



**STUDI TENTANG KENYAMANAN PEJALAN KAKI
TERHADAP PEMANFAATAN TROTOAR DI KOTA TEGAL
(STUDI KASUS JALAN R.A. KARTINI KOTA TEGAL)**

TUGAS AKHIR

**Diajukan untuk memenuhi salah satu syarat
memperoleh gelar sarjana teknik**

Oleh :

BAYU SYAH PANGESTU

22201170004

**PROGRAM STUDI TEKNIK SIPIL
FAKULTAS TEKNIK
UNIVERSITAS MUHADI SETIABUDI
2021**

PERNYATAAN PENULIS

**JUDUL : STUDI TENTANG KENYAMANAN PEJALAN KAKI
TERHADAP PEMANFAATAN TROTOAR
DI KOTA TEGAL
(STUDI KASUS JALAN R.A. KARTINI KOTA TEGAL)**

NAMA : BAYU SYAH PANGESTU

NIM 22201170004

“saya menyatakan dan bertanggung jawab dengan sebenarnya bahwa Skripsi ini adalah hasil karya saya sendiri kecuali cuplikan dan ringkasan yang masing-masing telah saya jelaskan sumbernya. Jika pada waktu selanjutnya ada pihak lain yang mengklaim bahwa Skripsi ini sebagai karyanya, yang disertai dengan bukti-bukti yang cukup, maka saya bersedia untuk dibatalkan gelar Sarjana Teknik saya beserta segala hak dan kewajiban yang melekat pada gelar tersebut”.

Brebes, Agustus 2021



BAYU SYAH PANGESTU

Penulis

HALAMAN PERSETUJUAN

STUDI TENTANG KENYAMANAN PEJALAN KAKI TERHADAP PEMANFAATAN TROTOAR DI KOTA TEGAL (STUDI KASUS JALAN R.A. KARTINI KOTA TEGAL)

TUGAS AKHIR

Disusun Oleh:

BAYU SYAH PANGESTU

NIM. 22201170004

Tugas Akhir ini telah diterima untuk diseminarkan pada:

Tanggal: Agustus 2021

Menyetujui,

Pembimbing I,

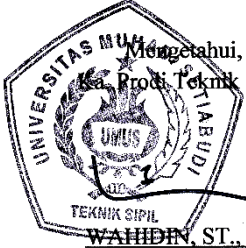
Pembimbing II,


WAHIDIN, ST., MT
NIDN. 613107301


M TAUFIK, ST., MT
NIDN.

Mengetahui,

Ketua Program Studi,


Mengetahui,
Ketua Prodi Teknik Sipil

WAHIDIN, ST., MT
NIDN : 0613107301

HALAMAN PENGESAHAN

**STUDI TENTANG KENYAMANAN PEJALAN KAKI TERHADAP
PEMANFAATAN TROTOAR DI KOTA TEGAL
(STUDI KASUS JALAN R.A. KARTINI KOTA TEGAL)**

TUGAS AKHIR

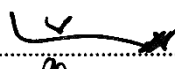
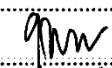
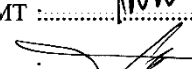
Disusun Oleh:

BAYU SYAH PANGESTU

NIM. 22201170004

Tugas Akhir ini telah diterima sebagai satu prasarat menyelesaikan
Program sarjana Strata 1
Pada Program Studi Teknik Sipil, Fakultas Teknik
Universitas Muhadi Setiabudi

Tim Penguji:

1. Pembimbing I	: WAHIDIN, ST., MT	
2. Pembimbing II	: MUHAMMAD TAUFIK, ST., MT	
3. Penguji	: ABDUL KHAMID, S.T., MT	

Brebes, Agustus 2021
Dekan Fakultas Teknik
Universitas Muhadi Setiabudi

Mengetahui,
Dekan Fakultas Teknik

ABDUL KHAMID, ST., MT
NIDN : 0615077203

LEMBAR KEASLIAN

Dengan ini saya menyatakan bahwa skripsi dengan judul “**Studi Tentang Kenyamanan Pejalan Kaki Terhadap Pemanfaatan Trotoar Dikota Tegal (Studi Kasus Jalan R.A.Kartini Kota Tegal**” ini beserta seluruh isinya adalah benar-benar karya saya sendiri, dan saya tidak akan melakukan penjiplakan atau pengutipan dengan cara-cara yang tidak sesuai dengan etika keilmuan yang berlaku dalam masyarakat keilmuan. Atas pernyataan ini saya siap menanggung resiko/ sanksi yang dijatuhkan kepada saya apabila kemudian adanya pelanggaran terhadap etika keilmuan dalam karya saya, atau ada klaim dari pihak lain terhadap karya saya ini.

Tegal, Agustus 2021

Yang membuat pernyataan

Tegal, Agustus 2021

Yang membuat pernyataan



Bayu Syah Pangestu

NIM : 22201170004

MOTTO DAN PERSEMBAHAN

- Semoga ada kabar baik hari ini.
- Lebih baik bertanya sepuluh kali dari pada tersesat (Lao Tzu)
- Lebih baik terlambat daripada tidak sama sekali.
- Orang yang menginginkan impiannya menjadi kenyataan, harus menjaga diri agar tidak tertidur. (Richard Wheeler)
- Pendidikan mempunyai akar yang pahit, tapi buahnya manis (Aristoteles)
- Jangankalah sama lelah.

PERSEMBAHAN

Dengan segala puja dan puji syukur kepada Tuhan Yang Maha Esa dan atas dukungan dari orang-orang tercinta, akhirnya skripsi ini dapat diselesaikan dengan baik dan tepat pada waktunya. Dengan rasa bahagia sayahanturkan rasa terimakasih kepada :

- Tuhan Yang Maha Esa. Karena atas izin dan karunian-Nyalah maka laporan ini dapat dibuat dan diselesaikan pada waktunya.
- Bpk. Sahrodin dan Endang Sairoh. Selaku orang tua saya yang telah memberikan dukungan materi maupun moral serta do'a yang tiada henti untuk kesuksesan saya.

- Bapak Wahidin, ST., MT. Dan Bapak Muhamad Taufik, ST., MT. Selaku dosen pembimbing yang selama ini telah tulus meluangkan waktunya untuk menuntun dan mengarahkan saya agar menjadi lebih baik.
- Bapak Wahidin, ST., MT. Selaku ketua progam studi Teknik Sipil yang selama ini telah mengingatkan agar skripsi untuk diselesaikan.
- Seluruh dosen Fakultas Teknik Universitas Muhadi Setia Budi Brebes
- Mahasiswa Teknik Sipil Universitas Muhadi Setia Budi Brebes yang telah menemani dan membantu saya selama ini.
- Seluruh teman – teman yang telah menyemangati saya dalam mengerjakan skripsi ini.
- Pembaca yang budiman

**STUDI TENTANG KENYAMANAN PEJALAN KAKI TERHADAP
PEMANFAATAN TROTOAR DI KOTA TEGAL
(STUDI KASUS JALAN R.A. KARTINI KOTA TEGAL)**

ABSTRACT

Bayu Syah Pangestu., / 1. Wahidin, M.T. / 2. M Taufik, M.T.

The results obtained from the calculation of descriptive analysis of percentages (in 4 population sampling zones) regarding pedestrian perceptions of comfort were reviewed from, general factors with a total score of 1460 resulted in 48.67% classified as poor criteria, safety factors with a score of 1263 yielding 50.52% classified as poor criteria, and the completeness of supporting facilities with a score of 914 resulted in 45.07% classified as poor criteria. Of all these factors with 100 respondents, the total number of pedestrians and shows that the utilization of the sidewalk lane on Jalan R.A. Tegal Kartini City is a score of 48.49% and is classified as a poor criterion. From this study it can be concluded that all factors are the main elements that support the sense of comfort of pedestrians in the utilization of the sidewalk paths of Jalan R.A. Kartini City of Tegal.

Keywords: *comfort, pedestrians, sidewalks.*

**STUDI TENTANG KENYAMANAN PEJALAN KAKI TERHADAP
PEMANFAATAN TROTOAR DI KOTA TEGAL
(STUDI KASUS JALAN R.A. KARTINI KOTA TEGAL)**

ABSTRAK

Bayu Syah Pangestu., / 1. Wahidin, M.T. / M. Taufik, MT

Hasil yang diperoleh dari perhitungan analisis deskriptif persentase, (dalam 4 zona pengambilan sampel populasi) mengenai persepsi pejalan kaki tentang kenyamanan yang ditinjau dari, faktor umum dengan jumlah skor **1460** menghasilkan **48,67%** tergolong kriteria kurang baik, faktor keamanan dengan jumlah skor **1263** menghasilkan **50,52%** tergolong kriteria kurang baik, dan faktor kelengkapan fasilitas penunjang dengan jumlah skor **914** menghasilkan **45,07%** tergolong kriteria kurang baik. Dari seluruh faktor tersebut dengan responden sebanyak **100** pejalan kaki dan total menunjukkan bahwa dalam pemanfaatan jalur trotoar pada jalan Jalan R.A. Kartini Kota Tegal adalah dengan nilai skor **48,49%** dan tergolong dalam kriteria kurang baik. Dari penelitian ini dapat ditarik kesimpulan bahwa seluruh faktor merupakan unsur-unsur pokok yang menunjang rasa kenyamanan pejalan kaki dalam pemanfaatan jalur trotoar Jalan R.A. Kartini Kota Tegal.

Kata Kunci : kenyamanan, pejalan kaki, trotoar.

KATA PENGANTAR

Assalamu'alaikum Wr. Wb.

Alhamdulillah, segala puji dan syukur dipanjatkan kehadirat Allah SWT atas limpahan rahmat, taufik dan hidayah – Nya sehingga penyusunan Skripsi ini dapat diselesaikan. Skripsi ini disusun guna melengkapi persyaratan untuk menyelesaikan program studi S-1 pada Fakultas Teknik Jurusan Teknik Sipil Universitas Muhadi Setiabudi. Bersama ini penyusun mengucapkan terima kasih kepada semua pihak yang telah banyak memberikan dukungan sehingga penyusun dapat menyelesaikan Tugas Akhir ini.

Kemudian dengan selesainya Skripsi ini penyusun juga mengucapkan terima kasih kepada :

1. Segenap keluarga yang memberikan bantuan materil maupun moril serta do'anya.
2. Para Staff Fakultas Teknik dan Dosen-dosennya.

Semoga segala bantuan yang diberikan, senantiasa mendapatkan ridho dari Allah SWT, dan semoga Skripsi ini dapat bermanfaat bagi kita semua. Amin
Wassalamu'alaikum Wr. Wb.

Brebes, Agustus 2021

Penyusun,



Bayu Syah Pangestu

DAFTAR ISI

	Halaman
HALAMAN SAMPUL.....	i
PERSETUJUAN SKRIPSI.....	ii
PENGESAHAN SKRIPSI.....	iii
PERNYATAAN PENULIS	iv
<i>ABSTRACT</i>	v
ABSTRAK	vi
KATA PENGANTAR.....	vii
DAFTAR ISI.....	viii
DAFTAR TABEL.....	ix
DAFTAR GAMBAR.....	x
DAFTAR LAMPIRAN-LAMPIRAN.....	xi
 BAB I. PENDAHULUAN	
1.1. Latar Belakang	1
1.2. Rumusan Masalah	2
1.3. Batasan Masalah.....	2
1.4. Tujuan dan Manfaat Penelitian	3
1.4.1. Tujuan Penelitian	3
1.4.2. Manfaat Penelitian	3

1.5. Sistematika Penulisan.....	3
BAB II. TINJAUAN PUSTAKA	
2.1. Umum.....	5
2.2. Konsep dan Pengembangan Fasilitas Pejalan kaki	6
2.3. Definisi Trotoar dan Penempatannya	8
2.4. Klasifikasi Jalur Pejalan Kaki	11
2.5. Pelengkap Jalur Pejalan Kaki dan Ketentuannya	12
2.5.1. Lapak Tunggu	11
2.5.2. Rambu - Rambu	11
2.5.3. Marka Jalan	12
2.5.4. Lampu Lalu Lintas	12
2.6. Kerangka Pemikiran.....	13
2.7. Hipotesis.....	14
BAB III. METODOLOGI PENELITIAN	
3.1. Gambaran Umum Wilayah	16
3.1.1. Letak Geografis dan Administrasi	16
3.1.2. Kondisi Fisik Dasar	17
3.1.2.1. Kondisi Topografi.....	16
3.1.2.2. Penggunaan Lahan.....	18
3.1.2.3. Kondisi Cuaca.....	19
3.2. Penduduk dan Sumber Daya Manusia	20
3.2.1. Bidang Kesehatan.....	20

3.2.2. Bidang Pendidikan	21
3.2.3. Bidang Kesejahteraan Sosial.....	23
3.2.4. Bidang Agama.....	23
3.2.5. Fasilitas Sarana Peribadahan.....	24
3.3. Sumber Daya Alam	24
3.3.1. Pertanian, Kelautan, Perikanan dan Peternakan.....	24
3.3.2. Pertambangan dan Energi	27
3.3.3. Lingkungan Hidup, Tata Ruang dan Pertanahan	27
3.4. Infrastruktur.....	28
3.4.1. Perumahan dan Permukiman.....	28
3.4.2. Pekerjaan Umum.....	28
3.4.3. Pariwisata, Pos, Telekomunikasi dan Informatika	29
3.4.4. Perhubungan dan Transportasi.....	29
3.5. Metode Penelitian.....	30
3.5.1. Pembagian Zona Pengambilan Sample	31
BAB IV. HASIL DAN PEMBAHASAN	
4.1. Umum.....	35
4.2. Zona A (Ditinjau dari faktor Umum)	37
4.3. Zona A (Ditinjau dari faktor Keamanan)	38
4.4. Zona A (Ditinjau dari faktor Kelengkapan fasilitas).....	40
4.5. Hasil Penelitian	42

