

Studi Penerapan Konsep *Complete Street* Jalan Arteri di Jl. A. P. Pettarani Kota Makassar

**Andi Anjali Novira Lumria Maer¹, Nur Jihan F Hasan², Lambang Basri Said³,
Mukhtar Thahir Syarkawi⁴, Salim⁵**

^{1,2,3,4,5}Program Studi Teknik Sipil Fakultas Teknik Universitas Muslim Indonesia
Jl. Urip Sumoharjo Km 05 Panaikang, Kec. Panakkukang, Kota Makassar, Sulawesi Selatan 90231
Email: ¹aalnovira@gmail.com; ²jihanhasann08@gmail.com; ³lambangbasri.said@umi.ac.id;
⁴mukhtartahir.sarkawi@umi.ac.id; ⁵salimjo703@gmail.com

ABSTRAK

Kota Makassar adalah salah satu kota terbesar di Indonesia dengan perkembangan pembangunan yang sangat pesat. Seiring meningkatnya pembangunan dan pertumbuhan kendaraan menyebabkan pengelolaan, penataan ruang jalan, dan fasilitas sudah tidak baik dan tidak layak. Terbatasnya ruang jalan dan rusaknya beberapa fasilitas ini membuat pengguna jalan kurang nyaman dan aman saat berkendara. Salah satu konsep jalan yang dapat mengatasi masalah tersebut adalah penerapan jalan lengkap. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis persepsi pengguna jalan, pesepeda, pejalan kaki terhadap penerapan konsep jalan lengkap pada Jalan A.P. Pettarani dan menganalisis ketersediaan lahan untuk penerapan konsep tersebut. Metode yang digunakan adalah survei dengan kuesioner kemudian diolah dengan menggunakan skala likert dan program aplikasi *SPSS Statistics 26*. Sedangkan, data ketersediaan dan kebutuhan lahan diperoleh melalui survei. Hasil analisis yang telah dilakukan menunjukkan bahwa persepsi pengguna jalan terhadap keamanan, kenyamanan, keindahan dan kelayakan sudah sangat baik. Variabel keamanan (X1) mempunyai pengaruh yang paling dominan terhadap variabel penerapan *complete street* (Y) yaitu sebesar 0,784 atau 78.4%. Sementara itu, ketersediaan lahan sebesar 21,701 Ha lebih besar dibandingkan untuk kebutuhan lahan pembangunan *complete street* mulai dari trotoar, jalur sepeda, jalur hijau dan lain sebagainya sebesar 15,314 Ha.

Kata Kunci: *Complete street*, ruas jalan, persepsi, skala Likert

ABSTRACT

Makassar City is one of the largest cities in Indonesia with very rapid development. Along with the increasing development and growth of vehicles, the management, spatial arrangement of roads, and facilities are no longer good and not feasible. The limited road space and the damage to some of these facilities make road users less comfortable and safe when driving. One of the road concepts that can overcome this problem is the application of complete roads. This study aims to analyze the perceptions of road users, cyclists, and pedestrians on the application of the complete road concept on Jalan A.P. Pettarani and analyze the availability of land for the application of the concept. The method used is a survey with a questionnaire then processed using a Likert scale and the SPSS Statistics 26 application program. Meanwhile, data on land availability and demand is obtained through a survey. The results of the analysis that have been carried out show that the perception of road users on safety, comfort, beauty and feasibility is very good. The security variable (X1) has the most dominant influence on the variable implementation of complete street (Y) which is 0.784 or 78.4%. Meanwhile, the availability of land is 21,701 Ha, which is greater than the land requirement for complete street development, starting from sidewalks, bicycle lanes, green lanes and so on, which is 15,314 Ha.

