

BAB I PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Pusat kota merupakan pusat konsentrasi pelayanan kota yang dipandang sebagai jantung dan urat nadi kehidupan sebuah kota. Hal ini ditandai dengan terdapatnya berbagai fungsi kegiatan seperti pemerintahan, perkantoran, perdagangan dan komersial, jasa, rekreasi, bahkan sosial budaya. Kegiatan-kegiatan tersebut berlangsung dengan intensitas yang tinggi, sehingga menuntut pergerakan benda atau orang yang cepat dan leluasa dari satu tempat ke tempat yang lain. Pergerakan yang dilakukan diantaranya adalah dengan berjalan kaki dan infrastruktur yang menunjang aktivitas tersebut biasa dikenal sebagai jalur pejalan kaki.

Perencanaan jalur pejalan kaki dan jalan yang baik adalah perencanaan yang memperhatikan pejalan kaki dan juga pengguna jalan yang lainnya untuk dapat menggunakan jalan dan jalur pejalan kaki tersebut sebagai hak dari sarana pemenuhan kebutuhan pribadi. Dengan adanya perencanaan yang sesuai untuk pengguna jalan maupun pengguna jalur pejalan kaki maka tidak akan ada lagi alasan seseorang untuk tidak menggunakan jalur pejalan kaki tersebut sebagai tempat untuk berjalan kaki. Dalam merencanakan jalur pejalan kaki saat ini, pemerintah biasanya meminta pendapat dari para ahli dan tidak melibatkan pendapat dari masyarakat, sehingga perencanaan jalur pejalan kaki yang ada tidak sesuai dengan kebutuhan dan kurang memperhatikan keamanan serta kenyamanan pejalan kaki.

Penyediaan jalur pejalan kaki sangat penting dalam kelengkapan prasarana jalan. Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menyebutkan bahwa pejalan kaki adalah setiap orang yang melakukan aktivitas berjalan di ruang lalu lintas jalan dan setiap jalan yang digunakan untuk lalu lintas umum wajib dilengkapi dengan perlengkapan jalan yaitu berupa fasilitas untuk sepeda, pejalan kaki, dan penyandang disabilitas. Undang-undang

tersebut juga menjelaskan dalam mengoptimalkan penggunaan jaringan jalan dan gerakan lalu lintas dalam rangka menjamin keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas dan angkutan jalan harus memberikan prioritas keselamatan dan kenyamanan pejalan kaki, serta kemudahan bagi penyandang disabilitas.

Pejalan kaki merupakan moda angkutan yang memberikan peranan besar dalam sistem perangkutan di perkotaan. Mereka berhak atas ketersediaan fasilitas pendukung yang berupa jalur pejalan kaki, tempat penyeberangan, dan fasilitas lain. Undang-undang No 26 Tahun 2007 tentang Penataan Ruang juga menyebutkan bahwa perencanaan tata ruang wilayah kota harus memuat rencana penyediaan dan pemanfaatan prasarana dan sarana jaringan pejalan kaki yang dibutuhkan untuk menjalankan fungsi wilayah kota.

Fungsi jalur pejalan kaki adalah untuk memudahhi pergerakan manusia dari satu tempat ke tempat yang lain, sehingga diperlukan adanya pengembangan infrastruktur pejalan kaki serta menyediakan jalur pejalan kaki yang aman untuk masyarakat. Kriteria-kriteria jalur pejalan kaki yang aman dan nyaman dapat dilihat dari dua komponen utama, yaitu keamanan dan perlindungan, serta kebijakan terkait (Barman & Daftardar, 2010).

Jalur pejalan kaki secara umum berfungsi untuk memfasilitasi pergerakan pejalan kaki dari satu tempat ke tempat lain dengan mudah, lancar, aman, nyaman, dan mandiri termasuk bagi pejalan kaki dengan keterbatasan fisik. Fungsi jalur pejalan kaki, yaitu:

1. Jalur penghubung antar pusat kegiatan, blok ke blok, dan persil ke persil di kawasan perkotaan.
2. Bagian yang tidak terpisahkan dalam sistem pergantian moda pergerakan lainnya.
3. Ruang interaksi sosial.
4. Pendukung keindahan dan kenyamanan kota.

Fungsi jalur pejalan kaki sebagai komponen yang terintegrasi dari sistem jalan yang ramah bagi pejalan kaki dimana mereka mendapatkan keamanan, kenyamanan, aksesibilitas, dan pergerakan yang efisien. Jalur pejalan kaki dapat meningkatkan keamanan bagi pejalan kaki dengan memisahkan pergerakan

mereka dengan lalu lintas kendaraan. Pembangunan jalur pejalan kaki sebaiknya bukan hanya sekedar pembangunan fisik saja, namun lebih diutamakan pada manfaat jalur pejalan kaki tersebut sebagai wadah untuk melakukan segala macam kegiatan yang dilakukan oleh penggunanya (Pratama, 2014).

Pembangunan jalur pejalan kaki di Jakarta dari tahun 2002 hingga 2014 hanya bertambah sekitar 5% (smartcity.jakarta.go.id, 2016). Pada kurun waktu tersebut jalur pejalan kaki belum menjadi prioritas utama dalam pembangunan infrastruktur. Hanya jalan arteri dan kolektor yang sudah memiliki jalur pejalan kaki, tetapi kondisinya memprihatinkan. Untuk jalan lokal dan lingkungan hanya sedikit yang memiliki jalur pejalan kaki. Seiring dengan bertambahnya jumlah penduduk dan semakin berkembangnya moda transportasi seperti bus Transjakarta, Kereta Rel Listrik (KRL) *Commuter Line*, *Light Rail Transit* (LRT), dan *Mass Rapid Transit* (MRT) kebutuhan jalur pejalan kaki sangat diperlukan dan berpengaruh terhadap perilaku orang untuk berjalan kaki.

Pemerintah Provinsi DKI Jakarta mulai tahun 2016 gencar untuk memperbaiki dan membangun jalur pejalan kaki. Penataan jalur pejalan kaki di Jakarta dilaksanakan oleh Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta agar aktivitas pergerakan masyarakat menjadi lebih nyaman. Selain itu sebagai bagian stimulasi agar masyarakat menggunakan moda transportasi umum (Kaban, 2016).

Pembangunan jalur pejalan kaki menjadi salah satu misi 2017-2022 yaitu "Menuju Jakarta Walkable 2022" dengan menciptakan ruang pejalan kaki yang lengkap, aman, nyaman, dan humanis, serta mendukung peningkatan penggunaan transportasi publik.

Tahun 2016 Dinas Bina Marga sudah mengerjakan sebanyak 42 lokasi yang tersebar di 5 (lima) wilayah kota dengan total panjang 48 km. Tahun 2017 Dinas Bina Marga DKI Jakarta akan melakukan perbaikan 47 jalur pejalan kaki di semua wilayah kecamatan. Anggaran yang dialokasikan sebesar Rp 400 miliar. Perbaikan dilakukan dengan melebarkan trotoar hingga 3-4 meter. Total keseluruhan jalur pejalan kaki yang sudah rampung dan target tahun 2017 ini sekitar 108 kilometer atau setara 4,1% dari total yang harus diperbaiki sepanjang 2.600 km (Martiyanti, 2016).

Sesuai Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah Provinsi DKI Jakarta 2013-2017 dalam urusan pekerjaan umum, pelayanan prasarana dan sarana infrastruktur kota mendapat perhatian khusus bagi Pemerintah Provinsi DKI Jakarta. Arah kebijakan ProGROWTH yakni melalui pengembangan infrastruktur kota dalam upaya peningkatan investasi. Fokus layanan urusan pekerjaan umum meliputi sistem tata air, jaringan jalan, pengelolaan sampah, penyediaan air bersih, serta pelayanan penyediaan energi.

Jaringan jalan yang dimaksud tidak hanya terbatas pada jalan untuk kendaraan bermotor, tetapi termasuk jaringan jalan beserta kelengkapannya terutama jalur pejalan kaki yang masuk dalam Ruang Milik Jalan (RUMIJA). Program yang akan dilaksanakan untuk urusan pekerjaan umum antara lain meningkatkan panjang jalur pejalan kaki yang aman dan nyaman bagi pejalan kaki dan penyandang disabilitas.

Kondisi jalur pejalan kaki di Jakarta saat ini jauh dari kata aman dan nyaman. Beberapa permasalahan jalur pejalan kaki yang ada biasanya digunakan sebagai tempat berdagang, sehingga mengurangi lebar jalur pejalan kaki yang ada. Banyak jalur pejalan kaki yang belum dilengkapi dengan fasilitas untuk penyandang disabilitas dan banyak pula yang kondisinya sudah rusak. Kondisi tinggi rendah dan naik turun jalur pejalan kaki yang tidak rata dan banyaknya jalur pejalan kaki yang berlubang dapat membahayakan bagi pejalan kaki. Banyak pengguna kendaraan bermotor yang menggunakan jalur pejalan kaki untuk menghindari kemacetan, sehingga dapat membahayakan pejalan kaki. Minimnya tempat sampah di sekitar jalur pejalan kaki membuat banyak orang membuang sampah di sekitar jalur pejalan kaki. Jalur pejalan kaki juga banyak yang digunakan sebagai tempat parkir, hal ini dapat membahayakan bagi pejalan kaki karena mereka harus berjalan di jalan raya (Anonim, 2015).

Menurut Peraturan Daerah Provinsi DKI Jakarta Nomor 1 Tahun 2012 tentang RTRW 2030 terdapat 8 pusat kegiatan sekunder dalam rencana struktur ruang, yaitu kawasan Glodok dan Grogol sebagai pusat kegiatan sekunder di wilayah Kota Administrasi Jakarta Barat, kawasan Harmoni dan Senen sebagai pusat kegiatan sekunder di wilayah Kota Administrasi Jakarta Pusat, kawasan Jatinegara sebagai pusat kegiatan sekunder di wilayah Kota Administrasi Jakarta

Timur, kawasan Kelapa Gading sebagai pusat kegiatan sekunder di wilayah Kota Administrasi Jakarta Utara, kawasan Blok M sebagai pusat kegiatan sekunder di wilayah Kota Administrasi Jakarta Selatan, dan Pulau Pramuka sebagai pusat kegiatan sekunder di wilayah Kabupaten Kepulauan Seribu. Kawasan Blok M yang terletak di Kecamatan Kebayoran Baru memiliki fungsi sebagai pusat perkantoran, perdagangan, dan jasa, serta dekat dengan permukiman yang memiliki daya tarik besar sebagai bangkitan dan tarikan lalu lintas. Kawasan ini memiliki beberapa persoalan terkait jalur pejalan kaki.

