

Kajian Pembangunan Ruang Terbuka Hijau (RTH) Pada Area Tempat Pembuangan Akhir (TPA) Sampah

Studi Kasus : Kota Nanga Bulik Kabupaten Lamandau

Aprimeno Sabdey ¹⁾

Soedarsono ²⁾

M. Faiqun Niam ³⁾

E-mail : asabdey@yahoo.com ¹⁾

E-mail : soedarsono@unissula.ac.id ²⁾

E-mail : faiqun@unissula.ac.id ³⁾

Program Studi Magister Teknik Sipil, Universitas Islam Sultan Agung Semarang ^{1,2)}

ABSTRAK

Nanga Bulik sebagai ibukota Kabupten Lamandau, tidak terlepas dari persoalan sampah perkotaan. Lokasi TPA ini dilihat dari pola ruang menurut *kepmenhut no.529 tahun 2012* tentang penunjukan kawasan hutan di Kalimantan Tengah, masuk dalam Area Penggunaan Lain (APL) dan hampir seperempat bagian masuk dalam Kawasan Hutan (lebih tepatnya Kawasan Hutan Produksi) yang nota benenya hanya boleh digunakan untuk kegiatan budidaya kehutanan. Selain itu Kementerian PU melalui Satker PPSP Provinsi Kalimantan Tengah Ditjen Cipta Karya menghimbau pengelola TPA untuk tidak menanam pepohonan di dalam area TPA yang bisa menghambat sinar matahari masuk ke TPA dalam rangka mempercepat proses penguapan.

Selain itu, untuk mengurangi pencemaran bau ke masyarakat yang berada disekitarnya, diperlukan *green buffer* berupa pepohonan yang mengelilingi TPA. Kalau *buffer* ini ditanam di dalam area TPA, maka luasan yang ada akan semakin berkurang. Oleh karena itulah diperlukan kebijakan yang mengarah pada kerjasama dengan masyarakat pemilik lahan disekitar RTH untuk tetap mempertahankan pepohonan di lahan miliknya atau perlu terobosan-terobosan lain untuk mengatasi persoalan ini.

Tujuan dari penelitian ini adalah mengetahui hubungan signifikansi dari rencana pembangunan RTH di TPA Sampah ini bagi pembangunan RTH Kota Nanga Bulik secara umum dan Mengetahui strategi yang harus dilakukan dalam pembangunan RTH di TPA Sampah Kota Nanga Bulik.

Metode analisis yang digunakan adalah analisis regresi linier berganda dengan bantuan program SPSS. Hasil penelitian menunjukkan bahwa variabel persepsi rasional, persepsi abstrak, persepsi visual, tangible dan keyakinan/jaminan secara serentak atau bersama-sama berpengaruh secara signifikan terhadap kinerja jalur pedestrian. Hal ini diketahui dari hasil uji F, dimana nilai F-hitung lebih besar daripada F-Tabel serta nilai signifikansi uji F yang kurang dari nilai taraf keberartian (5 %). Secara parsial masing - masing variabel berpengaruh secara signifikan terhadap kinerja jalur pedestrian. Variabel yang paling berpengaruh terhadap kinerja jalur pedestrian adalah variabel persepsi visual dengan nilai koefisien regresi sebesar 0,327.

Kata kunci: Ruang Terbuka Hijau, kinerja jalur pedestrian, SPSS, Uji Regresi

1. PENDAHULUAN

Perkembangan pembangunan perkotaan di Indonesia sebagaimana terjadi di kota-kota lain dunia, sangat dipengaruhi oleh pertumbuhan populasi (manusia) akibat urbanisasi, terutama para pendatang yang akhirnya menetap. Sejak tahun 1970-an, khususnya pada dekade pertama, sampai tahun 1980-an, 35% dari pertumbuhan total di semua sektor pembangunan lingkungan perkotaan adalah akibat gelombang urbanisasi yang dipacu oleh pembangunan fisik sarana dan prasarana kota yang merupakan daya tarik sekaligus daya dorong bagi para warga yang ingin memperoleh peluang kehidupan lebih baik, termasuk sarana pendidikan dari daerah asalnya. Laju pembangunan itu pula yang menyebabkan perkembangan kota seolah tanpa arah (*urban sprawl*). Akibat lanjut pembangunan yang tak terkontrol ini, telah membentuk “kantong-kantong” permukiman yang selalu nampak kumuh, padat, dan miskin di seluruh bagian kota.

Seturut bertambahnya jumlah penduduk di kota-kota dan perkotaan, beban kota semakin berat. Jumlah penduduk perkotaan semakin tinggi, di Indonesia tahun 2015 diperkirakan 60% penduduk berada di perkotaan. Sementara disisi lain, kebutuhan akan lahan untuk permukiman menyebabkan tingginya alih-guna lahan di perkotaan dan munculnya permukiman-permukiman kumuh. Hal ini tentu saja sangat berpengaruh pada menurunnya kualitas lingkungan perkotaan. Penduduk perkotaan makin sering mengalami bencana banjir, polusi udara, kebisingan dan kerawanan sosial yang menyebabkan menurunnya produktivitas masyarakat. Dan isu yang cukup “seksi” dalam persoalan kota dan perkotaan adalah semakin berkurangnya luasan RTH. Kuantitas dan kualitas ruang publik dan Ruang Terbuka Hijau (RTH) perkotaan makin menurun dari tahun ke tahun. Saat ini luas RTH perkotaan rata-rata hanya 10% dan rasio per kapita hanya 0.45-0.55 m²/kapita.

Masih relevan dengan isu RTH, bagian dari pembangunan kota dan perkotaan, sampah selanjutnya menjadi persoalan yang seringkali meresahkan masyarakat dan khususnya para pembuat kebijakan. Namun penelitian ini tidak berbicara mengenai sampah secara teknis dalam artian sumber sampah, proses pemilahan, proses 3 R (*reduce, reuse, recycle*), dan atau pembuangan/penumpukannya. Tulisan ini lebih spesifik ingin membicarakan hubungan Tempat pembuangan akhir (TPA) sampah dengan konsep RTH dan penerapannya di lokasi TPA.

Nanga Bulik sebagai ibukota Kabupten Lamandau, tidak terlepas dari persoalan sampah perkotaan. TPA sampah Kota Nanga Bulik sudah tersedia sejak tahun 2006 dengan luas + 14 ha yang dibeli oleh Dinas Pekerjaan Umum dari masyarakat setempat. Jarak TPA sampah Kota Nanga Bulik dari pusat kota + 15 km yang dapat di akses melalui dua arah.

