



**STUDI KENYAMANAN PEJALAN KAKI TERHADAP
PEMANFAATAN JALUR PEDESTRIAN DI JALAN
PROTOKOL KOTA SEMARANG
(STUDI KASUS JALAN PAHLAWAN)**

SKRIPSI

Disajikan sebagai salah satu syarat untuk memperoleh gelar sarjana
Program Studi Pendidikan Teknik Bangunan

Oleh

Muhammad Muslihun
5101406024

**JURUSAN TEKNIK SIPIL
FAKULTAS TEKNIK
UNIVERSITAS NEGERI SEMARANG
2013**

PERNYATAAN

Dengan ini saya :

Nama : Muhammad Muslihun

NIM : 5101406024

Jurusan/Prodi : Teknik Sipil/Pend. Teknik Bangunan

Menyatakan bahwa skripsi yang berjudul “*Studi Kenyamanan Pejalan Kaki Terhadap Pemanfaatan Jalur Pedestrian di Jalan Protokol Kota Semarang (Studi Kasus Jl. Pahlawan)*” merupakan hasil karya penulis sendiri berdasarkan dari studi literatur, penelitian lapangan dan koreksi serta bimbingan dengan dosen pembimbing. Semua kutipan dan sumber penulisan karya tulis ini dirujuk berdasarkan kaidah penulisan karya tulis ilmiah.

Semarang, 15 Agustus 2013

Muhammad Muslihun
NIM. 5101406024

LEMBAR PERSETUJUAN

Skripsi ini telah disetujui dan siap untuk diujikan dihadapan panitia sidang ujian skripsi Jurusan Teknik Sipil Fakultas Teknik Unnes :

Hari : Kamis

Tanggal : 15 Agustus 2013

Pembimbing I

Pembimbing II

Ir. Agung Sutarto, M.T.
NIP. 196104081991021001

Ir. Didik Nopianto AN M.T.
NIP. 196611041998031001

Mengetahui,
Ketua Jurusan Teknik Sipil

Drs. Sucipto M.T.
NIP. 196301011991021001

HALAMAN PENGESAHAN

STUDI TENTANG KENYAMANAN PEJALAN KAKI
TERHADAP PEMANFAATAN JALUR PEDESTRIAN
DI JALAN PROTOKOL KOTA SEMARANG
(STUDI KASUS JALAN PAHLAWAN)

Oleh :

Nama : Muhammad Muslihun

NIM : 5101406024

Telah dipertahankan di hadapan Sidang Dewan Penguji Skripsi
Jurusan Teknik Sipil Fakultas Teknik Universitas Negeri Semarang pada :

Hari : Tanggal :

.....

Susunan Panitia Ujian Skripsi

Ketua

Sekretaris

Drs. Sucipto M.T.
NIP. 196301011991021001

Eko Nugroho Julianto, S.Pd., M.T.
NIP. 197207021999031002

Pembimbing I

Anggota Penguji

Ir. Agung Sutarto, M.T.
NIP. 196104081991021001

1. Diharto, S.T., M.Si.
NIP. 197205142001121002

Pembimbing II

2. Ir. Agung Sutarto, M.T.
NIP. 196104081991021001

Ir. Didik Nopianto A.N, MT
NIP. 196611041998031001

3. Ir. Didik Nopianto A.N, MT
NIP. 196611041998031001

Dekan Fakultas Teknik

Drs. Muhammad Harlanu, M.Pd.
NIP. 196602151991021001

ABSTRAK

Muslihun, Muhammad. 2013. *Studi tentang Kenyamanan Pejalan Kaki Terhadap Pemanfaatan Jalur Pedestrian Di Jalan Protokol Kota Semarang (Studi Kasus Jl. Pahlawan Semarang)*. Skripsi, Program Studi Pendidikan Teknik Bangunan, Fakultas Teknik Universitas Negeri Semarang. Pembimbing I Ir. Agung Sutarto, M.T., Pembimbing II Ir. Didik Nopianto AN, M.T.

Kata Kunci : Kenyamanan, Pejalan Kaki, Jalur Pedestrian.

Perkembangan dan peningkatan kualitas infrastruktur kota perlu didukung dengan kenyamanan pengguna. Infrastruktur yang vital bagi pejalan kaki adalah jalur pedestrian. Dengan adanya jalur pedestrian yang nyaman akan memberikan dampak bagi kualitas lingkungan juga meningkatkan kesehatan dan meningkatkan kuantitas pejalan kaki sehingga dapat mengurangi penggunaan kendaraan bermotor yang bisa menimbulkan polusi perkotaan. Pedestrianisasi merupakan langkah konkrit pemerintah dalam upaya mengurangi penggunaan kendaraan bermotor akhir-akhir ini. Tanpa adanya jalur pedestrian yang memadai dan nyaman mustahil bagi pengguna kendaraan mengurangi aktifitasnya dengan menggantinya dengan berjalan kaki.

Metode yang digunakan dalam pengumpulan data penelitian ini adalah melalui teknik survey lapangan yaitu kondisi existing saat ini dan kuesioner untuk menggali karakteristik responden berdasarkan jenis kelamin, usia, pendidikan dan pekerjaan, jenis kuesioner dalam penelitian ini yaitu terbuka sebagai wawancara langsung dengan responden dan tertutup untuk memudahkan responden mengungkapkan persepsi maupun preferensi mengenai tingkat kenyamanan jalur pedestrian saat ini di Jl. Pahlawan Semarang menurut mereka. Hasil yang diperoleh dari perhitungan analisis deskriptif prosentase mengenai persepsi dan preferensi pejalan kaki tentang kenyamanan ditinjau dari berbagai aspek, yaitu : sirkulasi, gaya alam dan iklim, kebersihan, keindahan, keamanan, kebisingan, aroma-aroma tidak sedap, kualitas bentuk dan desain jalur pedestrian. Setelah data ditabulasikan dan dianalisis diperoleh bahwa dari jumlah responden sebanyak 70 pejalan kaki dengan menggunakan ukuran sampel dari *sample size calculator* pengolah ukuran sampel dari website diinternet, hasil analisis menunjukan skor rata-rata dari seluruh pilihan kuesioner tertutup mengenai aspek kenyamanan yaitu skor 189 atau 54% dan tergolong dalam kriteria **cukup baik/cukup nyaman**, dalam pemanfaatan jalur pedestrian Jl. Pahlawan Semarang.

Dari penelitian ini dapat ditarik kesimpulan bahwa responden memilih fungsi jalur pedestrian sebagai jalur khusus pejalan kaki sebagai prioritas utama. Kondisi jalur pedestrian saat ini Jl. Pahlawan Semarang berada dalam kondisi cukup nyaman. Persepsi dan preferensi yang menjadi aspek kenyamanan utama menurut responden adalah terik matahari sebagai aspek yang mengganggu kenyamanan. Hal ini mengingat suhu di kota Semarang secara umum $\pm 32^{\circ}$ C yang tergolong cukup panas untuk beraktifitas terutama pada siang hari. Selain hal tersebut pohon disepanjang jalur pedestrian juga belum berfungsi efektif dalam mengurangi suhu yang terlalu panas karena masa daun pohonnya belum lebat.

Saran untuk peningkatan dan pengembangan jalur pedestrian di Jl. Pahlawan Semarang khususnya agar lebih nyaman yaitu perlunya peneduh berupa pohon berdaun masa lebat atau alternatif lainnya misalnya *shelter* untuk meminimalisir kondisi suhu kota Semarang pada umumnya yang terlalu panas dan juga terik matahari disiang hari.

MOTTO DAN PERSEMBAHAN

Motto :

Tuhan yang maha segalanya yang telah melimpahkan rahmat, rejeki serta lindungannya

Menerima kegagalan dengan lapang dada dan yakin ada rencana Tuhan yang lain

Belajar adalah proses pendewasaan dan membentuk sikap bijaksana dalam segala hal

Dipersembahkan kepada :

- Orang tua atas dukungan moral dan material skripsi ini bisa dilaksanakan dan disidangkan
- Teman-teman atas waktunya yang senantiasa memotivasi dan memberikan pembelajaran

KATA PENGANTAR

Keharibaan Allah Yang Maha Esa, seluruh puja dipersembahkan. Rasa takzim yang penuh serta shalawat semoga selalu terhaturkan kepada Kanjeng Nabi yang mulia beserta seluruh umatnya. *Alhamdulillah* penulis sanggup menyelesaikan penelitian dan penyusunan skripsi ini. Skripsi yang berjudul *Studi Tentang Kenyamanan Pejalan Kaki Terhadap Pemanfaatan Jalur Pedestrian Di Jalan Protokol Kota Semarang (Studi Kasus Jl. Pahlawan)*, disusun sebagai salah satu syarat untuk mencapai gelar Sarjana Pendidikan Teknik Bangunan Fakultas Teknik Universitas Negeri Semarang. Berkenaan dengan telah tersusunnya skripsi ini, perkenankanlah penulis mengucapkan terima kasih kepada banyak pihak yang telah membantu maupun bekerjasama dengan penulis dalam pelaksanaan penelitian serta penyusunan laporan skripsi ini. Ucapan terima kasih yang sebesar-besarnya penulis sampaikan kepada yang terhormat :

1. Prof. Dr. Fatkhur Rahman, M.Si., selaku Rektor Universitas Negeri Semarang (Unnes);
2. Drs. Muhammad Harlanu M.Pd., selaku Dekan Fakultas Teknik Unnes;
3. Drs. Sucipto, M.T., selaku Ketua Jurusan Teknik Sipil Unnes;
4. Eko Nugroho Julianto, S.Pd., M.T., selaku Kepala Program Studi Pend. Teknik Bangunan;
5. Dra. Sri Handayani, M.Pd., selaku dosen wali angkatan 2006;
6. Ir. Agung Sutarto, M.T., selaku Dosen Pembimbing I dalam penyusunan skripsi ini;
7. Ir. Didik Nopianto, M.T, selaku Dosen Pembimbing II dalam penyusunan skripsi ini;
8. Diharto, S.T, M.Si., selaku Dosen Penguji Utama;
9. Aman & Munandiroh selaku orang tua;
10. Teman-teman angkatan 2006;
11. Bapak-bapak dan teman-teman di ULP Unnes;
12. Teman-teman dalam komunitas, kos Beta House;

13. Teman-teman Tutik, Roma, Adib, Mimin, Huda, Didik, Heni dan semua yang tidak dapat penulis sebutkan satu per satu;
14. Seluruh pihak yang membantu yang tidak dapat penulis sebutkan satu per satu dalam penyelesaian skripsi ini.

Penulis menyadari bahwa skripsi ini teramat jauh dari kesempurnaan, hal itu disebabkan oleh keterbatasan pengetahuan dan kemampuan penulis. Akhir kata, penulis berharap semoga skripsi ini dapat memberi manfaat kepada kita semua. Aamiin.

Semarang, 15 Agustus 2013

Muhammad Muslihun
NIM. 5101406024

DAFTAR ISI

	HALAMAN
HALAMAN JUDUL	i
PERNYATAAN	ii
PERSETUJUAN PEMBIMBING	iii
HALAMAN PENGESAHAN	iv
SARI	v
MOTTO DAN PERSEMBAHAN	vii
KATA PENGANTAR	viii
DAFTAR ISI	x
DAFTAR TABEL	xiii
DAFTAR GAMBAR.....	xiv
I PENDAHULUAN	1
1.1. Latar Belakang	1
1.2. Rumusan Permasalahan	4
1.3. Tujuan dan Manfaat Penelitian	5
1.3.1 Tujuan Penelitian	5
1.3.2 Manfaat Penelitian	6
1.4. Batasan Masalah	6
1.5. Kerangka Pikir Penelitian	6
II TINJAUAN PUSTAKA	8
2.1. Pejalan Kaki	8

2.1.1.	Pengertian Berjalan Kaki ..	8
2.1.2.	Tujuan Kegiatan Berjalan Kaki ..	10
2.1.3.	Pejalan Kaki Menurut Sarana ..	10
2.1.4.	Jarak Berjalan ..	11
2.1.5.	Fasilitas Pejalan Kaki ..	13
2.2.	Jalur Pedestrian ..	13
2.2.1.	Pengertian Jalur Pedestrian ..	13
2.2.2.	Jenis Jalur Pedestrian ..	14
2.2.3.	Fasilitas Jalur Pedestrian ..	17
2.2.4.	Elemen Jalur Pedestrian ..	19
2.2.5.	Vegetasi Pada Jalur Pedestrian ..	22
2.2.6.	Sistem Sirkulasi dan Sistem Pedestrian ..	24
2.2.7.	Manfaat Pedestrianisasi ..	26
2.3.	Kenyamanan Jalur Pedestrian ..	26
2.4.	Persepsi dan Preferensi ..	30
III	METODOLOGI PENELITIAN ..	33
3.1.	Lokasi dan Waktu Penelitian ..	33
3.2.	Metode Penelitian ..	35
3.3.	Tahap Analisis ..	37
3.2.	Perumusan Rekomendasi ..	40
IV	HASIL DAN PEMBAHASAN ..	42
4.1.	Gambaran Umum Kawasan Studi ..	41
4.2.1.	Kondisi Jl. Pahlawan Semarang ..	42

4.2.2.	Kondisi Jalur Pedestrian	44
4.2.	Hasil Penelitian	51
4.2.1.	Karakteristik Responden	51
4.2.2.	Hasil Persepsi Responden	54
4.3.3.	Hasil Preferensi Responden	58
4.3.	Pembahasan Penelitian	60
V	KESIMPULAN DAN SARAN	65
5.1.	Kesimpulan	65
5.2.	Saran	67
	DAFTAR PUSTAKA	63
	LAMPIRAN	64

DAFTAR TABEL

	HALAMAN
Tabel 2.1. Lebar Jalur Pedestrian	24
Tabel 3.1. Aspek, Jenis, Bentuk dan Sumber Pengambilan Data	36
Tabel 3.2. Interval Kelas Persentase	40
Tabel 4.1. Karakteristik Responden	51
Tabel 4.2. Fungsi Jalur Pedestrian Menurut Responden	54
Tabel 4.3. Persepsi Responden Berdasarkan Kondisi Jalur	55
Tabel 4.4. Aspek Kenyamanan Menurut Responden	56
Tabel 4.5. Aspek Ketidaknyamanan Menurut Responden	57
Tabel 4.6. Jumlah Preferensi Responden	59
Tabel 4.7. Kondisi Jalur Pedestrian	62

DAFTAR GAMBAR

	HALAMAN
Gambar 1.1. Kerangka Pikir Penelitian	7
Gambar 3.1. Lokasi Penelitian	34
Gambar 4.1. Zona Jl. Pahlawan Semarang	43
Gambar 4.2. Dimensi Jalur Pedestrian	46
Gambar 4.3. Aktifitas di Jalur Pedestrian	47
Gambar 4.4. Elemen Jalur Pedestrian	49
Gambar 4.5. Karakteristik Responden Berdasarkan Jenis Kelamin	52
Gambar 4.6. Karakteristik Responden Berdasarkan Usia	52
Gambar 4.7. Karakteristik Responden Berdasarkan Pendidikan	53
Gambar 4.8. Karakteristik Responden Berdasarkan Pekerjaan	53
Gambar 4.9. Aspek Kenyamanan Menurut Reponden	57
Gambar 4.6. Aspek Ketidaknyamanan Menurut Reponden	58

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Semarang merupakan salah satu kota besar yang sedang berkembang pesat, baik dari tingkat perekonomian maupun jumlah penduduknya. Selain itu Semarang adalah ibu kota provinsi Jawa Tengah, dimana pusat pemerintahan provinsi berada di Semarang. Untuk mendukung kegiatan dan perkembangan Semarang dibutuhkan infrastruktur fisik dan non fisik yang tersedia dengan baik agar tidak menghambat proses tersebut. Infrastruktur fisik itu meliputi sarana dan prasarana, tata guna, desain, dll dan non fisik meliputi hubungan sosial, aktivitas perekonomian, dll.

Kebutuhan akan infrastruktur fisik sangat *esensial* untuk menunjang kemudahan aksesibilitas kegiatan dan perkembangan di perkotaan. Infrastruktur fisik itu misalnya adalah jalan. Jalur pedestrian merupakan salah satu prasarana infrastruktur fisik berupa jalan yang diperuntukan bagi aktifitas pejalan kaki. Pejalan kaki berhak atas ketersediaan fasilitas jalan khusus untuk aktifitas berjalan kaki yang berupa jalur pedestrian, tempat penyeberangan, dan fasilitas lain (UU No.22 Tahun 2009 pasal 131). Sudah selayaknya jalur pedestrian hanya digunakan untuk beraktifitas pejalan kaki bukan aktifitas lain seperti aktifitas kendaraan dan parkir kendaraan, berdagang karena dapat membahayakan keselamatan dan mengurangi kenyamanan sirkulasi pejalan kaki. Perencanaan

akan kebutuhan jalur pedestrian harus direncanakan dengan baik sesuai ketentuan dan standar aturan perencanaan jalur pedestrian dengan mempertimbangkan dan mengutamakan aspek keselamatan dan kenyamanan pejalan kaki. Dibutuhkan peraturan yang tegas dan jelas mengenai peraturan tentang jalur pedestrian, yang kita tahu karena saat ini banyak jalur pedestrian yang tidak digunakan sebagaimana fungsi utamanya, jalur pedestrian yang seharusnya untuk memberi kenyamanan pejalan kaki beralih fungsinya menjadi area parkir dan kegiatan berjualan pedagang kaki lima. Sehingga pengguna utama jalur pedestrian yaitu pejalan kaki merasa terganggu dan kurang nyaman ketika melintasi jalur pedestrian. SNI 03-2443-1999 menegaskan fungsi utama pedestrian adalah memberikan pelayanan yang optimal kepada pejalan kaki baik dari segi keamanan dan kenyamanan.

Kenyamanan jalur pedestrian harus dijadikan prioritas dalam perencanaan transportasi perkotaan. Pembangunan jalur pedestrian yang baik sesuai perencanaan jalur pejalan kaki pada jalur umum akan meningkatkan kenyamanan dan kuantitas pejalan kaki dan kualitas lingkungan perkotaan yang berdampak pada penurunan emisi gas rumah kaca, polusi udara, dan konsumsi energi. Selain itu jalur pedestrian juga dapat meningkatkan kesehatan pejalan kaki dan kualitas lingkungan perkotaan. Edi Darmawan (2003) terdapat 3 unsur penting yang harus dijaga dalam kondisi hubungan yang harmonis, seimbang dan lestari terhadap perencanaan suatu kawasan yaitu manusia dengan aktifitasnya, lingkungan alam sebagai tempat dan pemanfaatan jalur oleh manusia di lingkungan alam tersebut. Keharmonisan akan timbul bilamana alam terjaga dengan baik dengan

meminimalkan penggunaan kendaraan yang memakai bahan bakar yang tidak ramah lingkungan. Oleh karena itu jalur pedestrian merupakan upaya untuk meminimalisir polusi dan meningkatkan kualitas lingkungan perkotaan. Lingkungan kota yang bersih dari polusi adalah kota yang ramah bagi pejalan kaki dengan memberikan fasilitas yang layak dan memadai untuk aktifitasnya yaitu berupa jalur pedestrian yang nyaman dan aman untuk berjalan kaki dan beraktifitas. Renovasi jalur pedestrian Jl. Pahlawan bertujuan agar fungsi jalur pedestrian dapat dikembalikan sesuai fungsi utamanya, yaitu sebagai sarana transportasi non kendaraan khususnya berjalan kaki. Kenyamanan jalur pedestrian secara langsung dapat meningkatkan kuantitas pejalan kaki.