Rencana kawasan yang diprioritaskan di Kawasan Blok M berupa penangan jalan pejalan kaki. Hal ini dikarenakan kawasan ini berfungsi sebagai pusat kegiatan sekunder yang memiliki fungsi pengembangan stasiun terpadu dan titik perpindahan antar moda transportasi konsep *Transit Oriented Development* (TOD), dekat dengan kawasan Kantor Walikota Kota Administrasi Jakarta Selatan dengan fungsi pengembangan kawasan pemerintahan, dan kawasan Mayestik sebagai pusat kegiatan tersier dengan fungsi pengembangan pusat perdagangan tekstil. Sebagai pusat kegiatan tersier, Kawasan Blok M direncanakan untuk pengembangan prasarana transportasi melalui perbaikan lingkungan fasilitas perdagangan dengan penataan sarana dan prasarana pejalan kaki dan parkir di Kawasan Blok M (Pemprov DKI Jakarta, 2014).

Pada tahun 2014, Dinas Bina Marga DKI Jakarta merencanakan perbaikan jalur pejalan kaki di Wilayah Jakarta Selatan, di sekitar wilayah Blok M seperti di Jl. Sultan Iskandarsyah, Jl. Prapanca, Jl. Melawai, Jl. Pattimura, Jl. Kyai Maja, dan Jl. Barito (Anonim, 2014).

Perbaikan jalur pejalan kaki mulai tahun 2105, dengan anggaran sebesar Rp 30 miliar untuk pemeliharaan jalur pejalan kaki (Anonim, 2015). Anggaran tersebut digunakan untuk mempercantik jalur pejalan kaki di wilayah Jakarta Selatan (Anonim, 2014). Mulai dari perbaikan lebar jalur pejalan kaki, penambahan kenyamanan pejalan kaki, dan prioritas terhadap pejalan kaki penyandang disabilitas (Anonim, 2015).

Perbaikan yang dilakukan selama ini hanya berdasarkan pada permasalahan yang telah terjadi. Sampai saat ini belum ada prioritas indikator yang digunakan untuk menjadi dasar penentuan dalam merencanakan jalur pejalan

kaki terkait keamanan dan kenyamanan. Dengan demikian, penentuan prioritas indikator ini menjadi menarik untuk diteliti, sehingga pada masa mendatang dapat dijadikan dasar untuk perencanaan jalur pejalan kaki di Kota Jakarta secara umum dan Jakarta Selatan khususnya.

1.2 Rumusan Masalah

Terdapat hubungan erat antara lingkungan berjalan kaki dan keselamatan pejalan kaki. Berjalan kaki di lingkungan yang minim infrastruktur untuk pejalan kaki dan yang mengizinkan penggunaan kendaraan berkecepatan tinggi meningkatkan resiko cedera pejalan kaki. Resiko sebuah kendaraan bermotor bertabrakan dengan seorang pejalan kaki meningkat seiring bertambahnya jumlah kendaraan bermotor yang berinteraksi dengan pejalan kaki (Maghfur, 2015).

Efektivitas dari lingkungan yang *walkable*, harus menyediakan lingkungan yang aman bagi orang untuk berjalan. Jika lingkungan tidak dapat menjamin keamanan pejalan kaki, maka upaya untuk meningkatkan kegiatan berjalan kaki dapat mengancam keselamatan pejalan kaki dan meningkatkan kematian dan cedera bagi pejalan kaki (Yu, 2015). Saat merencanakan jaringan jalan, pejalan kaki sering menjadi aspek yang dianggap tidak penting. Hal inilah yang menyebabkan banyak pejalan kaki yang berjalan di jalur kendaraan, sehingga dalam perencanaannya selain melibatkan pendapat para ahli, pemerintah juga harus memperhatikan pendapat pejalan kaki. Hal ini dikarenakan pejalan kaki yang menggunakan dan merasakan langsung kondisi jalur pejalan kaki. Berdasarkan studi yang dilakukan di *Stanford University*, Indonesia merupakan negara dengan jumlah penduduk terpadat keempat di dunia, dengan rata-rata penduduknya berjalan 3.513 langkah per hari. Hongkong berada di urutan pertama dengan 6.880 langkah per hari, kemudian Cina dengan 6.189 langkah perhari, disusul Ukraina, Jepang, dan Rusia di urutan 5 besar. Jakarta yang merupakan kota metropolitan adalah kota dengan jenis kepadatan yang tersebar, dengan jumlah penduduk sekitar 30 juta. Hanya 7% dari total panjang jalan 4.500 mil di Ibukota Jakarta yang memiliki jalur pejalan kaki. Banyak orang yang tidak suka berjalan kaki di jalanan di Indonesia, khususnya Jakarta. Karena saat mereka berjalan di antara bangunan perkantoran yang tinggi, kondisi jalur pejalan kaki

rusak dan tidak rata, ada penutup saluran/ drainase yang hilang, kabel listrik yang terbuka, dan pengendara motor yang menggunakan jalur pejalan kaki untuk menghindari kemacetan, atau sebagai tempat parkir. Cuaca yang panas terik, polusi udara, pencopet, dan beberapa jenis lainnya. Hal tersebut membuat pejalan kaki merasa tidak aman saat berjalan (Cochrane, 2017).

Berdasarkan data Health Organization (2015), dari data jumlah kecelakaan di Indonesia yang terjadi di jalan raya, terdapat 21% dialami oleh pejalan kaki. Korlantas POLRI dalam situs resminya merilis bahwa pejalan kaki sering terlibat dalam kecelakaan, sampai dengan triwulan 2 (dua) atau bulan Juni 2017 sudah terjadi 3.773 kecelakaan yang dialami pejalan kaki.

Data *Institute for Transportation and Development Policy* (ITDP) Indonesia menyebutkan selama masa kampanye #pedestrianfirst yang berlangsung bersamaan dengan bulan tertib trotoar pada tanggal 1 Agustus - 5 September 2017, terdapat 643 laporan terkait pelanggaran pada jalur pejalan kaki, ini menunjukkan masih terdapat permasalahan di lapangan dan dapat menjadi pertimbangan dalam menyusun penentuan prioritas indikator dalam merencanakan jalur pejalan kaki.

Pemahaman terkait keamanan dan kenyamanan dibutuhkan sebagai pedoman perencanaan dari lingkungan yang ramah pejalan kaki. Jalur pejalan kaki yang didambakan publik adalah yang tidak memiliki rintangan atau bebas hambatan. Jalur pejalan kaki tidak hanya menjamin keamanan melainkan kenyamanan bagi pejalan kaki.

Secara umum permasalahan pada jalur pejalan kaki di negara berkembang seperti Indonesia yaitu kurang mewadahi aktifitas pejalan kaki sebagai pengguna utama. Fenomena yang banyak dijumpai pada jalur pejalan kaki di Indonesia, yaitu penyalahgunaan fungsi jalur pejalan kaki oleh pedagang kaki lima. Hal ini tidak dapat di hindari karena eksistensi pedagang kaki lima tidak dapat dilepaskan dengan keberadaan jalur pejalan kaki. Di beberapa kota besar banyak ditemui perencanaan dan pemeliharaan jalur pejalan kaki yang kurang mempertimbangkan kualitas dan kuantitas pejalan kaki.

Kondisi fasilitas pejalan kaki di Jakarta masih minim, misalnya kondisi jalur pejalan kaki, jembatan penyeberangan orang, dan *zebra cross*. Seluruh

pengguna jalan harus memprioritaskan keselamatan jalan. Pejalan kaki memiliki hak yang sama dengan pengendara kendaraan bermotor. Tetapi perilaku pengendara motor yang seenaknya dapat memicu terjadinya kecelakaan pada pejalan kaki. Perhatian pemerintah terhadap pejalan kaki juga masih minim jika dibandingkan dengan kasus lain, seperti penyalahgunaan narkoba, terorisme, dan bencana alam. Masyarakat harus mematuhi peraturan yang berlaku terkait pejalan kaki (Winto, 2017).

Penataan jalur pejalan kaki di Kota Jakarta bertujuan untuk mewujudkan jaringan pejalan kaki di kawasan perkotaan yang aman, nyaman, dan manusiawi sehingga mampu mendorong masyarakat untuk lebih senang berjalan kaki dan menggunakan transportasi publik, sehingga dapat mendukung terwujudnya ruang yang aman, nyaman, produktif, dan berkelanjutan.

Jalur pejalan kaki merupakan bagian dari jaringan jalan yang dikhususkan untuk pejalan kaki. Masih banyak jalan di DKI Jakarta yang tidak terdapat jalur pejalan kaki dan bahkan beberapa yang sudah ada berubah fungsinya serta tidak sesuai dengan amanat undang-undang. Pemanfaatan jalur pejalan kaki beralih fungsi menjadi tempat perlintasan dan parkir kendaraan bermotor, tempat berjualan pedagang kaki lima, dan banyaknya penempatan pohon, tiang reklame, serta tiang kabel udara yang tidak memiliki izin sehingga membuat tidak aman dan mengganggu kenyamanan yang merampas hak pejalan kaki.

Kawasan Blok M merupakan pusat perkantoran, perdagangan dan jasa yang dilengkapi dengan terminal penumpang dalam kota tipe B. Sudah selayaknya Kawasan Blok M (Jl. Panglima Polim, Jl. Melawai, dan Jl. Sultan Iskandarsyah) sebagai salah satu wilayah di Jakarta yang merupakan Ibukota Negara memiliki jalur pejalan kaki yang ideal bukan hanya sekedar untuk mempercantik kota.