Dari sisi luas, 14 ha masih dirasa masih belum cukup untuk sebuah TPA sampah yang standar dengan segala kelengkapannya seperti kolam lindi, bak penampung, kantor pengelola, tempat parkir alat berat dan instrumen pendukung lainnya. Lokasi TPA ini dilihat dari pola ruang menurut *kepmenhut no.529 tahun 2012* tentang penunjukan kawasan hutan di Kalimantan Tengah, masuk dalam Area Penggunaan Lain (APL) dan hampir seperempat bagian masuk dalam Kawasan Hutan (lebih tepatnya Kawasan Hutan Produksi) yang nota benanya hanya boleh digunakan untuk kegiatan budidaya kehutanan.

Selain itu Kementerian PU melalui Satker PPSP Provinsi Kalimantan Tengah Ditjen Cipta Karya menghimbau pengelola TPA untuk tidak menanam pepohonan di dalam area TPA

yang bisa menghambat sinar matahari masuk ke TPA dalam rangka mempercepat proses penguapan. Selain itu, untuk mengurangi pencemaran bau ke masyarakat yang berada disekitarnya, diperlukan *green buffer* berupa pepohonan yang mengelilingi TPA. Kalau *buffer* ini ditanam di dalam area TPA, maka luasan yang ada akan semakin berkurang. Oleh karena itulah diperlukan kebijakan yang mengarah pada kerjasama dengan masyarakat pemilik lahan disekitar RTH untuk tetap mempertahankan pepohonan di lahan miliknya atau perlu terobosan-terobosan lain untuk mengatasi persoalan ini.

2) KAJIAN PUSTAKA

A. Dasar Pembangunan Ruang Terbuka Hijau (RTH)

Pembangunan Ruang Terbuka Hijau (RTH) merupakan isu pembangunan perkotaan sejak lama. Di era reformasi perencanaan ruang, penyediaan RTH menjadi salah satu syarat utama diterbitkannya Persetujuan Substansi Menteri yang membidangi Penataan Ruang yang merupakan amanat Undang-undang Nomor 26 tahun 2007 tentang Penataan Ruang sebagaimana pasal 28 sampai dengan pasal 31. Sedangkan dalam Undang-undang Penataan Ruang sebelumnya (*UU No. 24 Tahun 1992*), RTH tidak diatur menjadi bagian yang penting dalam pembangunan daerah kota dan perkotaan.

Sebagai turunan teknisnya, Menteri Pekerjaan Umum yang diserahkan sebagai Menteri yang mengelola Penataan Ruang (sebelum era Presiden Jokowi) telah menerbitkan Peraturan Menteri PU Nomor 05/PRT/M/2008 tentang Pedoman Penyediaan Dan Pemanfaatan Ruang Terbuka Hijau Di Kawasan Perkotaan.

Undang-undang Nomor 26 tahun 2007 tentang Penataan Ruang dalam pasal 28 (a) menyebutkan bahwa “Ketentuan perencanaan tata ruang wilayah kabupaten sebagaimana dimaksud dalam Pasal 25, Pasal 26, dan Pasal 27 berlaku mutatis mutandis untuk perencanaan tata ruang wilayah kota, dengan ketentuan selain rincian dalam Pasal 26 ayat (1) ditambahkan : a. rencana penyediaan dan pemanfaatan ruang terbuka hijau”; sedangkan pasal selanjutnya mengatur mengenai tipologi dan proporsi RTH.

Pasal 29 ayat 1, 2 dan 3 menyebutkan “(1) Ruang terbuka hijau sebagaimana dimaksud dalam Pasal 28 huruf a terdiri dari ruang terbuka hijau publik dan ruang terbuka hijau privat. (2) Proporsi ruang terbuka hijau pada wilayah kota paling sedikit 30 (tiga puluh) persen dari luas wilayah kota. (3) Proporsi ruang terbuka hijau publik pada wilayah kota paling sedikit 20 (dua puluh) persen dari luas wilayah kota”. Lebih rinci RTH di atur dalam *Permenpu No. 5 Tahun 2008* Tentang Pedoman Penyediaan Dan Pemanfaatan Ruang Terbuka Hijau Di Kawasan Perkotaan.

B. Dasar Pemikiran Pentingnya Pembangunan RTH

Menurut *Peraturan Menteri PU Nomor 05/PRT/M/2008* Kota mempunyai luas yang tertentu dan terbatas. Permintaan akan pemanfaatan lahan kota yang terus tumbuh dan bersifat akseleratif untuk untuk pembangunan berbagai fasilitas perkotaan, termasuk kemajuan teknologi, industri dan transportasi, selain sering meng-ubah konfigurasi alami lahan/bentang alam perkotaan juga menyita lahan-lahan tersebut dan berbagai bentukan ruang terbuka lainnya. Kedua hal ini umumnya merugikan keberadaan RTH yang sering dianggap sebagai lahan cadangan dan tidak ekonomis. Di lain pihak, kemajuan alat dan pertambahan jalur transportasi dan sistem utilitas, sebagai bagian dari peningkatan kesejahteraan warga kota, juga telah menambah jumlah bahan pencemar dan telah

menimbulkan berbagai ketidaknyamanan di lingkungan perkotaan.

Untuk mengatasi kondisi lingkungan kota seperti ini sangat diperlukan RTH sebagai suatu teknik *bioengineering* dan bentukan *biofilter* yang relatif lebih murah, aman, sehat, dan menyamankan. Tata ruang kota penting dalam usaha untuk efisiensi sumberdaya kota dan juga efektifitas penggunaannya, baik sumberdaya alam maupun sumberdaya lainnya.

Ruang-ruang kota yang ditata terkait dan saling berkesinambungan ini mempunyai berbagai pendekatan dalam perencanaan dan pembangunannya. Tata guna lahan, sistem transportasi, dan sistem jaringan utilitas merupakan tiga faktor utama dalam menata ruang kota. Dalam perkembangan selanjutnya, konsep ruang kota selain dikaitkan dengan permasalahan utama perkotaan yang akan dicari solusinya juga dikaitkan dengan pencapaian tujuan akhir dari suatu penataan ruang yaitu untuk kesejahteraan, kenyamanan, serta kesehatan warga dan kotanya.

RTH perkotaan mempunyai manfaat kehidupan yang tinggi. Berbagai fungsi yang terkait dengan keberadaannya (fungsi ekologis, sosial, ekonomi, dan arsitektural) dan nilai estetika yang dimilikinya (obyek dan lingkungan) tidak hanya dapat dalam meningkatkan kualitas lingkungan dan untuk kelangsungan kehidupan perkotaan tetapi juga dapat menjadi nilai kebanggaan dan identitas kota. Untuk mendapatkan RTH yang fungsional dan estetik dalam suatu sistem perkotaan maka luas minimal, pola dan struktur, serta bentuk dan distribusinya harus menjadi pertimbangan dalam membangun dan mengembangkannya. Karakter ekologis, kondisi dan ke-inginan warga kota, serta arah dan tujuan pembangunan dan perkembangan kota merupakan determinan utama dalam menentukan besaran RTH fungsional ini.

