

BAB IV

PEMBAHASAN

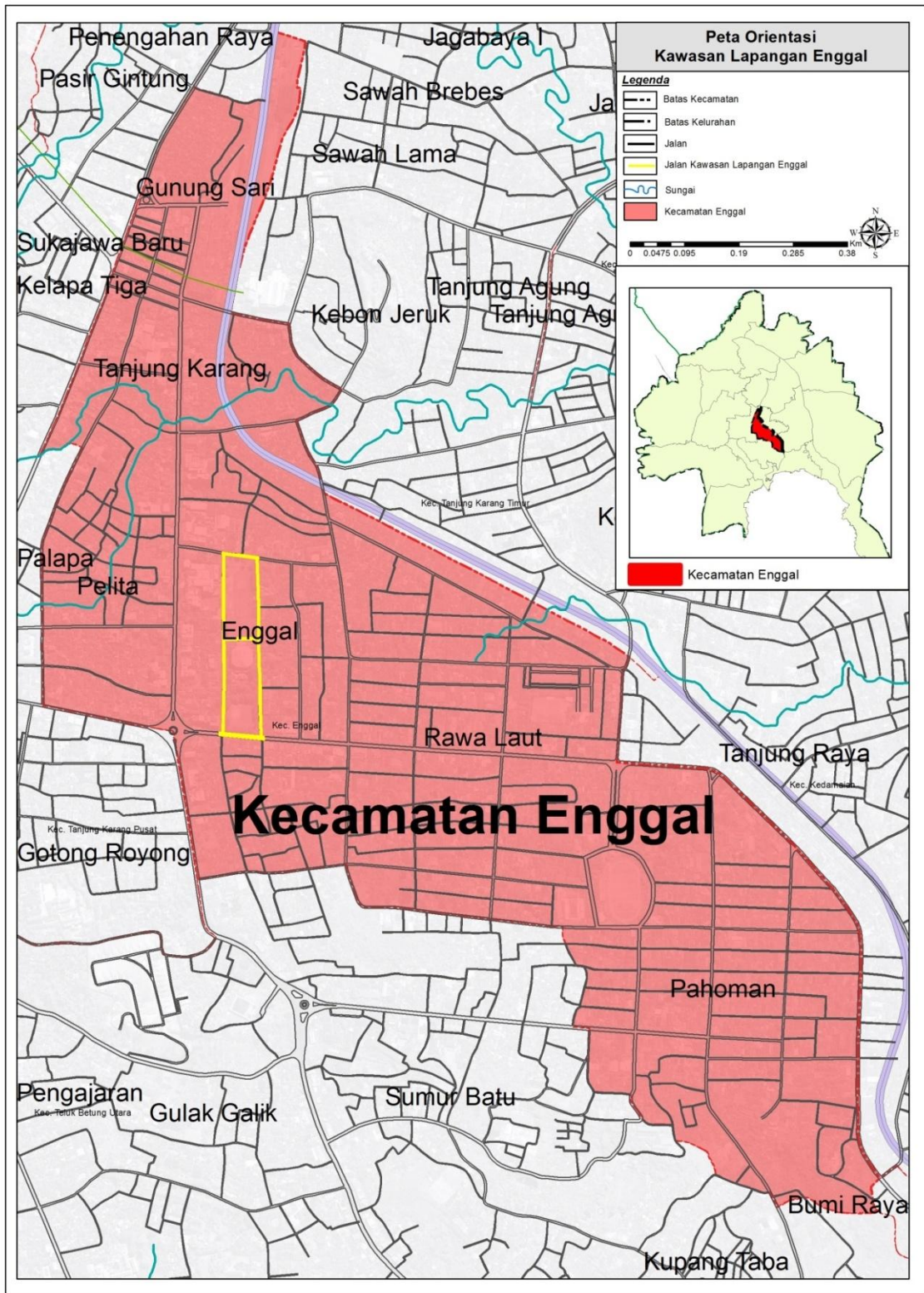
4.1 Gambaran Umum Kawasan Lapangan Enggal

Kawasan Lapangan Enggal merupakan wilayah studi penelitian yang berada pada Kelurahan Enggal, Kecamatan Enggal Kota Bandar Lampung. Koridor Jalan Majapahit, Jalan Sriwijaya, Jalan Jendral Sudirman dan Jalan Tulang Bawang merupakan jalan kolektor primer yang memiliki tipe jalan dua lajur dua arah yang tidak terbagi dengan median jalan. Secara keseluruhan koridor jalan Kawasan Lapangan Enggal memiliki panjang sekitar 1,815 Km. Penjelasan lebih jelas mengenai batas-batas Kawasan Lapangan Enggal adalah sebagai berikut:

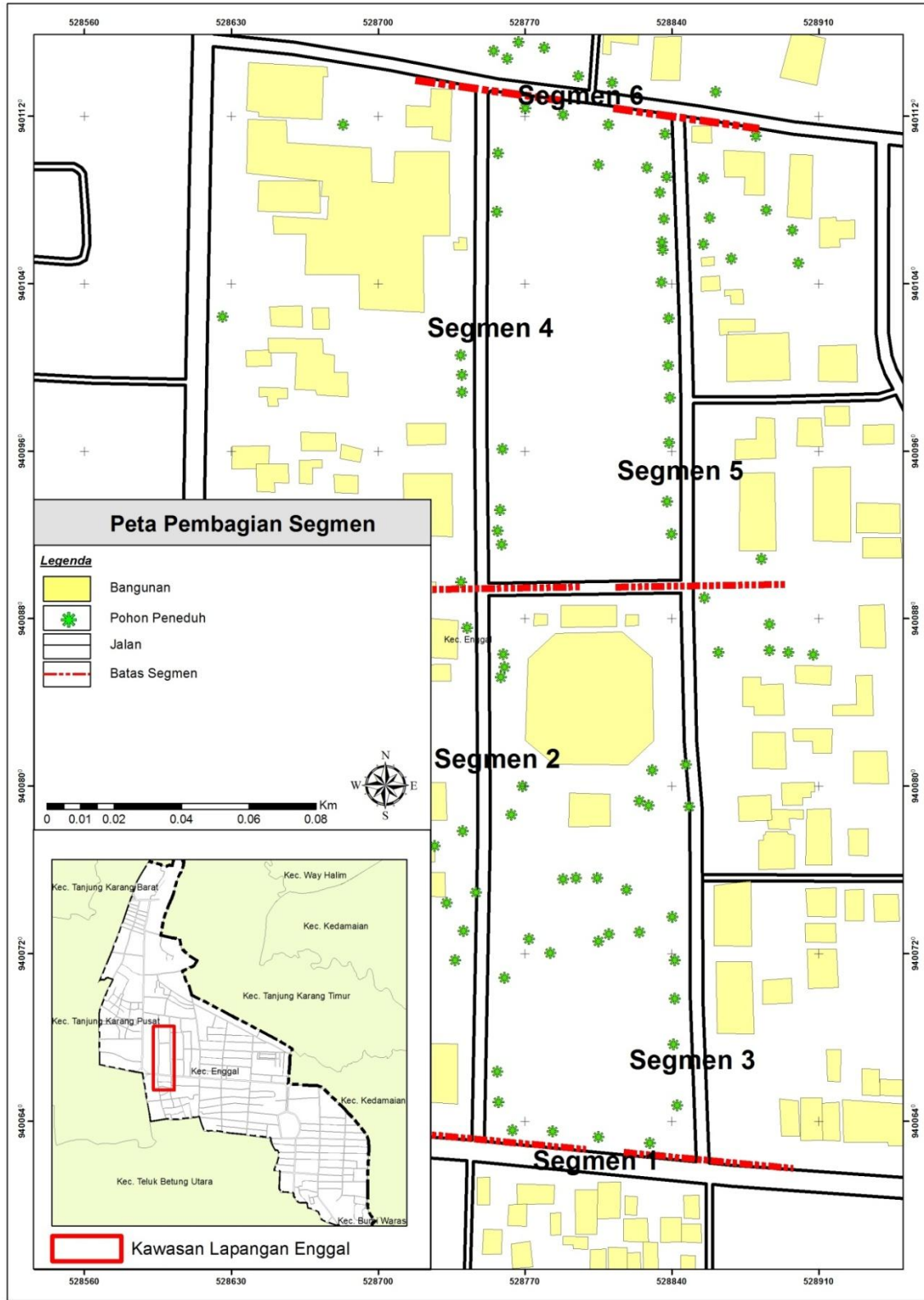
Sebelah Utara	: Jalan Rawa Bengkel dan Kelurahan Tanjung Karang
Sebelah Selatan	: Kelurahan Pahoman
Sebelah Timur	: Jalan Hos Cokroaminoto dan Kelurahan Pahoman
Sebelah Barat	: Bundaran Gajah Jalan Radin Intan dan Kelurahan Rawa Laut

Lokasi Kawasan Lapangan Enggal sangat dikenal oleh masyarakat karena adanya Lapangan Merah Enggal, Pasar Seni, Lapangan Olahraga, Stadion dan Taman di Kawasan ini yang berfungsi sebagai area rekreasi dan bersantai bagi masyarakat Kota Bandar Lampung.

Seperti yang sudah dijelaskan sebelumnya pada Bab III, koridor di Kawasan Lapangan Enggal akan dibagi menjadi enam segmen yaitu Jalan Tulang Bawang dan Jalan Jendral Sudirman masing-masing akan dihitung dalam satu segmen sedangkan Jalan Sriwijaya dan Jalan Majapahit masing-masing dibagi menjadi dua segmen. Peta orientasi koridor Kawasan Lapangan Enggal dapat dilihat pada **Gambar 4.1** dan peta administrasi koridor Kawasan Lapangan Enggal beserta pembagian segmennya dapat dilihat pada **Gambar 4.2**.



Gambar 4.1 Peta Orientasi Kawasan Lapangan Enggal



Gambar 4.2 Peta Administrasi Kawasan Lapangan Enggal

4.1.1 Kondisi penggunaan lahan

Penggunaan lahan yang ada di koridor kawasan Lapangan Enggal berdasarkan kondisi eksisting yang ada saat ini terdiri dari perdagangan dan jasa, Ruang Terbuka Hijau (RTH), sarana olahraga, lahan kosong, sosial budaya, permukiman dan perkantoran. Berikut ini adalah penjelasan yang lebih rinci mengenai penggunaan lahan di kawasan Lapangan Enggal.

A. Segmen 1

Jenis penggunaan lahan pada segmen 1 terdiri dari RTH, perdagangan dan jasa, dan perkantoran. Penggunaan lahan yang mendominasi yaitu RTH sebesar 50,5%. Selain itu, fungsi bangunan pada guna lahan perdagangan dan jasa adalah salon, toko pakaian, toko perlengkapan kebutuhan wanita dan toko kue. Fungsi bangunan pada guna lahan perkantoran adalah Gedung KNPI yang aktif digunakan setiap hari. Sedangkan untuk guna lahan RTH yaitu berupa Lapangan Merah Enggal yang berada di sisi kiri atau zona A segmen 1. Kondisi guna lahan pada segmen 1 dapat dilihat pada **Gambar 4.4**.

B. Segmen 2

Penggunaan lahan pada segmen 2, didominasi oleh RTH, yang selanjutnya adalah perdagangan dan jasa, perumahan, lahan kosong, pelayanan umum dan sosial budaya. RTH yang ada di segmen 2 yaitu sebesar 32,6% dari luas lahan yang ada di segmen tersebut. Perdagangan dan jasa yang ada terdiri dari toko pakaian, rumah makan/ cafe, dan ruko yang belum beroperasi. Sosial budaya yang ada yaitu pasar seni dan gedung pertemuan, kemudian permukiman pada sisi barat segmen. Pelayanan umum yang ada di segmen 2 yaitu gedung gelanggang olahraga, sedangkan lahan kosong yang ada saat ini dipersiapkan untuk pembangunan hotel. Kondisi guna lahan pada segmen 2 dapat dilihat pada **Gambar 4.5**.

C. Segmen 3

Pada segmen 3 terdapat tujuh jenis guna lahan yaitu perkantoran, RTH, lahan kosong, perdagangan, perumahan, sosial budaya, dan pelayanan umum. Guna lahan yang mendominasi adalah RTH sebesar 30,7%. Guna lahan RTH tersebut berupa lapangan yang biasa disebut Lapangan Merah Enggal. Keberadaan lapangan tersebut tidak hanya menjadi paru-paru kota, namun juga menyediakan beragam fasilitas seperti menjadi lapangan bola,

lapangan *softball*, dan terdapat area PKL yang tertata disekitar taman dengan lapak semi permanen.

D. Segmen 4

Guna lahan di segmen 4 didominasi oleh keberadaan sarana pelayanan umum yaitu berupa lapangan olahraga *outdoor* dan stadion olahraga *indoor*. Pada lapangan olahraga *indoor* fasilitas yang disediakan adalah lapangan basket untuk pertandingan dan latihan sehari-hari sedangkan pada lapangan olahraga *outdoor* terdapat fasilitas *jogging track* bagi pengunjung. Dominasi guna lahan sarana pelayanan umum sebesar 26.3%. Selain itu terdapat guna lahan permukiman, RTH dan perdagangan di segmen 4. Guna lahan perdagangan di segmen 3 berupa kantor praktek dokter gigi dan Mall Plaza Lotus. RTH yang ada di segmen 4 berupa taman yaitu Taman Enggal. Adanya taman dan mall pada segmen 4 memberikan tarikan bagi pergerakan pejalan kaki di kawasan Lapangan Enggal. Terlebih lagi dengan adanya keberadaan PKL di sekitar taman yang mampu mempengaruhi minat pejalan kaki. Kondisi penggunaan lahan di segmen 4 secara keseluruhan dapat dilihat pada **Gambar 4.7**.

E. Segmen 5

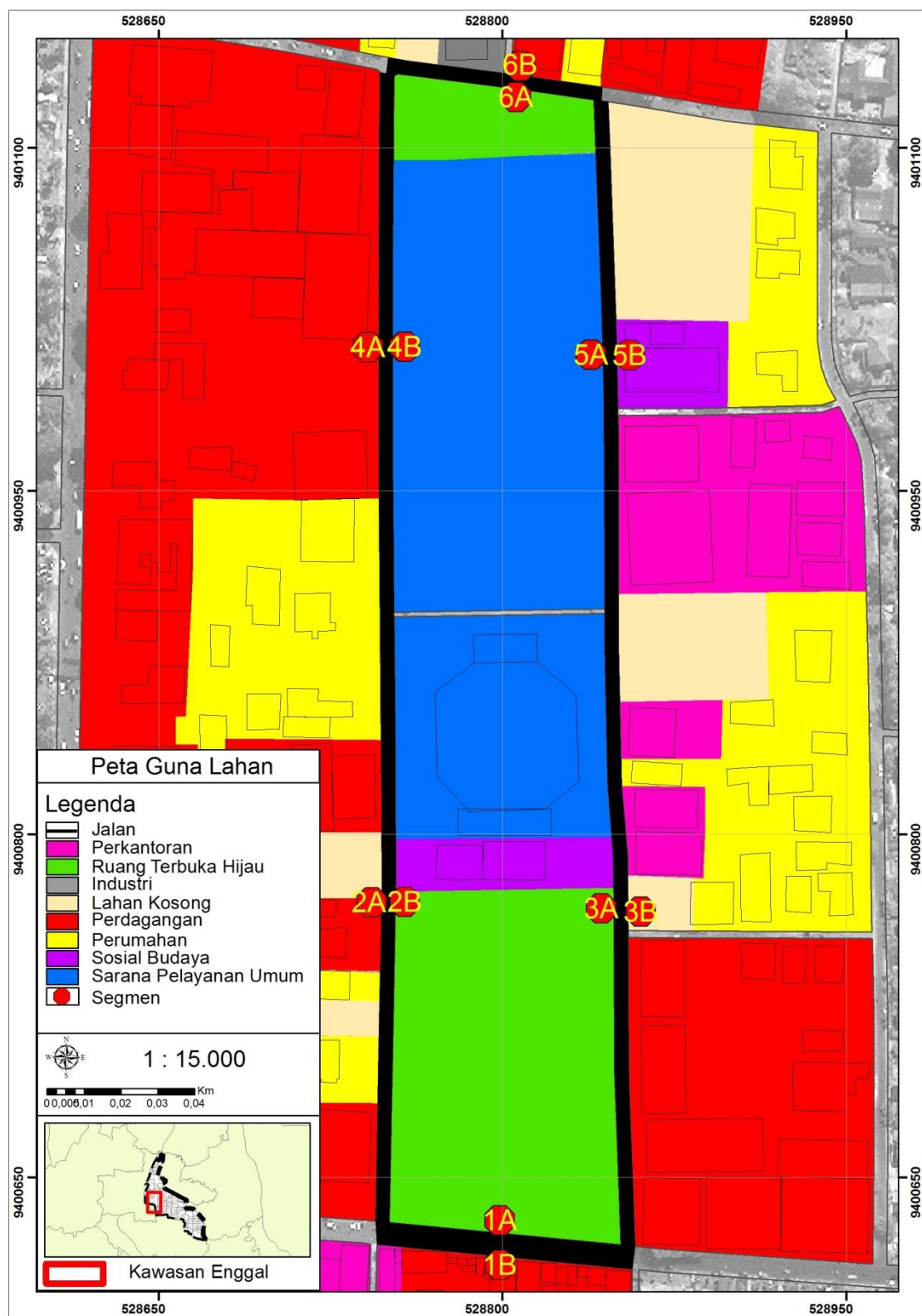
Pada segmen 5, terdapat lima jenis guna lahan yaitu sarana pelayanan umum, RTH, lahan kosong, sosial budaya dan perkantoran. Dapat dilihat pada **Gambar 4.8** bahwa penggunaan lahan yang mendominasi yaitu guna lahan sarana pelayanan umum berupa lapangan olahraga *outdoor* dan stadion olahraga *indoor*. Pada lapangan olahraga *indoor* fasilitas yang disediakan adalah lapangan basket untuk pertandingan dan latihan sehari-hari sedangkan pada lapangan olahraga *outdoor* terdapat fasilitas *jogging track* bagi pengunjung. Dominasi guna lahan sarana pelayanan umum sebesar 27.6%. Sedangkan guna lahan lainnya seperti lahan kosong merupakan lahan yang sedang dipersiapkan untuk dibangun menjadi hotel nantinya dan guna lahan sosial budaya berupa gedung pertemuan adat Lampung yang juga difungsikan sebagai tempat melaksanakan pernikahan masyarakat adat setempat. Guna lahan perkantoran yang ada di segmen 5 berupa kantor PT Telkom Pusat Lampung.

F. Segmen 6

Guna lahan di segmen 6 didominasi oleh keberadaan RTH sebesar 52,2%. Adanya RTH pada segmen 6 merupakan Taman Enggal. Pada Taman Enggal terdapat fasilitas

tempat duduk yang tersedia didalamnya. Namun sayangnya Taman Enggal kurang diketahui keberadaannya oleh masyarakat dikarenakan dikelilingi oleh tembok disekitarnya. Guna lahan perdagangan berupa rumah makan, serta permukiman yaitu berupa rumah warga.

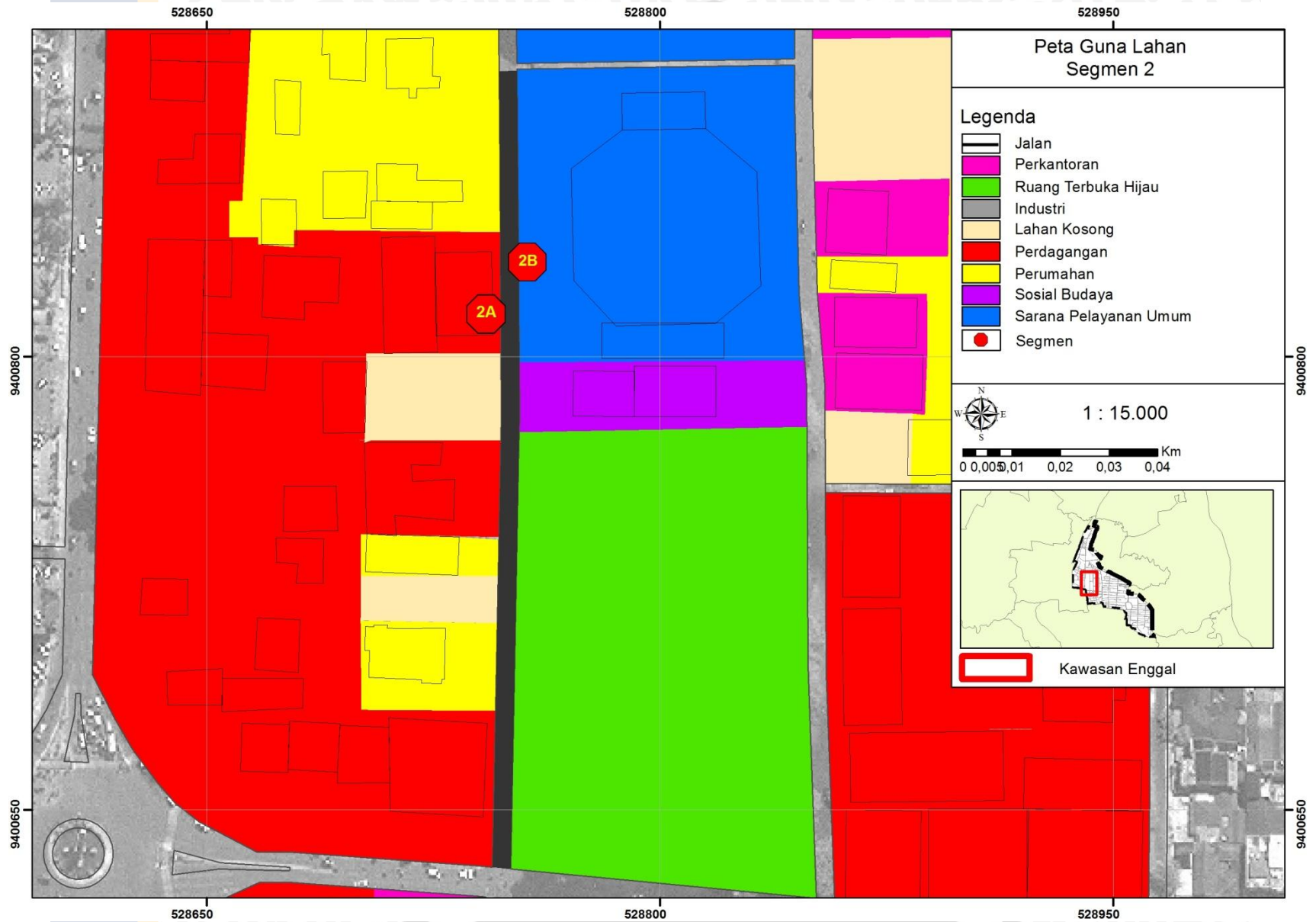




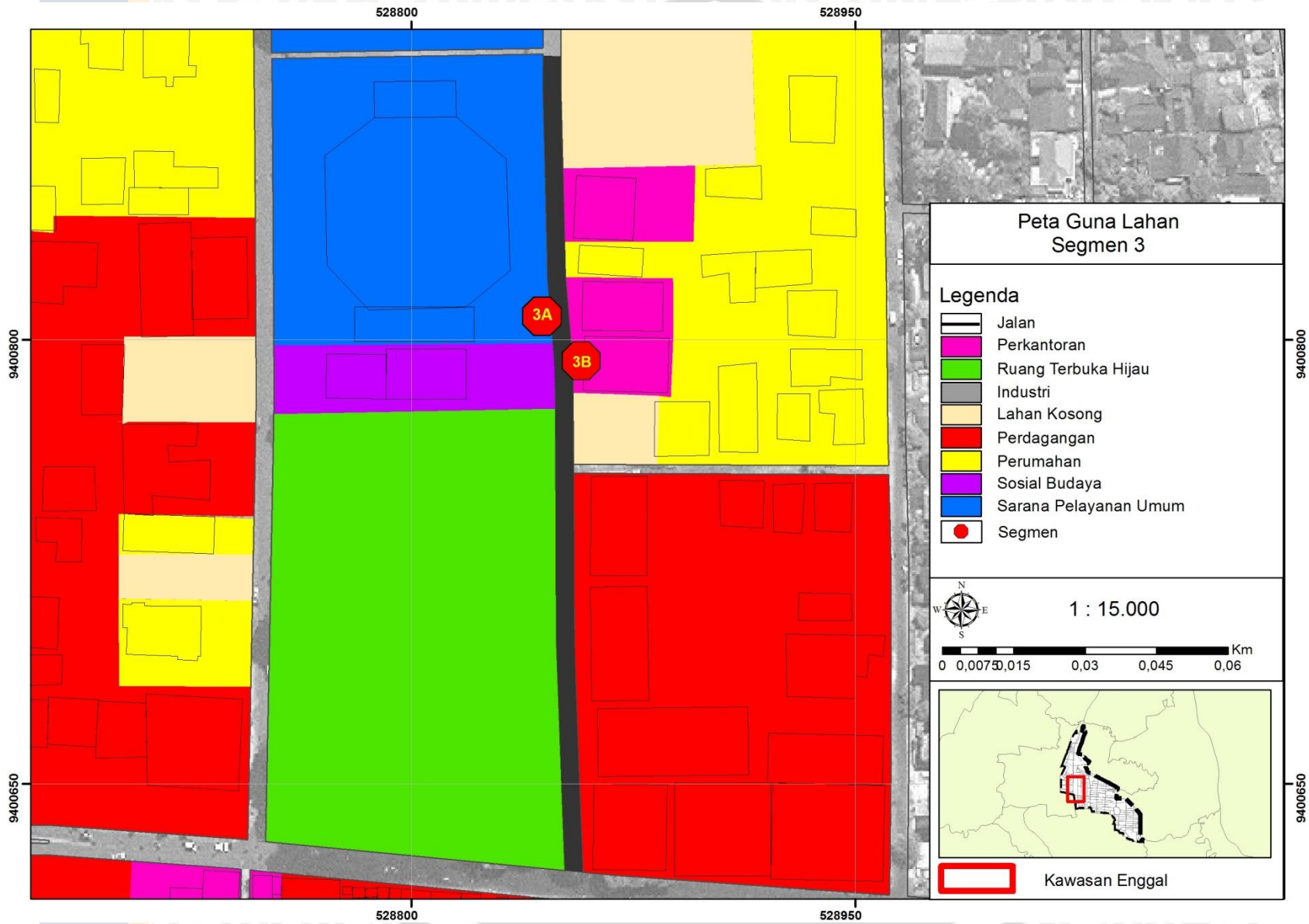
Gambar 4.3 Peta Guna Lahan Kawasan Lapangan Enggal



