

BAB II

LANDASAN TEORI

2.1 Definisi Jalur Pejalan Kaki

Jalur pejalan kaki (*pedestrian line*) adalah ruas pejalan kaki, baik yang terintegrasi maupun terpisah dengan jalan, yang diperuntukkan untuk prasarana dan sarana pejalan kaki serta menghubungkan pusat-pusat kegiatan dan/atau fasilitas pergantian moda menurut Peraturan Presiden No. 43 tahun 1993 tentang Prasarana Jalan Bag. VII pasal 39 jalur pejalan kaki termasuk fasilitas pendukung fasilitas yang disediakan untuk mendukung kegiatan lalu lintas dan angkutan jalan baik yang berada di badan jalan maupun yang berada di luar badan jalan, dalam rangka keselamatan, keamanan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas serta memberikan kemudahan bagi pemakai jalan

Menurut Danisworo (1991), jalur pejalan kaki merupakan jalur yang dibuat terpisah dari jalur kendaraan umum, biasanya terletak bersebelahan atau berdekatan dengan jalur kendaraan.

Menurut Carr, Stephen, et. All (1992) jalur pejalan kaki merupakan bagian dari kota, dimana orang bergerak dengan kaki, biasanya disepanjang sisi jalan yang direncanakan atau terbentuk dengan sendirinya yang menghubungkan satu tempat dengan tempat lainnya.

2.2 Tingkat Standar yang mempengaruhi keamanan dan kenyamanan Pelayanan Jalur Pejalan Kaki

Jalur Pendestrian adalah jalur yang digunakan untuk berjalan kaki atau berkursi roda bagi penyandang disabilitas secara mandiri yang dirancang berdasarkan kebutuhan orang untuk bergerak aman, mudah, nyaman dan tanpa hambatan. Persyaratan aksesibilitas jalur pendestrian berdasarkan Permen PU Nomor 30 Tahun 2006 meliputi:

1. Permukaan. Permukaan jalan harus stabil, kuat, tahan cuaca, bertekstur halus tetapi tidak licin. Hindari sambungan atau gundukan pada permukaan, walaupun terpaksa ada, tingginya harus tidak lebih dari 1,25

cm. Apabila menggunakan karpet, maka bagian tepinya harus dengan konstruksi yang permanen.

2. Kemiringan. Perbandingan kemiringan maksimum adalah 1:8 dan pada setiap jarak maksimal 900 cm diharuskan terdapat bagian yang datar minimal 120 cm.
3. Area istirahat. Terutama digunakan untuk membantu pengguna jalan penyandang disabilitas dengan menyediakan tempat duduk santai di bagian tepi.
4. Pencahayaan berkisar antara 50-150 lux tergantung pada intensitas pemakaian, tingkat bahaya dan kebutuhan keamanan.
5. Perawatan dibutuhkan untuk mengurangi kemungkinan terjadinya kecelakaan.
6. Drainase Dibuat tegak lurus dengan arah jalur dengan kedalaman maksimal 1,5 cm, mudah dibersihkan dan perletakan lubang dijauhkan dari tepi ram.
7. Ukuran. Lebar minimum jalur pedestrian adalah 120 cm untuk jalur searah dan 160 cm untuk dua arah. Jalur pedestrian harus bebas dari pohon, tiang rambu-rambu, lubang drainase/gorong-gorong dan benda-benda lainnya yang menghalangi.
8. Tepi pengaman/kanstin/low curb. Penting bagi penghentian roda kendaraan dan tongkat tuna netra ke arah-area yang berbahaya. Tepi pengaman dibuat setinggi minimum 10 cm dan lebar 15 cm sepanjang jalur pedestrian.

Menurut keputusan Keputusan Menteri Perhubungan No. Km 65, 1993 lebar jalur pejalan kaki yang berada di kedua tepi jalan harus cukup untuk menampung volume pejalan kaki dilokasi tersebut.

Table II.1.