BAB V. PENUTUP

5.1. Kesimpulan	47
4.2. Saran.....	48

DAFTAR PUSTAKA

DAFTAR TABEL

	Halaman
Tabel 3.1. Volume Pejalan Kaki	28
Tabel 4.1. Interval Kelas Presentase	34
Tabel 4.2. Kriteria Kenyamanan ditinjau dari faktor umum.....	36
Tabel 4.3. Kriteria Kenyamanan ditinjau dari faktor keamanan.....	38
Tabel 4.4. Kriteria Kenyamanan ditinjau dari faktor kelengkapan fasilitas	40
Tabel 4.5. Presentase Jawaban Total Responden.....	41
Tabel 4.6. Kriteria Kenyamanan ditinjau dari faktor yang mempengaruhi	42
Tabel 4.7. Presepsi Kenyamanan ditinjau dari faktor yang mempengaruhi	43

DAFTAR GAMBAR

	Halaman
Gambar 2.1. Kerangka Pemikiran.....	13
Gambar 3.1. Peta Administrasi Kota Tegal	16
Gambar 3.2. Peta Topografi Kota Tegal	18
Gambar 3.3. Denah Per zona Jalur Trotoar.....	30
Gambar 3.4. Bagan Alur Penelitian	32

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang Masalah

Dalam kehidupan sehari-hari di daerah perkotaan, sering kali muncul berbagai macam permasalahan. Permasalahan-permasalahan yang muncul berkembang tersebut disebabkan oleh sejumlah macam faktor, seperti faktor sistem hukum, faktor kendala alam, maupun faktor perilaku manusia itu sendiri. Kota merupakan suatu wilayah yang dibangun sebagai pusat pemerintahan sebuah negara.

Di samping itu umumnya kota juga didirikan sebagai pusat ekonomi dan bisnis, pusat industri, dan pusat pertahanan politik, sehingga kota relatif harus memenuhi berbagai fasilitas yang cukup modern dan infrastruktur yang lengkap. Perkembangan kota di satu sisi sangat terkait pada faktor penduduknya, di sisi lain sangat bergantung dari daya dukung lahan, belum lagi masalah kemampuan daerah tersebut sendiri, ditinjau dari segi pendanaan atau anggaran biaya (Hakim dan Utomo, 2003 : 2). Perkembangan kota menyangkut penempatan sarana yang diperuntukkan bagi masyarakat guna memenuhi kebutuhan hidupnya, baik yang diselenggarakan oleh pemerintah maupun swasta. Sehingga adanya spesifikasi ruang dan kegiatan kota, dengan sendirinya menuntut adanya fasilitas yang memadai.

Tata ruang suatu perkotaan seharusnya mengikut sertakan seluruh pihak terkait, baik itu swasta, masyarakat, dan pemerintah. Dengan demikian diharapkan tercipta suatu sistem tata ruang yang benar-benar memperhatikan seluruh aspek kehidupan masyarakat perkotaan. Kota sebagai pusat kehidupan sebuah negara, maka harus disadari bahwa diperlukan sarana dan prasarana perhubungan yang memadai demi

menjangkau semua tempat yang dibutuhkan (pusat kegiatan) agar aktifitas masyarakat kota mampu berjalan secara lebih efektif dan efisien.

Marbun dalam Prasetya (2002 : 20) menegaskan berbagai permasalahan yang dihadapi oleh kota-kota berkembang seperti Kota Tegal, yakni sebagai berikut:

- a. Belum tersedianya sarana dan prasarana kondisi jalan yang memadai, (seperti kelengkapan marka jalan, pemberhentian angkutan umum atau halte bis, jalur trotoar, dan lain sebagainya).
- b. Pola pemilikan kendaraan pribadi yang melebihi kapasitas, yang mengakibatkan terjadinya kemacetan lalu lintas, dan panjangnya jalan yang belum memadai.

Dengan demikian salah satu dukungan yang paling prioritas diperlukan dalam suatu proses penjangkauan antara satu tempat dengan tempat yang lain adalah adanya sarana dan prasarana yang memadai. Jalan merupakan sarana vital yang perlu mendapat perhatian serius, agar aktifitas orang-orang yang ada di dalam sebuah kota menjadi lebih akseleratif. Untuk itulah pembangunan jalan yang terkonsep dan terencana secara baik sangat diperlukan.

1.2. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang di atas, maka dapat dirumuskan permasalahan sebagai berikut:

1. Faktor apa saja yang menganggap trotoar di Jl. RA. Kartini tidak layak?
2. Bagaimana Respon Pengguna Trotoar di Jl. RA. Kartini?

1.3. Batasan Masalah

Agar penelitian ini lebih terarah, terfokus, dan menghindari pembahasan menjadi terlalu luas, maka penulis perlu membatasinya. Adapun batasan masalah dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui tingkat kelayakan trotoar di Jl. Kartini Kota Tegal.
2. Penelitian ini menggunakan metode tanya jawab secara langsung dengan pengguna trotoar jalan di Jl. Kartini Kota Tegal.
3. Lokasi penelitian di sekitar Jl. Kartini Kota Tegal.

1.4. Tujuan dan Manfaat Penelitian

1.4.1. Tujuan Penelitian

Tujuan penelitian ini adalah untuk menganalisis:

1. Mengidentifikasi Trotoar tersebut layak atau tidak.
2. Mengetahui faktor – faktor yang menjadi kurangnya kenyamanan saat berjalan kaki.
3. Mengetahui pendapat pengguna trotoar tersebut.

1.4.2. Manfaat Penelitian

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat sebagai berikut:

1. Manfaat Teoritis

Secara teoritis, hasil dari penelitian ini diharapkan dapat menjadi referensi atau masukan bagi kalangan yang bersangkutan terutama para mahasiswa yang akan menambah pengetahuan dan informasi sekaligus ilmu dari hasil penelitian ini.

2. Manfaat Praktis

Penelitian mengenai pendapat pada pengguna trotoar, dapat digunakan sebagai bahan pertimbangan dinas terkait dalam pengambilan keputusan untuk mengadakan kegiatan.

1.5. Sistematika Penulisan

Dalam penelitian ini, isi Sistematika Penulisan akan disusun menjadi beberapa bab, satu sama lain saling melengkapi dan saling berhubungan, sehingga merupakan satu kesatuan yang utuh. Adapun Sistematika Penulisan Tugas

Akhir adalah sebagai berikut:

BAB I PENDAHULUAN

Menguraikan yang menjadi latar belakang permasalahan, pokok permasalahan, tujuan penelitian, pembatasan permasalahan, dan sistematika penulisan.

BAB II TINJAUAN PUSTAKA

Berisi hal-hal yang menjadi acuan dalam penyusunan tugas akhir.

BAB III METODOLOGI PENELITIAN

Membahas gambaran umum wilayah studi, uraian tentang data, metode penelitian yang berisikan tentang alur pikir penelitian, pembatasan penelitian, populasi dan sampel penelitian, metode pengumpulan data

BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN

Pembahasan mengenai deskripsi objek penelitian dan proses analisa data serta interpretasi atas hasil analisa data.

BAB V KESIMPULAN DAN SARAN

Berisikan kesimpulan dari hasil yang telah dicapai untuk menjawab tujuan dari tugas akhir. Saran dibuat berdasarkan perjalanan penulis kepada para mahasiswa atau peneliti dalam bidang sejenis yang ingin melanjutkan atau mengembangkan penelitian yang sudah dilaksanakan.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1. Umum

Kenyamanan merupakan salah satu nilai vital yang selayaknya harus dinikmati oleh manusia ketika melakukan aktifitas-aktivitas didalam satu ruang. Menurut Rustam Hakim dan Hardi Utumo (2003 : 185) kenyamanan adalah segala sesuatu yang memperlihatkan penggunaan ruang secara sesuai dan harmonis, baik dengan menggunakan ruang itu sendiri maupun dengan berbagai bentuk, tekstur, warna, symbol maupun tanda, suara dan bunyi kesan, intensitas dan warna cahaya atau pun bau, atau lainnya.

Kenyamanan dapat pula dikatakan sebagai kenikmatan atau kepuasan manusia dalam melaksanakan kegiatannya sehari-hari. Suatu hubungan yang harmonis merupakan integralitas dalam keragaman melalui pemenuhan keinginan dan kebutuhan yang harus nyatersedia, sehingga kenyamanan merupakan suatu kepuasan psikis manusia dalam melakukan aktifitasnya. Selain itu, karena kenyamanan pada dasarnya juga sangat terkait dengan faktor yang mendukung keamanan dan keselamatan diri pada manusia di dalam suatu ruang. Penataan sistem sirkulasi antar ruang, terutama dalam hal penempatan serta penggunaan fungsi yang tepat, sangat mempengaruhi kenyamanan pola pergerakan antar ruang itu sendiri.

Hubungan sirkulasi antar ruang yang tidak komprehensif serta tanpa koordinasi yang menyeluruh dapat mengakibatkan sirkulasi antar ruang yang kurang nyaman bagi penggunaannya terutama pada pencapaian atau akses yang tidak terencana dengan baik. Pola penataan sepotong-potong dan tumpang tindihnya suatu fungsi fasilitas sosial, menyebabkan sirkulasi antar ruang menjadi kurang nyaman sehingga mengakibatkan berjalan kaki dari satu lokasi ke lokasi lain, sungguh sangat terganggu dan bahkan dapat

menciptakan polapenataan yang tidak lagi memperhatikan manfaat sosial atau kepentingan masyarakat umum.

Ian Bentley (1988 : 70) menyatakan bahwa hampir semua jalan dirancang untuk penggunaan gabungan dari kendaraan bermotor dan pejalan kaki. Jalan hendaknya dirancang terperinci sehingga kendaraan bermotor tidak akan mengalahkan pejalan kaki. Karena fungsi jalan cukup berpengaruh terhadap proses aktifitas pergerakan manusia, maka sarana dan prasarana jalan harus benar-benar memadai dan tersistem demi mendukung kelancaran aktifitas masyarakat pada umumnya.

Aktifitas masyarakat yang berjalan akseleratif dan sinergis menuntut efektifitas serta fasilitas-fasilitas pendukung yang terkonsep dengan memperhatikan kenyamanan, sehingga para pejalan kaki bisa melakukan kerja-kerja yang lebih produktif.

2.2. Konsep dan Pengembangan Fasilitas Pejalan Kaki

Pejalan kaki adalah istilah dalam [transportasi](#) yang digunakan untuk menjelaskan orang yang berjalan di lintasan pejalan kaki baik dipinggir jalan, [trotoar](#), lintasan khusus bagi pejalan kaki ataupun menyeberang jalan. Untuk melindungi pejalan kaki dalam ber[lalu lintas](#), pejalan kaki wajib berjalan pada bagian jalan dan menyeberang pada tempat penyeberangan yang telah disediakan bagi pejalan kaki. Setiap orang termasuk penduduk Indonesia adalah pejalan kaki. Setiap warga berhak untuk menikmati fasilitas pejalan kaki yang layak. Semakin padat kota yang dibangun, maka seharusnya semakin mudah pulalah fasilitas di kota-kota tersebut dapat diakses dengan berjalan kaki sehingga kota menjadi nyaman huni. Kebijakan transportasi bagi pejalan kaki penting difokuskan guna mengakomodasi sasaran pengembangan untuk perjalanan sekolah, perjalanan bekerja, kegiatan wisata, dan perjalanan dalam area lokal tertentu (perumahan,kampus,dll). Dan karenanya fasilitas pejalan kaki penting, karena merupakan;

1. Bentuk keberpihakan pemerintah terhadap mayoritas masyarakat, sebagai bentuk kesetaraan pengguna jalan.
2. Upaya meningkatkan keselamatan pengguna jalan.
3. Bentuk transportasi yang sehat dan ramah lingkungan bagi masyarakat.
4. Upaya efisiensi ruang kota dan konsumsi energi, dengan mengurangi ketergantungan pada kendaraan bermotor.
5. Salah satu syarat suksesnya rencana pengembangan angkutan publik, yang nantinya dapat meningkatkan aktivitas perekonomian dan kesejahteraan umum, dimana pada dasarnya penumpang adalah pejalan kaki.

Berjalan kaki merupakan bentuk dasar dari transportasi manusia, mengingat setiap perjalanan manusia pasti dimulai dan diakhiri dengan berjalan kaki. Sebagai bentuk dasar dari transportasi, maka setiap orang termasuk penduduk Indonesia adalah pejalan kaki. Dan karenanya dalam Hirarki Pengguna Jalan, Pejalan Kaki sebagai hirarki tertinggi dengan pengutamaan untuk melindungi anak-anak, orang tua dan kaum *difable* (berkebutuhan khusus). Tetapi, seringkali lupa (tidak terfasilitasi) dalam pembangunan infrastruktur, perubahan tata guna lahan dan perencanaan transportasi, dan menjadikan pejalan kaki rawan akan keselamatannya. Data WHO menunjukkan 1,24 juta jiwa meninggal setiap tahunnya akibat kecelakaan lalu lintas, kecelakaan lalulintas menjadi 8 besar penyebab kematian secara global dengan dominasi usia adalah 15-29 tahun, dan 270.000 pejalan kaki meninggal tiap tahunnya.