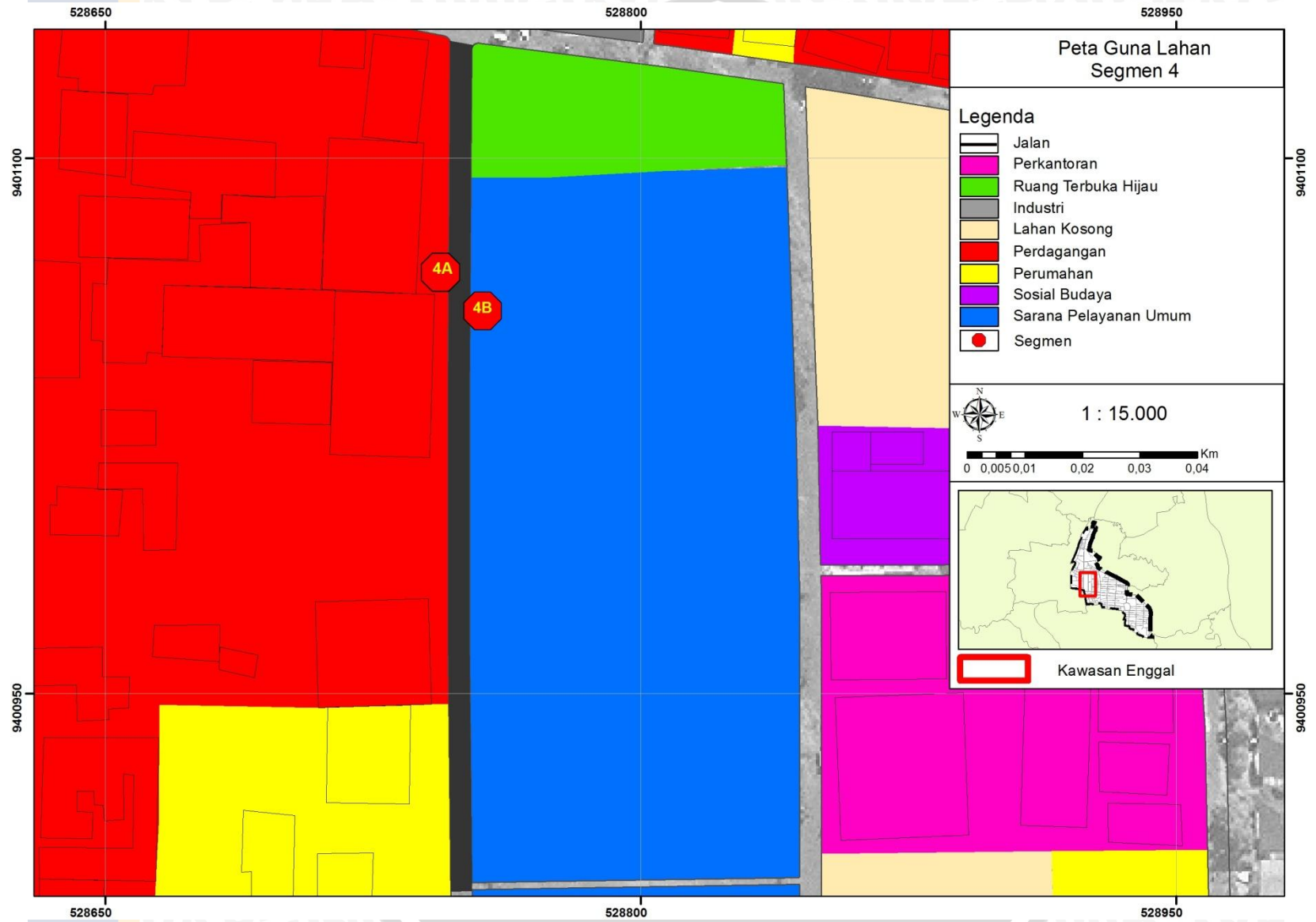
Gambar 4.4 Peta Guna Lahan Segmen 1



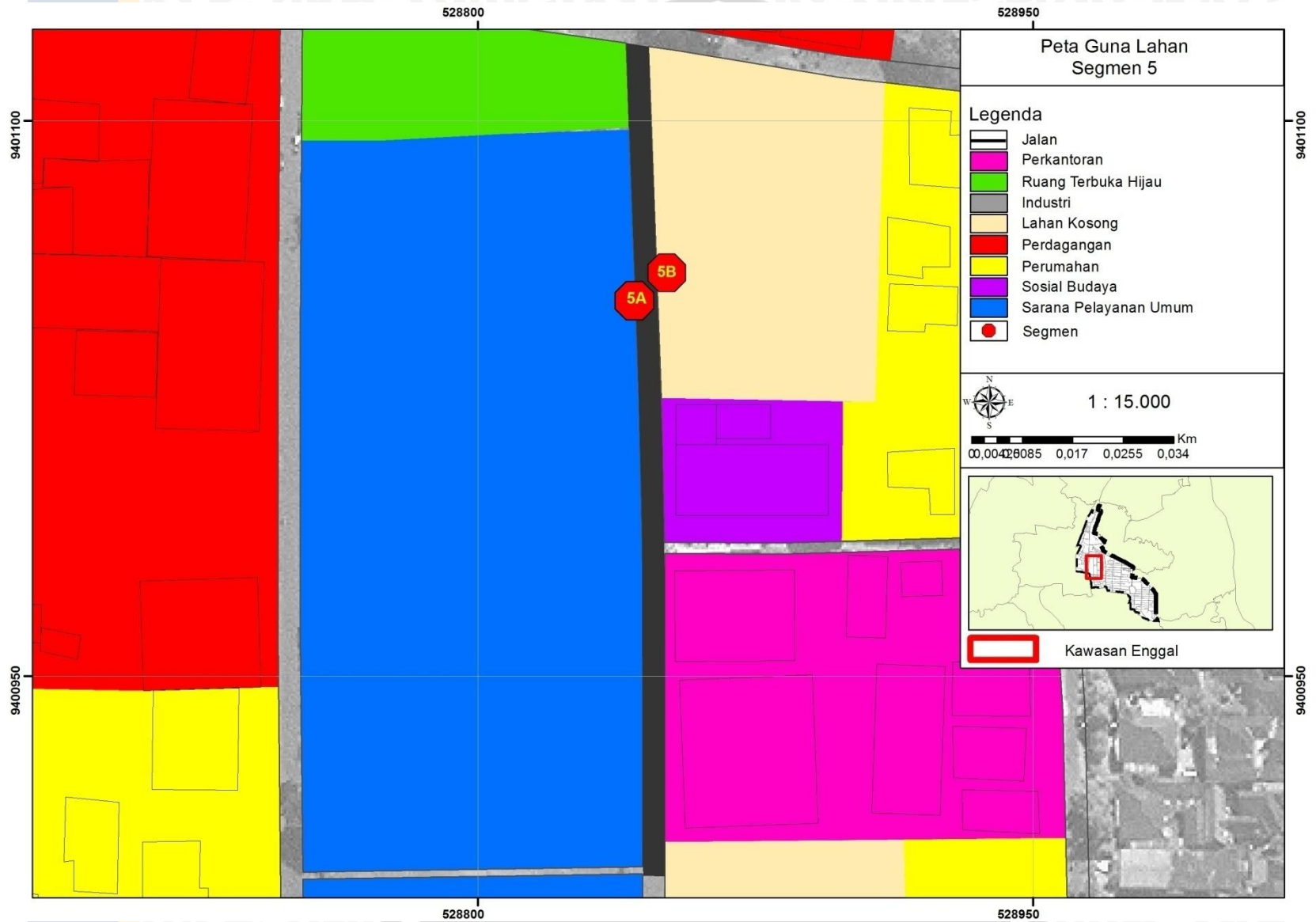
Gambar 4.5 Peta Guna Lahan Segmen 2



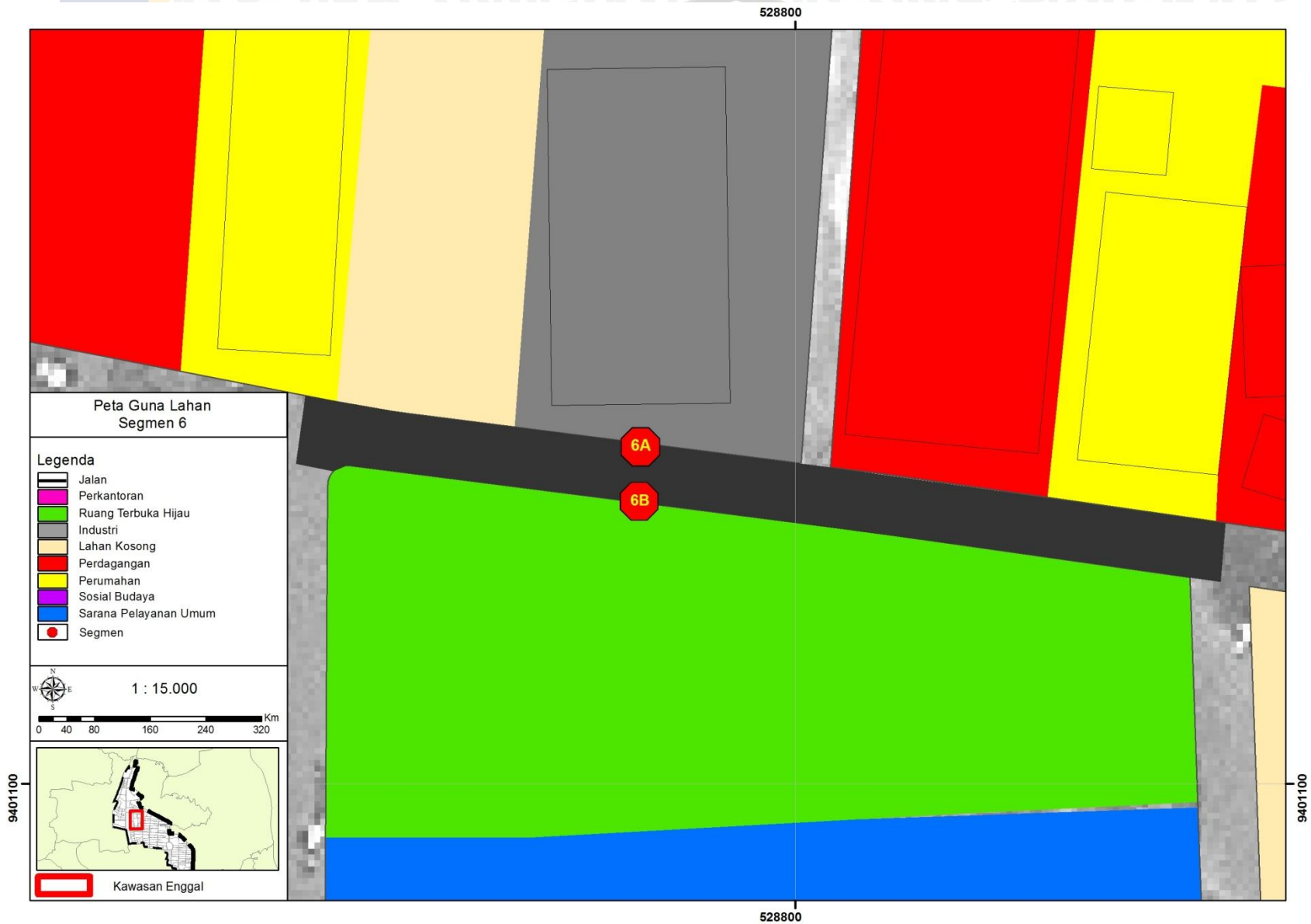
Gambar 4.6 Peta Guna Lahan Segmen 3



Gambar 4.7 Peta Guna Lahan Segmen 4



Gambar 4.8 Peta Guna Lahan Segmen 5



Gambar 4.9 Peta Guna Lahan Segmen 6

4.1.2 Hambatan di jalur pejalan kaki

Hambatan yang sering ditemukan pada jalur pejalan kaki di koridor Kawasan Lapangan Enggal adalah kegiatan non pejalan kaki yaitu keberadaan pedagang kaki lima (PKL) yang berjualan di atas jalur pejalan kaki, parkir kendaraan diatas jalur pejalan kaki, pembeli dari PKL yang memanfaatkan jalur pejalan kaki sebagai tempat duduk atau tempat *nongkrong* dan PKL yang memasang kursi diatas jalur pejalan kaki untuk duduk pelanggannya. Dikarenakan adanya hambatan tersebut maka dari itu lebar efektif jalur pejalan kaki yang tersedia menjadi berkurang dan mengganggu bagi sirkulasi pejalan kaki yang melintasinya.

Kondisi perparkiran di koridor Kawasan Lapangan Enggal terdapat parkir *on street* atau parkir di badan jalan dan juga terdapat parkir *off street* atau parkir diluar badan jalan. Parkir *off street* yang ada berupa fasilitas parkir sebagai fasilitas penunjang yang disediakan oleh bangunan utama yang berkegiatan tersebut, sedangkan parkir *on street* biasanya terdapat di Jalan Majapahit dan Jalan Sriwijaya yaitu tepatnya disekitar Lapangan Merah Enggal yaitu di segmen 2 dan segmen 3 karena masyarakat umumnya senang untuk mengunjungi tempat tersebut untuk duduk-duduk dan *nongkrong*. Keberadaan PKL yang berjualan diatas jalur pejalan kaki sebenarnya dilarang dan sudah disediakan tenda untuk berjualan di dalam Lapangan Merah Enggal namun masih banyak ditemukan keberadaan PKL yang menempati trotoar koridor Kawasan Lapangan Enggal.



Gambar 4.10 Hambatan di Jalur Pejalan Kaki Pada Kawasan Lapangan Enggal

Sumber: Survei Primer (2015)

4.2 Karakteristik Pejalan Kaki

Melalui identifikasi karakteristik pejalan kaki maka dapat diketahui penggunaan jalur pejalan kaki dan dapat menggambarkan kinerja jalur pejalan kaki yang ada di Kawasan Lapangan Enggal. Adapun karakteristik yang dimaksud adalah usia dan jenis kelamin pejalan kaki, asal dan tujuan pejalan kaki, moda yang digunakan sebelum dan sesudah berjalan kaki, waktu yang dipilih pejalan kaki dalam berjalan di wilayah studi serta minat pejalan kaki dalam penggunaan jalur pejalan kaki. Selain itu dari karakteristik usia dan jenis kelamin pejalan kaki dapat diketahui informasi keanekaragaman pengguna ruang pejalan kaki yang dapat menggambarkan kesehatan ruang tersebut.

A. Usia dan Jenis Kelamin Pejalan Kaki

Berdasarkan hasil dari kuisisioner yang disebarakan kepada pejalan kaki, dapat diketahui mengenai keragaman usia dan jenis kelamin pejalan kaki yang melewati koridor Kawasan Lapangan Enggal.

Tabel 4.1 Indeks Keragaman Penggunaan Ruang Pejalan Kaki Berdasarkan Usia dan Jenis Kelamin Pejalan Kaki

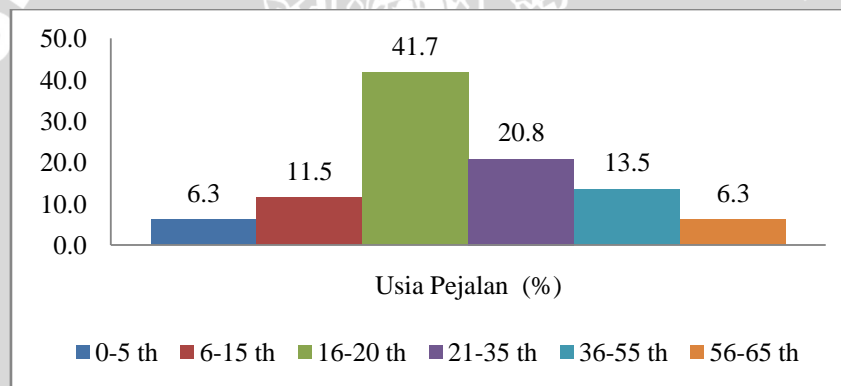
Case	Distribution of activities tyoe (n)	(n-1)	n(n-1)
Pria:			
0-5	3	2	6
6-10	5	4	20
16-20	28	27	756
21-35	12	11	132
36-55	9	8	72
56-65	5	4	20
Wanita:			
0-5	3	2	6
6-10	6	5	30
16-20	12	11	132
21-35	8	7	56
36-55	4	3	12
56-65	1	0	0
Total (N)		96	
N-1		95	
N(N-1)		9.120	
Total n(n-1)		1.242	
D		0,14	
Simpson's Diversity Index (1-D)		0,86	

Nilai indeks keragaman ruang jalur pejalan kaki di Kawasan Lapangan Enggal yaitu dengan nilai *Simpson's Diversity Index* menunjukkan nilai 0,86 yang berarti Lapangan Enggal memiliki tingkat keragaman penggunaan ruang yang sehat dengan tidak

didominasinya penggunaan ruang oleh kelompok tertentu. Hal ini menunjukkan bahwa jalur pejalan kaki di Kawasan Lapangan Enggal dalam kondisi sehat dan dapat mengakomodir kebutuhan masyarakat perkotaan untuk berkomunikasi dan berinteraksi. Ruang terbuka hijau, dalam hal ini Kawasan Lapangan Enggal memiliki andil yang penting sebagai elemen kota.

1. Usia pejalan kaki

Dapat dilihat pada **Gambar 4.11** rata-rata usia pejalan kaki yang mendominasi adalah pejalan kaki dengan usia antara 16-20 tahun yaitu sebesar 41,7% mengingat pada kawasan Lapangan Enggal terdapat sarana fasilitas gym, sarana perdagangan dan jasa berupa Mall Plaza Lotus, dan Lapangan Enggal. Kemudian nilai prosentase pejalan kaki kedua adalah pejalan kaki dengan usia 21-35 tahun mengingat adanya sarana olahraga dan taman untuk bersantai.

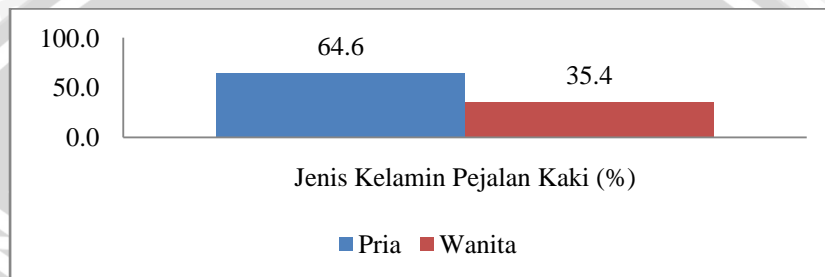


Gambar 4.11 Persentase Usia Pejalan Kaki di Koridor Kawasan Lapangan Enggal

Dapat dikatakan bahwa pejalan kaki dalam usia remaja memiliki proporsi terbesar dalam penggunaan jalur pejalan kaki di Kawasan Lapangan Enggal. Pejalan kaki yang ada umumnya memang bertujuan untuk menuju kawasan Lapangan Enggal untuk hanya sekedar berjalan-jalan. Keberadaan usia remaja yang mendominasi penggunaan jalur pejalan kaki tersebut juga membuktikan bahwa perjalanan dengan berjalan kaki memang cenderung dilakukan oleh usia muda dibandingkan dengan usia tua atau lanjut yang biasanya lebih memilih untuk menggunakan kendaraan bermotor. Oleh karena itu nantinya dalam penyediaan fasilitas jalur pejalan kaki nantinya disesuaikan dengan melihat karakteristik usia dari pejalan kaki yang mendominasi kawasan Lapangan Enggal.

2. Jenis kelamin pejalan kaki

Pejalan kaki yang melewati kawasan Lapangan Enggal didominasi oleh pria yaitu sebesar 64,6% dan 35,4% adalah wanita. Kebanyakan pria yang berjalan kaki di kawasan Lapangan Enggal berkegiatan untuk berolahraga, duduk-duduk dan membeli barang dari pedagang kaki lima (PKL) sedangkan wanita kebanyakan berjalan kaki di kawasan Lapangan Enggal untuk membeli barang dari pedagang kaki lima.



Gambar 4.12 Persentase Jenis Kelamin Pejalan Kaki di Koridor Kawasan Lapangan Enggal

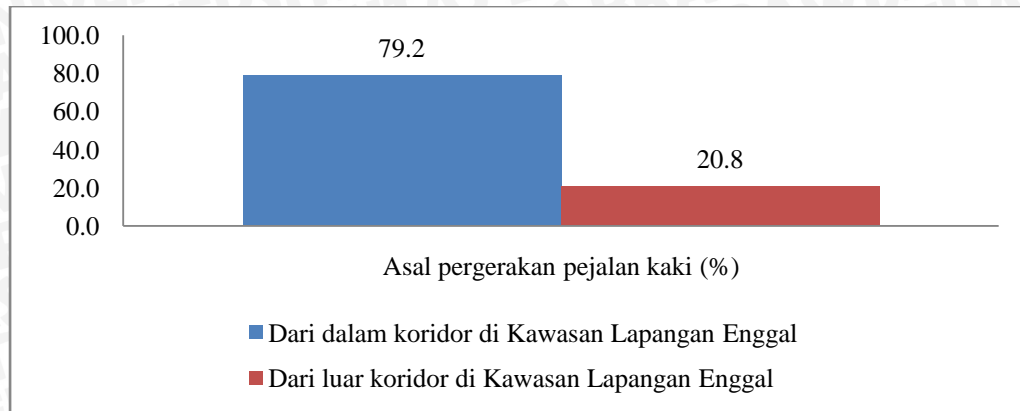
Oleh karena itu berdasarkan **Gambar 4.12** dapat disimpulkan bahwa kecenderungan penggunaan jalur pejalan kaki di kawasan Lapangan Enggal baik oleh pejalan kaki pria maupun pejalan kaki wanita dipengaruhi oleh kegiatan atau tujuan dari berjalan kaki sehingga jalur pejalan kaki yang ada harus dapat mengakomodasi penggunaannya, termasuk mengenai faktor keamanan mengingat wanita adalah objek yang rentan menjadi target tindak kejahatan.

B. Asal dan Tujuan Pejalan Kaki

Berikut ini merupakan penjelasan dari asal dan tujuan pergerakan pejalan kaki di kawasan Lapangan Enggal yang diperoleh melalui survei dengan menggunakan kuisioner.

1. Asal Pergerakan Pejalan Kaki

Pada **Gambar 4.13** menunjukkan bahwa pejalan kaki yang berjalan di kawasan Lapangan Enggal sebagian besar memulai perjalanannya dari dalam kawasan dan sebanyak 20,8% pejalan kaki sisanya yang berjalan kaki dari luar kawasan hendak menuju ke Lapangan Enggal.

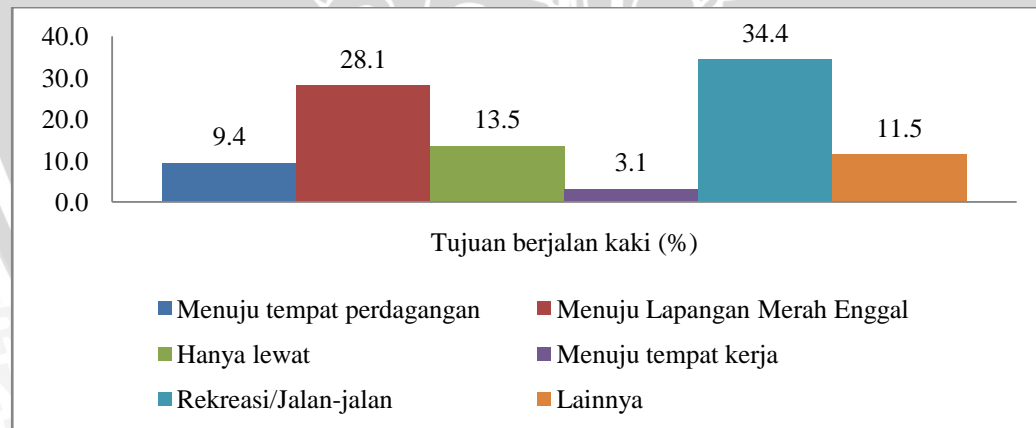


Gambar 4.13 Persentase Asal Pergerakan Pejalan Kaki di Koridor Kawasan Lapangan Enggal

Jika dilihat dari lokasi awal pejalan kaki yang tidak hanya berasal dari dalam kawasan Lapangan Enggal, penyediaan fasilitas jalur pejalan kaki nantinya juga tidak hanya mengakomodir pergerakan pejalan kaki yang berasal dari dalam kawasan namun juga dari luar kawasan.

2. Tujuan Pergerakan Pejalan Kaki

Secara keseluruhan pejalan kaki yang berjalan di Kawasan Lapangan Enggal yaitu untuk melakukan kegiatan menuju Lapangan Merah Enggal atau rekreasi. Presentase tujuan dari pejalan kaki ditunjukkan pada **Gambar 4.14**.

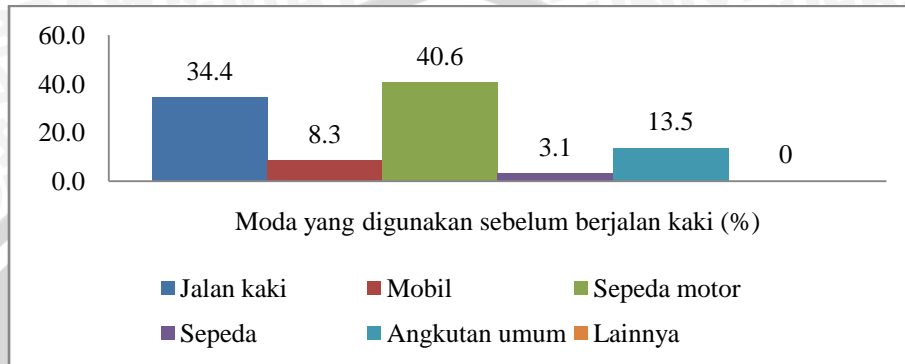


Gambar 4.14 Persentase Tujuan Pejalan Kaki yang Berjalan Kaki di Koridor Kawasan Lapangan Enggal

Nantinya penyediaan jalur pejalan kaki yang ada juga diarahkan agar dapat mengakomodir kebutuhan pejalan kaki yang sering memanfaatkan jalur pejalan kaki di kawasan Lapangan Enggal untuk sekedar berjalan-jalan atau berekreasi.

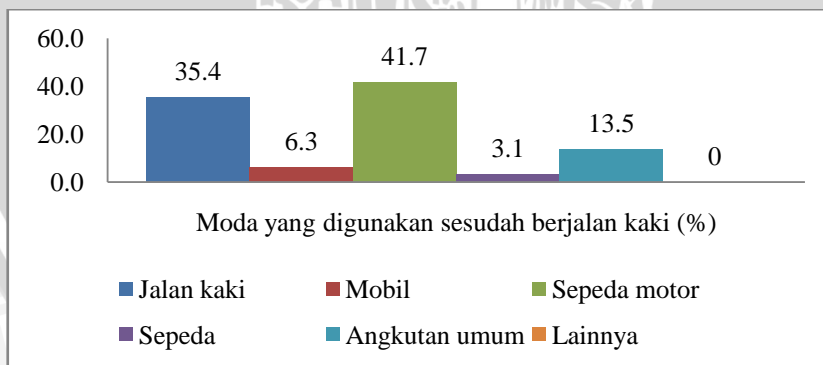
C. Moda yang Digunakan Sebelum dan Sesudah Berjalan Kaki

Moda yang digunakan oleh pejalan kaki sebelum berjalan kaki yaitu rata-rata adalah menggunakan sepeda motor. Untuk presentase moda yang digunakan sebelum dan sesudah berjalan kaki dapat dilihat pada **Gambar 4.15** dan **Gambar 4.16**.



Gambar 4.15 Persentase Moda yang Digunakan Oleh Pejalan Kaki Sebelum Berjalan Kaki di Koridor Kawasan Lapangan Enggal

Sedangkan moda yang digunakan setelah berjalan kaki, rata-rata pejalan kaki menggunakan sepeda motor. Berdasarkan hasil dari jenis moda yang digunakan sebelum dan sesudah berjalan kaki, dapat dilihat bahwa sebagian besar pejalan kaki termasuk kategori pejalan kaki pemakai kendaraan pribadi penuh, yaitu mereka yang menggunakan kendaraan pribadi sebagai moda awal dan sesudah berjalan serta berjalan kaki digunakan sebagai moda antara tempat parkir menuju tempat tujuannya.