Keywords: *Complete street*, road segment, perception, Likert scale

1. Pendahuluan

1.1 Latar Belakang

Jl. A. P Pettarani merupakan jalan nasional di kota Makassar yang memiliki volume kendaraan cukup tinggi. Banyaknya pengguna kendaraan pribadi yang berada di salah satu kota besar yaitu kota Makassar, dapat dikatakan ruang jalan lebih melayani pengguna kendaraan pribadi dibandingkan pengguna jalan lainnya seperti pengguna sepeda, pejalan kaki, atau pengguna transportasi umum, jumlah jalan yang sudah tidak sesuai lagi dengan kapasitasnya.

Ketersediaan lahan yang memadai namun belum dilengkapi oleh fasilitas jalan yang mendukung keamanan, kenyamanan, kebersihan, keindahan, dan kelayakan pengguna jalan seperti pejalan kaki yang tidak bisa menggunakan trotoar karena trotoar yang rusak dan tidak terpelihara sehingga menyebabkan pejalan kaki berpindah ke tempat lain untuk sampai di tempat tujuan mereka, tidak adanya jalur sepeda, dan minimnya jalur hijau menyebabkan pengguna jalan kurang nyaman dan aman.

Berbagai macam persoalan yang ada, akan berdampak langsung maupun tidak langsung di kehidupan masyarakat di wilayah ini. Salah satu konsep jalan untuk persoalan tersebut yang ramah lingkungan dan dapat mendukung pengembangan kota adalah konsep *Complete Street*.

Complete Street dapat memindahkan banyak orang yang menggunakan space jalan pada saat bersamaan. Produktivitas yang berlebihan dari eksistensi jalan dan sistem angkutan umum adalah penting dalam minimalisir kemacetan. (Yudhistra et.al, 2017)

Dengan adanya studi ini diharapkan dapat mengetahui persepsi masyarakat dan ketersediaan lahan terhadap penerapan konsep *complete street*. Guna mengetahui tingkat keamanan, kenyamanan, keindahan, kebersihan serta kelayakannya. Sehingga, perlu dilakukan penelitian mengenai penerapan konsep *complete street* di jalan A.P. Pettarani kota Makassar.

1.2 Rumusan Masalah

Rumusan masalah pada penelitian ini adalah:

- 1) Bagaimana persepsi pengguna jalan, pesepeda, pejalan kaki terhadap penerapan konsep *Complete Street* pada Jalan A.P. Pettarani?
- 2) Bagaimana ketersediaan lahan untuk penerapan konsep *Complete Street* di Jalan A.P. Pettarani?

1.3 Tujuan Penelitian

Tujuan penelitian ini adalah:

- 1) Menganalisis persepsi pengguna jalan, pesepeda, pejalan kaki terhadap penerapan konsep *Complete Street* pada Jalan A.P. Pettarani.
- 2) Menganalisis ketersediaan lahan untuk penerapan konsep *Complete Street* di Jalan A.P. Pettarani.

2. Metode Penelitian

2.1 Lokasi Penelitian

Lokasi penelitian dilakukan sepanjang Jalan A.P Pettarani Sulawesi Selatan, Makassar.

2.2 Teknik Pengumpulan Data

Pengumpulan data yang dilakukan untuk memperoleh informasi dibutuhkan dalam rangka mencapai tujuan penelitian. Pengumpulan data pada penelitian ini menggunakan metode angket atau kuesioner dengan cara memberi beberapa pernyataan atau pertanyaan tertulis kepada responden melalui link dan disebar secara online untuk diberikan respon sesuai dengan permintaan pengguna.

2.3 Teknik Analisis Data

Teknik analisis data pada penelitian yang kami gunakan adalah skala likert dan program SPSS dengan melakukan uji instrument data, uji asumsi klasik, uji hipotesis dan analisis regresi linier berganda.

3. Hasil dan Pembahasan

3.1 Analisis Deskriptif Karakteristik Responden

Pada penelitian ini karakter responden dilihat pada 8 (Delapan) kategori; yaitu jenis kelamin, usia, pekerjaan,

pendidikan, kendaraan pribadi, waktu perjalanan, tujuan perjalanan, dan jarak tempuh. Pengumpulan data dilakukan dengan menyebarkan kuesioner kepada 200 responden.