Dalam konteks Transportasi Berkelanjutan (*Sustainable Urban Transport*), pejalan kaki menjadi salah satu komponen penting yang menentukan keberhasilan sistem transportasi perkotaan. Selain tidak menimbulkan dampak terhadap lingkungan, penyediaan fasilitas pejalan kaki dan pesepeda menjadi bagian konsep *Non Motorized Transport (NMT)* dapat dilihat sebagai;

1. Usaha untuk mendorong keberhasilan sistem angkutan umum, yang berperan sebagai akses penghubung (*connecting*) terhadap transportasi umum seperti Angkutan Umum, Terminal Penumpang dan Stasiun Kereta Api, dan lebih luas terhadap ruang public (fasilitas olah raga, taman interaksi warga masyarakat, dsb.)
2. Upaya mewujudkan suatu sistem transportasi perkotaan yang adil bagi seluruh kalangan masyarakat perkotaan, dimana penyediaan fasilitas pejalan kaki dan pesepeda merupakan salah satu sarana yang ikut berperan dan berkontribusi secara efisien dan efektif sebagai tujuan utama transportasi yang ramah dan rendah karbon.

Pada dasarnya, setiap warga berhak untuk mendapatkan kesempatan bertransportasi dengan selamat dan nyaman. Oleh karena itu, dalam pengembangan kawasan perkotaan hendaknya selalu diikuti dengan usaha penyediaan fasilitas pejalan kaki sehingga diperoleh tingkat aksesibilitas yang tinggi bagi fasilitas publik yang berada di kota. Semakin ramahnya suatu kota terhadap pejalan kaki, secara otomatis akan menjadikan kota tersebut semakin layak huni (*liveable city*).

Peningkatan fasilitas pejalan kaki akan memberikan kemudahan utama transportasi serta dapat mendorong pergeseran dari kendaraan pribadi dan moda lainnya, sehingga mengurangi kemacetan lalu lintas, mengurangi emisi gas rumah kaca, polusi udara, kebisingan, hemat energy dan bisa menekan biaya akomodasi untuk transportasi, serta akan meningkatkan kesehatan masyarakat dalam berkomunikasi antar warga dengan dilengkapi fasilitas berekreasi dan berwisata yang berkaitan dengan bisnis outlet serta memiliki tingkat keselamatan dan kenyamanan kota.

2.3. Definisi Trotoar dan Penempatannya

Yang dimaksud dengan trotoar adalah jalur pejalan kaki yang terletak di daerah manfaat jalan, diberi lapis permukaan, diberi elevasi lebih tinggi dari permukaan perkerasan jalan, dan pada umumnya sejajar dengan jalur lalu

lintas kendaraan. Fungsi utama trotoar adalah untuk memberikan pelayanan kepada pejalan kaki sehingga dapat meningkatkan kelancaran, keamanan, dan kenyamanan pejalan kaki tersebut.

Trotoar juga berfungsi memperlancar lalu lintas jalan raya karena tidak terganggu atau terpengaruh oleh lalu lintas pejalan kaki. Para pejalan kaki berada pada posisi yang lemah jika mereka bercampur dengan kendaraan, maka mereka akan memperlambat arus lalu lintas. Oleh karena itu, salah satu tujuan utama dari manajemen lalu lintas adalah berusaha untuk memisahkan pejalan kaki dari arus kendaraan bermotor, tanpa menimbulkan gangguan-gangguan yang besar terhadap aksesibilitas dengan pembangunan trotoar.

Ruang di bawah trotoar dapat digunakan sebagai ruang untuk menempatkan utilitas dan pelengkap jalan lainnya. Perlu tidaknya trotoar dapat diidentifikasi oleh volume para pejalan kaki yang berjalan di jalan, tingkat kecelakaan antara kendaraan dengan pejalan kaki dan pengaduan/permintaan masyarakat.

Suatu ruas jalan dianggap perlu dilengkapi dengan trotoar apabila di sepanjang jalan tersebut terdapat penggunaan lahan yang mempunyai potensi menimbulkan pejalan kaki. Penggunaan lahan tersebut antara lain:

1. Daerah perkotaan secara umum yang tingkat kepadatan penduduknya tinggi
2. Jalan yang memiliki rute angkutan umum yang tetap
3. Daerah yang memiliki aktivitas kontinyu yang tinggi, seperti misalnya jalan-jalan dipasar, pusat perbelanjaan, daerah industri dan pusat perkotaan
4. Lokasi yang memiliki kebutuhan/permintaan yang tinggi dengan periode yang pendek, seperti misalnya stasiun-stasiun bus dan kereta api, sekolah, rumah sakit, lapangan olahraga
5. Lokasi yang mempunyai permintaan yang tinggi untuk hari-hari tertentu, misalnya lapangan/gelanggang olahraga, masjid

Secara umum trotoar dapat direncanakan pada ruas jalan yang terdapat volume pejalan kaki lebih besar dari 300 orang per 12 jam (6:00 - 18:00) dan volume lalu lintas lebih besar dari 1000 kendaraan per 12 jam (6:00 - 18:00).

Trotoar hendaknya ditempatkan pada sisi luar bahu jalan atau sisi luar jalur lalu lintas (bila telah tersedia jalur parkir). Trotoar hendaknya dibuat sejajar dengan jalan, akan tetapi trotoar dapat tidak sejajar dengan jalan bila keadaan topografi atau keadaan setempat yang tidak memungkinkan.

Trotoar sedapat mungkin ditempatkan pada sisi dalam saluran drainase terbuka atau diatas saluran drainase yang telah ditutup dengan plat beton yang memenuhi syarat. Trotoar pada pemberhentian bus harus ditempatkan berdampingan/sejajar dengan jalur bus. Trotoar dapat ditempatkan di depan atau di belakang halte.

Seringkali trotoar dimanfaatkan untuk tindakan ilegal seperti:

1. Digunakan oleh pengemudi motor untuk melewati kemacetan/mendahului
2. Digunakan sebagai tempat parkir motor ojek
3. Tempat memasang baliho atau spanduk kampanye
4. Tempat berjualan kaki lima.

Trotoar dapat dipasang dengan ketentuan sebagai berikut :

1. Trotoar hendaknya ditempatkan pada sisi luar bahu jalan atau sisi luar jalur lalu lintas. Trotoar hendaknya dibuat sejajar dengan jalan,

akan tetapi trotoar dapat tidak sejajar dengan jalan bila keadaan topografi atau keadaan setempat yang tidak memungkinkan.

2. Trotoar hendaknya ditempatkan pada sisi dalam saluran drainase terbuka atau di atas saluran drainase yang telah ditutup dengan plat beton yang memenuhi syarat. Trotoar pada pemberhentian bus harus ditempatkan berdampingan /sejajar dengan jalur bus. Trotoar dapat ditempatkan di depan atau dibelakang Halte.

2.4. Klasifikasi Jalur Pejalan Kaki

Fasilitas pejalan kaki dapat digunakan dengan kriteria sebagai berikut :

1. Fasilitas pejalan kaki harus dipasang pada lokasi-lokasi dimana pemasangan fasilitas tersebut memberikan manfaat yang maksimal, baik dari segi keamanan, kenyamanan ataupun kelancaran perjalanan bagi pemakainya.
2. Tingkat kepadatan pejalan kaki, atau jumlah konflik dengan kendaraan dan jumlah kecelakaan harus digunakan sebagai faktor dasar dalam pemilihan fasilitas pejalan kaki yang memadai.
3. Pada lokasi-lokasi/kawasan yang terdapat sarana dan prasarana umum.
4. Fasilitas pejalan kaki dapat ditempatkan disepanjang jalan atau pada suatu kawasan yang akan mengakibatkan pertumbuhan pejalan kaki dan biasanya diikuti oleh peningkatan arus lalu lintas serta memenuhi syarat-syarat atau ketentuan-ketentuan untuk pembuatan fasilitas tersebut.

Tempat-tempat tersebut antara lain :

- Daerah-daerah industri
- Pusat perbelanjaan
- Pusat perkantoran
- Sekolah
- Terminal bus

- Perumahan
- Pusat hiburan
- 5. Fasilitas pejalan kaki yang formal terdiri dari beberapa jenis sebagai berikut :
 - a. Jalur Pejalan Kaki yang terdiri dari :
 - Trotoar
 - Penyeberangan (Jembatan Penyebrangan, Zebra Cross, dll)
 - Non Trotoar
 - b. Pelengkap Jalur Pejalan kaki yang terdiri dari :
 - Lapak tunggu
 - Rambu
 - Marka
 - Lampu lalu lintas
 - Bangunan pelengkap

2.5. Pelengkap Jalur Pejalan Kaki dan Ketentuannya

2.5.1. Lapak Tunggu

1. Lapak tunggu harus dipasang pada jalur lalu lintas yang lebar, dimana penyeberang jalan sulit untuk menyeberang dengan aman.
2. Lebar lapak tunggu minimum adalah 1,20 meter.
3. Lapak tunggu harus di cat dengan cat yang memantulkan cahaya (reflective)

2.5.2. Rambu - rambu

1. Penempatan rambu dilakukan sedemikian rupa sehingga mudah terlihat dengan jelas dan tidak merintang pejalan kaki.
2. Rambu ditempatkan di sebelah kiri menurut arah lalu lintas, diluar jarak tertentu dari tepi paling luar jalur pejalan kaki.
3. Pemasangan rambu harus bersifat tetap dan kokoh serta terlihat jelas pada malam hari.

2.5.3. Marka Jalan

1. Marka jalan hanya ditempatkan pada jalur pejalan kaki yang memotong jalan berupa zebra cross dan Pelikan cross.
2. Marka jalan dibuat sedemikian rupa sehingga mudah terlihat dengan jelas bagi pemakai jalan yang bersangkutan.
3. Pemasangan marka harus bersifat tetap dan kokoh serta tidak menimbulkan licin pada permukaan jalan dan terlihat jelas pada malam hari.

2.5.4. Lampu Lalu Lintas

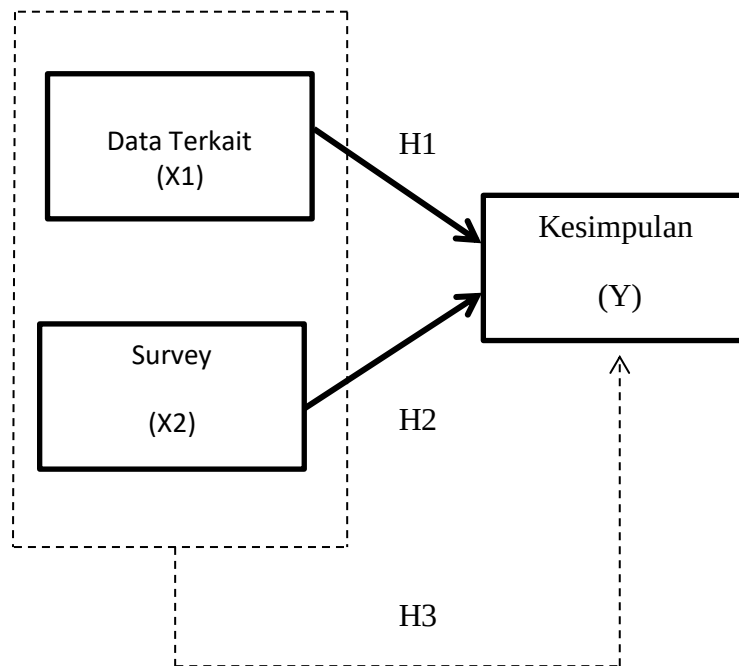
1. Lampu lalu-lintas ditempatkan pada jalur pejalan kaki yang memotong jalan.
2. Pemasangan lampu lalu-lintas harus bersifat tetap dan kokoh.
3. Penempatan lampu lalu-lintas sedemikian rupa sehingga terlihat jelas oleh lalu-lintas kendaraan.
4. Cahaya lampu lalu-lintas harus cukup terang sehingga dapat dilihat dengan jelas pada siang dan malam hari

2.6. Kerangka Pemikiran

Kerangka pemikiran menggambarkan hubungan dari variabel independent, dalam hal ini adalah Pengumpulan Data – data terkait (X_1) dan *Proses Perencanaan* (X_2) terhadap variabel dependent yaitu *Pekerjaan Sesuai kebutuhan* (Y).

Gambar 2.1.

Kerangka Pemikiran



Keterangan :

- : Pengaruh secara sendiri-sendiri (parsial)
-----> : Pengaruh secara bersama-sama (simultan)

2.7. Hipotesis

Hipotesis merupakan suatu ide untuk mencari fakta yang harus dikumpulkan. Hipotesis adalah suatu pernyataan sementara atau dugaan yang paling memungkinkan yang masih harus dicari kebenarannya. Mengacu pada rumusan masalah, penelitian terdahulu, dan kerangka pemikiran tersebut, maka hipotesis yang diajukan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

H1: terdapat pengaruh dalam hasil pekerjaan.