Standar Minimum Lebar Trotoar Berdasarkan Lokasi

No	Lokasi Trotoar	Lebar Trotoar Minimal (M)
1	Jalan didaerah pertokoan/ perbelanjaan/pedagang kaki lima	4 meter
2	Di wilayah perkantoran utama	3 meter
3	Di wilayah industri a. Pada jalan primer b. Pada jalan akses	3 meter 4 meter
4	Di wilayah pemukiman a. Pada jalan primer b. Pada jalan akses	2,25 meter 2 meter
5	Sekolah	3 meter
6	Jembatan, Trowongan	1 meter
7	Terminal/Stop Bis/TPKPU	3 meter

Sumber: Keputusan Menteri Perhubungan No. KM 65, 1993

2.3 Jenis Jalur Pejalan Kaki

2.3.1 Trotoar

Menurut Iswanto (2006), Trotoar ialah jalur yang dikhususkan untuk pejalan kaki untuk menjalanka aktivitas yang memberikan pelayanan seperti meningkatkan kelancaran, keamanan, dan kenyamanan bagi pejalan kaki. Trotoar juga dapat memicu interaksi sosial antar masyarakat apabila berfungsi sebagai suatu ruang publik.

2.3.2 Penyeberangan

Menurut Dinas Pekerjaan Umum, fasilitas penyeberangan terdiri dari beberapa jenis antara lain sebagai berikut.

1. Penyeberangan Sebidang :

- a. zebra cross, menurut Keputusan Ditjen Bina Marga tentang Pedoman Perencanaan Jalur Pejalan Kaki pada Jalan Umum (1999), penyeberangan zebra adalah fasilitas penyeberangan bagi pejalan kaki sebidang yang dilengkapi marka untuk memberi ketegasan/batas dalam melakukan lintasan,
- b. pelican cross, Menurut Keputusan Ditjen Bina Marga tentang Pedoman Perencanaan Jalur Pejalan Kaki pada Jalan Umum (1999), penyeberangan pelikan merupakan fasilitas untuk menyeberangi pejalan kaki sebidang yang dilengkapi dengan marka dan lampu pengatur lalu lintas

Penyeberangan Tak Sebidang

- a. jembatan penyeberangan, merupakan salah satu fasilitas pejalan kaki untuk menyeberang jalan yang ramai dan lebar dengan menggunakan jembatan, sehingga pejalan kaki terpisah dari lalu lintas kendaraan secara fisik,
- b. terowongan, merupakan salah satu fasilitas penyeberangan bagi pejalan kaki yang dibangun pada kawasan dengan arus lalu lintas dan arus penyeberang yang tinggi dan padat. Fasilitas ini dibangun apabila fasilitas penyeberang lainnya tidak memungkinkan untuk digunakan

2.3.4 Lapak Tunggu

Menurut Pedoman Perencanaan Jalur pejalan Kaki pada Jalan Umum (1999) lapak tunggu adalah fasilitas untuk berhenti sementara pejalan kaki dalam melakukan penyeberangan, penyeberangan dapat berhenti sementara sambil menunggu kesempatan melakukan penyeberangan berikutnya. Fasilitas tersebut diletakkan pada median jalan.

2.4 Kelas Jalan

Jalan Letjend Suprpto mempunyai lebar jalan ± 9 meter kecepatan yang ditempuh pada saat kondisi jalan ramai sekitar 50 (Lima Puluh) kilometer per jam dan palian lambat sekitar 20 (Dua Puluh) kilometer per jam, dengan itu kelas jalan

pada jalan mayjen suprpto ialah jalan kolektor sekunder. Jalan kolektor sekunder adalah jalan yang menghubungkan kawasan sekunder kedua dengan kawasan sekunder kedua atau kawasan sekunder kedua dengan kawasan sekunder ketiga. Jalan kolektor sekunder adalah jalan yang melayani angkutan pengumpulan atau pembagi dengan ciri-ciri perjalanan jarak sedang, kecepatan rata-rata sedang, dan jumlah jalan masuk dibatasi, dengan peranan pelayanan jasa distribusi untuk masyarakat di dalam kota. Jalan kolektor sekunder didesain berdasarkan kecepatan rencana paling rendah 20 (dua puluh) kilometer per jam dengan lebar badan jalan paling sedikit 9 (sembilan) meter.

