

PENILAIAN PERSEPSI PEJALAN KAKI TERHADAP FUNGSI PELAYANAN TROTOAR DI KABUPATEN MAJENE (STUDI KASUS: RUAS JALAN DR. RATULANGI, AP. PETTARANI DAN GATOT SUBROTO KECAMATAN BANGGAE)

(Assessment Of Pedestrian Perception Towards The Function Of Sidewalk Services In Majene Regency)

Akbar Indrawan Saudi¹, Nur Okviyani¹, Ayub Pabbarang¹

¹Program Studi Teknik Sipil, Fakultas Teknik, Universitas Sulawesi Barat

E-mail: akbarindrawan@unsulbar.ac.id

Diterima 3 September 2024, Disetujui 17 Oktober 2024

ABSTRAK

Berjalan kaki merupakan transportasi paling sederhana dan dapat digunakan oleh seluruh orang. Penurunan angka keinginan untuk berjalan kaki terjadi berkaitan dengan menurunnya fungsi pelayanan dari infrastruktur trotoar. Dalam studi ini dilakukan kajian berkaitan dengan penilaian persepsi pejalan kaki pada fungsi pelayanan trotoar di Ruas Jalan DR. Ratulangi, AP. Pettarani dan Gatot Subroto Kecamatan Banggae, Kabupaten Majene. Kajian penilaian persepsi menggunakan pendekatan metode statistik deskriptif kualitatif dan kuantitatif dengan mengacu pada Permen PUPR No 03-2014 tentang mengenai panduan dalam merencanakan, menyediakan, dan memanfaatkan infrastruktur serta fasilitas jaringan pejalan kaki di wilayah perkotaan. Hasil analisis kajian menunjukkan bahwa penggunaan trotoar dikarenakan pertimbangan waktu dan keselamatan dalam berjalan kaki. Persepsi responden memperlihatkan bahwa pada aspek kenyamanan, keamanan, dan konektivitas pada ruas jalan yang diteliti dalam kriteria lumayan baik. Berdasarkan hasil persepsi yang ada, keinginan dalam hal peningkatan dan perbaikan variabel merupakan bagian yang diharapkan oleh responden dalam rangka untuk meningkatkan minat serta kebutuhan dalam berjalan kaki menggunakan fasilitas trotoar.

Kata Kunci: Trotoar, Pejalan Kaki, Persepsi, Pelayanan, Kenyamanan, Keamanan, Konektivitas

ABSTRACT

Walking is the simplest form of transportation and can be used by everyone. The decline in the desire to walk is associated with the reduced service functionality of sidewalk infrastructure. This study examines pedestrian perceptions regarding the service functionality of sidewalks on DR. Ratulangi, AP. Pettarani, and Gatot Subroto streets in Banggae Subdistrict, Majene Regency. The perception assessment study uses a qualitative and quantitative descriptive statistical approach, referring to the Ministry of Public Works and Housing Regulation No. 03-2014, which provides guidelines for planning, providing, and utilizing infrastructure and pedestrian network facilities in urban areas. The analysis results indicate that the use of sidewalks is mainly driven by considerations of time and safety while walking. Respondent perceptions show that the aspects of comfort, safety, and connectivity on the streets studied fall under the "fairly good" criteria. Based on the existing perceptions, respondents expressed a desire for improvements and enhancements in these variables, which are expected to increase both interest and the need for walking using sidewalk facilities.

Keywords: Sidewalk, Pedestrian, Perception, Service, Comfort, Safety, Connectivity

PENDAHULUAN

Perencanaan dalam penyediaan fasilitas trotoar seringkali mengabaikan faktor-faktor keinginan dari pejalan kaki itu sendiri. Fasilitas trotoar sebaiknya mampu memberikan pelayanan yang diinginkan oleh penggunanya dalam rangka memaksimalkan fungsi dari fasilitas tersebut. Beberapa faktor yang menjadikan Masyarakat tidak memiliki andil dalam proses perencanaan yaitu keterbatasan anggaran dan waktu, minimnya komunikasi oleh perencana, rendahnya motivasi masyarakat untuk terlibat dan sedikitnya tingkat pengetahuan masyarakat dalam perencanaan tata ruang (Aryatoni, 2008). Dewasa ini proses penyediaan infrastruktur trotoar hanya mengacu pada keinginan perencanaan oleh instansi terkait serta keterbatasan alokasi anggaran yang disediakan dalam perencanaan infrastruktur.

