya kelancaran masing-masing aktifitas sirkulasi.

B. Iklim atau Kekuatan Alam

Jalan berperan sebagai prasarana lalu lintas dan ruang transisi (transitional space), selain itu juga tidak tertutup kemungkinan sebagai ruang beraktivitas (activity area) yang merupakan sebagai ruang terbuka untuk kontak sosial, wadah kegiatan, rekreasi, dan bahkan untuk aktifitas perekonomian masyarakat. Untuk itu diperlukan penataan ruang yang fungsionalis demi terciptanya kelancaran masing-masing aktifitas sirkulasi.

C. Kebisingan

Tingginya tingkat kebisingan suara kendaraan bermotor yang lalu lalang juga menjadi masalah yang dapat mengganggu kenyamanan bagi pejalan kaki. Oleh sebab itu untuk meminimalisir tingkat kebisingan yang terjadi, perlu dilakukan penanaman pohon dengan pola dan ketebalan yang rapat serta tersusun teratur sebagai penahan kebisingan.

D. Aroma atau Bau-bauan

Aroma atau bau-bauan yang tidak sedap bisa terjadi karena beberapa sebab seperti bau yang keluar dari asap knalpot kendaraan, atau bak-bak sampah yang kurang terurus yang tersedia di sepanjang pinggir trotoar. Selain itu, kadang terdapat area pembuangan sampah yang tidak jauh dari daerah perlintasan jalan, maka bau yang tidak menyenangkan akan tercium oleh para pengguna jalan dan itu akan sangat mengganggu.

E. Keamanan

Untuk keamanan, trotoar harus dibuat terpisah dari jalur lalu lintas kendaraan. Selain itu, pemanfaatan trotoar sebagaimana fungsinya menjadi sangatlah penting bagi keamanan pejalan kaki. Terkadang trotoar menjadi beralih fungsi menjadi berbagai aktifitas lain seperti PKL dan adanya parkir liar yang tentunya mengganggu dan membahayakan pejalan kaki itu sendiri karena trotoar tidak bisa dimanfaatkan secara optimal, sehingga tidak sedikit pejalan kaki yang terpaksa berjalan di bahu jalan.

F. Kebersihan

Trotoar yang terjaga akan kebersihannya tentu memberikan daya tarik tersendiri, untuk memenuhi kebersihan trotoar perlu disediakan bak-bak sampah sebagai elemen penting dan saluran drainase yang terkonsep baik.

G. Keindahan

Keindahan mencakup persoalan kepuasan batin dan panca indera manusia. Untuk memperoleh kenyamanan yang optimal maka keindahan harus dirancang dengan memperhatikan dari berbagai aspek, baik itu aspek bentuk, warna, komposisi susunan tanaman, dan elemen perkerasan, serta diperhatikan juga faktor-faktor pendukung sirkulasi kegiatan manusia.

H. Bentuk

Bentuk elemen landscape furniture harus disesuaikan dengan ukuran standar manusia agar skala yang dibentuk mempunyai rasa nyaman (Hakim dan Utomo, 2003 : 190). Seringkali ditemui bahwa trotoar-trotoar yang telah disediakan tidak mempunyai pembatas yang jelas (kereb) dengan jalur kendaraan bermotor sehingga mengakibatkan jalur trotoar menjadi dimanfaatkan untuk lahan parkir-parkir liar dan sirkulasi kendaraan bermotor.

2.2 Metode Likert

Menurut "SUGIONO pada bukunya yang berjudul METODE PENELITIAN KUANTITATIF, KUALITATIF DAN R & D, tahun 2012 yang diterbitkan oleh ALFABETA di Bandung: hal. 93" menjelaskan bahwa Skala Likert merupakan metode pengukuran yang digunakan untuk mengukur sikap, pendapat dan persepsi seseorang atau kelompok orang.

Sedangkan menurut Dane Bertram Skala Likert yaitu Skala respon psikometri terutama digunakan dalam kusioner untuk mendapatkan preferensi peserta atau tingkat kesepakatan dengan pernyataan atau set pernyataan. Skala Likert adalah teknik non-komparatif dan unidimensional (hanya mengukur sifat tunggal) secara alami. Responden diminta untuk menunjukkan tingkat kesepakatan melalui pernyataan yang diberikan dengan cara skala ordinal.

Skor jawaban merupakan nilai jawaban yang akan diberikan oleh responden, menurut sugiono dijelaskan pada bukunya bahwa hal pertama yang harus kita lakukan adalah menentukan skor dari tiap jawaban yang akan diberikan. Contohnya, jika pertanyaan yang diberikan bersifat susah untuk diberikan jawaban, otomatis responden cenderung statik, oleh karena itu dapat memberikan pilihan jawaban yang banyak, misal 7 atau 9 jawaban dari tiap pertanyaan. Hal ini berdasarkan pilihan yang ada. Lihat tabel dibawah ini.

