

## **BAB II**

### **TINJAUAN PUSTAKA**

#### **2.1 Evaluasi**

Membuat keputusan tentang objek yang dinilai adalah langkah dalam proses evaluasi, yang melibatkan penghitungan sesuatu berdasarkan kriteria atau tujuan yang telah ditetapkan. Pemberian skor dan interpretasi penilaian identik dengan istilah evaluasi. Dalam rangka meningkatkan efektivitas dan efisiensi pelaksanaan program, data penilaian sering digunakan sebagai umpan balik (Alam, Habib Kurnia, 2019).

Evaluasi merupakan proses mengukur dan menilai hasil yang telah disiapkan sebelumnya secara objektif. Temuan evaluasi kemudian digunakan untuk menginformasikan perencanaan di masa depan. O. Jones mendefinisikan penilaian sebagai proses yang menyeimbangkan keuntungan dari semua prosedur dan program pemerintah. Tindakan-tindakan yang ditentukan oleh evaluasi dapat menentukan apakah pelaksanaan suatu program sesuai dengan tujuan utamanya, yang dapat menjadi tolok ukur untuk menentukan apakah suatu kegiatan atau kebijakan layak untuk diteruskan, perlu diperbaiki, atau harus dihentikan (Sugiyanto, 2020).

Tujuan dari evaluasi adalah untuk menentukan dengan pasti apakah hasil kemajuan dan hambatan yang ditemui selama pelaksanaan rencana pembangunan dapat dievaluasi dan diteliti untuk potensi perbaikan di masa depan. Keluaran, hasil, dan dampak dari pelaksanaan rencana pembangunan merupakan penekanan utama penilaian. Oleh karena itu, dalam perencanaan yang terbuka dan bertanggung jawab (Pradigdo, 2018).

### 2.1.1 Jenis Evaluasi

Secara umum evaluasi dibagi menjadi 3 jenis, yaitu:

1. Evaluasi pada tahap perencanaan

Ketika mencoba untuk memilih dan menentukan peringkat dari berbagai pilihan dan kemungkinan untuk mencapai tujuan yang telah ditetapkan sebelumnya, istilah penilaian sering digunakan dalam tahap perencanaan. Hal ini memerlukan berbagai strategi yang dapat digunakan oleh para perencana. Penting untuk diingat bahwa situasi yang berbeda membutuhkan pendekatan yang berbeda ketika memilih prioritas, yang bervariasi tergantung pada masalah spesifik yang dihadapi.

2. Evaluasi pada tahap pelaksana.

Pada tahap ini, evaluasi terdiri dari analisis data untuk melihat seberapa dekat pelaksana dengan rencana dalam hal kemajuan. Evaluasi semacam ini tidak sama dengan kontrol atau pemantauan. Pemantauan didasarkan pada tujuan yang dikejar dapat diterima dan proyek yang dirancang dengan mempertimbangkan tujuan-tujuan tersebut. Pemantauan memeriksa apakah proyek dilaksanakan sesuai dengan rencana dan sesuai dengan tujuan; apakah tujuan tersebut telah berubah; dan apakah penyelesaian proyek akan mengatasi masalah pembangunan yang dirancang untuk mengatasinya. Evaluasi juga memperhitungkan variabel-variabel luar, baik positif maupun negatif, yang mempengaruhi kinerja proyek.

3. Evaluasi pada tahap pelaksanaan

Definisi evaluasi dalam konteks ini hampir sama dengan definisi evaluasi pada tahap implementasi; satu-satunya perbedaan adalah bahwa alih-alih

mengevaluasi dan menganalisis tingkat kemajuan pelaksana dalam hubungannya dengan rencana, yang dievaluasi dan dianalisis adalah hasil yang dicapai oleh pelaksana dalam hubungannya dengan rencana, khususnya apakah dampak yang dihasilkan oleh pelaksana kegiatan sesuai dengan tujuan yang ingin dicapai.