Sehingga hal ini menyebabkan tidak adanya ruang yang diberikan kepada para pengguna jalan (pejalan kaki) dalam memberikan aspirasi terkait bagaimana merencanakan yang menghasilkan pelayanan trotoar yang tepat. Minat masyarakat dalam berjalan kaki dalam rangka menempuh lokasi tujuan yang diinginkan masih tergolong rendah, khususnya di Indonesia. Dalam laporan para peneliti *Stanford Data* menunjukkan bahwa Hong Kong berada di peringkat pertama sebagai negara dengan penduduk yang paling aktif berjalan kaki, dengan rata-rata 6.880 langkah per hari. Sebaliknya, Indonesia berada di posisi terbawah dengan rata-rata hanya 3.513 langkah per hari (Counting Steps via Smartphones Reveals Intriguing Clues about Obesity | Stanford Report, n.d.). Kondisi trotoar yang kurang nyaman, tingkat keamanan berjalan di trotoar yang rendah, kurangnya kesadaran dampak positif berjalan kaki, dan kemudahan dalam menggunakan motor untuk bergerak menjadi faktor pemicu permasalahan rendahnya keinginan berjalan kaki.

Alih fungsi trotoar merupakan aktifitas penggunaan trotoar yang tidak sesuai dengan peruntukan yang seharusnya. Fungsi trotoar digunakan bagi para pejalan kaki tetapi permasalahan yang ada trotoar berubah fungsi menjadi lokasi parkir kendaraan bermotor maupun tempat usaha pedagang kaki lima. Penelitian mengungkapkan bahwa penurunan fungsi trotoar berdampak negatif pada kenyamanan pejalan kaki, dan perubahan fungsi ini menghambat aktivitas mereka (Topurtawy et al., 2023). Elemen-elemen utama yang mendukung kenyamanan, keamanan, serta kelengkapan fasilitas pendukung bagi pejalan kaki perlu diperhatikan dalam perancangan ulang jalur trotoar. Pemulihan fungsi trotoar, khususnya untuk pejalan kaki, bertujuan agar mereka dapat memperoleh haknya sebagai pengguna jalan dengan lingkungan yang nyaman, aman, dan dilengkapi fasilitas yang memadai (Sitanggang et al., 2018).

Kenyamanan yang dirasakan oleh pejalan kaki dapat pula diukur melalui faktor ukuran dari lebar trotoar. Dimensi ukuran dari fasilitas trotoar yang belum memenuhi standar sesuai aturan yang berlaku, menyebabkan keinginan untuk berjalan kaki mengalami penurunan. Fasilitas pelengkap dari trotoar,

seperti Zebra Cross, Pelican Crossing, Guiding Block, Lampu Penerangan, Jembatan Penyebrangan Orang (JPO), Fasilitas Peneduh menjadi kriteria penting yang dapat meningkatkan kenyamanan bagi pejalan kaki (Kidies, 2019). Penyediaan fasilitas-fasilitas penunjang, pemenuhan standar ukuran trotoar yang memadai menjadi aspek utama dalam rangka meningkatkan kepuasan dan keinginan orang untuk berjalan kaki. Selain ketersediaan hal yang perlu diperhatikan adalah perawatan fasilitas-fasilitas tersebut agar terjaga kondisi fisik trotoar yang ada dan tidak mengalami kerusakan.

Persepsi pejalan kaki merupakan suatu perspektif maupun penilaian terhadap layanan suatu fasilitas yang dirasakan khususnya oleh pejalan kaki dalam menggunakan infrastruktur trotoar. Penilaian persepsi menjadi penting karena diharapkan hasil dari analisis yang dilakukan dapat menentukan kepuasan atau kekurangan kepada layanan yang diterima. Persepsi menjadi hal yang sangat subjektif untuk setiap individu dikarenakan masing-masing memiliki penilaian dan parameter yang berbeda dalam merasakan layanan yang disediakan. Pendekatan penelitian dalam melakukan studi persepsi pejalan kaki dilakukan menggunakan pendekatan metode wawancara menggunakan instrumen kuisisioner dalam rangka mengevaluasi tingkat fungsi pelayanan trotoar. Berdasarkan uraian permasalahan dan kajian penelitian terdahulu perlu dirumuskan tujuan penelitian yang berkaitan dengan menganalisis persepsi/perilaku pejalan kaki di lokasi penelitian terhadap fungsi trotoar dalam memberikan pelayanan kepada pejalan kaki serta menganalisis tanggapan masyarakat apakah akan lebih dominan melakukan perjalanan di trotoar apabila dilakukan peningkatan kualitas, mutu dan pelayanan dari trotoar yang terdapat pada wilayah studi.

METODE

Berjalan kaki menjadi pilihan utama bagi banyak orang untuk berpindah tempat karena tidak memerlukan biaya. Selain manfaat ekonomi, aktivitas ini juga memberikan berbagai keuntungan lain, termasuk peningkatan kesehatan, kualitas hidup, serta mendukung keberlanjutan lingkungan (ITDP Indonesia, 2019). Fasilitas-fasilitas yang umum tersedia pada jalur pejalan kaki diantaranya adalah trotoar, halte, ramp tepi jalan, guiding block, vegetasi tanaman, lampu penerangan, tempat duduk, pagar pengaman, tempat sampah dan marka, perambuan serta papan informasi. Aturan mengenai dimensi dari fasilitas jalur pejalan kaki diatur dalam peraturan terkait yang dikeluarkan oleh Kementerian PUPR Dirjen Bina Marga dalam surat edaran Nomor: 18/SE/Db/2023 Tentang Pedoman Perencanaan Teknis Fasilitas Pejalan Kaki (Kementerian Pekerjaan Umum Dan Perumahan Rakyat, 2023).