Keberadaan RTH penting dalam mengendalikan dan memelihara integritas dan kualitas lingkungan. Pengendalian pembangunan wilayah perkotaan harus dilakukan secara proporsional dan berada dalam keseimbangan antara pembangunan dan fungsi-fungsi lingkungan. Kelestarian RTH suatu wilayah perkotaan harus disertai dengan ketersediaan dan seleksi tanaman yang sesuai dengan arah rencana dan rancangannya.

C. Konsep Ruang Terbuka Hijau (RTH)

Ruang Terbuka Hijau (RTH) kota adalah bagian dari ruang-ruang terbuka (*open spaces*) suatu wilayah perkotaan yang diisi oleh tumbuhan, tanaman, dan vegetasi (endemik, introduksi) guna mendukung manfaat langsung dan/atau tidak langsung yang dihasilkan oleh RTH dalam kota tersebut yaitu keamanan, kenyamanan, kesejahteraan, dan keindahan wilayah perkotaan tersebut.

Berdasarkan bobot kealamiannya, bentuk RTH dapat diklasifikasi menjadi (a) bentuk RTH alami (habitat liar/alami, kawasan lindung) dan (b) bentuk RTH non alami atau RTH binaan (pertanian kota, pertamanan kota, lapangan olah raga, pemakaman, berdasarkan sifat dan karakter ekologisnya diklasifikasi menjadi (a) bentuk RTH kawasan (areal, non linear), dan (b) bentuk RTH jalur (koridor, linear), berdasarkan penggunaan lahan atau kawasan fungsionalnya diklasifikasi menjadi (a) RTH kawasan perdagangan, (b) RTH kawasan perindustrian, (c) RTH kawasan permukiman, (d) RTH kawasan pertanian, dan (e) RTH kawasan-kawasan khusus, seperti pemakaman, hankam, olah raga, alamiah.

Status kepemilikan RTH diklasifikasikan menjadi (a) RTH publik, yaitu RTH yang berlokasi pada lahan-lahan publik atau lahan yang dimiliki oleh pemerintah (pusat, daerah), dan (b) RTH privat atau non publik, yaitu RTH yang berlokasi pada lahan-lahan

milik privat.

D. Fungsi dan Manfaat

Menurut *Peraturan Menteri PU Nomor 05/PRT/M/2008* RTH, baik RTH publik maupun RTH privat, memiliki fungsi utama (*intrinsik*) yaitu fungsi ekologis, dan fungsi tambahan (*ekstrinsik*) yaitu fungsi arsitek-tural, sosial, dan fungsi ekonomi. Dalam suatu wilayah perkotaan empat fungsi utama ini dapat dikombinasikan sesuai dengan kebutuhan, kepentingan-an, dan keberlanjutan kota.

RTH berfungsi ekologis, yang menjamin keberlanjutan suatu wilayah kota secara fisik, harus merupakan satu bentuk RTH yang berlokasi, berukuran, dan berbentuk pasti dalam suatu wilayah kota, seperti RTH untuk perlindungan sumberdaya penyangga kehidupan manusia dan untuk membangun jejaring habitat hidupan liar. RTH untuk fungsi-fungsi lainnya (sosial, ekonomi, arsitektural) merupakan RTH pendukung dan penambah nilai kualitas lingkungan dan budaya kota tersebut, sehingga dapat berlokasi dan berbentuk sesuai dengan kebutuhan dan kepentingannya, seperti untuk keindahan, rekreasi, dan pendukung arsitektur kota.

Manfaat RTH berdasarkan fungsinya dibagi atas manfaat langsung (dalam pengertian cepat dan bersifat *tangible*) seperti mendapatkan bahan-bahan untuk dijual (kayu, daun, bunga), kenyamanan fisik (teduh, segar), keinginan dan manfaat tidak langsung (berjangka panjang dan bersifat *intangible*) seperti perlindungan tata air dan konservasi hayati atau keanekaragaman hayati.

E. Pola dan Struktur Fungsional

Menurut *Peraturan Menteri PU Nomor 05/PRT/M/2008* Pola RTH kota merupakan struktur RTH yang ditentukan oleh hubungan fungsional (ekologis, sosial, ekonomi, arsitektural) antar komponen pembentuknya. Pola RTH terdiri dari (a) RTH struktural, dan (b) RTH non struktural.

RTH struktural merupakan pola RTH yang dibangun oleh hubungan fungsi-onal antar komponen pembentuknya yang mempunyai pola hierarki planologis yang bersifat antroposentris. RTH tipe ini didominasi oleh fungsi-fungsi non ekologis dengan struktur RTH binaan yang berhierarki. Contohnya adalah struktur RTH berdasarkan fungsi sosial dalam melayani kebutuhan rekreasi luar ruang (*outdoor recreation*) penduduk perkotaan seperti yang diperlihatkan dalam urutan hierarkial sistem pertamanan kota (*urban park system*) yang dimulai dari taman perumahan, taman lingkungan, taman kecamatan, taman kota, taman regional).

RTH non struktural merupakan pola RTH yang dibangun oleh hubungan fungsional antar komponen pembentuknya yang umumnya tidak mengikuti pola hierarki planologis karena bersifat ekosentris. RTH tipe ini memiliki fungsi ekologis yang sangat dominan dengan struktur RTH alami yang tidak berhierarki. Contohnya adalah struktur RTH yang dibentuk oleh konfigurasi ekologis bentang alam perkotaan tersebut, seperti RTH kawasan lindung, RTH perbukitan yang terjal, RTH sempadan sungai, RTH sempadan danau, RTH pesisir.

Untuk suatu wilayah perkotaan, maka pola RTH kota tersebut dapat dibangun dengan mengintegrasikan dua pola RTH ini berdasarkan bobot tertinggi pada kerawanan ekologis kota (tipologi alamiah kota : kota lembah, kota pegunungan, kota pantai, kota pulau, dll) sehingga dihasilkan suatu pola RTH struktural.

RTH dibangun dari kumpulan tumbuhan dan tanaman atau vegetasi yang telah

diseleksi dan disesuaikan dengan lokasi serta rencana dan rancangan peruntukkannya. Lokasi yang berbeda (seperti pesisir, pusat kota, kawasan industri, sempadan badan-badan air, dll) akan memiliki permasalahan yang juga berbeda yang selanjutnya berkonsekuensi pada rencana dan rancangan RTH yang berbeda.

Untuk keberhasilan rancangan, penanaman dan kelestariannya maka sifat dan ciri serta kriteria (a) arsitektural dan (b) hortikultural tanaman dan vegetasi penyusun RTH harus menjadi bahan pertimbangan dalam menseleksi jenis-jenis yang akan ditanam.