Kawasan Blok M merupakan kawasan dengan mobilitas yang tinggi. Hal ini dikarenakan pengaruh kawasan perkantoran dan sentra bisnis di Kawasan Blok M yang sangat tinggi, sehingga jalur pejalan kaki yang aman dan nyaman sangat penting bagi pejalan kaki (Sandiputra, 2015).

Adanya alih fungsi jalur pejalan kaki sebagai tempat parkir liar di depan pertokoan, dan digunakan pula sebagai tempat menunggu penumpang oleh tukang ojek *online*. Kondisi ini dapat mengganggu pergerakan pejalan kaki yang sedang

berada di jalur pejalan kaki atau akan memasuki bangunan pertokoan, karena terhalang oleh kendaraan yang parkir dan terdapat pedagang kaki lima yang berjualan di jalur pejalan kaki. Hal ini berpengaruh terhadap keamanan dan kenyamanan pejalan kaki. Keberadaan pedagang kaki lima ini dapat menghambat pergerakan pejalan kaki.

Dengan beberapa persoalan tersebut, maka diperlukan penentuan prioritas indikator dalam merencanakan jalur pejalan kaki di Kota Jakarta secara umum dan Kawasan Blok M (Jl. Panglima Polim, Jl. Melawai, dan Jl. Sultan Iskandarsyah) khususnya dengan melibatkan pendapat ahli dan pejalan kaki sebagai masukan penting dalam merencanakan jalur pejalan kaki yang aman dan nyaman.

1.3 Tujuan dan Sasaran

1.3.1 Tujuan

Tujuan dari penelitian adalah untuk menganalisis penentuan prioritas indikator dalam merencanakan jalur pejalan kaki berdasarkan preferensi pejalan kaki dan para ahli terkait keamanan dan kenyamanan sehingga berfungsi secara optimal.

1.3.2 Sasaran

Sasaran yang dilakukan untuk mencapai tujuan tersebut adalah:

1. Mengidentifikasi karakteristik jalur pejalan kaki.
2. Menganalisis keamanan dan kenyamanan terhadap fasilitas jalur pejalan kaki berdasarkan preferensi pejalan kaki dan para ahli.
3. Menentukan prioritas indikator dalam merencanakan jalur pejalan kaki yang aman dan nyaman.

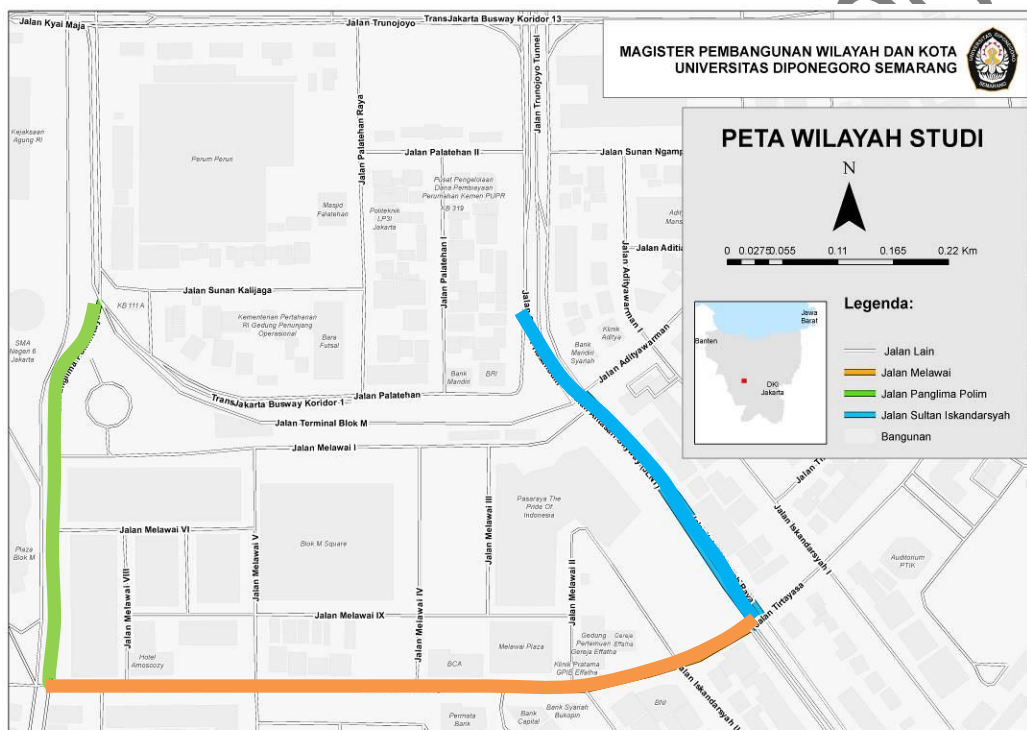
1.4 Ruang Lingkup Penelitian

1.4.1 Ruang Lingkup Wilayah

Lokasi studi dalam penelitian ini berada di wilayah Kecamatan Kebayoran Baru Jakarta Selatan, yaitu jalur pejalan kaki di Jl. Panglima Polim, Jl. Melawai, dan Jl. Sultan Iskandarsyah yang merupakan kawasan perkantoran, perdagangan,

dan jasa, serta dekat dengan kawasan permukiman. Adapun batas-batas lokasi penelitian pada ketiga ruas jalan tersebut adalah:

1. Jl. Panglima Polim mulai dari pintu masuk Terminal Blok M sampai dengan perempatan Jl. Melawai.
2. Jl. Melawai mulai dari perempatan Jl. Panglima Polim sampai dengan perempatan Jl. Sultan Iskandarsyah.
3. Jl. Sultan Iskandarsyah mulai dari perempatan Jl. Melawai sampai dengan pintu keluar Terminal Blok M.



Sumber: Hasil Survei 2017

GAMBAR 1.1
PETA LOKASI STUDI KAWASAN BLOK M

Pemilihan lokasi studi pada ruas-ruas jalan tersebut didasarkan atas beberapa kriteria sebagai berikut:

1. Merupakan ruas jalan yang memiliki aktivitas guna lahan yang dapat membangkitkan aktivitas pejalan kaki.

2. Adanya perbedaan fungsi kegiatan pada tiap-tiap lokasi yang dapat mendorong masyarakat untuk berjalan kaki, yaitu kawasan perkantoran, perdagangan, dan jasa.
3. Belum optimalnya penyediaan prasarana jalur pejalan kaki yang aman dan nyaman bagi pejalan kaki khususnya penyandang disabilitas.

1.4.2 Ruang Lingkup Materi

Ruang lingkup materi ini bertujuan untuk membatasi materi yang akan dibahas dan pembatasan variabel-variabel yang akan diteliti, sehingga peneliti menjadi tepat sasaran dan sesuai target, serta penelitian dapat dilakukan dengan lebih fokus dan teliti. Data sekunder dalam penelitian ini didapatkan antara lain dari Dinas Bina Marga Pemerintah Provinsi DKI Jakarta dan Suku Dinas Bina Marga Kota Administrasi Jakarta Selatan. Untuk data primer menggunakan data observasi lapangan dan kuesioner.

Materi yang akan dibahas dalam penelitian ini dibatasi pada penentuan prioritas indikator dalam merencanakan jalur pejalan kaki yang aman dan nyaman. Penelitian memiliki ruang lingkup materi sebagai berikut:

1. Mengidentifikasi karakteristik jalur pejalan kaki berdasarkan kondisi geometri jalur pejalan kaki dan volume pejalan kaki (Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 3 Tahun 2014). Geometri jalur pejalan kaki terdiri dari:
 - a. Dimensi jalur pejalan kaki
 - b. Jenis material jalur pejalan kaki
 - c. Fasilitas penyandang disabilitas
2. Mengidentifikasi keamanan dan kenyamanan jalur pejalan kaki berdasarkan preferensi pejalan kaki dan para ahli (Untermann, 1984).

Penelitian ini menggunakan indikator berdasarkan variabel *safety* (keamanan) dan *comfort* (kenyamanan). Apabila pembangunan jalur pejalan kaki terhadap kedua variabel tersebut dilakukan secara optimal, maka dapat menimbulkan aspek menyenangkan (*convenience*) dan memiliki daya tarik (*attractiveness*) terhadap jalur pejalan kaki.

Variabel keamanan jalur pejalan kaki terdiri dari (Asadi-shekari, Moeinaddini, & Zaly, 2015):

- a. Lebar ideal (Amoroso & Caruso, 2009)
- b. Pembatas
- c. Lampu Penerangan menurut Chiara J.D. & Lee E Koppelman (1994) dan (Shbeeb & Awad, 2013)
- d. Tekstur (Amoroso & Caruso, 2009)
- e. Hambatan
- f. Beda ketinggian

Variabel kenyamanan jalur pejalan kaki terdiri dari (Untermann, 1984):

- a. Sirkulasi
 - b. Aksesibilitas (Shbeeb & Awad, 2013)
 - c. Gaya alam dan iklim
 - d. Kebersihan
 - e. Keindahan (Carmona, Heath, Oc, & Tiesdell, 2003)
 - f. *Street Furniture* menurut Chiara J.D. & Lee E Koppelman (1994)
3. Hasil keluaran pada penelitian ini adalah berupa prioritas indikator yang dapat dijadikan dasar perencanaan jalur pejalan kaki di Kota Jakarta menggunakan metode *Importance Perfomance Analysis* (IPA) dan *Analytic Hierarchy Process* (AHP) terkait aspek keamanan dan kenyamanan jalur pejalan kaki.

1.5 Originalitas Penelitian

Originalitas penelitian dilakukan dengan cara membandingkan penelitian dengan penelitian-penelitian yang telah dilakukan sebelumnya, dengan mengidentifikasi perbedaan dan persamaan dari penelitian yang telah ada.