Metode dan teknik yang diterapkan untuk mengumpulkan informasi serta data didasarkan pada pendekatan kuantitatif. Metode kuantitatif merupakan

bentuk metode penelitian yang sumber datanya diperoleh melalui sampel dengan cara matematis kemudian dianalisis menggunakan persamaan ilmiah kemudian menuju pada suatu kesimpulan akhir. Penelitian yang akan dilakukan ini didasarkan pada Permen PUPR No. 03/PRT/M/2014 tentang pedoman perencanaan, penyediaan dan pemanfaatan prasarana dan sarana jaringan pejalan kaki di daerah perkotaan (Permen PUPR No. 03/PRT/M/2014 Tahun 2014, n.d.).

Lokasi penelitian berada di Kabupaten Majene tepatnya pada tiga titik pengamatan yang berbeda, yakni ruas jalan Gatot Subroto, ruas jalan Dr. Ratulangi, dan ruas jalan AP. Pettarani. Adapun hal yang menjadi bahan pertimbangan peneliti mengambil ketiga lokasi penelitian tersebut dikarenakan pada ketiga lokasi ini terdapat sejumlah bangunan trotoar yang menjadi jalur utama bagi pejalan kaki kemudian pada lokasi tersebut ketiga-tiganya berada pada wilayah kawasan Pendidikan, area pusat perkantoran dan perbelanjaan (ruko). Penelitian dilakukan pada bulan Juni 2024.



a. Jalan Gatot Subroto



b. Jalan Dr. Ratulangi



c. Jalan AP. Pettarani

Gambar 1. Lokasi Penelitian Pejalan Kaki

Pengumpulan data dilakukan melalui survei dengan observasi dan kuisioner. Responden terdiri dari pejalan kaki di sepanjang Jalur trotoar pada lokasi penelitian yang telah ditentukan yang di pilih menggunakan metode *Accidental Sampling*. Untuk mendapatkan nilai presepsi maka kuisioner menggunakan skala *Semantic Differential Method* atau menggunakan skala. Penyusunan kuisioner dalam penelitian ini di dasarkan pada Bina Marga tahun 2011 tentang fasilitas pejalan kaki dan juga beberapa pelitian terdahulu yang berkaitan dengan penelitian yang akan dilakukan ini. Pernyataan mengenai pelayanan trotoar dalam penelitian ini ditulis dengan menggunakan bahasa yang lebih mudah dimengerti oleh responden. Dalam penelitian ini ada 3 aspek yang diprioritaskan yang akan dinilai yaitu dari segi kenyamanan, keamanan dan konektivitas.

Pada penelitian ini populasi dan sampel responden merupakan semua pejalan kaki yang melewati jalur trotoar di ketiga lokasi penelitian. Menurut ahli statistik, data yang banyaknya lebih dari 30 responden dapat dikatakan memenuhi distribusi normal. Penentuan jumlah sampel dalam penelitian ini dilakukan melalui pendekatan riset, karena populasi di lokasi penelitian tidak terbatas. Menurut Malhotra (2006:291) dalam bukunya 'Riset Pemasaran,' sampel yang diambil harus paling sedikit empat atau lima kali jumlah item pertanyaan. Dalam penelitian ini terdapat 21 pertanyaan, sehingga jumlah sampel yang diambil adalah 105 sampel (21 item pertanyaan x 5), kemudian dibagi menjadi 3 segmen atau lokasi, yang dibulatkan menjadi 35 responden untuk setiap lokasi penelitian.

Jenis penelitian statistik deskriptif yang di gunakan pada penelitian ini adalah statistik deskriptif kuantitatif-kualitatif. Deskriptif kuantitatif digunakan dalam pengukuran atau penilaian terhadap fungsi pelayanan trotoar oleh responden. Sedangkan deskriptif kualitatif digunakan dalam menerangkan hasil dari data kuantitatif serta mendeskripsikan hasil penelitian yang dikumpulkan melalui kuesioner. Untuk mengetahui karakteristik pejalan kaki pada wilayah penelitian maka digunakan teknik *Behavioral Mapping* untuk mendapatkan keberagaman jawaban dari masing-masing responden yang disesuaikan penilaiannya pada masing-masing segmen di lokasi penelitian. Setelah itu peneliti menggunakan aplikasi SPSS dalam menentukan nilai persepsi dari responden dengan menghitung 2 variabel yaitu variabel X (aspek kenyamanan dan keamanan) dan variabel Y (aspek konektivitas). Kemudian setelah itu tampilan data disajikan dalam bentuk tabel, diagram dan lain-lain.