Persyaratan umum tanaman untuk ditanam di wilayah perkotaan:

- a) Disenangi dan tidak berbahaya bagi warga kota
- b) Mampu tumbuh pada lingkungan yang marjinal (tanah tidak subur, udara dan air yang tercemar)
- c) Tahan terhadap gangguan fisik (vandalisme)
- d) Perakaran dalam sehingga tidak mudah tumbang
- e) Tidak gugur daun, cepat tumbuh, bernilai hias dan arsitektural
- f) Dapat menghasilkan O₂ dan meningkatkan kualitas lingkungan kota
- g) Bibit/benih mudah didapatkan dengan harga yang murah/terjangkau oleh masyarakat
- h) Prioritas menggunakan vegetasi endemik/lokal
- i) Keanekaragaman hayati

Jenis tanaman endemik atau jenis tanaman lokal yang memiliki keunggulan tertentu (ekologis, sosial budaya, ekonomi, arsitektural) dalam wilayah kota tersebut menjadi tanaman utama penciri RTH kota tersebut, yang selanjutnya akan dikembangkan guna mempertahankan keanekaragaman hayati wilayahnya dan juga nasional.

3) METODE PENELITIAN

A. Populasi Penelitian

Dalam penelitian ini, populasi dibagi menjadi 2 kelompok yaitu kelompok Pemerintah (pengelola RTH dan TPA) dan kelompok Pemulung yang setiap hari bekerja di TPA Sampah. Yang dimasukkan dalam Kelompok Pemerintah adalah instansi pemerintah yang menangani RTH dan TPA Sampah yaitu Bidang Cipta Karya Dinas PU Kab. Lamandau, Bidang Tata Ruang Dinas PU Kab. Lamandau, Badan Lingkungan Hidup Kab. Lamandau, dan BAPPEDA Kab. Lamandau. Sedangkan kelompok Pemulung adalah para pemulung yang setiap harinya mengumpulkan sampah di TPA termasuk petugas Dinas PU yang bekerja di TPA beserta keluarganya yang juga ikut memulung dan tinggal lokasi TPA yang berjumlah **320** orang.

B. Sampel Penelitian

Penelitian ini menggunakan pendekatan Deskriptif Kuantitatif, hal ini berpengaruh pada penentuan sampel. Menurut Gay, ukuran minimal sampel penelitian dengan Metoda Deskriptif adalah 10 % populasi dengan catatan kalau populasinya kecil maka sampel diambil 20% dari populasi. Adapun teknik penentuan sampelnya menggunakan *Random Sampling*.

Untuk menentukan jumlah ukuran sampel pada penelitian ini menggunakan metode *Slovin*. Dengan jumlah populasi seluruh pihak yang terlibat dalam pengelolaan Ruang Terbuka Hijau di Kabupaten Lamandau sebanyak 320 jiwa, maka jumlah sampel dalam

studi ini adalah sebanyak **178** jiwa.

C. Metode Pengumpulan Data

Penelitian ini menggunakan pendekatan Deskriptif Kuantitatif.

a) Data Primer

Untuk mendapatkan data Primer, akan disiapkan kuisisioner atau angket yang akan disampaikan kepada responden secara langsung. Adapun strategi pengisian kuisisioner ini, bagi responden yang bersedia menulis sendiri, maka kuisisioner akan diserahkan kepada responden untuk diisi. Sedangkan bagi responden yang meminta tolong kepada surveyor untuk menuliskan jawaban yang diberikan responden, maka surveyor akan melakukan pengisian kuisisioner tersebut dihadapan responden.

b) Data Sekunder

Untuk mendapatkan data sekunder, peneliti akan berburu buku-buku, dokumen-dokumen, peraturan-peraturan terkait pada instansi-instansi pemerintah yang relevan dengan tujuan penelitian.

c) *Public Documents*

Yang dimaksud dengan *Public Documents* adalah sumber-sumber informasi yang berbentuk koran, majalah, artikel, dan sejenisnya untuk mendukung pemahaman mengenai objek penelitian.

D. Variabel Penelitian

Dalam penelitian ini, variabel yang akan diukur terdiri dari Variabel Bebas dan Variabel Terikat. Yang dimaksud variabel bebas adalah variabel yang mempengaruhi atau menjadi sebab timbulnya variabel terikat yang meliputi variabel persepsi rasional, persepsi abstrak, persepsi visual, tangible dan keyakinan/jaminan. Sedangkan yang dimaksud dengan variabel terikat adalah variabel yang menjadi akibat dari adanya variabel bebas yaitu kinerja jalur pedestrian.

Dalam penelitian ini, penggunaan variabel serta parameter sebagai instrumen pengumpulan data hanya menggunakan beberapa referensi serta teori yang telah dipergunakan pada penelitian sebelumnya. Prakuesioner penelitian tidak dilakukan dikarenakan menurut peneliti variabel serta parameter tersebut di atas telah sesuai dan relevan dengan kondisi pada wilayah penelitian. pertimbangan kedua ialah mengingat keterbatasan waktu yang sangat membutuhkan banyak data apabila akan melakukan prakuesioner penelitian.

E. Metode Analisa Data

Dalam melakukan analisa data, ada beberapa cara yang akan digunakan dalam penelitian ini :

E.1. Analisis Deskriptif

Metode statistik yang digunakan dalam analisis deskriptif penelitian ini :

- a) Metode statistik Nilai Rata-rata (*Mean*), untuk mengetahui frekuensi dari setiap jawaban pada item-item pertanyaan tertentu yang diberikan oleh responden. Dengan demikian akan diketahui manakah dari setiap item pada masing-masing pertanyaan yang lebih prioritas keadaannya
- b) Metode statistik Nilai Persentase, untuk mempersentasekan jawaban-jawaban yang diberikan oleh responden pada item-item pertanyaan kuisisioner.

E.2. Pengujian Validitas dan Reliabilitas Angket

Ada dua syarat penting yang berlaku pada sebuah angket, yaitu keharusan sebuah angket untuk valid dan reliabel (Santoso, 2000 ; Sigit, 2001; Sugiyono, 2001). Suatu angket dikatakan valid (sah), jika pertanyaan pada suatu angket mampu untuk mengungkapkan sesuatu yang akan diukur oleh angket tersebut. Sedangkan suatu angket dikatakan reliabel (andal), jika jawaban seseorang terhadap pertanyaan adalah konsisten atau stabil dari waktu ke waktu.

E.3 Analisis Regresi

Analisis regresi berganda digunakan untuk membantu mengetahui seberapa besar pengaruh variable bebas terhadap variable terikat. Persamaan garis regresi yang digunakan adalah :

$$Y = a + b_1X_1 + b_2X_2$$

Dimana :

- Y = Pengaruh terhadap RTH Skala Kota (variabel terikat)
- a = Konstanta (*intercept*)
- b_n = Koefisien variable bebas (*Slope*)
- X_n = Pembangunan RTH di TPA (variabel bebas) ;
- X_1 = Persepsi Rasional ;
- X_2 = Persepsi Abstrak ;
- X_3 = Persepsi Visual ;
- X_4 = *Tangible* ;
- X_5 = Keyakinan/Jaminan.