Dalam penelitian ini, originalitas penelitian yang akan dikaji yaitu penentuan prioritas indikator dalam merencanakan jalur pejalan kaki berdasarkan keamanan dan kenyamanan oleh pejalan kaki dan para ahli menggunakan metode IPA dan AHP. Untuk itu diperlukan referensi penelitian sebelumnya untuk menghindari kesamaan penelitian yang dilakukan. Beberapa hal yang dibahas dalam originalitas penelitian yaitu nama peneliti, judul, lokasi, tahun penelitian, persamaan dan perbedaan terhadap penelitian yang dilakukan. Berikut adalah tabel perbandingan antara penelitian yang dilakukan dengan penelitian sebelumnya:

TABEL I. 1
ORIGINALITAS PENELITIAN

No	Nama Peneliti	Judul	Tahun Penelitian	Persamaan	Perbedaan
1.	Hilman Gunung Mulia	Penentuan Prioritas Indikator Dalam Merencanakan Jalur Pejalan Kaki (Studi Kasus: Kawasan Blok M, Jakarta Selatan)	2018	Meneliti terkait pelayanan jalur pejalan kaki	Peneliti menentukan prioritas indikator terkait keamanan dan kenyamanan dengan metode IPA dan AHP
2.	Zulhazmi Alfian Nur	Kajian Keamanan Jalur Pejalan Kaki Di Jalan Arteri Sekunder Berdasarkan Aspek Fisik dan Masyarakat (Studi Kasus: Jalan Pemuda Kabupaten Klaten)	2015	Meneliti terkait keamanan jalur pejalan kaki	Peneliti mengamati variabel penyeberangan di tengah ruas, persimpangan, dan rambu lalu lintas
3.	Sweetly Manopo	Analisa Tingkat Pelayanan Trotoar Ditinjau Dari Laju Arus Pada Ruas Jalan Sam Ratulangi Manado Untuk Segmen Ruas Jalan Rs Siloam - Monumen Zero Point Kota Manado	2015	Meneliti terkait pelayanan jalur pejalan kaki	Peneliti hanya mengamati aspek pelayanan jalur pejalan kaki
4.	Yoga Pranata	Kajian Penyediaan Lajur Sepeda Di Lingkungan Universitas Brawijaya	2015	Peneliti menggunakan AHP	Peneliti menggunakan metode regresi logistik
5.	Teuku Hirzi Aulia	Evaluasi Kondisi dan Pemanfaatan Trotoar Pada Jalan Ir. H. Juanda-Bandung	2015	Meneliti terkait pelayanan dan kelainan jalur pejalan kaki	Peneliti hanya mengamati kondisi fisik jalur pejalan kaki
6.	Novalino Pratama	Studi Perencanaan Trotoar Di Dalam Lingkungan Kampus Universitas Sriwijaya Inderalaya	2014	Meneliti terkait pelayanan jalur pejalan kaki	Peneliti mengamati pengembangan jalur pejalan kaki yang diintegrasikan dengan pengembangan transit bus Transmusi

No	Nama Peneliti	Judul	Tahun Penelitian	Persamaan	Perbedaan
7.	Muhammad Safarudin Surya	Evaluasi Ketersediaan Infrastruktur Jalur Pejalan Kaki Di Universitas Indonesia	2014	Meneliti rangking variabel terkait keinginan pejalan kaki dan ketersediaan jalur pejalan kaki	Peneliti menggunakan metode statistik deskriptif dan non parametrik
8.	Arie Artawan	Analisis Karakteristik Pejalan Kaki dan Tingkat Pelayanan Fasilitas Pejalan Kaki (Studi kasus: Jalan Danau Toba Kawasan Pantai Sanur)	2013	Meneliti terkait karakteristik dan pelayanan jalur pejalan kaki	Peneliti mengamati tipe fasilitas penyeberangan
9.	Sucipta Putra	Analisis Tingkat Pelayanan Fasilitas Pejalan Kaki (Studi kasus: Jln. Diponegoro di Depan Mall Ramayana)	2013	Meneliti terkait pelayanan jalur pejalan kaki	Peneliti mengamati tipe fasilitas penyeberangan
10.	Putu Preantjaya Winaya	Analisis Fasilitas Pejalan Kaki Pada Ruas Jalan Gajah Mada, Denpasar, Bali	2010	Meneliti terkait karakteristik serta keamanan dan kenyamanan fasilitas jalur pejalan kaki	Peneliti mengamati aspek kenyamanan berdasarkan arus, kecepatan, kepadatan, dan ruang pejalan kaki
11.	Eliza Purnamasari P	Tingkat Kepuasan Pedestrian Terhadap Fasilitas Trotoar dan <i>Zebra Cross</i> , Studi Kasus Di Depan Plaza Ambarrukmo Yogyakarta	2009	Meneliti terkait pelayanan jalur pejalan kaki menggunakan metode IPA	Peneliti mengamati kepuasan terhadap jalur pejalan kaki dan tempat penyeberangan/ <i>zebra cross</i>

Sumber: Hasil Analisis 2017

1.6 Manfaat Penelitian

Hasil penelitian ini diharapkan mampu memberikan manfaat bagi kalangan akademisi, Pemerintah Provinsi DKI Jakarta, dan masyarakat.

a. Bagi Akademisi

Sebagai bahan kajian untuk mengetahui dan mempelajari terkait indikator yang menjadi prioritas dalam merencanakan jalur pejalan kaki terkait aspek keamanan dan kenyamanan.

b. Bagi Pemerintah Provinsi DKI Jakarta

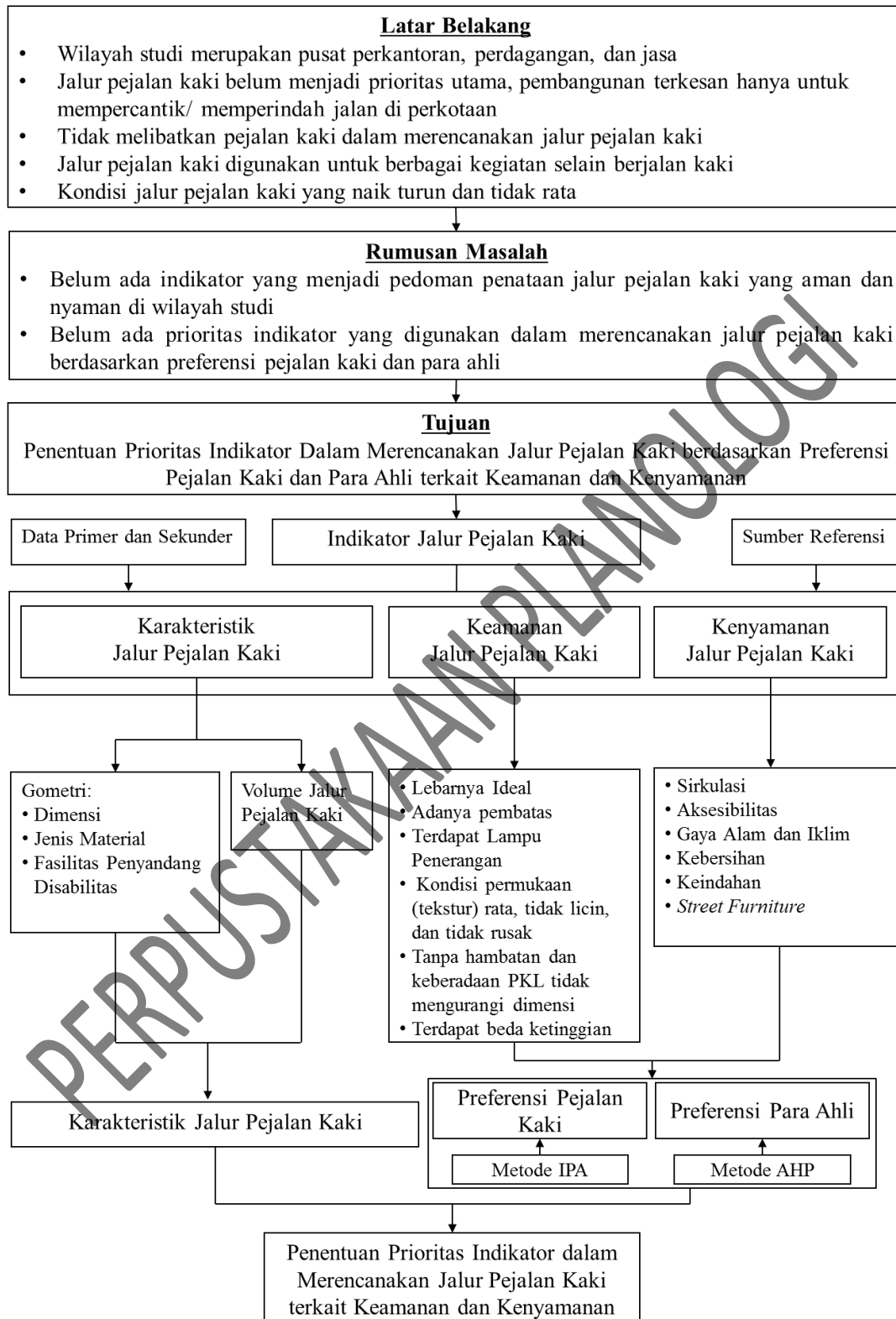
Sebagai bahan masukan atau rekomendasi dalam merencanakan jalur pejalan kaki berdasarkan preferensi pejalan kaki dan para ahli terkait prioritas indikator keamanan dan kenyamanan.

c. Bagi Masyarakat

Sebagai informasi tentang pentingnya jalur pejalan kaki yang memberikan keamanan dan kenyamanan bagi masyarakat.