H2: Terdapat volatilitas *return* pada proses pengerjaan.

H3: Terdapat pengaruh hasil pekerjaan dan jenis pekerjaan pada pekerjaan sesuai kebutuhan.

BAB III

METODOLOGI PENELITIAN

3.1. Gambaran Umum Wilayah

3.1.1. Letak Geografis dan Administrasi

Kota Tegal Terletak diantara $109^{\circ}08'$ - $109^{\circ}10'$ Bujur Timur dan $6^{\circ}50'$ - $6^{\circ}53'$ Lintang selatan, dengan wilayah seluas 39,68 Km² atau kurang lebih 3.968 Hektar. Kota Tegal berada di Wilayah pantai utara, dari peta orientasi Provinsi Jawa Tengah berada di Wilayah Barat, dengan bentang terjauh utara ke Selatan 6,7 Km dan Barat ke Timur 9,7 Km. Dilihat dari Letak Geografis, Posisi Kota Tegal sangat strategis sebagai Penghubung jalur perekonomian lintas nasional dan regional di wilayah Pantai Utara Jawa (Pantura) yaitu dari barat ke timur (Jakarta-Tegal-Semarang-Surabaya) dengan wilayah tengah dan selatan Pulau Jawa (Jakarta-Tegal-Purwokerto-Yogyakarta-Surabaya) dan sebaliknya.

Luas Wilayah Kota Tegal, relatif kecil yaitu hanya 0,11 % dari luas Provinsi Jawa Tengah. Secara Administrasi Wilayah Kota Tegal terbagi dalam 4 Kecamatan dan 27 Kelurahan, dengan batas administratif sebagai berikut :

- Sebelah Utara berbatasan dengan Laut Jawa.
- Sebelah Timur dan Selatan berbatasan dengan Kabupaten Tegal.
- Sebelah Barat berbatasan dengan Kabupaten Brebes.

Berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 7 Tahun 1986 tentang perubahan Batas Wilayah Kotamadya Daerah Tingkat II Tegal dan

Kabupaten Daerah Tingkat II Tegal, Luas Wilayah Kota Tegal adalah 38,50 Km² atau 3.850 Hektar. Namun demikian secara Defacto luas wilayah Kota Tegal mengalami perubahan sejak tanggal 23 Maret 2007 dengan ditetapkannya Peraturan Pemerintah Nomor 22 Tahun 2007 tentang Perubahan Batas Wilayah Kota Tegal dengan Kabupaten Brebes Provinsi Jawa Tengah di Muara Sungai Kaligangsa., sehingga luas wilayah Kota Tegal menjadi 39,68 Km² atau 3.968 Hektar.

Gambar 3.1.

Peta Administrasi Kota Tegal.



3.1.2. Kondisi Fisik Dasar

3.1.2.1. Kondisi Topografi

Bentuk topografi Kota Tegal dipengaruhi oleh tiga buah sungai besar, yaitu Ketiwon, Kemiri dan Gangsa (dari Timur ke Barat). Oleh karena itu dijumpai “flood plain” (endapan di sekitar muara sungai besar) sebagai berikut :

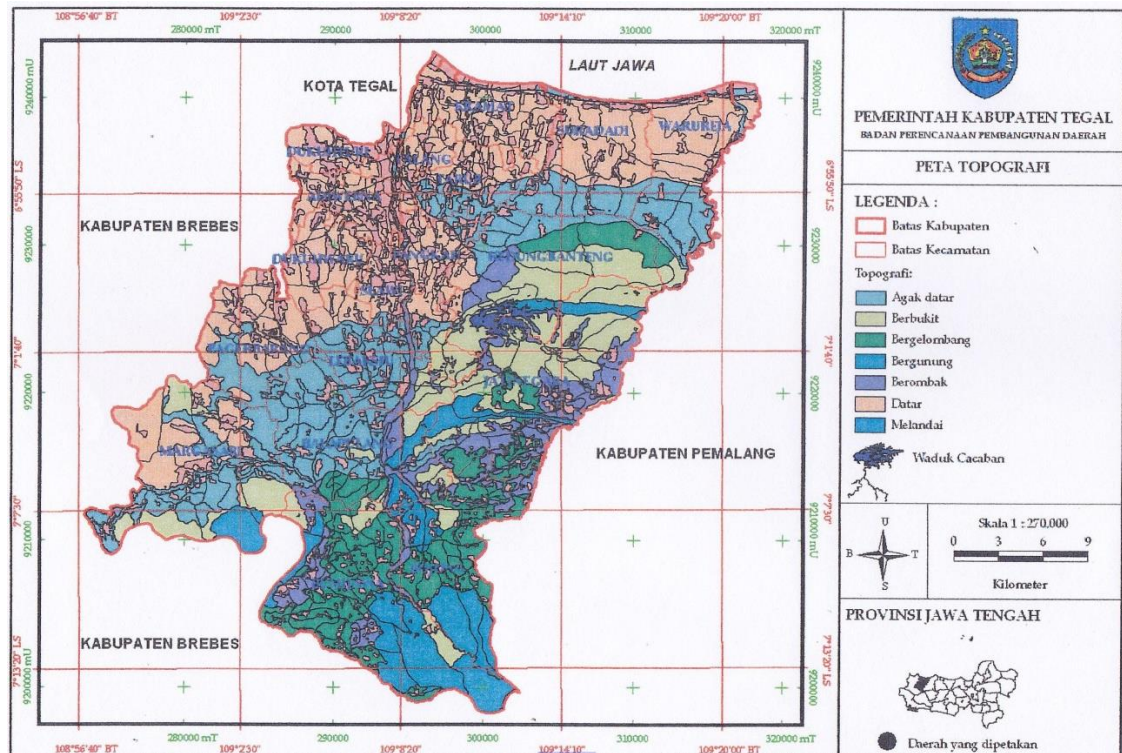
- a. Dengan elevasi maksimum +3.00 m, terdapat endapan flood plain Sungai Gangsa yang membentuk Kecamatan Margadana. Karena rendahnya elevasi tanah, terutama di sebelah Utara jalan propinsi, maka lahan yang ada dipergunakan sebagai kawasan tambak sehingga airnya asin mudah mengalir kedalam tambak tersebut. Di sebelah Selatan jalan negara terdapat tanah yang relatif lebih tinggi dan dipakai sebagai kawasan permukiman, tetapi elevasinya tetap berada di bawah tanggul Kali Gangsa.
- b. Di bagian Timur, terdapat lokasi yang elevasinya relatif lebih tinggi (maksimum +3.00 m). Karena itu, pada belahan Timur Kota Tegal ini, banyak kawasan permukiman (kota lama) dengan elevasi rendah di Sebelah Utara (dekat Pantai Utara Jawa).
- c. Arah kemiringan topografi adalah dari Selatan ke Utara, elevasi muka tanah di kaki tanggul dengan sungai tersebut berkisar antara 1 – 2 m. Keadaan tanah yang datar ini menyebabkan Kota Tegal berdiri di atas daerah endapan yang berasal dari pegunungan di sebelah Selatan kota.
- d. Adapun di sebelah Selatan Kota Tegal terdapat daerah Jatibarang yang relatif tinggi dan Adiwerna yang diapit oleh kedua sungai besar, yaitu Sungai Gangsa dan Ketiwon. Kedua kawasan ini merupakan permukiman dengan kepadatan sedang (dengan penutupan lahan maksimum 35%) akibat pengaruh aglomerasi.

Dengan kondisi topografi yang demikian, maka persoalan utamanya adalah limpasan air dari Selatan ini harus ditanggulangi agar tidak menimbulkan genangan di wilayah Kota Tegal. Salah satu upaya yang telah ditempuh adalah membuat tanggul yang sebagian diperkuat dengan bronjong batu di sepanjang sungai besar, Gangsa dan Ketiwon, serta dengan menetapkan adanya kawasan resapan air di bagian selatan kota. Kemiringan topografi yang kecil ditandai oleh keadaan sungai di Kota Tegal yang memiliki kemiringan dasar yang sangat kecil. Meskipun pada saat ini masih banyak sawah yang dialiri dengan pengairan teknis, tetapi mengingat letak topografi yang bagus ini, penduduk melakukan konversi menjadi lokasi permukiman.

Lahan dengan tingkat kemiringan rendah yang berada di Utara, dan Barat Kota Tegal cocok untuk kawasan budidaya udang dan ikan. Beberapa bagian lahan ini sudah diperuntukkan sebagai lahan industri.

Gambar 3.2.

Peta Topografi Kota Tegal.



3.1.2.2. Penggunaan Lahan

Ditinjau dari penggunaan lahan pada tahun 2006, wilayah Kota Tegal terdiri dari tanah sawah teririgasi 895,00 hektar, tanah kering seluas 3.064,28 hektar, yang terbagi atas tanah Ladang 42,57 hektar, tambak 923,15 hektar, permukiman 1.839,36 hektar dan peruntukan lain 259,20 hektar. menunjukkan bahwa sebagian besar (60,58%) wilayah Kota Tegal merupakan kawasan permukiman, baik untuk bangunan tempati

tinggal maupun untuk bangunan pusat-pusat pemerintahan, pendidikan, dan perdagangan. Sedangkan lahan untuk pertanian relatif lebih sempit, yakni (29,48%). Hal itu wajar karena Kota Tegal yang merupakan wilayah dengan luas areal yang relatif sempit, lebih banyak dikembangkan untuk kawasan perdagangan dan industri.

3.1.2.3. Kondisi Cuaca

Wilayah Kota Tegal termasuk beriklim tropis, dimana temperatur rata-rata adalah 28,06 °C. Suhu maksimum 31,74 °C dan suhu minimum 24,38 °C. Kecepatan angin berkisar antara 4 knot dan kelembaban udara 80 % serta curah hujan sebanyak 1.906 mm dengan hari hujan sebanyak 142 hari. Jumlah angkatan kerja (penduduk usia 15 tahun ke atas) pada tahun 2006 sebanyak 168.609 orang, sedangkan jumlah penganggur terbuka 16.498 orang dan setengah penganggur 39.428 orang. Data sampai dengan bulan Juni 2006.

3.2. Penduduk dan Sumber Daya Manusia

3.2.1. Bidang Kesehatan

Peningkatan sarana kesehatan memang sangat diperlukan sebagai salah satu sarana untuk meningkatkan kesejahteraan dan kesehatan masyarakat. Peran swasta dalam menunjang sarana kesehatan juga cukup tinggi selain pemerintah. Pada tahun 2006 sarana pelayanan kesehatan pemerintah sebanyak 4 unit RSUD Daerah tipe B, 1 RSUD swasta tipe C, 3 RSUD Khusus (bersalin), 153 Klinik/Praktek Dokter, 21 Puskesmas Pembantu, 8 Puskesmas Induk dan 186 Posyandu. Disamping itu, juga terdapat industri farmasi yang meliputi 1 buah gudang farmasi dan 4 buah

produksi obat tradisional. Untuk mendukung kegiatan tersebut terdapat pusat-pusat penjualan obat yang meliputi 28 Apotek, 34 toko obat dan pedagang besar farmasi 2 unit. Tenaga kesehatan Kota Tegal tahun 2006 yang ada meliputi 18 Dokter Umum, 23 Dokter Spesialis, 13 Dokter gigi, 231 Perawat, 15 Ahli Kesehatan Masyarakat, 7 Apoteker yang berstatus PNS dan 21 orang apoteker berstatus non pegawai tetap Pemerintah Kota Tegal, 11 Ahli gizi, 1 Analis Laboratorium, 1 Ahli Rontgen, 30 Mantri kesehatan, 16 Ahli penyehatan lingkungan dan 86 Dukun anak/bayi. Data sampai dengan bulan Juni 2006.

3.2.2. Bidang Pendidikan

Pendidikan merupakan bagian integral dari pembangunan, pendidikan dapat dijadikan salah satu indikator kemajuan suatu bangsa, juga merupakan salah satu faktor untuk meningkatkan sumber daya manusia (SDM). Makin tinggi tingkat pendidikan suatu bangsa maka semakin tinggi pula tingkat kemajuan tersebut. Jenis pendidikan yang ada di Kota Tegal meliputi pendidikan umum dan pendidikan keagamaan. Sarana pendidikan di Kota Tegal pada tahun 2006 relatif memadai dari segi kuantitasnya, yaitu jumlah pendidikan pra sekolah (TK) sebanyak 60 sekolah dengan jumlah murid keseluruhan 3.238 siswa, serta jumlah guru sebanyak 233 orang, terdiri dari 5 guru TK negeri dan 228 guru TK swasta.

Jumlah sekolah dasar (SD) baik SD negeri maupun swasta sebanyak 140 sekolah, terdiri dari 126 sekolah SD negeri dan 14 sekolah SD swasta. Jumlah siswa untuk SD negeri sebesar 26.129 siswa dan 2.572 siswa SD swasta. Jumlah guru sebanyak 1.395 orang, 1.209 guru SD negeri dan 186 guru SD swasta.