Untuk mengetahui pengaruh serentak dan parsial variabel bebas (*independent variabel*) terhadap variable terikat (*dependent variabel*) masing-masing digunakan analisis varian (*F test*) dan uji t (*t test*).

4) ANALISIS DAN HASIL PEMBAHASAN

A. Persamaan Regresi

Hipotesis yang diajukan di dalam penelitian ini selanjutnya diuji untuk mengetahui pengaruh variabel bebas (*independent variable*, yaitu persepsi rasional, persepsi abstrak, persepsi visual, tangible dan keyakinan/jaminan) terhadap variabel terikat (*dependent variable*, yaitu kinerja jalur pedestrian). Untuk mengetahui pengaruh tersebut digunakan analisis regresi linier berganda, yang dilanjutkan uji keberartian koefisien regresi dengan uji F (*F test*) dan uji t (*t test*). Hasil analisis regresi linier berganda secara ringkas disajikan pada Tabel berikut ini.

Tabel 1
 Hasil Estimasi Regresi Linier Berganda

No	Keterangan	Koefisien
1	Konstanta	1.399
2	Variabel Persepsi Rasional	.149
3	Variabel Persepsi Abstrak	.145
4	Variabel Persepsi Visual	.327
5	Variabel Tangible	.113
6	Variabel Keyakinan/Jaminan	.205

Sumber: Data Primer yang diolah, 2017

Berdasarkan nilai koefisien masing-masing variabel dapat dibuat model regresi linier berganda sebagai berikut:

$$Y = 1,399 + 0,149 X_1 + 0,145 X_2 + 0,327 X_3 + 0,113 X_4 + 0,205 X_5$$

Dimana :

- Y = Variabel kinerja jalur pedestrian (variabel terikat),
- X₁ = Variabel persepsi rasional (variabel bebas),
- X₂ = Variabel persepsi abstrak (variabel bebas),
- X₃ = Variabel persepsi visual (variabel bebas),
- X₄ = Variabel tangible (variabel bebas),
- X₅ = Variabel keyakinan/jaminan (variabel bebas),
- a = konstanta (*intercept*),
- b₁, b₂, b_n = koefisien regresi parsial.

Berdasarkan model regresi di atas dapat dijelaskan pengaruh masing-masing variabel bebas terhadap kinerja jalur pedestrian. Pada Tabel 1 terlihat bahwa koefisien masing-masing variabel bebas bertanda positif, yang berarti bahwa kelima variabel bebas tersebut memiliki pengaruh positif terhadap kinerja jalur pedestrian. Besarnya pengaruh masing-masing variabel bebas ditunjukkan oleh besarnya nilai koefisien regresi (b_i) masing-masing variabel bebas tersebut.

Persamaan regresi di atas menunjukkan:

- 1) Konstanta sebesar 1,399 artinya bahwa tanpa peran dari variabel persepsi rasional, persepsi abstrak, persepsi visual, tangible dan keyakinan/jaminan maka kinerja jalur pedestrian adalah konstan atau tetap yaitu sebesar 1,399.
- 2) Koefisien regresi variabel persepsi rasional (X₁) sebesar 0,149 menunjukkan bahwa peningkatan variabel persepsi rasional dapat meningkatkan kinerja jalur pedestrian, demikian sebaliknya penurunan variabel persepsi rasional dapat berakibat pada menurunnya kinerja jalur pedestrian dengan asumsi variabel bebas lain bernilai konstan.
- 3) Koefisien regresi variabel persepsi abstrak (X₂) sebesar 0,145 menunjukkan bahwa peningkatan variabel persepsi abstrak dapat meningkatkan kinerja jalur pedestrian, demikian sebaliknya penurunan variabel persepsi abstrak dapat berakibat pada menurunnya kinerja jalur pedestrian dengan asumsi variabel bebas lain bernilai konstan.
- 4) Koefisien regresi variabel persepsi visual (X₃) sebesar 0,327 menunjukkan bahwa peningkatan variabel persepsi visual dapat meningkatkan kinerja jalur pedestrian, demikian sebaliknya penurunan variabel persepsi visual dapat berakibat pada menurunnya kinerja jalur pedestrian dengan asumsi variabel bebas lain bernilai konstan.
- 5) Koefisien regresi variabel tangible (X₄) sebesar 0,113 menunjukkan bahwa peningkatan variabel tangible dapat meningkatkan kinerja jalur pedestrian, demikian sebaliknya penurunan variabel tangible dapat berakibat pada menurunnya kinerja jalur pedestrian dengan asumsi variabel bebas lain bernilai konstan.
- 6) Koefisien regresi variabel keyakinan/jaminan (X₅) sebesar 0,205 menunjukkan bahwa peningkatan variabel keyakinan/jaminan dapat meningkatkan kinerja jalur pedestrian, demikian sebaliknya penurunan variabel keyakinan/jaminan dapat berakibat pada menurunnya kinerja jalur pedestrian dengan asumsi variabel bebas lain bernilai konstan.

B. Uji Serentak (*F Test*)

Uji serentak dimaksudkan untuk mengetahui pengaruh serentak semua variabel bebas (*independent variable*) terhadap kinerja jalur pedestrian.

Tabel 2
 Hasil Uji F

Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	818.818	5	163.764	65.159	.000 ^a
	Residual	432.283	172	2.513		
	Total	1251.101	177			

a. Predictors: (Constant), Keyakinan/Jaminan, Tangible, Persepsi Rasional, Persepsi Abstrak, Persepsi Visual

b. Dependent Variable: Kinerja Jalur Pedestrian

Sumber: *Data Primer yang diolah, 2017*

Pada Tabel 2 terlihat bahwa nilai signifikansi dari hasil uji F (0,000) kurang dari 0,05 dan nilai F hasil (65,159) lebih besar dari F tabel (2,27). Hal ini berarti semua variabel bebas secara serentak atau bersama-sama berpengaruh secara signifikan terhadap kinerja jalur pedestrian.

C. Uji Parsial (*T Test*)

Uji parsial digunakan untuk mengetahui pengaruh masing-masing variabel bebas terhadap kinerja jalur pedestrian. Hasil uji keberartian koefisien regresi semua variabel bebas disajikan pada Tabel di bawah ini.

Tabel 3
 Hasil Uji t

No	Variabel Bebas	t Hasil	t Tabel	Sig.	Pengaruh thd Variabel Terikat
1	Variabel Persepsi Rasional	2.329	1.6544	.021	Berpengaruh Signifikan
2	Variabel Persepsi Abstrak	2.058	1.6544	.041	Berpengaruh Signifikan
3	Variabel Persepsi Visual	3.807	1.6544	.000	Berpengaruh Signifikan
4	Variabel Tangible	2.243	1.6544	.026	Berpengaruh Signifikan
5	Variabel Keyakinan/Jaminan	2.493	1.6544	.014	Berpengaruh Signifikan

Sumber: *Data Primer yang diolah, 2017*

Berdasarkan Tabel 3 terlihat bahwa t hasil untuk variabel bebas berada antara 2,058 hingga 3,807 lebih besar dari t tabel (1,6544). Serta nilai signifikansi semua variabel tersebut berada antara 0,000 sampai 0,041 kurang dari 0,05. Sehingga hipotesis yang menyatakan bahwa secara parsial terdapat paling sedikit satu faktor yang berpengaruh secara signifikan terhadap kinerja jalur pedestrian, terbukti.