Adapun karakteristik responden yang diperoleh dari hasil kuesioner berdasarkan jenis kelamin bahwa responden didominasi oleh jenis kelamin laki-laki sebanyak 122 orang dengan persentase 61%. Sementara, responden yang berjenis kelamin perempuan sebanyak 78 orang dengan hasil persentase 39%.

Kemudian, berdasarkan usia diketahui bahwa responden didominasi oleh responden yang berusia 21-25 tahun dengan persentase responden 59%, kemudian diikuti oleh usia 26-30 tahun dengan persentase 24% dan untuk diatas usia 31 tahun yaitu dengan persentase 15%. Sementara, responden usia 16 sampai 20 tahun sebesar 2% dan tidak terdapat responden berusia dibawah 15 tahun.

Untuk pekerjaan responden, yang mendominasi adalah Mahasiswa/ pelajar dengan persentase sebanyak 45%, kemudian diikuti oleh pegawai swasta dengan persentase sebanyak 32%. Lalu, pekerjaan Wiraswasta dan pekerjaan lainnya dengan persentase 9%. Sementara, di posisi paling sedikit adalah jenis pekerjaan sebagai PNS/ POLRI/ TNI/ Honorer sebanyak 5%.

Persentase responden berdasarkan jenis kendaraan yang mendominasi adalah pengendara motor dengan persentase sebanyak 51%, kemudian diikuti oleh pengendara mobil dengan persentase sebanyak 26%, lalu sepeda dengan persentase sebanyak 13% dan berjalan kaki dengan persentase sebanyak 8%. Sementara kendaraan lainnya di posisi paling sedikit yaitu sebanyak 2%.

Jumlah responden berdasarkan tujuan perjalanan yang mendominasi adalah responden dengan tujuan perjalanan ke

tempat bisnis/ bekerja dengan persentase terbanyak sebesar 40%, kemudian diikuti oleh responden dengan tujuan perjalanan ke sekolah/ kuliah dengan persentase sebesar 31% dan responden dengan tujuan perjalanan untuk berbelanja dengan persentase sebesar 17%. Lalu, untuk perjalanan ke tempat lainnya sebanyak 7%. Sementara, responden dengan tujuan perjalanan ke rumah berada pada posisi paling sedikit dengan persentase sebesar 5%.

Persentase responden berdasarkan waktu tempuh ketika ke tempat tujuan yang mendominasi adalah responden dengan waktu tempuh >20 menit dengan persentase sebesar 36%, kemudian diikuti oleh responden dengan waktu tempuh 11-15 menit dengan persentase sebesar 26% , lalu penumpang dengan waktu tempuh 16-20 menit dengan persentase sebesar 21% dan penumpang dengan waktu tempuh 6-10 menit dengan persentase sebesar 14%. Sementara, persentase waktu tempuh responden pada posisi paling sedikit yaitu waktu tempuh dibawah 5 menit sebanyak 3%.

Berdasarkan penyebaran kuesioner diketahui bahwa persentase responden berdasarkan perkiraan jarak tempuh ke-tempat tujuan yang mendominasi adalah responden dengan perkiraan jarak tempuh >3 km dengan persentase sebesar 47%, kemudian diikuti oleh responden dengan perkiraan jarak tempuh 1-2 km dengan persentase sebesar 24%. Lalu, responden dengan perkiraan jarak tempuh 500 m-1 km dan jarak tempuh 2-3 km dengan persentase sebesar 13%. Sementara, responden dengan perkiraan jarak tempuh, dibawah 500 m berada pada posisi paling sedikit dengan persentase sebesar 3%.