PERPUSTAKAAN PLANOLOGI

1.7 Kerangka Pemikiran



Sumber: Hasil Analisis 2017

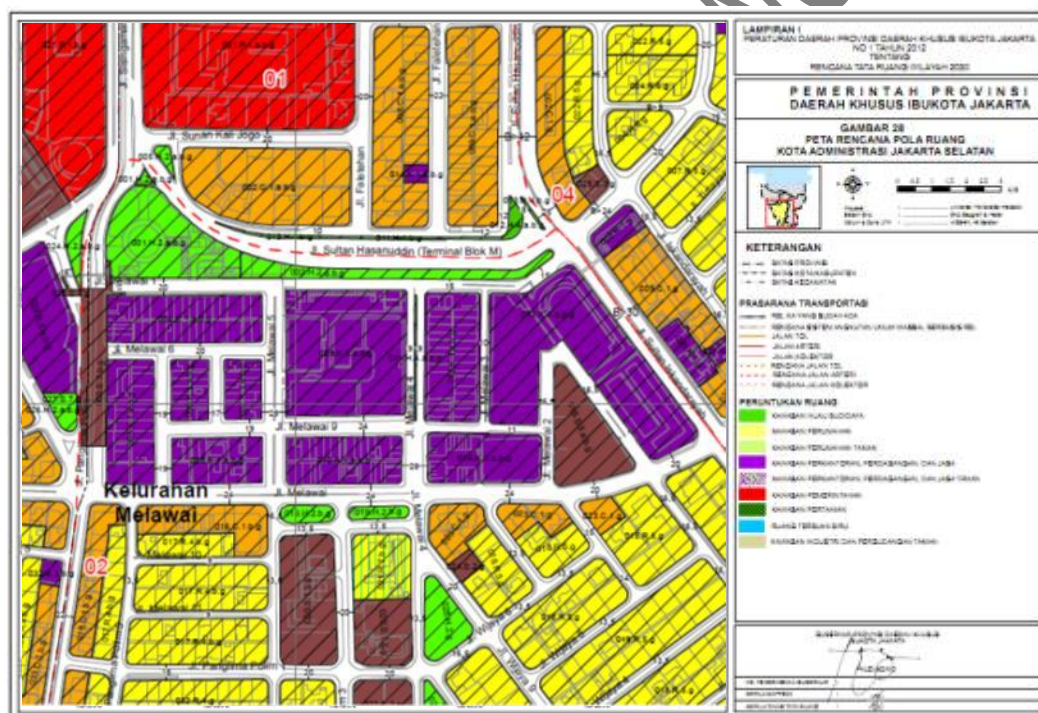
GAMBAR 1. 2
KERANGKA PIKIR

1.8 Metodologi Penelitian

Penelitian ini menggunakan metode pendekatan deskriptif kuantitatif. Metode ini diharapkan dapat menjelaskan tujuan dan sasaran terkait penentuan prioritas indikator untuk pembangunan jalur pejalan kaki berdasarkan pedoman yang berlaku, serta preferensi terkait aspek keamanan dan kenyamanan yang dirasakan oleh pejalan kaki dan para ahli.

1.8.1 Lokasi Penelitian

Lokasi penelitian berada di Kawasan Blok M meliputi Jl. Panglima Polim, Jl. Melawai, dan Jl. Sultan Iskandarsyah, Jakarta Selatan. Kawasan ini merupakan pusat perkantoran, perdagangan, dan jasa.



GAMBAR 1. 3
PETA POLA RUANG KAWASAN BLOK M, JAKARTA SELATAN

1.8.2 Jenis dan Teknik Pengumpulan Data

1.8.2.1 Jenis Data

Data primer merupakan data yang diperoleh secara langsung dari narasumber dengan cara pengamatan atau survei dan pembagian kuesioner.

Pengumpulan data dengan cara pengamatan merupakan kegiatan pencatatan secara langsung terhadap fenomena atau kondisi yang ditemui di lapangan. Sedangkan kuesioner merupakan serangkaian kegiatan pengumpulan data dengan cara menyiapkan daftar pertanyaan yang berkaitan dengan penelitian dengan mengacu pada variabel yang akan diteliti. Pada penelitian ini akan digunakan kuesioner yang bersifat tertutup untuk menganalisis penentuan prioritas indikator pembangunan jalur pejalan kaki berdasarkan aspek keamanan dan kenyamanan.

TABEL I. 2
KEBUTUHAN DATA PRIMER

No.	Sasaran	Kebutuhan Data	Sumber
1.	Geometri Jalur Pejalan Kaki	<ul style="list-style-type: none"> • Dimensi • Jenis Material • Fasilitas Penyanggung Disabilitas 	<i>Revealed Preference</i>
2.	Volume pejalan kaki	<ul style="list-style-type: none"> • Jumlah Pejalan Kaki 	<i>Revealed Preference</i>
3.	Keamanan Jalur Pejalan Kaki	<ul style="list-style-type: none"> • Lebar Ideal • Pembatas • Lampu Penerangan • Tekstur Permukaan • Hambatan/ Penghalang dan Keberadaan PKL • Beda Ketinggian 	<i>Revealed Preference dan Stated Preference (Kuesioner)</i>
4.	Kenyamanan Jalur Pejalan Kaki	<ul style="list-style-type: none"> • Sirkulasi • Aksesibilitas • Gaya Alam dan Iklim • Kebersihan • Keindahan • <i>Street Furniture</i> 	<i>Revealed Preference dan Stated Preference (Kuesioner)</i>

Sumber: Hasil Analisis, 2017

Data sekunder merupakan data yang diperoleh dari studi literatur atau kajian pustaka, hasil penelitian pihak lain maupun survei instansi, internet, berita, surat kabar, dan sebagainya yang terkait dengan penelitian. Data sekunder yang dibutuhkan dalam penelitian ini adalah:

TABEL I. 3
KEBUTUHAN DATA SEKUNDER

No.	Sasaran	Kebutuhan Data	Sumber
1.	Kajian Kawasan Blok M	<ul style="list-style-type: none"> • Peta Administrasi • Peta Struktur dan Pola Ruang • Rencana Detail Tata Ruang Kecamatan Kebayoran Baru • Data Jalur Pejalan Kaki • Kebijakan Terkait 	<ul style="list-style-type: none"> • Dinas Cipta Karya, Tata Ruang, dan Pertanahan • Dinas Bina Marga • Bappeda

Sumber: Hasil Analisis, 2017

1.8.2.2 Teknik Pengumpulan Data

Penelitian ini menggunakan metode pengumpulan data berdasarkan preferensi sebagai berikut:

1. Revealed Preference

Teori *revealed preference* pertama kali dikemukakan oleh seorang ekonom Amerika bernama Paul Samuelson. Dalam teori ini, preferensi pejalan kaki dapat dilihat melalui perilakunya dalam menentukan kualitas jalur pejalan kaki. Pada metode *revealed preference*, observasi dilakukan pada kondisi eksisting yang sudah ada. Pendekatan ini menggunakan data perilaku pejalan kaki untuk menilai kondisi eksisting yang sudah terdapat jalur pejalan kaki (Whitehead et al., 2008).

2. Stated Preference

Teknik *stated preference* diperkenalkan pertama kali dalam penelitian transportasi oleh Davidson, J. D. (1973). Istilah *stated preference* yang digunakan dalam penelitian transportasi mengacu kepada semua bentuk metoda berdasarkan studi respon individu terhadap suatu hipotesa satu atau lebih alternatif perjalanan yang secara umum didefinisikan dalam bentuk kombinasi beberapa atribut. Jelas hal ini berbeda dengan teknik yang sering dilakukan sebelumnya yaitu *revealed preference* yang berdasarkan observasi terhadap kondisi aktual. Teknik *stated preference* merupakan pendekatan terhadap responden untuk mengetahui respon mereka terhadap situasi yang berbeda (Yosritzal, 2015).

Stated preference menawarkan sebuah teknik untuk menyediakan informasi tentang permintaan dan perilaku perjalanan dengan baik. Pendekatan ini menggunakan data perilaku pejalan kaki untuk menyatakan kebutuhan terhadap pembangunan jalur pejalan kaki (Whitehead et al., 2008). Metode ini dapat mengukur/ memperkirakan bagaimana preferensi pejalan kaki dan para ahli terhadap jalur pejalan kaki yang belum ada.

Teknik *stated preference* dicirikan oleh adanya penggunaan desain eksperimen untuk membangun alternatif hipotesa terhadap situasi (*hypothetical situation*), yang kemudian disajikan kepada responden. Preferensi dapat dikuantifikasi dengan cara responden diminta menunjukkan tingkat kesukaannya (*degree of preference*) terhadap pilihan yang ada dengan menggunakan skala tertentu. Misalnya skala 1 – 10 dimana 1 = menunjukkan sangat tidak disukai, 5 = sama saja dan 10 sangat disukai (Yosritzal et al., 2000).

Penggabungan metode *stated preference* dan *revealed preference* dimungkinkan dengan beberapa keuntungan, yaitu adanya efisiensi karena menggabungkan parameter atau preferensi (atau atribut kepentingan) dari semua data yang tersedia (Whitehead et al., 2008).

1.8.3 Populasi dan Penentuan Sampel Penelitian

Populasi dalam penelitian ini meliputi terdiri atas 2 (dua) kelompok, yaitu kelompok pejalan kaki dan kelompok ahli yang paham jalur pejalan kaki terkait aspek keamanan dan kenyamanan.

1. Kelompok pejalan kaki adalah seluruh pejalan kaki di lokasi penelitian. Penelitian pada kelompok ini jumlah populasinya tidak dapat diketahui secara pasti. Pada penelitian ini pengambilan sampel penelitian di lokasi studi digunakan untuk mengetahui preferensi pejalan kaki terkait aspek keamanan dan kenyamanan jalur pejalan kaki.

Teknik pengambilan sampel responden pada kelompok ini yaitu *non probability sampling* dengan cara pengambilan sampel menggunakan metode *accidental sampling*. *Accidental sampling* adalah teknik pengambilan sampel berdasarkan kebetulan, sehingga siapa saja yang kebetulan bertemu dengan

peneliti dapat digunakan sebagai sampel bila dilihat cocok untuk sumber data (Sigit, 2001). Lokasi pengambilan sampel adalah sepanjang Jl. Panglima Polim, Jl. Melawai, dan Jl. Sultan Iskandarsyah dengan respondennya adalah pejalan kaki yang ada di kawasan studi dikarenakan pengunjung jalan ini mengetahui kondisi jalur pejalan kaki di Kawasan Blok M.