1. Variabel Persepsi Rasional

Pada Tabel 3 terlihat bahwa nilai t hasil untuk variabel persepsi rasional (2,329) lebih besar dari t tabel (1,6544) dan nilai signifikansi variabel tersebut (0,021) kurang dari 0,05. Dengan demikian berarti variabel persepsi rasional berpengaruh signifikan

terhadap kinerja jalur pedestrian. Variabel persepsi rasional seperti Rencana Pembangunan RTH mempunyai manfaat yang besar bagi TPA, Rencana Pembangunan RTH perlu mendapat dukungan dari Masyarakat dan pemerintah, masyarakat ikut berperan serta demi terlaksananya Rencana Pembangunan RTH, Rencana Pembangunan RTH mempunyai manfaat untuk menjaga kelestarian lingkungan, serta Rencana Pembangunan RTH mempunyai manfaat sosial masyarakat berpengaruh terhadap kinerja jalur pedestrian.

2. Variabel Persepsi Abstrak

Pada Tabel 3 terlihat bahwa nilai t hasil untuk variabel persepsi abstrak (2,058) lebih besar dari t tabel (1,6544) dan nilai signifikansi variabel tersebut (0,041) kurang dari 0,05. Dengan demikian berarti variabel persepsi abstrak berpengaruh signifikan terhadap kinerja jalur pedestrian. Variabel persepsi abstrak seperti Dinas terkait perlu memberikan penjelasan/penerangan dengan baik mengenai Rencana Pembangunan RTH Kepada kelompok pemulung di TPA, Dinas terkait perlu memberikan penjelasan/penerangan dengan baik pada petugas teknis lainnya, Dinas terkait perlu memberikan audiensi kepada masyarakat tentang Rencana Pembangunan RTH, Dinas terkait perlu memberikan gambaran pada masyarakat tentang tujuan dan manfaat RTH, serta Dinas terkait perlu memberikan sosialisais pada masyarakat berpengaruh terhadap kinerja jalur pedestrian.

3. Variabel Persepsi Visual

Pada Tabel 3 terlihat bahwa nilai t hasil untuk variabel persepsi visual (3,807) lebih besar dari t tabel (1,6544) dan nilai signifikansi variabel tersebut (0,000) kurang dari 0,05. Dengan demikian berarti variabel persepsi visual berpengaruh signifikan terhadap kinerja jalur pedestrian. Variabel persepsi visual seperti Pembangunan RTH membuat TPA terlihat tidak kumuh, Pembangunan RTH membuat lingkungan sekitar TPA menjadi terlihat rapi, Pembangunan RTH membuat TPA terlihat ramah terhadap lingkungan, Pembangunan RTH membuat TPA terlihat tertata, serta Pembangunan RTH membuat TPA memiliki fungsi estetika berpengaruh terhadap kinerja jalur pedestrian.

4. Variabel Tangible

Pada Tabel 3 terlihat bahwa nilai t hasil untuk variabel tangible (2,243) lebih besar dari t tabel (1,6544) dan nilai signifikansi variabel tersebut (0,026) kurang dari 0,05. Dengan demikian berarti variabel tangible berpengaruh signifikan terhadap kinerja jalur pedestrian. Variabel tangible seperti Sarana dan perlengkapan yang tersedia pada RTH nantinya akan mampu mengurangi dampak negatif keberadaan TPA, Sarana dan perlengkapan yang tersedia pada RTH nantinya akan mampu meningkatkan kinerja TPA, Sarana dan perlengkapan yang tersedia pada RTH nantinya akan mampu menunjang kegiatan TPA, Terdapat program pengelolaan RTH dan TPA yang baik, serta Petugas pemelihara RTH dapat bekerja dengan maksimal untuk merawat dan menjaga RTH agar tidak menjadi kumuh berpengaruh terhadap kinerja jalur pedestrian.

5. Variabel Keyakinan/Jaminan

Pada Tabel 3 terlihat bahwa nilai t hasil untuk variabel keyakinan/jaminan (2,493) lebih besar dari t tabel (1,6544) dan nilai signifikansi variabel tersebut (0,014) kurang dari 0,05. Dengan demikian berarti variabel keyakinan/jaminan berpengaruh signifikan terhadap kinerja jalur pedestrian. Variabel keyakinan/jaminan seperti Keberadaan RTH dapat memberikan manfaat bagi TPA, Keberadaan RTH bisa mengurangi polusi yang

berasal dari TPA, Keberadaan RTH dapat menarik animo masyarakat, Keberadaan RTH dapat melestarikan lingkungan perkotaan, serta Keberadaan Jalur Pedestrian RTH dapat mempermudah masyarakat dalam melakukan perjalanan berpengaruh terhadap kinerja jalur pedestrian.

D. Uji Koefisien Determinasi (*R square*)

Untuk mengetahui seberapa besar pengaruh variabel-variabel bebas yang meliputi variabel persepsi rasional, persepsi abstrak, persepsi visual, tangible, dan variabel keyakinan/jaminan terhadap kinerja jalur pedestrian ditunjukkan oleh koefisien determinasi (R^2). Nilai koefisien determinasi dapat dilihat Tabel 4 di bawah ini:

Tabel 4
 Hasil Uji Koefisien Determinasi (R^2)

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	.809 ^a	.654	.644	1.585

a. Predictors: (Constan), Keyakinan/Jaminan, Tangible, Persepsi Rasional, Persepsi Abstrak, Persepsi Visual

b. Dependent Variable: Kinerja Jalur Pedestrian

Sumber: Data Primer yang diolah, 2017

Tabel 4 menunjukkan bahwa nilai R^2 sebesar 0,654; hal ini menunjukkan 65,4% variasi dari analisis kinerja jalur pedestrian (Y) dapat dijelaskan oleh variabel bebas yang meliputi: variabel persepsi rasional (X_1), variabel persepsi abstrak (X_2), variabel persepsi visual (X_3), variabel tangible (X_4), dan variabel keyakinan/jaminan (X_5), sedangkan sisanya yaitu 34,6% dijelaskan oleh sebab-sebab lain di luar model.