### **2.1.2 Tujuan Evaluasi**

Tujuan evaluasi secara umum adalah untuk melakukan evaluasi, memberikan kepuasan kinerja, meningkatkan kualitas program, dan menganalisis hasil yang diantisipasi. (Amirono & Daryanto, 2016: 42) menyatakan bahwa tujuan evaluasi adalah sebagai berikut:

1. Menentukan apakah tujuan yang telah ditetapkan telah tercapai
2. Menawarkan ketidakberpihakan dalam evaluasi hasil kinerja
3. Memastikan kompetensi dan menjamin ketergantungan
4. Untuk mendapatkan masukan dari tugas-tugas yang telah diselesaikan.

### **2.1.3 Indikator Evaluasi**

Daniel Stufflebeam menyatakan dalam buku Wirawan (2012: 92) bahwa evaluasi terdiri dari empat indikator penilaian, yaitu sebagai berikut:

1. Penilaian kontekstual untuk menentukan apa yang harus dilakukan.  
Penilaian ini menentukan dan mengevaluasi kebutuhan yang memandu pengembangan program.
2. Tujuan dari evaluasi input adalah untuk menjawab pertanyaan: Apa yang harus dilakukan? Untuk membantu para pengambil keputusan dalam menentukan tujuan dan prioritas serta untuk membantu para pengguna

yang lebih luas dalam mengevaluasi tujuan, prioritas, dan manfaat program, penilaian ini menguraikan isu-isu, sumber daya, dan peluang.

3. Penilaian Proses. Tujuan dari evaluasi proses adalah untuk menjawab pertanyaan, "Apakah hal tersebut sudah dilaksanakan?" Evaluasi proses bertujuan untuk membantu personil program dalam melaksanakan tugasnya dan untuk membantu kelompok pengguna yang lebih besar dalam mengevaluasi program dan menguraikan manfaatnya.
4. Evaluasi Produk. Evaluasi produk diarahkan untuk mencari jawaban pertanyaan: *Did it succeed?* Evaluasi ini berupaya mengidentifikasi dan mengakses keluaran dan manfaat, baik yang direncanakan atau yang tidak direncanakan, baik jangka pendek maupun jangka panjang. Keduanya untuk membantu menjaga upaya memfokuskan pada mencapai manfaat yang penting dan akhirnya untuk membantu kelompok-kelompok pemakai yang lebih luas mengukur kesuksesan upaya dalam mencapai kebutuhan-kebutuhan yang ditargetkan

#### **2.1.4 Faktor Evaluasi**

Amiriono & Daryanto (2016: 55) membuat daftar lima kategori faktor penilaian sebagai berikut:

1. Evaluasi berdasarkan tujuan, yaitu apa yang diharapkan untuk dihasilkan atau dicapai selama waktu perencanaan.
2. Penjelasan mengenai tujuan, atau hasil yang diharapkan, dapat ditemukan dalam evaluasi berdasarkan tujuan. Hal ini melibatkan latar belakang program, tujuan yang masuk akal, dan persyaratan lainnya, di antara pertimbangan kontekstual lainnya.

3. Ruang lingkup evaluasi pembangunan lebih berkonsentrasi pada isu-isu yang terkait dengan program, termasuk tujuan, isi, taktik, dan elemen-elemen lainnya.
4. Evaluasi menggunakan kriteria yang berkaitan dengan keadaan dan pencapaian
5. Penilaian terhadap topik yang dilakukan oleh pemangku kepentingan eksternal dan internal, seperti masyarakat dan Dinas Perhubungan Kota Batam.