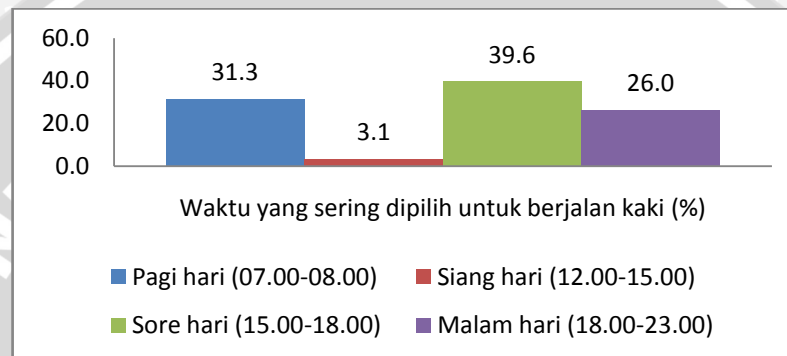


Gambar 4.16 Persentase Moda yang Digunakan Oleh Pejalan Kaki Setelah Berjalan Kaki di Koridor Kawasan Lapangan Enggal

D. Waktu Pergerakan Pejalan Kaki

Berdasarkan hasil dari penyebaran kuisioner yang dilakukan kepada pejalan kaki di Kawasan Lapangan Enggal, diperoleh bahwa pejalan kaki sebagian besar lebih menyukai

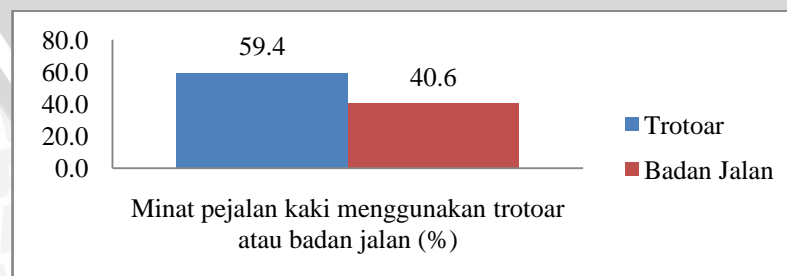
untuk berjalan kaki di sore hari dan paling tidak menyukai untuk berjalan kaki pada siang hari. Alasan pejalan kaki menyukai waktu berjalan di sore hari karena keadaan koridor lebih sejuk dan tidak panas seperti pada siang hari yang cuacanya terik. Maka dari itu sore hari cocok digunakan untuk berolahraga atau berjalan-jalan santai. Kemudian alasan lain yaitu pada sore hari kawasan Lapangan Enggal ramai dengan keberadaan PKL dan masyarakat lebih memiliki waktu senggang pada saat sore hari. Presentase waktu yang sering dipilih oleh pejalan kaki untuk berjalan dapat dilihat pada **Gambar 4.17**.



Gambar 4.17 Persentase Waktu yang Sering Dipilih Oleh Pejalan Kaki untuk Berjalan Kaki di Koridor Kawasan Lapangan Enggal

E. Minat Pejalan Kaki

Dari hasil penyebaran kuisioner yang telah dilakukan diperoleh informasi bahwa sebagian besar pejalan kaki menyukai trotoar untuk berjalan kaki, namun sebagian pejalan kaki lebih memilih berjalan kaki di badan jalan dikarenakan keadaan trotoar yang ditempati oleh PKL untuk berjualan di atasnya sehingga tidak ada ruang lagi bagi pejalan kaki untuk berjalan kaki. Presentase minat pejalan kaki untuk berjalan kaki di trotoar atau badan jalan sebagai tempat yang dipilih oleh pejalan kaki dalam berjalan dapat dilihat pada **Gambar 4.18**.



Gambar 4.18 Persentase Minat Pejalan Kaki untuk Menggunakan Trotoar atau Badan Jalan Saat Berjalan Kaki di Koridor Kawasan Lapangan Enggal

4.3 Karakteristik Jalur Pejalan Kaki

Karakteristik jalur pejalan kaki di Kawasan Lapangan Enggal yang akan dibahas meliputi geometrik jalur pejalan kaki dan fasilitas pelengkap (*street furniture*). Berikut pada **Gambar 4.37** dapat dilihat persebaran kerusakan perkerasan jalur pejalan kaki yang ada di Kawasan Lapangan Enggal.

A. Segmen 1

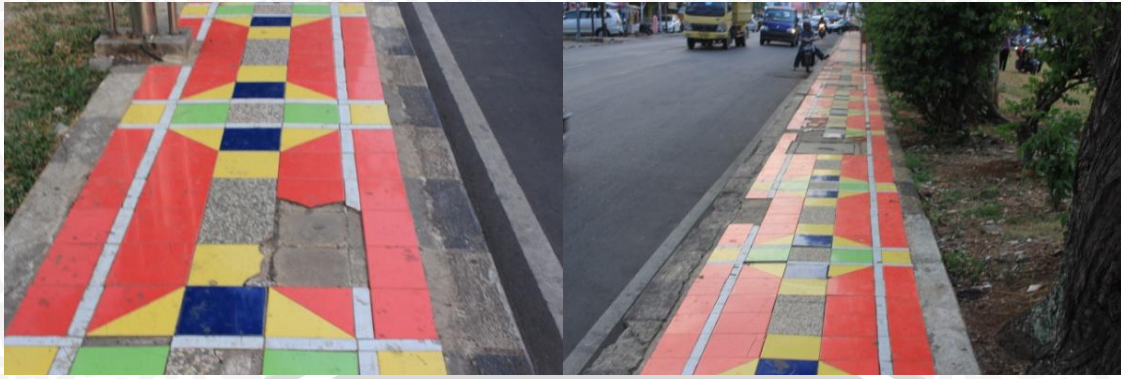
Pada segmen 1, jalur pejalan kaki di zona A dan zona B memiliki lebar 1,5 meter namun kondisi jalur pejalan kaki di zona B sebagian besar terputus pada jalan masuk menuju ke persil bangunan dan tidak dilengkapi fasilitas *ramp* serta jalur khusus *difable*. Jalur pejalan kaki di zona B hanya terdapat pada bagian batas tembok antar persil bangunan, selebihnya tidak terdapat jalur pejalan kaki. Keduanya memiliki perkerasan keramik yang permukaannya licin sehingga dapat membuat pejalan kaki jatuh terpeleset jika hujan dan tinggi jalur pejalan kaki adalah 20 cm. Pada **Gambar 4.19** menunjukkan kondisi jalur pejalan kaki di segmen 1 pada masing-masing zona dan ilustrasi penampang melintang dari segmen 1 dapat dilihat pada **Gambar 4.21**.



Gambar 4.19 Kondisi Jalur Pejalan Kaki di Segmen 1 (a) Zona A dan (b) Zona B Jalan Jendral Sudirman

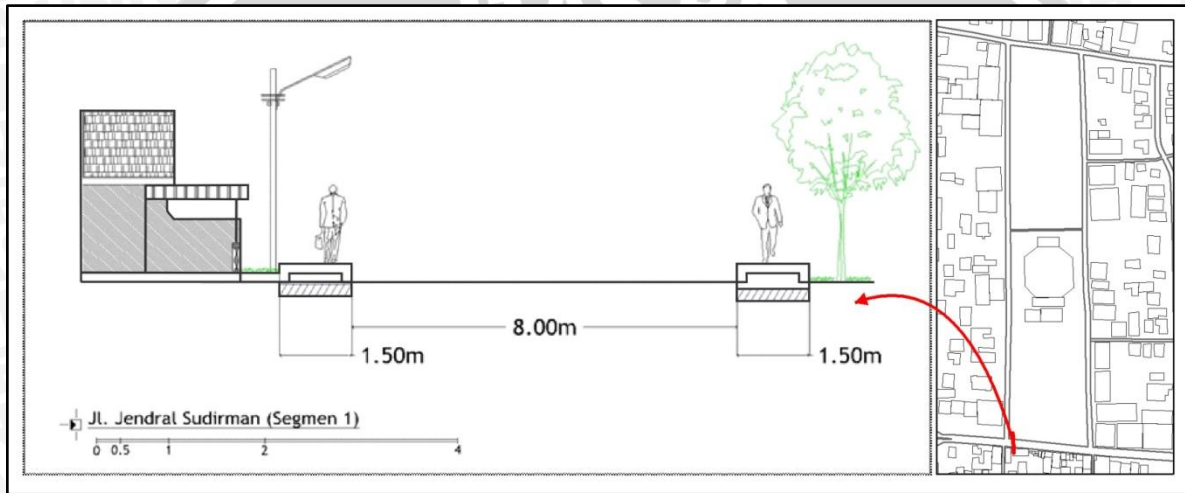
Sumber: Survei Primer (2015)

Selain itu ditemukan juga kondisi perkerasan jalur pejalan kaki yang rusak di masing-masing zona. Kondisi perkerasan pada jalur pejalan kaki di segmen 1 dapat dilihat pada **Gambar 4.20**. Pada segmen 1 tidak terdapat *zebra cross* padahal pada segmen 1 terdapat *street furniture* lapak tunggu angkutan. Pada segmen ini hanya terdapat papan reklame yang letaknya tidak sesuai karena menghalangi jalannya pejalan kaki dan persebaran peneduh juga tidak merata, bahkan pada zona B tidak terdapat peneduh.



Gambar 4.20 Kondisi Perkerasan Jalur Pejalan Kaki di Segmen 1

Sumber: Survei Primer (2015)



Gambar 4.21 Penampang Melintang Jalur Pejalan Kaki di Segmen 1

B. Segmen 2

Jalur pejalan kaki di segmen 2 memiliki perkerasan batu sikat dengan tinggi 20 cm. Trotoar pada zona A dan zona B memiliki lebar yang sama yaitu 1.5 meter Pada zona A sebagian besar jalur pejalan kaki pada pagi dan siang hari digunakan sebagai tempat menaruh gerobak PKL yang akan berjualan pada waktu sore hari sehingga ruang pejalan kaki menjadi sempit dan seringkali pejalan kaki turun ke jalan untuk melanjutkan perjalanannya, sedangkan di zona B terdapat jalur pejalan kaki yang digunakan untuk berjualan bensin oleh PKL sehingga pejalan kaki terpaksa untuk berjalan kaki di bahu jalan. Kondisi jalur pejalan kaki dapat dilihat pada **Gambar 4.22** dan ilustrasi penampang melintang dari segmen 2 dapat dilihat pada **Gambar 4.24**.



Gambar 4.22 Kondisi Jalur Pejalan Kaki di Segmen 2(a) Zona A (b) Zona B Jalan Jenderal Sriwijaya

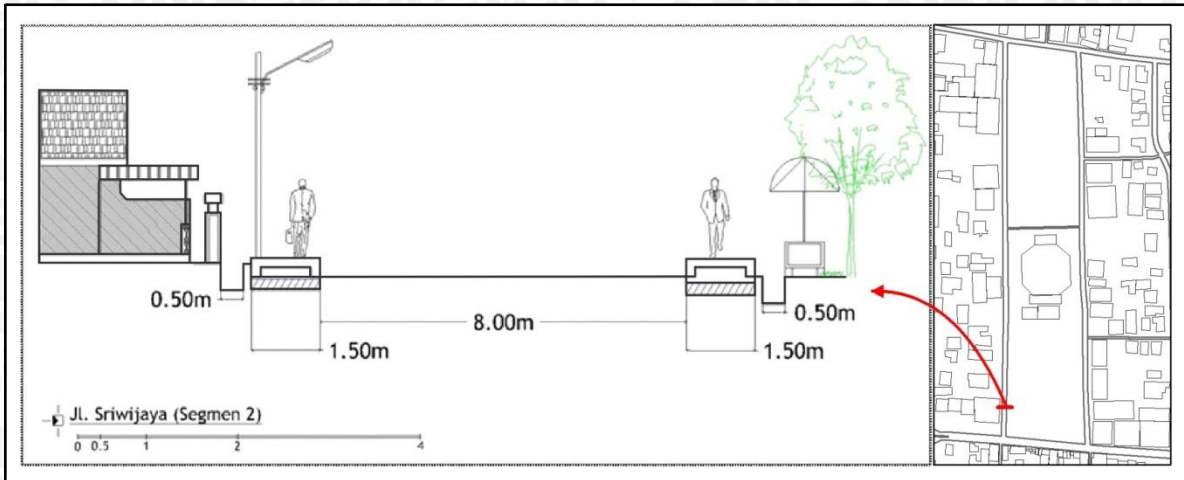
Sumber: Survei Primer (2015)

Keadaan perkerasan pada jalur pejalan kaki di segmen 2 banyak perkerasan yang sudah hilang serta rusak atau berlubang. Kerusakan jalur pejalan kaki disebabkan oleh penggunaan jalur pejalan kaki sebagai tempat PKL membuka lapak atau menaruh gerobaknya. Kondisi perkerasan di segmen 2 dapat dilihat pada **Gambar 4.23**. Pada segmen 2 tidak terdapat jalur penyebrangan. Lampu penerangan jalan hanya terdapat pada zona A. *Street furniture* lainnya yang ada hanya 1 buah tempat sampah yang kondisinya tidak terawat pada zona B dan *street furniture* lainnya tidak ditemukan pada segmen 2. Jalur pejalan kaki yang ada baik di zona A maupun zona B tidak menerus, tidak dilengkapi *ramp* dan tidak dilengkapi dengan fasilitas *difable*.



Gambar 4.23 Kondisi Perkerasan Jalur Pejalan Kaki di Segmen 2

Sumber: Survei Primer (2015)



Gambar 4.24 Penampang melintang jalur pejalan kaki di segmen 2

C. Segmen 3

Pada segmen 3 lebar jalur pejalan kaki di zona A dan zona B adalah 1,5 m. Perkerasan yang digunakan adalah batu sikat seperti halnya yang digunakan pada segmen 2. Penggunaan jalur pejalan kaki sebagai kegiatan non pejalan kaki terdapat di zona A yaitu menggunakan jalur pejalan kaki untuk mencuci atau parkir motor dan di zona B yaitu didepan Gelael Supermarket yang digunakan oleh tukang becak duduk-duduk bermain catur sehingga kegiatan pejalan kaki menjadi terganggu. Kondisi jalur pejalan kaki di zona A dan zona B tidak menerus, tidak dilengkapi *ramp* dan fasilitas *difable*. Kondisi jalur pejalan kaki di segmen 3 dapat dilihat pada Gambar 4.25 dan ilustrasi penampang melintang segmen 3 dapat dilihat pada Gambar 4.27.

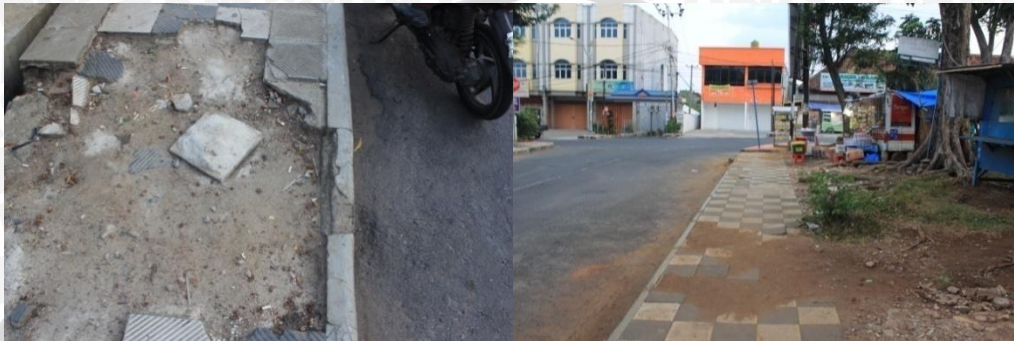


Gambar 4.25 Kondisi Jalur Pejalan Kaki di Segmen3(a) Zona A (b) Zona B Jalan Jendral Majapahit

Sumber: Survei Primer (2015)

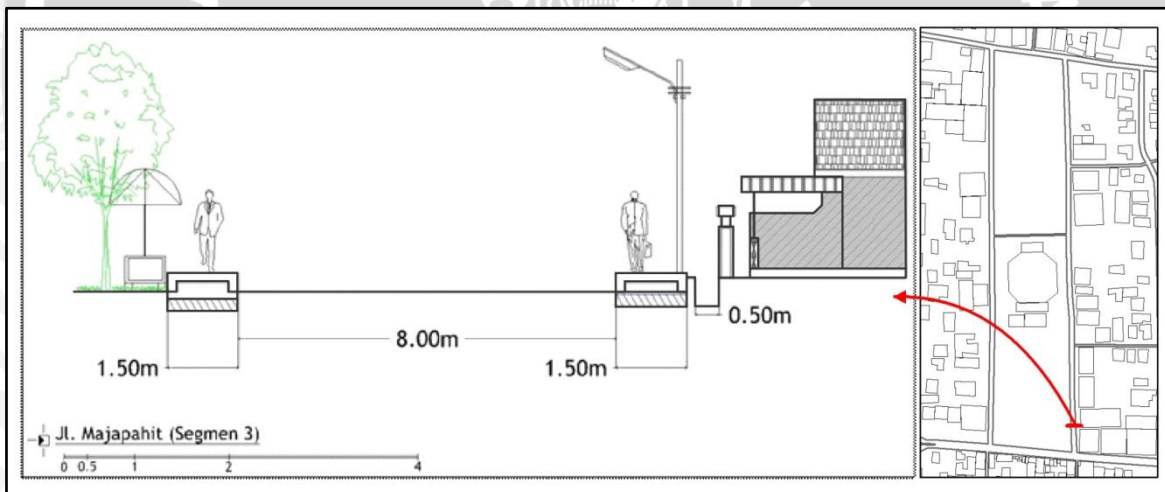
Keadaan perkerasan pada jalur pejalan kaki di segmen 3 banyak perkerasan yang sudah hilang serta rusak atau berlubang serta terdapat perkerasan yang tertimbun tanah.

Kondisi perkerasan di segmen 3 dapat dilihat pada **Gambar 4.26**. Pada segmen 3 tidak terdapat jalur penyebrangan. Lampu penerangan jalan hanya terdapat pada zona B. *Street furniture* lainnya yang ada hanya 1 buah tempat sampah yang kondisinya tidak terawat pada zona B dan *street furniture* lainnya tidak ditemukan pada segmen 3.



Gambar 4.26 Kondisi Perkerasan Jalur Pejalan Kaki Di Segmen 3

Sumber: Survei Primer (2015)



Gambar 4.27 Penampang Melintang Jalur Pejalan Kaki di Segmen 3

D. Segmen 4

Jalur pejalan kaki di segmen 4 memiliki lebar yang sama baik zona A dan zona B adalah 1,5 m. Perkerasan yang digunakan adalah batu sikat seperti halnya yang digunakan pada segmen 3. Penggunaan jalur pejalan kaki sebagai kegiatan non pejalan kaki terdapat di zona A dan di zona B yaitu PKL yang berjualan dan membuka tempat untuk duduk-duduk sehingga membuat kegiatan pejalan kaki menjadi terganggu. Kondisi jalur pejalan kaki di zona A dan zona B tidak menerus, tidak dilengkapi *ramp* dan fasilitas *difable*. Kondisi jalur

pejalan kaki di segmen 4 dapat dilihat pada **Gambar 4.28** dan ilustrasi penampang melintang segmen 4 dapat dilihat pada **Gambar 4.29**.



Gambar 4.28 Kondisi Jalur Pejalan Kaki di Segmen 4 (a) Zona A (b) Zona B Jalan Sriwijaya

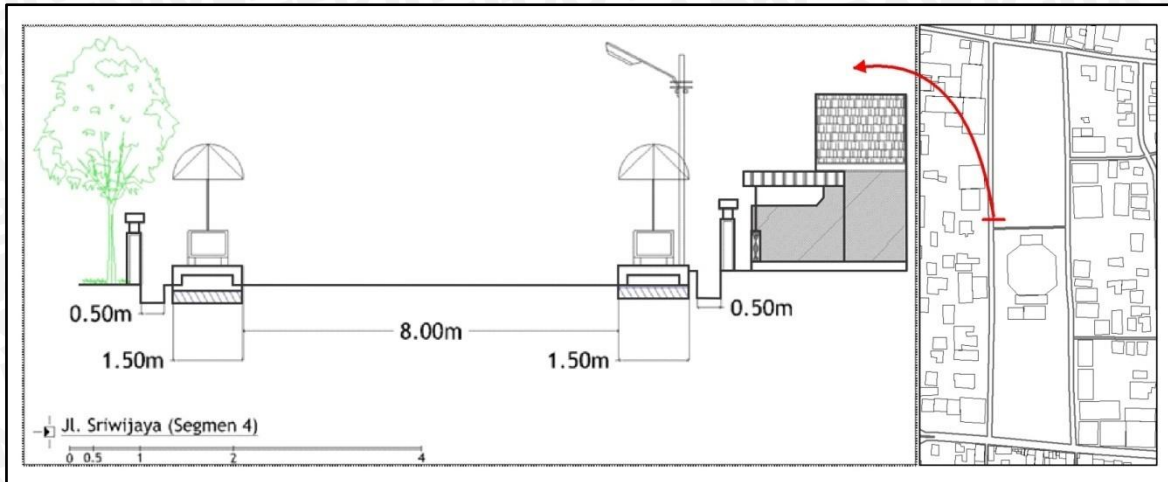
Sumber: Survei Primer (2015)

Keadaan perkerasan pada jalur pejalan kaki di segmen 4 banyak perkerasan yang sudah hilang serta rusak atau berlubang. Kerusakan jalur pejalan kaki disebabkan oleh penggunaan jalur pejalan kaki sebagai tempat PKL membuka lapak atau menaruh gerobaknya. Kondisi perkerasan di segmen 4 dapat dilihat pada **Gambar 4.29**. Pada segmen 4 tidak terdapat jalur penyebrangan. Lampu penerangan jalan hanya terdapat pada zona A. *Street furniture* lainnya yang ada hanya dua buah tempat sampah yang kondisinya tidak terawat pada zona A dan *street furniture* lainnya tidak ditemukan pada segmen 4.



Gambar 4.29 Kondisi Perkerasan Jalur Pejalan Kaki di Segmen 4

Sumber: Survei Primer (2015)



Gambar 4.30 Penampang Melintang Jalur Pejalan Kaki di Segmen 4

E. Segmen 5

Pada segmen 5 lebar jalur pejalan kaki di zona A dan zona B adalah 1,5 m. Perkerasan yang digunakan adalah batu sikat seperti halnya yang digunakan pada segmen 4. Penggunaan jalur pejalan kaki sebagai kegiatan non pejalan kaki terdapat di zona A dan di zona B yaitu PKL yang berjualan dan membuka tempat untuk duduk-duduk sehingga membuat kegiatan pejalan kaki menjadi terganggu. Kondisi jalur pejalan kaki di zona A dan zona B tidak menerus, tidak dilengkapi *ramp* dan fasilitas *difable*. Kondisi jalur pejalan kaki di segmen 5 dapat dilihat pada Gambar 4.31 dan ilustrasi penampang melintang segmen 5 dapat dilihat pada Gambar 4.33.



Gambar 4.31 Kondisi Jalur Pejalan Kaki di Segmen 5 (a) Zona A (b) Zona B Jalan Majapahit

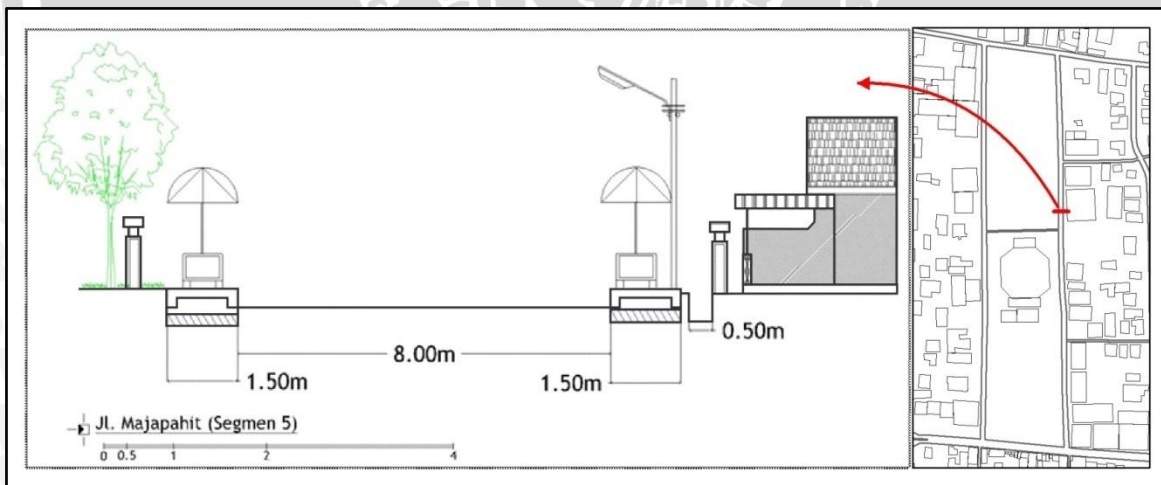
Sumber: Survei Primer (2015)

Keadaan perkerasan pada jalur pejalan kaki di segmen 5 banyak perkerasan yang sudah hilang serta rusak atau berlubang serta terdapat perkerasan yang tertimbun tanah. Kerusakan jalur pejalan kaki disebabkan oleh penggunaan jalur pejalan kaki sebagai tempat PKL membuka lapak atau menaruh gerobaknya. Kondisi perkerasan di segmen 5 dapat dilihat pada **Gambar 4.32**. Pada segmen 5 tidak terdapat jalur penyebrangan. Lampu penerangan jalan hanya terdapat pada zona B. *Street furniture* lainnya tidak ditemukan pada segmen 5.



Gambar 4.32 Kondisi Perkerasan Jalur Pejalan Kaki di Segmen 5

Sumber: Survei Primer (2015)



Gambar 4.33 Penampang Melintang Jalur Pejalan Kaki di Segmen 5

F. Segmen 6

Pada segmen 6 lebar jalur pejalan kaki di zona A dan zona B adalah 1,5 m. Perkerasan yang digunakan adalah batu sikat seperti halnya yang digunakan pada segmen 3,4 dan 5. Penggunaan jalur pejalan kaki sebagai kegiatan non pejalan kaki terdapat di zona A yaitu PKL yang berjualan sehingga membuat kegiatan pejalan kaki menjadi terganggu.

Kondisi jalur pejalan kaki di zona A dan zona B tidak menerus, tidak dilengkapi *ramp* dan fasilitas *difable*. Kondisi jalur pejalan kaki di segmen 6 dapat dilihat pada **Gambar 4.34** dan ilustrasi penampang melintang segmen 6 dapat dilihat pada **Gambar 4.36**.



(a) (b)
Gambar 4.34 Kondisi Jalur Pejalan Kaki di Segmen 6 (a) Zona A (b) Zona B Jalan Tulang Bawang

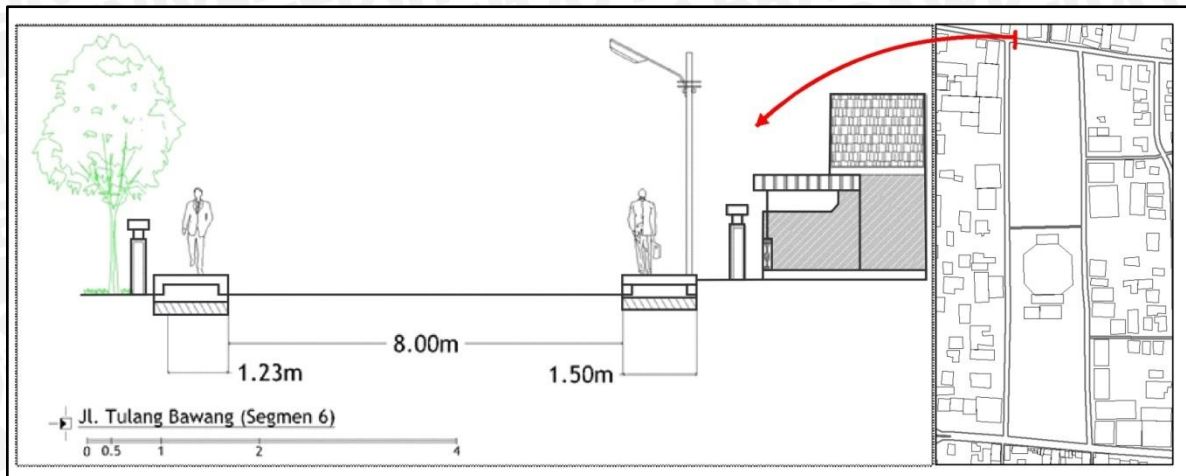
Sumber: Survei Primer (2015)

Keadaan perkerasan pada jalur pejalan kaki di segmen 6 banyak perkerasan yang sudah hilang serta rusak. Kondisi perkerasan di segmen 6 dapat dilihat pada **Gambar 4.35**. Pada segmen 6 tidak terdapat jalur penyebrangan. Lampu penerangan jalan terdapat pada zona A dan B. *Street furniture* lainnya tidak ditemukan pada segmen 6.