E. Pembahasan

Variabel Persepsi Rasional terhadap Kinerja Jalur Pedestrian

Hasil penelitian menunjukkan bahwa variabel persepsi rasional mempunyai pengaruh positif yang signifikan terhadap kinerja jalur pedestrian. Hal ini ditunjukkan dengan nilai t hitung sebesar $2,329 > t \text{ tabel} = 1,6554$; sig. $0,021 < 0,05$. Dengan demikian semakin tinggi variabel persepsi rasional maka akan semakin tinggi kinerja jalur pedestrian, dan sebaliknya semakin rendah variabel persepsi rasional maka semakin rendah kinerja jalur pedestrian.

Variabel persepsi rasional berkaitan dengan Rencana Pembangunan RTH mempunyai manfaat yang besar bagi TPA, Rencana Pembangunan RTH perlu mendapat dukungan dari Masyarakat dan pemerintah, masyarakat ikut berperan serta demi terlaksananya Rencana Pembangunan RTH, Rencana Pembangunan RTH mempunyai manfaat untuk menjaga kelestarian lingkungan, serta Rencana Pembangunan RTH mempunyai manfaat sosial masyarakat.

Hasil penelitian juga menunjukkan bahwa variabel persepsi rasional merupakan faktor yang berpengaruh ketiga dalam mempengaruhi kinerja jalur pedestrian yang ditunjukkan dengan nilai koefisien 0,149.

Variabel Persepsi Abstrak terhadap Kinerja Jalur Pedestrian

Hasil penelitian menunjukkan bahwa variabel persepsi abstrak mempunyai pengaruh positif yang signifikan terhadap kinerja jalur pedestrian. Hal ini ditunjukkan dengan nilai t hitung sebesar $2,058 > t \text{ tabel} = 1,6554$; sig. $0,041 < 0,05$. Dengan demikian

semakin tinggi variabel persepsi abstrak maka akan semakin tinggi kinerja jalur pedestrian, dan sebaliknya semakin rendah variabel persepsi abstrak maka semakin rendah kinerja jalur pedestrian.

Variabel persepsi abstrak berkaitan dengan Dinas terkait perlu memberikan penjelasan/penerangan dengan baik mengenai Rencana Pembangunan RTH Kepada kelompok pemulung di TPA, Dinas terkait perlu memberikan penjelasan/penerangan dengan baik pada petugas teknis lainnya, Dinas terkait perlu memberikan audiensi kepada masyarakat tentang Rencana Pembangunan RTH, Dinas terkait perlu memberikan gambaran pada masyarakat tentang tujuan dan manfaat RTH, serta Dinas terkait perlu memberikan sosialisais pada masyarakat.

Hasil penelitian juga menunjukkan bahwa variabel persepsi abstrak merupakan faktor yang berpengaruh keempat dalam mempengaruhi kinerja jalur pedestrian yang ditunjukkan dengan nilai koefisien 0,145.

Variabel Persepsi Visual terhadap Kinerja Jalur Pedestrian

Hasil penelitian menunjukkan bahwa variabel persepsi visual mempunyai pengaruh positif yang signifikan terhadap kinerja jalur pedestrian. Hal ini ditunjukkan dengan nilai t hitung sebesar $3,807 > t$ tabel = $1,6554$; sig. $0,000 < 0,05$. Dengan demikian semakin tinggi variabel persepsi visual maka akan semakin tinggi kinerja jalur pedestrian, dan sebaliknya semakin rendah variabel persepsi visual maka semakin rendah kinerja jalur pedestrian.

Variabel persepsi visual berkaitan dengan Pembangunan RTH membuat TPA terlihat tidak kumuh, Pembangunan RTH membuat lingkungan sekitar TPA menjadi terlihat rapi, Pembangunan RTH membuat TPA terlihat ramah terhadap lingkungan, Pembangunan RTH membuat TPA terlihat tertata, serta Pembangunan RTH membuat TPA memiliki fungsi estetika.

Hasil penelitian juga menunjukkan bahwa variabel persepsi visual merupakan faktor yang berpengaruh paling dominan dalam mempengaruhi kinerja jalur pedestrian yang ditunjukkan dengan nilai koefisien 0,327.

Variabel Tangible terhadap Kinerja Jalur Pedestrian

Hasil penelitian menunjukkan bahwa variabel tangible mempunyai pengaruh positif yang signifikan terhadap kinerja jalur pedestrian. Hal ini ditunjukkan dengan nilai t hitung sebesar $2,243 > t$ tabel = $1,6554$; sig. $0,026 < 0,05$. Dengan demikian semakin tinggi variabel tangible maka akan semakin tinggi kinerja jalur pedestrian, dan sebaliknya semakin rendah variabel tangible maka semakin rendah kinerja jalur pedestrian.

Variabel tangible berkaitan dengan Sarana dan perlengkapan yang tersedia pada RTH nantinya akan mampu mengurangi dampak negatif keberadaan TPA, Sarana dan perlengkapan yang tersedia pada RTH nantinya akan mampu meningkatkan kinerja TPA, Sarana dan perlengkapan yang tersedia pada RTH nantinya akan mampu menunjang kegiatan TPA, Terdapat program pengelolaan RTH dan TPA yang baik, serta Petugas pemelihara RTH dapat bekerja dengan maksimal untuk merawat dan menjaga RTH agar tidak menjadi kumuh.

Hasil penelitian juga menunjukkan bahwa variabel tangible merupakan faktor yang berpengaruh kelima (berpengaruh paling kecil) dalam mempengaruhi kinerja jalur pedestrian yang ditunjukkan dengan nilai koefisien 0,113.

Variabel Keyakinan/Jaminan terhadap Kinerja Jalur Pedestrian

Hasil penelitian menunjukkan bahwa variabel keyakinan/jaminan mempunyai pengaruh positif yang signifikan terhadap kinerja jalur pedestrian. Hal ini ditunjukkan

dengan nilai t hitung sebesar $2,493 > t \text{ tabel} = 1,6554$; $\text{sig. } 0,014 < 0,05$. Dengan demikian semakin tinggi variabel keyakinan/jaminan maka akan semakin tinggi kinerja jalur pedestrian, dan sebaliknya semakin rendah variabel keyakinan/jaminan maka semakin rendah kinerja jalur pedestrian.

Variabel keyakinan/jaminan berkaitan dengan Keberadaan RTH dapat memberikan manfaat bagi TPA, Keberadaan RTH bisa mengurangi polusi yang berasal dari TPA, Keberadaan RTH dapat menarik animo masyarakat, Keberadaan RTH dapat melestarikan lingkungan perkotaan, serta Keberadaan Jalur Pedestrian RTH dapat mempermudah masyarakat dalam melakukan perjalanan.

Hasil penelitian juga menunjukkan bahwa variabel keyakinan/jaminan merupakan faktor yang berpengaruh kedua dalam mempengaruhi kinerja jalur pedestrian yang ditunjukkan dengan nilai koefisien $0,205$.