## **2.2 Penerapan**

Penerapan diartikan sebagai perbuatan menerapkan, namun ahli lain mendefinisikan penerapan sebagai perbuatan mempraktekkan suatu teori, teknik, atau hal lain untuk mencapai tujuan tertentu dan untuk keuntungan suatu kelompok atau golongan yang sudah terencana dan tersusun sebelumnya. Inti dari implementasi adalah aktivitas, aksi, tindakan, atau adanya mekanisme suatu sistem. Implementasi lebih dari sekedar aktivitas, implementasi adalah suatu tindakan yang terencana dan dilakukan untuk mencapai tujuan kegiatan (Silviane, 2019).

Seperti yang dinyatakan oleh Lukman Ali (2011:104), penerapan mengacu pada proses mempraktekkan atau memasangkan. Istilah "penerapan" juga dapat diartikan sebagai "pelaksanaan". Menurut Riant Nugroho (2014:158), penerapan adalah suatu cara yang digunakan untuk mencapai tujuan tertentu.

Implementasi dapat disederhanakan sebagai eksekusi, operasi, atau berfungsinya suatu sistem. Istilah "mekanisme" mengacu pada kenyataan bahwa

implementasi bukan sekedar aksi, tetapi lebih merupakan tindakan yang terencana dan dilakukan secara sungguh-sungguh dan berpedoman pada norma tertentu untuk mencapai tujuan yang telah ditentukan (Pranata, 2018).

### **2.3 Jembatan Penyeberangan Orang**

Jembatan Penyeberangan Orang (*JPO*) merupakan jembatan layang yang dirancang khusus untuk pejalan kaki agar dapat menyeberang dengan aman di atas jalan raya atau rel kereta api (Yelvita, 2022).

Jembatan Penyeberangan Orang berfungsi sebagai infrastruktur khusus bagi pejalan kaki untuk menyeberangi jalan raya, jalan tol, atau rel kereta api yang sibuk dan lebar dengan aman. Dengan memisahkan secara fisik arus lalu lintas orang dan kendaraan, jembatan penyeberangan dapat meminimalisir risiko kecelakaan dan meningkatkan keselamatan (Yunus et al., 2018)

Jembatan penyeberangan orang, yang sering dikenal sebagai *JPO* (singkatan dari "jembatan penyeberangan orang"), adalah sebuah struktur yang dirancang untuk memfasilitasi perjalanan yang aman bagi pejalan kaki di jalur lalu lintas yang sibuk. Penerapan inisiatif Perencanaan dan Operasi Bersama (*JPO*) diperlukan karena terjadinya insiden yang dialami oleh individu yang menyeberang di area tersebut. Meskipun terdapat fasilitas *zebracross*, kurangnya pemisahan fisik antara arus penyeberangan dan arus kendaraan bermotor meningkatkan risiko kecelakaan (Pranata, 2018).

#### **2.3.1 Penerapan Jembatan Penyeberangan Orang (JPO)**

Sebagai sebuah fasilitas umum, *JPO* tentu saja memberikan manfaat yang besar bagi masyarakat, khususnya pejalan kaki. Kehadiran *JPO* akan

memudahkan pergerakan individu untuk menyeberang. Kotler (2019: 45) menjabarkan tujuh tujuan utama yang harus diperhatikan ketika membangun fasilitas pejalan kaki, termasuk fasilitas penyeberangan:

1. Keselamatan (*Safety*),
2. Keamanan (*Security*),
3. Kemudahan (*Convenience*),
4. Kelancaran (*Continuity*),
5. Kenyamanan (*Comfort*),
6. Keterpaduan Sistem (*System Coherence*),
7. Daya Tarik (*Attractiveness*).

Setelah jembatan penyeberangan diimplementasikan, beberapa masalah muncul terkait fungsi dan penempatan struktur ini, yang dianggap kurang efektif dan tidak memenuhi tujuan yang diinginkan. Isu-isu tersebut antara lain:

1. Kondisi beberapa jembatan penyeberangan menunjukkan kurangnya pemeliharaan yang baik.
2. Beberapa jembatan penyeberangan di jalan protokol hanya berfungsi sebagai tempat untuk beriklan. Namun, jumlah penduduk yang menggunakan jembatan untuk menyeberang terbatas karena posisinya yang kurang strategis.
3. Beberapa jembatan penyeberangan berfungsi sebagai pusat komersial bagi para pedagang.