Tabel II- 2
Skala Jawaban

| Skala Jawaban | Nilai |
|--------------------------------|-------|
| Sangat Kurang Baik /suka/Bagus | 1 |
| Kurang Baik/Suka/Bagus | 2 |
| Cukup Baik/Suka/Bagus | 3 |
| Baik/Suka/Bagus | 4 |
| Sangat Baik | 5 |

Skor Ideal merupakan skor yang digunakan untuk menghitung skor untuk menentukan rating scale dan jumlah seluruh jawaban. Untuk menghitung jumlah skor ideal (kriterium) dari seluruh item, menggunakan rumus berikut, yaitu.

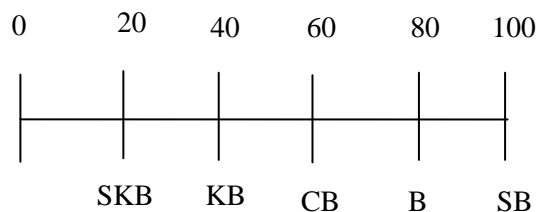
$$\text{Skor Kriterium} = \text{Nilai Skala} \times \text{Jumlah Responden}$$

Seandainya skor tertinggi adalah 5 dan jumlah responden 20, maka dapat dirumuskan menjadi:

Tabel II- 3
Skor Linkert

| Rumus | Skala |
|---------------------|-------|
| $5 \times 20 = 100$ | SB |
| $4 \times 20 = 80$ | B |
| $3 \times 20 = 60$ | CB |
| $2 \times 20 = 40$ | KB |
| $1 \times 20 = 20$ | SKB |

Selanjutnya semua jawaban responden dijumlahkan dan dimasukkan kedalam rating scale dan ditentukan daerah jawabannya.



Rating Scale berfungsi untuk mengetahui hasil data angket (kusioner) dan wawancara secara umum dan keseluruhan yang didapat dari penilaian angket (kusioner) dan wawancara. Dengan ketentuan berikut.

Tabel II- 4
Hasil Nilai Likert

| Nilai Jawaban | Skala |
|---------------|-------|
| 81-100 | SB |
| 61-80 | B |
| 41-60 | CB |
| 21-40 | KB |

2.3 Kuesioner

Menurut Sugiono (2017), kuisisioner merupakan teknik pengumpulan data yang dilakukan dengan cara memberi seperangkat pertanyaan atau pernyataan tertulis yang dilakukan dengan cara memberi seperangkat pertanyaan atas pernyataan tertulis kepada responden untuk dijawabnya.

2.4 Tinjauan Studi Terdahulu

Tinjauan studi terdahulu bertujuan agar meninjau penelitian-penelitian yang sebelumnya telah dilakukan terkait dalam penelitian yang akan dilakukan. Keterkaitan tersebut di dapat berdasarkan objek yang diteliti atau pendekatan yang dilakukan dalam penelitian. Beberapa hal penting yang diketahui dalam penelitian terdahulu adalah judul artikel, penulis dan jurnal, isu, permasalahan.

