

## BAB III

### KERANGKA KONSEP PENELITIAN

#### 3.1. Landasan Teori

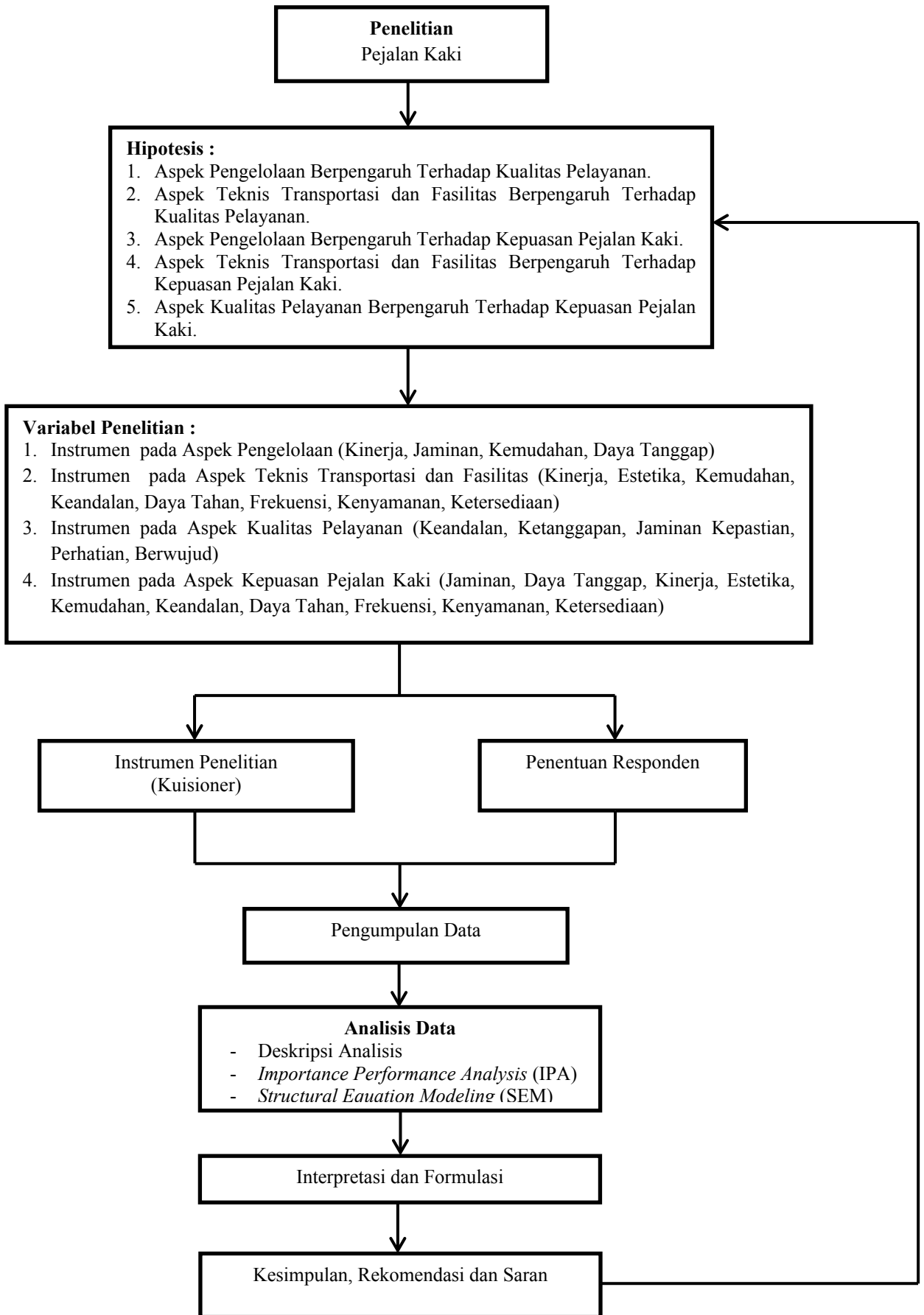
Landasan teori penelitian ini didukung oleh kajian pustaka pada Bab II, yang terdiri dari teori tentang pejalan kaki, kaidah bagi pejalan kaki baik di Indonesia dan luar negeri, dan penelitian terdahulu tentang pejalan kaki yang terdiri dari teori-teori tentang tingkat kepuasan, pelayanan, keamanan dan kenyamanan pada pejalan kaki dengan menggunakan berbagai metode seperti Regresi, *Structural Equation Modeling* dan *Highway Capacity Manual*.

#### 3.2. Kerangka Penelitian

Kerangka pemikiran pada dasarnya menjelaskan konstelasi hubungan antar variabel yang akan diteliti. Konstelasi hubungan tersebut idealnya dikuatkan oleh teori dan hasil-hasil peneliti sebelumnya. Berdasarkan pada sebelumnya dalam penelitian ini dapat dijelaskan bahwasan permasalahan yang ada adalah upaya untuk meningkatkan perhatian pemerintah dan pengembang kawasan pada pejalan kaki serta penataan infrastruktur pedestrian yang baik dalam menunjang Misi Kota Manado yaitu menjadikan Manado Kota Model Ekowisata.

Penelitian untuk mengkaji pendapat masyarakat tentang jalur pejalan kaki dengan penekanan pada bagaimana lingkungan pedestrian yang dibangun mempengaruhi kemauan / kesediaan masyarakat / pengguna jalan untuk berjalan kaki. Untuk mencapai mendapatkan kualitas fasilitas pejalan kaki yang baik, maka akan diperlukan penilaian kondisi saat ini.

Kerangka konseptual penelitian merupakan alur pikir dalam penulisan yang digunakan sebagai penuntun dalam proses penelitian yang akan dilakukan. Adapun kerangka konsep penelitian dapat dilihat pada gambar 3.1.