### 2.3.2 Ketentuan Pembangunan Jembatan Penyeberangan Orang

Menurut rekomendasi yang diberikan oleh Departemen Pekerjaan Umum (1995) dalam "Tata Cara Perencanaan Jembatan Penyeberangan di Daerah Perkotaan", jembatan penyeberangan dapat dibangun jika memenuhi kriteria berikut:

1. Ketika keberadaan zebra-cross dan pelican *crossing* mengganggu arus lalu lintas yang ada.
2. Pada bagian jalan dengan tingkat kecelakaan pejalan kaki yang tinggi.
3. Pada area jalan dengan volume pejalan kaki dan kendaraan yang melaju kencang.

Perencanaan teknis jembatan penyeberangan pejalan kaki di wilayah metropolitan harus mengikuti peraturan-peraturan yang relevan dan mempertimbangkan aspek-aspek diantaranya:

1. Pembangunan jembatan penyeberangan yang membentang di atas jalan raya atau rel kereta api.
2. Memenuhi persyaratan estetika dan mencapai keselarasan dengan lingkungan dan sekitarnya. Spesifikasi jembatan penyeberangan yang membentang di atas jalan raya.
3. Pada jembatan penyeberangan yang membentang di atas jalan raya dengan kendaraan yang melaju kencang, struktur sandaran berfungsi sebagai penghalang keselamatan yang dilapisi dengan kawat berukuran 12x12 mm dan dengan ketinggian minimum 3m.
4. Jika panjang jembatan melebihi 40m, tindakan diambil untuk memberikan perlindungan dari sinar matahari dan curah hujan.



### 2.3.3 Faktor yang Mempengaruhi Penggunaan JPO

Berdasarkan (Elfiandi, 2018) Faktor-faktor yang mempengaruhi penggunaan fasilitas penyeberangan yang berbahaya oleh pejalan kaki adalah:

1. Jarak (*directness of route*)
2. Kemudahan (*ease of negotiation*)
3. Estetik (*interest of specific features*)
4. Pertimbangan lingkungan (*general enviromentl appeal*)
5. Keselamatan (*safety*).

Berbagai kriteria dipertimbangkan untuk memastikan bahwa jembatan penyeberangan menawarkan keuntungan yang optimal bagi pejalan kaki (Kurniawan, 2014: 39):

1. Kemampuan untuk bergerak maju dan kemampuan untuk menyalip pejalan kaki lain tanpa berpapasan.
2. Kemampuan untuk berjalan mendahului pejalan kaki lain.
3. Memastikan tingkat kenyamanan pejalan kaki yang ideal dengan mempertimbangkan faktor-faktor seperti jarak tempuh, faktor kemiringan, dan keberadaan rambu-rambu penunjuk arah pejalan kaki, untuk memudahkan pejalan kaki menyeberang di jembatan penyeberangan.
4. Memastikan keselamatan pejalan kaki di pagi hari dengan menggunakan langkah-langkah seperti lampu dan pembatas untuk memisahkan pejalan kaki dari lalu lintas kendaraan bermotor.

Untuk mendorong penggunaan jembatan penyeberangan, sangat penting untuk memasang pagar pembatas di sekitar pinggiran jalan dan mungkin di tengah

jalan. Langkah ini memastikan bahwa orang-orang yang memilih penyeberangan sebidang terpaksa mengambil rute yang lebih panjang atau, dalam beberapa kasus, tidak dapat digunakan sama sekali (Ridwan, 2021).