Sekolah Lanjutan Tingkat Pertama (SLTP) berjumlah 29 sekolah, 18 sekolah SLTP negeri dan 11 SLTP swasta dengan jumlah siswa 12.968 siswa yang terdiri dari 10.256 siswa SLTP negeri dan 2.712 siswa SLTP

swasta. Jumlah guru untuk SLTP sebanyak 748 orang, 540 guru SLTP negeri dan 208 guru swasta.

Sekolah Menengah Umum (SMU) sebanyak 12 sekolah, 5 sekolah SMU negeri dan 7 sekolah SMU swasta. Jumlah murid 6.448 siswa, yang terdiri dari 4.142 siswa SMU negeri dan 2.306 siswa SMU swasta dengan jumlah guru sebanyak 433 orang, 233 guru SMU negeri dan 200 guru SMU swasta.

Jumlah Sekolah Menengah Kejuruan (SMK) sebanyak 14 sekolah yang terdiri dari 3 sekolah negeri dan 11 sekolah swasta dengan jumlah murid keseluruhan baik negeri maupun swasta 7.787 siswa, terdiri dari 2.624 siswa negeri dan 5.163 siswa swasta dengan jumlah tenaga guru sebanyak 521 orang, 192 guru negeri dan 329 guru swasta.

Kota Tegal tidak memiliki perguruan tinggi negeri. Jumlah perguruan tinggi swasta sebanyak 6 buah dengan jumlah mahasiswa keseluruhan 4.559 orang serta 315 orang pengajar/dosen. Besarnya rasio guru/siswa untuk setiap tingkatan pendidikan umum adalah SD sebesar 4,41%, SLTP 5,51% dan SMU 6,72%. Untuk pendidikan madrasah meliputi 15 buah Madrasah Ibtidaiyah (MI) swasta, 1 buah Madrasah Tsanawiyah (MTs) negeri, 3 buah MTs swasta, 1 buah Madrasah Aliyah (MA) Negeri. Jumlah siswa untuk setiap tingkatan pada pendidikan madrasah adalah 3.385 siswa MI swasta, 797 siswa MTs negeri, 781 siswa MTs swasta, 814 siswa MA Negeri.

Sedangkan untuk tenaga pengajar sebanyak 128 guru MI swasta, 50 guru MA Negeri, 37 guru MTs negeri dan 64 guru MTs swasta. Besarnya rasio guru/siswa pada setiap tingkatan pendidikan madrasah adalah MI 3,78%, MTs 6,40%, MA 6,14%. Sedangkan besarnya rasio siswa/kelas adalah RA 27%, MI 30%, MTs 34%, MA 46%. Pada tahun 2006 tamatan pendidikan untuk SD sebanyak 4.214 orang, SLTP 3.780 orang, SLTA 3.435 orang. *) Data sampai dengan bulan Juni 2006.

3.2.3. Bidang Kesejahteraan Sosial

Kesejahteraan sosial merupakan salah satu hal yang penting untuk menunjang berkembangnya suatu daerah. Pembangunan daerah akan berhasil jika memiliki sumber daya manusia yang memadai, tapi lain halnya apabila sumber daya manusianya tidak berkualitas. Untuk mewujudkan sumber daya manusia yang berkualitas dan pembangunan yang baik perlu diawali dengan peningkatan kesejahteraan masyarakat di suatu daerah.

Di Kota Tegal pada tahun 2005 jumlah keluarga miskin menurut penerima KKB tahap I berjumlah 11.400 jiwa dan tahap susulan sebanyak 4.872 jiwa sedangkan berdasarkan pendataan, jumlah keluarga miskin di Kota Tegal sebanyak 32.508 jiwa. Disamping itu masih terdapat penduduk yang rawan sosial dan sarana yang meliputi fakir miskin sebanyak 12.316 KK; balita terlantar 255 jiwa; anak terlantar 649 jiwa; lanjut usia terlantar 595 jiwa; gelandangan dan pengemis (gepeng) 197 jiwa; penyandang cacat 865 jiwa. Jumlah panti asuhan (panti sosial asuhan anak) sebanyak 5 buah. Sedangkan pada tahun 2006*), penduduk yang rawan sosial dan sarana yang meliputi fakir miskin sebanyak 12.585 KK; balita terlantar 674 jiwa; anak terlantar 674 jiwa; lanjut usia terlantar 607 jiwa; gelandangan dan pengemis (gepeng) 231 jiwa;

penyandang cacat 721 jiwa. Jumlah panti asuhan (panti sosial asuhan anak) sebanyak 5 buah (Lihat Peta Tingkat Kemiskinan, terlampir).*) Data sampai dengan bulan Juni 2006.

3.2.4. Bidang Agama

Selain mewujudkan kesejahteraan masyarakatnya, pembangunan daerah akan berhasil bila memiliki sumber daya manusia yang beragama. Karena dengan memiliki agama maupun kepercayaan, perilaku dan tindakan akan terkontrol. Dalam kehidupan sehari-hari manusia tidak bisa dipisahkan dari agama dan sudah sesuai dengan falsafah Negara republik Indonesia yang berdasarkan Pancasila dan Undang-Undang Dasar 1945, pada sila

yang pertama yaitu Ketuhanan Yang Maha Esa, maka diwajibkan seluruh masyarakat Republik Indonesia, harus menganut salah satu agama yang ada di Republik Indonesia.

Penduduk Kota Tegal memeluk berbagai macam agama yaitu Islam, Kristen, Katolik, Hindu dan Budha serta aliran kepercayaan. Pada tahun 2005 jumlah pemeluk agama Islam sebanyak 233.473 orang (95,17%), Kristen 4.647 (1,89%) orang, Katolik 4.272 (1,74%) orang, Hindu 912 (0,37%) orang dan Budha 2.020 (0,82%) orang. Sedangkan, pada tahun 2006 jumlah pemeluk agama Islam 233.521 (95,17%) orang, Kristen 4.648 (1,89%) orang, Katolik 4.273 (1,74%) orang, Hindu 912 (0,37%) orang dan Budha 2.020 (0,82%) orang*). *) Data sampai dengan bulan Juni 2006.

3.2.5. Fasilitas Sarana Peribadahan

Sarana peribadatan yang ada meliputi 136 buah Masjid, 353 buah Langgar/Musholla, 12 buah Gereja, 1 buah Pura/Kuil/Sanggah, 2 buah Vihara/Cetya/Klenteng. Selain itu, juga terdapat pondok pesantren sebanyak 8 buah dengan jumlah santri 1.437 orang. Sedangkan jumlah jemaah haji Kota Tegal sebanyak 404 orang. Sedangkan untuk tahun 2006. tidak mengalami perubahan Data sampai dengan bulan Juni 2006.

3.3. Sumber Daya Alam

3.3.1. Pertanian, Kelautan, Perikanan dan Peternakan

A. Pertanian

Pertanian merupakan sumber penghidupan dan kehidupan bangsa Indonesia. Disadari atau tidak pertanian sangat besar peranannya terhadap kelangsungan hidup bangsa. Sebagai negara agraris, kita semua wajib mengembangkannya. Tetapi dengan bertambahnya jumlah penduduk, areal pertanian semakin lama semakin berkurang dan mengalami perubahan fungsi. Seperti halnya di Kota Tegal, Luas areal sawah di Kota Tegal relatif

sempit yaitu 1.081,26 Ha, dimana seluruhnya merupakan sawah irigasi teknis. Sebagian besar areal sawah ditanami padi, dengan luas panen pada tahun 2006 adalah 1.552 Ha, sedangkan produksinya sebesar 9.281 ton. Rata-rata produksi padi sawah di Kota Tegal tahun 2006 adalah sebesar 60,62 kw/ha. Luas areal produksi untuk tanaman jagung pada tahun 2006 seluas 2 Ha dengan jumlah produksi 8,8 ton. Lahan pertanian Kota Tegal khususnya sawah pada tahun 2006 seluas 1.552 Ha dimanfaatkan untuk tanaman pangan (padi, jagung), palawija (kacang tanah, kacang hijau) dan sayuran (bawang merah, kacang panjang). Sedangkan, untuk tahun 2006 lahan pertanian Kota Tegal khususnya sawah seluas 1.629 Ha dengan jumlah produksi 9.798 ton. Sementara jumlah konsumsinya sebanyak 6.369 ton. Data sampai dengan bulan Juni 2006.

B. Kelautan, Perikanan dan Peternakan

1. Kelautan

Kota Tegal merupakan salah satu Kota di Jawa Tengah yang terletak dekat dengan lautan. Potensi sumber daya laut di daerah tersebut cukup besar tetapi sampai dengan tahun 2005, sumber daya kelautan belum dimanfaatkan secara optimal yang disebabkan karena terbatasnya sumber daya manusia (SDM) dan dana / anggaran daerah.

2. Perikanan

Perikanan di Kota Tegal terdiri dari perikanan laut, darat (tambak / kolam) dan perairan umum (sungai). Jumlah sarana penangkapan ikan di laut yang berupa kapal penangkap ikan sebanyak 1.032 unit yang terdiri dari kapal motor tempel, purseine dan mini purseine dengan berbagai macam alat tangkap. Jumlah tangkapan

perikanan laut selama tahun 2006 sebesar 22.271.411 ton. Jumlah tempat pelelangan ikan (TPI) sebanyak 3 unit. Luas lahan perikanan darat mencapai 456,33 Ha dengan jumlah produksi 211.885 ton dan luas lahan kolam 0,0560 Ha dengan jumlah produksi 9.805 ton, disamping juga perairan

umum yang berupa sungai. Sedangkan, untuk tahun 2006 jumlah tangkapan perikanan laut selama sebesar 14.484.939 ton. Luas lahan perikanan darat mencapai 456,33 Ha dengan jumlah produksi 119.689 ton dan luas lahan kolam 0,0560 Ha dengan jumlah produksi 4.105 ton. *) Data sampai dengan bulan Juni 2006.

3. *Peternakan*

Kota Tegal merupakan kota pantai dengan luas 39,68 km² kurang potensial dalam pengembangan ternak besar, sehingga peternakan yang dikembangkan adalah ternak kecil unggas, khususnya itik. Sedangkan, ayam bukan ras dipelihara sebagai usaha sampingan penduduk. Populasi ternak di Kota Tegal pada tahun 2006 terdiri dari sapi potong sebanyak 41 ekor dengan jumlah pemotongan per tahun 1.543 ekor dan laju pertumbuhan populasi per tahun 41,38%. Jumlah populasi ternak sapi perah mencapai 68 ekor dengan jumlah produksi susu per tahun sebanyak 238.915 ribu/liter dengan rata-rata kepemilikan 22 ekor/pet. Untuk ternak kecil dibedakan menjadi tiga, yaitu ternak kambing dan domba dengan populasi ternak kambing 1.640 ekor dan ternak domba 2.355 ekor. Ternak unggas meliputi; ayam buras sebanyak 71.500 ekor, jumlah populasi ayam pedaging sebanyak 141.600 ekor dengan peternak sejumlah 5 orang dan produksi 433.918 ton/bulan. Jumlah populasi itik adalah 341.146 ekor, jumlah peternak 355 peternak dengan hasil produksi sebesar 38.534.146 butir/th dan rata-rata kepemilikan per peternak sebanyak 960 ekor/pet. Selain itu, juga terdapat koperasi peternak 1 buah dan rumah potong hewan (RPH) 1 buah. Sedangkan, untuk tahun 2006 jumlah populasi sapi potong sebanyak 39 ekor dengan jumlah pemotongan per tahun 230 ekor. Jumlah populasi ternak sapi perah mencapai 29 ekor dengan jumlah produksi susu per tahun sebanyak 44.938 ribu/liter dengan rata-rata kepemilikan 8 ekor/pet. Untuk ternak kecil dibedakan menjadi dua, yaitu ternak kambing dan domba dengan populasi ternak kambing 1.094 ekor dan ternak domba 831 ekor. Ternak unggas meliputi; ayam buras sebanyak 71.500 ekor, jumlah populasi

ayam pedaging sebanyak 87.000 ekor dengan peternak sejumlah 5 orang dan produksi 544.118 ton/bulan. Jumlah populasi itik adalah 264.645 ekor, jumlah peternak 355 peternak dengan hasil produksi sebesar 15.985.944 butir/th dan rata-rata kepemilikan per peternak sebanyak 745 ekor/pet. Jumlah koperasi peternak 1 buah dan jumlah rumah potong hewan 1. Data sampai dengan bulan Juni 2006.

3.3.2. Pertambangan dan Energi

Jenis energi yang digunakan oleh penduduk Kota Tegal berupa listrik, bahan bakar minyak (BBM) dan gas. Pada tahun 2006 pelayanan energi listrik menjangkau 59.720 pelanggan yang terdistribusi secara merata di seluruh wilayah Kota Tegal, 100% rumah tangga di Kota Tegal sudah berlistrik dengan jumlah 1.008 rumah tangga. Dilihat dari ketersediaan bahan bakar, jumlah SPBU di Kota Tegal pada tahun 2005 sebanyak 3 buah, depot minyak tanah 1 buah dan UPPDN Pertamina 1 buah. Sedangkan, jumlah sarana pelayanan bahan bakar tersebut untuk tahun 2006. Data sampai dengan bulan Juni 2006.