3.2 Skala Likert

Untuk dapat mengetahui tingkat kepastian dalam penelitian ini, maka digunakan cara dengan Skala Likert. (Syofian, Setiyaningsih, & Syamsiah, 2015). Skala Likert merupakan skala yang digunakan untuk mengukur

persepsi, sikap atau pendapat seseorang atau kelompok mengenai sebuah peristiwa atau fenomena sosial. (Pranatawijaya et.al, 2019)

Perhitungan ini dilakukan dengan cara memberikan pertanyaan kepada 200 responden. Lalu, akan kita analisis dengan melakukan perhitungan seperti berikut:

Tabel 1 Hasil jawaban responden

Jawaban	Jumlah Responden				
	X1	X2	X3	X4	X5
Sangat Setuju	41	91	21	51	63
Setuju	128	86	49	128	116
Kurang Setuju	25	11	81	20	17
Tidak Setuju	4	8	36	1	3
Sangat Tidak Setuju	1	3	12	1	2
Total	803	855	631	827	835

Tabel 2 Skala Likert

Jawaban	Jumlah Responden				
	X1	X2	X3	X4	X5
Sangat Setuju (5)	207	457	107	254	316
Setuju (4)	511	345	197	512	462
Kurang Setuju (3)	76	34	242	59	50
Tidak Setuju (2)	9	15	73	2	6
Sangat Tidak Setuju (1)	1	3	12	1	2
Total	803	855	631	827	835

Skor maksimum = $200 \times 5 = 1000$ (jumlah responden x skor tertinggi likert), Skor minimum = $200 \times 1 = 200$ (jumlah responden x skor terendah likert).

Indeks:

$X1 (\%) = (803/1000) \times 100 = 80,3\%$

$X2 (\%) = (855/1000) \times 100 = 85,5\%$

$X3 (\%) = (631/1000) \times 100 = 63,1\%$

$X4 (\%) = (616/1000) \times 100 = 61,6\%$

$X5 (\%) = (835/1000) \times 100 = 83,5\%$

Interval penelitian:

Indeks 0% – 19,99% : Sangat Tidak Setuju

Indeks 20% – 39,99% : Tidak Setuju

Indeks 40% – 59,99% : Kurang Setuju

Indeks 60% – 79,99% : Setuju

Indeks 80% – 100% : Sangat Setuju

Karena nilai indeks variabel X1 (keamanan) sebesar 80,3%, variabel X2 (kenyamanan) sebesar 85,5% ,dan variabel X5 (kelayakan) sebesar 83,5% maka dapat disimpulkan bahwa responden “Sangat Setuju”. Lalu, nilai

indeks untuk variabel X3 (kebersihan) sebesar 63,1% dan variabel X4 (keindahan) sebesar 61,6% maka dapat disimpulkan bahwa responden “Setuju” terhadap kebersihan dan keindahan *complete street*.

3.3 Uji Instrumen Data

3.3.1 Uji Validitas

Uji validitas ini menggunakan korelasi produk momen persen yakni menggunakan cara mengkorelasikan pertanyaan dengan skor total, kemudian hasil korelasi tersebut dibandingkan dengan angka kritis taraf signifikan 1% dan rtabel pada $n = 200$ sebesar 0,181.

Dari hasil uji validitas didapatkan untuk variabel keamanan (X1) yaitu X1.1, X1.2, X1.3 dengan nilai rhitung sebesar 0,652;642;605. Hal ini menunjukkan, $\text{rhitung} > \text{rtabel}$, sehingga untuk variabel X1 dinyatakan valid.

Untuk variabel kenyamanan (X2) yaitu X2.1, X2.2, X2.3 dengan nilai rhitung sebesar 0,395;581;752. Hal ini

menunjukkan $r_{hitung} > r_{tabel}$, sehingga untuk variabel X2 dinyatakan valid.

Variabel kebersihan (X3) yaitu X3.1, X3.2, X3.3 dengan nilai r_{hitung} sebesar 0,893; 928; 910. Hal ini menunjukkan $r_{hitung} > r_{tabel}$, sehingga untuk variabel X3 dinyatakan valid.

Variabel keindahan (X4) yaitu X4.1, X4.2, X4.3, X4.4 dengan nilai r_{hitung} sebesar 0,581; 759; 654; 644. Hal ini menunjukkan bahwa $r_{hitung} > r_{tabel}$, maka untuk variabel X4 dinyatakan valid.