Tabel II- 5
Rekapitulasi Review Jurnal

| No | Judul, Penulis, Nama Jurnal, Volume | Metode | Output |
|----|---|---|--|
| 1 | <p>Perencanaan Trotoar Dalam Rangka Peningkatan Keamanan Dan Keselamatan Pejalan Kaki (Pavement Construction Planning To Improving Pedestrian Security And Safet)</p> <p>Abdullah Ade Suryobuwono, Prasadja Ricardianto</p> <p>Jurnal Manajemen Transportasi & Logistik - Vol. 04 No. 03, November 2017</p> | <p>Analisis kuantitatif deskriptif, Observasi lapangan dilakukan dengan menggunakan Traffic Count (TC) aplikasi GPS</p> | <ul style="list-style-type: none"> • Perlu diperhatikan mengingat trotoar existing kapasitasnya tidak sesuai standar sehingga pejalan kaki sering kali menggunakan badan jalan. • Lebar trotoar < 1,5 m bahkan pada salah satu ruas hanya 50 cm saja b. Terdapat dasar trotoar sudah rusak c. Terdapat pohon yang tumbuh di atas trotoar terdapat dinding yang condong ke trotoar menyebabkan lebar trotoar yang dapat dimanfaatkan < 1 m d. Tidak banyak tersediannya ada penandaan atau perambuan • Lebar jalur pejalan kaki harus leluasa, minimal bila dua orang pejalan kaki berpapasan, salah satu di antaranya tidak harus turun ke jalur lalu lintas kendaraan. b. Lebar minimum jalur pejalan kaki adalah 1,50 meter. c. Maksimum arus pejalan kaki adalah 50 pejalan kaki/menit. d. Untuk dapat memberikan pelayanan yang optimal kepada pejalan kaki maka jalur harus diperkeras, dan apabila mempunyai perbedaan tinggi dengan sekitarnya harus dibentuk pembatas (dapat berupa kerb atau batas penghalang/barrier). e. Perkerasan dapat dibuat dan blok beton, beton, perkerasan aspal, atau plesteran. Permukaan harus rata dan mempunyai kemiringan melintang 2 - 4 % supaya tidak terjadi genangan air. Kemiringan memanjang disesuaikan dengan kemiringan memanjang jalan dan disarankan kemiringan maksimum adalah 10 %. f. Lebar jalur pejalan kaki harus ditambah. • Trotoar dapat direncanakan pada ruas jalan yang terdapat volume pejalan kaki lebih dari 300 orang per 12 jam (jam 6.00 - jam 18.00) dan volume lalu lintas lebih dan 1000 kendaraan per 12 jam (jam 6.00 -jam 18.00). b. Ruang bebas trotoar tidak kurang dari 2,5 meter dan kedalaman bebas tidak kurang dari satu meter dan permukaan pedestrian. Kebebasan samping tidak kurang dan 0,3 meter. Perencanaan pemasangan utilitas selain harus memenuhi |

| No | Judul, Penulis, Nama Jurnal, Volume | Metode | Output |
|----|---|---|--|
| | | | <p>ruang bebas pedestrian juga harus memenuhi ketentuan-ketentuan dalam buku petunjuk pelaksanaan pemasangan utilitas. c. Lebar pedestrian harus dapat melayani volume pejalan kaki yang ada. Lebar minimum pedestrian sebaiknya sesuai dengan klasifikasi jalan yaitu 1,5 m.</p> |
| 2 | <p>Studi Tentang Kenyamanan Pejalan Kaki Terhadap Pemanfaatan Trotoar Di Jalan Protokol Kota Semarang (Studi Kasus Jalan Pandanaran Semarang)</p> <p>Aris Widodo</p> <p>Jurnal TEKNIK SIPIL & PERENCANAAN, Nomor Volume 1 – Januari, Hal:1-12</p> | <ul style="list-style-type: none"> • Dokumentasi Data yang diambil untuk penelitian ini adalah berupa : <ol style="list-style-type: none"> 1) dokumentasi, 2) data kondisi fisik prasarana jalan, 3) kondisi jalur trotoar yang berhubungan dengan tingkat kenyamanan pejalan kaki, dan 4) data peta lokasi penelitian • Angket atau Kuesioner Kriteria pemberian skor • Teknik Wawancara (interview) | <p>Faktor-faktor yang meliputi, keteraturan sirkulasi, perlindungan terhadap cuaca, peredaman kebisingan, polusi udara, bentuk lanskap yang baik, kebersihan dan keindahan yang terjaga, terjaminnya rasa keamanan, serta kelengkapan fasilitas jalan, benar-benar merupakan unsur pokok (deterministik) yang menunjang rasa kenyamanan pejalan kaki dalam pemanfaatan jalur trotoar Jalan Pandanaran Semarang.</p> |
| 3 | <p>Keamanan Dan Kenyamanan Trotoar di Taman Tingkir, Kota Salatiga</p> <p>Yudhistira Adi Nugroho</p> <p>Jurnal Arsitektur, Volume 18 Nomor I, Maret 2018, 35-48, p-ISSN 1411-7193</p> | <p>Analisis deskriptif kualitatif yang mengacu pada studi kuantitatif</p> | <ul style="list-style-type: none"> • penelitian ini menunjukkan bahwa dari segi kondisi fisik, trotoar di Taman Tingkir kota Salatiga masuk dalam kategori aman dan nyaman karena sudah sesuai dengan standar-standar ketentuan keamanan dan kenyamanan trotoar yang telah ditetapkan oleh pemerintah. • berdasarkan kuesioner dan wawancara kepada para responden dan narasumber yang notabene merupakan pejalan kaki di trotoar Taman Tingkir, didapatkan hasil bahwa trotoar Taman Tingkir tidak aman dan nyaman. Penyebab utamanya karena adanya penyalahgunaan fungsi trotoar sebagai tempat pedagang kaki lima, dan penyewaan mainan anak. |