3.3.3. Lingkungan Hidup, Tata Ruang dan Pertanahan

Dilihat dari sisi tata ruang, wilayah Kota Tegal terbagi menjadi kawasan lindung, kawasan permukiman, kawasan industri dan lahan produktif. Pada tahun 2005 luas kawasan lindung (bukan hutan) mencapai 354 Ha, kawasan permukiman seluas 1.669 Ha, kawasan industri seluas 41 Ha dan lahan produktif seluas 1.135 Ha. Pada tahun 2006 luas kawasan lindung (bukan hutan) tidak mengalami perubahan yaitu seluas 354 Ha, tapi untuk kawasan permukiman, kawasan industri dan lahan produktif mengalami perubahan. Kawasan permukiman seluas 1.704 Ha, kawasan industri 47 dan lahan produktif seluas 1.100 Ha. Data sampai dengan bulan Juni 2006.

Sedangkan, jika dilihat dari hak penguasaan tanah pada tahun 2005 jumlah tanah yang bersertifikat Hak Milik sebanyak 46.982 buah, Hak Guna Bangunan 1.912 buah dan Hak Pakai 614 buah.

3.4. Infrastruktur

3.4.1. Perumahan dan Permukiman

Secara umum status kepemilikan rumah meliputi rumah milik sendiri dan rumah sewa. Pada tahun 2005 rumah milik sendiri mencapai 51.350 unit. Sedangkan cara penyediaan perumahan bagi masyarakat dapat melalui Perumnas, KPR/BTN, Real Estate dan Perorangan. Untuk tahun 2005 tercatat sejumlah 55 unit KPR/BTN, 362 unit rumah yang cara penyediaan perumahannya dilakukan secara perorangan dan kebutuhan rumah 51.500 unit. Sedangkan, pada tahun 2006 rumah milik sendiri mencapai 51.750 unit, 55 unit KPR/BTN, 300 unit rumah yang cara penyediaan perumahannya dilakukan secara perorangan dan kebutuhan rumah 52.000 unit. Data sampai dengan bulan Juni 2006.

3.4.2. Pekerjaan Umum

Infrastruktur yang terkait dengan pekerjaan umum di Kota Tegal meliputi; status jalan, kondisi jalan dan jembatan. Status jalan yang ada meliputi; jalan nasional, jalan provinsi, jalan kabupaten dan jalan lokal. Pada tahun 2005 panjang jalan nasional sepanjang 12.905 km dan jalan kabupaten sepanjang 168.437 km. Sedangkan kondisi dan panjang jalan yang ada meliputi jalan aspal sepanjang 185.711 km; jalan kerikil 1.437 km; dan jalan tanah 1.140 km. Dilihat dari ukuran panjang, jalan di Kota Tegal pada tahun 2006, tidak mengalami perubahan. Di sisi lain, panjang dan jumlah jembatan yang ada di Kota Tegal dalam kurun waktu 4 tahun sejak tahun 2003 tidak mengalami perubahan yaitu 0.43253 km dan 49 buah.

3.4.3. Pariwisata, Pos, Telekomunikasi dan Informatika

Pariwisata merupakan salah satu sumber daya tarik suatu wilayah terhadap wilayah lainnya seperti halnya di Kota Tegal. Dengan adanya pariwisata, Kota Tegal memiliki nilai lebih dibanding daerah sekitarnya. Selain menambah pendapatan daerah, Pariwisata juga dapat mendukung berkembangnya potensi alam maupun buatan yang dimiliki Kota Tegal. Obyek wisata yang ada di Kota Tegal meliputi; wisata alam sebanyak 1 buah; wisata buatan 2 buah dan wisata budaya 2 buah. Sedangkan wisatawan yang berkunjung ke obyek-obyek wisata tersebut kebanyakan adalah wisatawan domestik. Pada tahun 2005 wisatawan domestik tercatat sejumlah 269.575 orang, sedangkan tahun 2006 jumlah wisatawan domestik sebanyak 216.256 orang. Data sampai dengan bulan Juni 2006.

Untuk memenuhi kebutuhan penginapan bagi pengunjung tersedia hotel-hotel yang tergolong dalam berbagai kelas meliputi; hotel bintang tiga sebanyak 2 buah; hotel bintang dua 1 buah; hotel bintang satu 4 buah dan hotel non bintang sejumlah 20 buah. Kemajuan teknologi komunikasi mempunyai pengaruh di segala sektor. Kemajuan ini menjadikan komunikasi antar rumah tangga, instansi, dan perusahaan semakin mudah dan cepat. Guna melayani kebutuhan komunikasi jarak jauh disediakan melalui fasilitas pos dan telepon. Jumlah kantor pos yang ada di Kota Tegal sejak kurun waktu 4 tahun terhitung dari tahun 2003 sebanyak 4 unit.

3.4.4. Perhubungan dan Transportasi

Perhubungan dan transportasi merupakan dua hal yang sulit dipisahkan karena dengan adanya transportasi maka akan mempermudah dan mempercepat suatu hubungan. Di era globalisasi transportasi berkembang cukup pesat, yang dulunya transportasi hanya bisa ditempuh melalui jalur laut dan darat sekarang bisa ditempuh melalui jalur udara. Jenis transportasi yang ada di Kota Tegal meliputi transportasi darat dan laut.

Secara umum sarana dan prasarana transportasi yang ada berupa; bus, angkutan kota, taxi, becak, kereta api, kapal, terminal dan pelabuhan.

Untuk melayani kegiatan angkutan darat bagi masyarakat maka telah tersedia berbagai jenis kendaraan umum dan terminal. Secara umum jenis kendaraan angkutan yang sering digunakan adalah bus, taxi dan angkutan kota. Bus umum disediakan untuk melayani angkutan antar kota dengan berbagai jurusan/trayek. Pada tahun 2005 dan 2006, jumlah bus Antar Kota Antar Propinsi (AKAP) sebanyak 271 unit. Guna mendukung aktifitas angkutan darat maka telah tersedia terminal tipe A 1 buah. Transportasi laut dilakukan dengan menggunakan kapal yang didukung dengan adanya pelabuhan.

Penggunaan kapal sebagai sarana transportasi laut masih terbatas sebagai alat pengangkut barang dan alat penangkapan ikan. Sedangkan kapal sebagai alat pengangkut penumpang belum tersedia. Disisi lain, Kota Tegal juga memiliki menara mercusuar sebanyak 2 buah.

3.5. Metode Penelitian

Penelitian ini secara umum dilaksanakan di dalam Kota Tegal, dengan mengambil lokasi penelitian di Jalan R.A. Kartini Tegal. sebagai bahan studi kasus dalam spesifikasi pengambilan data penelitian. Penentuan lokasi penelitian di jalan R.A. Kartini Tegal sebagai bahan studi kasus, disebabkan karena :

- a. Di sepanjang jalan R.A. Kartini Tegal terdapat jalur trotoar,
- b. Aktivitas kawasannya cukup ramai, dan
- c. Jalan R.A. Kartini Tegal merupakan salah satu jalan yang ada di dalam Kota Tegal.

Dengan beberapa pertimbangan tersebut, maka Jalan R.A. Kartini Tegal dianggap signifikan dan representatif untuk dijadikan pilihan lokasi sebagai bahan studi kasus dalam melakukan penelitian ini. Penelitian yang dilaksanakan di Jalan R.A. Kartini Tegal ini, yaitu dimulai dari bagian jalan ujung Timur yang berbatasan dengan Monumen Tentara Pelajar, sampai dengan bagian ujung Barat yang berbatasan dengan Jalan A.R. Hakim (di sekitar area Yogya Mall Tegal).

Panjang perlintasan Jalan R.A. Kartini Tegal.

Dari hasil perhitungan yang telah diperoleh, dalam serangkaian penelitian yang telah dilaksanakan pada tanggal 12 sampai dengan 17 Agustus 2016 ini, jumlah volume pejalan kaki yang melintas di Jalan A.R. Hakim Tegal, adalah rata-rata 996/12 jam pejalan kaki. Oleh karena itu populasi dalam penelitian ini ditetapkan berjumlah 996 orang pejalan kaki.

Tabel 3.1.

Hasil Penelitian Volume Pejalan Kaki Di Jalan A.R. Hakim Tegal.

No	Rentang Waktu	Jumlah Rata-rata Volume Pejalan Kaki
01	Pukul 06.00 – 10.00 WIB. (Pagi).	546
02	Pukul 10.00 – 14.00 WIB. (Siang).	436
03	Pukul 14.00 – 18.00 WIB. (Sore).	614
	Jumlah dalam 12 jam (Waktu Efektif)	1596

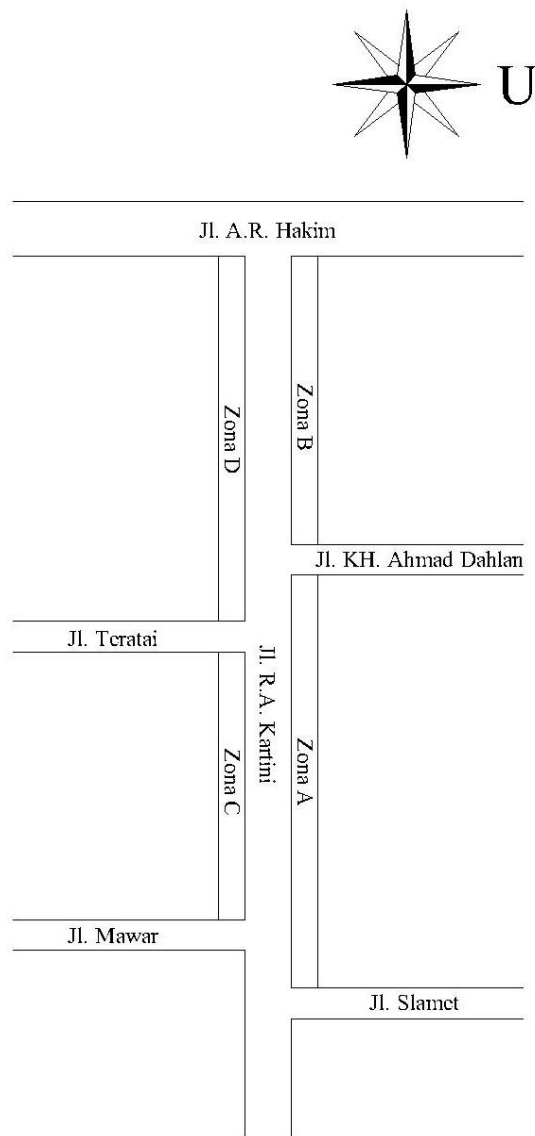
Sumber : Data hasil penelitian.

3.5.1. Pebagian Zona Pengambilan Sampel Populasi

Untuk mempermudah penelitian, terutama agar didapat proporsionalitas (pemerataan) pengambilan sampel dalam penarikan sampel populasi dan teknik sampling yang dilakukan, maka studi dibagi dalam empat zona jalur, yaitu :

- Zona A = Yaitu jalur trotoar dikawasan Jalan R.A. Kartini sebelah kanan, dari Jl. Slamet sampai Jl. KH. Ahmad Dahlan.
- Zona B = Yaitu jalur trotoar dikawasan Jalan R.A. Kartini sebelah kanan, dari Jl. KH. Ahmad Dahlan sampai Jl. A.R. Hakim Tegal.

- c. Zona C = Yaitu jalur trotoar dikawasan Jalan R.A. Kartini sebelah kiri, dari Jl. Mawar sampai Jl. Teratai.
- d. Zona D = Yaitu jalur trotoar dikawasan Jalan R.A. Kartini sebelah kiri, dari Jl. Teratai sampai Jl. A.R. Hakim Tegal.



Gambar 3.3.

Denah per zona Jalur Trotoar Jalan R.A. Kartini Tegal.

Menentukan banyaknya jumlah sampel populasi yang diambil dalam penelitian ini adalah dengan berdasarkan presentase besar volume pejalan kaki yang diperoleh. Arikunto (2002 : 112) berpendapat bahwa jika jumlah subjek besar dapat diambil antara 10 – 15% atau 20 – 25%, dan bila populasi kurang dari 100 dapat diambil semua. Maka dalam menentukan besarnya jumlah sampel populasi, peneliti menggunakan pendapat atau rumus di atas. Dalam penelitian ini jumlah volume populasi pejalan kaki adalah rata-rata 996/12 jam pejalan kaki (sebagaimana terlihat dalam Tabel 3.1 tentang perhitungan volume pejalan kaki), dan dapat diambil sampel sebagai parameter perkiraan, yaitu sebesar 10% dari jumlah populasi yang diperoleh dari hasil perhitungan peneliti. Artinya besar sampel adalah 10% dari populasi yang berjumlah 996 orang.

Maka besar sampel dalam penelitian ini ditetapkan sampel berjumlah 110 orang pejalan kaki. Namun untuk mempermudah perhitungan, maka jumlah sampel dikenakan menjadi 100 orang pejalan kaki.