Tabel 1. Indikator Pelayanan Trotoar

Parameter	Variabel	Indikator
Aspek Kenyamanan	Peneduh	Jumlah peneduh
	Tempat duduk	Ketersediaan tempat duduk
	Dimensi jalur	Kecukupan lebar jalur

Parameter	Variabel	Indikator	
Aspek keamanan	Kapasitas jalur pejalan kaki	Kapasitas jalur	
	Lokasi perletakan jalur	Keamanan lokasi dan lingkungan sekitar jalur	
	Barrier/Bollard pada jalur	Ketersediaan barrier pada jalur pejalan kaki	
	Ketinggian jalur dari jalan	Perbedaan jalur kendaraan dengan jalur pejalan kaki	Perbaikan ketinggian jalur
			Kondisi penyebrangan
	Kondisi permukaan perkerasan	Permukaan tidak licin	Permukaan sudah rata
			Jalur yang saling terhubung
	Aspek konektivitas	Lokasi perletakan jalur pejalan kaki	Kemudahan dalam menjangkau jalur pejalan kaki
			Penghalang pada jalur pejalan kaki
		Jarak terhadap daerah tujuan	
Jalan pintas			Perletakan jalur jalan pintas

HASIL DAN PEMBAHASAN

Tahap awal dari penelitian ini adalah dengan mengumpulkan data primer yang telah dikumpulkan secara langsung di lapangan. Pada variabel lebar jalur trotoar berdasarkan hasil penelitian yang telah dilakukan untuk pertama dan ketiga masuk dalam kategori sangat baik sedangkan untuk lokasi kedua masuk dalam kategori baik, berdasarkan Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Tahun 2014.

Tabel 2. Data Geometrik Trotoar

No	Ruas Jalan	Lebar Trotoar	Tinggi Trotoar
1	Jalan Gatot Subroto	170 Cm	2 Cm
2	Jalan DR Ratulangi	120 Cm	35 Cm
3	Jalan AP Pettarani	145 Cm	25 Cm

Pada aspek penilaian responden pada setiap lokasi

penelitian setelah itu dilakukan pengklasifikasian terhadap perilaku responden dalam hal ini adalah perilaku pejalan kaki.

a. Karakteristik Responden

Berikut ini merupakan data-data mengenai perilaku pejalan kaki dan identitas responden berdasarkan masing-masing lokasi sebagai berikut dapat dilihat pada **Tabel 3**.

Tabel 3. Identitas dan Perilaku Responden

Identitas dan perilaku responden		L1	L2	L3
Jenis kelamin	Pria	18	18	20
	Wanita	17	17	15
Umur	15-25 tahun	30	33	29
	26-35 tahun	4	2	4
	36-45 tahun	1	-	-
	46-50 tahun	-	-	2
Pendidikan terakhir	>50 tahun	-	-	-
	SD	15	15	2
	SMP	11	20	29
	SMA/SMK	9	-	4
	Diploma	-	-	-
Maksud dan tujuan perjalanan	Sarjana	-	-	-
	Bekerja	5	2	5
	Pendidikan	20	33	29
	Perdagangan/berbelanja	10	-	-
Alasan menggunakan trotoar sebagai jalur perjalanan	Wisata	-	-	-
	Pertimbangan waktu dan kecepatan	28	5	10
	Pertimbangan kenyamanan	3	8	2
	Pertimbangan keamanan	4	20	18
	Pertimbangan karena tidak adanya jalur lain	-	2	5
Seberapa sering berjalan di trotoar	Setiap hari kerja/sekolah	25	33	32
	Setiap akhir pekan	-	2	-
	Tidak menentu	10	-	3
Jarang	Jarang	-	-	-

(Keterangan: L1 = Jln. Gatot Subroto, L2 = Jln. Dr. Ratulangi, dan L3 = Jln. A.P. Pettarani)

b. Uji Validitas

Tujuan dari uji validitas adalah untuk mengetahui apakah data yang diperoleh valid atau tidak. Pearson product moment merupakan salah satu metode penelitian yang digunakan untuk mencari tingkat validitas. Pada saat nilai R telah didapatkan, berikutnya nilai tersebut dibandingkan dengan nilai R table yaitu, 0,334 apabila nilai korelasi pearson product momentnya melewati nilai tabel R maka data tersebut dapat dikatakan valid dan boleh dilakukan uji reliabilitasnya. Berikut ini merupakan hasil uji validitas melalui aplikasi SPSS.