Oleh karena itu, salah satu hal penting yang harus dikaji adalah aspek kenyamanan jalur pedestrian tersebut. Menurut Marsh (1991), kenyamanan dapat dibentuk melalui 2 hal, yaitu kenyamanan klimatik dan kenyamanan visual. Kenyamanan klimatik dihubungkan dengan kesesuaian faktor-faktor iklim mikro dalam mempengaruhi temperatur kulit dan persepsi manusia terhadap panas dan dingin, yaitu meliputi radiasi matahari, temperatur udara, angin dan kelembaban. Kenyamanan visual berhubungan dengan aspek kesesuaian pemandangan yang ditangkap oleh mata pengamat dengan lingkungannya melalui persepsi dan preferensi.

Faktor lain yang sering ditambahkan sebagai penunjang kenyamanan yaitu kenyamanan fisik. Kenyamanan fisik berkaitan erat dengan aspek kesesuaian bentuk dan disain objek atau elemen-elemen yang dibangun terhadap lingkungan sekitarnya, misalnya kesesuaian bangku taman, lampu-lampu taman, jalur

pedestrian, papan reklame dan infrastruktur lainnya. Kenyamanan fisik ini sering dikaitkan dengan konsep “*ergonomis*”, yaitu objek atau struktur yang dibangun secara dimensional dan strukturalnya mengikuti kebutuhan gerak tubuh manusia penggunaannya. Hal ini dimaksudkan agar objek atau struktur yang dibangun dapat optimal dan nyaman untuk digunakan oleh pengguna jalur pedestrian yaitu pejalan kaki.

1.2. Rumusan Permasalahan

Jalur pedestrian yang telah selesai direnovasi di awal tahun 2011 di sepanjang Jl. Pahlawan saat ini, kurang berfungsi efektif. Dikarenakan berbagai hal, misalnya jalur pedestrian digunakan aktifitas lain seperti area penyewaan dan bermain sepeda roda, tempat berkumpulnya aktifitas komunitas motor atau komunitas lain, aktifitas pedagang asongan keliling yang kemungkinan mengganggu kenyamanan pengguna utama jalur pedestrian yaitu pejalan kaki. Hal ini dapat terlihat dari pejalan kaki masih memilih menggunakan kendaraan untuk berpindah tempat ke tempat lainnya, daripada menggunakan jalur pedestrian. Faktor kenyamanan diduga menjadi penyebab masih rendahnya apresiasi pengguna jalur pedestrian. Kondisi terik matahari disiang hari maupun iklim mikro (suhu dan kelembaban) secara umum Semarang yang tergolong cukup panas dan kelembaban udara yang tinggi terutama pada siang hari dan juga kualitas visual sekitar jalur pedestrian yang rendah karena bangunan gedung yang masif dan hampir seragam diduga merupakan faktor-faktor ketidaknyamanan yang dominan ditemui di sepanjang Jl. Pahlawan. Oleh karena itu, diperlukan analisis mengenai kondisi-kondisi yang terkait dengan aspek kenyamanan untuk

meningkatkan kenyamanan jalur pedestrian Jl. Pahlawan agar berfungsi sebagai mana fungsi utamanya sebagai transportasi jarak pendek dan efektif, fungsional serta nyaman bagi pengguna jalur terutama pejalan kaki yang menjadi pengguna utama dan masyarakat di sekitarnya. Dari uraian diatas dapat dirumuskan permasalahan dalam penelitian ini yaitu :

- 1.2.1. Bagaimana kondisi existing dan fasilitas penunjang yang telah tersedia saat ini dalam menunjang kenyamanan pengguna jalur pedestrian yaitu pejalan kaki di jalur pedestrian Jl. Pahlawan?
- 1.2.2. Berapa tingkat kenyamanan persepsi dan preferensi pengguna terhadap kenyamanan pemanfaatan jalur pedestrian Jl. Pahlawan?
- 1.2.3. Bagaimana meningkatkan kualitas pelayanan jalur pedestrian Jl. Pahlawan agar berfungsi efektif dan nyaman bagi aktifitas pejalan kaki terhadap pemanfaatan jalur pedestrian Jl. Pahlawan?

1.3. Tujuan dan manfaat Penelitian

1.3.1. Tujuan Penelitian

Selain untuk menambah pengetahuan dan pemahaman peneliti mengenai kenyamanan suatu infrastruktur kota yaitu khususnya jalur pedestrian. Adapun tujuan lain dari penelitian ini yaitu :

1. Mengetahui kondisi existing dan fasilitas penunjang jalur pedestrian di Jl. Pahlawan kaitannya dengan aspek kenyamanan penggunaannya.
2. Menganalisis persepsi dan preferensi pengguna jalur pedestrian terhadap kenyamanan jalur pedestrian di Jl. Pahlawan.

3. Menyusun rekomendasi untuk peningkatan kualitas pelayanan agar berfungsi efektif dan nyaman bagi pengguna jalur pedestrian dan juga diharapkan dapat diterapkan pada jalur pedestrian lainnya.

1.3.2. Manfaat Penelitian

Hasil dari penelitian ini diharapkan dapat bermanfaat sebagai bahan masukan dalam peningkatan kenyamanan jalur pedestrian dan juga perencanaan jalur pedestrian secara umum serta perencanaan atau pengembangan Jalur pedestrian Jl. Pahlawan khususnya dan jalur pedestrian yang lain untuk efektifitas jalur pedestrian serta kenyamanan jalur pedestrian yang optimal baik ditinjau dari berbagai aspek kenyamanan.

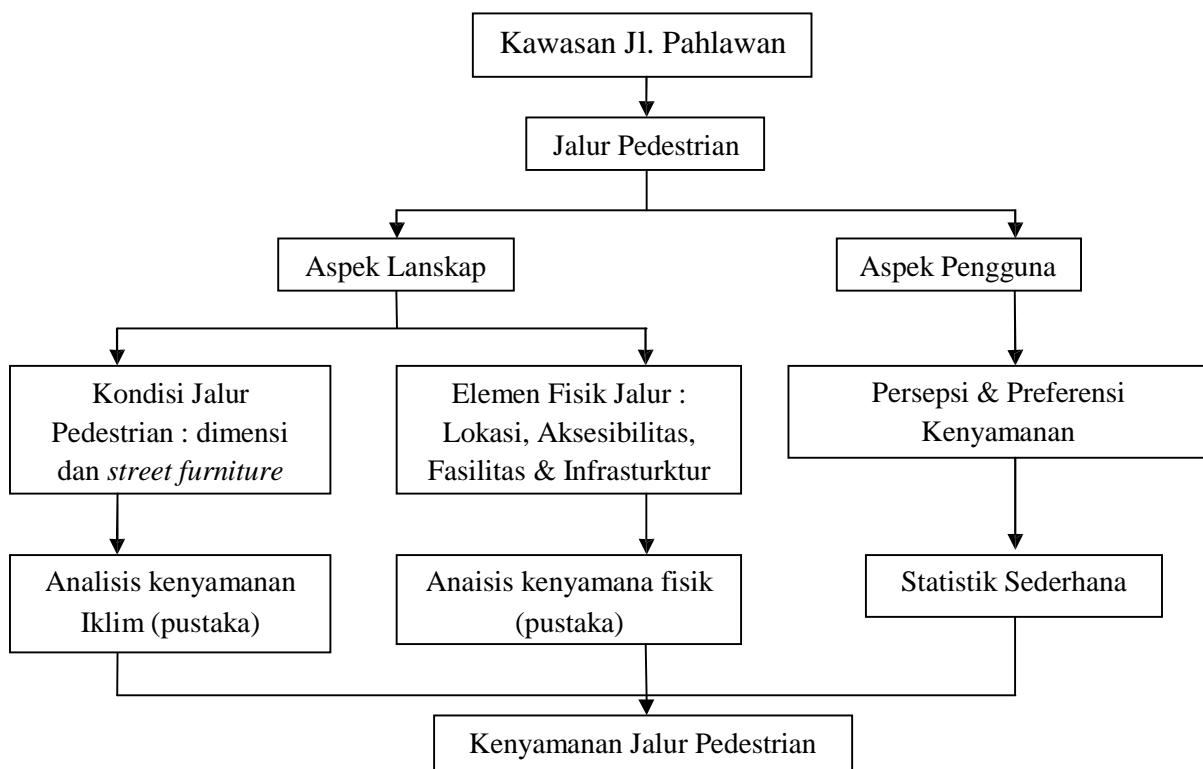
1.4. Batasan Penelitian

Aspek kenyamanan jalur pedestrian penelitian yang dianalisis berdasarkan aspek kenyamanan menurut teori yang sudah ada ataupun penelitian terdahulu yang serupa mengenai kenyamanan jalur pedestrian terutama permasalahan yang hampir sama pada Jalur pedestrian kawasan Jl. Pahlawan, penelitian hanya terbatas sisi timur dan barat, dimana jalur pedestrian berada. Penelitian dengan mengabaikan faktor lain yang tidak disebutkan. Kenyamanan berdasarkan persepsi dan preferensi pejalan kaki yang sudah pernah melintasi jalur pedestrian Jl. Pahlawan.

1.5. Kerangka pikir penelitian

Kerangka pikir yang digunakan dalam penelitian ini dapat dilihat pada Gbr. 1.1. Dari gambar tersebut diketahui bahwa kawasan Jl. Pahlawan khususnya pada jalur pedestrian dapat berfungsi secara efektif jika dirancang,

dibangun serta dikelola dengan tujuan memenuhi kebutuhan kenyamanan pengguna utama jalur pedestrian yaitu pejalan kaki. Faktor kenyamanan mencakup faktor kenyamanan fisik dan panca indera. Evaluasi terhadap kondisi faktual faktor-faktor tersebut dan melihat hubungannya dengan persepsi dan preferensi pengguna, sehingga dapat disusun suatu usulan dan rekomendasi dalam hal peningkatan kenyamanan, baik itu kenyamanan secara fisik maupun panca indera pengguna jalur pedestrian. Perbaikan tersebut diharapkan dapat meningkatkan kenyamanan pengguna sehingga bisa diaplikasikan dan dimanfaatkan pada jalur pedestrian yang lain.



Gbr. 1.1. Kerangka Pikir Penelitian

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1. Pejalan kaki

2.1.1. Pengertian Berjalan kaki

Dalam UU No. 22 Tahun 2009 definisi dari pejalan kaki adalah setiap orang yang berjalan di ruang lalu lintas jalan. Berjalan merupakan salah satu jenis transportasi non-kendaraan yang menyehatkan. Menurut Giovanni (1977), berjalan merupakan salah satu sarana transportasi yang dapat menghubungkan antara satu fungsi di suatu kawasan dengan fungsi lainnya. Sedangkan menurut Fruin (1979), berjalan kaki merupakan alat untuk pergerakan internal kota, satu-satunya alat untuk memenuhi kebutuhan interaksi tatap muka yang ada didalam aktivitas komersial dan kultural di lingkungan kehidupan kota. Berjalan kaki merupakan alat penghubung antara moda-moda angkutan yang lain. Sedangkan Rusmawan (1999) mengemukakan bahwa, dalam hal berjalan termasuk juga di dalamnya dengan menggunakan alat bantu pergerakan seperti tongkat maupun tuna netra termasuk kelompok pejalan kaki. Menurut Gideon (1977), berjalan kaki merupakan sarana transportasi yang menghubungkan antara fungsi kawasan satu dengan yang lain terutama kawasan perdagangan, kawasan budaya, dan kawasan permukiman, dengan berjalan kaki menjadikan suatu kota menjadi lebih manusiawi. Spreiregen (1965) menyebutkan bahwa pejalan kaki tetap merupakan sistem transportasi yang paling baik meskipun memiliki keterbatasan kecepatan rata-rata 3-4 km/jam serta daya jangkau yang sangat dipengaruhi oleh kondisi fisik. jarak 0,5 km merupakan jarak yang berjalan kaki yang paling nyaman,

namun lebih dari itu orang akan memilih menggunakan transportasi ketimbang berjalan kaki. Menurut Bromley dan Thomas (1993), ada dua karakteristik pejalan kaki yang perlu diperhatikan jika dikaitkan dengan pola perilaku pejalan kaki , yaitu :

a. Secara Fisik

Dipahami sebagai dimensi manusia dan daya gerak, keduanya mempunyai pengaruh yang cukup besar terhadap penggunaan ruang pribadi dan penting untuk memahami kebutuhan-kebutuhan pejalan kaki.

b. Secara Psikis

Karakteristik ini berupa preferensi psikologi yang diperlukan untuk memahami keinginan pejalan kaki ketika melakukan aktivitas berlalu lintas. Kebutuhan ini berkaitan dengan berkembangnya kebutuhan pejalan kaki pada kawasan yang tidak hanya untuk berbelanja, tetapi juga sebagai kegiatan rekreasi, sehingga harus mempunyai persyaratan mendasar yang dimiliki kawasan yaitu *maximum visibility*, *accessibility* dan *security*. Pejalan kaki lebih suka menghindari kontak fisik dengan pejalan kaki lainnya dan biasanya akan menjadi ruang pribadi yang lebih luas.

Dari teori diatas dapat diartikan bahwa berjalan kaki merupakan aktifitas bergerak dari satu tempat ke tempat lainnya dan diharapkan bisa menikmati suasana di sepanjang jalan yang dilalui serta merupakan salah satu sarana untuk bersosialisasi dengan sesama para pejalan kaki, sehingga berjalan kaki menjadi suatu aktifitas yang menyenangkan. Untuk melakukan aktifitas tersebut maka

diperlukan jalur khusus untuk berjalan kaki yang aman dan nyaman serta suasana yang akrab dengan para pejalan kaki.

2.1.2. Tujuan Kegiatan Berjalan

Menurut Rubenstein (1987), tujuan kegiatan berjalan kaki dapat dikelompokkan sebagai berikut :

1. Berjalan kaki untuk ke tempat kerja atau perjalanan fungsional, jalur pedestrian dirancang untuk tujuan tertentu seperti untuk melakukan pekerjaan bisnis, makan/minum, pulang dan pergi dari dan ke tempat kerja.
2. Berjalan kaki untuk belanja dan tidak terikat waktu, dapat dilakukan dengan perjalanan santai dan biasanya kecepatan berjalan lebih rendah, dibanding dengan orang berjalan untuk menuju tempat kerja atau perjalanan fungsional. Jarak rata-rata lebih panjang dan sering tidak disadari panjang perjalanan yang ditempuh karena daya tarik kawasan.
3. Berjalan kaki untuk keperluan rekreasi, dapat dilakukan sewaktu-waktu dengan santai. Untuk memudahhi kegiatan tersebut diperlukan fasilitas pendukung yang bersifat rekreatif seperti : tempat berkumpul, bercakap-cakap, menikmati pemandangan disekitarnya dan klengkapan antara lain tempat duduk, lampu penerangan, bak bunga dan sebagainya.

2.1.3. Pejalan kaki menurut saran perjalanan

Menurut Rubenstein (1987), terdapat beberapa kategori pejalan kaki, Menurut sarana perjalanannya :

1. Pejalan kaki penuh, merupakan mereka yang menggunakan moda jalan kaki sebagai moda utama, jalan kaki digunakan sepenuhnya dari tempat asal sampai ke tempat tujuan
2. Pejalan kaki pemakai kendaraan umum, merupakan pejalan kaki yang menggunakan moda jalan kaki sebagai moda antara. Biasanya dilakukan dari tempat asal ke tempat kendaraan umum, atau pada jalur perpindahan rute kendaraan umum, atau tempat pemberhentian kendaraan umum ke tempat tujuan akhir.
3. Pejalan kaki pemakai kendaraan umum dan kendaraan pribadi, merupakan mereka yang menggunakan moda jalan kaki sebagai moda antara, dari tempat parkir kendaraan pribadi ke tempat kendaraan umum, dan dari tempat parkir kendaraan umum ke tempat tujuan akhir perjalanan.
4. Pejalan kaki pemakai kendaraan pribadi penuh, merupakan mereka yang menggunakan moda jalan kaki sebagai moda antara dari tempat parkir kendaraan pribadi ke tempat tujuan bepergian yang hanya ditempuh dengan berjalan kaki.

2.1.4. Jarak Berjalan

Menurut Unterman (1984), terdapat 4 faktor penting yang mempengaruhi panjang atau jarak orang untuk berjalan kaki, yaitu :

1. Waktu : Berjalan kaki pada waktu-waktu tertentu mempengaruhi panjang atau jarak yang mampu ditempuh. Misalnya : berjalan kaki pada waktu rekreasi memiliki jarak yang relatif singkat, sedangkan waktu berbelanja

terkadang dapat dilakukan 2 jam dengan jarak sampai 2 mil tanpa disadari sepenuhnya oleh si pejalan kaki.

2. Kenyamanan : Kenyamanan orang untuk berjalan kaki dipengaruhi oleh faktor cuaca dan jenis aktivitas. Iklim yang kurang baik akan mengurangi keinginan orang untuk berjalan kaki.
3. Ketersediaan Kendaraan Bermotor : Kesiambungan penyediaan moda angkutan kendaraan bermotor baik umum maupun pribadi sebagai moda penghantar sebelum atau sesudah berjalan kaki sangat mempengaruhi jarak tempuh orang berjalan kaki. Ketersediaan fasilitas kendaraan angkutan umum yang memadai dalam hal penempatan penyediaannya akan mendorong orang untuk berjalan lebih jauh dibanding dengan apabila tidak tersedianya fasilitas ini secara merata, termasuk juga penyediaan fasilitas transportasi lainnya seperti jaringan jalan yang baik, kemudahan parkir dan lokasi penyebaran, serta pola penggunaan lahan campuran (*mixed use*) dan sebagainya.
4. Pola Tata Guna Lahan : Pada daerah dengan penggunaan lahan campuran (*mixed use*) seperti yang banyak ditemui di pusat kota, perjalanan dengan berjalan kaki dapat dilakukan dengan lebih cepat dibanding perjalanan dengan kendaraan bermotor karena perjalanan dengan kendaraan bermotor sulit untuk berhenti setiap saat.