Kemudian, untuk variabel kelayakan (X5) yaitu X5.1, X5.2, X5.3, X5.4 dengan nilai r_{hitung} sebesar 0,545; 499; 429; 543. Hal ini menunjukkan bahwa $r_{hitung} > r_{tabel}$ maka untuk variabel X5 dinyatakan valid.

3.3.2 Uji Reliabilitas

Kuesioner reliable kalau nilai *Cronbach alpha* $> 0,60$. (Sujawerni 2015)

Dari hasil program aplikasi SPSS untuk uji reliabilitas nilai *Cronbach's alpha* yaitu 0,634 $> 0,60$. Sehingga, disimpulkan bahwa variabel yang digunakan pada penelitian ini reliabel.

3.4 Uji Asumsi Klasik

3.4.1 Uji Normalitas

Pengujian pada penelitian ini digunakan uji *One Sample Kolmogorov-Smirnov* dengan menggunakan taraf signifikansi $\leq 0,01$. Data dinyatakan berdistribusi normal jika signifikansi lebih besar dari 0,01. (Ayuwardani 2018)

Dari hasil uji normalitas didapatkan nilai menunjukkan nilai signifikansi untuk variabel X yaitu 0,200 $> 0,05$, sehingga disimpulkan bahwa penelitian ini berdistribusi normal dan layak untuk digunakan.

3.4.2 Uji Multikolinieritas

Uji Multikolinieritas untuk variabel dengan nilai *tolerance* X1 sebesar 0,841 dan nilai *VIF* sebesar 1,188. Variabel X2 dengan nilai *tolerance* sebesar 0,851 dan nilai *VIF* sebesar 1,175. Variabel X3 dengan nilai *tolerance* sebesar 0,951 dan nilai *VIF* sebesar 1,051. Variabel X4 dengan nilai *tolerance* sebesar 0,554 dan

nilai *VIF* sebesar 1,806. Kemudian, untuk variabel X5 dengan nilai *tolerance* sebesar 0,473 dan nilai *VIF* sebesar 2,114. Dari hasil uji multikolinieritas menunjukkan nilai $VIF \leq 10$ dan nilai *tolerance* $\geq 0,10$, sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak terjadi gejala multikolinieritas.

3.4.3 Uji Heterokedastisitas

Penelitian ini akan dilakukan uji heterokedastisitas menggunakan uji korelasi spearman dengan SPSS. Dari hasil uji heterokedastisitas dengan nilai signifikansi untuk X1 sebesar 0,021, X2 sebesar 0,823, X3 sebesar 0,496, X4 sebesar 0,329, dan X5 sebesar 0,889. Hal ini menunjukkan bahwa nilai signifikansi untuk semua variabel diatas 0,01, sehingga dapat disimpulkan tidak terjadi gejala heterokedastisitas.

3.5 Uji Hipotesis

Uji Hipotesis dalam program aplikasi SPSS (*Statistical Program for Social Science*) yaitu uji T, uji F, uji Koefisien Determinasi, dan Analisis Regresi Linier Berganda

3.5.1 Uji T

Uji t dikenal dengan uji parsial, yaitu untuk menguji bagaimana pengaruh masing-masing variabel bebasnya secara sendiri-sendiri terhadap variabel terikatnya.

1. Hasil uji t variabel Keamanan (X1)
Diketahui nilai Sig. untuk pengaruh pada X1 terhadap Y adalah sebesar $0,000 < 0,010$ dan nilai t hitung $16,862 > t_{tabel} 2,601$, sehingga disimpulkan bahwa H1 diterima yang berarti terdapat pengaruh X1 terhadap Y.
2. Hasil uji t variabel Kenyamanan (X2)
Diketahui nilai Sig. untuk pengaruh pada X2 terhadap Y adalah sebesar $0,000 < 0,010$ dan nilai t hitung $4,722 < t_{tabel} 2,601$, sehingga disimpulkan bahwa H2 diterima yang berarti terdapat pengaruh X2 terhadap Y.
3. Hasil uji t variabel Kebersihan (X3)

Diketahui nilai Sig. untuk pengaruh pada X3 terhadap Y adalah sebesar $0,394 > 0,010$ dan nilai t hitung $0,754 < t$ tabel $2,601$, sehingga disimpulkan bahwa H3 ditolak yang berarti tidak terdapat pengaruh X3 terhadap Y.