Dari hasil uji validitas pada lokasi pertama tepatnya pada jalan Gatot Subroto diatas terdapat 18 jumlah pertanyaan yang di jawab oleh 35 responden dimanah semua nilai variabel X pada pengujian ini mendapatkan nilai R hitung yang lebih besar dari nilai R tabel yaitu 0,334 dan semua nilai signifikansinya

lebih kecil dari 0,050 sehingga semua data penilaian dari responden yang telah di input memiliki hasil yang valid. Kemudian terdapat 3 jumlah pertanyaan yang di jawab oleh 35 responden dimana semua nilai variabel Y pada pengujian ini mendapatkan nilai R hitung yang lebih besar dari nilai R tabel yaitu 0,334 dan semua nilai signifikansinya lebih kecil dari 0,050 sehingga semua data penilaian dari responden yang telah di input memiliki hasil yang valid.

Dari hasil uji validitas pada lokasi penelitian kedua tepatnya pada Jalan Dr. Ratulangi diatas terdapat 18 jumlah pertanyaan yang di jawab oleh 35 responden dimanah semua nilai variabel X pada pengujian ini mendapatkan nilai R hitung yang lebih besar dari nilai R tabel yaitu 0,334 dan semua nilai signifikansinya lebih kecil dari 0,050 sehingga semua data penilaian dari responden yang telah di input memiliki hasil yang valid. Kemudian terdapat 3 jumlah pertanyaan yang di jawab oleh 35 responden yang sama dimana semua nilai variabel Y pada pengujian ini mendapatkan nilai R hitung yang lebih besar dari nilai R tabel yaitu 0,334 dan semua nilai signifikansinya lebih kecil dari 0,050 sehingga semua data penilaian dari responden yang telah di input memiliki hasil yang valid.

Dari hasil uji validitas pada lokasi penelitian ketiga tepatnya pada Jalan AP. Pettarani diatas terdapat 18 jumlah pertanyaan yang di jawab oleh 35 responden yang dimana semua nilai variabel X pada pengujian ini mendapatkan nilai R hitung yang lebih besar dari nilai R tabel yaitu 0,334 dan semua nilai signifikansinya lebih kecil dari 0,050 sehingga semua data penilaian dari responden yang telah di input memiliki hasil yang valid. Kemudian terdapat 3 jumlah pertanyaan yang di jawab oleh 35 responden yang sama dimanah semua nilai variabel Y pada pengujian ini mendapatkan nilai R hitung yang lebih besar dari nilai R tabel yaitu 0,334 dan semua nilai signifikansinya lebih kecil dari 0,050 sehingga semua data penilaian dari responden yang telah di input memiliki hasil yang valid.

c. Uji Reabilitas

Uji reliabilitas dilakukan terhadap data yang telah diuji kevalidannya, salah satu metode untuk mengetahui nilai reliabilitas suatu penelitian adalah dengan menggunakan metode *cronbac's alpha*. *Cronbac's Alpha* digunakan dalam mencari tau reliabilitas instrument yang skornya bukan 1 atau 0. Tinggi

rendahnya reliabilitas dinyatakan suatu nilai yang di sebut koefisien reliabilitas, berkisar antara 0-1.

Berdasarkan hasil uji validitas pada lokasi pengujian pertama tepatnya pada Jalan Gatot Subroto didapatkan rata-rata dari nilai alpha sebesar 0,857, kemudian pada lokasi kedua yaitu pada Jalan Dr. Ratulangi didapatkan rata-rata dari nilai alpha sebesar 0,799 dan pada lokasi ketiga yaitu pada Jalan AP. Pettarani didapatkan rata-rata dari nilai alpha sebesar 0,802 sehingga semua nilai alpha dari ketiga lokasi pada variabel X dapat dinyatakan reliabel. Berdasarkan hasil uji validitas pada lokasi pengujian pertama tepatnya pada Jalan Gatot Subroto didapatkan rata-rata dari nilai alpha sebesar 0,731, kemudian pada lokasi kedua yaitu pada Jalan Dr. Ratulangi didapatkan rata-rata dari nilai alpha sebesar 0,552 dan pada lokasi ketiga yaitu pada Jalan AP. Pettarani didapatkan rata-rata dari nilai alpha sebesar 0,375 sehingga semua nilai alpha dari ketiga lokasi pada variabel Y dapat dinyatakan reliabel.

d. Uji Deskriptif Persepsi Pejalan Kaki

Analisis deskriptif digunakan untuk menjelaskan hasil penelitian dimana didalamnya menganalisis tentang tingkat kepuasan pejalan kaki terhadap pelayanan dan kondisi dari trotoar. Analisis tersebut dilakukan pada setiap ruas yang diteliti, untuk setiap lokasi tersebut mendapatkan pertanyaan yang berkaitan dengan kriteria kenyamanan, keamanan dan konektivitas pada pengguna jalan. Dari kriteria tersebut diberikan pertanyaan-pertanyaan yang berkorelasi dengan kriteria yang akan dikaji. Penilaian skor dari masing-masing kriteria yang telah ditetapkan dilakukan berdasarkan rentang nilai interval kelas yang diperlihatkan pada **Tabel 4** dibawah ini.