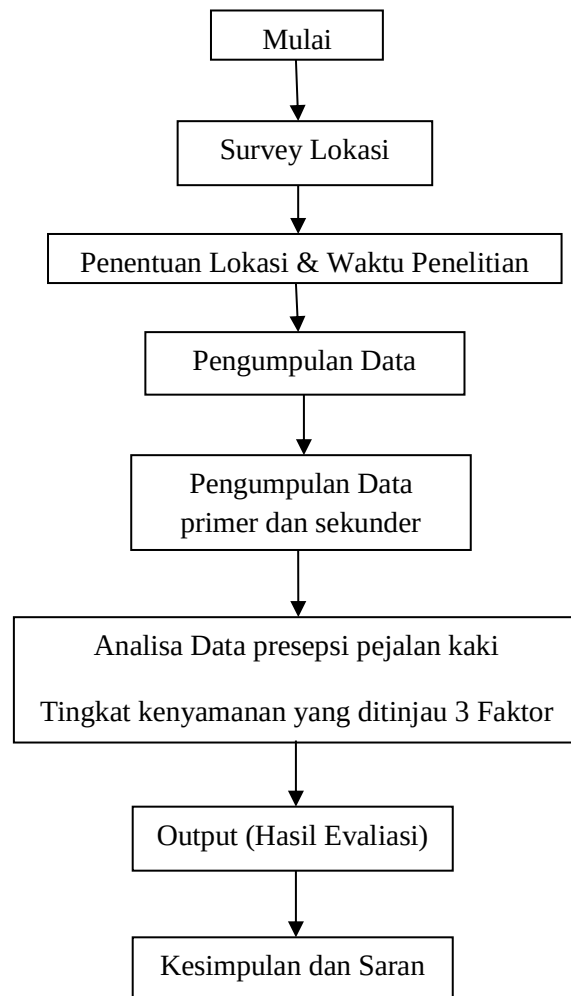
Metode pengumpulan data adalah cara yang ditempuh untuk memperoleh data sesuai dengan data yang dibutuhkan. Metode pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini adalah melalui pengumpulan data primer yang dilakukan melalui survey primer yaitu teknik dokumentasi, angket atau kuesioner, dan teknik volume pejalan kaki.

Penelitian ini analisis yang digunakan adalah analisis data deskriptif persentase yang didasarkan untuk mengetahui keadaan sesuatu yang bersifat kualitatif dengan penafsiran persentase data kuantitatif melalui metode pengumpulan data yakni berupa angket (kuesioner). Data mengenai fungsi jalur trotoar yang dimaksud yaitu fungsi sebagai khusus pejalan kaki, ruang menunggu.

Kendaraan, bersosialisasi, berteduh, keindahan kota, olahraga, rekreasi, PKL dan parkir dan juga fungsi lain menurut pejalan kaki yang

disejajarkan dengan tuntutan kebutuhan dan tingkat sosial penduduk yang semakin berkembang.

Adapun langkah-langkah yang ditempuh untuk menentukan kriteria kenyamanan pejalan kaki adalah sebagai berikut :



Gambar 3.4.

Bagan Alur Penelitian Volume Pejalan Kaki Di Jalan R.A. Kartini Tegal.

BAB IV

HASIL DAN PEMBAHASAN

4.1. Umum

Pertumbuhan penduduk Kota Pontianak sekarang ini dirasakan sangat pesat dikarenakan pengaruh tingkat urbanisasi maupun kemajuan teknologi. Pertumbuhan Kota Pontianak itu sendiri pada dasarnya tumbuh secara alami, sehingga akan mempersulit pengalokasian suatu kegiatan-kegiatan yang homogen, tata guna lahan yang tidak beraturan. Pada umumnya peraturan dan pemanfaatan tata guna lahan masih dititik beratkan pada persoalan-persoalan fisik, sosial, politik, serta ekonomi masyarakat dan kotanya. Sehingga penyusunan penggunaan tanah seperti halnya penyediaan area pusat perdagangan yang disesuaikan dengan perkembangan aktifitas perdagangan yang disejajarkan dengan tuntutan kebutuhan dan tingkat sosial penduduk yang semakin berkembang.

Adapun langkah-langkah yang ditempuh untuk menentukan kriteria kenyamanan pejalan kaki adalah :

- a. Menentukan skor maksimal yang diperoleh dari hasil perkalian antara skor tertinggi, jumlah item, jumlah responden. Skor maksimal tingkat kenyamanan pejalan kaki adalah : $5 \times 15 \times 100 = 7500$.
- b. Menentukan skor minimal yang diperoleh dari hasil perkalian antara skor terendah, jumlah item, jumlah responden. Skor minimal tingkat kenyamanan pejalan kaki adalah : $1 \times 15 \times 100 = 1500$.
- c. Menetapkan rentang skor, yakni antara skor maksimal dikurangi skor minimal. Rentang skor yang dimaksud adalah : $7500 - 1500 = 6000$.
- d. Menetapkan interval kelas. Interval kelas diperoleh dari rentang skor dibagi jenjang skor interval kelas = *rentang skor : jenjang kriteria*
 $= 6000 : 5 = 1200$.

- e. Menetapkan persentase maksimal, yaitu 100%.
- f. Menetapkan persentase minimal. Persentase minimal diperoleh dari skor minimal dibagi skor maksimal dikalikan 100 % persentase minimal =

$$\text{Skor Minimal} : \text{Skor Maksimal} \times 100 \% = \frac{1500}{6000} \times 100 \% = 25\%$$
- g. Menetapkan rentang persentase, yaitu diperoleh dari persentase maksimal dikurangi persentase minimal.
- h. Rentang persentase = persentase maksimal - persentase minimal

$$= 100 - 25\% = 75 \%$$
- i. Menetapkan interval kelas persentase, yaitu rentang persentase dibagi kriteria. Dengan demikian interval kelas persentase adalah :
- j. interval kelas persentase = $\text{Rentang Persentase} : \text{Kriteria} \times 100 \%$

$$= \frac{75}{5} \times 100 \% = 15 \%$$
- k. Menetapkan kriteria, yakni Sangat Baik (SB), Baik (B), Cukup Baik (CB), Kurang Baik (KB), Tidak Baik (TB).

Interval Kelas Presentase (%)	Kriteria
$85\% \leq - < 100\%$	Sangat Baik (SB)
$70\% \leq - < 85\%$	Baik (B)
$55\% \leq - < 70\%$	Cukup Baik (CB)
$40\% \leq - < 55\%$	Kurang Baik (KB)
$25\% \leq - < 40\%$	Tidak Baik (TB)

Tabel 4.1.

Interval Kelas Persentase

(Sumber : Data Hasil Penelitian)

4.2. Zona A (Analisis Deskriptif Persentase Tingkat Kenyamanan Yang Ditinjau dari Faktor Umum)

Perhitungan mengenai persepsi pejalan kaki tentang kenyamanan yang ditinjau dari faktor umum di Zona A, sebagai berikut :

Range = Skor maksimal – Skor minimal

- Skor maksimal = $5 \times 6 \times 25 = 750$
- Skor minimal = $1 \times 6 \times 25 = 150$
- Range = $750 - 150 = 600$
- Kelas Interval = Range : Banyak Kelas
- = $600 : 5 = 120$
- Skor total, Skor total di zona A = 353
- Skor Maksimal = 750
- DP = Skor total : Skor maksimal = $353 : 750$
- = 47,07%

Berdasarkan persentase interval maka hasil perhitungan mengenai persepsi pejalan kaki tentang kenyamanan yang ditinjau dari faktor umum di Zona A, menunjukkan angka 47,07% yang artinya dengan kriteria Kurang Baik (KB), di dalam pemanfaatan jalur trotoar Zona A, Jalan R.A. Kartini Tegal.

Dari hasil perhitungan mengenai persepsi pejalan kaki tentang kenyamanan perjalanan jalur trotoar di R.A. Kartini Tegal. Persepsi pejalan kaki mengenai kenyamanan dari faktor umum adalah sebagai berikut :

Sirkulasi pejalan kaki dengan PKL dan Parkir, Sirkulasi pejalan kaki dengan dengan fasilitas umum, Aroma atau bau-bauan, Kebersihan, Keindahan, Bentuk trotoar.

Range = Skor maksimal – Skor minimal

- Skor maksimal = $5 \times 6 \times 100 = 3000$
- Skor minimal = $1 \times 6 \times 100 = 600$
- Range = $3000 - 600 = 2400$

➤ Kelas Interval = Range : Banyak Kelas = $2400 : 5 = 480$

Interval (Skor)	Interval (%)	Kriteria
$2520\% < - < 3000\%$	$85\% \leq - < 100\%$	Sangat Baik (SB)
$2040\% < - < 2520\%$	$70\% \leq - < 85\%$	Baik (B)
$1560\% < - < 2040\%$	$55\% \leq - < 70\%$	Cukup Baik (CB)
$1080\% < - < 1560\%$	$40\% \leq - < 55\%$	Kurang Baik (KB)
$600\% < - < 1080\%$	$25\% \leq - < 40\%$	Tidak Baik (TB)

Tabel 4.2.

Interval Kelas dan Kriteria Kenyamanan Ditinjau dari Faktor Umum

(Sumber : Data Hasil Penelitian)

$$\begin{aligned}
 \text{Skor total} &= \text{Skor total di Zona A} + \text{B} + \text{C} + \text{D} \\
 &= 353 + 363 + 360 + 384 \\
 &= 1460
 \end{aligned}$$

➤ Skor maksimal = 3000

$$\begin{aligned}
 \text{➤ DP} &= \text{Skor total} : \text{Skor maksimal} \\
 &= 1460 : 3000 \\
 &= \mathbf{48,67\%}
 \end{aligned}$$

4.3. Zona A (Analisis Deskriptif Persentase Tingkat Kenyamanan Yang Ditinjau dari Faktor Keamanan)

Perhitungan mengenai persepsi pejalan kaki tentang kenyamanan yang ditinjau dari faktor keamanan di Zona A, sebagai berikut :

$$\text{Range} = \text{Skor maksimal} - \text{Skor minimal}$$

$$\text{➤ Skor maksimal} = 5 \times 5 \times 25 = 625$$

$$\text{➤ Skor minimal} = 1 \times 5 \times 25 = 125$$

$$\text{➤ Range} = 625 - 125 = 500$$

$$\text{➤ Kelas Interval} = \text{Range} : \text{Banyak Kelas} = 500 : 5 = 100$$

$$\begin{aligned} \text{➤ Skor total} &= \text{Skor total di zona A} \\ &= 308 \end{aligned}$$

$$\text{➤ Skor Maksimal} = 625$$

$$\begin{aligned} \text{➤ DP} &= \text{Skor total} : \text{Skor maksimal} \\ &= 308 : 625 \\ &= 49,28\% \end{aligned}$$

Berdasarkan persentase interval maka hasil perhitungan mengenai persepsi pejalan kaki tentang kenyamanan yang ditinjau dari faktor keamanan di Zona A, menunjukkan angka 49,28% yang artinya dengan kriteria Kurang Baik (KB), di dalam pemanfaatan jalur trotoar Zona A, Jalan R.A. Kartini Tegal.

Dari hasil perhitungan mengenai persepsi pejalan kaki tentang kenyamanan perjalanan jalur trotoar di Jalan R.A. Kartini Tegal.

Persepsi pejalan kaki mengenai kenyamanan dari faktor Keamanan adalah sebagai berikut: Pembagian lahan (sirkulasi aktifitas) antara pejalan kaki dengan tempat berjualan PKL, Pembagian lahan antara pejalan kaki dengan tempat untuk parkir, Pembagian lahan antara pejalan kaki dengan fasilitas umum, Penyediaan tempat penyeberangan bagi pejalan kaki, Kontrol pandangan mata bagi pejalan kaki.

$$\text{Range} = \text{Skor maksimal} - \text{Skor minimal}$$

$$\text{➤ Skor maksimal} = 5 \times 5 \times 100 = 2500$$

$$\text{➤ Skor minimal} = 1 \times 5 \times 100 = 500$$

$$\text{Range} = 2500 - 500 = 2000$$

$$\text{Kelas Interval} = \text{Range} : \text{Banyak Kelas}$$

$$= 2000 : 5$$

$$= 400$$

Interval (Skor)	Interval (%)	Kriteria
$2100\% < - < 2500\%$	$85\% \leq - < 100\%$	Sangat Baik (SB)
$1700\% < - < 2100\%$	$70\% \leq - < 85\%$	Baik (B)
$1300\% < - < 1700\%$	$55\% \leq - < 70\%$	Cukup Baik (CB)
$1080\% < - < 1300\%$	$40\% \leq - < 55\%$	Kurang Baik (KB)
$500\% < - < 900\%$	$25\% \leq - < 40\%$	Tidak Baik (TB)

Tabel 4.3.

Interval Kelas dan Kriteria Kenyamanan Ditinjau dari Faktor Keamanan

(Sumber : Data Hasil Penelitian)

$$\begin{aligned}
 \text{Skor total} &= \text{Skor total di zona A} + \text{B} + \text{C} + \text{D} \\
 &= 308 + 306 + 321 + 328 \\
 &= 1263
 \end{aligned}$$

$$\text{Skor maksimal} = 2500$$

$$\begin{aligned}
 \text{DP} &= \text{Skor total} : \text{Skor maksiml} \\
 &= 1263 : 2500 \\
 &= 50,52 \%
 \end{aligned}$$

4.4. Zona A (Analisis Deskriptif Persentase Tingkat Kenyamanan Yang Ditinjau Dari Faktor Kelengkapan Fasilitas Menunjang)

Perhitungan mengenai persepsi pejalan kaki tentang kenyamanan yang ditinjau dari faktor kelengkapan fasilitas menunjang di Zona A, sebagai berikut :

- Range = Skor maksimal – Skor minimal
- Skor maksimal = $5 \times 4 \times 25 = 500$
- Skor minimal = $1 \times 4 \times 25 = 100$
- Range = $500 - 100 = 400$

- Kelas Interval = Range : Banyak Kelas
 = $400 : 4$
 = 100
- Skor total = Skor total di zona A
 = 218
- Skor Maksimal = 500
- DP = Skor total : Skor maksimal
 = $218 : 500$
 = 43,60%

Berdasarkan persentase interval maka hasil perhitungan mengenai persepsi pejalan kaki tentang kenyamanan yang ditinjau dari faktor kelengkapan fasilitas menunjang di Zona A, menunjukkan angka 43,60% yang artinya dengan kriteria Kurang Baik (KB), di dalam pemanfaatan jalur trotoar Zona A, Jalan R.A. Kartini Tegal.