Pejalan kaki menunjukkan keraguan dalam menggunakan jembatan karena kelelahan dan kelesuan yang disebabkan oleh kondisi jembatan yang tidak menguntungkan, termasuk ketinggian jembatan yang tinggi, tangga yang sempit dan curam, lingkungan yang tidak bersih dan redup, serta adanya peminta-minta. Pejalan kaki memilih untuk menanggung risiko tabrakan kendaraan karena persepsi kecepatan dan kenyamanan yang lebih baik, karena mereka tidak perlu menaiki tangga (Muizzi et al., 2023).

## **2.4 Pejalan kaki**

Menurut Pasal 1 Angka 26 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Pejalan Kaki adalah setiap orang yang berlalu lintas di Ruang Lalu Lintas Jalan dengan berjalan kaki. Pejalan kaki mencakup mereka yang melintasi area lalu lintas kendaraan, dan frasa ini juga dapat merujuk pada individu yang berjalan di jalur pejalan kaki yang telah ditentukan, seperti trotoar, jalur khusus pejalan kaki, atau saat menyeberang jalan.

Pejalan kaki harus menggunakan penyeberangan khusus pejalan kaki dan berjalan di jalan raya agar terlindungi dari lalu lintas (Alfansyah, 2020).

### **2.4.1 Jalur Pejalan Kaki**

Istilah "pejalan kaki" berasal dari bahasa Yunani, khususnya dari kata "pedos" yang berarti kaki. Oleh karena itu, pejalan kaki dapat didefinisikan sebagai individu yang melakukan aktivitas berjalan kaki. Jalur pejalan kaki berfungsi sebagai jalur untuk melakukan aktivitas, terutama di area perdagangan,

di mana pejalan kaki membutuhkan ruang yang cukup untuk mengamati lingkungan sekitar mereka sebelum memutuskan untuk memasuki salah satu toko di area perdagangan. Tujuan dari jalur pejalan kaki adalah untuk memberikan layanan yang meningkatkan keamanan, kenyamanan, dan kelancaran perjalanan bagi pejalan kaki (Furjatullah et al., 2023).

Menurut Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No. 03/PRT/M/2014 tentang Perencanaan, Penyediaan, dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Jaringan Pejalan Kaki di Kawasan Perkotaan, fasilitas pejalan kaki secara formal terdiri dari beberapa kategori, yaitu:

1. Jalur pejalan kaki terdiri dari :
  - a. Trotoar adalah jalur khusus pejalan kaki yang berada di dalam jalur lalu lintas kendaraan, ditinggikan di atas permukaan trotoar, dan berada di dalam ruang milik jalan.
  - b. Berbagai jenis penyeberangan, termasuk jembatan penyeberangan, terowongan penyeberangan, penyeberangan zebra, dan penyeberangan pelikan.
  - c. Non-trotoar adalah jalur pejalan kaki yang dibangun di atas infrastruktur publik selain jalur itu sendiri, termasuk perumahan, taman, dan lokasi lainnya.
2. Pelengkap jalur pejalan kaki terdiri dari :
  - a. Tempat tunggu (*halte*) yang disediakan di median jalan dan di tempat pemberhentian kendaraan, khususnya untuk pejalan kaki yang akan berpindah ke angkutan umum.

- b. Penerangan di jalur penyeberangan jalan dengan instalasi dan nilai struktural yang tetap, memastikan bahwa cahayanya cukup terang sehingga memungkinkan pengguna jalan untuk melihat pejalan kaki yang menyeberang, bahkan di malam hari atau dalam kegelapan, tanpa menyilaukan lalu lintas kendaraan.
- c. Rambu yang sesuai dengan spesifikasi yang diberikan untuk rambu tersebut dalam hal penempatan dan dimensi. Pemilihan rambu ditentukan oleh medan dan persyaratan.
- d. Memasang pagar pembatas jika *volume* pejalan kaki di satu sisi jalan melebihi 450 orang per jam dibagi dengan lebar efektif dalam meter. Jika volume kendaraan melebihi 500 kendaraan per jam. Kecepatan kendaraan melebihi 40 km/jam dan kecenderungan pejalan kaki untuk melewati fasilitas penyeberangan. Bahan pagar dapat dibuat dari bahan tanaman atau bahan bangunan.