Tabel 4. Interval Kelas Persentase

Interval Kelas Presentase	Kriteria
100%>Persen>84%	Sangat Baik
84%>Persen>68%	Baik
68%>Persen>52%	Lumayan Baik
52%>Persen>36%	Kurang Baik
36%>Persen>20%	Sangat Buruk

Sumber: Muhidin, 2007

Tabel 5. Rekapitulasi Nilai Persepsi Responden Pada Lokasi Penelitian

		Skor Persepsi		
Parameter	Variabel	Lokasi 1	Lokasi 2	Lokasi 3
Aspek Kenyamanan	Kelengkapan fasilitas peneduh (buatan) di sepanjang jalur trotoar	30,90	29,70	32,00
	Fasilitas tempat duduk untuk beristirahat	32,60	33,10	28,00
	Jalur penyebrangan pejalan kaki	56,00	45,10	48,00
	Kapasitas jalur trotoar dalam persinggungan	87,40	66,30	65,70
	Bentuk dan perkerasan jalur trotoar	76,90	75,40	76,60
	Aroma dan bau yang tidak sedap sepanjang jalur trotoar	86,90	86,30	70,30

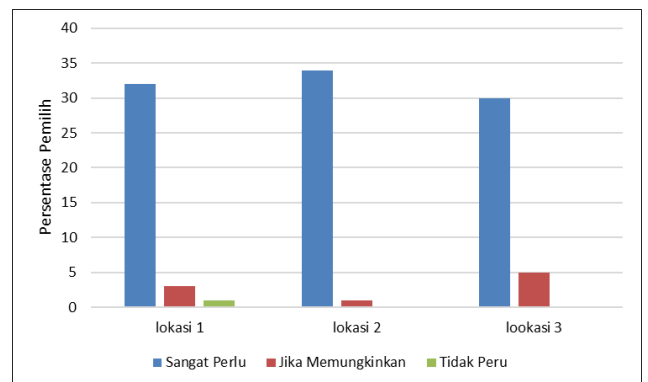
Skor Persepsi					
Parameter	Variabel	Lokasi 1	Lokasi 2	Lokasi 3	
	Ketersediaan tempat sampah pada jalur trotoar	90,30	90,30	88,00	
	Ketersediaan lampu penerangan di sepanjang jalur trotoar	86,90	58,30	86,30	
	Ketersediaan rambu-rambu lalu lintas	78,30	61,10	46,30	
	Sistem drainase di sekitar trotoar	69,70	60,00	79,40	
	Keindahan jalur trotoar	56,60	56,00	55,40	
	Kelancaran sirkulasi pejalan kaki dengan aktivitas lain (pedagang kaki lima, parkir dll)	36,60	37,10	36,00	
	Aspek Keamanan	Ketersediaan <i>bollard</i> / penghalang kendaraan	31,40	31,40	21,10
		Kondisi permukaan trotoar (licin, Landai dan tidak rata)	70,30	76,60	76,00
		Letak tiang lampu penerangan	42,30	42,90	40,60
		Polusi udara dan suara kendaraan melintas	69,70	89,70	70,20
Keamanan dari tindak kejahatan		86,30	89,70	88,60	
lebar jalur trotoar		89,70	78,90	87,40	
Aspek Konektivitas		Jalur penghubung antara jalur pejalan kaki dan jalur kendaraan	42,30	56,60	41,10
	Aksesibilitas dari tempat aktivitas menuju ke jalur trotoar	82,30	63,40	66,20	
	Pagar pengaman untuk jalur pejalan kaki	32,00	22,90	26,80	
	Rata-Rata Nilai Persepsi	63,59	59,56	58,57	

Berdasarkan hasil dari analisis persepsi yang dilakukan berdasarkan wawancara pada responden di seluruh lokasi kajian memperlihatkan bahwa pada lokasi pertama Jl. Gatot Subroto memperlihatkan rata-rata nilai persepsi dari seluruh aspek yang dinilai mendapatkan kriteria yang lumayan baik. Pada lokasi kedua di Jl. DR. Ratulangi memperoleh rata-rata kriteria berada pada kondisi lumayan baik dan pada lokasi ke tiga Jl. AP. Pettarani menunjukkan hasil rata-rata dari aspek pelayanan trotoar terhadap pejalan kaki menunjukkan kondisi kriteria yang lumayan baik.

Hal ini menunjukkan bahwa fasilitas pejalan kaki kondisi eksisting (sekarang) masih dalam kategori yang mampu memberikan keinginan untuk berjalan kaki namun dari aspek yang ada ada beberapa kategori yang menurut para responden masih dirasa kurang/minim sehingga perlu dilakukan peningkatan maupun perbaikan yang menyeluruh.