2.1.5. Fasilitas Pejalan Kaki

Didalam UU ttg Lalu Lintas Jalan No. 22 Tahun 2009 mewajibkan setiap jalan yang digunakan untuk lalu lintas umum wajib dilengkapi dengan

perlengkapan jalan salah satunya berupa fasilitas pejalan kaki. Fasilitas pejalan kaki tsb yang dimaksudkan yaitu fasilitas berupa jalur khusus yang terpisah dengan kendaraan. Misalnya yaitu jalur pedestrian. Sesuai amanat UU tersebut sudah selayaknya pejalan kaki menikmati fasilitas berjalan mereka berupa jalur pedestrian yang aman, nyaman, dan menyenangkan. Selain itu pentingnya jalur pedestrian di perkotaan sebagai daya tarik kawasan serta sebagai ruang terbuka hijau untuk berkumpul serta bersosialisasi masyarakat di perkotaan. Jalur pedestrian merupakan fasilitas publik yang manusiawi dan menghidupkan aktifitas dikawasan perkotaan.

2.2. Jalur Pedestrian

2.2.1. Pengertian Jalur Pedestrian

Jalur pedestrian atau yang dalam bahasa Inggris yaitu *pedestrian way* berasal dari kata *pedos* bahasa Yunani yang berarti kaki dan *way* dalam bahasa Inggris yang berarti jalan. sehingga jalur pedestrian dapat diartikan sebagai jalur pejalan kaki. Jalur pedestrian juga diartikan sebagai pergerakan atau sirkulasi atau perpindahan orang atau manusia dari satu tempat ke titik asal (*origin*) ketempat lain sebagai tujuan (*destination*) dengan berjalan kaki (Rubenstein, 1992). Jalur pejalan kaki/Jalur pedestrian merupakan daerah yang menarik untuk kegiatan sosial, perkembangan jiwa dan spiritual, misalnya untuk bernostalgia, pertemuan mendadak, berekreasi, bertegur sapa dan sebagainya. Jadi jalur pedestrian adalah tempat atau jalur khusus bagi orang berjalan kaki. Jalur pedestrian pada saat sekarang dapat berupa jalur pedestrian , pavement, sidewalk, pathway, plaza dan mall.

Jalur pedestrian di ruang kota, misalnya di kawasan perdagangan di sebelah kanan dan kiri jalur pedestrian dan terdapat deretan toko dan di ujung jalur tersebut terdapat penguatan berupa plaza terbuka dan merupakan lintasan untuk umum (Rubenstein, 1987). Menurut Shirvanni (1985), bahwa jalur pedestrian harus dipertimbangkan sebagai salah satu elemen perencanaan kota. *System* pedestrian yang baik bagi kota khususnya kawasan perdagangan dapat memberi dampak yang baik dan merangsang aktifitas perdagangan, mengurangi ketergantungan terhadap kendaraan dan meningkatkan kualitas lingkungan dan udara, karena berkurangnya polusi kendaraan.

Menurut Utterman (1984) untuk mendapatkan jalur pedestrian yang baik, jalur pedestrian harus mempunyai beberapa kriteria penting, yaitu keamanan, menyenangkan, kenyamanan dan daya tarik.

2.2.2. Jenis Jalur Pedestrian

Menurut Utermann (1984) mendefinisikan berbagai macam jalur pejalan kaki diruang luar bangunan menurut fungsi dan bentuk. Menurut fungsi adalah sebagai berikut:

1. Jalur pejalan kaki yang terpisah dari jalur kendaraan umum (*Sidewalk* atau trotoar) biasanya terletak bersebelahan atau berdekatan sehingga diperlukan fasilitas yang aman terhadap bahaya kendaraan bermotor dan mempunyai permukaan rata, berupajalur pedestrian dan terletak di tepi jalan raya. Pejalan kaki melakukan kegiatan berjalan kaki sebagai sarana angkutan yang akan menghubungkan tempat tujuan.

2. Jalur pejalan kaki yang digunakan sebagai jalur menyeberang untuk mengatasi/menghindari konflik dengan moda angkutan lain, yaitu jalur penyeberangan jalan, jembatan penyeberangan atau jalur penyeberangan bawah tanah. Untuk aktivitas ini diperlukan fasilitas berupa *zebra cross*, *skyway*, dan *subway*.
3. Jalur pejalan kaki yang bersifat rekreatif dan mengisi waktu luang yang terpisah sama sekali dari jalur kendaraan bermotor dan biasanya dapat dinikmati secara santai tanpa terganggu kendaraan bermotor. Pejalan kaki dapat berhenti dan beristirahat pada bangku–bangku yang disediakan, fasilitas ini berupa plaza pada taman–taman kota
4. Jalur pejalan kaki yang digunakan untuk berbagai aktivitas, untuk berjalan, duduk santai, dan sekaligus berjalan sambil melihat etalase pertokoan yang biasa disebut mall.
5. *Footpath* atau jalan setapak, jalan khusus pejalan kaki yang cukup sempit dan hanya cukup untuk satu pejalan kaki.
6. *Alleyways* atau *pathways* (gang) adalah jalur yang relatif sempit di belakang jalan utama, yang terbentuk oleh kepadatan bangunan, khusus pejalan kaki karena tidak dapat dimasuki kendaraan.

Sedangkan menurut bentuk adalah sebagai berikut:

1. Arkade atau selasar, suatu jalur pejalan kaki yang beratap tanpa dinding pembatas disalah satu sisinya.
2. Gallery, berupa selasar yang lebar digunakan untuk kegiatan tertentu
3. Jalan pejalan kaki tidak terlindungi/tidak beratap.

Menurut Carr (1992) dan Rubenstein (1992) membedakan tipe pedestrian sebagai berikut:

- a. Pedestrian sisi jalan. Bagian ruang publik kota yang banyak dilalui orang yang sedang berjalan kaki menyusun jalan yang satu yang berhubungan dengan jalan lain. Letaknya berada di kiri dan kanan jalan.
- b. Mal Pedestrian. Suatu jalan yang ditutup bagi kendaraan bermotor, dan diperuntukkan khusus bagi pejalan kaki. Fasilitas tersebut biasanya dilengkapi dengan asesoris kota seperti pagar, tanaman, dan berlokasi di jalan utama pusat kota.
- c. Mal Transit. Pengembangan pencapaian transit untuk kendaraan umum pada penggal jalan tertentu yang telah dikembangkan sebagai pedestrian area.
- d. Jalur Lambat. Jalan yang digunakan sebagai ruang terbuka dan diolah dengan desain pedestrian agar lalu lintas kendaraan terpaksa berjalan lambat, disamping dihiasi dengan tanaman sepanjang jalan tersebut atau jalur jalan sepanjang jalan utama yang khusus untuk pejalan kaki dan kendaraan bukan bermotor.
- e. Gang Kecil. Gang-gang kecil ini merupakan bagian jaringan jalan yang menghubungkan ke berbagai elemen kota satu dengan yang lain yang sangat kompak. Ruang publik ini direncanakan dan dikemas untuk mengenal lingkungan lebih dekat lagi.

Carr dan kawan-kawan (1992), mengartikan jalur pedestrian (pedestrian sidewalks/trotoar) adalah bagian dari kota, dimana orang bergerak dengan kaki,

biasanya disepanjang sisi jalan yang direncanakan atau terbentuk dengan sendirinya yang menghubungkan satu tempat dengan tempat lainnya. Dengan kata lain jalur pedestrian dari segi perencanaannya terbagi dua yaitu yang terencana dan tidak terencana. Jalur pedestrian yang terencana terbentuk dari jalur pedestrian yang memang telah direncanakan untuk menghubungkan satu tempat ke tempat lain yang dibutuhkan oleh pejalan kaki. Sedangkan jalur pedestrian yang tidak terencana terbentuk dengan sendirinya dari jalur yang biasa digunakan oleh pejalan kaki dalam pergerakannya dari satu tempat ke tempat lainnya.

2.2.3. Fasilitas Jalur Pedestrian

Fasilitas Jalur Pedestrian yang terlindung, dibedakan menjadi dua yaitu :

Fasilitas jalur pedestrian yang terlindung di dalam bangunan, misalnya :

- Fasilitas jalur pedestrian arah vertikal, yaitu fasilitas jalur pedestrian yang menghubungkan lantai bawah dan lantai di atasnya dalam bangunan atau gedung bertingkat, seperti tangga, *ramps*, dan sebagainya
- Fasilitas jalur pedestrian arah horizontal, seperti koridor, hall, dan sebagainya.

Fasilitas Jalur Pedestrian yang terlindung di luar bangunan, misalnya:

- *Arcade*, yaitu merupakan selasar yang terbentuk oleh sederetan kolom-kolom yang menyangga atap yang berbentuk lengkunganlengkungan busur dapat merupakan bagian luar dari bangunan atau berdiri sendiri.
- *Gallery*, yaitu lorong yang lebar, umumnya terdapat pada lantai teratas.

- *Covered Walk atau selasar*, yaitu merupakan fasilitas pedestrian yang pada umumnya terdapat di rumah sakit atau asrama yang menghubungkan bagian bangunan yang satu dengan bangunan yang lainnya.
- *Shopping mall*, merupakan fasilitas pedestrian yang sangat luas yang terletak di dalam bangunan dimana orang berlalulalang sambil berbelanja langsung di tempat itu.

Fasilitas jalur pedestrian yang tidak terlindung / terbuka, yang terdiri dari :

- *Trottoir / sidewalk*, yaitu fasilitas jalur pedestrian dengan lantai perkerasan yang terletak di kanan-kiri fasilitas jalan kendaraan bermotor.
- *Foot path / jalan setapak*, yaitu fasilitas jalur pedestrian seperti ganggang di lingkungan permukiman kampung.
- *Plaza*, yaitu tempat terbuka dengan lantai perkerasan, berfungsi sebagai pengikat massa bangunan, dapat pula sebagai pengikat-pengikat kegiatan.
- *Pedestrian mall*, yaitu jalur pedestrian yang cukup luas, disamping digunakan untuk sirkulasi pejalan kaki juga dapat dimanfaatkan untuk kontak komunikasi atau interaksi sosial.
- *Zebra cross*, yaitu fasilitas jalur pedestrian sebagai fasilitas untuk menyeberang jalan kendaraan bermotor.

Permasalahan yang utama dalam perancangan kota adalah menjagakeseimbangan

antara penggunaan jalur pedestrian dan fasilitas kendaraan bermotor. Sebagai contoh : The Uptown Pedestrian yang didesain oleh City of Charlotte, North Carolina, membagi permasalahan area pedestrian dalam 3 kelompok : function

and needs, psychological comfort, physical comfort. (Charlotte, 1978). Hal ini juga diutarakan oleh Hamid Shirvani (1985), menurutnya dalam merencanakan sebuah jalur pedestrian menurut perlu mempertimbangkan adanya :

- keseimbangan interaksi antara pejalan kaki dan kendaraan
- faktor keamanan, ruang yang cukup bagi pejalan kaki
- fasilitas yang menawarkan kesenangan sepanjang area pedestrian
- dan tersedianya fasilitas publik yang menyatu dan menjadi elemen penunjang.

2.2.4. Elemen Jalur Pedestrian

Menurut rubenstein (1992) elemen pedestrian antara lain :

1. Paving, adalah trotoer atau nagahn hamparan yang rata (Echols, J.M, 1983). Dalam hal ini, sangat perlu untuk memperhatikan skala pola, warna, tekstur dan daya serap air larian. Material paving meliputi : beton, batu bata, dan aspal. Pemilihan ukuran, ola, warna dan tekstur yang tepat akan mendukung suksesnya sebuah desain suatu jalur pedestrian di kawasan perdagangan maupun plasa (Rubenstein, 1992)
2. Lampu, yang kan digunakan sebagai penerangan di waktu malam hari. Ada beberapa tipe lampu yang merupakan elemen pendukung perancangan kota (chearra, 1978), yaitu :
 - a. Lampu tingkat rendah, yaitu ketinggian dibawah pandangan mata dan berpola terbatas dengan daya kerja rendah.
 - b. Lampu mall dan jalur pedestrian yaitu ketinggian 1-1,5 m, serba guna berpola pencahayaan dan berkemampuan daya kerja cukup.

- c. Lampu dengan maksud khusus, yaitu mempunyai ketinggian rata-rata 2-3 m, yang digunakan untuk daerah rekreasi, komersial perumahan dan industry.
 - d. Lampu parkir dan jalan raya, yaitu mempunyai ketinggian 3-5 m, digunakan untuk daerah rekreasi, industry dan komersial jalan raya.
 - e. Lampu dengan tiang tinggi, yaitu mempunyai ketinggian antara 6-10 m, di gunakan untuk penerangan bagi daerah yang luas, parker, rekreasi dan jalan layang.
3. *Sign*, merupakan rambu-rambu yang sifatnya untuk memberikan suatu identitas , informasi maupun larangan.
 4. *Sculpture*, rambu-rambu yang sifatnya untuk memberikan suatu identitas, informasi maupun larangan, atau menarik perhatian mata (vocal point), biasanya terletak di tangan maupun di depan plasa.
 5. *Bollards*, adalah pembatas antara jalur pedestrian dengan jalur kendaraan. Biasanya digunakan bersamaan dengan peletakkan lampu.
 6. Bangku, untuk member ruang istirahat bila lelah berjalan, dan member waktu bagi pejalan kaki untuk menikmati suasana lingkungan sekitarnya. Bangku dapat terbuat dari logam, kayu, beton, atau batu.
 7. Tanaman peneduh, untuk pelindung dan penyejuk pedestrian. Menurut Rustam Hakim (1987), criteria tanaman yang diperlukan untuk jalur pedestrian adalah :
 - a. Memiliki ketahanan terhadap pengaruh udara maupun cuaca.
 - b. Bermasa daun padat

- c. Jenis dan bentuk pohon berupa angsana, akasia besar, bougenville, dan the tehan pangkas.
8. Telepon, biasanya disediakan bagi pejalan kaki jika ingin berkomunikasi dan sedapat mungkin didesain untuk menarik perhatian pejalan kaki .
9. Kios, shelter, dan kanopi, keberadaannya dapat untuk menghidupkan suasana pada jalur pedestrian sehingga tidak monoton. Khususnya kios untuk aktifitas jual beli, bila sewaktu-waktu dibutuhkan oleh pejalan kaki . Shelter dibangun dengan tujuan melindungi terhadap cuaca, angin dan sinar matahari. Kanopi digunakan untuk mempercantik wajah bangunan dan dapat memberikan perlindungan terhadap cuaca.
10. Jam, tempat sampah. Jam sebagai petunjuk waktu, bila diletakkan di ruang kota harus memperhatikan penempatannya. Karena jam dapat sebagai focus atau landmark, sedangkan tempat sampah diletakkan di jalur pedestrian agar jalur tersebut tetap bersih. Sehingga kenyamanan pejalan kaki tetap terjaga.
11. Halte, Harris dan Dinnes (1988) mengemukakan bahwa persyaratan untuk halte bus adalah memiliki kebebasan pandangan ke arah kedatangan baik dalam kondisi berdiri maupun duduk di halte dan zona perhentian bus harus merupakan bagian dari jaringan akses pejalan kaki . Didalam kepmen perhubungan no. 65 tahun 1993 juga disebut bahwa fasilitas halte harus dibangun sedekat mungkin dengan fasilitas penyebrangan pejalan kaki. Halte dapat ditempatkan diatas jalur pedestrian atau bahu jalan dengan jarak bagian paling depan dari halte sekurang-kurangnya 1

meter dari tepi jalur lalu lintas. Persyaratan struktur bangunan memiliki lebar minimal 2 meter, panjang 4 meter, dan tinggi bagian atap paling bawah minimal 2,5 meter.

12. Utilitas, elemen yang termasuk dalam utilitas meliputi hidran, boks kabel telepon maupun listrik, penutup saluran bawah grill penutup pohon dll. Secara ideal seharusnya pedestrian harus bebas dari penutupan utilitas. Jika tidak memungkinkan penutup utilitas dapat dimaksukan sebagai penutup lantai (Harris dan Dinnes, 1988).

2.2.5. Vegetasi Pada Jalur Pedestrian

Carpenter *et. al.* (1975), mengemukakan bahwa kehadiran tanaman di lingkungan perkotaan memberikan suasana alami. Tanaman mempengaruhi penampakan visual yang kita lihat. Secara umum di dalam lanskap, pohon merupakan sebuah elemen utama. Secara individual maupun berkelompok, pohon-pohon dapat memberikan kesan yang berbeda-beda jika dilihat dari jarak yang berbeda-beda pula. Pada jarak dekat, daun, batang pohon dan cabang-cabang dapat dilihat secara jelas. Jika dilihat dari jarak menengah puncak-puncak pohon terlihat membentuk seperti garis. Jarak ini merupakan bagian yang penting dalam lanskap karena memberikan kesan kedalaman yang kuat, perubahan secara halus dalam pencahayaan dan perspektif. Bila dilihat dari jarak jauh, perbedaan ketinggian dari puncak-puncak pohon tidak dapat dinikmati, biasanya dari jarak ini pohon digunakan sebagai latar belakang.

Tujuan dari penanaman vegetasi tepi jalan adalah untuk memisahkan pejalan kaki dari jalan raya dengan alasan keselamatan dan kenyamanan (Lynch,

1981). Dalam usaha mencapai kesatuan atau *unity* didalam pengaturan penanamannya perlu diperhatikan pemilihan jenis tanamannya terutama untuk jalur pedestrian. Menurut *Department of Transport of British* (1986), vegetasi tidak seharusnya menghalangi jalan dan harus dipangkas secara teratur. Ditegaskan menurut Chaniago (1980) *dalam* Widjayanti (1993) pemilihan pohon harus memperhatikan karakteristiknya seperti:

1. Akar, harus cukup kuat untuk menahan vibrasi yang disebabkan oleh kendaraan yang lewat. Jenis yang digunakan sebaiknya tidak mempunyai akar yang menembus aspal dan beton sehingga kerusakan utilitas dapat dihindari.
2. Batang dan cabang, cukup elastis dan kuat untuk mencegah roboh dan rusaknya pohon akibat tiupan yang kencang.
3. Naungan, yang sangat berhubungan dengan penetrasi radiasi matahari sehingga temperatur udara di sekitar jalur pedestrian menurun.

Dalam pemilihan jenis pohon menurut Arnold (1980), tinggi dan diameter tajuk merupakan hal yang paling penting diperhatikan oleh arsitek lanskap. Pada beberapa tempat, ketinggian percabangan pohon yang nyaman berjalan di bawahnya berkisar dari 2,4 – 4,5 meter. Pergerakan kendaraan membutuhkan kejelasan pandangan sehingga diperlukan pohon peneduh jalan dengan ketinggian percabangan minimum 4,5 meter. Pohon berukuran kecil (5,5 – 10,5 meter) dapat digunakan sebagai tirai (*screening*) dan seringkali tepat digunakan sebagai pohon tingkat bawah untuk menambah tekstur dan warna.