5) KESIMPULAN

A. Kesimpulan

Berdasarkan hasil-hasil analisis dan pembahasan, maka berikut adalah beberapa kesimpulan yang dapat diberikan:

- 1) Berdasarkan uji F didapatkan nilai signifikansi dari hasil uji F ($0,000$) yang kurang dari $0,05$ dan nilai F hasil ($65,159$) yang lebih besar dari $F \text{ tabel}$ ($2,27$), sehingga dapat disimpulkan bahwa variabel-variabel persepsi rasional, persepsi abstrak, persepsi visual, tangible dan keyakinan/jaminan secara serentak atau bersama-sama berpengaruh secara signifikan terhadap kinerja jalur pedestrian. Sedangkan dari hasil uji t , didapatkan bahwa nilai t hasil untuk variabel persepsi rasional ($2,329$), persepsi abstrak ($2,058$), persepsi visual ($3,807$), tangible ($2,243$), dan keyakinan/jaminan ($2,493$) lebih besar dari $t \text{ tabel}$ ($1,6544$). Serta nilai signifikansi semua variabel tersebut ($0,000$ sampai $0,041$) kurang dari $0,05$. Sehingga secara parsial terdapat paling sedikit satu variabel yang berpengaruh secara signifikan terhadap kinerja jalur pedestrian.
- 2) Variabel - variabel yang mempengaruhi kinerja jalur pedestrian adalah variabel persepsi rasional dengan nilai koefisien regresi sebesar $0,149$; variabel persepsi abstrak dengan nilai koefisien regresi sebesar $0,145$; variabel persepsi visual dengan nilai koefisien regresi sebesar $0,327$; variabel tangible dengan nilai koefisien regresi sebesar $0,113$; dan variabel keyakinan/jaminan dengan nilai koefisien regresi sebesar $0,205$. Variabel yang paling berpengaruh terhadap kinerja jalur pedestrian adalah variabel persepsi visual dengan nilai koefisien regresi sebesar $0,327$.

B. Saran

- 1) Hasil penelitian dapat dijadikan masukan bagi pihak yang terkait terutama instansi yang terkait dengan pemeliharaan jalur pedestrian. Variabel yang paling dominan adalah variabel persepsi visual, sehingga Pembangunan RTH membuat TPA terlihat tidak kumuh, membuat lingkungan sekitar TPA menjadi terlihat rapi, membuat TPA terlihat ramah terhadap lingkungan, membuat TPA terlihat tertata, dan membuat TPA memiliki fungsi estetika perlu ditingkatkan. Dengan persepsi visual yang baik akan membuat kinerja jalur pedestrian menjadi optimal.

- 2) Perlu dilakukan penelitian lain untuk mengungkap variabel lain yang terkait dengan kinerja jalur pedestrian secara lebih jelas, karena hasil penelitian ini hanya mampu mengungkapkan variabel yang mempengaruhi kinerja jalur pedestrian sebesar 65,4% dan masih ada 34,6% variabel yang lain. Penelitian tersebut dapat dilakukan di wilayah lain atau menggunakan variabel lain yang secara teori mempunyai pengaruh terhadap kinerja jalur pedestrian.

6) DAFTAR PUSTAKA

- Akbar, Setiady P., Usman H., 1995, *Metodologi Penelitian Sosial*, Jakarta : Penerbit PT. Bumi Aksara
- Amirin, Tatang M. 2011. "Populasi dan sampel penelitian 4 : Ukuran sampel rumus Slovin." (Tatangmanguny.wordpress.com.)
- Anonim. 1992. *Undang-undang Republik Indonesia Nomor 24 tahun 1992*. Jakarta
- Anonim. *Undang-Undang Republik Indonesia No 26 Tahun 2007 tentang Penataan Ruang*. Jakarta : Pemerintah Republik Indonesia
- Anonim, 2008, *Permenpu No. 05/PRT/M/2008 tentang Pedoman Penyediaan Dan Pemanfaatan Ruang Terbuka Hijau Di Kawasan Perkotaan*. Jakarta: Direktorat Jenderal Penataan Ruang Departemen Pekerjaan Umum.
- Creswell, John W., 2002, *Research Design; Qualitative and Quantitative Approaches*. Jakarta: Penerbit KIK Press, Edisi Terjemahan
- Djarwanto, PS. 1994, *Pokok – Pokok Analisa Laporan Keuangan*. Yogyakarta : BPFE, Cetakan. I
- Gay, L.R. dan Diehl, P.L. (1992), *Research Methods for Business and. Management*, MacMillan Publishing Company, New York
- Kementerian Kehutanan. 2012. *Peraturan Menteri Kehutanan No. 529/Menhut-II/2012. Perubahan Atas Mentri Pertanian No. 759/KPTS/UM/10/1982 tentang Penunjukan Areal Hutan di Wilayah Provinsi Daerah Tingkat I Kalimantan Tengah Seluas ± 15.300.000 HA (Lima Belas Juta Tiga Ratus Ribu Hektar) Sebagai Hutan*. Jakarta.
- Muallim Hasyim M, 2014. "Analisis Faktor - Faktor yang Mempengaruhi Peningkatan Kualitas Ruang Terbuka Hijau (RTH) di Kota Pangkalan Bun". Tesis. Program Pascasarjana Magister Teknik Sipil Universitas Islam Sultan Agung Semarang.
- Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No 5/PRT/M/2008 tentang Pedoman Penyediaan dan Pemanfaatan Ruang Terbuka Hijau di Kawasan Perkotaan*.
- Rensis, Likert. 1932. "A Technique for the measurement of attitudes". *Jurnal Psikologi* 140 (55) : hal. 1-55.
- Rulianti Indra, 2012. "Study Peningkatan Kebutuhan Ruang Terbuka Hijau (RTH) Di Kota Mataram". Tesis. Program Pascasarjana Magister Teknik Sipil Universitas Islam Sultan Agung Semarang.
- Singgih Santoso. 2000. *Latihan SPSS Statistik Parmetik*. Jakarta : Gramedia
- Soehardi Sigit, 2001, *Pengantar Metodologi Penelitian*, Jakarta;. BPFE, Cetakan kedua
- Soerianegara,I dan Indrawan A.1998. *Ekologi Hutan Indonesia*. Institut Pertanian Bogor. Bogor
- Sugiyono 2001, *Metode Penelitian Administrasi*, Bandung: Penerbit Alfabeta
- Supranto, J. 1992, *Teknik Sampling untuk Survey dan Eksperimen*. Jakarta: Penerbit PT.

Rineka Cipta

Walpole, Ronald E dan Raymond H Myers., 1986, Ilmu Peluang Dan Statistika Untuk Insinyur Dan Ilmuwan, Bandung : Penerbit ITB, Terbitan ke-2

Wira Hariyadi Lalu, 2013. "Analisis Pembangunan Ruang Terbuka Hijau Pada Kawasan Bendungan Batu Jai Kabupaten Lombok Tengah". Tesis. Program Pascasarjana Magister Teknik Sipil Universitas Islam Sultan Agung Semarang.