2.5 Jenis Aktivitas

Aktivitas yang ada di Jalan Mayjen Suprpto Kota Bengkulu yaitu ada beberapa pusat aktivitas/kegiatan ;

- a. Pertokoan
- b. Pemerintahan
- c. Pasar
- d. Perkantoran
- e. Perbankan.

2.6 Teori Tingkat Kepuasan

Kepuasan Pelanggan (customer satisfaction) adalah perasaan senang atau kecewa seseorang yang timbul karena membandingkan kinerja yang dipersepsikan produk atau hasil terhadap ekspektasi maka pelanggan akan puas (Kotler 1997).

Pada dasarnya pengertian kepuasan pelanggan mencakup perbedaan antara tingkat kepentingan dan kinerja atau hasil yang dirasakan. Engel (1990) dan Pawitra (1993) mengatakan bahwa pengertian tersebut dapat ditetapkan dalam penilaian kepuasan atau ketidakpuasan terhadap satu perusahaan tertentu, karena keduanya berkaitan erat dengan konsep kepuasan pelanggan.

2.7 Variabel Penelitian

Dalam penelitian ini, variabel penelitian yang digunakan adalah sebagai berikut

Table II.2.
Karakteristik Sosio-Demografi dan Sosio-Ekonomi

No	Karakteristik Sosio-Demografi dan Sosio-Ekonomi	Metode pengumpulan data	Motode Analisis
1	Gender	Kuesoner	Analisis Deskriptif Kuantitatif dan Analisis Crosstab
2	Umur		
3	Pekerjaan Utama		
4	Pendidikan terakhir		
5	Kepemilikan kendaraan keluarga		
6	Alamat rumah		
7	Pendapatan pribadi per bulan (Rp.)		

Table II.3.
Karakteristik Perjalanan

No	Karakteristik Perjalanan	Metode pengumpulan data	Motode Analisis
1	Apakah Anda pernah berjalan (kaki) di Jalan Mayjen Suprpto Kota Bengkulu	Kuesoner	Analisis Deskriptif Kuantitatif dan Analisis Crosstab
2	Tujuan berjalan di Jalan Mayjen Suprpto Kota Bengkulu		
3	Moda transportasi yang digunakan dari rumah		
4	Dengan siapa melakukan aktivitas berjalan kaki		
5	Alasan berjalan kaki di jalan letjend suprpto kota bengkulu		
6	Ferkuensi berjalan		
7	Waktu yang sering digunakan (pagi, siang, soreh, Malam)		
8	Lama mekakukan aktivitas		
9	Ferkuensi berjalan setelah pandemi COVID-19		

**Table II.4.
Kondisi Trotoar**

No	Kondisi Trotoar	Metode pengumpulan data	Motode Analisis
1	Ketersedian trotoar yang menerus (Tidak terputus)	Kuesoner	Analisis Deskriptif Kuantitatif dan Analisis Crosstab
2	Kualitas perkerasan trotoar		
3	Lebar trotoar		
4	Trotoar tidak naik turun relatf datar atau landai		
5	Ketersedian penanda bagi penyandang distabilitas		
6	Parkir kendaraan di trotoar		
7	Pedagang kaki lima di trotoar		

**Table II.5.
Keselamatan lalu-lintas**

No	Keselamatan lalu-lintas	Metode pengumpulan data	Motode Analisis
1	Ketersedian lampu lalu-lintas untuk menyebrang	Kuesoner	Analisis Deskriptif Kuantitatif dan Analisis Crosstab
2	Ketersedian zebra cross		
3	Jumlah kendaran yang lewat		
4	Prilaku pengendara sepeda motor atau mobil		