2.2.6. Sistem Sirkulasi dan Sistem Pedestrian

Menurut Brooks (1988), fungsi sistem pedestrian paling sedikit mempunyai dua aturan yang umum, yaitu ruang untuk berjalan kaki dan tempat untuk duduk. Sebagai tempat untuk berjalan kaki, kondisinya beragam sesuai dengan penggunaan lahan yang disediakan dan kualitas lingkungannya. Tujuan perencanaan sistem pedestrian sebaiknya menfokuskan pada :

1. Pengembangan dari sistem pedestrian yang fungsinya sebagai penghubung dan memberikan pengalaman yang menyenangkan.
2. Desain dari sistem pedestrian yang disesuaikan dengan konteks lingkungan sekitarnya yang telah ada.
3. Desain dari sistem pedestrian yang ada sesuai secara skala.
4. Desain dari jalur yang dapat meningkatkan *sense of place* dari tapak tersebut.
5. Persyaratan ukuran lebar jalur pedestrian atau jalur pedestrian berdasarkan lokasi dan jumlah pejalan kaki (Departemen Perhubungan, 1993), dapat dilihat dalam Tabel 2.1 di bawah ini.

Tabel 2.1 Lebar jalur pedestrian berdasarkan lokasi dan jumlah pejalan kaki

No	Lokasi Jalur pedestrian	Lebar Jalur pedestrian Minimum
1.	Jalan di daerah perkantoran atau kaki lima	4
2.	Daerah perkantoran utama	3
3.	Daerah industri :	
	a. Jalan primer	3
	b. Jalan akses	4
	Di wilayah pemukiman	
4.	a. Jalan primer	2,75
	b. Jalan akses	2

	Jumlah Pejalan kaki /Detik/Meter	
1.	6 orang	2,3 – 5,0
2.	3 orang	1,5 – 2,3
3.	2 orang	0,9 – 1,5
4.	1 orang	0,6 – 0,9

Hal-hal yang harus dipertimbangkan di dalam rancangan atau modifikasi sistem pedestrian adalah (Kodariyah, 2004) :

1. Permukaan, permukaan pedestrian harus stabil dan kuat dan tekstur relatif rata tetapi tidak licin dan sambungan harus dibuat sekecil mungkin.
2. Tempat istirahat, terdapat pada tempat-tempat tertentu sangat menyenangkan dan membantu para pejalan kaki , terutama bagi para cacat fisik sehingga membuat perjalanan kaki yang jauh menjadi terasa lebih ringan.
3. Kemiringan, untuk pedestrian kemiringan maksimal 5% sedangkan ukuran idealnya dalah 0-3%.
4. Penerangan, sangat dibutuhkan untuk keamanan, kenyamanan dan estetika.
5. Pemeliharaan.
6. *Ramp*, perubahan permukaan jalur pedestrian dari suatu ketinggian menuju ketinggian yang berbeda dapat menimbulkan persoalan bagi orang cacat fisik. Untuk memudahkan pergerakan dibuat suatu ramp dengan permukaan yang tidak boleh licin. Kemiringan ramp ini maksimal adalah 17%.

7. Struktur drainase, faktor drainase air perlu diperhatikan agar pedestrian tidak tergenang air pada saat hujan.
8. Ukuran, lebar jalur pedestrian berbeda menurut jumlah dan jenis lalu lintas yang melaluinya. Lebar minimum adalah 4 kaki (1,2 meter).

2.2.7. Manfaat Pedestrianisasi

Jalur pedestrian sebagai salah satu alternatif transportasi perkotaan keberadaannya dirancang secara terpecah-pecah dan menjadi sangat tergantung pada kebutuhan jalan sebagai sarana sirkulasi. Menurut Murtomo dan Aniaty (1991) jalur pedestrian di kota-kota besar mempunyai fungsi terhadap perkembangan kehidupan kota, antara lain adalah:

1. Pedestrianisasi dapat menumbuhkan aktivitas yang sehat sehingga mengurangi kerawanan kriminalitas.
2. Pedestrianisasi dapat merangsang berbagai kegiatan ekonomi sehingga akan berkembang kawasan bisnis yang menarik.
3. Pedestrianisasi sangat menguntungkan sebagai ajang kegiatan promosi, pameran, periklanan, kampanye dan lain sebagainya.
4. Pedestrianisasi dapat menarik bagi kegiatan sosial, perkembangan jiwa dan spiritual.
5. Pedestrianisasi mampu menghadirkan suasana dan lingkungan yang spesifik, unik dan dinamis di lingkungan pusat kota.
6. Pedestrianisasi berdampak pula terhadap upaya penurunan tingkat pencemaran udara.

2.3. Kenyamanan Jalur Pedestrian

Kenyamanan merupakan salah satu nilai vital yang selayaknya harus dinikmati oleh manusia ketika melakukan aktifitas-aktifitas di dalam suatu ruang. Kenyamanan dapat pula dikatakan sebagai kenikmatan atau kepuasan manusia dalam melaksanakan kegiatannya. Adapun faktor-faktor yang mempengaruhi kenyamanan menurut Hakim dan Utomo (1993) antara lain: Sirkulasi, iklim atau kekuatan alam, bising, aroma atau bau-bauan, bentuk, keamanan, kebersihan, dan keindahan

Kenyamanan dapat diartikan bahwa mudah dilalui dari berbagai tempat dengan adanya pelindung dari cuaca yang buruk, tempat istirahat sementara, terhindar dari hambatan oleh karena ruang yang sempit serta permukaan yang harus nyaman dipergunakan oleh siapa saja termasuk juga penyandang cacat. Sedangkan kenikmatan diindikasikan melalui jarak lebar trotoar, lansekap yang menarik serta kedekatan dengan fasilitas yang dibutuhkan. Aspek keindahan berkaitan dengan jalur pedestrian dan lingkungan sekitarnya.

Moughtin (2003) mengemukakan bahwa pergeseran fungsi jalur pedestrian jelas membuat ketidaknyamanan para pejalan kaki. Mereka tidak bisa lagi tenang berjalan sambil menikmati keramaian kota, mereka harus berhati-hati dan tetap waspada, jangan sampai terserempet kendaraan yang berlalu lalang. Pada lokasi koridor kawasan tersebut terjadi kesenjangan, pergeseran pemanfaatan fungsi jalur pedestrian sebagai fasilitas pejalan kaki yang diharapkan sebagai sarana sirkulasi sesuai dengan fungsinya, dalam

waktu tertentu mengalami pergeseran fungsi sebagai ruang berjalan dan bermain hal ini dipersepsikan berbeda oleh pedagang kaki lima, sehingga jalur pejalan kaki mempunyai fungsi ganda.

Dari beberapa studi yang sudah dilakukan terkait jalur pedestrian, Nurdiani (2005) ada beberapa prinsip perancangan yang harus dipertimbangkan untuk mendesain jalur pedestrian yang baik :

1. Berfungsi dengan baik sebagai jalur pejalan kaki .
2. Memberi perlindungan dan keamanan bagi pejalan kaki .
3. Memberikan kemudahan pada pejalan kaki .
4. Menghubungkan dengan baik satu tempat dengan tempat lain
5. Memberi kenyamanan saat berjalan bagi pejalan kaki .
6. Memberi ruang yang cukup luas untuk berjalan kaki, baik saat sendiri atau apabila harus berhadapan dengan pejalan kaki dari arah berlawanan.
7. Peduli atau perhatian pada budaya pengguna jalur pedestrian (pejalan kaki).
8. Peduli terhadap pejalan kaki yang memiliki keterbatasan (penyandang cacat).
9. Memperhatikan iklim setempat (misal pada iklim tropis; rimbunnya pepohonan membantu melindungi pejalan kaki dari teriknya matahari atau rintiknya hujan).
10. Merespon terhadap konteks lingkungan dimana jalur pedestrian tersebut berada. Jalur pedestrian dapat dirancang mengikuti tema

kawasan/lingkungan.

11. Menarik atau atraktif dalam membuat rancangan jalur pedestrian dimana permukaan bidang jalur pedestrian dapat dibuat pola-pola tertentu. Pada beberapa tempat diberi ruang-ruang untuk beristirahat sejenak sebelum meneruskan perjalanan dengan pola yang berbeda sehingga tidak membosankan.

Menurut Fruin (1979) pengembangan fasilitas untuk jalur pedestrian adalah keamanan, keselamatan dan perbaikan gambaran terhadap fisik sistem untuk dapat meningkatkan kenyamanan, keamanan, kesenangan, kesinambungan, kelengkapan dan daya tarik. Ada beberapa hal yang dapat dijadikan indikator tercapainya suatu konsep pengembangan fasilitas pejalan kaki yang akrab, sebagai berikut (Uterman, 1984; Marcus dan Francis 1989; Carr, 1992; Rubenstein, 1992; Harris dan Dines, 1995; Bromley dan Thomas, 1993):

1. Keselamatan (safety), diwujudkan dengan penempatan pedestrian, struktur, tekstur, pola perkerasan dan dimensi jalur pedestrian (ruang bebas, lebar efektif, kemiringan)
2. Keamanan (security), terlindung dari kemungkinan berlangsungnya tindakan kejahatan dengan merancang penerangan yang cukup atau struktur maupun lansekap yang tidak menghalangi.
3. Kenyamanan (comfort), mudah dilalui dari berbagai tempat dengan adanya pelindung dari cuaca yang buruk, tempat istirahat sementara, terhindar dari hambatan oleh karena ruang yang sempit serta

permukaan yang harus nyaman dipergunakan oleh siapa saja termasuk juga penyandang cacat.

4. Kenikmatan (convenience), diindikasikan melalui jarak, lebar jalur pedestrian, lansekap yang menarik serta kedekatan dengan fasilitas yang dibutuhkan.
5. Keindahan (aesthetics), berkaitan dengan jalur pedestrian dan lingkungan disekitarnya.

2.4. Persepsi dan Perferensi

Persepsi adalah suatu gambaran, pengertian serta interpretasi seseorang mengenai suatu objek, terutama bagaimana orang tersebut menghubungkan informasi ini dengan dirinya dan lingkungan dimana ia berada (Porteous, 1977). Menurut Allport (1962), persepsi seseorang terhadap lingkungan tergantung kepada seberapa jauh suatu objek membuat arti terhadap dirinya. Persepsi juga melibatkan derajat pengertian kesadaran, suatu arti, atau suatu penghargaan terhadap objek tersebut. Menurut Lime dan Stanley (1971) persepsi berhubungan dengan suatu proses dimana individu menerima informasi dari lingkungan sosial ataupun fisik, kemudian menafsirkan dalam pengalaman dan sikapnya. Persepsi bukanlah proses yang pasif tetapi proses yang aktif dari suatu interaksi antara seseorang dengan lingkungannya, dan merupakan suatu pencapaian (Hilgard, 1978).

Persepsi masyarakat menurut Porteous (1977) dipengaruhi oleh faktor internal dan eksternal. Faktor internal adalah nilai-nilai dari dalam diri dipadukan dengan hal-hal yang ditangkap panca indera pada proses melihat, merasakan,

mencium aroma, mendengar, dan meraba. Faktor-faktor tersebut kemudian dikombinasikan dengan faktor eksternal, yaitu keadaan lingkungan fisik dan sosial, yang kemudian menjadi suatu respon dalam bentuk tindakan. Menurut Brockman dan Merriem (1973), faktor-faktor yang mempengaruhi persepsi adalah jenis kelamin dan umur, latar belakang kebudayaan, pendidikan, pekerjaan, asal/tempat tinggal, status ekonomi, waktu luang, dan kemampuan fisik dan intelektual. Menurut Grilick *dalam* Porteous (1977), semakin tinggi pendidikan seseorang, maka persepsinya akan semakin baik. Sedang menurut Tood (1987), persepsi seseorang akan sangat tergantung pada ukuran usia dan latar belakang budaya, suasana pikiran, pengalaman-pengalaman masa lalu dan pengharapan-pengharapannya.

Proses yang melandasi persepsi menurut Boedojo, *et al.* (1986) berawal dari adanya informasi dari lingkungan. Tidak semua informasi diterima dan disadari oleh individu, melainkan diseleksi berdasarkan orientasi nilai yang dimilikinya dan juga pengalaman pribadi. Kekurangan yang melekat pada informasi, begitupun bagian-bagian yang kabur, dilengkapi sendiri oleh individu, baik melalui imajinasi maupun pikiran dan nalar untuk memperoleh suatu keutuhan dan kebulatan yang bermakna. Keseluruhan informasi yang telah membulat menjadi sesuatu yang utuh, kemudian diberi tafsiran (interpretasi, makna) antara lain atas dasar orientasi nilai dan pengalaman pribadi individu. Keluaran keseluruhan proses ini ialah penghayatan. Antara seleksi, pembulatan dan tafsiran terjadi hubungan ketergantungan, namun ciri khas individualnya diperoleh dari orientasi nilai dan pengalaman pribadi. Persepsi merupakan

ungkapan rasa puas, bahagia, nyaman, dll.

Preferensi adalah kecenderungan untuk memilih sesuatu yang lebih disukai daripada yang lain. Menurut Porteous (1977), studi perilaku individu dapat digunakan oleh ahli lingkungan dan para desainer untuk menilai keinginan pengguna (*user*) terhadap suatu objek yang akan direncanakan. Dengan melihat preferensi dapat memberikan masukan bagi bentuk partisipasi dalam proses perencanaan.

Porteous (1977) menyatakan bahwa terdapat hubungan yang kuat antara preferensi dan sikap. Sikap selalu melibatkan preferensi yang merupakan komponen yang mempengaruhi sikap. Preferensi juga dihubungkan dengan kepuasan akibat dari penilaian persepsi yang berulang-ulang.

BAB III

METODOLOGI PENELITIAN

3.1. Lokasi dan Waktu Penelitian

Penelitian ini dilaksanakan di sepanjang jalur pedestrian Jl. Pahlawan Gbr. 3.1. Jalur pedestrian yang diamati adalah dua sisi, sisi timur maupun sisi barat. Sisi timur yaitu makam pahlawan sampai dengan gedung ac hardware, sisi barat kantor kapolda sampai gedung kementerian kesehatan. Pengamatan dan pengukuran panjang jalur pedestrian pada tanggal 22 februari 2013, analisis dan penyelesaian hasil analisis dilakukan hingga Juli 2013.

Waktu penelitian adalah pada pagi hari hingga malam hari dimana banyak terjadi pergeseran di dalam pemanfaatan jalur pedestrian. Hal ini penting untuk mengetahui aktifitas serta persepsi dan preferensi fungsi jalur pedestrian dan melihat pengaruhnya terhadap kenyamanan pejalan kaki.

Observasi dilakukan pada hari kerja, akhir pekan dan Minggu. Penentuan waktu dipilih juga berdasarkan berlangsungnya aktifitas lain non-pejalan kaki seperti banyaknya pedagang asongan maupun tempat bermain dan penyewaan sepatu roda dan skuter mini yang menempati jalur pedestrian yang ada yaitu mulai sore hingga malam hari. Mengetahui jam-jam terpadat/*peak hour* aktifitas di jalur pedestrian yaitu mulai dari jam 19.00 hingga 21.00 kemudian di luar jam itu untuk melihat perilaku pejalan kaki saat kegiatan di sepanjang jalur pedestrian Jl. Pahlawan

Gbr. 3.1. Lokasi Penelitian (Jl. Pahlawan)



Sumber : wikimapia.org

3.2. Metode Penelitian

Metode penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah deskriptif persentase. Metode ini menggambarkan keadaan subjek atau objek penelitian pada saat sekarang ini berdasarkan fakta-fakta yang tampak atau sebagaimana adanya. Penelitian deskriptif hanyalah memaparkan situasi atau peristiwa penelitian. Tidak mencari atau menjelaskan hubungan, tidak menguji hipotesis, atau membuat prediksi. Peneliti bertindak hanya sebagai pengamat, hanya membuat kategori perilaku, mengamati gejala dan mencatat dalam buku observasinya (Rakhmat, 2004:4).

3.2.1. Metode Pengumpulan Data

Pengumpulan data dilakukan dengan observasi langsung di lokasi penelitian yaitu di jalur pedestrian, studi dokumentasi untuk membandingkan standar maupun kesesuaian dengan kondisi jalur yang ada saat ini dan pustaka sebagai rujukan dalam mengambil kesimpulan beserta kuesioner untuk mengetahui persepsi dan preferensi fungsi juga kenyamanan pejalan kaki. Data yang dikumpulkan mengenai aspek fisik jalur pedestrian, aspek persepsi maupun preferensi pejalan kaki terhadap jalur pedestrian, baik berupa data primer ataupun sekunder.

Data mengenai fungsi jalur pedestrian yang dimaksud yaitu fungsi sebagai jalur khusus pejalan kaki, ruang menunggu kendaraan, bersosialisasi, berteduh, keindahan kota, olahraga, rekreasi, PKL dan parkir dan juga fungsi lain menurut pejalan kaki. Aspek kenyamanan pengguna diperoleh melalui data persepsi dan preferensi pengguna jalur dengan cara membagikan kuisisioner kepada responden yaitu pengguna jalur mengenai faktor-faktor kenyamanan dalam jalur pedestrian, serta hal-hal yang terkait dengan

pengelola dan usaha-usaha dalam peningkatan kenyamanan. Jumlah responden yaitu 70 orang, didapat dari *sample size calculator*, dengan *margin error* yang ditoleransi 10%, *confident level* 90%, dengan asumsi jumlah populasi yang tidak diketahui sebesar 20.000. Hasil menunjukkan bahwa sample minimal yang harus dipakai 68. Selain itu kuesioner ini juga bertujuan untuk menggali aspek kenyamanan dan ketidaknyamanan responden dalam menilai kondisi jalur pedestrian yang ada saat ini. Kuesioner bersifat terbuka dan tertutup. Kuesioner tertutup terdiri dari 5 opsi *rating scal* dengan jumlah soal 13 soal mengenai aspek kenyamanan menurut teori juga ahli dibidangnya, dari tingkatan sangat tidak nyaman sampai dengan sangat nyaman. Dengan adanya kuesioner terbuka harapan peneliti supaya responden mengungkapkan aspek kenyamanan dan ketidaknyamanan menurut mereka.

Adapun jenis data, bentuk data dan sumber pengambilan data pada masing- masing aspek dapat dilihat pada Tabel 3.1.