Gambar 4.35 Kondisi Perkerasan Jalur Pejalan Kaki di Segmen 6

Sumber: Survei Primer (2015)



Gambar 4.36 Penampang Melintang Jalur Pejalan Kaki di Segmen 6

4.4 Tingkat Pelayanan Jalur Pejalan Kaki

A. Tingkat Pelayanan *Weekday*

Berikut perhitungan untuk mendapatkan tingkat pelayanan dari jalur pejalan kaki di Kawasan Lapangan Enggal. Dalam mengetahui arus pejalan kaki, diperlukan jumlah pejalan kaki, kecepatan pejalan kaki, arus pejalan kaki, kepadatan pejalan kaki dan tingkat pelayanan jalur pejalan kaki. Untuk analisis tingkat pelayanan jalur pejalan kaki, waktu surveinya dibagi dalam tiga waktu puncak yakni pagi, siang, dan sore.

Analisis tingkat pelayanan jalur pejalan kaki pada saat *weekday* merupakan analisis yang didapatkan dari survei primer pada saat *weekday* atau hari kerja. Hal ini dilakukan untuk mengetahui tingkat pelayanan jalur pejalan kaki di masing-masing jalan pada lokasi studi pada saat hari kerja.

Tingkat pelayanan jalur pejalan kaki pada saat *weekday* atau hari kerja paling rendah adalah tingkat pelayanan jalur pejalan kaki dengan nilai E ($>0,75 - 1,4 \text{ m}^2/\text{pejalan kaki}$) terjadi pada saat waktu pengamatan sore yaitu Pukul 17.00-18.00. Segmen lainnya yang masuk dalam kriteria tingkat pelayanan rendah yaitu D ($>1,1 - 2,2$) adalah:

1. Segmen 2 zona b di Jalan Sriwijaya ($1,20 \text{ m}^2/\text{orang}$)
2. Segmen 3 zona a di Jalan Majapahit ($1,28 \text{ m}^2/\text{orang}$)
3. Segmen 3 zona b di Jalan Majapahit ($1,39 \text{ m}^2/\text{orang}$)
4. Segmen 4 zona a di Jalan Sriwijaya ($1,18 \text{ m}^2/\text{orang}$)
5. Segmen 5 di zona a di Jalan Majapahit ($1,75 \text{ m}^2/\text{orang}$)

Jalur pejalan kaki memiliki tingkat pelayanan paling rendah pada sore hari karena sore hari merupakan puncak kegiatan pada jalur pejalan kaki di Kawasan Lapangan Enggal, selain pejalan kaki, aktivitas non pejalan kaki yang menggunakan ruang pejalan kaki juga memuncak pada waktu sore hari sehingga mengurangi ketersediaan ruang jalur pejalan kaki untuk berjalan pada sore hari. Tingkat pelayanan jalur pejalan kaki saat *weekday* di seluruh Kawasan Lapangan Enggal dapat dilihat pada **Tabel 4.2**.

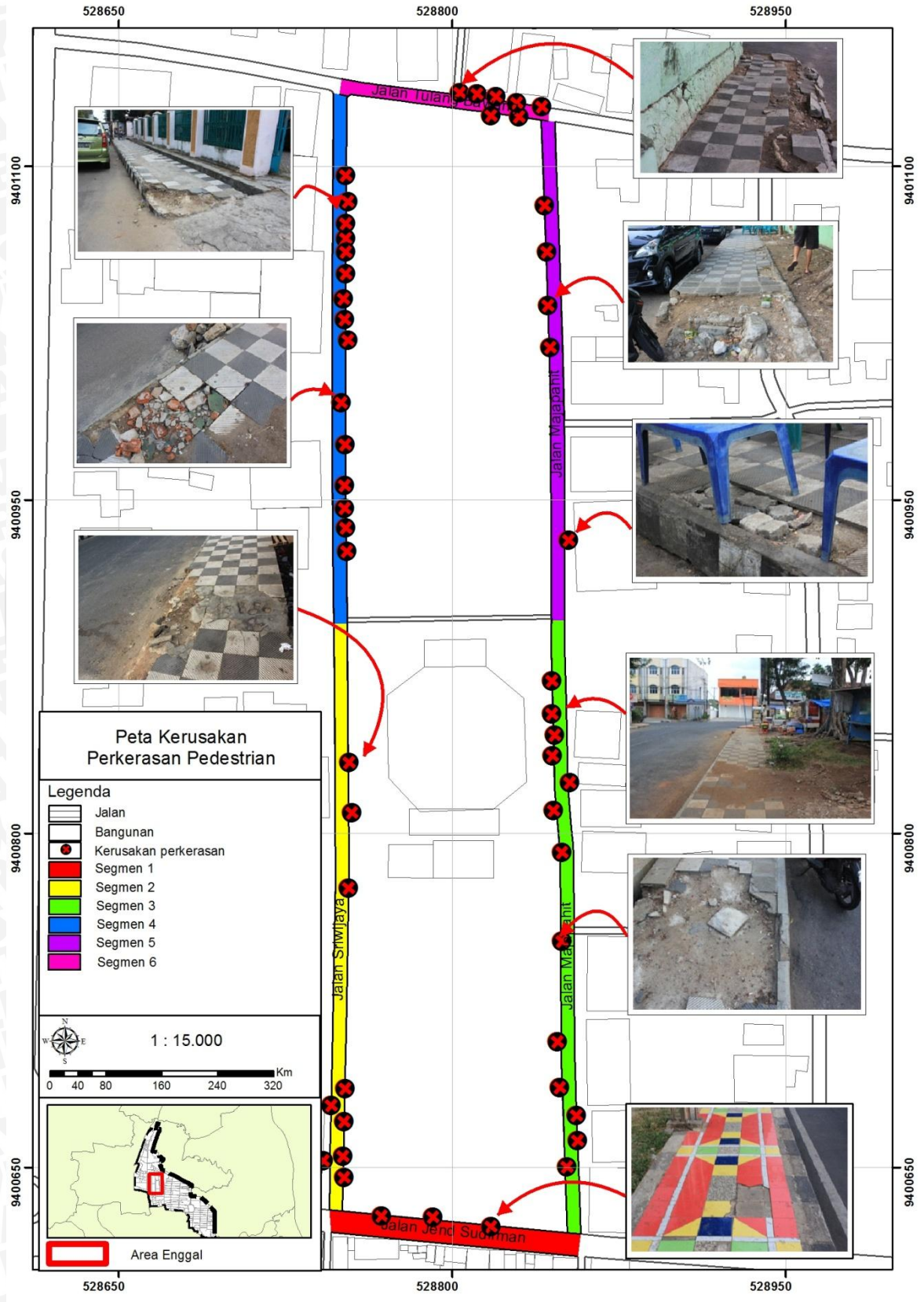
B. Tingkat Pelayanan *Weekend*

Analisis tingkat pelayanan jalur pejalan kaki pada saat *weekend* merupakan analisis yang didapatkan dari survei primer pada saat *weekend* atau hari libur. Hal ini dilakukan untuk mengetahui tingkat pelayanan jalur pejalan kaki di masing-masing jalan pada lokasi studi pada saat hari libur yang mana masyarakat dapat berkegiatan diluar rumah dengan lebih leluasa.

Tingkat pelayanan jalur pejalan kaki pada saat *weekend* atau hari libur yang diambil pada hari Minggu paling rendah tingkat pelayanan jalur pejalan kaki dengan nilai E ($>0,75 - 1,4 \text{ m}^2/\text{pejalan kaki}$) terjadi pada saat waktu pengamatan sore yaitu Pukul 17.00-18.00. Segmen yang masuk dalam kriteria tingkat pelayanan rendah lainnya yaitu D ($>1,1 - 2,2$) antara lain adalah:

1. Segmen 2 zona b di Jalan Sriwijaya ($1,13 \text{ m}^2/\text{orang}$)
2. Segmen 3 zona a di Jalan Majapahit ($1,23 \text{ m}^2/\text{orang}$)
3. Segmen 3 zona b di Jalan Majapahit ($1,33 \text{ m}^2/\text{orang}$)
4. Segmen 4 zona a di Jalan Sriwijaya ($1,17 \text{ m}^2/\text{orang}$)
5. Segmen 5 di zona a di Jalan Majapahit ($1,65 \text{ m}^2/\text{orang}$)

Jalur pejalan kaki memiliki tingkat pelayanan paling rendah pada sore hari karena sore hari merupakan puncak kegiatan pada jalur pejalan kaki di Kawasan Lapangan Enggal, selain pejalan kaki, aktivitas non pejalan kaki yang menggunakan ruang pejalan kaki juga memuncak pada waktu sore hari sehingga mengurangi ketersediaan ruang jalur pejalan kaki untuk berjalan pada sore hari. Tingkat pelayanan jalur pejalan kaki saat *weekend* di seluruh Kawasan Lapangan Enggal dapat dilihat pada **Tabel 4.3**.



Gambar 4.37 Peta Persebaran Kerusakan Perkerasan Jalur Pejalan Kaki

Tabel 4.2 Tingkat Pelayanan Jalur Pejalan Kaki di Kawasan Lapangan Enggal (Weekday)

No.	Segmen	Lokasi	Zona	Arus Pejalan Kaki			Kepadatan			Ruang Pejalan Kaki			Tingkat Pelayanan Jalur Pejalan Kaki		
				Pagi	Siang	Sore	Pagi	Siang	Sore	Pagi	Siang	Sore	Pagi	Siang	Sore
1	Segmen 1	Jalan Jendral Sudirman	A	8,80	13,93	10,07	0,25	0,35	0,36	4,01	2,87	2,79	B	C	C
2	Segmen 1		B	3,53	1,67	3,87	0,10	0,04	0,11	10,40	22,27	9,22	A	A	A
3	Segmen 2	Jalan Sriwijaya	A	8,00	9,87	11,60	0,24	0,31	0,42	4,09	3,26	2,39	B	C	C
4	Segmen 2		B	8,18	12,20	25,33	0,23	0,41	0,83	4,40	2,44	1,20	B	C	D
5	Segmen 3	Jalan Majapahit	A	2,27	11,67	24,93	0,08	0,41	0,78	12,51	2,47	1,28	A	C	D
6	Segmen 3		B	5,38	7,00	21,56	0,17	0,22	0,72	5,93	4,47	1,39	A	B	D
7	Segmen 4	Jalan Sriwijaya	A	5,64	11,13	26,40	0,15	0,31	0,85	6,52	3,27	1,18	A	C	D
8	Segmen 4		B	3,91	10,73	38,22	0,11	0,29	1,16	9,02	3,47	0,86	A	B	E
9	Segmen 5	Jalan Majapahit	A	2,89	9,47	20,13	0,08	0,34	0,57	12,10	2,95	1,75	A	C	D
10	Segmen 5		B	5,07	10,13	14,40	0,15	0,31	0,42	6,67	3,23	2,40	A	C	C
11	Segmen 6	Jalan Tulang Bawang	A	1,02	6,49	7,20	0,03	0,21	0,23	34,87	4,66	4,22	A	B	B
12	Segmen 6		B	1,78	5,87	5,51	0,05	0,2	0,2	20,56	5,01	5,1	A	B	B

Tabel 4.3 Tingkat Pelayanan Jalur Pejalan Kaki di Kawasan Lapangan Enggal (Weekend)

No.	Segmen	Lokasi	Zona	Arus Pejalan Kaki			Kepadatan			Ruang Pejalan Kaki			Tingkat Pelayanan Jalur Pejalan Kaki		
				Pagi	Siang	Sore	Pagi	Siang	Sore	Pagi	Siang	Sore	Pagi	Siang	Sore
1	Segmen 1	Jalan Jendral Sudirman	A	1,24	1,93	14,20	0,26	0,36	0,36	3,91	2,77	2,75	B	C	C
2	Segmen 1		B	2,49	1,24	3,51	0,10	0,06	0,11	9,82	16,04	8,74	A	A	A
3	Segmen 2	Jalan Sriwijaya	A	8,04	10,47	12,67	0,25	0,32	0,44	3,97	3,16	2,30	B	C	C
4	Segmen 2		B	8,31	13,00	25,56	0,23	0,41	0,88	4,27	2,46	1,13	B	C	D
5	Segmen 3	Jalan Majapahit	A	2,27	11,80	24,80	0,08	0,42	0,81	12,31	2,39	1,23	A	C	D
6	Segmen 3		B	5,47	7,07	26,00	0,18	0,23	0,75	5,69	4,27	1,33	A	B	D
7	Segmen 4	Jalan Sriwijaya	A	6,62	12,27	28,00	0,16	0,32	0,86	6,31	3,13	1,17	A	C	D
8	Segmen 4		B	3,96	10,80	38,67	0,12	0,3	1,2	8,65	3,35	0,83	A	C	E
9	Segmen 5	Jalan Majapahit	A	2,98	9,60	20,27	0,09	0,37	0,61	11,22	2,67	1,65	A	C	D
10	Segmen 5		B	5,07	10,27	14,53	0,16	0,33	0,44	6,37	3,05	2,29	A	C	C
11	Segmen 6	Jalan Tulang Bawang	A	1,16	6,53	7,27	0,03	0,22	0,23	20,54	4,5	4,27	A	B	B
12	Segmen 6		B	2,04	5,87	5,02	0,05	0,2	0,2	18,74	4,91	5,07	A	B	B

4.5 Fasilitas Pelengkap (Street Furniture) Jalur Pejalan Kaki

Analisis fasilitas pelengkap jalur pejalan kaki digunakan juga untuk melihat kinerja jalur pejalan kaki di kawasan Lapangan Enggal yaitu dengan mengetahui kondisi dari fasilitas penunjang jalur pejalan kaki yang tersedia dan kemudian dianalisis kesesuaiannya dengan standar yang digunakan.

A. Drainase

Pada Kawasan Lapangan Enggal telah dilengkapi dengan saluran drainase namun karakteristiknya berbeda-beda. **Tabel 4.4** menjelaskan mengenai analisis dari kondisi drainase di Kawasan Lapangan Enggal.

Tabel 4.4 Analisis Kondisi Drainase di Kawasan Lapangan Enggal

Segmen	Kondisi eksisting	Kebijakan/Standar	Analisis
1	Pada segmen 1 terdapat saluran drainase tertutup yang terletak dibawah ruang pejalan kaki baik di zona a maupun di zona b. Lebar saluran drainase zona a dan zona b adalah 120 cm dan tinggi 50 cm.	– Dimensi minimal adalah lebar 50 cm dan tinggi 50 cm – Dapat diletakkan disamping atau dibawah trotoar (Sumber: Pedoman Penyediaan dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Ruang Pejalan Kaki di Perkotaan oleh Dirjen Penataan Ruang, 2008)	Kondisi saluran drainase sudah sesuai dengan standar dan diperlukan perawatan secara berkala agar kondisi drainase tetap terjaga kebersihannya serta tidak dipenuhi dengan sampah yang dapat mengganggu kondisi menyenangkan pejalan kaki yang berjalan melewati segmen 1.
2	Terdapat saluran drainase di segmen 2 yang letaknya berdampingan dengan ruang pejalan kaki baik di zona a maupun zona b. Lebar saluran drainase zona a dan zona b adalah 50 cm dan tinggi 50 cm	Prasarana dan Sarana Ruang Pejalan Kaki di Perkotaan oleh Dirjen Penataan Ruang, 2008)	Kondisi saluran drainase sudah sesuai dengan standar dan diperlukan perawatan secara berkala agar kondisi drainase tetap terjaga kebersihannya serta tidak dipenuhi dengan sampah yang dapat mengganggu kondisi menyenangkan pejalan kaki yang berjalan melewati segmen 2.
3	Terdapat saluran drainase di segmen 3 yang letaknya berdampingan dengan ruang pejalan kaki baik di zona a maupun zona b. Lebar saluran drainase zona a dan zona b adalah 50 cm dan tinggi 50 cm		Kondisi saluran drainase sudah sesuai dengan standar dan diperlukan perawatan secara berkala agar kondisi drainase tetap terjaga kebersihannya serta tidak dipenuhi dengan sampah yang dapat mengganggu kondisi menyenangkan pejalan kaki yang berjalan melewati segmen 3.
4	Terdapat saluran drainase di segmen 4 yang letaknya		Kondisi saluran drainase sudah sesuai dengan standar dan diperlukan perawatan

Segmen	Kondisi eksisting	Kebijakan/Standar	Analisis
	berdampingan dengan ruang pejalan kaki baik di zona a maupun zona b. Lebar saluran drainase zona a dan zona b adalah 50 cm dan tinggi 50 cm		secara berkala agar kondisi drainase tetap terjaga kebersihannya serta tidak dipenuhi dengan sampah yang dapat mengganggu kondisi menyenangkan pejalan kaki yang berjalan melewati segmen 4.
5	Terdapat saluran drainase di segmen 5 yang letaknya berdampingan dengan ruang pejalan kaki baik di zona a maupun zona b. Lebar saluran drainase zona a dan zona b adalah 50 cm dan tinggi 50 cm		Kondisi saluran drainase sudah sesuai dengan standar dan diperlukan perawatan secara berkala agar kondisi drainase tetap terjaga kebersihannya serta tidak dipenuhi dengan sampah yang dapat mengganggu kondisi menyenangkan pejalan kaki yang berjalan melewati segmen 5.
6	Pada segmen 6 terdapat saluran drainase tertutup yang terletak dibawah ruang pejalan kaki baik di zona a maupun di zona b. Lebar saluran drainase zona a dan zona b adalah 120 cm dan tinggi 50 cm.		Kondisi saluran drainase sudah sesuai dengan standar dan diperlukan perawatan secara berkala agar kondisi drainase tetap terjaga kebersihannya serta tidak dipenuhi dengan sampah yang dapat mengganggu kondisi menyenangkan pejalan kaki yang berjalan melewati segmen 6.

Sumber: Hasil Analisis (2015)

B. Lampu Penerangan

Lampu penerangan merupakan salah satu fasilitas penunjang jalur pejalan kaki yang berfungsi untuk menerangi jalur pejalan kaki, terutama pada saat malam hari. Kondisi yang didapat di wilayah studi menunjukkan bahwa lampu penerangan di kawasan Lapangan Enggal memiliki fungsi sebagai penerangan jalan. Berikut merupakan analisis kondisi lampu penerangan di kawasan Lapangan Enggal.

Tabel 4.5 Analisis Kondisi Lampu Penerangan di Kawasan Lapangan Enggal

Segmen	Kondisi eksisting	Kebijakan/Standar	Analisis
1	Tidak ada lampu penerangan baik untuk jalur pejalan kaki maupun lampu jalan, hal ini membuat jalur pejalan kaki menjadi gelap di malam hari. Hal tersebut terjadi baik di zona a maupun zona b.	<ul style="list-style-type: none"> – Diletakkan pada jalur amenitas – Terletak setiap 10 m dengan tinggi maksimal 4 m – Memiliki bahan 	Belum adanya lampu penerangan yang tersedia membuat jalur pejalan kaki sangat gelap pada malam hari sehingga dapat memicu tindakan kriminalitas. Perlu adanya penambahan lampu penerangan untuk jalur

Segmen	Kondisi eksisting	Kebijakan/Standar	Analisis
2	Tidak ada penerangan khusus untuk jalur pejalan kaki, hanya terdapat lampu jalan yang terletak di zona a dengan interval ± 40 m dan belum memberikan penerangan yang cukup bagi jalur pejalan kaki di zona a dan terlebih lagi jalur pejalan kaki di zona b.	yang berdurabilitas tinggi seperti metal dan beton cetak. (Sumber: Pedoman Penyediaan dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Ruang Pejalan Kaki di Perkotaan oleh Dirjen Penataan Ruang, 2008)	pejalan kaki sesuai dengan standar sehingga dapat memfasilitasi pejalan kaki yang berjalan di malam hari. Lampu penerangan yang tersedia belum memberikan penerangan yang cukup kepada jalur pejalan kaki, sehingga masih terlihat gelap pada malam hari. Perlu adanya penambahan lampu penerangan untuk jalur pejalan kaki sesuai dengan standar sehingga dapat memfasilitasi dengan baik pejalan kaki pada malam hari.
3	Tidak ada penerangan khusus untuk jalur pejalan kaki di segmen 3 sama halnya dengan di segmen 2, hanya terdapat lampu jalan yang terletak di zona b dengan interval ± 40 m dan belum memberikan penerangan yang cukup bagi jalur pejalan kaki di zona b terlebih lagi jalur pejalan kaki di zona a.		
4	Tidak ada penerangan khusus untuk jalur pejalan kaki di segmen 4 sama halnya dengan di segmen lainnya, hanya terdapat lampu jalan yang terletak di zona a dengan interval ± 40 m dan belum memberikan penerangan yang cukup bagi jalur pejalan kaki di zona b		Lampu penerangan yang tersedia belum memberikan penerangan yang cukup kepada jalur pejalan kaki, sehingga masih terlihat gelap pada malam hari. Perlu adanya penambahan lampu penerangan untuk jalur pejalan kaki sesuai dengan standar sehingga dapat memfasilitasi dengan baik pejalan kaki pada malam hari.
5	Tidak ada penerangan khusus untuk jalur pejalan kaki di segmen 5 sama halnya dengan di segmen lainnya, hanya terdapat lampu jalan yang terletak di zona b dengan interval ± 40 m dan belum memberikan penerangan yang cukup bagi jalur pejalan kaki di zona b terlebih lagi jalur pejalan kaki di zona a.		
6	Tidak ada penerangan khusus untuk jalur pejalan kaki di segmen 6 sama halnya dengan di segmen lainnya, hanya terdapat lampu jalan dengan interval ± 40 m dan belum memberikan penerangan yang cukup bagi jalur pejalan kaki baik di zona a maupun zona b.		

Sumber: Hasil Analisis (2015)

Dari kondisi yang ada pada **Tabel 4.5** menunjukkan bahwa saat malam hari, jalur pejalan kaki di Kawasan Lapangan Enggal masih minim penerangannya. Penerangan sangatlah dibutuhkan selain sebagai pemenuhan kebutuhan *street furniture* tetapi juga dapat mempengaruhi minat berjalan para pejalan kaki pada malam hari.

C. Tempat Duduk

Pada lokasi Kawasan Lapangan Enggal tidak ditemukan adanya fasilitas tempat duduk bagi pejalan kaki. Berikut pada **Tabel 4.6** menjelaskan analisis mengenai tempat duduk bagi pejalan kaki di Kawasan Lapangan Enggal.

Tabel 4.6 Analisis kondisi tempat duduk di Kawasan Lapangan Enggal

Kondisi eksisting	Kebijakan/Standar	Analisis
Tidak terdapat tempat duduk untuk pejalan kaki baik di segmen 1 hingga ke segmen 6	<ul style="list-style-type: none"> – Tempat duduk diletakkan pada jalur amenitas – Terletak setiap 10 meter atau pada tempat pergantian moda – Lebar tempat duduk 40-50 cm dan panjang 150 cm dengan bahan berdurabilitas tinggi seperti metal dan beton cetak <p>(Sumber: Pedoman Penyediaan dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Ruang Pejalan Kaki di Perkotaan oleh Dirjen Penataan Ruang, 2008)</p>	Perlu adanya pengadaan tempat duduk pada segmen 1 sampai dengan segmen 6 mengingat pejalan kaki juga ada yang berasal dari luar koridor dengan moda awal dan akhir berjalan kaki sehingga memerlukan tempat untuk beristirahat sejenak dan melanjutkan perjalanannya. Serta banyak pula pejalan kaki yang mengunjungi kawasan hanya untuk bersantai sehingga memerlukan tempat duduk untuk menikmati kawasan.

Sumber: Hasil Analisis (2015)

Dari kondisi eksisting dan karakteristik pejalan kaki di Kawasan Lapangan Enggal menunjukkan bahwa keberadaan tempat duduk sangat diperlukan untuk memfasilitasi pejalan kaki yang melintas baik pada segmen 1 hingga ke segmen 6.

D. Tempat Sampah

Di Kawasan Lapangan Enggal terdapat tempat sampah bagi pejalan kaki untuk membuang sampah. Analisis mengenai kondisi tempat sampah di Kawasan Lapangan Enggal dapat dilihat pada **Tabel 4.7**.

Tabel 4.7 Analisis Kondisi Tempat Sampah di Kawasan Lapangan Enggal

Segmen	Kondisi eksisting	Kebijakan/Standar	Analisis
1	Terdapat satu buah tempat sampah di zona a tetapi kondisinya tidak terawat	– Diletakkan pada jalur	Bentuk tempat sampah yang tersedia sudah memenuhi standar, namun kondisinya

Segmen	Kondisi eksisting	Kebijakan/Standar	Analisis
	dan rusak. Tempat sampah yang ada berbahan plastik. Sedangkan pada zona a tidak terdapat tempat sampah samasekali.	amenitas – Terletak setiap 20 meter dengan besaran sesuai kebutuhan	buruk. Diperlukan perbaikan dan penambahan tempat sampah baik di zona a maupun zona b dengan ketentuan lainnya yang sudah ditetapkan.
2	Terdapat satu buah tempat sampah di zona b tetapi kondisinya tidak terawat dan rusak. Tempat sampah yang ada berbahan plastik. Sedangkan pada zona a tidak terdapat tempat sampah samasekali.	(Sumber: Pedoman Penyediaan dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Ruang Pejalan Kaki di Perkotaan oleh Dirjen Penataan Ruang, 2008)	Bentuk tempat sampah yang tersedia sudah memenuhi standar, namun kondisinya buruk. Diperlukan perbaikan dan penambahan tempat sampah baik di zona a maupun zona b dengan ketentuan lainnya yang sudah ditetapkan.
3	Terdapat dua buah tempat sampah di zona a tetapi kondisinya tidak terawat dan rusak. Tempat sampah yang ada berbahan plastik. Sedangkan pada zona a tidak terdapat tempat sampah samasekali.		Bentuk tempat sampah yang tersedia sudah memenuhi standar, namun kondisinya buruk. Diperlukan perbaikan dan penambahan tempat sampah baik di zona a maupun zona b dengan ketentuan lainnya yang sudah ditetapkan.
4	Terdapat satu buah tempat sampah di zona a tetapi kondisinya tidak terawat dan rusak. Tempat sampah yang ada berbahan plastik. Sedangkan pada zona a tidak terdapat tempat sampah samasekali.		Bentuk tempat sampah yang tersedia sudah memenuhi standar, namun kondisinya buruk. Diperlukan perbaikan dan penambahan tempat sampah baik di zona a maupun zona b dengan ketentuan lainnya yang sudah ditetapkan.
5	Tidak terdapat tempat sampah baik di zona a maupun zona b		Perlu adanya pengadaan tempat sampah untuk pejalan kaki di segmen 5 baik zona a maupun zona b karena belum ada samasekali tempat untuk menampung sampah pejalan kaki. Adanya tempat sampah akan membuat terciptanya lingkungan yang bersih dan membuat pejalan kaki nyaman.
6	Tidak terdapat tempat sampah baik di zona a maupun zona b		Perlu adanya pengadaan tempat sampah untuk pejalan kaki di segmen 6 baik zona a maupun zona b karena belum ada samasekali tempat untuk menampung sampah pejalan kaki. Adanya tempat sampah akan membuat terciptanya lingkungan yang bersih dan membuat pejalan kaki nyaman.