#### **2.4.2 Pemilihan Fasilitas Penyeberangan**

Fasilitas penyeberangan merupakan akomodasi bagi pejalan kaki untuk menyeberang jalan. Indikator dan faktor yang mempengaruhi pemilihan fasilitas penyeberangan adalah sebagai berikut.

1. Karakteristik penyeberang jalan

Untuk menilai kebutuhan infrastruktur penyeberangan jalan, pemeriksaan terhadap atribut dan perilaku pejalan kaki yang menyeberang jalan sangatlah penting. Berikut ini adalah atribut-atribut pejalan kaki:

- a. Kecepatan penyeberangan dihitung dengan membagi jarak dengan waktu.  
*Volume* pejalan kaki, jenis kelamin, usia, kesehatan fisik, kepadatan

pejalan kaki dari arah yang berlawanan, kemiringan jalan, lebar penyeberangan, jarak dengan kendaraan yang akan melaju, kecepatan kendaraan yang melaju, dan cuaca, semuanya berpengaruh terhadap kecepatan berjalan kaki.

- b. Pada suatu waktu tertentu, volume pejalan kaki menunjukkan jumlah pejalan kaki yang melintasi area tersebut.
- c. Waktu tunggu adalah durasi waktu yang dibutuhkan pejalan kaki untuk menyeberang jalan.

## 2. Perilaku pengemudi

Perilaku mengemudi yang diperhatikan sehubungan dengan penyeberangan jalan adalah kecepatan pengemudi saat melewati fasilitas penyeberangan. Perilaku pengemudi dipantau dengan merekam kecepatan pengemudi saat pejalan kaki berada di jalan, yaitu saat akan menyeberang, dan saat pejalan kaki berada di tengah (sekarang menyeberang).

## 3. Perilaku pejalan kaki

Shane dan Roess (2011:68) menjelaskan karakteristik pejalan kaki yang biasanya adalah:

- a. *Volume* pejalan kaki
- b. Kecepatan menyeberangan
- c. Kepadatan

## 2.5 Penelitian Terdahulu

Penelitian ini terkait erat dengan temuan penelitian sebelumnya, yang menjadi bahan referensi dan kajian. Temuan penelitian berikut ini digunakan sebagai sumber referensi:

No.	Nama	Judul	Metode	Hasil
1	Dewi Handayani, Agus Sumarsono dan Fina Hasanah, 2020.	Evaluasi Jalur Pejalan Kaki Di Universitas Sebelas Maret Ketingan Surakarta	Kualitatif	Fasilitas pejalan kaki di UNS secara keseluruhan dalam kondisi yang baik, kecuali jalur landai yang membutuhkan pegangan tangan. Ada juga ruang untuk perbaikan dalam hal tempat duduk, tempat sampah, dan pagar pengaman. Secara keseluruhan, trotoar dan jalur landai tidak licin saat hujan (Handayani et al., 2020).
2	Siti Khozidah, Muchammad Zaenal Muttaqin, 2020.	Evaluasi Fasilitas Pejalan Kaki Pada Jalan Sudirman Kawasan Plaza Sukaramai- <i>Mall</i> Pekanbaru	Kualitatif	Efektivitas mobilitas pejalan kaki berkurang ketika sektor publik atau swasta mengabaikan fasilitas pejalan kaki. Fungsi ruang publik trotoar dan badan jalan berubah menjadi aktivitas jual beli PKL karena keberadaan pedagang kaki lima di trotoar dan bahu jalan.
3	Era Elfiandi, 2018.	Evaluasi Penerapan Mengenai Fasilitas Pejalan Kaki Di Kota Pekanbaru	Kualitatif	Di Kota Pekanbaru, pemanfaatan fasilitas pejalan kaki, seperti jembatan penyeberangan, belum optimal karena titik-titik penyeberangan ini terkadang dan sering disalahgunakan.
4	Etty Herawaty, M. Isya dan Irin Caisarina	Penerapan Trotoar Untuk Penyandang Difabel Di Kota Banda Aceh Menurut Persepsi Masyarakat (Studi Kasus: Jalan Tgk. Daud Beureueh)	Kualitatif	Temuan menunjukkan bahwa Jalan Tgk. Daud Beureueh berada dalam kondisi yang buruk bagi para penyandang disabilitas, yang ditunjukkan dengan banyaknya rintangan yang membahayakan pengguna. Hal ini juga konsisten dengan jajak pendapat yang dilakukan di antara masyarakat umum dan penyandang disabilitas, yang menemukan bahwa fasilitas trotoar berkinerja sangat buruk dalam hal keamanan, kenyamanan, keselamatan, kemudahan, penggunaan, kemandirian, dan aksesibilitas bagi pengguna kursi roda.