Tabel 3.1. Aspek, Jenis, Bentuk dan Sumber Pengambilan Data

Aspek	Jenis Data	Bentuk Data	Sumber
Kondisi Umum	Lokasi penelitian	Letak dan lebar pedestrian	Data primer (observasi)
Fisik jalur	Iklm	Data iklim/suhu, kelembaban bulanan rata-rata.	Data sekunder (pustaka)
	- Umum		
	- Mikro		
	Elemen fisik	Akses dan jaringan jalur pedestrian detail desain/site plan, bahan perkerasan serta street furniture yang ada, serta jenis tanaman maupun elemen lainnya	Data primer (observasi)
	- Aksesibilitas		
	- Lebar pedestrian		
	- Desain perkerasan		
	- Bahan perkerasan		
- Street furniture			
- Vegetasi			
- Elemen lain			
Visual		Persepsi Responden	Data primer (kuesioner)
- View dalam jalur pedestrian			
Kepuasan pengguna	Karakteristik persepsi dan preferensi	Persepsi dan preferensi jalur pedestrian	kuesioner

3.3. Analisis Data

Analisis kondisi fisik area studi yang terdiri atas aksesibilitas, lebar pedestrian, disain paving, bahan perkerasan, *street furniture*, vegetasi dan elemen fisik lainnya dianalisis secara deskriptif dengan menjelaskan secara faktual kondisi-kondisi yang ada pada saat ini. Kondisi faktual yang ditemukan di lapang akan dibandingkan kesesuaiannya dengan standar-standar dimensi ruang dan ilmu Arsitektur Lanskap.

Hal ini sangat penting, untuk melihat sejauh mana kondisi fisik yang telah terbangun saat ini memberikan dampak dan kesan yang nyaman bagi penggunanya. Fasilitas atau struktur bangunan yang dibuat tersebut harus mengikuti standar-standar dimensi manusia penggunanya. Kenyamanan fisik ini sering dikaitkan dengan konsep “ergonomis”, yaitu objek atau stuktur yang dibangun secara dimensional dan strukturalnya mengikuti lekuk tubuh manusia penggunanya. Hal ini dimaksudkan agar objek atau struktur yang dibangun dapat optimal dan nyaman untuk digunakan oleh penggunanya.

Analisis persepsi dan preferensi kuesioner penelitian untuk membahas hasil penelitian dengan deskripsi persentase, terlebih dahulu mengkualitatifkan skor setiap hasil pilihan responden. Supaya memudahkan dalam menganalisis data, perlu diketahui skor yang diperoleh responden dari hasil pengisian kuesioner yang diberikan. Oleh karena itu ditentukan penetapan hasil skornya.

1. Membuat tabulasi angket dari responden.
2. Menentukan skor jawaban responden dengan ketentuan yang ditetapkan.

Adapun penentuan skor angket adalah sebagai berikut :

- a. Masing-masing alternatif jawaban tiap item soal diberi skor sesuai dengan tingkatan alternatif jawaban item.
- b. Setiap kode jawaban diberi skor yang berwujud angka berskala empat, yakni :
 1. Bagi alternatif jawaban yang memilih sangat baik (SB), akan memperoleh skor 5. Jawaban tsb mengindikasikan bahwa kondisi yang dimaksud adalah sangat nyaman.
 2. Bagi alternatif jawaban yang memilih baik (B), akan memperoleh skor 4. Jawaban tsb mengindikasikan bahwa kondisi yang dimaksud adalah nyaman.
 3. Bagi alternatif jawaban yang memilih cukup baik (CB) akan memperoleh skor 3. Jawaban tsb mengindikasikan bahwa kondisi yang dimaksud adalah cukup nyaman.
 4. Bagi alternatif jawaban yang memilih tidak baik (TB), akan memperoleh skor 2. Jawaban tsb mengindikasikan bahwa kondisi yang dimaksud adalah tidak nyaman.
 5. Bagi alternatif jawaban yang memilih sangat tidak baik (STB), akan memperoleh skor 1. Jawaban tsb mengindikasikan bahwa kondisi yang dimaksud adalah sangat tidak nyaman.
3. Menjumlah skor yang telah diperoleh dari tiap-tiap responden.
4. Mencari prosentase skor yang telah diperoleh dengan menggunakan rumus

$$\% = \frac{n}{N} \times 100\%$$

Dengan keterangan : n = Jumlah skor responden N = Jumlah skor maksimal

5. Hasil kuantitatif dari perhitungan rumus tersebut di atas selanjutnya diubah atau dari perhitungan dengan kalimat yang bersifat kualitatif.

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

- a. Menentukan skor maksimal yang diperoleh dari hasil perkalian antara skor tertinggi, jumlah item, jumlah responden. Skor maksimal tingkat kenyamanan pejalan kaki adalah : $5 \times 13 \times 70 = 4550$
- b. Menentukan skor minimal yang diperoleh dari hasil perkalian antara skor terendah, jumlah item, jumlah responden. Skor minimal tingkat kenyamanan pejalan kaki adalah : $1 \times 13 \times 70 = 910$
- c. Menetapkan rentang skor, yakni antara skor maksimal dikurangi skor minimal. Rentang skor yang dimaksud adalah : $4550 - 910 = 3640$.
- d. Menetapkan interval kelas. Interval kelas diperoleh dari rentang skor dibagi jenjang kriteria.

$$\text{Interval Kelas} = \frac{\text{rentang skor}}{\text{jenjang kriteria}} = \frac{3640}{5} = 728$$

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

$$\text{Persentase Minimal} = \frac{\text{Skor Minimal}}{\text{Skor Maximal}} \times 100\% = \frac{910}{4550} \times 100\% = 20\%$$

- g. Menetapkan rentang persentase, yaitu diperoleh dari persentase maksimal dikurangi persentase minimal.

$$\begin{aligned} \text{Rentang Persentase} &= \text{Persentase Max} - \text{Persentase Min} \\ &= 100\% - 20\% = 80\% \end{aligned}$$

- h. Menetapkan interval kelas persentase, yaitu rentang persentase dibagi kriteria. Dengan demikian interval kelas persentase adalah :

$$\begin{aligned} \text{Interval Kelas Persentase} &= \frac{\text{Rentang Persentase}}{\text{Kriteria}} \times 100\% \\ &= \frac{80\%}{5} \times 100\% = 16\% \end{aligned}$$

- i. Menetapkan kriteria, yakni Sangat Nyaman (SN), Nyaman (N), Cukup Nyaman (CN), Tidak Nyaman (TN), Sangat Tidak Nyaman (STN)

Tabel 3.2. Interval Kelas Persentase

Interval Kelas Persentase (%)	Kriteria
100% > Persen > 84%	Sangat Nyaman (SN),
84% > Persen > 68%	Nyaman (N),
68% > Persen > 52%	Cukup Nyaman (CN)
52% > Persen > 36%	Tidak Nyaman (TN)
36% > Persen > 20%	Sangat Tidak Nyaman (STN)

3.2.3. Perumusan rekomendasi

Berdasarkan hasil-hasil pengolahan, analisis dan hasil data penelitian, dapat diketahui potensi dan kendala untuk pengembangan dan peningkatan kualitas kenyamanan jalur pedestrian yang bisa dijadikan sebagai bahan-bahan pertimbangan dalam menyusun konsep pengembangan dan peningkatan jalur pedestrian pada jalur pedestrian Jl. Pahlawan . Sehingga diharapkan konsep jalur pedestrian yang terbentuk, mampu mengakomodasikan kepentingan pengguna jalur (*user*) khususnya pejalan kaki dan membentuk sebuah jalur pedestrian yang memiliki kenyamanan dengan kategori sangat baik/sangat nyaman serta selaras dengan kondisi lingkungan perkotaan. Dengan begitu tujuan utama jalur

pedestrian sebagai jalur khusus pejalan kaki tidak terganggu dengan aktifitas lain non-pejalan kaki. Sehingga akan menciptakan keharmonisan dan kenyamanan anatar pejalan kaki dengan aktifitas lain non-pejalan kaki serta kualitas lingkungan perkotaan yang asri dan selaras dengan lingkungan untuk kenyamanan kawasan perkotaan dan aktifitas didalamnya sebagai upaya peningkatan kualitas hidup.

BAB IV

HASIL DAN PEMBAHASAN

4.1. Gambaran Umum Kawasan Studi

4.1.1. Kondisi Jl. Pahlawan

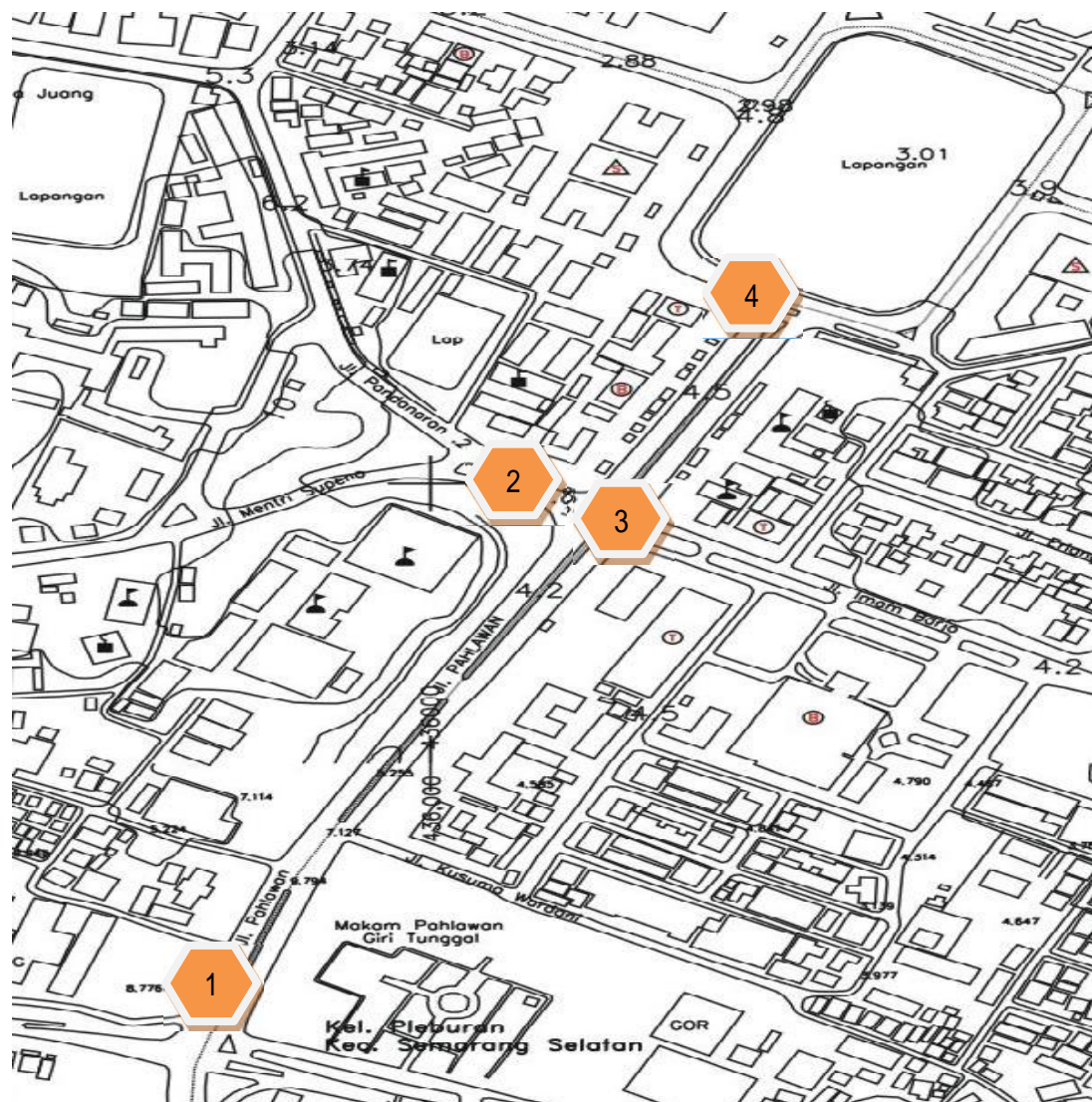
Kawasan Jl. Pahlawan merupakan kawasan yang menjadi pusat pemerintahan provinsi, perekonomian dan pendidikan. Bus dan angkutan kota yang menuju ke pusat kota dipastikan akan melewati jalan ini. Aktifitas dikawasan jalan ini sangat ramai dan beragam dari polisi, PNS, pegawai swasta, siswa, mahasiswa dan masyarakat umum. Kawasan Jl. Pahlawan merupakan salah satu suatu open space perkotaan dimana banyak ruang terbuka juga disekitarnya yaitu Simpang Lima, taman KB, dll, kawasan tersebut dibatasi oleh :

- Sisi utara adalah lapangan Pancasila (kawasan Simpang Lima)
- Sisi barat adalah gedung perkantoran, perbankan dan pemerintahan provinsi
- Sisi selatan adalah jalur menuju Semarang bagian atas (Jl. Siranda)
- Sisi timur adalah makam pahlawan, gedung perkantoran dan perbelanjaan

Jl. Pahlawan dapat dituju dari berbagai arah, selain lokasi jalan ini berada di pusat kota, jalan ini merupakan jalan protokol yang sering menimbulkan macet pada jam tertentu, terutama pada pertemuan dengan jalan protokol lain. Adapun zona-zona yang dapat menimbulkan titik *crowded*, zona-zona dari Jl. Pahlawan tersebut adalah :

- Zona 1 : pertemuan antara Jl. Veteran, Jl. Siranda, Jl. Diponegoro Jl. Pahlawan.
- Zona 2 : pertemuan antara Jl. Meneteri Supeno dengan Jl. Pahlawan
- Zona 3 : pertemuan antara Jl. Imam Bardjo dengan Jl. Pahlawan
- Zona 4 : pertemuan antara pertemuan Kawasan simpang lima dengan Jl. Pahlawan

Gbr. 4.1. Zona Jl. Pahlawan



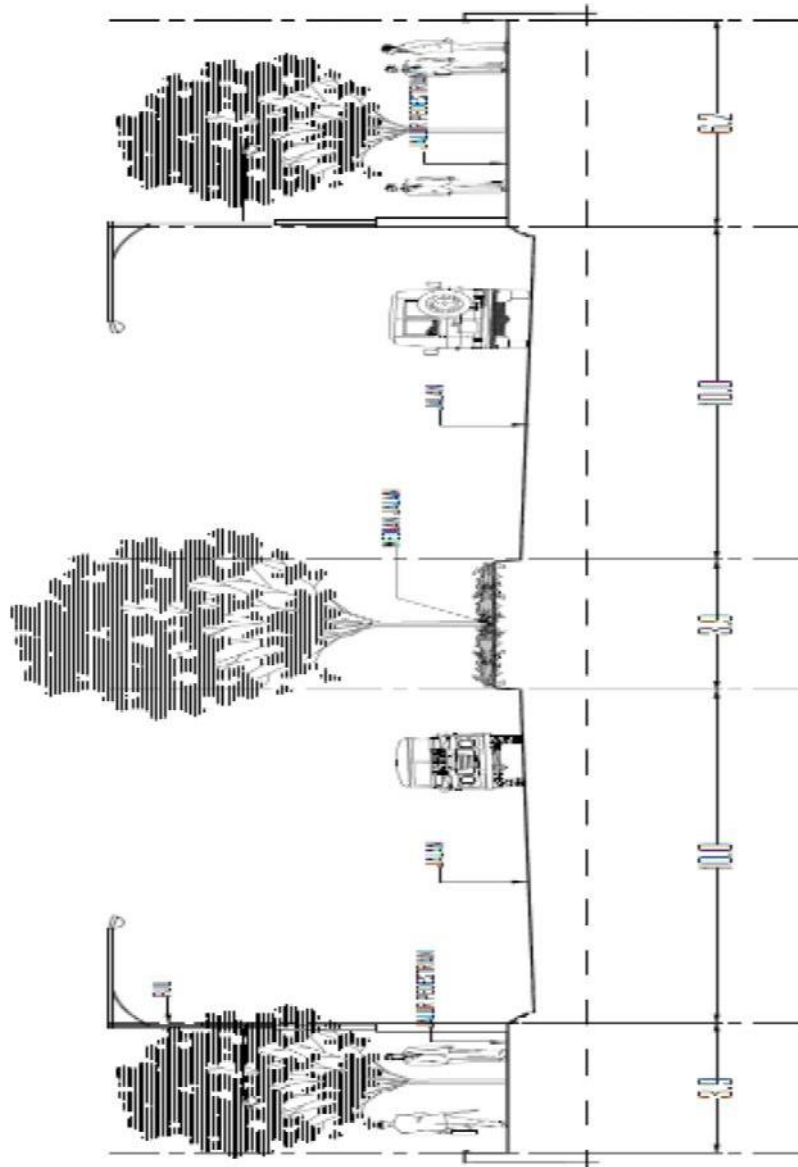
4.2.2. *Kondisi Jalur Pedestrian*

Berdasarkan dokumentasi, survei langsung dan pengukuran di lokasi penelitian mengenai kondisi yang ada saat ini diketahui dimensi jalur pedestrian di Jl. Pahlawan adalah maksimal 7 meter dan minimal 4 meter dengan panjang jalur pedestrian ± 1 km pada masing-masing sisi, yaitu sisi timur dan barat. Pembatas jalan dengan jalur pedestrian berupa peninggian jalur pedestrian setinggi ± 35 cm. Di sepanjang jalur ini terdapat saluran drainase terbuka disamping jalur pedestrian yang dibatasi dengan peletakan *street furniture* berupa bangku beton di sepanjang jalur. Penerangan di jalur pedestrian Jl. Pahlawan sudah mencukupi untuk melakukan aktifitas di malam hari. *Sign* misalkan *zebra cross* sudah tersedia di hampir setiap perpotongan dengan jalan lain. Rambu-rambu berupa simbol-simbol lalu lintas diletakan dipinggir jalur pedestrian. Jenis pohon peneduh di sepanjang jalur adalah jenis pohon akasia dan pada median jalannya ditanami pohon terembesi serta pada median jalan juga terdapat *sculpture* tokoh wayang sebagai ciri khas kawasan Jl. Pahlawan, terdapat juga neon box sebagai media promosi produk komersial kebanyakan neon box tersebut berisi iklan mengenai merek-merek rokok.

Keramaian di jalur pedestrian ini terjadi hampir disepanjang jalur pedestrian Jl. Pahlawan dan waktu keramaian *peak hour* terjadi pada jam-jam tertentu yaitu pada pagi hari 07.00 – 08.00, siang hari 12.00 – 14.00, dan sore hari 16.00 – 17.00. pada hari – hari tertentu seperti akhir pekan keramaian terjadi pada malam hari 19.00 – 21.00 dan pagi hari saat *car free day*.

Fungsi jalur pedestrian di Jl. Pahlawan sangat beragam. Selain fungsi khusus jalur sebagai jalur pejalan kaki, terdapat aktifitas pengguna lain didalamnya. Banyak aktifitas lain yang menggunakan jalur pedestrian ini diantaranya : sebagai ruang menunggu kendaraan, bersosialisasi, berdagang asongan, keindahan kota, bermain, dan duduk-duduk juga beristirahat terutama pada hari minggu dimana hari tersebut merupakan hari khusus bebas kendaraan sehingga setiap orang yang berada dan akan melewati jalan tersebut harus berjalan kaki, waktu bebas kendaraan atau car free day hari minggu tersebut dimulai dari jam 6 sampai 9 pagi dll. Bisa dikatakan penumpukan pejalan kaki dan pengguna jalur berada pada hari dan jam tersebut sehingga jalur pedestrian sangat ramai akan aktifitas.