Sumber: Hasil Analisis (2015)

Tidak semua segmen dari Kawasan Lapangan Enggal telah dilengkapi dengan tempat sampah sehingga diperlukan penambahan tempat sampah yang sesuai dengan ketentuan yang ada dan dapat dipergunakan oleh pejalan kaki.

E. Papan Informasi (*Signage*)

Berikut pada **Tabel 4.8** menjelaskan mengenai kondisi dari ketersediaan papan informasi di Kawasan Lapangan Enggal serta kesesuaiannya dengan kebijakan yang ada.

Tabel 4.8 Analisis Kondisi Papan Informasi (*Signage*) di Kawasan Lapangan Enggal

Kondisi eksisting	Kebijakan/Standar	Analisis
Tidak terdapat papan informasi untuk pejalan kaki baik di segmen 1 hingga ke segmen 6	<ul style="list-style-type: none"> - Papan informasi (<i>signage</i>) diletakkan pada titik interaksi sosial, pada jalur dengan arus pedestrian padar dengan besaran sesuai kebutuhan. - Ditempatkan sedemikian rupa sehingga mudah dilihat dengan jelas terutama pada malam hari dan tidak merintang pejalan kaki <p>(Sumber: Pedoman Penyediaan dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Ruang Pejalan Kaki di Perkotaan oleh Dirjen Penataan Ruang, 2008)</p>	Ketersediaan papan informasi bagi pejalan kaki di kawasan Lapangan Enggal masih belum terpenuhi. Oleh karena itu perlu penambahan papan informasi yang dapat memberikan informasi mengenai tempat, arah, dan sebagainya sehingga dapat memberikan keterangan serta fasilitas yang bermanfaat bagi pejalan kaki. Ditempatkan pada titik-titik pusat kegiatan serta tidak merintang pejalan kaki.

Sumber: Hasil Analisis (2015)

F. Pagar Pengaman

Kondisi eksisting yang ada di lapangan menunjukkan bahwa tidak tersedia pagar pengaman pada jalur pejalan kaki di Kawasan Lapangan Enggal. Analisis mengenai pagar pengaman untuk jalur pejalan kaki di Kawasan Lapangan Enggal ditunjukkan pada **Tabel 4.9**.

Tabel 4.9 Analisis Kondisi Pagar Pengamandi Kawasan Lapangan Enggal

Kondisi eksisting	Kebijakan/Standar	Analisis
Tidak terdapat pagar pengaman mulai dari segmen 1 hingga ke segmen 6	<ul style="list-style-type: none"> - Diletakkan pada titik tertentu yang berbahaya dan memerlukan perlindungan dengan tinggi 90 cm - Diperlukan bila volume pejalan kaki di salah satu sisi jalan sudah >459orang/jam/lebar, volume kendaraan >500 kendaraan/jam dan kecepatan kendaraan >40 	Jalur pejalan kaki di Kawasan Lapangan Enggal pada semua zona di masing-masing segmen tidak terdapat pagar pengaman, untuk selanjutnya belum diperlukan pengadaan pagar pengaman sebagai <i>street furniture</i> di Kawasan Lapangan Enggal mengingat kepadatannya yang belum sangat tinggi dan kecenderungan pejalan kaki untuk

Kondisi eksisting	Kebijakan/Standar	Analisis
	km/jam (Sumber: Pedoman Penyediaan dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Ruang Pejalan Kaki di Perkotaan oleh Dirjen Penataan Ruang, 2008)	menyebrang jalan.

Sumber: Hasil Analisis (2015)

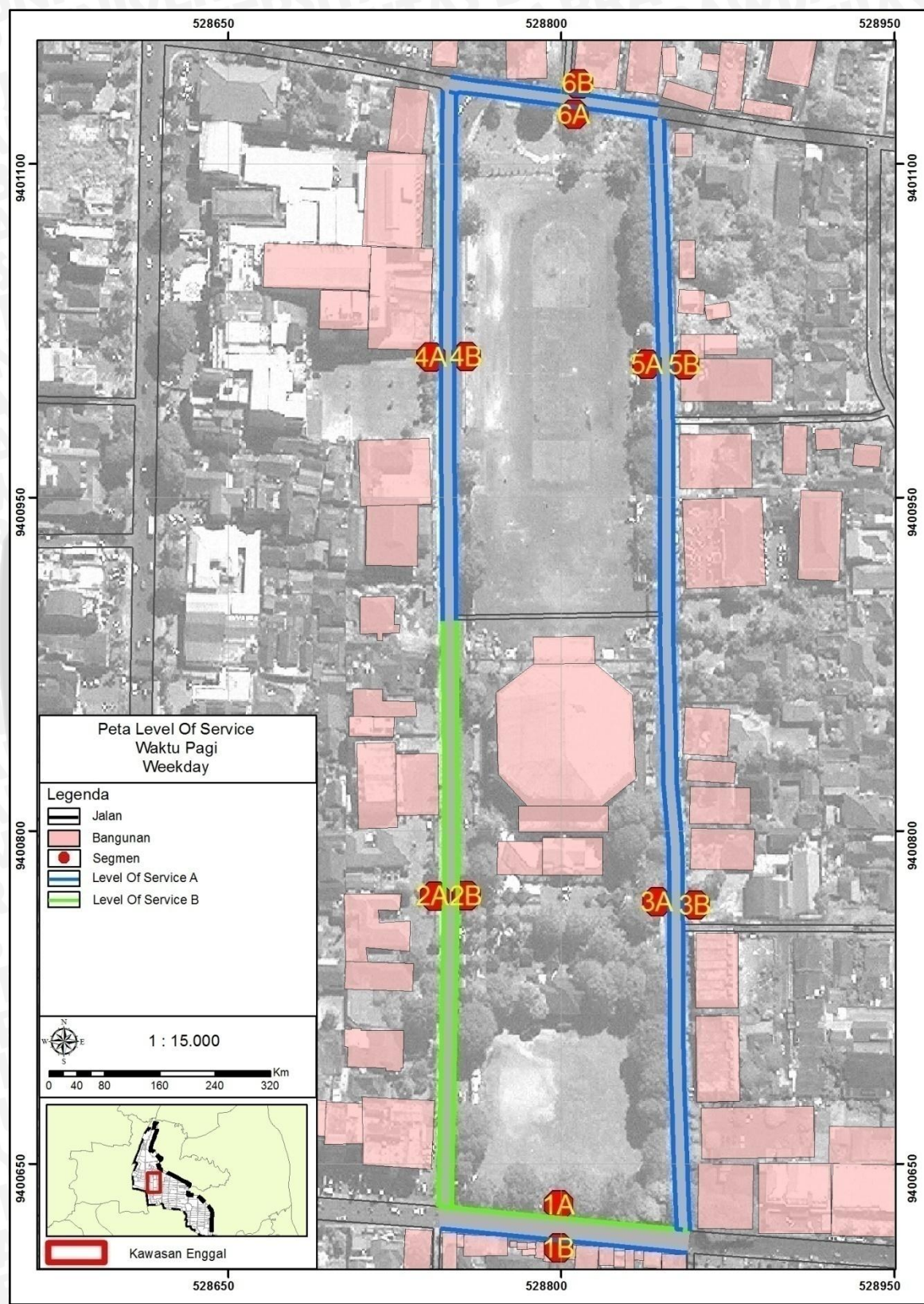
G. Halte/Shelter

Halte merupakan tempat pemberhentian kereta api, trem atau bus yang umumnya mempunyai ruang tunggu yang beratap, tetapi lebih kecil daripada stasiun atau terminal. Analisis yang menjelaskan ketersediaan dan kebutuhan fasilitas tersebut di Kawasan Lapangan Enggal dapat dilihat pada **Tabel 4.10**.

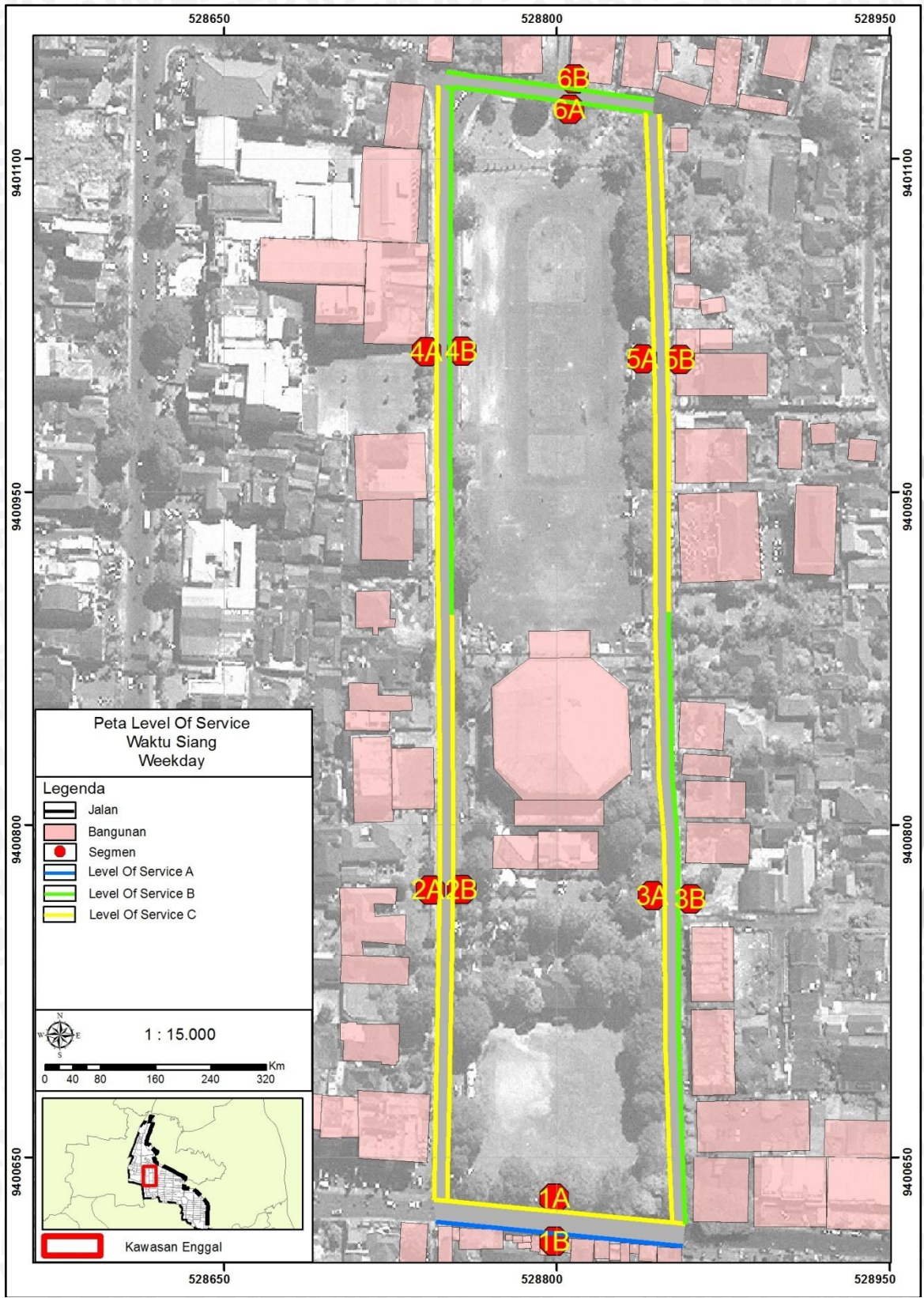
Tabel 4.10 Analisis Kondisi Halte/Shelter di Kawasan Lapangan Enggal

Kondisi eksisting	Kebijakan/Standar	Analisis
Hanya terdapat satu buah lapak tunggu yang juga merupakan halte di segmen 1 namun kondisinya rusak dan tidak terawat.	<ul style="list-style-type: none"> - Diletakkan pada jalur amenitas kawasan atau pada titik potensial kawasan - Bahan yang digunakan merupakan bahan yang berdurabilitas tinggi seperti metal. (Sumber: Pedoman Penyediaan dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Ruang Pejalan Kaki di Perkotaan oleh Dirjen Penataan Ruang, 2008)	Perlunya perbaikan kondisi lapak tunggu menjadi halte/shelter yang dapat mengakomodir pejalan kaki yang ingin melakukan pergantian moda dalam perjalanannya.

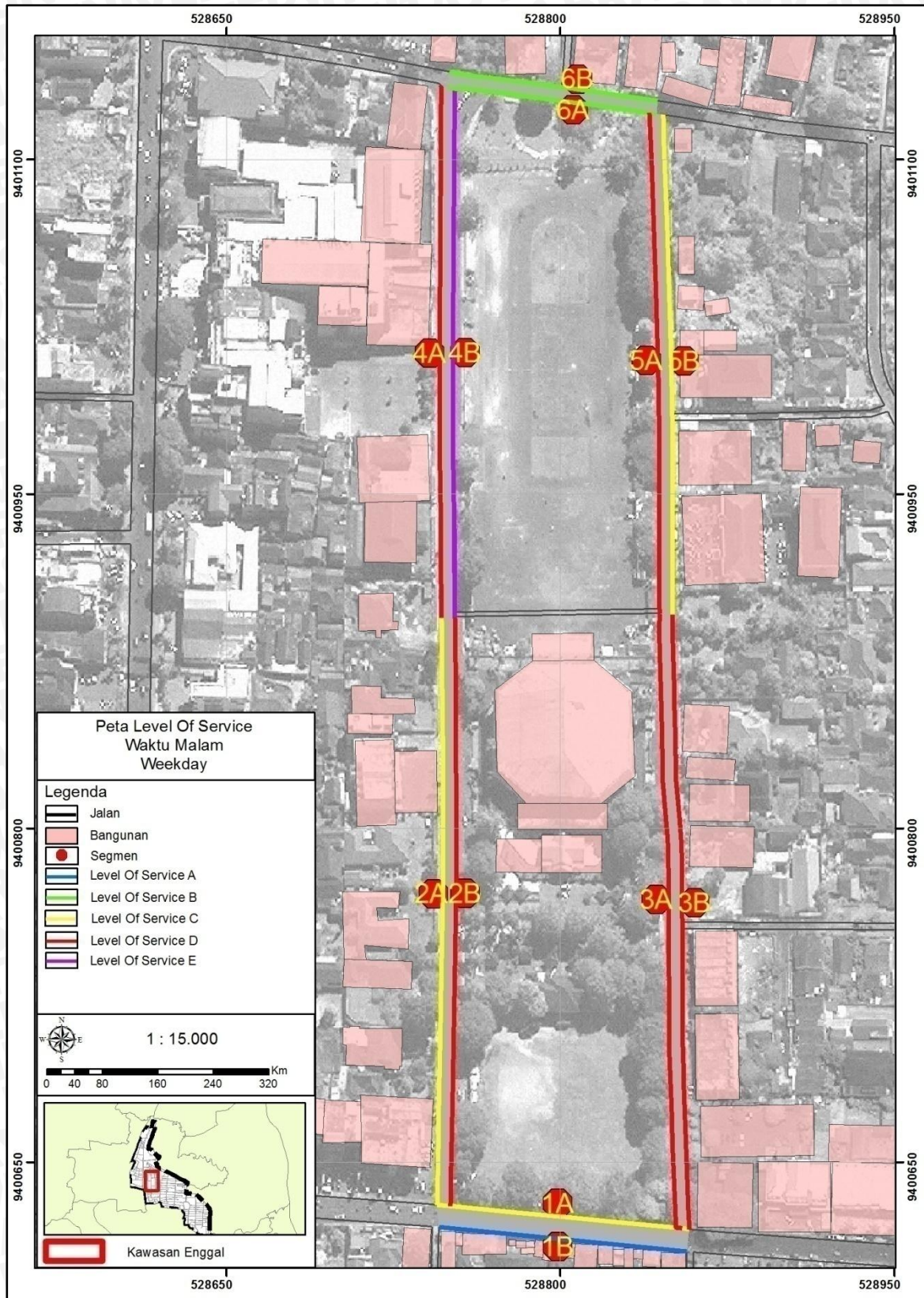
Sumber: Hasil Analisis (2015)



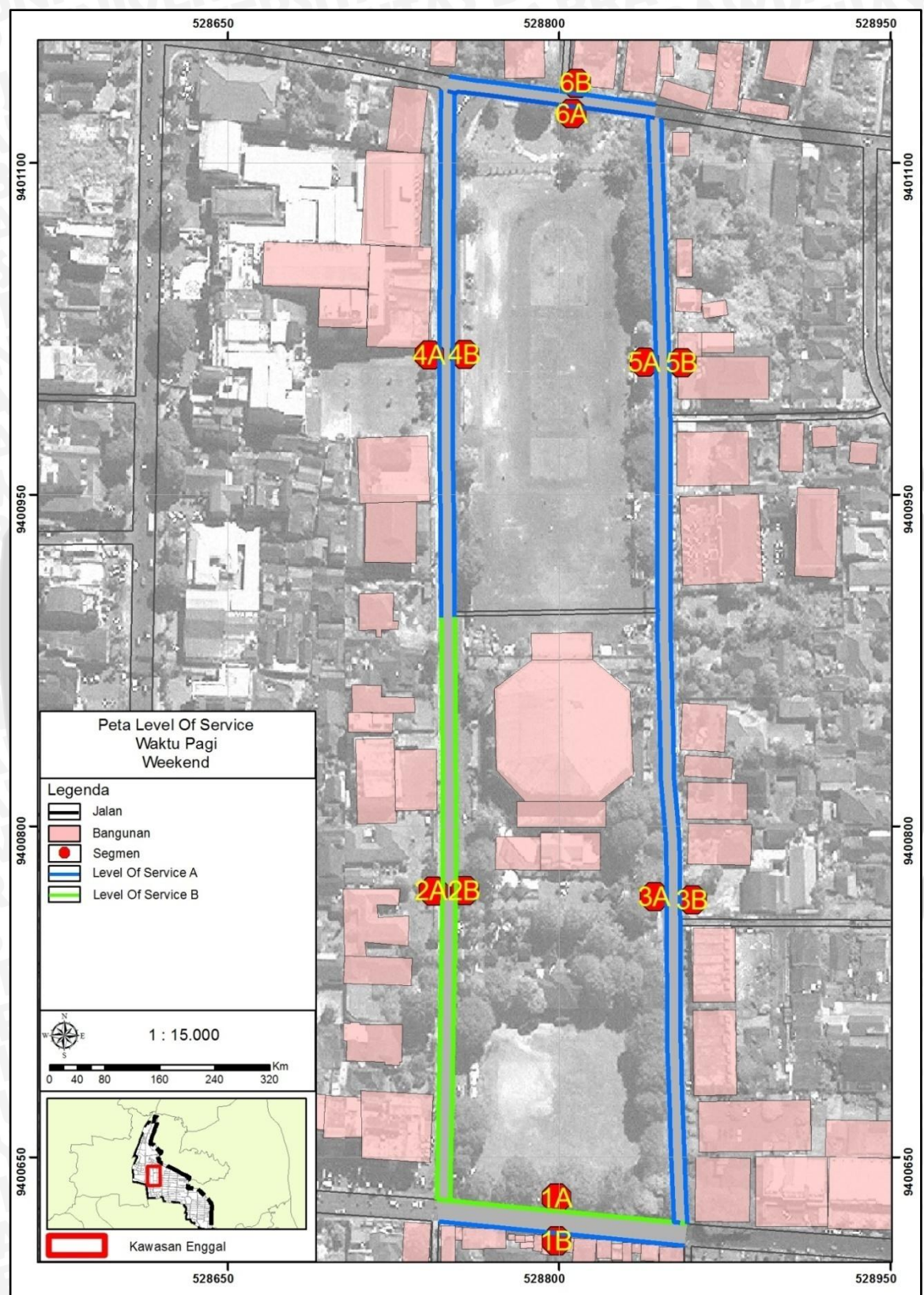
Gambar 4.38 Peta Level of Service (LOS) Temporal Waktu Pagi (Weekdays)



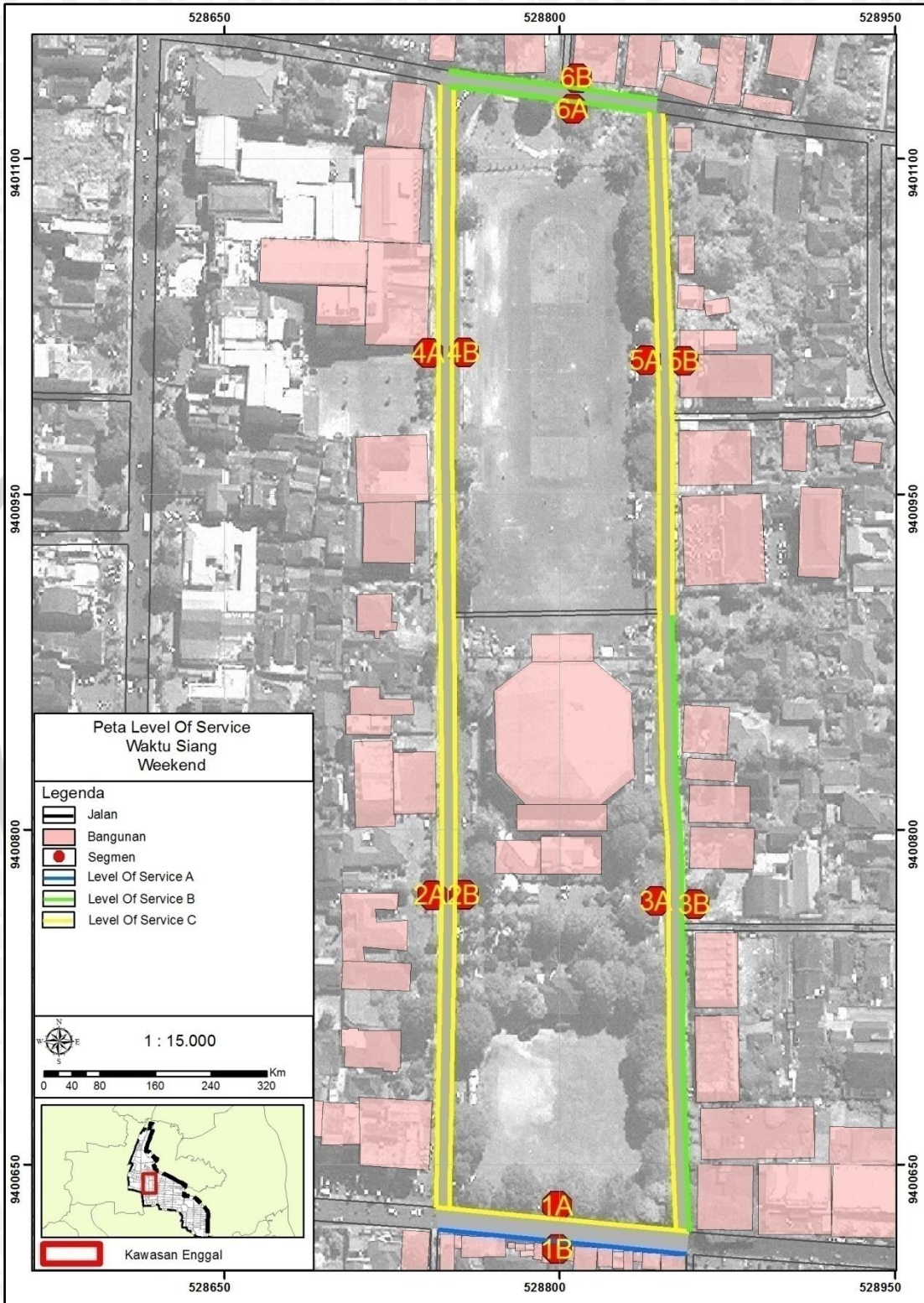
Gambar 4.39 Peta Level of Service (LOS) Temporal Waktu Siang (Weekdays)



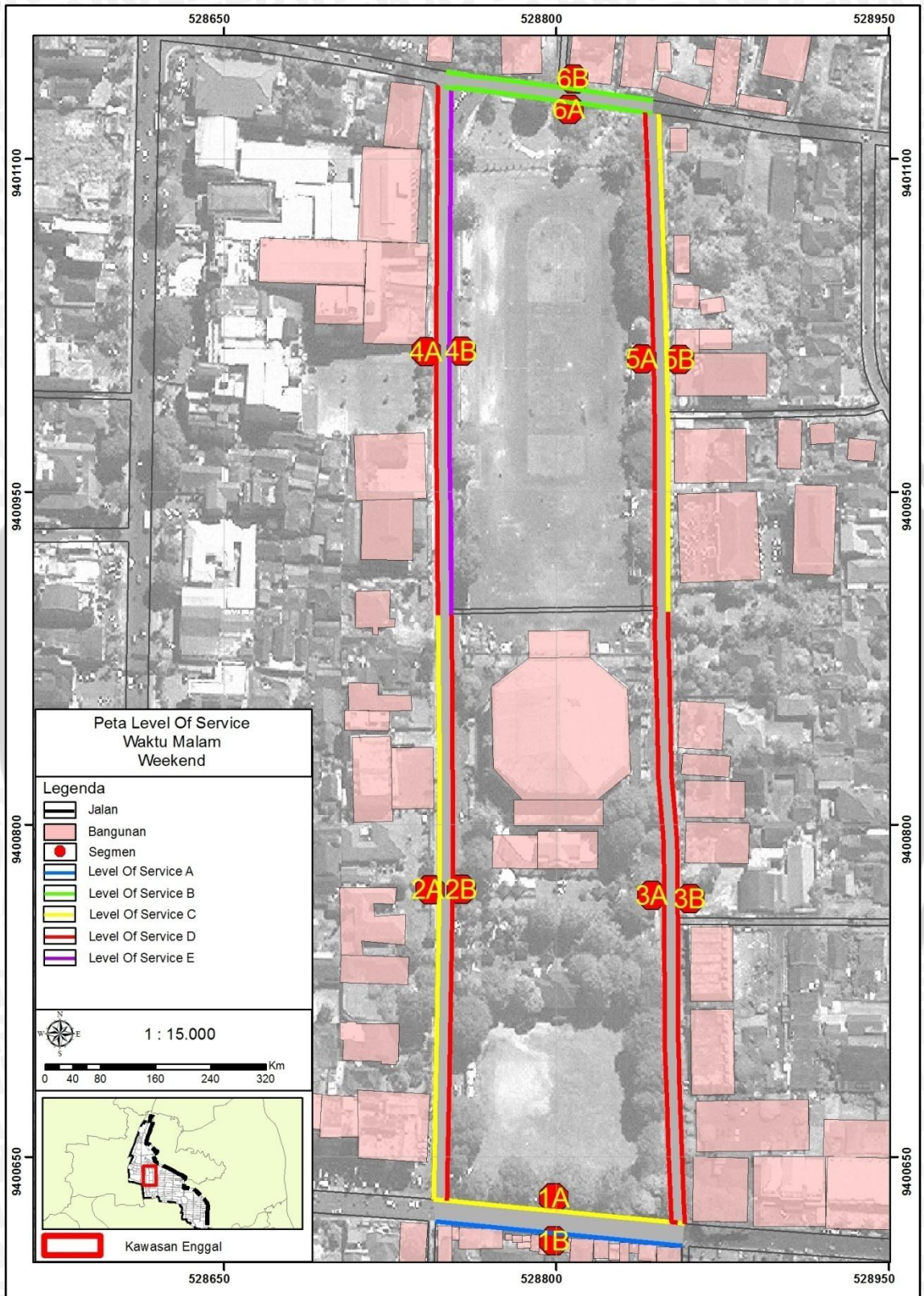
Gambar 4.40 Peta Level of Service (LOS) Temporal Waktu Sore (Weekdays)