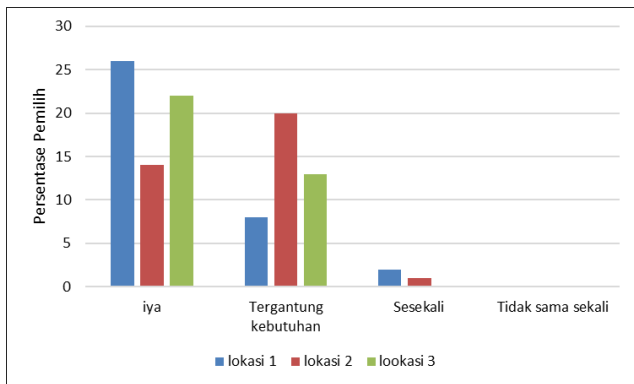
e. Peningkatan Kualitas dan Pelayanan Trotoar

Dari hasil jawaban yang di peroleh dari responden terhadap variabel X dan Variabel Y tingkat kualitas dan pelayanan pada trotoar masi sangat kurang sehingga sangat banyak diperoleh nilai persepsi yang sangat rendah. Dalam penelitian yang telah dilakukan selain dari ketiga saspek yang telah di teliti yaitu aspek kenyamanan, aspek keamanan dan aspek konektivitas pada bagian akhir dilakukan penelitian mengenai masalah peningkatan mengenai kualitas dan pelayanan dari trotoar dimana di dalamnya terdapat tiga pertanyaan yang di ajukan kepada responden terhadap rencana peningkatan kualitas dan pelayanan trotoar. Untuk variabel pertama yaitu mempertanyakan apakah perlu dilakukan peningkatan pada kualitas dan pelayanan trotoar, dapat dapat diamati dalam grafik pada **Gambar 2**.



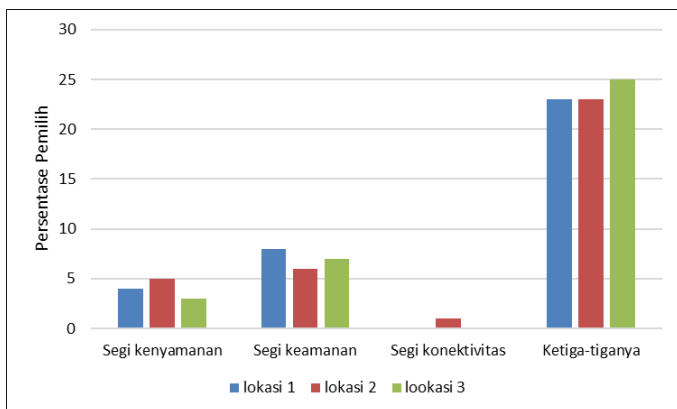
Gambar 2. Peningkatan kualitas dan pelayanan trotoar

Secara keseluruhan dari hasil penilaian persepsi masyarakat terhadap pelayanan dan kualitas pada trotoar terdapat keinginan untuk ditingkatkan. Hal ini dikarenakan sejalan dengan masih banyak variabel-variabel indikator yang dirasa kurang dari tiga paramater yang ditinjau yakni Kenyamanan, Keamanan dan Konektivitas. Untuk variabel kedua hasil pertanyaan mengenai apakah responden akan lebih sering menggunakan trotoar apabila dilakukan peningkatan pada kualitas dan pelayanannya dapat diamati dalam grafik pada **Gambar 3**.



Gambar 3. Ketertarikan responden untuk berjalan di trotoar

Untuk variabel ketiga mengenai aspek apa saja yang perlu ditingkatkan pada kualitas dan pelayanan trotoar dapat diamati dalam grafik pada **Gambar 4**.



Gambar 4. Aspek yang perlu ditingkatkan

Pada variabel peningkatan kualitas dan pelayanan trotoar pada Jalan Gatot Subroto yang terdiri dari 35 responden, 91% memilih jawaban sangat perlu, 6% memilih jika memungkinkan dan 3% memilih tidak perlu. Untuk lokasi penelitian kedua pada jalan Dr. Ratu Langi di peroleh 97% memilih sangat perlu dan 3% memilih jika memungkinkan. Untuk lokasi penelitian ketiga pada jalan AP Pettarani 86% jawaban dari responden memilih sangat perlu, 14% memilih jika memungkinkan dan 0% memilih tidak perlu.