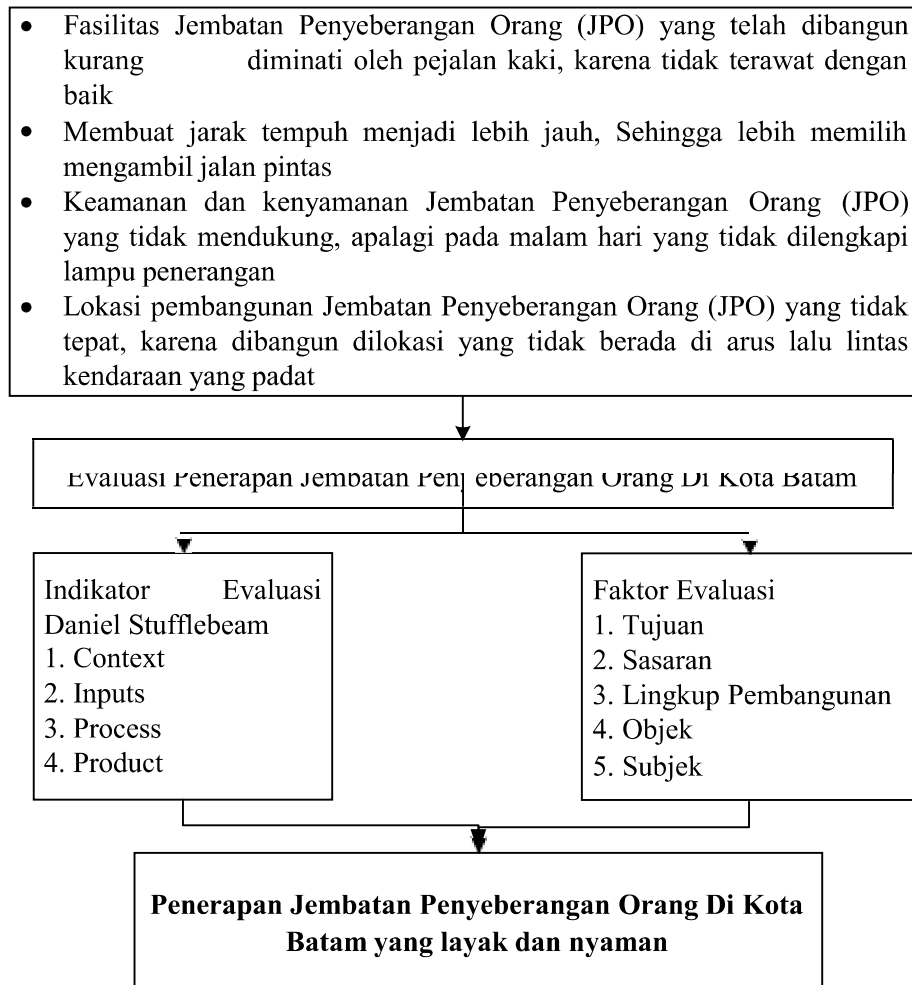
5	Andika Mulya Arifin Budi Sugiarto Waloejo dan Septiana Hariyani, 2022.	Evaluasi Jalur Pejalan Kaki Di Koridor Jalan Panglima Sudirman, Bangkalan	Kualitatif	Temuan ini menunjukkan bahwa untuk meningkatkan efektivitas jalur pejalan kaki di Koridor Jalan Panglima Sudirman di Bangkalan, sangat penting untuk meningkatkan jalur pejalan kaki di setiap segmen sesuai dengan urutan prioritas yang telah ditetapkan.
6	Riska Dina Meranda, 2022.	Evaluasi Kebutuhan Fasilitas Halte Angkutan Perkotaan Di Kota Pagar Alam	Kualitatif	Meskipun banyak halte bus yang masih mematuhi peraturan teknik, banyak halte yang masih kekurangan fasilitas penting seperti papan identifikasi halte, papan informasi rute, kanopi, kursi, rambu-rambu, dan tempat sampah.
7	Rafly Tirta Putra Nuryani Tinumbia, 2022	Evaluasi Fasilitas Pedestrian Studi Kasus Jalan Margonda Raya, Kota Depok	Kualitatif	Para responden, yang merupakan pejalan kaki di Jalan Margonda, masih merasa tidak puas dengan keterbatasan infrastruktur yang membantu organisasi penyandang disabilitas. Instansi yang tepat mungkin perlu mengatasi hal ini untuk membuat perubahan. Meskipun demikian, keberadaan jalur pejalan kaki yang terawat dan bersih sangat dihargai oleh para responden.
8	Vinta Rachma Ardyanti, Imma Widyawati Agustin, Dadang Meru Utomo Jurusan, 2018.	Evaluasi fasilitas Jalur Pejalan Kaki Koridor Jalan Bendungan Sigura-Gura Kota Malang	Kualitatif	Kondisi trotoar, keberadaan marka dan rambu-rambu di lokasi penyeberangan, dan ketersediaan marka untuk individu berkebutuhan khusus merupakan hal-hal yang perlu terus ditingkatkan untuk memenuhi kriteria nyaman, yang meliputi trotoar yang bebas dari pedagang kaki lima dan trotoar yang bebas dari parkir kendaraan bermotor. Komponen dari persyaratan kenyamanan tersebut antara lain ketersediaan tempat sampah, jalur landai, dan lebar trotoar.