Dari hasil perhitungan mengenai persepsi pejalan kaki tentang kenyamanan perjalanan jalur trotoar di Jalan R.A. Kartini Tegal. Persepsi pejalan kaki mengenai kenyamanan dari faktor Kelengkapan Fasilitas Menunjang adalah sebagai berikut :

- Range = Skor maksimal – Skor minimal
- Skor maksimal = $5 \times 4 \times 100 = 2000$
- Skor minimal = $1 \times 4 \times 100 = 400$
- Range = $2000 - 400 = 1600$
- Kelas Interval = Range : Banyak Kelas
 = $1600 : 4$
 = 400

Interval (Skor)	Interval (%)	Kriteria
1600% < – < 2000%	85% ≤ – < 100%	Sangat Baik (SB)
1200% < – < 1600%	70% ≤ – < 85%	Baik (B)
800% < – < 1200%	55% ≤ – < 70%	Cukup Baik (CB)
400% < – < 800%	40% ≤ – < 55%	Kurang Baik (KB)
0% < – < 400%	25% < – < 40%	Tidak Baik (TB)

Tabel 4.4.

Interval Kelas dan Kriteria Kenyamanan

Ditinjau dari Faktor Kelengkapan Fasilitas Penunjang

(Sumber : Data Hasil Penelitian)

Skor total = Skor total di zona A + B + C + D

= 218 + 229 + 235 + 232 = 914

Skor maksimal = 2000

DP = $\frac{\text{Skor total}}{\text{Skor maksimal}} = \frac{914}{2000} = 45,07\%$

Berdasarkan persentase interval maka hasil perhitungan mengenai persepsi pejalan kaki tentang kenyamanan yang ditinjau dari faktor kelengkapan fasilitas menunjang (baik di Zona A, B, C dan D) menunjukkan angka 45,07% yang artinya kriteria Kurang Baik (KB), didalam pemanfaatan jalur trotoar Jalan R.A. Kartini Tegal.

4.5. Hasil Penelitian

Dari hasil penelitian yang telah diperoleh, diketahui bahwa persepsi para pejalan kaki tingkat kenyamanan secara keseluruhan, dalam pemanfaatan jalur trotoar jalan R.A. Kartini Tegal, menunjukkan jawaban yang termasuk kriteria kurang baik. Atau dengan kata lain, para pejalan kaki tidak memperoleh kenyamanan yang optimal, ketika memanfaatkan atau

melakukan aktifitas berjalan kaki di jalur trotoar jalan R.A. Kartini Tegal.

Jawaban Responden	Jumlah Jawaban	Presentase
Kriteria Sangat Baik	65	4,37%
Kriteria Baik	139	9,34%
Kriteria Cukup Baik	400	26,90%
Kriteria Kurang Baik	646	43,41%
Kriteria Tidak Baik	238	15,99%
Jumlah Responden 100 orang	1488	100%

Tabel 4.5.

Persentase Jawaban Total Responden

(Total 4 Zona Pengambilan Sampel)

(Sumber : Data Hasil Penelitian)

Adapun perhitungan hasil penelitian mengenai persepsi pejalan kaki tentang kenyamanan yang ditinjau seluruh faktor, beberapa faktor umum, faktor keamanan dan keselamatan, dan faktor kelengkapan fasilitas menunjang, adalah sebagai berikut :

Range = Skor maksimal – Skor minimal

Skor maksimal = $5 \times 15 \times 100 = 7500$

Skor minimal = $1 \times 15 \times 100 = 1500$

Range = $7500 - 1500 = 6000$

Kelas Interval = Range : Banyak Kelas

= $6000 : 5 = 1200$

Interval (Skor)	Interval (%)	Kriteria
$6300\% < - < 7500\%$	$85\% \leq - < 100\%$	Sangat Baik (SB)
$5100\% < - < 6300\%$	$70\% \leq - < 85\%$	Baik (B)
$3900\% < - < 5100\%$	$55\% \leq - < 70\%$	Cukup Baik (CB)
$2700\% < - < 3900\%$	$40\% \leq - < 55\%$	Kurang Baik (KB)
$1500\% < - < 2700\%$	$25\% < - < 40\%$	Tidak Baik (TB)

Tabel 4.6.

Interval Kelas dan Kriteria Kenyamanan
Ditinjau Dari Seluruh Faktor Yang Mempengaruhinya
(Sumber : Data Hasil Penelitian)

Berikut ini adalah data yang menunjukkan hasil kalkulasi mengenai persepsi tentang kenyamanan pejalan kaki dalam pemanfaatan jalur trotoar jalan R.A. Kartini (kenyamanan ditinjau dari beberapa faktor umum, faktor keamanan atau keselamatan, dan faktor kelengkapan fasilitas penunjang.

No.	Presepsi Pejalan Kaki	Skor Total	Presentase	Kriteria
1	Kenyamanan ditinjau dari faktor umum	1460	48,67%	Kurang Baik
2	Kenyamanan ditinjau dari faktor keamanan dan keselamatan	1263	50,52%	Kurang Baik
3	Kenyamanan ditinjau dari kelengkapan fasilitas penunjang	914	45,70%	Kurang Baik
4	Persepsi kenyamanan secara keseluruhan dalam pemanfaatan trotoar	3637	48,49%	Kurang Baik
Jumlah Responden		100 Responden Pejalan Kaki		

Tabel 4.7.

Persepsi Kenyamanan Pejalan Kaki

Yang Ditinjau Dari Seluruh Faktor Yang Mempengaruhinya.

(Sumber : Data Hasil Penelitian)

Skor total = Penjumlahan seluruh skor

$$= 1460 + 1263 + 914$$

$$= 3637$$

Skor maksimal = 7500

DP = Skor total : Skor maksiml

$$= 3637 : 7500$$

= 48,49%

Berdasarkan persentase interval maka hasil perhitungan analisis deskriptif persentase, mengenai persepsi pejalan kaki tentang kenyamanan yang ditinjau dari seluruh faktor, baik itu dari beberapa faktor umum (seperti sirkulasi, cuaca, bentuk, bau-bauan, kebersihan serta keindahan), faktor keamanan atau keselamatan, dan faktor kelengkapan fasilitas penunjang, adalah diperoleh bahwa dari jumlah responden sebanyak 100 pejalan kaki, dengan total skor 3637 menghasilkan 48,49% dan tergolong dalam kriteria Kurang Baik didalam pemanfaatan jalur trotoar di jalan R.A.Kartini Tegal.

BAB V

PENUTUP

5.1. Kesimpulan

Berdasarkan hasil analisis data dalam penelitian studi tentang kenyamanan pejalan kaki terhadap pemanfaatan jalur trotoar di Jalan R.A. Kartini Tegal, maka diperoleh kesimpulan sebagai berikut:

1. Bahwa persepsi pejalan kaki tentang kenyamanan pejalan kaki terhadap pemanfaatan trotoar yang ditinjau dari faktor umum :
 - a. Sirkulasi pejalan kaki dengan PKL dan parkir
 - b. Sirkulasi pejalan kaki dengan fasilitas umum dan prasarana jalan,
 - c. Aroma atau bau-bauan.
 - d. Tingkat kebersihan.
 - e. Tingkat keindahan di sekitar jalur trotoar di sepanjang rute perjalanan,
 - f. Bentuk trotoar.
2. Persepsi pejalan kaki tentang kenyamanan pejalan kaki terhadap pemanfaatan trotoar yang ditinjau dari faktor kelengkapan fasilitas penunjang, Penyediaan fasilitas marka jalan, penyediaan fasilitas pemberhentian angkutan umum atau halte bus, sistem drainase (saluran air hujan), pengaturan keluar masuk kendaraan ke gedung.
3. Merupakan kebutuhan dalam menunjang tingkat kenyamanan pejalan kaki, saat melakukan aktifitas berjalan kaki di jalur trotoar Jalan R.A. Kartini Tegal. Hal tersebut dapat diketahui dari hasil perhitungan analisis deskriptif persentase (baik di Zona A, B, C, maupun D), yang menunjukkan bahwa responden menyatakan persepsi yang masuk pada kriteria kurang baik (KB), tentang kenyamanan yang diperoleh saat melakukan aktifitas berjalan kaki di jalur trotoar R.A.Kartini Tegal.

4. Dilihat dari hasil faktor keseluruhan diperoleh bahwa dari jumlah responden sebanyak 100 pejalan kaki dengan total skor 3637 menghasilkan nilai 48,49% dan tergolong dalam kriteria Kurang Baik didalam pemanfaatan jalur trotoar dijalan R.A. Kartini Tegal.

5.2. Saran

Berdasarkan hasil-hasil yang telah diperoleh dalam penelitian ini, maka penulis dapat memberikan saran-saran sebagai berikut :

1. Dari hasil penelitian menunjukkan bahwa tingkat kenyamanan pejalan kaki dalam pemanfaatan jalur trotoar, ternyata berada pada taraf kriteria yang kurang baik, untuk itu pemerintah kota Tegal harus melakukan pengaturan kembali atau penataan ulang yang lebih sistematis untuk penyediaan fasilitas jalur trotoar di sepanjang Jalan R.A. Kartini Tegal, memperhatikan baik dari faktor umum, faktor keamanan dan faktor kelengkapan fasilitas menunjang supaya para pejalan kaki saat melewati jalur trotoar tersebut aman dan nyaman.
2. Perlu perancangan ulang penyediaan fasilitas jalur trotoar, harus memperhatikan unsur-unsur penting yang menunjang tingkat kenyamanan pejalan kaki dalam pemanfaatan trotoar dijalan R.A. Kartini Tegal. Yakni antara lain, Adanya kejelasan pembagian sirkulasi pejalan kaki dengan PKL dan parkir, sirkulasi pejalan kaki dengan fasilitas umum dan prasarana jalan, Aroma atau bau-bauan , kebersihan, keindahan, Bentuk trotoar, Pembagian lahan antara pejalan kaki dengan PKL, Pembagian lahan antara pejalan kaki dengan parkir, Pembagian lahan antara pejalan kaki dengan prasarana, Penyediaan tempat penyeberangan.

DAFTAR PUSTAKA

Arikunto, Suharsimi. 2002. ***Prosedur Penelitian Suatu Pendekatan Praktek.***

Edisi V. Jakarta : Rineka Cipta.

Bentley, Ian. Alan Alcock. Murrain. Mc Glynn. Graham Smith. 1988. ***Lingkungan yang Tanggap, Pedoman untuk Perancangan.***

Terjemahan Aris K. Bandung : Abdi Widya.

Dephub. 1993. ***Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 43 Tahun 1993 Tentang Prasarana dan Lalu Lintas Jalan.*** Jakarta : Departemen Perhubungan Darat.

Dirjen Bina Marga. 1970. ***Peraturan Perencanaan Geometrik Jalan Raya Nomor 113.*** Jakarta : Dirjen Bina Marga.

Hananto, D.Y.,. 2011, ***Penataan Ulang Trotoar Terhadap Kenyamanan Pejalan Kaki***, UAJ, Jogjakarta, Skripsi.

Hakim, Rustam. Hardi Utomo. 2003. ***Komponen Perancangan Arsitektur Lansekap.*** Jakarta : Bumi Aksara.

[Http://tukangbata.blogspot.com/2013/02/definisi-trotoar-dan-penempatannya.html](http://tukangbata.blogspot.com/2013/02/definisi-trotoar-dan-penempatannya.html)

Lufanto, N., 2012 ., ***Persepsi Pejalan Kaki Terhadap Jalur di Jalan Raya Senenan dan Jalan Raya Tahunan Kecamatan Tahunan Kabupaten Jepara***, Jurnal.

Marbun dalam Prasetya., 2002., ***permasalahan yang dihadapi oleh kota-kota berkembang***, Jurnal.

Muchtar . C ., ST ., ***Identifikasi Tingkat Kenyamanan Pejalan Kaki (Studi Kasus Jalan Kedoya Raya-Arjuna Selatan***,. USU , Jakarta,Jurnal.

Muslihun, M., 2013 ., ***Studi Kenyamanan Pejalan Kaki Terhadap Jalur Pendestrian di Jalan Protokol Kota Semarang***, Skripsi.

MKJI 1997 ***tentang Trotoar***

Pratama. N., ***Studi Perencanaan Trotoar Didalam Kampus***, US, Inderalaya, jurnal.

Sudjana, Nana. 1996. ***Metode Statistika. Bandung*** : Tarsit

Wibowo, L., ST., 2006, ***Studi Tentang Kenyamanan Pejalan Kaki Terhadap Pemanfaatan Trotoar di Jalan Protokol Kota Semarang***,UNS, Semarang