Jumlah populasi pejalan kaki di Kawasan Blok M tidak diketahui, sehingga pengambilan sampel dapat dihitung menggunakan rumus Lemeshow sebagai berikut (Suyatno, 2010):

$$n = \frac{Z^2 \alpha p q}{d^2} = \frac{Z^2 p (1 - p)}{d^2}$$

Keterangan:

n = jumlah sampel minimal yang diperlukan

α = derajat kepercayaan

p = proporsi pejalan kaki yang aman dan nyaman

$q = 1-p$ (proporsi pejalan kaki yang tidak aman dan tidak nyaman)

d = limit dari *error* atau presisi absolut

Jika derajat kepercayaan $\alpha = 0,05$ atau $Z_{1-\alpha/2} = 1,96$, maka rumus diubah menjadi:

$$n = \frac{4 p q}{d^2}$$

Untuk nilai p diestimasi $p = 0,5$ dan $q = 1-p$. Dan limit dari eror (d) ditetapkan 0,1, sehingga sampel yang dibutuhkan sebesar:

$$n = \frac{1,96^2 \cdot 0,5 \cdot 0,5}{0,1^2}$$

$$= 96 \text{ sampel}$$

Pengambilan sampel dilakukan pada hari biasa (*weekdays*) dan hari libur (*weekend*). Pemilihan waktu pengambilan sampel didasarkan pada perbandingan antara kegiatan hari biasa dan hari libur. Hal ini dikarenakan lokasi studi yang dikelilingi oleh berbagai guna lahan yang dapat mempengaruhi perjalanan orang yaitu perkantoran, perdagangan, dan jasa, serta dekat dengan permukiman. Pembagian sampel terbagi rata pada setiap jalan di lokasi studi.

TABEL I. 4
PROPORSI PENGAMBILAN SAMPEL KELOMPOK PEJALAN KAKI

No	Nama Jalan	Pengambilan Sampel		Jumlah Sampel
		Hari biasa (<i>weekdays</i>)	Hari libur (<i>weekend</i>)	
1.	Panglima Polim	16	16	32
2.	Melawai	16	16	32
3.	Sultan Iskandarsyah	16	16	32
	Total Sampel			96

Sumber: Hasil Analisis, 2017

2. Kelompok ahli adalah pejabat pemerintah, akademisi, dan komunitas atau lembaga pejalan kaki berjumlah 10 (sepuluh) orang yang memahami karakteristik dan kondisi jalur pejalan kaki di lokasi studi. Teknik pengambilan sampel responden pada kelompok ini yaitu *non probability sampling* dengan cara pengambilan sampel menggunakan teknik analisis *purposive sampling*. Penggunaan metode *non probability sampling* dalam pemilihan sampel tidak dilakukan secara acak. Pemilihan sampel didasari oleh subjektivitas peneliti dalam menentukan cakupan penelitian, sehingga tidak semua anggota populasi memiliki peluang yang sama. Teknik analisis yang digunakan dalam penelitian ini yaitu teknik *purposive sampling* dimana peneliti menentukan kriteria-kriteria tertentu terhadap para ahli yang dianggap representatif dengan penelitian ini. Oleh karena itu, diharapkan akan menghasilkan sebuah informasi yang sesuai dengan tujuan penelitian.

TABEL I. 5
KRITERIA PEMILIHAN NARASUMBER

No	Narasumber	Kriteria	Justifikasi Pemilihan
1.	Pejabat Pemerintah		
	a. Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta (eselon 2, 3, dan 4)	<ul style="list-style-type: none"> • Menduduki jabatan tertentu dalam instansi • Berperan dalam penataan kelengkapan prasarana jalan • Memahami karakteristik dan kondisi lokasi penelitian 	<ul style="list-style-type: none"> • Pihak yang memiliki kewenangan dalam perumusan kebijakan pembangunan jalur pejalan kaki • Memahami bidang kelengkapan prasarana jalan di lokasi penelitian

No	Narasumber	Kriteria	Justifikasi Pemilihan
	b. Suku Dinas Bina Marga Kota Administrasi Jakarta Selatan (eselon 3 dan 4)	<ul style="list-style-type: none"> • Menduduki jabatan tertentu dalam instansi • Berperan dalam penataan kelengkapan prasarana jalan • Memahami karakteristik dan kondisi lokasi penelitian 	<ul style="list-style-type: none"> • Pihak yang memiliki kewenangan dalam perumusan kebijakan pembangunan jalur pejalan kaki • Memahami bidang kelengkapan prasarana jalan di lokasi penelitian
	c. Direktorat Jenderal Cipta Karya Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (eselon 4)	<ul style="list-style-type: none"> • Menduduki jabatan tertentu dalam instansi • Berperan dalam penataan kelengkapan prasarana jalan • Memahami karakteristik dan kondisi lokasi penelitian 	<ul style="list-style-type: none"> • Pihak yang memiliki kewenangan dalam perumusan kebijakan pembangunan jalur pejalan kaki • Memahami bidang kelengkapan prasarana jalan
2.	<p>Akademisi</p> <p>d. Akademisi Bidang Perkotaan</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Berprofesi sebagai akademisi di salah satu perguruan tinggi • Memiliki pengetahuan yang luas tentang jalur pejalan kaki • Memahami karakteristik dan kondisi lokasi penelitian 	Pihak yang memahami aturan dan pedoman jalur pejalan kaki berdasarkan sudut pandang akademik
3.	<p>Komunitas atau Lembaga</p> <p>e. Komunitas Pejalan Kaki Penyandang Disabilitas</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Memiliki pengetahuan yang luas tentang jalur pejalan kaki • Memahami karakteristik dan kondisi lokasi penelitian 	Pihak yang memahami pedoman jalur pejalan kaki
	f. <i>Institute for Transportation and Development Policy (ITDP) Indonesia</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Memiliki pengetahuan yang luas tentang jalur pejalan kaki • Memahami karakteristik dan kondisi lokasi penelitian 	Pihak yang memiliki keahlian teknis dan memahami pedoman jalur pejalan kaki

Sumber: Hasil Analisis, 2017

Berdasarkan justifikasi di atas, ditetapkan jumlah responden kelompok ahli pada penelitian ini sebanyak 10 (sepuluh) sampel yang terdiri atas pejabat pemerintah sebanyak 7 (tujuh) orang, akademisi 1 (satu) orang, dan komunitas atau lembaga sebanyak 2 (dua) orang.

1.8.4 Teknik Analisis Data

1.8.4.1 Analisis Karakteristik Jalur Pejalan Kaki

Karakteristik jalur pejalan kaki terkait kondisi geometri jalur pejalan kaki dan volume pejalan kaki dianalisis berdasarkan Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 3 Tahun 2014, *Nacto Global Street Design Guide* tahun 2016, dan *Pedestrian Planning and Design Guide* tahun 2009.

1.8.4.2 Analisis Keamanan dan Kenyamanan Jalur Pejalan Kaki

Aspek keamanan dan kenyamanan jalur pejalan kaki digunakan untuk melihat kecenderungan pemanfaatan jalur pejalan kaki di lokasi penelitian menggunakan analisis deskriptif kuantitatif, untuk menghasilkan penentuan prioritas indikator berdasarkan keamanan dan kenyamanan jalur pejalan kaki.

1.8.4.3 Analisis IPA

Analisis ini dipergunakan untuk melihat jalur pejalan kaki terkait keamanan dan kenyamanan. Teknik analisis yang digunakan untuk mengolahnya adalah dengan metode *Importance Perfomance Analysis* (IPA) atau Analisis Tingkat Kinerja antara kinerja/ kenyataan dengan harapan/ kepentingan. Dimana tingkat kepuasan adalah hasil perbandingan nilai kinerja dengan nilai harapan jalur pejalan kaki.

Dalam penelitian ini terdapat 2 (dua) variabel yang diwakilkan oleh huruf X dan Y, dimana X merupakan tingkat kinerja jalur pejalan kaki, sedangkan Y merupakan tingkat kepentingan terhadap jalur pejalan kaki di kawasan Blok M. Tahapan yang dilakukan dalam metode IPA adalah:

1. Pembobotan tiap indikator/ kriteria

Skala yang digunakan dalam penelitian ini adalah skala likert. Skala likert umumnya digunakan dalam penelitian yang bersifat pengukuran sikap, keyakinan, nilai, dan pendapat pengguna terhadap suatu kondisi objek. Skala likert yang digunakan dalam penelitian ini dengan 5 (lima) tingkat atau nilai preferensi terhadap tingkat kepentingan yang diharapkan serta penilaian preferensi terhadap tingkat kinerja adalah sebagai berikut:

- Jawaban sangat penting/ sangat baik diberi nilai 5.

- Jawaban penting/ baik diberi nilai 4.
- Jawaban biasa diberi nilai 3.
- Jawaban tidak penting/ tidak baik diberi nilai 2.
- Jawaban sangat tidak penting/ sangat tidak baik diberi nilai 1.

Penilaian dari hasil pengolahan kuisisioner dilakukan pada kriteria masing-masing item yang kemudian dicari rata-rata untuk memperoleh nilai tingkat harapan maupun kinerja dari indikator tersebut.

TABEL I. 6
KUESIONER MODEL IPA

No	Pertanyaan	Tingkat Kinerja/ Kenyataan
1.	Bagaimana menurut anda, dimensi lebar (minimal 1,5 m¹) di jalur pejalan kaki saat ini?	<input type="checkbox"/> Nilai 5 = Sangat baik <input checked="" type="checkbox"/> Nilai 4 = Baik <input type="checkbox"/> Nilai 3 = Biasa <input type="checkbox"/> Nilai 2 = Tidak baik <input type="checkbox"/> Nilai 1 = Sangat tidak baik
2.	Bagaimana menurut anda, pembatas terhadap badan jalan maupun kendaraan bermotor (pagar/ tiang) di jalur pejalan kaki saat ini?	<input type="checkbox"/> Nilai 5 = Sangat baik <input type="checkbox"/> Nilai 4 = Baik <input checked="" type="checkbox"/> Nilai 3 = Biasa <input type="checkbox"/> Nilai 2 = Tidak baik <input type="checkbox"/> Nilai 1 = Sangat tidak baik

No	Pertanyaan	Tingkat Kepentingan/ Harapan
1.	Bagaimana harapan anda, lebar ideal (minimal 1,5 m¹) pada jalur pejalan kaki?	<input checked="" type="checkbox"/> Nilai 5 = Sangat penting <input type="checkbox"/> Nilai 4 = Penting <input type="checkbox"/> Nilai 3 = Biasa <input type="checkbox"/> Nilai 2 = Tidak penting <input type="checkbox"/> Nilai 1 = Sangat tidak penting
2.	Bagaimana harapan anda, pembatas terhadap badan jalan maupun kendaraan bermotor (pagar/ tiang) pada jalur pejalan kaki?	<input type="checkbox"/> Nilai 5 = Sangat penting <input checked="" type="checkbox"/> Nilai 4 = Penting <input type="checkbox"/> Nilai 3 = Biasa <input type="checkbox"/> Nilai 2 = Tidak penting <input type="checkbox"/> Nilai 1 = Sangat tidak penting

Sumber : Hasil Analisis, 2017

Penilaian tersebut dilakukan untuk semua indikator dari variabel keamanan dan kenyamanan jalur pejalan kaki.