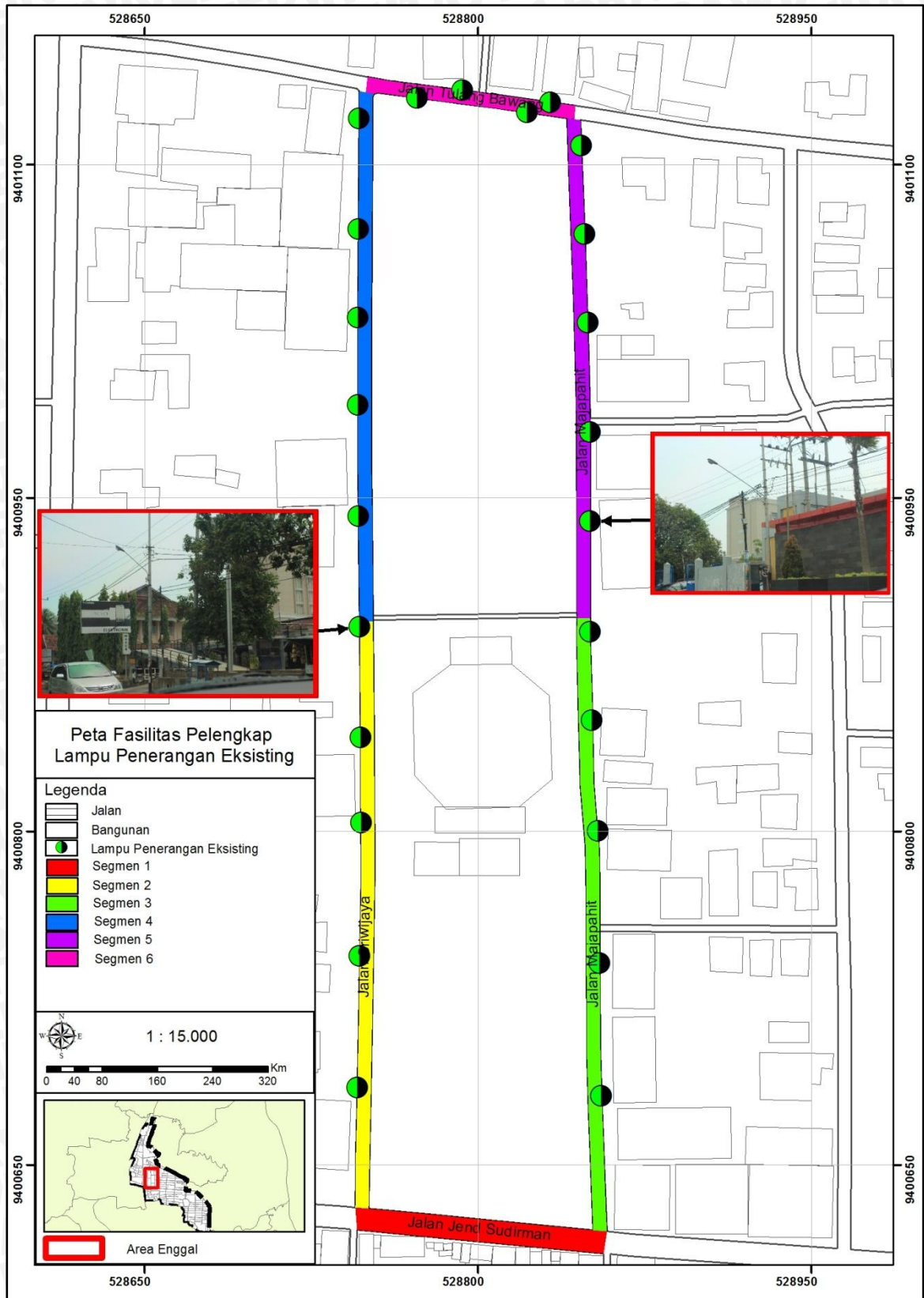
Gambar 4.41 Peta *Level of Service* (LOS) Temporal Waktu Pagi(Weekend)



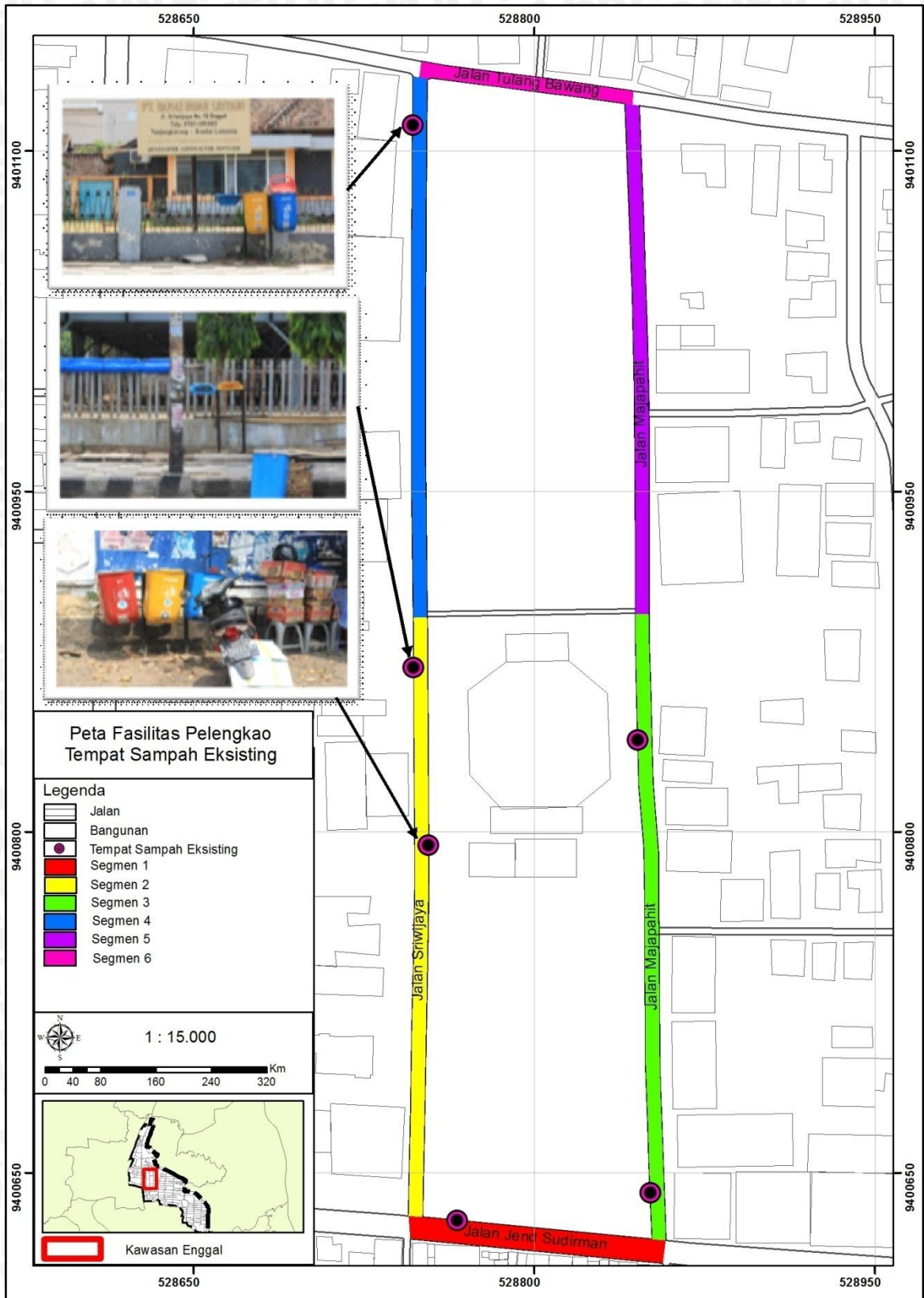
Gambar 4.42 Peta Level of Service (LOS) Temporal Waktu Siang(Weekend)



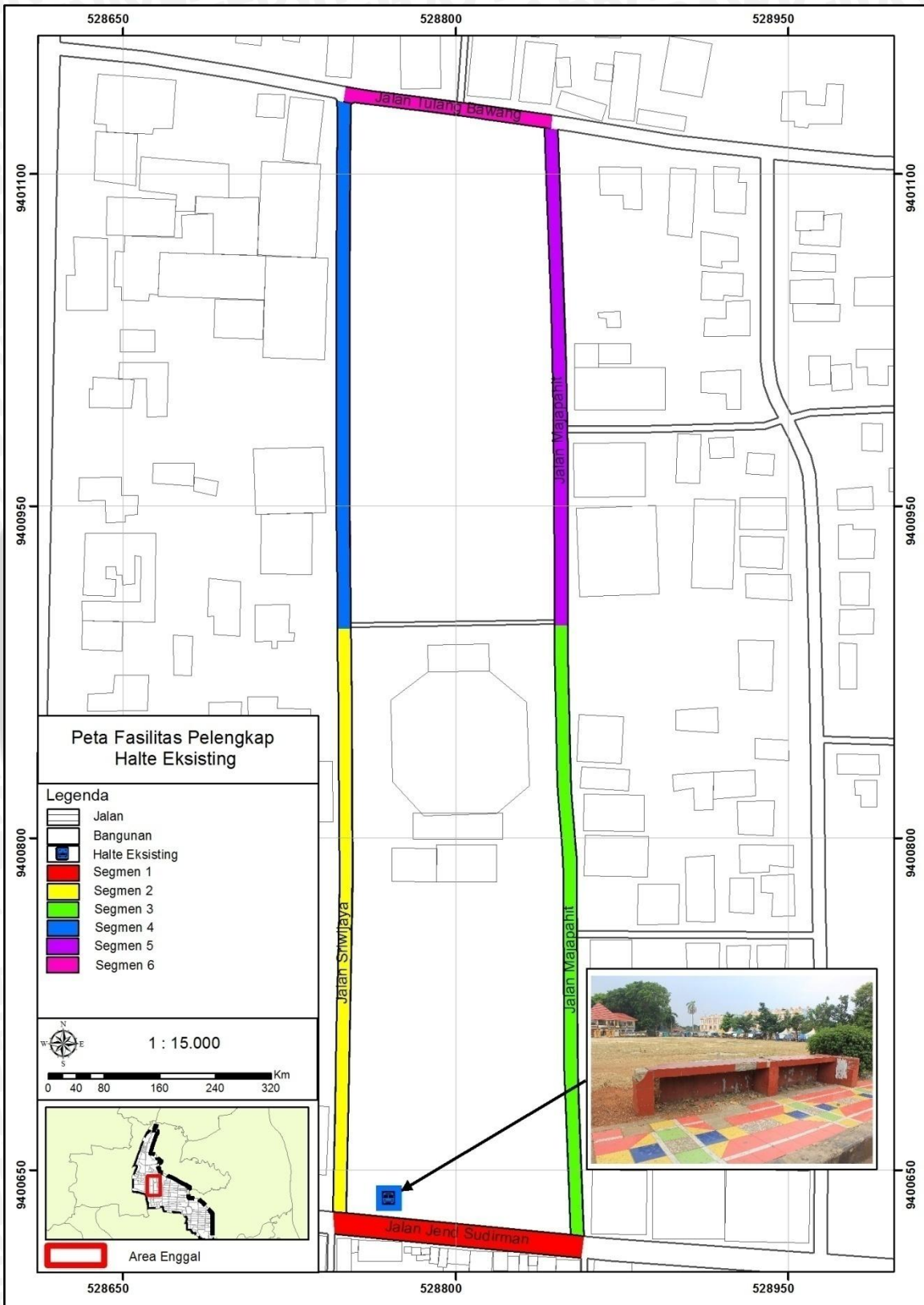
Gambar 4.43 Peta Level of Service (LOS) Temporal Waktu Sore(Weekend)



Gambar 4.44 Peta Lampu Penerangan Eksisting di Kawasan Lapangan Enggal



Gambar 4.45 Peta Tempat Sampah Eksisting di Kawasan Lapangan Enggal



Gambar 4.46 Peta Halte/Shelter Bus dan Lapak TungguEksisting di Kawasan Lapangan Enggal

4.6 Penentuan Bobot dalam Prioritas Kriteria Penataan Jalur Pejalan Kaki Berdasarkan Persepsi Stakeholder

Cara agar mengetahui kriteria yang dipilih untuk diprioritaskan dalam penataan jalur pejalan kaki di Kawasan Lapangan Enggal dari hasil persepsi *stakeholder* digunakan dengan metode *Analytic Hierarchy Process* (AHP). Penentuan prioritas kriteria dilakukan dengan berdasarkan persepsi *stakeholder* karena dalam tahap perencanaan, pembangunan dan pemeliharaan jalur pejalan kaki dilakukan oleh pemangku kebijakan yang terkait yaitu baik pemerintah kota, perencana maupun pihak-pihak lainnya.

A. Stakeholder 1: Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung

Hasil dari perbandingan berpasangan kriteria penataan jalur pejalan kaki di Kawasan Lapangan Enggal berdasarkan dari pendapat *stakeholder* 1 dapat dilihat pada **Tabel 4.11**

Tabel 4.11 Perbandingan Berpasangan Kriteria Penataan Jalur Pejalan Kaki di Kawasan Lapangan Enggal Berdasarkan Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung

	Safety	Convenience	Pleasure
Safety		1	1/5
Convenience	1		1/3
Pleasure	5	3	
Sum	1/2	5/9	2
Lamda Max	1 ¹ /9	1	1
CI	0,022		
CR	0,037		

Tabel 4.12 PriorityVector (VP) Kriteria Penataan Jalur Pejalan Kaki di Kawasan Lapangan Enggal Berdasarkan Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung

	Safety	Convenience	Pleasure	VP	Rasio Konsistensi
$W = \frac{1}{3} \times$	1/7	1/5	1/8	0,15776	0,037
	1/7	1/5	2/9	0,18675	
	5/7	3/5	2/3	0,65549	
Total VP				1	

Dapat dilihat pada **Tabel 4.12** berdasarkan pendapat *stakeholder* 1, kriteria yang paling diprioritaskan dalam penataan jalur pejalan kaki di Kawasan Lapangan Enggal yaitu kriteria *pleasure* karena memiliki nilai VP terbesar yaitu 0,65549. Pendapat *stakeholder* 1 juga telah dikategorikan konsisten karena memenuhi ketentuan konsistensi pendapat sebesar <0,1 atau sebesar 0,037.

B. Stakeholder 2: Dinas Pekerjaan Umum Kota Bandar Lampung

Hasil dari perbandingan berpasangan kriteria penataan jalur pejalan kaki di Kawasan Lapangan Enggal berdasarkan dari pendapat *stakeholder 2* dapat dilihat pada **Tabel 4.13**.

Tabel 4.13 Perbandingan Berpasangan Kriteria Penataan Jalur Pejalan Kaki di Kawasan Lapangan Enggal Berdasarkan Dinas Pekerjaan Umum Kota Bandar Lampung

	<i>Safety</i>	<i>Convenience</i>	<i>Pleasure</i>
<i>Safety</i>		7	1
<i>Convenience</i>	1/7		1/5
<i>Pleasure</i>	1	5	
Sum	1 1/2	1/4	1 1/3
Lamda Max	1	1	1
CI	0,0082		
CR	0,0141		

Tabel 4.14 Priority Vector (VP) Kriteria Penataan Jalur Pejalan Kaki di Kawasan Lapangan Enggal Berdasarkan Dinas Pekerjaan Umum Kota Bandar Lampung

	<i>Safety</i>	<i>Convenience</i>	<i>Pleasure</i>	VP	Rasio Konsistensi
$W = 1/3 \times$	1/2	1/2	4/9	0,4866	0,014
	4/49	4/49	4/49	0,0782	
	1/2	2/5	4/9	0,4353	
Total VP				1	

Dapat dilihat pada **Tabel 4.14** berdasarkan pendapat *stakeholder 2*, kriteria yang paling diprioritaskan dalam penataan jalur pejalan kaki di Kawasan Lapangan Enggal adalah kriteria *safety* karena memiliki nilai VP terbesar yaitu 0,4866. Pendapat *stakeholder 2* juga telah konsisten karena memenuhi ketentuan konsistensi pendapat sebesar <0,1 atau sebesar 0,014.

C. Stakeholder 3: Dinas Tata Kota, Kota Bandar Lampung

Hasil dari perbandingan berpasangan kriteria penataan jalur pejalan kaki di Kawasan Lapangan Enggal berdasarkan dari pendapat *stakeholder 3* dapat dilihat pada **Tabel 4.15**

Tabel 4.15 Perbandingan Berpasangan Kriteria Penataan Jalur Pejalan Kaki di Kawasan Lapangan Enggal Berdasarkan Dinas Tata Kota, Kota Bandar Lampung

	<i>Safety</i>	<i>Convenience</i>	<i>Pleasure</i>
<i>Safety</i>		5	1
<i>Convenience</i>	1/5		1/3
<i>Pleasure</i>	1	3	
Sum	1 ⁴ /9	1/3	1 ² /9
Lamda Max	1	1	1
CI	0,018		
CR	0,031		

Tabel 4.16 Priority Vector (VP) Kriteria Penataan Jalur Pejalan Kaki di Kawasan Lapangan Enggal Berdasarkan Dinas Tata Kota, Kota Bandar Lampung

	<i>Safety</i>	<i>Convenience</i>	<i>Pleasure</i>	VP	Rasio Konsistensi
$W = 1/3 \times$	4/9	5/9	3/7	0,4796	0,031
	4/45	1/9	1/7	0,1150	
	4/9	1/3	3/7	0,4055	
Total VP				1	

Dapat dilihat pada **Tabel 4.16** berdasarkan pendapat *stakeholder* 3, kriteria yang paling diprioritaskan dalam penataan jalur pejalan kaki di Kawasan Lapangan Enggal adalah kriteria *safety* karena memiliki nilai VP terbesar yaitu 0,4796. Pendapat *stakeholder* 3 juga telah konsisten karena memenuhi ketentuan konsistensi pendapat sebesar $<0,1$ atau sebesar 0,031.

D. Stakeholder 4: Dinas Pertamanan Kota Bandar Lampung

Hasil dari perbandingan berpasangan kriteria penataan jalur pejalan kaki di Kawasan Lapangan Enggal berdasarkan dari pendapat *stakeholder* 4 dapat dilihat pada **Tabel 4.17**.

Tabel 4.17 Perbandingan Berpasangan Kriteria Penataan Jalur Pejalan Kaki di Kawasan Lapangan Enggal Berdasarkan Dinas Pertamanan Kota Bandar Lampung

	<i>Safety</i>	<i>Convenience</i>	<i>Pleasure</i>
<i>Safety</i>		1/3	1/5
<i>Convenience</i>	3		1
<i>Pleasure</i>	5	1	
Sum	1/3	1 ² /9	1 ⁴ /9
Lamda Max	1	1	1
CI	0,018		
CR	0,031		

Tabel 4.18 *Priority Vector*(VP) Kriteria Penataan Jalur Pejalan Kaki di Kawasan Lapangan Enggal Berdasarkan Dinas Pertamanan Kota Bandar Lampung

	<i>Safety</i>	<i>Convenience</i>	<i>Pleasure</i>	VP	Rasio Konsistensi
$W = 1/3 \times$	1/9	1/7	4/45	0,1150	0,031
	1/3	3/7	4/9	0,4055	
	5/9	3/7	4/9	0,4796	
Total VP				1	

Dapat dilihat pada **Tabel 4.18** berdasarkan pendapat *stakeholder* 4, kriteria yang paling diprioritaskan dalam penataan jalur pejalan kaki di Kawasan Lapangan Enggal adalah kriteria *pleasure* karena memiliki nilai VP terbesar yaitu 0,4796. Pendapat *stakeholder* 4 juga telah konsisten karena memenuhi ketentuan konsistensi pendapat sebesar $<0,1$ atau sebesar 0,031.

E. *Stakeholder* 5: Akademisi Jurusan Teknik Sipil Universitas Lampung

Hasil dari perbandingan berpasangan kriteria penataan jalur pejalan kaki di Kawasan Lapangan Enggal berdasarkan dari pendapat *stakeholder* 5 dapat dilihat pada **Tabel 4.19**.

Tabel 4.19 Perbandingan Berpasangan Kriteria Penataan Jalur Pejalan Kaki di Kawasan Lapangan Enggal Berdasarkan Akademisi Jurusan Teknik Sipil Universitas Lampung

	<i>Safety</i>	<i>Convenience</i>	<i>Pleasure</i>
<i>Safety</i>		3	1
<i>Convenience</i>	1/3		1/5
<i>Pleasure</i>	1	5	
Sum	1 ² /9	1/3	1 ⁴ /9
Lamda Max	1	1	1
CI	0,018		
CR	0,031		

Tabel 4.20 *Priority Vector*(VP) Kriteria Penataan Jalur Pejalan Kaki di Kawasan Lapangan Enggal Berdasarkan Akademisi Jurusan Teknik Sipil Universitas Lampung

	<i>Safety</i>	<i>Convenience</i>	<i>Pleasure</i>	VP	Rasio Konsistensi
$W = 1/3 \times$	3/7	1/3	4/9	0,4055	0,031
	1/7	1/9	4/45	0,1150	
	3/7	5/9	4/9	0,4796	
Total VP				1	

Dapat dilihat pada **Tabel 4.20** berdasarkan pendapat *stakeholder* 5, kriteria yang paling diprioritaskan dalam penataan jalur pejalan kaki di Kawasan Lapangan Enggal

adalah kriteria *pleasure* karena memiliki nilai VP terbesar yaitu 0,4866. Pendapat *stakeholder* 5 juga telah konsisten karena memenuhi ketentuan konsistensi pendapat sebesar $<0,1$ atau sebesar 0,031.

Setelah diketahui pendapat dan rasio konsistensi pendapat dari masing-masing *stakeholder*, maka selanjutnya dilakukan perhitungan gabungan pendapat kelima *stakeholder* untuk mengetahui prioritas dari ketiga kriteria yang akan digunakan dalam penataan jalur pejalan kaki di Kawasan Lapangan Enggal. Perhitungan gabungan pendapat *stakeholder* dapat dilihat pada **Tabel 4.21**, **Tabel 4.22** dan **Tabel 4.23**.

Tabel 4.21 Hasil Gabungan Pendapat Para Stakeholder Terhadap Kriteria Penataan Jalur Pejalan Kaki di Kawasan Lapangan Enggal

	<i>Safety</i>	<i>Convenience</i>	<i>Pleasure</i>
<i>Safety</i>		$3^{1/4}$	$2/3$
<i>Convenience</i>	$15/49$		$2/5$
<i>Pleasure</i>	$1^{1/2}$	$2^3/7$	
Normalisasi	$1/3$	$1/7$	$1/2$
Lamda Max	1	1	1
CI	0,0303		
CR	0,0523		

Tabel 4.22 Normalisasi Hasil Gabungan Pendapat Para Stakeholder Terhadap Kriteria Penataan Jalur Pejalan Kaki di Kawasan Lapangan Enggal

	<i>Safety</i>	<i>Convenience</i>	<i>Pleasure</i>
<i>Safety</i>	$1/3$	$1/2$	$1/3$
<i>Convenience</i>	$1/9$	$1/7$	$1/5$
<i>Pleasure</i>	$1/2$	$1/3$	$1/2$
Total	1	1	1

Tabel 4.23 Priority Vector (VP) Hasil Gabungan Pendapat Para Stakeholder Terhadap Kriteria Penataan Jalur Pejalan Kaki di Kawasan Lapangan Enggal

Kriteria	Total normalisasi gabungan pendapat	Priority Vector (VP)	Rating Prioritas
<i>Safety</i>	1,17	0,391	II
<i>Convenience</i>	0,46	0,152	III
<i>Pleasure</i>	1,37	0,456	I

Perhitungan gabungan pendapat *stakeholder* yang telah dijabarkan pada **Tabel 4.21**, **Tabel 4.22**, dan **Tabel 4.23** telah konsisten. Hal ini dikarenakan dapat dilihat bahwa persepsi *stakeholder* dalam hal ini telah konsisten, karena telah memenuhi ketentuan konsistensi pendapat $<0,1$ atau $<10\%$ yaitu sebesar 0,052. Hasil dari analisis pendapat *stakeholder* dengan menggunakan metode AHP menunjukkan bahwa kriteria *pleasure*

merupakan kriteria dengan nilai VP tertinggi dengan prioritas pertama yaitu sebesar 0,456 kemudian urutan prioritas kedua yaitu *safety* dengan nilai VP sebesar 0,391 dan kriteria urutan ketiga dengan nilai VP yang paling rendah yaitu *convenience* dengan nilai 0,152.

4.5 Penentuan Prioritas Kriteria Penataan Jalur Pejalan Kaki Berdasarkan Persepsi Stakeholder

Setelah memperoleh prioritas kriteria untuk penataan jalur pejalan kaki di kawasan Lapangan Enggal berdasarkan persepsi *stakeholder*, kemudian disusun arahan penataan terlebih dahulu dengan mengetahui variabel atau komponen apa saja yang akan diprioritaskan. Dalam Pedoman Penyediaan dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Ruang Pejalan Kaki di Perkotaan (2008) dijelaskan pemerintah dalam merencanakan, membangun, dan memelihara ruang pejalan kaki dapat melibatkan masyarakat. Wujud peran masyarakat adalah dengan bantuan pemikiran atau pertimbangan berkenaan dengan kebijakan penyediaan dan pemanfaatan sarana dan prasarana di ruang pejalan kaki. Sehingga dalam menentukan variabel atau komponen untuk penataan jalur pejalan kaki di Kawasan Lapangan Enggal, akan melibatkan tingkat kepentingan dari masyarakat selaku pengguna jalur pejalan kaki yang dianalisis dengan metode *Multi Criteria Evaluation (MCE)*.

Pada matriks elemen penataan jalur pejalan kaki yaitu **Tabel 4.24** sampai dengan **Tabel 4.30** bobot didapatkan dari rating prioritas masing-masing kriteria yang telah didapatkan sebelumnya melalui analisis AHP. Sedangkan nilai dari masing-masing kriteria penataan adalah rata-rata dari pendapat pejalan kaki mengenai prioritas elemen penataan jalur pejalan kaki yang dalam hal ini pejalan kaki adalah perwakilan dari masyarakat yang tentunya merupakan salah satu bagian *stakeholder*. Perkalian dari bobot dengan nilai menghasilkan nilai tertimbang yang merupakan output atau hasil akhir dari prioritas yang akan digunakan dalam penataan jalur pejalan kaki di Kawasan Lapangan Enggal

Hasilnya menunjukkan bahwa variabel atau komponen dari kriteria-kriteria jalur pejalan kaki *pleasure* (kondisi menyenangkan), *safety* (keamanan), dan *convenience* (keleluasaan) perlu dipertahankan dan yang perlu diperbaiki untuk membuat arahan penataan sesuai dengan prioritasnya, sehingga dapat mengoptimalkan kinerja jalur pejalan kaki.