KESIMPULAN

Berdasarkan hasil studi karakteristik dan perilaku responden pejalan kaki di lokasi penelitian diperoleh alasan utama menggunakan trotoar dikarenakan beberapa hal yaitu pertimbangan waktu dan pertimbangan keselamatan dalam aktivitas berjalan kaki. Pada hasil uji statistik deskriptif pada responden terkait dengan aspek kenyamanan memiliki kriteria baik pada dua variabel ketersediaan fasilitas tempat sampah pada jalur trotoar dan lampu penerangan disepanjang jalur dan variabel paling buruk yaitu pada kurangnya fasilitas tempat duduk serta kelancaran sirkulasi pejalan kaki dengan aktivitas lain (pedagang kaki lima, parkir, dll). Pada aspek keamanan memiliki kriteria baik pada tiga variabel kondisi fisik permukaan trotoar, lebar lajur

trotoar yang memadai, keamanan dari tindak kejahatan dan variabel paling buruk yaitu pada kurangnya fasilitas ketersediaan bollard/penghalang kendaraan. Pada bagian aspek konektivitas memiliki kriteria baik pada variabel aksesibilitas dari tempat aktivitas menuju ke jalur trotoar dan variabel paling buruk yaitu pada kurangnya fasilitas jalur penghubung antara jalur pejalan kaki dan jalur kendaraan. Pada variabel peningkatan kualitas dan pelayanan trotoar pada lokasi kajian yakni di Jalan Gatot Subroto, DR. Ratulangi dan AP. Pettarani, responden memilih adanya keperluan untuk perbaikan dan peningkatan variabel tersebut dalam rangka mendorong keinginan dalam berjalan kaki.

Penilaian persepsi pejalan kaki terhadap layanan fungsi berdasarkan parameter keamanan, kenyamanan dan konektivitas dari fasilitas infrastruktur pedestrian memberikan pengaruh terhadap keinginan berjalan kaki serta keperluan yang berkaitan dengan peningkatan fasilitas yang tersedia.

UCAPAN TERIMA KASIH

Ucapan terima kasih atas terlaksananya penelitian ini khususnya kepada pihak-pihak yang telah memberikan kontribusi bantuan dana penelitian dari Lembaga Penelitian dan Pengabdian Masyarakat (LPPM) Universitas Sulawesi Barat melalui Program Dana DIPA Penelitian dan Pengabdian kepada Masyarakat Tahun Anggaran 2023/2024. Isi dan hasil penelitian diatas sepenuhnya menjadi tanggung jawab penulis.

REFERENSI

Aryatoni, F. (2008). Partisipasi masyarakat dalam perencanaan wilayah: Kasus partisipasi masyarakat dalam perencanaan tata ruang Sarilamak sebagai ibu kota Kabupaten Lima Puluh Kota [Universitas Gadjah Mada]. https://etd.repository.ugm.ac.id/home/detail_pencarian/39504

Counting steps via smartphones reveals intriguing clues about obesity | Stanford Report. (n.d.). Retrieved July 7, 2024, from <https://news.stanford.edu/stories/2017/07/stanford-researchers-find-intriguing-clues-obesity-counting-steps-via-smartphones>

ITDP Indonesia. (2019). Panduan Desain Fasilitas Pejalan Kaki: DKI Jakarta 2017-2022. 2019(September 2019), 2731.

Kementerian Pekerjaan Umum Dan Perumahan Rakyat. (2023). Pedoman Bidang Lingkungan dan Keselamatan Jalan No. 07/ P/ BM/ 2023 tentang Perencanaan Teknis Fasilitas Pejalan Kaki. 07, 1–84.

Kidies, G. D. (2019). TINGKAT KEPUASAN PEJALAN KAKI TERHADAP FASILITAS JALUR PEJALAN KAKI (STUDI KASUS : JALAN MALIOBORO).

Malhotra, N. K. (2006) Riset Pemasaran Pendekatan Terapan. Edisi 4 Jilid 1.

Muhidin, S. A. (2007). Analisis korelasi regresi dan jalur dalam penelitian:Dilengkapi aplikasi program SPSS.

Pejalan kaki - Wikipedia bahasa Indonesia,

ensiklopedia bebas. (n.d.). Retrieved August 7, 2024, from https://id.wikipedia.org/wiki/Pejalan_kaki

Permen PUPR No. 03/PRT/M/2014 Tahun 2014. (n.d.). Retrieved August 28, 2024, from <https://peraturan.bpk.go.id/Details/128205/permen-pupr-no-03prtm2014-tahun-2014>

Sitanggang, Y., As, S., & Kadarini, S. N. (2018). Pengaruh Pedagang Kaki Lima terhadap Kenyamanan Pejalan Kaki Dalam Pemanfaatan Trotoar (Studi Kasus Jalan Jendral Urip Pontianak). *JeLAST*, 5(1), 2–15.

Topurtawy, F. G., Pinoa, W. S., & Sihasale, D. A. (2023). Tinjauan Alihfungsi Trotoar Di Jalan Pantai Mardika Kecamatan Sirimau Untuk Lokasi Pedagang Kaki Lima. *Jurnal Pendidikan Geografi Unpatti*, 2(3), 234-243–234–243. <https://doi.org/10.30598/JPGUVOL2ISS3PP234>