2. Analisis Kuadran

Langkah pertama untuk analisis kuadran adalah menghitung nilai rata-rata penilaian kinerja dan harapan untuk setiap indikator dengan rumus:

$$\bar{X}_i = \frac{\sum_{i=1}^k X_i}{n}$$

$$\bar{Y}_i = \frac{\sum_{i=1}^k Y_i}{n}$$

dimana:

\bar{X}_i = Nilai rata-rata penilaian kinerja indikator ke-i

\bar{Y}_i = Nilai rata-rata penilaian harapan indikator ke-i

n = Jumlah responden

Langkah selanjutnya adalah menghitung nilai rata-rata penilaian kinerja dan harapan untuk keseluruhan indikator dengan rumus:

$$\bar{\bar{X}} = \frac{\sum_{i=1}^k \bar{X}_i}{n}$$

$$\bar{\bar{Y}} = \frac{\sum_{i=1}^k \bar{Y}_i}{n}$$

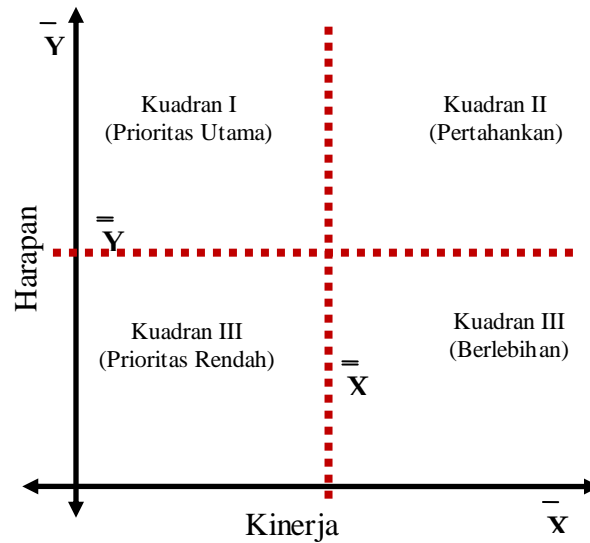
dimana:

$\bar{\bar{X}}$ = Nilai rata-rata penilaian kinerja indikator ke-i

$\bar{\bar{Y}}$ = Nilai rata-rata penilaian harapan indikator ke-i

n = Jumlah indikator

Nilai $\bar{\bar{X}}$ ini memotong tegak lurus pada sumbu horisontal, yakni sumbu yang mencerminkan kinerja indikator (X), sedangkan nilai $\bar{\bar{Y}}$ memotong tegak lurus pada sumbu vertikal, yakni sumbu yang mencerminkan harapan indikator (Y). Setelah diperoleh nilai kinerja dan harapan indikator, kemudian nilai-nilai tersebut diplotkan ke dalam diagram kartesius seperti yang ditunjukkan dalam gambar berikut:



Sumber: Martila dan James, 1997

GAMBAR 1. 4
KUADRAN IMPORTANCE PERFORMANCE ANALISYS (IPA)

Rata-rata penilaian dari kinerja dan harapan digunakan untuk menentukan poin-poin yang ada dalam kuadran. Interpretasi selanjutnya merupakan kombinasi dari nilai-nilai kinerja dan harapan tiap indikator. Langkah-langkah tersebut juga dilakukan untuk semua indikator dari variabel keamanan dan kenyamanan jalur pejalan kaki.

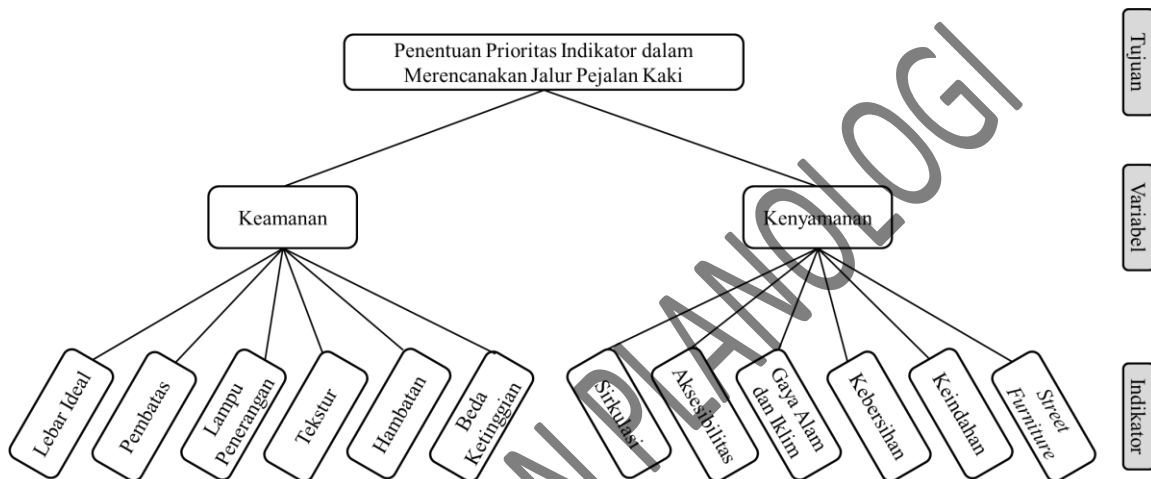
1.8.4.4 Analisis AHP

Analytical Hierarchy Process (AHP) diperkenalkan oleh D.R. Thomas L. Saaty di awal tahun 1970. AHP dipergunakan untuk mendukung pengambilan keputusan pada beberapa perusahaan dan pemerintahan. Pengambilan keputusan dilakukan secara bertahap dari tingkat terendah hingga puncak. Analisis jenis ini sesuai dengan pengambilan keputusan yang memiliki kriteria pemilihan beragam, seperti menentukan prioritas indikator untuk pembangunan jalur pejalan kaki. Analisis ini menggunakan aplikasi *Expert Choice* untuk pengolahan data.

Beberapa prinsip yang digunakan untuk menyelesaikan suatu masalah dengan menggunakan metode AHP adalah:

- *Decomposition*

Setelah persoalan didefinisikan, maka dilakukan tahap *decomposition* yaitu memecah persoalan yang utuh menjadi unsur-unsur di bawahnya. Hal ini yang menjadi alasan proses ini dinamakan hirarki. Struktur hirarki AHP merupakan gambaran sistematis dalam pengelompokan elemen-elemen penelitian ke dalam beberapa tingkatan yang berbeda di mana setiap tingkatan berisikan elemen-elemen penelitian yang serupa.



Sumber: Hasil Analisis, 2017

GAMBAR 1. 5
HIRARKI PRIORITAS DALAM MERENCANAKAN
JALUR PEJALAN KAKI

- *Comparative Judgement*

Dalam tahapan ini akan dibuat sebuah perbandingan berpasangan dari semua elemen yang ada dalam hirarki dengan tujuan menghasilkan sebuah skala kepentingan relatif dari masing-masing elemen. Penilaian akan menghasilkan sebuah skala penilaian yang berupa angka. Perbandingan berpasangan dalam bentuk matriks jika dikombinasikan akan menghasilkan sebuah prioritas. Penilaian ini sangat penting karena akan berpengaruh terhadap prioritas dari elemen-elemen yang ada. Hasil dari penilaian ini dituliskan dalam matriks yang disebut dengan matriks *pairwise comparison*. Pertanyaan yang biasa diajukan dalam penyusunan skala kepentingan adalah:

- Indikator mana yang lebih (penting/ disukai/ mungkin/...dsb)?
- Seberapa besar lebih (penting / disukai / mungkin /...dsb)?

Patokan (skala dasar) yang dapat digunakan dalam penyusunan skala kepentingan ini dapat dilihat pada tabel berikut:

TABEL I. 7
PATOKAN (SKALA DASAR)

Tingkat Kepentingan	Definisi	Keterangan
1	Sama pentingnya dibanding yang lain	Kedua elemen sama pentingnya
3	Moderat pentingnya dibanding yang lain	Elemen yang satu sedikit lebih penting daripada elemen yang lainnya
5	Kuat pentingnya dibanding yang lain	Elemen yang satu lebih penting daripada yang lainnya
7	Sangat kuat pentingnya dibanding yang lain	Satu elemen jelas lebih mutlak penting daripada elemen lainnya
9	Ekstrim pentingnya dibanding yang lain	Satu elemen mutlak penting daripada elemen lainnya
2, 4, 6, 8	Nilai diantara dua penilaian yang berdekatan	
<i>Reciprocal</i> (kebalikan)	Jika elemen i memiliki salah satu angka di atas ketika dibandingkan dengan j, maka j memiliki nilai kebalikannya ketika dibandingkan dengan elemen i.	

Catatan:

- Perbandingan dua elemen yang sama akan menghasilkan angka 1 artinya sama pentingnya.
- Dua elemen yang berlainan dapat saja dinilai sama penting.

Membuat kuesioner:

TABEL I. 8
KUESIONER MODEL AHP

Dalam penilaian skala prioritas, seberapa besar tingkat kepentingannya?

Terdapat lampu penerangan yang berfungsi baik di malam hari	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Tanpa hambatan/ penghalang dan keberadaan Pedagang Kaki Lima (PKL) tidak mengurangi dimensi
					V													

Sumber: Hasil Analisis, 2017

Pada jenis kuisioner ini, kecenderungan preferensi diberi tanda “V” di bawah angka berdasarkan bobotnya, jika sisi kiri lebih penting dari sisi kanan maka angka yang diberi tanda adalah salah satu di bawah angka 9-1 pada ruas kiri dan begitu pula sebaliknya.