Gambar 4.2. Dimensi Jalur Pedestrian Jl. Pahlawan



Gambar 4.3. Aktifitas di jalur pedestrian

Pejalan Kaki (depan gedung DISPERINDAG)



Bersosialisasi di malam hari (depan gubernuran)



Car Free Day

Perkerasan jalur pedestrian yang menggunakan keramik motif dapat menambah daya tarik dan keindahan di jalur pedestrian. Kondisi jalur pedestrian yang rata dan hampir sepanjang jalur ini tidak ada tangga naik maupun turun yang mengganggu aktifitas pengguna jalur pedestrian Fasilitas pelengkap jalur berupa *street furnitur* di jalur pedestrian ini sudah dilengkapi berbagai atribut fasilitas pendukung kenyamanan pengguna jalur. Fasilitas yang sudah tersedia di jalur ini misalnya bangku di sepanjang jalur pedestrian, pos polisi, penerangan, tempat sampah, *zebra cross*, pohon peneduh, dan fasilitas khusus penyandang tuna netra. Meskipun belum ada data pasti mengenai penyandang tuna netra, dengan adanya fasilitas khusus tsb paling tidak usaha untuk memberikan pelayanan yang optimal kepada seluruh masyarakat perkotaan bisa terpenuhi. Penyandang tuna netra juga berhak atas kemudahan fasilitas jalur pedestrian. Fasilitas penyandang tuna netra tersebut berada hampir di sepanjang jalur pedestrian Jl. Pahlawan.

Gambar 4.4. Elemen Jalur Pedestrian

Pohon Sebagai Peneduh



Bak Sampah



Zebra Cross



Bangku Sepanjang Jalur Pedestrian



4.2. Hasil Penelitian

4.2.1. Karakteristik Responden

Pengguna di jalur pedestrian Jl. Pahlawan terdiri dari berbagai aktifitas didalamnya yaitu pejalan kaki itu sendiri sebagai pengguna utama jalur pedestrian juga aktifitas non-pejalan kaki yang juga menggunakan jalur tersebut untuk melakukan aktifitas lain diantaranya area bermain sepatu roda, sepeda mini, pengamen, asongan, tempat berjualan non-permanen asongan penjual rokok dan minuman seduh, dll. Pengguna di jalur pedestrian ini mempunyai karakteristik yang berbeda-beda karakteristik tersebut yaitu diantaranya yaitu jenis kelamin, usia, pendidikan, dan pekerjaan. Karakteristik tersebut disajikan dalam tabel berikut.

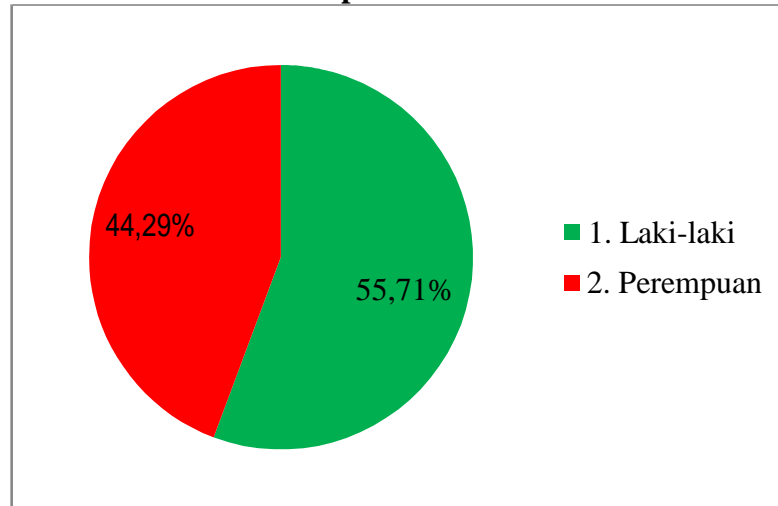
Tabel 4.1. Karakteristik Responden Berdasarkan Jenis Kelamin, Usia, Pendidikan dan Pekerjaan

NO	Karakteristik Responden	Kategori
1	Jenis Kelamin	Laki-laki : 39 orang Perempuan 31 orang
2	Usia	< 20 tahun : 12 orang 20 – 30 tahun : 29 orang 30 – 40 tahun : 16 orang 40 – 50 tahun : 9 orang 50 tahun : 4 orang
3	Pendidikan	Perguruan tinggi : 27 orang SLTA : 34 orang SLTP : 1 orang SD : 0 orang Tidak sekolah : 0 orang Tidak menjawab : 4 orang
4	Pekerjaan	Tidak bekerja : 2 orang Pelajar/mahasiswa : 38 orang PNS/TNI/Polisi : 4 orang Pegawai swasta : 9 orang Wiraswasta : 4 orang Lain-lain : 13 orang

Sumber : Hasil Kuesioner Penelitian

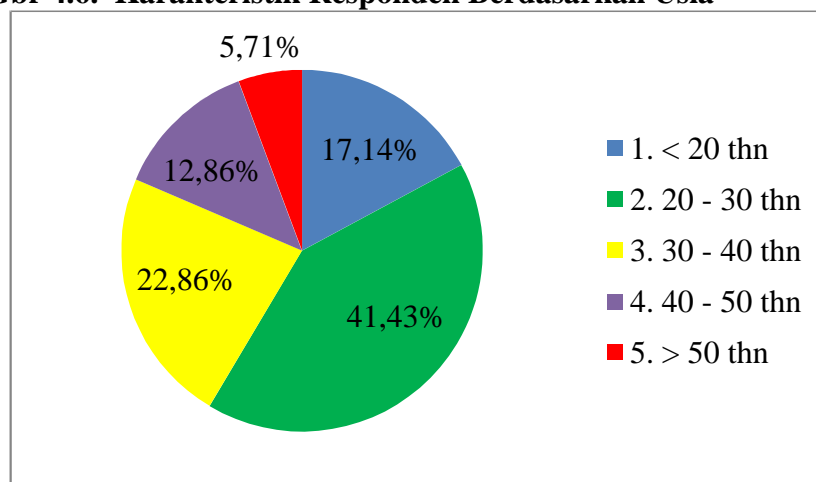
Karakteristik responden berdasarkan jenis kelamin yaitu 39 responden berjenis kelamin laki-laki dan 31 responden responden berjenis kelamin perempuan. Persentase tsb berdasarkan jenis kelamin disajikan pada gambar 4.1.

Gbr 4.5. Karakteristik Responden Berdasarkan Jenis Kelamin



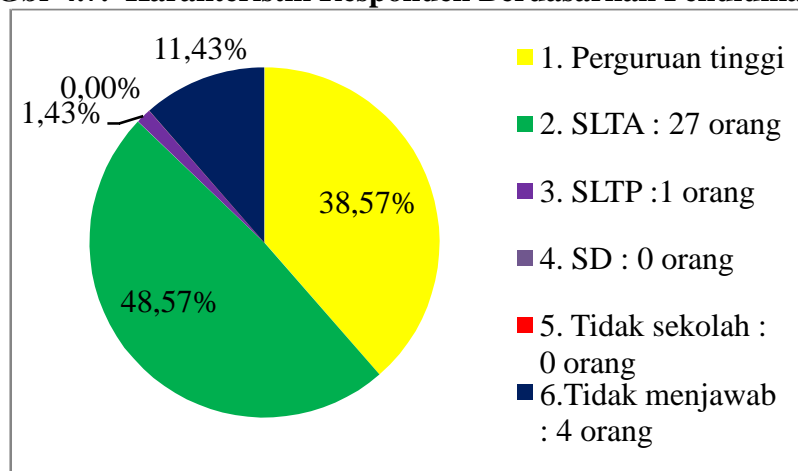
Karakteristik usia responden < 20 tahun yaitu 12 orang, usia 20 – 30 tahun yaitu 29 orang, 30-40 tahun yaitu 16 orang, 40 – 50 tahun yaitu 9 orang dan usia diatas 50 tahun hanya 4 orang dari seluruh jumlah responden. Presentase responden berdasarkan usia disajikan pada gambar 4.2.

Gbr 4.6. Karakteristik Responden Berdasarkan Usia



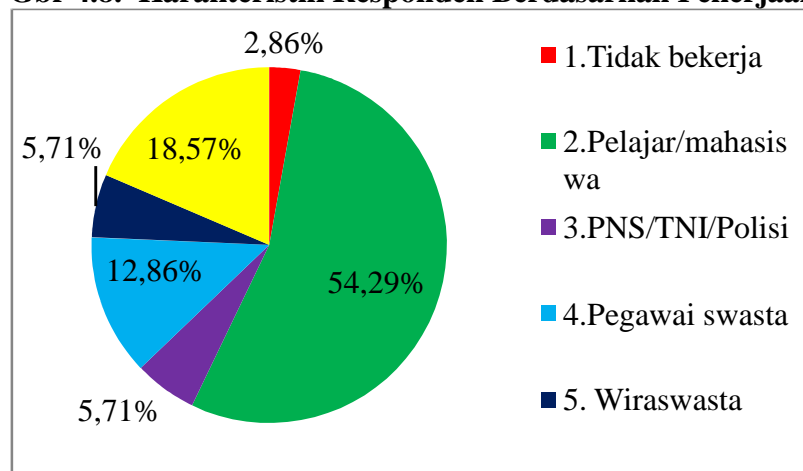
Karakteristik pendidikan responden yaitu perguruan tinggi 27 orang, SLTA 34 orang, SLTP 1 orang, SD dan tidak sekolah 0 orang dan responden yang tidak menjawab 8 orang. Persentase responden berdasarkan pendidikan disajikan pada gambar 4.7.

Gbr 4.7. Karakteristik Responden Berdasarkan Pendidikan



Karakteristik pekerjaan responden yaitu tidak bekerja 3 orang, pelajar/mahasiswa 29 orang, PNS/TNI/Polri 13 orang, pegawai swasta 14 orang, wiraswasta 3 orang dan lainnya 4 orang. Persentase karakteristik responden berdasarkan pekerjaan disajikan pada gambar 4.4.

Gbr 4.8. Karakteristik Responden Berdasarkan Pekerjaan



4.2.2. Hasil Persepsi Pengguna

Dari 9 fungsi jalur pedestrian yaitu jalur khusus pejalan kaki, ruang menunggu kendaraan, ruang bersosialisasi, ruang berteduh, ruang keindahan kota, ruang olahraga, ruang rekreasi, ruang untuk pkl dan parkir dan lainnya, yang menjadi pilihan untuk dipilih pengguna disajikan dalam tabel berikut, tabel 4.2.

Tabel 4.2. Fungsi Jalur Pedestrian menurut Responden

No	Fungsi Jalur Pedestrian	Jumlah Responden
1	Jalur khusus bagi pejalan kaki	53 Responden
2	Ruang menunggu kendaraan	13 Responden
3	Ruang bersosialisasi	14 Responden
4	Ruang berteduh	11 Responden
5	Ruang keindahan kota	26 Responden
6	Ruang olahraga	10 Responden
7	Ruang rekreasi	12 Responden
8	Ruang untuk pkl dan parkir umum	3 Responden
9	Lainnya	6 Responden

Sumber : Hasil Kuesioner Penelitian

Responden yang memilih jalur pedestrian Jl. Pahlawan yaitu sebagai jalur khusus bagi pejalan kaki 53 orang, ruang menunggu kendaraan 13 responden, ruang bersosialisasi 14 responden, ruang berteduh 11 orang, ruang keindahan kota 26 orang, ruang rekreasi 12 orang, ruang untuk PKL dan parkir umum 3 responden dan lainnya 6 orang.

Skor pertanyaan mengenai kondisi saat ini di jalur pedestrian Jl. Pahlawan tentang aspek yang mempengaruhi kenyamanan dalam kuesioner yaitu

1. Terik matahari skor 117,
2. Pemandangan jalur pedestrian skor 201,
3. Kejelasan sirkulasi skor 154,
4. Iiklim mikro skor 145,
5. Kebisingan kendaraan skor 223,
6. Aroma tidak sedap skor 165,
7. Bentuk dan kualitas jalur skor 208,
8. Keamanan dari tindakan kejahatan skor 187,
9. kkeamanan dari jalur pedestrian itu sendiri skor 225,
9. 10. Kebersihan jalur skor 205,
11. Keindahan bahan dan

kualitas jalur skor 225, 12. Aksesibilitas dari dan menuju skor 215, 13. Kelengkapan fasilitas penunjang skor 195 yang telah diisi oleh responden. Persentase persepsi responden berdasarkan kondisi jalur disajikan dalam tabel berikut tabel 4.3.

Tabel 4.3. Persepsi Responden Berdasarkan Kondisi Jalur

No	Kondisi di Jalur	SN	N	CN	TN	STN
1	Terik matahari	1%	9%	1%	33%	56%
2	Pemandangan jalur pedestrian	4%	27%	34%	20%	14%
3	Kejelasan sirkulasi jalur	1%	20%	9%	37%	33%
4	Iklm mikro (suhu, kelembaban, dll)	1%	10%	16%	40%	33%
5	Kebisingan kendaraan	13%	23%	34%	30%	0%
6	Aroma tidak sedap	1%	17%	23%	33%	26%
7	Bentuk & kualitas jalur	4%	39%	23%	19%	16%
8	Keamanan dari tindakan kejahatan	3%	21%	23%	46%	7%
9	Keamanan dari jalur pedestrian itu sendiri (licin, landai, dll)	11%	39%	20%	20%	10%
10	Kebersihan jalur	3%	33%	31%	20%	13%
11	Keindahan bahan & bentuk jalur	7%	39%	31%	14%	9%
12	Aksesibilitas dari & menuju jalur	7%	36%	23%	26%	9%
13	Kelengkapan fasilitas pendukung kenyamanan jalur	13%	27%	6%	34%	20%

Sumber : Hasil Kuesioner Penelitian

Perhitungan persentase persepsi kondisi jalur pedestrian mengenai aspek kenyamanan diatas menggunakan statistik sederhana dengan alat pengolah angka *microsoft excel* 2007 dengan rumus adalah sbb :

$$Kriteria (SN, N, CN, TN, STN) = \frac{\text{Countif Responden}''}{\text{Jumlah Responden}} \times 100\%$$

Tujuan dari pertanyaan terbuka yaitu menggali persepsi mengenai kenyamanan menurut persepsi kenyamanan masing-masing responden. kemudian dari hasil masing-masing persepsi yang telah dikemukakan responden penulis mengkategorikan masing-masing persepsi tersebut menjadi beberapa kategori dari

hasil persepsi yang telah dikemukakan. Aspek kenyamanan berdasarkan tiap-tiap responden memiliki persepsi masing-masing berbeda mengenai persepsi mereka akan kenyamanan karena definisi maupun aspek kenyamanan di jalur pedestrian terutama berbeda-beda setiap masing-masing pengguna.

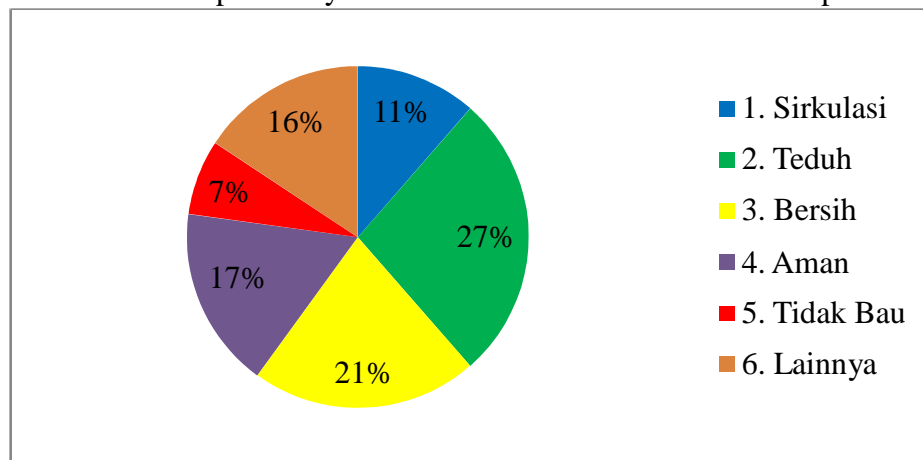
Dari pertanyaan kuesioner terbuka dapat digali aspek kenyamanan menurut responden di jalur pedestrian yang ada saat ini beberapa aspek penting yang menjadi perhatian utama responden mengenai aspek kenyamanan jalur pedestrian di Jl. Pahlawan. Aspek tsb diantaranya yaitu sirkulasi jalur pedestrian yang jelas antara pejalan kaki dan aktifitas lain 8 orang, jalur pedestrian yang teduh bagi pejalan kaki terutama disiang hari 19 orang, aspek kebersihan jalur pedestrian 15 orang, aspek keamanan jalur pedestrian 12 orang, aspek bau-bauan di jalur pedestrian 5 orang dan lainnya 11 orang total seluruh responden yang memberikan persepsinya yaitu 70 orang. Persentase Hasil persepsi aspek kenyamanan menurut responden di jalur pedestrian Jl. Pahlawan disajikan dalam dalam tabel berikut. Tabel 4.4.

Tabel 4.4. Aspek Kenyamanan Jalur Pedestrian menurut Reponden

No	Aspek kenyamanan	Persentase
1	Sirkulasi yang baik	11%
2	Keteduhan jalur pedestrian	27%
3	Kebersihan jalur pedestrian	21%
4	Keamanan jalur pedestrian	17%
5	Bau-bauan tidak sedap	7%
6	Lainnya	16%
	Total	100%

Persentase persepsi diatas disajikan dalam tabel 4.5 aspek kenyamanan jalur pedestrian menurut responden.

Gbr. 4.9. Aspek Kenyamanan Jalur Pedestrian menurut Responden



Dari pertanyaan kuesioner terbuka mengenai ketidaknyamanan jalur pedestrian Jl. Pahlawan terdapat beberapa aspek penting yang menjadi perhatian utama para responden mengenai aspek ketidaknyamanan jalur pedestrian Jl. Pahlawan. Aspek tsb diantaranya yaitu banyaknya pengamen di jalur pedestrian dan rambu menyebrang, suhu yang panas disiang hari, fasilitas umum dan lainnya. Persentase aspek ketidaknyamanan jalur pedestrian disajikan dalam tabel berikut ini tabel 4.5.