**Gambar 3.1. Bagan Kerangka Konsep Penelitian**

### 3.3. Definisi Operasional Variabel Dan Pengukuran

Penelitian untuk mengkaji pendapat masyarakat tentang jalur pedestrian dengan penekanan pada bagaimana lingkungan pedestrian yang dibangun mempengaruhi kemauan / kesediaan masyarakat / pengguna jalan untuk berjalan kaki. Untuk mencapai ukuran seberapa baik fasilitas suatu kawasan diperuntukan bagi pejalan kaki, maka akan diperlukan penilaian kondisi saat ini. Mengusulkan jenis fasilitas pergerakan berjalan kaki di Kota Manado. Beberapa unsur pengembangan dari model terdahulu dalam pembuatan model Pergerakan Pejalan Kaki pada penelitian ini adalah sebagai berikut: 1) mempertimbangkan atribut-atribut pada masing-masing aspek untuk melihat tingkat kesesuaian antara atribut dengan menggunakan *Importance Performance Analysis* (IPA), 2) mempertimbangkan beberapa aspek yang seperti Aspek Pengelolaan, Aspek Teknis Transportasi dan Fasilitas, Aspek Kualitas Pelayanan dan Aspek Kepuasan Pejalan Kaki yang merupakan variable laten atau variable yang tidak bisa diukur secara langsung, sehingga metode yang tepat untuk digunakan adalah *Structural Equation Modeling* (SEM), 3) pemodelan menggunakan kombinasi metode *Importance Performance Analysis* (IPA) dan *Structural Equation Modeling* (SEM) untuk mendapatkan standar pelayanan minimum pejalan kaki.

Variabel-variabel penelitian dibagi dalam empat Aspek, yakni:

- 1) Aspek Pengelolaan dengan variabel :
  - Kinerja (AP1)
  - Jaminan (AP2)
  - Kemudahan (AP3)
  - Daya tanggap (AP4)
- 2) Aspek Teknis Transportasi Dan Fasilitas dengan variabel :
  - Kinerja (ATTF1)
  - Estetika (ATTF2)
  - Kemudahan (ATTF3)
  - Keandalan (ATTF4)
  - Daya tahan (ATTF5)
  - Frekuensi (ATTF6)
  - Kenyamanan (ATTF7)
  - Ketersediaan (ATTF8)
- 3) Aspek Kualitas Pelayanan dengan variabel :

- Keandalan (KL1)
  - Ketanggapan (KL2)
  - Jaminan kepastian (KL3)
  - Perhatian dan berwujud (KL4)
- 4) Aspek Kepuasan Pejalan Kaki dengan variabel :
- Jaminan (KP1)
  - Daya tanggap (KP2)
  - Kinerja (KP3)
  - Estetika (KP4)
  - Kemudahan (KP5)
  - Keandalan (KP6)
  - Daya tahan (KP7)
  - Frekuensi (KP8)
  - Kenyamanan (KP9)
  - Ketersediaan (KP10)

Tabel 3.1: Matrik Pemetaan Posisi Penelitian

No.	Tahun	Nama Peneliti	Lokasi Studi	Lokasi Yang di Tinjau		Aspek Penelitian										
				Trotoar penyeberang Jala Simpang		Metode				Variabel Penjelias						
				Trotoar	Penyeberang Jala Simpang	Deskriptif	SEM	IPA	Regresi	HCM	AP	ATTF	KL	KP		
1	1983	Abishai P	Haifah, Israel	X		X			X				X			
2	2002	Bagley M.	San Fransisco, USA	X		X	X									X
3	2003	Rahmani Hudan	Banjarmasin	X					X					X		
4	2003	Litman T.	USA	X		X			X					X		
5	2005	Serge P.H.	USA	X		X	X		X							
6	2006	Syahrir	Manado, Ina	X		X			X							
7	2006	Antonini G.	USA	X		X			X				X			
8	2007	Cao X.	N. California, USA	X		X	X		X	X			X			
9	2009	Eleonora P.	USA	X	X				X				X			
10	2009	Munwaroh	Solo, Ina	X	X				X				X			X
11	2009	Rajat R.	India	X					X				X			
12	2011	Ria Hutabarat	Jakarta, Ina	X		X							X			
13	2012	Petra Christian	Manado, Ina	X		X			X				X			
14	2012	Mugroho Utomo	Surabaya, Ina	X		X	X		X	X			X	X		X
15	2012	Rudy Setiawan	Surabaya, Ina	X		X			X	X			X	X		X
16	2013	Lana Winayanti	Indonesia	X		X			X				X			X
17	2013	Evyanti Titania	Makassar, Ina	X		X			X	X			X	X		X
18	2013	Moor Iza B.	Kuala Lumpur, Malaysia	X		X			X	X			X	X		X
19	2013	Rendy Gumelar	Surabaya, Ina	X		X			X	X		*	X	X		X
20	2014	Serag M.S.	Mesir	X	X	X			X	X			X	X		X
21	2016	Zhou H.	Dalian, China	X	X	X	X		X	X			X	X		X
22	2016	Jibiao Z.	Xi'an, China	X		X	X		X	X			X	X		X
23	2016	Zhi Chen	China	X	X	X	X		X	X			X	X		X
24	2015	Lefrandt	Manado, Ina	X		X	X		X	X			X	X		X
25	2016	Lefrandt	Manado, Ina	X		X	X	X	X	X			X	X		X
AP = Aspek Pengelolaan				SEM = Structural Equation Modelling												
ATTF = Aspek Teknis Transportasi dan Fasilitas				IPA = Importance Performance Analysis												
KL = Aspek Kualitas Pelayanan																
KP = Aspek Kepuasan Pejalan kaki																