- *Synthesis Of Priority*

Dari setiap matriks *pairwise comparison* kemudian dicari *local priority* didapat dari hasil perkalian prioritas lokal dengan prioritas dari kriteria bersangkutan yang ada pada level atasnya dan menambahkannya ke masing-masing elemen dalam level yang dipengaruhi oleh kriteria. Hasilnya berupa gabungan atau lebih dikenal dengan istilah prioritas global yang kemudian dapat digunakan untuk memberikan bobot prioritas lokal dari elemen yang ada pada level terendah dalam hirarki sesuai dengan kriterianya. Matriks-matriks *pairwise comparison* terdapat pada setiap tingkat, sehingga untuk mendapatkan *global priority* harus dilakukan sintesis di antara *local priority*.

Untuk mempermudah dalam perumusan kriteria terkait tujuan penelitian yang ingin dicapai, Saaty (1991) merumuskan matriks perbandingan berpasangan. Matriks perbandingan berpasangan ini untuk mempermudah dalam penentuan bobot atau prioritas pembangunan jalur pejalan kaki dari masing-masing kriteria penelitian. Berikut matriks perbandingan berpasangan yang dirumuskan oleh Saaty (1991):

TABEL I. 9
MATRIKS PAIRWISE COMPARISONS

	Lebar Ideal	Pembatas	Lampu Penerangan	Tekstur	Hambatan	Beda Ketinggian
Lebar Ideal	1					
Pembatas		1				
Lampu Penerangan			1		5	
Tekstur				1		
Hambatan			1/5		1	
Jumlah						1

Sumber: Hasil Analisis, 2017

Selanjutnya matriks tersebut dinormalisasi dengan membagi nilai terhadap jumlah, sehingga diperoleh *local priority* untuk dengan cara mencari rata-rata dari tiap kriteria.

- *Logical Consistency*

Konsistensi memiliki 2 makna, yaitu:

- Obyek-obyek yang serupa dapat dikelompokkan sesuai dengan keseragaman dan relevansi.
- Menyangkut tingkat hubungan antara obyek-obyek yang didasarkan pada kriteria tertentu.

Bila diketahui A adalah matriks *pairwise comparisons* dimana penilaian kita sempurna pada setiap perbandingan, maka berlaku $a_{ij} \cdot a_{jk} = a_{ik}$ untuk semua i, j, k , dan selanjutnya matriks A dikatakan konsisten.

AHP mengukur seluruh konsistensi penilaian dengan menggunakan *Consistency Ratio* (CR), yang dirumuskan, $CR = \frac{CI}{RI}$ dimana: *Consistency Index* (CI) adalah $CI = \frac{(Z_{maks} - n)}{n-1}$, dengan Z_{maks} adalah nilai eigen maksimum dari matriks *pairwise comparisons*.

Nilai *Random Consistency Index* (RI) dapat digunakan patokan tabel berikut (Saaty, 2008):

TABEL I. 10
NILAI CONSISTENCY INDEX (CI)

n	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
RI	0	0	0,58	0,9	1,12	1,24	1,32	1,41	1,45	1,49	1,51	1,48

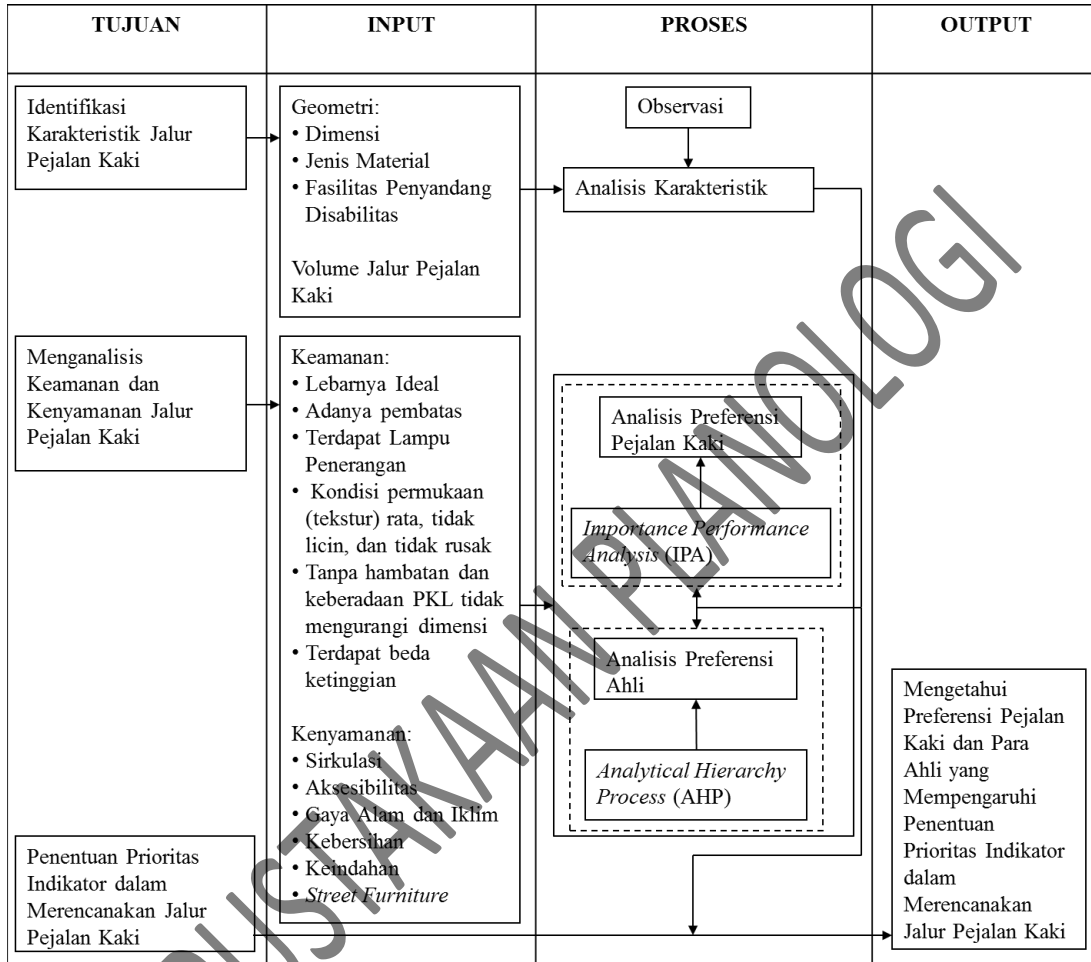
Sumber: (Saaty, 1991)

Perlu diingat bahwa nilai CR (*Consistency Ratio*) semestinya tidak boleh lebih dari 10%. Jika tidak, maka penilaian yang telah dibuat mungkin dilakukan secara random dan perlu direvisi.

Langkah ini berlaku untuk semua indikator yang telah ditetapkan. Hasil akhirnya berupa prioritas indikator sebagai nilai yang digunakan berdasarkan nilai yang tertinggi.

1.8.5 Kerangka Analisis

**TABEL I. 11
KERANGKA ANALISIS**



Sumber: Hasil Analisis, 2017

1.8.6 Desain Survei

**TABEL I. 12
DESAIN SURVEI**

No	Tujuan	Tinjauan Materi	Variabel	Sub Variabel/ Indikator	Sumber data	Metode Pengumpulan data	Analisis	Output
1.	Identifikasi Karakteristik Jalur Pejalan Kaki	Penilaian Jalur Pejalan Kaki	• Geometri:	<ul style="list-style-type: none"> • Dimensi • Jenis Material • Fasilitas Penyanggah Disabilitas 	<i>Revealed Preference</i>	Survei Sekunder, Pengamatan, dan Dokumentasi	Analisis Karakteristik	Karakteristik Jalur Pejalan Kaki
			• Volume Jalur Pejalan Kaki	• Jumlah Pejalan Kaki		<i>Counting</i>		
2.	Menganalisis Keamanan dan Kenyamanan Jalur Pejalan Kaki	Kualitas Jalur Pejalan Kaki	Keamanan	<ul style="list-style-type: none"> • Lebar yang Ideal • Adanya pembatas • Terdapat Lampu Penerangan • Kondisi permukaan (tekstur) rata, tidak licin, dan tidak rusak • Tanpa hambatan dan keberadaan PKL tidak mengurangi dimensi • Terdapat beda ketinggian 	<i>Revealed Preference</i> dan <i>Stated Preference</i>	Survei Primer (Kuesioner), Observasi, dan Dokumentasi	Analisis Preferensi dengan Metode IPA dan AHP	Penentuan Prioritas Indikator dalam Merencanakan Jalur Pejalan Kaki
Kenyamanan	<ul style="list-style-type: none"> • Sirkulasi • Aksesibilitas • Gaya Alam dan Iklim • Kebersihan • Keindahan • <i>Street Furniture</i> 							

Sumber: Hasil Analisis, 2017

1.9 Sistematika Pembahasan

Adapun sistematika penulisan penelitian tesis ini adalah sebagai berikut:

BAB I Pendahuluan

Bab ini menguraikan tentang latar belakang dari penelitian yang dilakukan, rumusan masalah, tujuan dan sasaran penelitian, ruang lingkup, originalitas penelitian, manfaat penelitian, kerangka pemikiran, metodologi penelitian dan sistematika pembahasan.

BAB II Kajian Pustaka

Bab ini berisi tentang teori-teori yang mendukung dalam penelitian, antara lain terkait preferensi, karakteristik jalur pejalan kaki, serta keamanan dan kenyamanan jalur pejalan kaki.

BAB III Gambaran Umum

Bab ini berisi tentang gambaran umum terkait lokasi penelitian, data jalur pejalan kaki di Kecamatan Kebayoran Baru, struktur dan pola ruang, dan jalan kawasan Blok M

BAB IV Hasil dan Analisis

Bab ini berisi tentang identifikasi karakteristik jalur pejalan kaki dan analisis terkait penentuan prioritas indikator dalam merencanakan jalur pejalan kaki dengan menggunakan metode IPA dan AHP berdasarkan variabel keamanan dan kenyamanan.

BAB V Kesimpulan dan Rekomendasi

Bab ini berisi tentang kesimpulan dari kajian penelitian yang telah dilakukan dan rekomendasi terkait penentuan prioritas indikator dalam merencanakan jalur pejalan kaki berdasarkan variabel keamanan dan kenyamanan.