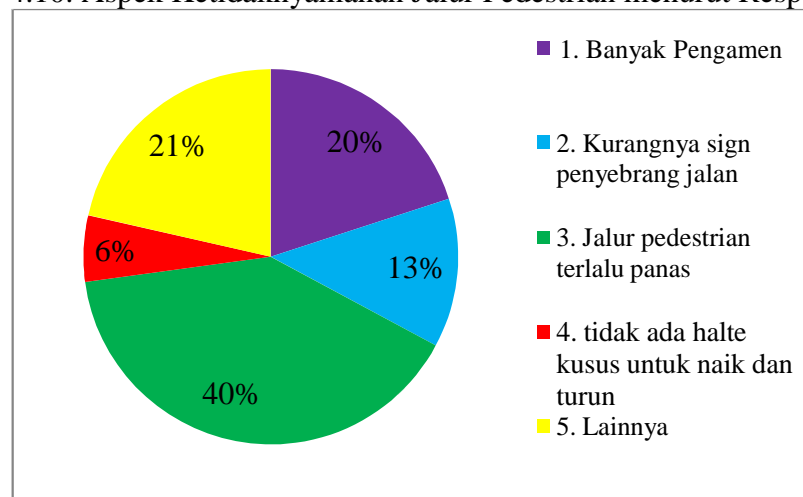
Tabel 4.5. Aspek Ketidaknyamanan Jalur Pedestrian menurut Reponden

No	Aspek kenyamanan	Persentase
1	Banyak Pengamen	20%
2	Kurangnya <i>sign</i> penyebrang jalan	13%
3	Jalur pedestrian terlalu panas	40%
4	tidak ada halte kusus untuk naik dan turun	6%
5	Lainnya	21%

Berdasarkan tabel aspek persepsi ketidaknyamaan di jalur pedestrian Jl. Pahlawan diatas menurut responden pada tabel 4.5. 20% mengeluhkan banyaknya pengamen terutama pada malam hari 13% merasa tidak aman ketika menyebrang karena kurangnya rambu kusus bagi pejalan kaki ketika ingin menyebrang kesisi

yang lain di jalur pedestrian, paling banyak responden mengeluhkan mengenai kondisi jalur pedestrian disiang hari karena terik matahari dan suhu yang cukup panas untuk beraktifitas di jalur pedestrian, dan tidak adanya halte khusus dari dan menuju jalur pedestrian menyebabkan ketidaknyamanan pengguna jalur pedestrian dan lainnya 21% berbagai faktor lain yang menyebabkan ketidaknyamanan. Aspek lain misalnya pengamen yang mendatangi pengguna jalur ketika beraktifitas, tempat sampah yang terlalu jauh juga menjadi aspek penting yang mengurangi pengguna jalur pedestrian ketika memanfaatkan jalur dalam beraktifitas. Selain itu banyak aspek lain yang mengurangi kenyamanan pengguna yang memanfaatkan jalur, oleh karena itu dibutuhkan penelitian mendalam mengenai hal ini. Persentase tsb disajikan dalam diagram berikut ini.

Gbr. 4.10. Aspek Ketidaknyamanan Jalur Pedestrian menurut Responden



4.2.3. Preferensi Responden

Preferensi atau keinginan pejalan kaki di jalur pedestrian Jl. Pahlawan dapat dirangkum dalam tabel 4.4. berikut ini.

Tabel 4.6. Jumlah Preferensi Responden

No	Fungsi Jalur Pedestrian	Jumlah Responden
1	Jalur khusus bagi pejalan kaki	61 orang
2	Ruang menunggu kendaraan	48 orang
3	Ruang bersosialisa	60 orang
4	Ruang berteduh	49 orang
5	Ruang keindahan kota	58 orang
6	Ruang olahraga	48 orang
7	Ruang rekreasi	44 orang
8	Ruang untuk pkl dan parkir umum	42 orang
9	Lainnya	6 orang

Sumber : Hasil Kuesioner Penelitian

Brdasarkan tabel 4.6. penggunajalur pedestrian Jl. Pahlawan menginginkan jalur hanya difungsikan sebagai jalur khusus pejalan kaki dengan 61 responden. Dan dari ke 8 fungsi jalur pedestrian dalam tabel terdapat 6 responden yang mengisi fungsi jalur pedestrian Jl. Pahlawan diluar fungsi jalur yang terdapat dalam kuesioner.

Dalam hal meningkatkan pemanfaatan jalur pedestrian Jl. Pahlawan responden mengharapkan beberapa hal guna meningkatkan kenyamanan jalur pedestrian diantaranya yaitu iklim mikro berkaitan dengan suhu Jl. Pahlawan yang terlalu panas disiang hari, Penertiban pengamen maupun asongan yang berada di jalur pedestrian,

Selain hal diatas penambahan fasilitas diperlukan untuk meningkatkan kenyamanan jalur pedestrian yaitu peneduh, halte, rambu-rambu khusus menyebrang, tempat sampah, dan fasilitas pendukung kenyamanan lainnya.

4.3. Pembahasan Penelitian

Fasilitas jalan khusus bagi pejalan kaki sudah ada yaitu berupa jalur disamping sisi kanan dan kiri jalan utama Jl. Pahlawan. Dilihat dari fungsi dan bentuk jalur pedestrian menurut Uterman (1984), fungsi jalur pedestrian di Jl. Pahlawan dapat digolongkan menjadi beberapa fungsi yaitu jalur pedestrian yang terpisah dari jalur kendaraan umum (*Sidewalk* atau jalur pedestrian) dengan ciri-ciri biasanya terletak bersebelahan atau berdekatan sehingga diperlukan fasilitas yang aman terhadap bahaya kendaraan bermotor dan mempunyai permukaan rata, berupa jalur pedestrian dan terletak di tepi jalan raya keamanan di jalur ini yaitu berupa peninggian *kerb*. Bentuk lain yang dapat dikategorikan adalah pejalan kaki melakukan kegiatan berjalan kaki sebagai sarana angkutan yang akan menghubungkan tempat tujuan, meskipun keberadaan halte di sepanjang jalan ini tidak ada, tetapi dari hasil pengamatan peneliti banyak pengguna angkutan umum menunggu dan turun dari angkutan umum disepanjang jalur ini. Selain bentuk tersebut jalur pedestrian ini juga termasuk jalur pedestrian yang bersifat rekreatif dan mengisi waktu luang yang terpisah sama sekali dari jalur kendaraan bermotor dan biasanya dapat dinikmati secara santai tanpa terganggu kendaraan bermotor. Pejalan kaki dapat berhenti dan beristirahat pada bangku–bangku yang disediakan, fasilitas ini berupa plaza pada taman–taman kota. Dan juga termasuk bentuk jalur pedestrian yang berupa jalur pedestrian yang digunakan untuk berbagai aktivitas, untuk berjualan, duduk santai, dan sekaligus berjalan sambil melihat etalase pertokoan yang biasa disebut mall misalnya pedagang asongan, aktifitas bersepatu roda, menunggu seseorang dan juga bersosialisasi. Sedangkan menurut bentuknya

jalur pedestrian termasuk Jalur pejalan kaki tidak terlindungi/tidak beratap. Hal ini terlihat jelas disepanjang jalur tanpa tertutup atau terlindung dengan atap. Dan dari segi perencanaannya menurut Carr dan kawan-kawan (1992), di jalur pedestrian Jl. Pahlawan tergolong jenis jalur pedestrian yang terencana yaitu jalur yang sengaja dibuat khusus untuk menghubungkan satu tempat ke tempat lain.

Dimensi jalur pedestrian di Jl. Pahlawan menurut standar minimal yang dipersyaratkan dalam standar perancangan jalur pedestrian dirjen bina marga dirjen pembinaan jalan kota sudah sesuai, dimana dalam standar tersebut mensyaratkan lebar minimal jalur pedestrian diperkotaan adalah 2 meter. Dan dimensi di jalur pedestrian Jl. Pahlawan > 3,5 meter.

Meskipun elemen pelengkap dan elemen street di jalur pedestrian ini belum lengkap setidaknya sudah tersedia beberapa elemen pelengkap jalur pedestrian meskipun fungsi elemen-elemen tersebut belum efektif. Dikarenakan berbagai hal, penempatan dan ukuran yang tidak sesuai. Contohnya : Peneduh, menurut Rustam Hakim (1987) salah satu kriteria peneduh yang baik adalah berdaun padat. Fungsi pohon sebagai peneduh di jalur pedestrian Jl. Pahlawan masih belum begitu terasa dikarenakan pohon-pohon baru tersebut belum mempunyai daun yang lebat sehingga hal ini dapat dimaklumi kalau fungsi peneduh di jalur ini belum efektif.

Dari hasil penelitian pada tabel 4.2. mengenai fungsi jalur pedestrian di Jl. Pahlawan, sebanyak 53 responden menjadikan prioritas utama fungsi jalur pedestrian di Jl. Pahlawan diperuntukan sebagai jalur khusus pejalan kaki. persepsi tersebut mengenai fungsi utama prioritas jalur pedestrian sudah sesuai

tujuan perancangan jalur pedestrian yaitu sebagai jalur khusus transportasi bagi pejalan kaki di perkotaan.

Persepsi kondisi yang ada sekarang di jalur pedestrian Jl. Pahlawan dari hasil penelitian dalam kuesioner yang telah diperoleh, diketahui bahwa persepsi para pejalan kaki mengenai tingkat kenyamanan secara keseluruhan terdapat 4 aspek kenyamanan yang termasuk kriteria tidak nyaman. Meskipun aspek lain dalam kuesioner ini berada dalam kategori cukup nyaman. Tetapi masih terdapat 4 aspek kenyamanan yang berada dalam kondisi tidak nyaman. Sehingga perlu ditingkatkan kondisi jalur pedestrian dengan harapan kondisi paling tidak dalam rentang nyaman bahkan sangat nyaman. Sehingga masyarakat lebih senang menggunakan jalur pedestrian sebagai transportasi jalan kaki yang ramah lingkungan dan mengurangi penggunaan kendaraan bermotor yang menambah polusi perkotaan.

Tabel 4.7. Kondisi Jalur Pedestrian

No	Kondisi di Jalur Pedestrian	Skor	%	Hasil
1	Terik matahari	117	33%	Tidak Nyaman
2	Pemandangan jalur pedestrian	201	57%	Cukup Nyaman
3	Kejelasan sirkulasi jalur	154	44%	Tidak Nyaman
4	Iklim mikro (suhu, kelembaban, dll)	145	41%	Tidak Nyaman
5	Kebisingan kendaraan	223	64%	Cukup Nyaman
6	Aroma tidak sedap	165	47%	Tidak Nyaman
7	Bentuk & kualitas jalur	208	59%	Cukup Nyaman
8	Keamanan dari tindakan kejahatan	187	53%	Cukup Nyaman
9	Keamanan dari jalur pedestrian itu sendiri (licin, landai, dll)	225	64%	Cukup Nyaman
10	Kebersihan jalur	205	59%	Cukup Nyaman
11	Keindahan bahan & bentuk jalur	225	64%	Cukup Nyaman
12	Aksesibilitas dari & menuju jalur	215	61%	Cukup Nyaman
13	Kelengkapan elemen pendukung	195	56%	Cukup Nyaman

Berdasarkan tabel 4.7. Terik matahari dan iklim mikro (suhu dan kelembaban) berada pada skor 117 atau 33% dan 145 atau 45% yang masuk dalam kategori tingkat kenyamanan yang tidak baik/tidak nyaman. Hal ini kemungkinan terjadi karena pohon baru berjenis akasia yang ditanam disepanjang jalur pedestrian belum berfungsi efektif. Pohon-pohon disepanjang jalur belum terlalu besar dan masa daunnya juga belum lebat, sehingga fungsi pohon-pohon tersebut untuk mengurangi terik matahari dan memberi kesejukan disiang hari belum dirasakan pejalan kaki ketika melakukan aktifitasnya saat terik matahari terasa panas. Suhu Semarang secara umum berada pada kondisi kurang nyaman 23° - 32° C dan kelembaban 45 – 86%. Selain terik matahari dan iklim mikro, kejelasan sirkulasi juga mendapat skor rendah 154 atau 45%, masih banyaknya pengamen disepanjang jalur pedestrian merupakan salah satu sebab sirkulasi mendapat skor rendah. Penertiban aktifitas seperti pengamen tidak dilakukan rutin sehingga masih banyak pengamen yang melakukan aktifitasnya di jalur pedestrian Jl. Pahlawan. Aroma tidak sedap juga mendapatkan skor yang tidak baik 165 atau 47%. Saluran drainase terbuka disepanjang jalur pedestrian dan juga bak sampah yang terbuka merupakan alasan responden memberikan persepsi mereka kurang nyaman.

Adapun hal lain yang menjadi aspek kenyamanan menurut responden, berdasarkan tabel 4.4. mengenai aspek kenyamanan responden yang diperlukan untuk peningkatan kualitas pelayanan jalur pedestrian yaitu keteduhan jalur pedestrian sebanyak 19% dari 70 responden menilai keteduhan merupakan aspek penyebab kenyamanan.

Aspek ketidaknyamanan responden, seiring dengan aspek penyebab kenyamanan di jalur pedestrian, dari 70 responden n menginginkan jalur pedestrian yang panas menyebabkan ketidaknyamanan responden/pengguna dalam memanfaatkan jalur pedestrian, oleh karenanya.

Selain fungsi utama jalur pedestrian sebagai jalur khusus pejalan kaki adapun fungsi lain yang diharapkan responden dari keberadaan jalur pedestrian. Berdasarkan tabel 4.4. tabel preferensi responden yaitu jalur pedestrian pahlawan difungsikan sebagai ruang rekreasi dan ruang bersosialisasi.

Harapan responden untuk meningkatkan jalur pedestrian di Jl. Pahlawan yaitu penambahan-penambahan penanaman pohon sebesar 37%. Hal ini berbanding lurus dengan persepsi responden dalam kuesioner tertutup bahwa terik matahari dan iklim mikro mendapatkan skor rendah dalam hal tingkat kenyamanan jalur pedestrian.

Preferensi fasilitas menurut responden hal yang paling diinginkan yaitu penambahan peneduh, fasilitas halte untuk menunggu dan turun dari kendaraan dan *sign* atau tanda-tanda atau berupa lampu seperti lampu apil untuk menyebrang kesisi yang lain.

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

5.1. Kesimpulan

Berdasarkan hasil analisis data dalam penelitian studi tentang kenyamanan pejalan kaki terhadap pemanfaatan jalur pedestrian di Jl. Pahlawan, maka disimpulkan beberapa kesimpulan sebagai berikut :

1. Dimensi jalur pedestrian Jl. Pahlawan sudah memenuhi standar minimum sebuah jalur pedestrian di perkotaan.
2. Hasil perhitungan analisis mengenai prioritas utama fungsi jalur pedestrian Jl. Pahlawan sebanyak 53 responden memberikan pilihan prioritas fungsi jalur khusus pejalan kaki.
3. Hasil perhitungan analisis deskriptif Persentase yang telah diperoleh, memberikan keterangan bahwa dari jumlah responden sebanyak 70 responden yaitu pengguna jalur mengenai kondisi selama penelitian berlangsung adalah tergolong dalam kriteria tingkat kenyamanan yang cukup baik. Dari keterangan tersebut dapat ditarik kesimpulan rata-rata bahwa persepsi pengguna jalur pedestrian terutama pejalan kaki termasuk pengguna lain non-pejalan kaki pada umumnya merasa cukup nyaman dalam pemanfaatan jalur pedestrian di Jl. Pahlawan.
4. Kondisi saat ini di jalur pedestrian Jl. Pahlawan ditinjau dari aspek kenyamanan menurut teori tentang kenyamanan sebagaimana dalam aspek kenyamanan itu sendiri adalah : terik matahari, pemandangan di jalur

pedestruan, kejelasan sirkulasi antara pejalan kaki dan pengguna lain, kebisingan kendaraan, aroma tidak sedap, bentuk & kualitas jalur pedestrian, keamanan dari tindakan kejahatan & kriminal, keamanan dari jalur pedestrian itu sendiri (kelandaian, licin,, dll), kebersihan jalur, keindahan bahan dan bentuk, aksesibilitas dari dan menuju, kelengkapan fasilitas penunjang di jalur pedestrian Jl. Pahlawan.. Hal tersebut dapat diketahui dari hasil perhitungan analisis deskriptif Persentase mengenai kondisi jalur pedestrian yang ada saat ini, yang menunjukkan bahwa responden menyatakan persepsi yang masuk pada kriteria **cukup nyaman (CN)**, tentang kenyamanan yang diperoleh saat melakukan aktifitas terutama pengguna jalur pedestrian utama yaitu pejalan kaki di jalur pedestrian Jl. Pahlawan.

5. Aspek yang menjadi perhatian utama pengguna jalur pedestrian yaitu pejalan kaki memberikan persepsi kondisi teduh dan bersih menjadi aspek penting kenyamanan pada jalur pedestrian. Terutama di jalur pedestrian Jl. Pahlawan.
6. Aspek penyebab ketidaknyamanan menurut persepsi pengguna jalur yaitu kondisi jalur pedestrian di siang hari yang terlalu terik dan panas juga banyaknya pengamen di sekitar jalur pedestrian.
7. Selain sebagai jalur khusus untuk berjalan kaki pengguna jalur mengharapkan atau lebih senang menggunakan jalur pedestrian digunakan sebagai ruang sosialisasi.

8. Aspek yang diharapkan responden dalam hal untuk meningkatkan kenyamanan jalur pedestrian Jl. Pahlawan yaitu ditambah pohon peneduh untuk mengurangi terik sinar matahari terutama disiang hari juga penertiban pengamen dan asongan.
9. Selain penambahan pohon peneduh fasilitas lain seperti halte dan rambu khusus bagi pejalan kaki yang menyebrang ke sisi lain diharapkan dan dibuthkan pejalan kaki dalam memnunjang kenyamanannya.

5.2. Saran-saran

Berdasarkan hasil-hasil kesimpulan yang telah diuraikan diatas, penulis bermaksud memberikan saran-saran untuk peningkatan jalur pedestrian untuk memberikan aspek kenyamanan yang lebih baik/lebih nyaman dari kondisi jalur pedestrian yang telah didapat dari serangkaian hasil analisis penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Perlunya penambahan penuduh baik berupa pohon/shelter/lainnya untuk memberikan keteduhan bagi pejalan kaki terutama disiang hari.
2. Fenambahan fasilitas-fasilitas khusus bagi pejalan kaki berupa *zebra cross* unruk mempermudah pejalan kaki dalam menyebrang juga untuk menghindari bahaya pejalan kaki dari terserempet kendaraan.
3. Perlunya pengelolaan lebih lanjut dan pemeliharaan rutin serta penegasan aturan yang jelas mengeai sirkulasi dalam hal pemanfaatan jalur pedestrian.

4. Mengevaluasi seluruh aspek – aspek mengenai perbaikan dan peningkatan kondisi yang sudah ada sekarang perlu dilakukan. Selain itu dengan peningkatan-peningkatan tersebut dengan harapan banyak masyarakat lebih menyenangi jalan kaki sebagai transportasi sekunder masyarakat untuk menciptakan lingkungan perkotaan yang bersih, indah dan bebas polusi.
5. Perlunya usaha persuasif untuk mengajak masyarakat menggunakan jalur pedestrian dalam beraktifitas disekitar Jl. Pahlawan untuk mengurangi penggunaan kendaraan pribadi yang dapat menimbulkan kemacetan dan polusi udara sekitar perkotaan.