4. Hasil uji t variabel Keindahan (X4)
Diketahui nilai Sig. untuk pengaruh pada X4 terhadap Y adalah sebesar $0,004 < 0,010$ dan nilai t hitung $2,941 > t$ tabel $2,601$, sehingga disimpulkan bahwa H4 diterima yang berarti terdapat pengaruh X4 terhadap Y.
5. Hasil uji t variabel Kelayakan (X5)
Diketahui nilai Sig. untuk pengaruh pada X5 terhadap Y adalah sebesar $0,190 > 0,010$ dan nilai t hitung $1,314 < t$ tabel $2,601$, sehingga disimpulkan bahwa H5 ditolak yang berarti tidak terdapat pengaruh X5 terhadap Y.

3.5.2 Uji F

Dari hasil uji F diketahui nilai signifikansi untuk pengaruh X1, X2, X3, X4, dan X5 secara simultan (berturut-turut) terhadap Y adalah sebesar $0,000 < 0,05$ dan nilai F hitung sebesar $97,440 > F$ tabel sebesar $3,11$, sehingga dapat disimpulkan bahwa H6 diterima yang berarti terdapat pengaruh X1, X2, X3, X4 dan X5 secara simultan terhadap Y.

3.5.3 Uji Koefisien Determinasi

Hasil uji koefisien determinasi didapatkan nilai *Adjusted R Square* sebesar $0,708$, sehingga disimpulkan bahwa pengaruh variabel independen (X) secara simultan terhadap variabel dependen (Y) adalah sebesar $70,8\%$.

3.5.4 Analisis Regresi Linier Berganda

Tabel 3 Analisis regresi linier berganda

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	<i>Constant</i>	,922	,814		1,133	,259
	X1	,784	,046	,704	16,862	,000
	X2	,189	,040	,196	4,722	,000
	X3	,017	,020	,034	,854	,394
	X4	,137	,047	,151	2,941	,004
	X5	,075	,057	,073	1,315	,190

Adapun persamaan regresi berganda yang diperoleh adalah sebagai berikut:

$$Y = 0,922 + 0,784 X1 + 0,189 X2 + 0,017X3 + 0,137 X4 + 0,075 X5$$

Dari persamaan tersebut diatas dapat dijelaskan bahwa variabel keamanan (X1) mempunyai pengaruh terhadap Y sebesar $0,784$ atau 78% , variabel kenyamanan (X2) sebesar $0,189$ atau $18,9\%$, variabel kebersihan (X3) sebesar $0,017$ atau $1,7\%$, variabel kebersihan (X4) sebesar $0,137$ atau $13,7\%$ dan variabel kelayakan (X5) sebesar $0,075$ atau $7,5\%$. Sehingga, disimpulkan bahwa variabel kenyamanan (X1) mempunyai pengaruh yang dominan terhadap variabel dependent (Y) yaitu sebesar $78,4\%$.

3.6 Ketersediaan Lahan

Hasil analisis kebutuhan dan ketersediaan lahan diperoleh lahan sesuai dan tersedia. Untuk Kebutuhan lahan pembangunan *complete street* pada jalan arteri ini sebesar $15,314$ Ha dari $21,701$ Ha lahan yang tersedia. Dimana untuk kebutuhan lahan trotoar sebesar $1,865$ Ha, untuk Jalur Sepeda $2,093$ Ha, Jalur Hijau $2,761$ Ha, dan Jalur umum sebesar $8,595$ Ha. Semuanya dibangun diatas jalan nasional sehingga tidak diperlukan biaya pengadaan tanah. Untuk lebar jalur pada penerapan konsep *complete street* ini bervariasi dimana jalur sepeda yaitu sekitar 2 m, lebar jalur pejalan kaki yaitu $3-5$ m, dan lebar jalur umum sekitar 10 m.