Tabel 4.24 Matriks Elemen Penataan Jalur Pejalan Kaki di Segmen 1

	Kriteria	Bobot	Nilai	Nilai Tertimbang	Rating Prioritas
<i>Safety</i> (Keamanan)	Keadaan jalur pejalan kaki (tidak licin dan rusak)		2,88	1,13	
	Ketinggian jalur pejalan kaki tidak membuat pejalan kaki tersandung		2,94	1,15	
	Pembagian ruang pejalan kaki dan kendaraan		3,18	1,24	
	Ketersediaan pembatas	0,391	3,18	1,24	II
	Ketersediaan jalur tanaman atau vegetasi sebagai pembatas fisik		2,76	1,08	
	Ketersediaan lampu penerangan		3,06	1,20	
	Ketersediaan marka untuk pejalan kaki <i>difable</i>		2,94	1,15	
<i>Convenience</i> (Keleluasaan)	Bebas dari keberadaan pedagang kaki lima		2,94	0,45	
	Bebas dari penempatan <i>street furniture</i> yang tidak sesuai	0,152	3,47	0,53	III
<i>Pleasure</i> (Kondisi menyenangkan)	Ketersediaan jalur pejalan kaki untuk pejalan kaki		3,82	1,74	
	Keadaan jalur pejalan kaki yang datar (tidak curam)		3,82	1,74	
	Ketersediaan tempat duduk bagi pejalan kaki		3,12	1,42	
	Ketersediaan halte/ <i>shelter</i>		3,18	1,45	
	Ketersediaan <i>ramp</i>		3,53	1,61	
	Ketersediaan pohon/tanaman peneduh		4,00	1,82	
	Lokasi pohon/tanaman peneduh	0,456	4,06	1,85	I
	Ketersediaan lokasi berteduh		3,76	1,72	
	Lokasi tempat tempat berteduh		3,76	1,72	
	Ketersediaan tempat sampah		4,24	1,93	
	Lokasi tempat sampah		4,18	1,90	
	Ketersediaan saluran drainase		4,12	1,88	
	Lokasi saluran drainase		4,06	1,85	
	Ketersediaan papan informasi		3,76	1,72	
Lokasi papan informasi		3,76	1,72		

Sumber: Hasil analisis (2015)

Tabel 4.25 Matriks Elemen Penataan Jalur Pejalan Kaki di Segmen 2

	Kriteria	Bobot	Nilai	Nilai Tertimbang	Rating Prioritas
<i>Safety</i> (Keamanan)	Keadaan jalur pejalan kaki (tidak licin dan rusak)		2,94	1,15	
	Ketinggian jalur pejalan kaki tidak membuat pejalan kaki tersandung		3,19	1,25	
	Pembagian ruang pejalan kaki dan kendaraan		3,06	1,20	
	Ketersediaan pembatas	0,391	2,94	1,15	II
	Ketersediaan jalur tanaman atau vegetasi sebagai pembatas fisik		2,88	1,12	
	Ketersediaan lampu penerangan		3,25	1,27	
	Ketersediaan marka untuk pejalan kaki <i>difable</i>		2,50	0,98	
<i>Convenience</i> (Keleluasaan)	Bebas dari keberadaan pedagang kaki lima		2,63	0,40	
	Bebas dari penempatan <i>street furniture</i> yang tidak sesuai	0,152	2,81	0,43	III
<i>Pleasure</i>	Ketersediaan jalur pejalan kaki untuk pejalan	0,456	3,88	1,77	I

	Kriteria	Bobot	Nilai	Nilai Tertimbang	Rating Prioritas
(Kondisi menyenangkan)	kaki				
	Keadaan jalur pejalan kaki yang datar (tidak curam)		3,75	1,71	
	Ketersediaan tempat duduk bagi pejalan kaki		4,13	1,88	
	Ketersediaan halte/ <i>shelter</i>		3,75	1,71	
	Ketersediaan <i>ramp</i>		4,31	1,97	
	Ketersediaan pohon/tanaman peneduh		3,94	1,80	
	Lokasi pohon/tanaman peneduh		4,06	1,85	
	Ketersediaan lokasi berteduh		4,06	1,85	
	Lokasi tempat tempat berteduh		4,00	1,82	
	Ketersediaan tempat sampah		4,25	1,94	
	Lokasi tempat sampah		3,56	1,62	
	Ketersediaan saluran drainase		4,19	1,91	
	Lokasi saluran drainase		4,19	1,91	
	Ketersediaan papan informasi		4,31	1,97	
Lokasi papan informasi		4,38	2,00		

Sumber: Hasil analisis (2015)

Tabel 4.26 Matriks Elemen Penataan Jalur Pejalan Kaki di Segmen 3

	Kriteria	Bobot	Nilai	Nilai Tertimbang	Rating Prioritas
<i>Safety</i> (Keamanan)	Keadaan jalur pejalan kaki (tidak licin dan rusak)		3,31	1,30	
	Ketinggian jalur pejalan kaki tidak membuat pejalan kaki tersandung		3,06	1,20	
	Pembagian ruang pejalan kaki dan kendaraan		2,94	1,15	
	Ketersediaan pembatas	0,391	2,94	1,15	II
	Ketersediaan jalur tanaman atau vegetasi sebagai pembatas fisik		2,31	0,90	
	Ketersediaan lampu penerangan		3,38	1,32	
	Ketersediaan marka untuk pejalan kaki <i>difable</i>		2,31	0,90	
<i>Convenience</i> (Keleluasaan)	Bebas dari keberadaan pedagang kaki lima		2,06	0,31	
	Bebas dari penempatan <i>street furniture</i> yang tidak sesuai	0,152	2,50	0,38	III
<i>Pleasure</i> (Kondisi menyenangkan)	Ketersediaan jalur pejalan kaki untuk pejalan kaki		3,88	1,77	
	Keadaan jalur pejalan kaki yang datar (tidak curam)		3,81	1,74	
	Ketersediaan tempat duduk bagi pejalan kaki		3,81	1,74	
	Ketersediaan halte/ <i>shelter</i>		3,38	1,54	
	Ketersediaan <i>ramp</i>		3,69	1,68	
	Ketersediaan pohon/tanaman peneduh		3,63	1,65	
	Lokasi pohon/tanaman peneduh	0,456	3,88	1,77	I
	Ketersediaan lokasi berteduh		3,75	1,71	
	Lokasi tempat tempat berteduh		3,75	1,71	
	Ketersediaan tempat sampah		4,06	1,85	
Lokasi tempat sampah		3,50	1,60		
Ketersediaan saluran drainase		3,88	1,77		
Lokasi saluran drainase		4,00	1,82		
Ketersediaan papan informasi		3,88	1,77		
Lokasi papan informasi		3,81	1,74		

Tabel 4.27 Matriks Elemen Penataan Jalur Pejalan Kaki di Segmen 4

	Kriteria	Bobot	Nilai	Nilai Tertimbang	Rating Prioritas
<i>Safety</i> (Keamanan)	Keadaan jalur pejalan kaki (tidak licin dan rusak)		3,13	1,22	II
	Ketinggian jalur pejalan kaki tidak membuat pejalan kaki tersandung		3,00	1,17	
	Pembagian ruang pejalan kaki dan kendaraan		3,00	1,17	
	Ketersediaan pembatas	0,391	2,88	1,12	
	Ketersediaan jalur tanaman atau vegetasi sebagai pembatas fisik		3,13	1,22	
	Ketersediaan lampu penerangan		3,13	1,22	
	Ketersediaan marka untuk pejalan kaki <i>difable</i>		2,88	1,12	
<i>Convenience</i> (Keleluasaan)	Bebas dari keberadaan pedagang kaki lima		2,88	0,44	III
	Bebas dari penempatan <i>street furniture</i> yang tidak sesuai	0,152	2,75	0,42	
<i>Pleasure</i> (Kondisi menyenangkan)	Ketersediaan jalur pejalan kaki untuk pejalan kaki		3,94	1,80	I
	Keadaan jalur pejalan kaki yang datar (tidak curam)		4,00	1,82	
	Ketersediaan tempat duduk bagi pejalan kaki		4,63	2,11	
	Ketersediaan halte/ <i>shelter</i>		3,81	1,74	
	Ketersediaan <i>ramp</i>		4,88	2,22	
	Ketersediaan pohon/tanaman peneduh		3,63	1,65	
	Lokasi pohon/tanaman peneduh	0,456	3,81	1,74	
	Ketersediaan lokasi berteduh		3,88	1,77	
	Lokasi tempat tempat berteduh		3,81	1,74	
	Ketersediaan tempat sampah		4,13	1,88	
	Lokasi tempat sampah		3,56	1,62	
	Ketersediaan saluran drainase		4,00	1,82	
	Lokasi saluran drainase		4,13	1,88	
	Ketersediaan papan informasi		4,56	2,08	
Lokasi papan informasi		4,69	2,14		

Sumber: Hasil analisis (2015)

Tabel 4.28 Matriks Elemen Penataan Jalur Pejalan Kaki di Segmen 5

	Kriteria	Bobot	Nilai	Nilai Tertimbang	Rating Prioritas
<i>Safety</i> (Keamanan)	Keadaan jalur pejalan kaki (tidak licin dan rusak)		2,75	1,08	II
	Ketinggian jalur pejalan kaki tidak membuat pejalan kaki tersandung		2,19	0,86	
	Pembagian ruang pejalan kaki dan kendaraan		2,50	0,98	
	Ketersediaan pembatas	0,391	2,94	1,15	
	Ketersediaan jalur tanaman atau vegetasi sebagai pembatas fisik		3,88	1,52	
	Ketersediaan lampu penerangan		3,25	1,27	
	Ketersediaan marka untuk pejalan kaki <i>difable</i>		4,44	1,74	
<i>Convenience</i> (Keleluasaan)	Bebas dari keberadaan pedagang kaki lima		2,56	0,39	III
	Bebas dari penempatan <i>street furniture</i> yang tidak sesuai	0,152	2,69	0,41	
<i>Pleasure</i>	Ketersediaan jalur pejalan kaki untuk pejalan	0,456	4,25	1,94	I

	Kriteria	Bobot	Nilai	Nilai Tertimbang	Rating Prioritas
(Kondisi menyenangkan)	kaki				
	Keadaan jalur pejalan kaki yang datar (tidak curam)		3,81	1,74	
	Ketersediaan tempat duduk bagi pejalan kaki		4,50	2,05	
	Ketersediaan halte/ <i>shelter</i>		3,56	1,62	
	Ketersediaan <i>ramp</i>		4,81	2,19	
	Ketersediaan pohon/tanaman peneduh		3,75	1,71	
	Lokasi pohon/tanaman peneduh		3,81	1,74	
	Ketersediaan lokasi berteduh		3,75	1,71	
	Lokasi tempat tempat berteduh		3,56	1,62	
	Ketersediaan tempat sampah		4,38	2,00	
	Lokasi tempat sampah		3,31	1,51	
	Ketersediaan saluran drainase		4,38	2,00	
	Lokasi saluran drainase		4,44	2,02	
	Ketersediaan papan informasi		4,50	2,05	
Lokasi papan informasi		5,00	2,28		

Sumber: Hasil analisis (2015)

Tabel 4.29 Matriks Elemen Penataan Jalur Pejalan Kaki di Segmen 6

	Kriteria	Bobot	Nilai	Nilai Tertimbang	Rating Prioritas
<i>Safety</i> (Keamanan)	Keadaan jalur pejalan kaki (tidak licin dan rusak)		2,94	1,15	II
	Ketinggian jalur pejalan kaki tidak membuat pejalan kaki tersandung		3,94	1,54	
	Pembagian ruang pejalan kaki dan kendaraan		3,81	1,49	
	Ketersediaan pembatas	0,391	3,56	1,39	
	Ketersediaan jalur tanaman atau vegetasi sebagai pembatas fisik		3,44	1,34	
	Ketersediaan lampu penerangan		2,50	0,98	
	Ketersediaan marka untuk pejalan kaki <i>difable</i>		3,38	1,32	
<i>Convenience</i> (Keleluasaan)	Bebas dari keberadaan pedagang kaki lima		2,44	0,37	III
	Bebas dari penempatan <i>street furniture</i> yang tidak sesuai	0,152	2,25	0,34	
<i>Pleasure</i> (Kondisi menyenangkan)	Ketersediaan jalur pejalan kaki untuk pejalan kaki		4,38	2,00	I
	Keadaan jalur pejalan kaki yang datar (tidak curam)		4,19	1,91	
	Ketersediaan tempat duduk bagi pejalan kaki		5,00	2,28	
	Ketersediaan halte/ <i>shelter</i>		4,25	1,94	
	Ketersediaan <i>ramp</i>		4,06	1,85	
	Ketersediaan pohon/tanaman peneduh		3,81	1,74	
	Lokasi pohon/tanaman peneduh	0,456	4,13	1,88	
	Ketersediaan lokasi berteduh		4,00	1,82	
	Lokasi tempat tempat berteduh		4,00	1,82	
	Ketersediaan tempat sampah		4,38	2,00	
	Lokasi tempat sampah		3,50	1,60	
Ketersediaan saluran drainase		4,81	2,19		
Lokasi saluran drainase		4,75	2,17		
Ketersediaan papan informasi		4,75	2,166		
Lokasi papan informasi		4,75	2,166		

Berdasarkan hasil penilaian elemen penataan jalur pejalan kaki di Kawasan Lapangan Enggal pada masing-masing segmen, maka diperoleh urutan prioritas elemen penataan jalur pejalan kaki gabungan dalam satu Kawasan Lapangan Enggal, dari masing-masing kriteria yang diurutkan adalah sebagai berikut di **Tabel 4.30**.

Tabel 4.30 Matriks Gabungan Elemen Penataan Jalur Pejalan Kaki di kawasan Lapangan Enggal

	Kriteria	Bobot	Nilai	Nilai Tertimbang	Rating Prioritas
Pleasure (Kondisi menyenangkan)	Lokasi papan informasi		4,40	2,01	I
	Ketersediaan papan informasi		4,29	1,96	
	Lokasi saluran drainase		4,26	1,94	
	Ketersediaan tempat sampah		4,24	1,93	
	Ketersediaan saluran drainase		4,23	1,93	
	Ketersediaan ramp		4,21	1,92	
	Ketersediaan tempat duduk bagi pejalan kaki		4,20	1,91	
	Ketersediaan jalur pejalan kaki untuk pejalan kaki	0,456	4,02	1,83	
	Lokasi pohon/tanaman peneduh		3,96	1,80	
	Keadaan jalur pejalan kaki yang datar (tidak curam)		3,90	1,78	
	Ketersediaan lokasi berteduh		3,87	1,76	
	Lokasi tempat tempat berteduh		3,81	1,74	
	Ketersediaan pohon/tanaman peneduh		3,79	1,73	
	Ketersediaan halte/shelter		3,65	1,67	
	Lokasi tempat sampah		3,60	1,64	
Safety (Keamanan)	Ketersediaan lampu penerangan		3,09	1,21	II
	Pembagian ruang pejalan kaki dan kendaraan		3,08	1,20	
	Ketersediaan marka untuk pejalan kaki difable		3,07	1,20	
	Ketersediaan pembatas	0,391	3,07	1,20	
	Ketersediaan jalur tanaman atau vegetasi sebagai pembatas fisik		3,06	1,20	
	Ketinggian jalur pejalan kaki tidak membuat pejalan kaki tersandung		3,05	1,19	
Convenience (Keleluasaan)	Keadaan jalur pejalan kaki (tidak licin dan rusak)		2,99	1,17	III
	Bebas dari penempatan <i>street furniture</i> yang tidak sesuai	0,152	2,75	0,42	
	Bebas dari keberadaan pedagang kaki lima		2,58	0,39	

Sumber: Hasil analisis (2015)

Dari **Tabel 4.24** sampai dengan **Tabel 4.29** diatas dapat dilihat bahwa rata-rata nilai prioritas dari elemen *pleasure* (kondisi menyenangkan) dipilih sebagai yang paling penting untuk diprioritaskan sehingga arahan penataan jalur pejalan kaki masing-masing segmen di Kawasan Lapangan Enggal, hingga diperoleh matriks arahan penataan secara keseluruhan di Kawasan Lapangan Enggal yaitu pada **Tabel 4.30** yaitu arahan penataan jalur pejalan kaki diperbaiki berdasarkan prioritas kriteria menurut persepsi *stakeholder*

yaitu yang pertama ialah *pleasure* (kondisi menyenangkan), kedua ialah *safety* (keamanan) dan terakhir *convenience* (keleluasaan). Variabel *pleasure* (kondisi menyenangkan) antara lain adalah seperti ketersediaan jalur pejalan kaki, ketersediaan dan peletakkan fasilitas pelengkap (*street furniture*) dan penambahan *ramp*.

4.7 Rekomendasi Desain Jalur Pejalan Kaki Berdasarkan Prioritas Penataan dari Stakeholder

Arahan penataan jalur pejalan kaki di Kawasan Lapangan Enggal menggunakan tiga tahapan konsep yang didasarkan dari prioritas kriteria menurut persepsi stakeholder yaitu terdiri dari konsep *pleasure* (kondisi menyenangkan) yaitu dengan komponen yang harus dibenahi seperti trotoar yang terputus, tempat duduk, ramp, pohon peneduh, tempat peneduh, tempat sampah, lapak tunggu/halte/*shelter* dan papan informasi. Konsep *safety* (keamanan) dengan komponen yang harus dibenahi seperti perkerasan trotoar, jalur tanaman sebagai pembatas, fasilitas penyeberangan dan, lampu penerangan, serta marka untuk kaum *difabel*. Kemudian konsep *convenience* (menyenangkan) dengan komponen yang harus dibenahi yaitu keberadaan PKL, parkir serta peletakkan *street furniture* yang tidak sesuai. Nilai akhir atau nilai tertimbang dari masing-masing elemen kriteria perencanaan jalur pejalan kaki digunakan sebagai prioritas rinci masing-masing komponen penataan jalur pejalan kaki jika dalam satu tahapan tahun penataan jalur pejalan kaki tidak dapat dilakukan seluruhnya atau dilakukan dalam waktu yang berkala.

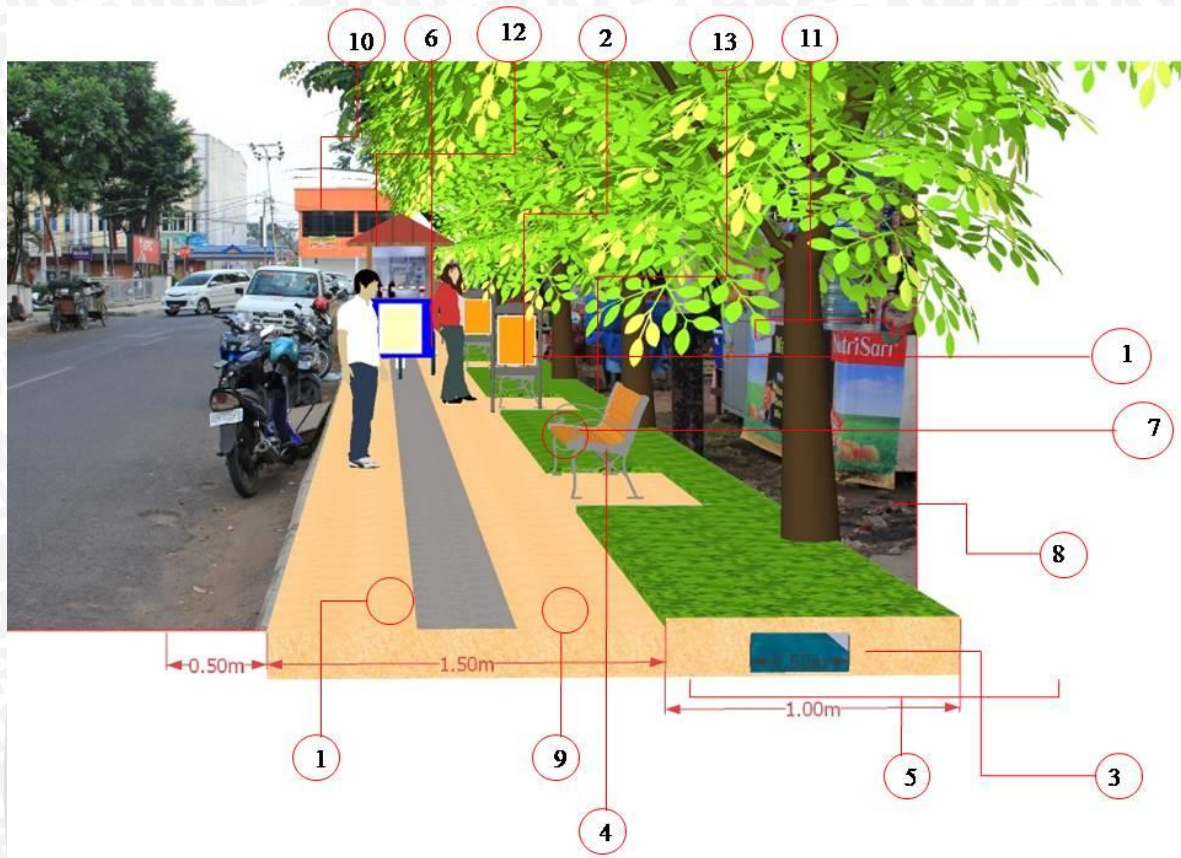
Serta berdasarkan dari hasil analisis-analisis sebelumnya juga menunjukkan bahwa variabel atau komponen yang terpilih tersebut memang merupakan variabel yang membutuhkan perbaikan ataupun diperlukan karena belum tersedia di jalur pejalan kaki tersebut.

4.7.1 Konsep Penataan Jalur Pejalan Kaki Tahap Pertama

Dari **Gambar 4.47** konsep *pleasure* (kondisi menyenangkan) yang merupakan prioritas penataan jalur pejalan kaki di Kawasan Lapangan Enggal pada tahapan pertama, komponen yang harus dibenahi antara lain adalah:

1. Ketersediaan papan informasi di kawasan sehingga dapat memberikan gambaran dan informasi mengenai kawasan serta memberikan petunjuk arah bagi pejalan kaki.

2. Peletakkan papan informasi di titik amenities jalur pejalan kaki supaya dapat mengakomodir kebutuhan pejalan kaki untuk mendapatkan informasi dari kawasan.
3. Lokasi saluran drainase diletakkan dibawah jalur pejalan kaki (tertutup) untuk meminimalisir bau yang dapat mengganggu kenyamanan pejalan kaki
4. Ketersediaan tempat sampah di setiap 10 meter agar menjaga kebersihan jalur pejalan kaki di kawasan.
5. Ketersediaan saluran drainase di seluruh segmen jalur pejalan kaki agar pada saat musim hujan tidak ada jalur pejalan kaki yang tergenang atau tidak dapat dilalui oleh pejalan kaki untuk berjalan.
6. Ketersediaan *ramp* pada setiap jalan masuk menuju persil bangunan atau persimpangan agar pejalan kaki tetap dapat berjalan kaki dengan nyaman dan tetap meneruskan perjalanannyadiatas jalur pejalan kaki.
7. Tempat duduk diletakkan di sepanjang jalan di Kawasan Lapangan Enggal dengan interval 10 m untuk memfasilitasi pejalan kaki yang tidak hanya berjalan kaki mulai dari dalam kawasan namun juga dari luar Kawasan Lapangan Enggal.
8. Lokasi pohon/tanaman peneduh diletakkan ditempat yang telah direncanakan dan tidak mengurangi lebar efektif jalur pejalan kaki.
9. Jalur pejalan kaki yang direncanakan tidak curam dan datar sepanjang jalur pejalan kaki.
10. Tempat berteduh diletakkan di pusat kegiatan Kawasan Lapangan Enggal untuk mendorong minat pejalan kaki berjalan di siang hari dan juga menghindarkan pejalan kaki dari sengatan matahari secara langsung.
11. Ketersediaan tanaman peneduh pada interval 10-20 m untuk menghindarkan pejalan kaki dari sengatan sinar matahari langsung di siang hari yang merupakan alasan pejalan kaki tidak menyukai berjalan di siang hari.
12. Ketersediaan halte/*shelter* di titik amenities kawasan yaitu segmen 1 yang merupakan titik pergantian moda pejalan kaki.
13. Lokasi rencana tempat sampah diarahkan di tempat yang tidak mengganggu lebar efektif jalur pejalan kaki, seperti halnya peletakkan tempat sampah eksisting.



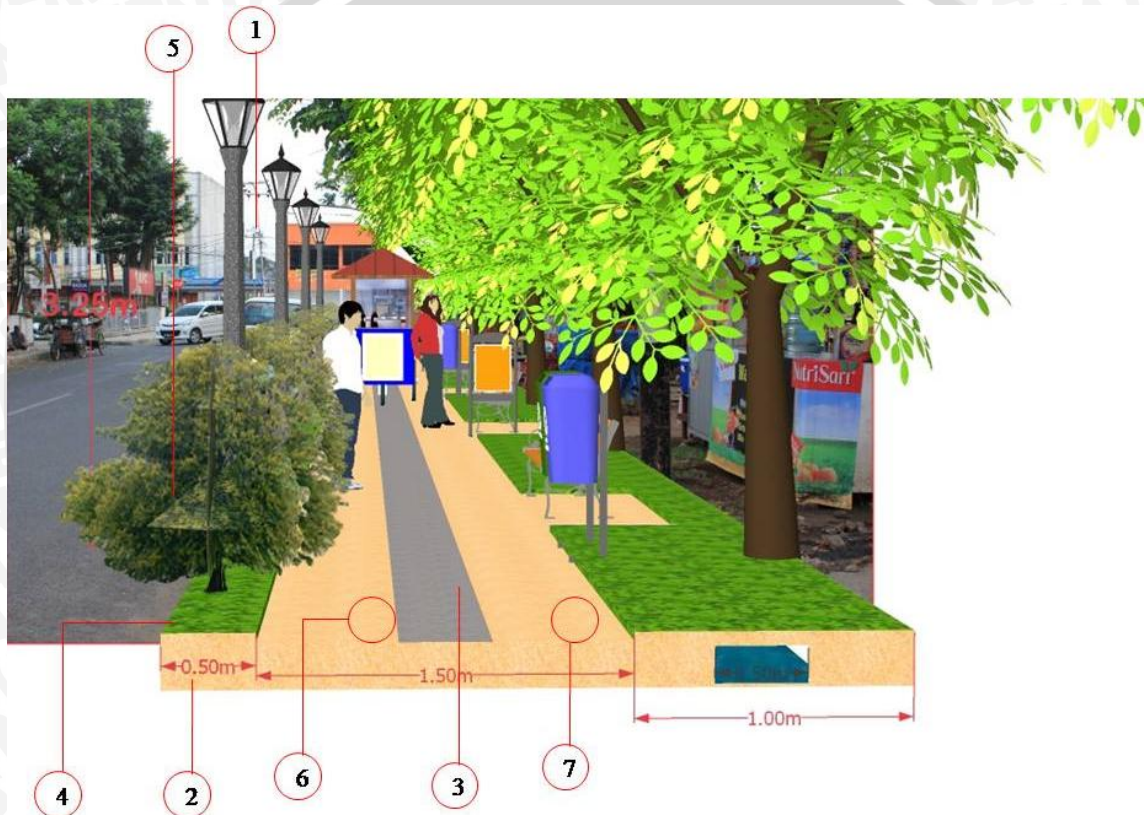
Gambar 4.47 Ilustrasi Kondisi Jalur Pejalan Kaki di Kawasan Lapangan Enggal Setelah Melalui Tahapan Pertama Konsep Penataan Jalur Pejalan Kaki

4.7.2 Konsep Penataan Jalur Pejalan Kaki Tahap Kedua

Konsep *safety* (keselamatan) yang merupakan prioritas penataan jalur pejalan kaki di Kawasan Lapangan Enggal pada tahapan kedua, komponen yang harus dibenahi antara lain adalah:

1. Ketersediaan lampu penerangan di setiap interval 10 m untuk memberikan penerangan yang cukup di kawasan sehingga tidak membahayakan pejalan kaki khususnya wanita, anak-anak dan lansia.
2. Pembagian ruang pejalan kaki dengan kendaraan bermotor agar pejalan kaki terhindar dari terserempat atau kendaraan bermotor ketika berjalan.
3. Ketersediaan marka *difable* di jalur pejalan kaki untuk memudahkan pejalan kaki *difable* untuk berjalan di koridor sepanjang kawasan.
4. Ketersediaan pembatas antara jalur pejalan kaki dengan jalan agar membuat pejalan kaki dapat berjalan dengan lebih aman dan tidak terganggu kendaraan bermotor.