DAFTAR PUSTAKA

- Allport FH. 1962. *Theories of Perception and The Concept of Structures*. New York : Willey and Sons.
- Anggriani, Niniek. 2009. *Pedestrian ways dalam Perancangan Kota*. Klaten : Yayasan Humaniora.
- Arikunto, Suharsimi. 2002. *Prosedur Penelitian Suatu Pendekatan Praktek*. Edisi V. Jakarta : Rineka Cipta.
- Arnold HF. 1980. *Trees In Urban Design*. New York : Van Nostrad Reinhold Co.
- Bentley, Ian. Alan Alcock. Murrain. Mc Glynn. Graham Smith. 1988.
- Boedjo P. et al. 1986. *Arsitektur, Manusia dan Pengamatannya*. Jakarta: Djambatan
- Brookman CF. dan Merriem LC. 1973. *Recreational Use of Wild Land*. New York : Mc Graw Hill Book Inc. Co.
- Brooks RG. 1988. *Site Planning Enviroment, Procces and Development*. New Jersey : Prentice Hall Career and Technology.
- Carpenter PL. et al. 1975. *Plants In the Landscape*. San Fransisco : WH Freeman Co.
- Dephub. 1993. *Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 43 Tahun 1993 Tentang Prasarana dan Lalu Lintas Jalan*. Jakarta : Departemen Perhubungan Darat.
- Dirjen Bina Marga. 1970. *Peraturan Perencanaan Geometrik Jalan Raya Nomor 113*. Jakarta : Dirjen Bina Marga.

- Dharwandhani D. 1977. *Pendugaan Keindahan Pemandangan (Scienic Beauty Estimation) Lansekap Kebun Raya Bogor*. Tidak Dipublikasikan.
- Hakim, Rustam. Hardi Utomo. 2003. *Komponen Perancangan Arsitektur Lansekap*. Jakarta : Bumi Aksara.
- Hillgard ER. 1978. The Goals of Perception. In. Stephen Kaplan and Rachel Kaplan. Massachusset : Duxbury Press North Scituate.
- Kodariyah R. 2004. Jalur Pejalan Kaki di Kawasan Perdagangan di Kota Bogor. Institute Pertanian Bogor. Tidak Dipublikasikan. .
- Lingkungan yang Tanggap, Pedoman untuk Perancangan*. Terjemahan Aris K. Bandung : Abdi Widya.
- Porteus JD. 1977. *Enviroment and Behavioral : Planning and Everyday Urban Life*. Massachusset : Addison-Wesley Publishing Inc. Co.
- Rahmiati, Mimi. 2009. Studi Aspek Kenyamanan Ruang Pedestrian Dalam Rangka Peningkatan Efektifitas Penggunaannya Pada Kawasan Jl MH Thamrin – Sudirman Jakarta. Thesis. Tidak Diterbitjan
- Rubenstein, Harvey M. 1987. *Central City Malls*. New York : John Wiley & Sons.
- Subdin Perencanaan Kota. 1995. *Bagan Wilayah Kota I (BWK I) Kota Semarang*. Semarang : Pemkot 1995-2005.
- Shirvani, Hamid. 1985. *The Urban Design Process*. New York : Van Nostrad ReinholdCompany.
- Spreiregen, Paul D. 1986. *Urban Architecture Of Town And Cities*. New York : Mc Graw Hill Book Company.
- Tood KW. 1987. *Tapak, Ruang dan Struktur (Terjemahan)*. Bandung : Intermatra

Utterman, RK. 1984. Accomodating The Pedestrian. New York : Van Nostrad
Reinhold Co.

Weisman, J. 1981. Modelling Enviromental System. Journal Of Man Enviromental
Relation.

LAMPIRAN - LAMPIRAN



Sample size calculator

What margin of error can you accept?

5% is a common choice

%

The margin of error is the amount of error that you can tolerate. If 90% of respondents answer yes, while 10% answer no, you may be able to tolerate a larger amount of error than if the respondents are split 50-50 or 45-55.

Lower margin of error requires a larger sample size.

What confidence level do you need?

Typical choices are 90%, 95%, or 99%

%

The confidence level is the amount of uncertainty you can tolerate. Suppose that you have 20 yes-no questions in your survey. With a confidence level of 95%, you would expect that for one of the questions (1 in 20), the percentage of people who answer yes would be more than the margin of error away from the true answer. The true answer is the percentage you would get if you exhaustively interviewed everyone.

Higher confidence level requires a larger sample size.

What is the population size?

If you don't know, use 20000

How many people are there to choose your random sample from? The sample size doesn't change much for populations larger than 20,000.

What is the response distribution?

Leave this as 50%

%

For each question, what do you expect the results will be? If the sample is skewed highly one way or the other, the population probably is, too. If you don't know, use 50%, which gives the largest sample size. See below under More information if this is confusing.

Your recommended sample size is

68

This is the minimum recommended size of your survey. If you create a sample of this many people and get responses from everyone, you're more likely to get a correct answer than you would from a large sample where only a small percentage of the sample responds to your survey.

Online surveys with [Vovici](#) have completion rates of 66%!

Alternate scenarios

With a sample size of	<input type="text" value="100"/>	<input type="text" value="200"/>	<input type="text" value="300"/>	With a confidence level of	<input type="text" value="90"/>	<input type="text" value="95"/>	<input type="text" value="99"/>
Your margin of error would be	8.20%	5.79%	4.71%	Your sample size would need to be	68	96	165

Save effort, save time. [Conduct your survey online with Vovici.](#)

More information

If 50% of all the people in a population of 20000 people drink coffee in the morning, and if you were repeat the survey of 377 people ("Did you drink coffee this morning?") many times, then 95% of the time, your survey would find that between 45% and 55% of the people in your sample answered "Yes".

The remaining 5% of the time, or for 1 in 20 survey questions, you would expect the survey response to more than the margin of error away from the true answer.

When you survey a sample of the population, you don't know that you've found the correct answer, but you do know that there's a 95% chance that you're within the margin of error of the correct answer.

Try changing your sample size and watch what happens to the alternate scenarios. That tells you what happens if you don't use the recommended sample size, and how M.O.E and confidence level (that 95%) are related.

To learn more if you're a beginner, read [Basic Statistics: A Modern Approach](#) and [The Cartoon Guide to Statistics](#). Otherwise, look at the [more advanced books](#).

In terms of the numbers you selected above, the sample size n and margin of error E are given by

$$x = Z^2 \cdot r(100-r)$$

$$n = \frac{x}{((N-1)E^2 + x)}$$

$$E = \text{Sqrt}[\frac{(N - n)x}{n(N-1)}]$$

where N is the population size, r is the fraction of responses that you are interested in, and $Z(c/100)$ is the [critical value](#) for the confidence level c .

If you'd like to see how we perform the calculation, [view the page source](#). This calculation is based on the [Normal distribution](#), and assumes you have more than about 30 samples.

About Response distribution: If you ask a random sample of 10 people if they like donuts, and 9 of them say, "Yes", then the prediction that you make about the general population is different than it would be if 5 had said, "Yes", and 5 had said, "No". Setting the response distribution to 50% is the most conservative assumption. So just leave it at 50% unless you know what you're doing. The sample size calculator computes the critical value for the normal distribution. Wikipedia has good articles on statistics.

How do you like this web page? Good as-is Could be even better

© 2004 by [Raosoft, Inc.](#). Please download and reuse this web page!
[Questions?Pleaseletusknow.](#)

Print

Done

KUESIONER KENYAMANAN JALUR PEDESTRIAN JL. PAHLAWAN SEMARANG

Kode Lokasi :	Hari/Tgl :	Surveyor :
Kuesioner ini dimaksudkan untuk membantu menyelesaikan tugas akhir skripsi Muhammad Muslihun/5101406024 dengan judul “ STUDI KENYAMANAN PEJALAN KAKI TERHADAP PEMANFAATAN TROTOAR DI JALAN PROTOKOL KOTA SEMARANG (Studi Kasus Jl. Pahlawan Semarang) ” sebagai syarat untuk memperoleh gelar kesarjanaan (S1) pada Jurusan Teknik Sipil Program Studi Pend. Teknik Bangunan Fakultas Teknik Universitas Negeri Semarang (Unnes)		

I. Identitas Responden

1. Nama :
2. Jenis Kelamin : L/P
3. Umur :
4. Pendidikan terakhir :

a. Tidak Sekolah	c. SLTP	e. Perguruan Tinggi
b. SD	d. SLTA	f. Lainnya
5. Pekerjaan anda :

a. Tidak bekerja	c. PNS/TNI/Polisi	e. Wiraswasta
b. Pelajar/mahasiswa	d. Pegawai Swasta	f. Lainnya

II. Persepsi Pengguna Pedestrian

1. Menurut anda apa fungsi utama jalur pedestrian Jl. Pahlawan Semarang ?

NO	FUNGSI	PRIORITAS
1	Jalur khusus bagi pejalan kaki	
2	Ruang menunggu kendaraan	
3	Ruang bersosialisasi	
4	Ruang berteduh	
5	Ruang keindahan kota	
6	Ruang olahraga	
7	Ruang rekreasi	
8	Ruang untuk parkir dan parkir umum	
9	Lainnya :	

2. Bagaimana pendapat anda tentang kondisi jalur pedestrian di Jl. Pahlawan Semarang ?
Berikan pendapat anda dengan menandai alternatif pilihan berikut dengan tanda centang ()
STB = Sangat Tidak Baik, **TB** = Tidak Baik, **N** = Netral, **B** = Baik, **SB** = Sangat Baik

KONDISI JALUR PEDESTRIAN JL. PAHLAWAN SEMARANG	STB	TB	N	B	SB
Terik sinar matahari di siang hari					
Pemandangan di sekitar jalur pedestrian (gedung-gedung, papan reklame, dll)					
Kejelasan sirkulasi antara pejalan kaki & aktifitas lain (PKL, Parkir, bersepatu roda, bersepeda, dll)					
Iklim mikro (suhu, kelembaban, dll)					
Kebisingan kendaraan					
Aroma/bau-bauan tidak sedap					
Bentuk & kualitas perkerasan jalur pedestrian					
Keamanan dari tindakan kejahatan					
Keamanan dari jalur pedestrian itu sendiri (licin, landai, berlubang dll)					

Kebersihan jalur pedestrian					
Keindahan bahan & bentuk jalur pedestrian					
Aksesibilitas dari & menuju ke jalur pedestrian					
Kelengkapan fasilitas pendukung kenyamanan jalur pedestrian (bangku-bangku, peneduh, rambu-rambu, lampu penerangan, dll)					

3. Menurut anda faktor apakah yang menyebabkan **KENYAMANANAN** pejalan kaki di jalur pedestrian Jl. Pahlawan Semarang ?

.....

.....

.....

4. Menurut anda faktor apakah yang menyebabkan **KETIDAKNYAMANANAN** pejalan kaki di jalur pedestrian Jl. Pahlawan Semarang ?

.....

.....

.....

III. Preferensi pengguna

1. Apa fungsi jalur pedestrian yang anda harapkan (**boleh diisi lebih dari satu**) ?

NO	FUNGSI	PRIORITAS
1	Jalur khusus bagi pejalan kaki	
2	Ruang menunggu kendaraan	
3	Ruang bersosialisasi	
4	Ruang berteduh	
5	Ruang keindahan kota	
6	Ruang olahraga	
7	Ruang rekreasi	
8	Ruang untuk pkl dan parkir umum	
9	Lainnya :	

2. Hal apakah yang anda harapkan untuk meningkatkan **KENYAMANAN** jalur pedestrian Jalan Pahlawan Semarang ?

.....

.....

.....

3. Perlukah penambahan fasilitas pendukung untuk meningkatkan **KENYAMANAN** anda sebagai pejalan kaki ? (ya/tidak). Fasilitas apakah yang perlu ditambahkan?Berikan komentar anda.

.....

.....

.....

Terima Kasih atas Partisipasi Anda

Lampiran I

DATA RESPONDEN

No	Jenis Kelamin	Responden
1	Laki - laki	39
2	Perempuan	31
JUMLAH RESPONDEN		70

No	Usia	Responden
1	< 20 tahun	12
2	20 - 30 tahun	29
3	30- 40 tahun	16
4	40 - 50 tahun	9
5	> 50 tahun	4
JUMLAH RESPONDEN		70

No	Pendidikan	Responden
1	Perguruan Tinggi	27
2	SLTA	34
3	SLTP	1
4	SD	-
5	Tidak Sekolah	-
6	Tidak Menjawab	8
JUMLAH RESPONDEN		70

No	Pekerjaan	Responden
1	Tidak Bekerja	3
2	Pelajar/Mahasiswa	29
3	PNS/TNI/Polri	13
4	Pegawai Swasta	14
5	Wiraswasta	3
6	Lain - lain	8
JUMLAH RESPONDEN		70

R-37	1				1				
R-38	1				1				
R-39	1								
R-40									1
R-41									1
R-42	1	1	1	1	1		1		
R-43	1								
R-44	1	1	1	1	1	1	1	1	
R-45	1				1				
R-46	1								1
R-47		1							
R-48					1				
R-49						1			
R-50	1				1				
R-51	1			1	1		1		
R-52	1	1	1				1		
R-53	1				1	1			
R-54	1								
R-55	1		1						
R-56	1			1	1		1		
R-57	1				1				
R-58	1					1			
R-59	1								1
R-60	1	1	1	1	1	1	1	1	
R-61	1		1	1	1				
R-62	1			1	1		1		
R-63	1								
R-64	1								
R-65	1				1	1	1		
R-66	1	1	1			1	1		
R-67	1								
R-68	1			1					
R-69	1								
R-70	1	1							
Jumlah	53	13	14	11	26	10	12	3	6

DATA PERSEPSI JALUR PEDESTRIAN MENURUT RESPONDEN

Resp	No. Soal Aspek Kenyamanan												
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
R-01	1	3	1	2	3	2	2	3	4	3	3	3	2
R-02	1	3	2	2	2	3	4	4	1	3	3	2	4
R-03	2	4	2	2	5	1	2	3	2	2	2	2	2
R-04	2	3	2	1	2	1	4	4	3	4	3	4	2
R-05	2	4	2	2	2	1	4	4	4	3	3	2	1
R-06	1	1	1	1	3	1	2	3	2	2	2	2	4
R-07	1	2	2	3	3	4	3	2	2	3	3	3	4
R-08	1	3	3	2	2	2	3	4	4	2	3	2	1
R-09	2	3	3	3	3	2	3	4	4	4	4	3	3
R-10	2	3	2	2	3	2	1	2	3	3	4	2	2
R-11	1	3	2	1	5	3	2	2	2	3	4	2	4
R-12	1	4	2	2	3	2	4	4	4	4	4	4	4
R-13	2	4	4	2	3	2	4	2	3	4	2	4	2
R-14	1	3	4	1	4	4	2	2	2	1	2	2	3
R-15	2	4	1	2	5	2	2	2	4	4	4	2	2
R-16	1	1	1	2	2	2	4	2	2	3	2	4	2
R-17	4	4	4	2	4	4	3	2	2	3	4	3	1
R-18	1	4	1	2	4	4	1	2	4	1	4	2	4
R-19	1	2	2	2	2	2	4	2	1	4	4	4	4
R-20	1	5	1	1	3	3	1	3	3	1	5	1	1
R-21	2	3	1	2	5	3	4	1	2	4	3	4	2
R-22	2	4	3	2	3	2	4	3	3	4	4	4	1
R-23	2	4	2	1	2	3	2	2	1	2	4	2	2
R-24	1	1	1	1	3	1	4	3	3	4	4	4	5
R-25	2	3	2	3	4	3	4	2	4	4	4	4	2
R-26	2	3	1	2	2	2	4	2	2	2	5	4	2
R-27	1	2	2	3	5	3	3	2	3	3	4	3	5
R-28	4	4	2	3	3	3	4	4	2	3	3	4	4
R-29	2	3	4	3	4	2	4	3	5	3	4	4	2
R-30	4	4	2	4	4	4	3	4	4	5	4	3	2
R-31	1	3	2	3	3	4	3	4	1	3	4	3	2
R-32	4	4	3	3	3	2	4	3	4	4	4	4	1
R-33	1	2	2	2	4	4	4	4	4	4	3	4	3
R-34	1	2	5	1	3	4	2	4	4	4	2	2	2
R-35	1	4	4	3	4	2	4	3	4	4	4	4	2

R-36	1	4	2	4	4	4	4	3	4	1	2	4	1
R-37	4	2	2	1	2	1	2	2	4	2	2	2	2
R-38	1	2	1	4	2	2	5	2	2	2	5	5	5
R-39	1	1	1	1	3	1	1	2	5	1	1	1	1
R-40	1	1	1	1	3	1	1	2	5	1	1	1	1
R-41	1	5	4	4	4	3	4	3	3	4	4	4	4
R-42	2	3	4	1	4	5	5	5	4	1	2	5	3
R-43	1	2	1	2	3	2	1	2	1	2	1	2	1
R-44	1	4	4	4	2	4	4	4	4	4	4	4	4
R-45	1	1	1	1	3	1	4	2	5	3	1	4	4
R-46	1	5	1	1	3	1	5	2	1	4	5	5	5
R-47	2	3	4	3	3	4	2	3	5	3	3	2	4
R-48	2	1	4	1	2	1	1	1	1	1	1	1	5
R-49	2	2	4	1	2	3	4	3	4	4	4	4	4
R-50	1	2	2	3	4	3	3	5	3	3	3	3	1
R-51	1	3	1	2	2	2	3	2	5	2	3	3	2
R-52	2	4	4	4	4	4	3	1	4	4	4	3	5
R-53	5	3	2	1	3	1	1	4	4	3	4	5	5
R-54	1	3	4	5	3	1	4	4	4	4	3	4	4
R-55	2	2	4	4	2	2	3	3	2	3	3	3	5
R-56	1	3	1	2	2	2	1	2	3	5	5	5	5
R-57	1	1	2	2	5	1	3	2	3	3	3	3	1
R-58	1	1	1	2	2	2	3	2	3	3	3	3	2
R-59	2	2	2	1	2	3	4	2	4	4	4	4	4
R-60	4	4	1	1	2	1	1	1	3	4	4	1	1
R-61	3	4	2	2	4	1	3	2	3	3	3	3	4
R-62	1	3	1	2	5	2	3	2	5	3	3	3	2
R-63	1	3	2	1	4	3	4	2	2	2	3	4	4
R-64	2	3	2	2	5	3	4	2	4	2	3	4	2
R-65	1	3	1	2	2	1	2	3	4	2	4	2	4
R-66	1	4	1	1	4	3	4	2	4	4	4	4	4
R-67	1	2	3	2	5	2	2	4	4	2	3	2	2
R-68	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
R-69	1	1	1	1	3	1	1	1	5	1	1	1	1
R-70	2	3	3	1	3	3	3	3	4	3	3	3	2
Skor	117	201	154	145	223	165	208	187	225	205	225	215	195