4. Penutup

4.1 Kesimpulan

Berdasarkan hasil dan pembahasan pada bab sebelumnya, maka dapat disimpulkan bahwa:

- 1) Variabel keamanan (X1) mempunyai pengaruh yang paling dominan terhadap variabel penerapan (Y) yaitu sebesar 0,784 atau 78,4%. Kemudian diikuti oleh variabel kenyamanan (X2) sebesar 0,189 atau 18,9%, variabel keindahan (X4) sebesar 0,137 atau 13,7 dan variabel kelayakan sebesar 0,075 atau 7,5%. Sementara, pada variabel kebersihan (X3) paling sedikit yaitu sebesar 1,7%. Kemudian untuk indikator yang mempunyai pengaruh yang paling dominan terhadap variabel Y yaitu X1.3 sebesar 27,5 mengenai kondisi permukaan jalan dan indikator yang paling rendah yaitu X3.2 dan X5.2 sebesar 0,1%.
- 2) Untuk pembebasan lahan *complete street* dengan ketersediaan tanah yaitu 21,701 Ha dan untuk kebutuhan lahan pembangunan *complete street* mulai dari trotoar, jalur sepeda, jalur hijau dan lain sebagainya sebesar 15,314 Ha. Semuanya dibangun diatas jalan nasional sehingga tidak diperlukan biaya pengadaan tanah. Untuk lebar jalur pada penerapan konsep *complete street* ini bervariasi dimana jalur sepeda yaitu sekitar 2 m, lebar jalur pejalan kaki yaitu 3-5 m, dan lebar jalur umum sekitar 10 m.

4.2 Saran

Berdasarkan kesimpulan diatas maka diajukan beberapa saran sebagai berikut:

- 1) Untuk pemerintah diharapkan kebijakan penanggulangan sampah harus dikedepankan. Tidak tersedianya tempat sampah akan memancing seseorang untuk membuang sampah sembarangan, apalagi ketika telah melihat tumpukan sampah ada di depan matanya. Tempat sampah yang ada pun harus dirawat dan pihak yang mengelola

harus dengan ketat mengawasi pengumpulan sampah yang ada. Dinas Kebersihan harus lebih memperhatikan hal ini karena membuat lingkungan yang bersih tidak cukup hanya dengan menyapu namun juga dengan memperbanyak tempat sampah.

- 2) Sebagai implementasi hasil penelitian ini dimana variabel keamanan paling berpengaruh terhadap penerapan *complete street* maka untuk memaksimalkan penerapan konsep *complete street* diusulkan agar nilai koefisien tertinggi lebih ditingkatkan agar masyarakat sekitar berminat menggunakan daerah konsep *complete street*.

Daftar Pustaka

- Ayuwardani, Rizky Primadita. (2018). "Pengaruh Informasi Keuangan Dan Non Keuangan Terhadap Underpricing Harga Saham Pada Perusahaan Yang Melakukan Initial Public Offering (Studi Empiris Perusahaan Go Public Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia Tahun 2011-2015)." *Jurnal Nominal*: 143–58.
- Pranatawijaya, Viktor Handrianus, Widiatry Widiatry, Ressa Priskila, dan Putu Bagus Adidyana Anugrah Putra. (2019). "Penerapan Skala Likert Dan Skala Dikotomi Pada Kuesioner Online." *Jurnal Sains dan Informatika* 5(2): 128–37.
- Sujawerni, V. W. (2015). "Spss Untuk Penelitian." *Pustaka Baru*.
- Syofian, Suzuki, Timor Setiyaningsih, dan Nur Syamsiah. *Otomatisasi Metode Penelitian Skala Likert Berbasis Web*.
- Yudhistra, Pradana, Shirly Wunas, dan Sumarni Hamid. (2017). "The Application of Complete Street in Makassar City." 6(1): 76–81.