**Table II.6.
Keamanan**

No	Keamanan	Metode pengumpulan data	Motode Analisis
1	Keberadaan kantor polisi di sekitar kawasan	Kuesoner	Analisis Deskriptif Kuantitatif dan Analisis Crosstab
	Ketersedian CCTV		
2	Jumlah orang yang berjalan (semakin banyak semakin buruk)		
3	Grafiti (coretan) di bangunan/pagar di kiri kanan jalan		
4	Pristiwa kriminalitas		

**Table II.7.
Kenamanan**

No	Keamanan	Metode pengumpulan data	Motode Analisis
1	Desain (keindahan) bangunan di sekitar	Kuesoner	Analisis Deskriptif Kuantitatif dan Analisis Crosstab
2	Kesesuaian (proposisi) lebar dan tinggi bangunan		
3	Ketersedian bangku		
4	Ketersedian tempat sampah		
5	Ketersedian pohon di sepanjang jalan		
6	Kebersihan lingkungan dari sampah dan kotoran		
7	Kebersihan lingkungan dari polusi udara		
8	Polusi suara		
9	Bau yang tidak sedap		

Analisis Deskriptif Kuantitatif

Analisis deskriptif kuantitatif adalah analisis yang digunakan untuk analisa data dengan cara mendeskripsikan atau menggambarkan data yang telah terkumpul. Teknik analisis ini biasa digunakan untuk penelitian yang bersifat eksplorasi. Penelitian jenis ini biasanya hanya mencoba untuk mengungkapkan dan mendeskripsikan hasil penilaiannya.

Teknik analisis statistik deskriptif yang dapat digunakan antara lain:

1. Penyajian data dalam bentuk tabel atau distribusi frekuensi dan tabulasi silang (crosstab). Dengan analisis ini akan diketahui kecenderungan hasil temuan penelitian, apakah masuk dalam kategori rendah, sedang dan tinggi.
2. Penyajian data dalam bentuk visual seperti histogram, poligon, ogive, diagram batang, diagram lingkaran, diagram pastel (pie chart), dan diagram lambang.

Analisi Crosstabulation (Tabulasi Silang)

Tabulasi silang merupakan metode analisis kategori data yang menggunakan data nominal, ordinal, interval, serta kombinasi diantaranya. Prosedur tabulasi silang digunakan untuk menghitung banyaknya kasus yang mempunyai kombinasi nilai-nilai yang berbeda dari dua variabel dan menghitung harga-harga statistik beserta ujinya

Metode analisis crosstab digunakan untuk mengetahui ada tidaknya hubungan antara pemilihan moda dengan karakteristik sosial ekonomi. *Crosstab* (Tabulasi Silang) merupakan metode untuk mentabulasikan beberapa variabel yang berbeda ke dalam suatu matriks. Hasil tabulasi silang disajikan ke dalam suatu tabel dengan variabel yang tersusun sebagai kolom dan baris. Pada penelitian ini akan dilakukan perhitungan tabulasi silang dan juga perhitungan uji *Chi-Square* test. Uji hipotesis yang dilakukan adalah: H_0 : Tidak ada hubungan antara baris dan kolom
 H_1 : Terdapat hubungan antara baris dan kolom Dengan ketentuan pengambilan keputusan dapat dilakukan dengan:

1. Berdasarkan perbandingan *Chi-Square*
 - Jika *Chi-Square* Hitung $<$ Dari *Chi-Square* Tabel, Maka H_0 Diterima;
 - Jika *Chi-Square* Hitung $>$ Dari *Chi-Square* Tabel, Maka H_0 Ditolak;
2. Berdasarkan probabilitas
 - Jika probabilitas > 0.05 , maka H_0 diterima
 - Jika probabilitas < 0.05 , maka H_0 ditolak.