9	N Hidayat, I Haryanto, and R P Isheka, 2022	<i>Evaluation of Pedestrian Facilities Performance</i>	Kualitatif	Beberapa faktor yang dipertimbangkan, termasuk aksesibilitas, mobilitas, keamanan, dan fasilitas. Temuan menunjukkan bahwa fasilitas pejalan kaki dirancang dengan mempertimbangkan kebutuhan mereka. Meskipun lebih aman dari sebelumnya, trotoar di sepanjang koridor Sudirman-Suroto masih perlu direnovasi.
10	Sarah Auliya Furjatullah, Muhammad Zudhy Irawan, Agus Taufik Mulyono, 2023.	<i>Analysis of the Availability of Pedestrian Facilities for Mode Shift in Supporting the Merak-Banten Transit-Oriented Development (TOD) Area</i>	Kualitatif	Diakui bahwa beberapa fasilitas perpindahan moda harus memenuhi Standar Pelayanan Minimum, berdasarkan studi yang dilakukan pada fasilitas perpindahan moda saat ini di Terminal Terpadu Merak, Pelabuhan Merak, dan Stasiun Merak (Furjatullah et al., 2023).

## 2.6 Kerangka Pemikiran

Berikut ini adalah gambaran pada kerangka pemikiran dalam penelitian ini, yaitu:





**Gambar 2. 1** Kerangka Pemikiran