5. Ketersediaan pembatas antara jalur pejalan kaki dengan pejalan kaki berupa jalur tanaman atau vegetasi agar dapat meredam kebisingan dan jika terjadi kejadian kendaraan bermotor yang mengalami kecelakaan atau kelalaian pengemudi tidak mengenai pejalan kaki secara langsung.
6. Ketinggian jalur pejalan kaki tidak naik-turun sehingga dapat membuat pejalan kaki tersandung.
7. Keadaan perkerasan jalur pejalan kaki tidak licin dan rusak.



Gambar 4.48 Ilustrasi Kondisi Jalur Pejalan Kaki di Kawasan Lapangan Enggal Setelah Melalui Dua Tahapan Konsep Penataan Jalur Pejalan Kaki

4.7.3 Konsep Penataan Jalur Pejalan Kaki Tahap Ketiga

Kemudian yang terakhir pada konsep penataan jalur pejalan kaki di tahapan ketiga yaitu *convenience* (keleluasaan) dengan komponen yang harus dibenahi antara lain adalah:

1. Jalur pejalan kaki bebas dari keberadaan PKL yang ada sebelumnya mengurangi lebar efektif jalur pejalan kaki dan membuat sebagian besar pejalan kaki memilih berjalan di badan jalan.

2. Tidak terdapat peletakkan *street furniture* yang tidak sesuai, menghalangi jalannya pejalan kaki, mengurangi lebar efektif jalur pejalan kaki yaitu 1,5 m atau dapat mengganggu kegiatan pejalan kaki.



Gambar 4.49 Ilustrasi Kondisi Jalur Pejalan Kaki di Kawasan Lapangan Enggal Setelah Memenuhi Ketiga Tahapan Penataan Jalur Pejalan Kaki

Berikut pada **Gambar 4.49** merupakan gambaran penataan jalur pejalan kaki di Kawasan Lapangan Enggal setelah melalui ketiga tahapan penataan jalur pejalan kaki berdasarkan prioritas dari *stakeholder*. Pada masing-masing segmen terdapat perbedaan nuansa yang ditonjolkan, diharapkan hal tersebut dapat memberikan pengalaman berjalan kaki yang nyaman (*pedestrians walking experience*) bagi pejalan kaki selama berjalan-jalan atau berjalan kaki di Kawasan Lapangan Enggal.



Gambar 4.50 Ilustrasi Hasil Akhir Penataan Jalur Pejalan Kaki di Kawasan Lapangan Enggal



Gambar 4.51 Ilustrasi Hasil Akhir Penataan Jalur Pejalan Kaki di Segmen 1 Kawasan Lapangan Enggal



Gambar 4.52 Ilustrasi Hasil Akhir Penataan Jalur Pejalan Kaki di Segmen 2 Kawasan Lapangan Enggall



Gambar 4.53 Ilustrasi Hasil Akhir Penataan Jalur Pejalan Kaki di Segmen 3 Kawasan Lapangan Enggall



Gambar 4.54 Ilustrasi Hasil Akhir Penataan Jalur Pejalan Kaki di Segmen 4 Kawasan Lapangan Enggal

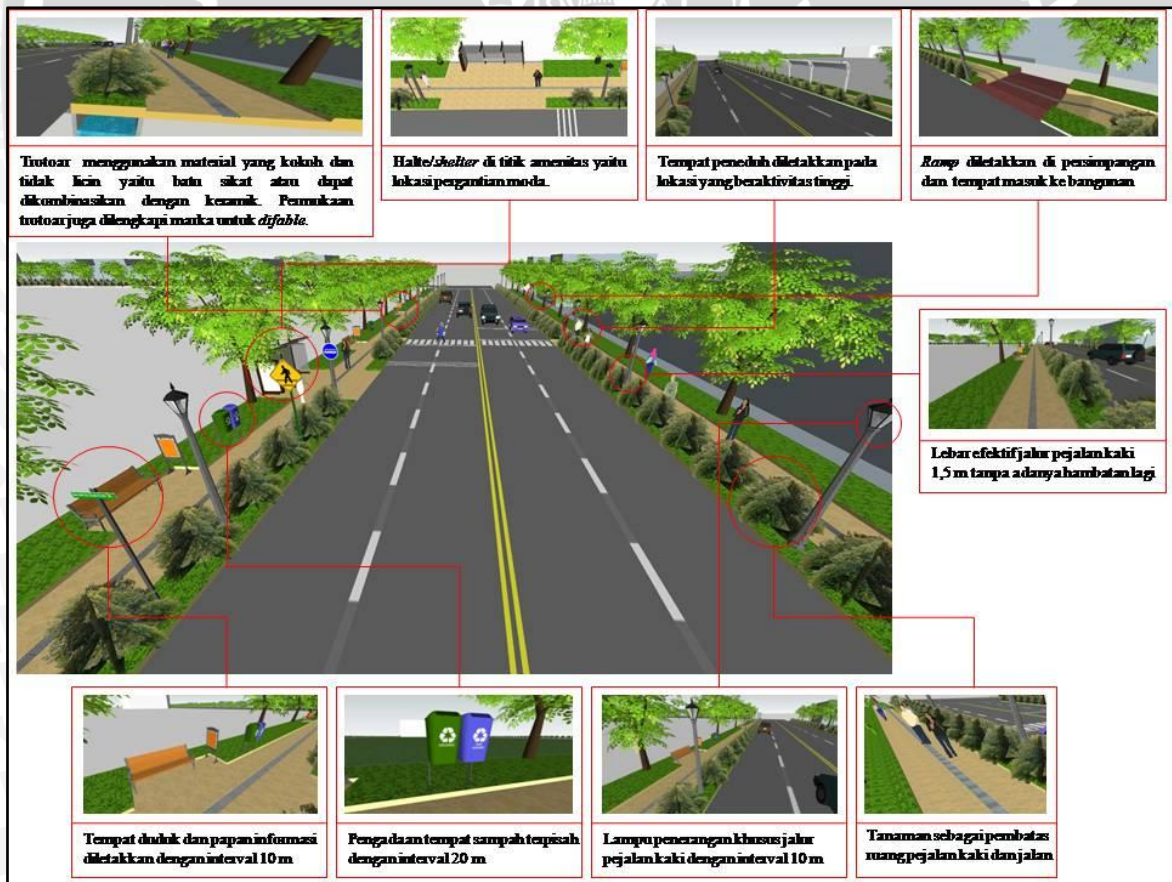


Gambar 4.55 Ilustrasi Hasil Akhir Penataan Jalur Pejalan Kaki di Segmen 5 Kawasan Lapangan Enggal





Gambar 4.56 Ilustrasi Hasil Akhir Penataan Jalur Pejalan Kaki di Segmen 6 Kawasan Lapangan Enggal



Gambar 4.57 Detail hasil akhir penataan jalur pejalan kaki di Kawasan Lapangan Enggal

Berikut pada Gambar 4. dapat dilihat detail penataan di tiap segmen jalur pejalan kaki di Kawasan Lapangan Enggal. Serta tingkat pelayanan jalur pejalan kaki di Kawasan Lapangan Enggal setelah dilakukannya penataan dapat dilihat pada **Tabel 4.31** dan **Tabel 4.32**.



Tabel 4.31 Tingkat pelayanan jalur pejalan kaki di Kawasan Lapangan Enggal setelah dilakukan penataan (Weekday)

No.	Segmen	Lokasi	Zona	Arus Pejalan Kaki			Kepadatan			Ruang Pejalan Kaki			Tingkat Pelayanan Jalur Pejalan Kaki		
				Pagi	Siang	Sore	Pagi	Siang	Sore	Pagi	Siang	Sore	Pagi	Siang	Sore
1	Segmen 1	Jalan Jendral Sudirman	A	8,80	9,29	6,71	0,25	0,23	0,24	4,01	4,31	4,19	B	B	B
2	Segmen 1		B	3,53	1,67	3,87	0,10	0,04	0,11	10,40	22,27	9,22	A	A	A
3	Segmen 2	Jalan Sriwijaya	A	8,00	6,58	3,87	0,24	0,20	0,14	4,09	4,89	7,16	B	B	A
4	Segmen 2		B	8,18	8,13	5,07	0,23	0,27	0,17	4,40	3,66	6,02	B	C	A
5	Segmen 3	Jalan Majapahit	A	2,27	7,78	8,31	0,08	0,27	0,26	12,51	3,70	3,83	A	B	B
6	Segmen 3		B	5,38	4,67	4,31	0,17	0,15	0,14	5,93	6,71	6,96	A	A	A
7	Segmen 4	Jalan Sriwijaya	A	5,64	7,42	8,80	0,15	0,20	0,28	6,54	4,91	3,53	A	B	B
8	Segmen 4		B	3,91	7,16	7,64	0,11	0,19	0,23	9,02	5,21	4,32	A	B	B
9	Segmen 5	Jalan Majapahit	A	2,89	3,16	6,71	0,08	0,11	0,19	12,10	8,84	5,26	A	A	B
10	Segmen 5		B	3,38	3,38	5,80	0,10	0,10	0,14	10,00	9,69	7,21	A	A	A
11	Segmen 6	Jalan Tulang Bawang	A	1,02	6,49	7,20	0,03	0,21	0,23	34,87	4,66	4,42	A	B	B
12	Segmen 6		B	1,78	5,87	5,51	0,05	0,20	0,20	20,56	5,01	5,10	A	B	B

Tabel 4.32 Tingkat pelayanan jalur pejalan kaki di Kawasan Lapangan Enggal setelah dilakukan penataan (Weekend)

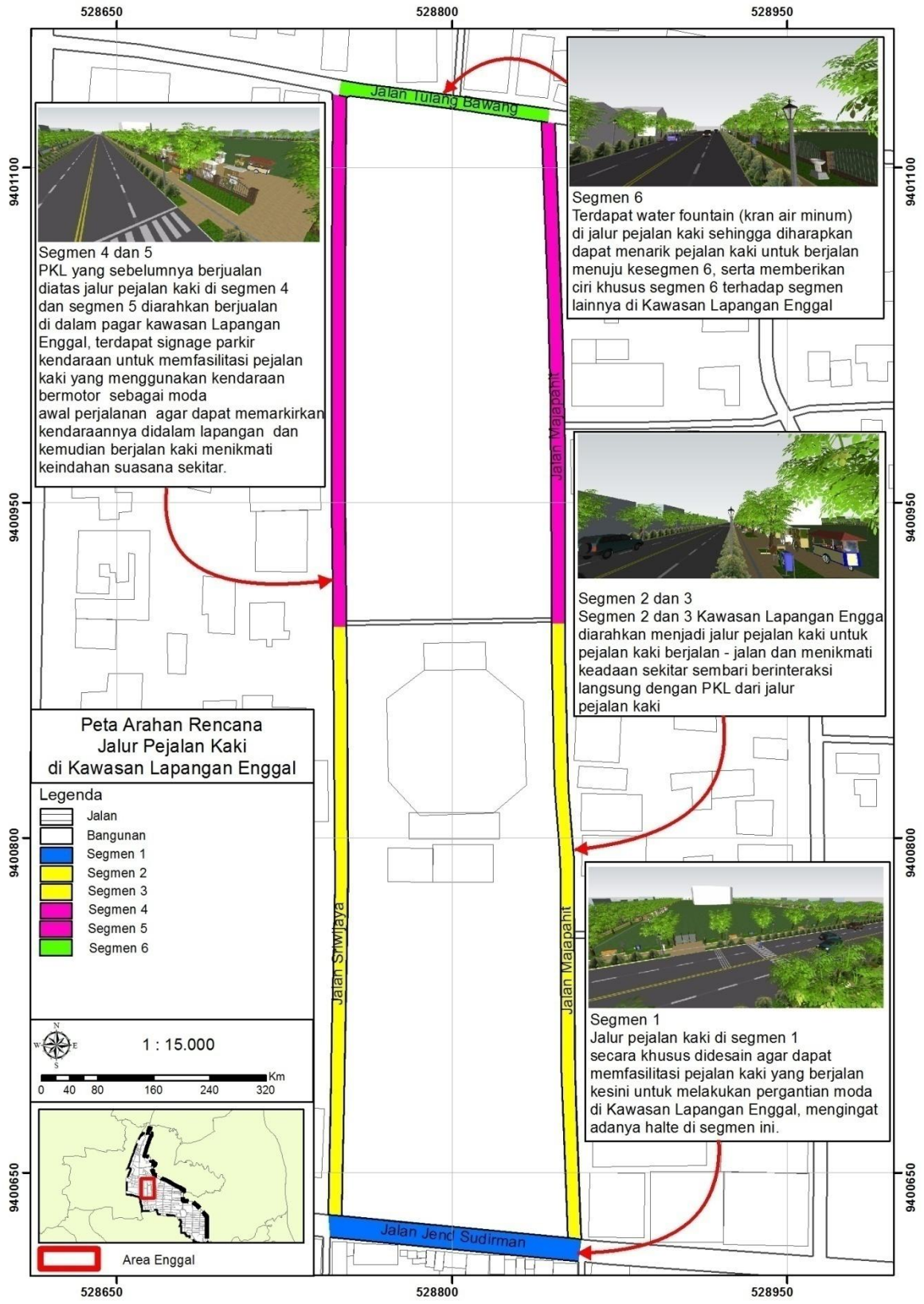
No.	Segmen	Lokasi	Zona	Arus Pejalan Kaki			Kepadatan			Ruang Pejalan Kaki			Tingkat Pelayanan Jalur Pejalan Kaki		
				Pagi	Siang	Sore	Pagi	Siang	Sore	Pagi	Siang	Sore	Pagi	Siang	Sore
1	Segmen 1	Jalan Jendral Sudirman	A	8,84	9,42	6,76	0,26	0,24	0,24	3,91	4,15	4,13	B	B	B
2	Segmen 1		B	3,67	2,27	4,00	0,10	0,06	0,11	9,82	16,04	8,74	A	A	A
3	Segmen 2	Jalan Sriwijaya	A	8,09	6,67	3,96	0,25	0,21	0,15	3,97	4,74	6,89	B	B	A
4	Segmen 2		B	8,27	8,13	5,20	0,23	0,27	0,18	4,27	3,69	5,67	B	C	A
5	Segmen 3	Jalan Majapahit	A	2,27	7,91	8,46	0,08	0,28	0,27	12,31	3,58	3,69	A	C	C
6	Segmen 3		B	5,51	4,80	4,44	0,18	0,16	0,15	5,69	6,41	6,64	A	A	A
7	Segmen 4	Jalan Sriwijaya	A	5,73	7,51	8,89	0,16	0,21	0,29	6,31	4,70	3,50	A	B	C
8	Segmen 4		B	4,00	7,29	7,78	0,12	0,20	0,24	8,65	5,03	4,17	A	B	B
9	Segmen 5	Jalan Majapahit	A	3,07	3,38	7,07	0,09	0,12	0,20	11,22	8,01	4,95	A	A	B
10	Segmen 5		B	3,47	3,51	4,93	0,10	0,11	0,15	9,56	9,15	6,88	A	A	A
11	Segmen 6	Jalan Tulang Bawang	A	1,16	6,67	7,33	0,03	0,22	0,23	30,54	4,50	4,27	A	B	B
12	Segmen 6		B	1,91	5,96	5,47	0,05	0,20	0,20	18,74	4,91	5,07	A	B	B

Tabel 4.33 Matriks arahan penataan jalur pejalan kaki secara keseluruhan

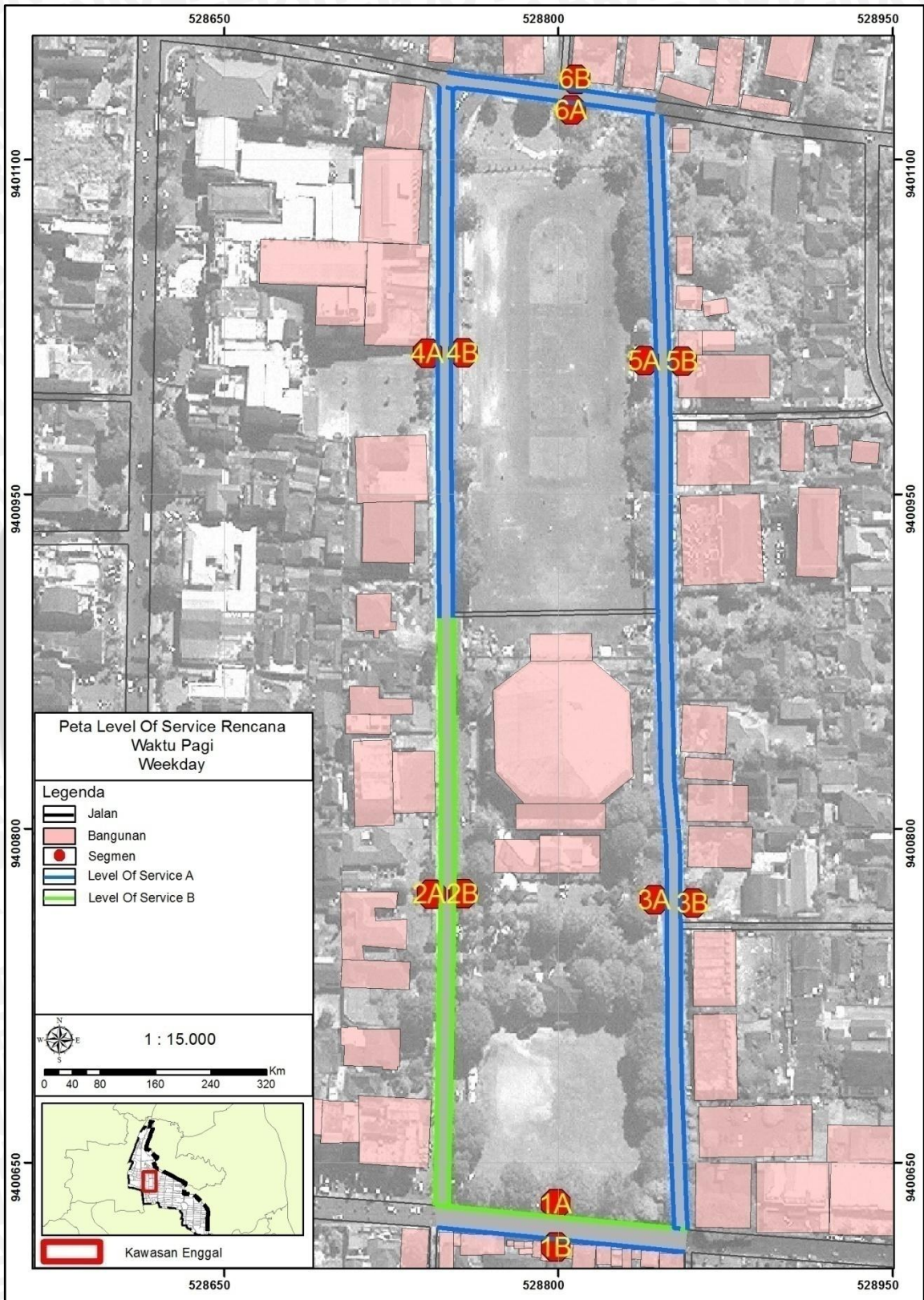
Segmen	Eksisting	Analisis	Arahan
1	Terdapat halte/lapak tunggu angkutan yang kondisinya buruk dan di segmen ini merupakan tempat perpindahan moda angkutan dikarenakan dilewati oleh 4 trayek angkutan kota.	Halte/ <i>shelter</i> /lapak tunggu angkutan seharusnya diletakkan pada titik amenitas kawasan dimana merupakan lokasi pergantian moda bagi pejalan kaki. (Sumber: Pedoman Penyediaan dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Ruang Pejalan Kaki di Perkotaan oleh Dirjen Penataan Ruang, 2008)	Pada segmen 1 diarahkan perbaikan halte/lapak tunggu dengan menggunakan bahan yang berdurabilitas tinggi dan dengan adanya halte/lapak tunggu diarahkan pejalan kaki akan berjalan kaki di segmen 1 untuk berganti moda angkutan umum.
2	Terdapat pedagang kaki lima (PKL) semi permanen yang difasilitasi oleh pemerintah pada sisi jalur pejalan kaki namun jalur beberapa pedagang kaki lima (PKL) yang ada menaruh dagangannya sehingga menghalangi sirkulasi pejalan kaki padahal keberadaan pedagang kaki lima (PKL) tersebut merupakan salah satu tarikan bagi pejalan kaki untuk berjalan ke segmen 2.	Jalur pejalan kaki setidaknya harus memiliki lebar 1,5 meter tanpa hambatan apapun di atasnya termasuk hambatan berupa kegiatan lain non-pejalan kaki seperti pedagang kaki lima (PKL) dan parkir kendaraan. (Sumber: Pedoman Penyediaan dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Ruang Pejalan Kaki di Perkotaan oleh Dirjen Penataan Ruang, 2008)	Pada segmen 2 diarahkan desain jalur pejalan kaki terbebas dari hambatan pedagang kaki lima (PKL) dan parkir kendaraan namun juga dapat mengakomodir kebutuhan ruang bagi pejalan kaki namun juga tetap dapat memfasilitasi interaksi antara pejalan kaki dengan pedagang kaki lima (PKL) secara langsung.
3	Terdapat pedagang kaki lima (PKL) semi permanen yang difasilitasi oleh pemerintah pada sisi jalur pejalan kaki namun jalur beberapa pedagang kaki lima (PKL) yang ada menaruh dagangannya atau memarkirkan kendaraannya di atas jalur pejalan kaki sehingga mengganggu jalannya sirkulasi pejalan kaki padahal keberadaan pedagang kaki lima (PKL) tersebut merupakan salah satu tarikan bagi pejalan kaki untuk berjalan ke segmen 3.	Jalur pejalan kaki setidaknya harus memiliki lebar 1,5 meter tanpa hambatan apapun di atasnya termasuk hambatan berupa kegiatan lain non-pejalan kaki seperti pedagang kaki lima (PKL) dan parkir kendaraan. (Sumber: Pedoman Penyediaan dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Ruang Pejalan Kaki di Perkotaan oleh Dirjen Penataan Ruang, 2008)	Pada segmen 3 diarahkan desain jalur pejalan kaki terbebas dari hambatan pedagang kaki lima (PKL) dan parkir kendaraan namun juga dapat mengakomodir kebutuhan ruang bagi pejalan kaki namun juga tetap dapat memfasilitasi interaksi antara pejalan kaki dengan pedagang kaki lima (PKL) secara langsung.
4	Terdapat pedagang kaki lima (PKL) di sepanjang koridor jalur pejalan kaki di segmen 4. Seluruh pedagang kaki lima (PKL) menggunakan jalur pejalan kaki sebagai tempat untuk berjualan dikarenakan banyak pengguna kendaraan bermotor yang memarkirkan kendaraannya disisi jalan dan membeli jualan pedagang kaki lima (PKL) padahal terdapat ruang parkir didalam pagar kawasan namun saja belum difasilitasi dengan <i>signage</i> sehingga	<ul style="list-style-type: none"> Jalur pejalan kaki setidaknya harus memiliki lebar 1,5 meter tanpa hambatan apapun di atasnya termasuk hambatan berupa kegiatan lain non-pejalan kaki seperti pedagang kaki lima (PKL) dan parkir kendaraan. Papan informasi (<i>signage</i>) diletakkan pada titik interaksi sosial, pada jalur dengan arus pedestrian padar dengan besaran sesuai kebutuhan. Ditempatkan sedemikian rupa sehingga mudah 	Pada segmen 4 diarahkan jalur pejalan kaki terbebas dari kegiatan lain non-pejalan kaki, pedagang kaki lima (PKL) diarahkan untuk berjualan di dalam pagar kawasan Lapangan Enggal. Untuk mengakomodir dan memberikan informasi keberadaan pedagang kaki lima (PKL) tersebut diarahkan adanya <i>signage</i> atau perambuan. <i>Signage</i> yang diarahkan antara lain menginformasikan keberadaan pedagang kaki

Segmen	Eksisting	Analisis	Arahan
	banyak masyarakat yang tidak mengetahuinya.	dilihat dengan jelas terutama pada malam hari dan tidak merintangangi pejalan kaki (Sumber: Pedoman Penyediaan dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Ruang Pejalan Kaki di Perkotaan oleh Dirjen Penataan Ruang, 2008)	lime (PKL) dan ruang parkir bagi kendaraan bermotor di dalam pagar kawasan Lapangan Enggal.
5	Terdapat pedagang kaki lima (PKL) di sepanjang koridor jalur pejalan kaki di segmen 5. Seluruh pedagang kaki lima (PKL) menggunakan jalur pejalan kaki sebagai tempat untuk berjualan dikarenakan banyak pengguna kendaraan bermotor yang memarkirkan kendaraannya disisi jalan dan membeli jualan pedagang kaki lima (PKL) padahal terdapat ruang parkir didalam pagar kawasan namun saja belum difasilitasi dengan <i>signage</i> sehingga banyak masyarakat yang tidak mengetahuinya.	<ul style="list-style-type: none"> Jalur pejalan kaki setidaknya harus memiliki lebar 1,5 meter tanpa hambatan apapun di atasnya termasuk hambatan berupa kegiatan lain non-pejalan kaki seperti pedagang kaki lima (PKL) dan parkir kendaraan. Papan informasi (<i>signage</i>) diletakkan pada titik interaksi sosial, pada jalur dengan arus pedestrian padar dengan besaran sesuai kebutuhan. Ditempatkan sedemikian rupa sehingga mudah dilihat dengan jelas terutama pada malam hari dan tidak merintangangi pejalan kaki (Sumber: Pedoman Penyediaan dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Ruang Pejalan Kaki di Perkotaan oleh Dirjen Penataan Ruang, 2008) 	Pada segmen 5 diarahkan jalur pejalan kaki terbebas dari kegiatan lain non-pejalan kaki, pedagang kaki lima (PKL) diarahkan untuk berjualan di dalam pagar kawasan Lapangan Enggal. Untuk mengakomodir dan memberikan informasi keberadaan pedagang kaki lima (PKL) tersebut diarahkan adanya <i>signage</i> atau perambuan. <i>Signage</i> yang diarahkan antara lain menginformasikan keberadaan pedagang kaki lima (PKL) dan ruang parkir bagi kendaraan bermotor di dalam pagar kawasan Lapangan Enggal.
6	Jalur pejalan kaki yang ada mengakomodir pejalan kaki yang biasanya berjalan hanya melewati kawasan Lapangan Enggal atau sudah berkeliling dari seluruh kawasan. Guna lahan pada segmen 6 didominasi oleh taman namun belum terlalu menarik keberadaannya bagi pejalan kaki dikarenakan kurangnya fasilitas pelengkap disekitarnya.	Perlunya fasilitas pelengkap di jalur pejalan kaki di segmen 6 sebagai daya tarik tambahan pejalan kaki untuk berjalan ke segmen ini.	Pada segmen 6 diarahkan adanya keran air minum untuk mengakomodir kebutuhan pejalan kaki yang telah haus dikarenakan berjalan kaki dan juga menjadi daya tarik tersendiri dari segmen ini yang mana tidak dapat ditemukan pada segmen lainnya. Dengan adanya keran air minum diarahkan tidak hanya dapat menjadi fasilitas pelengkap bagi jalur pejalan kaki namun juga bagi taman Enggal yang ada pada segmen tersebut.

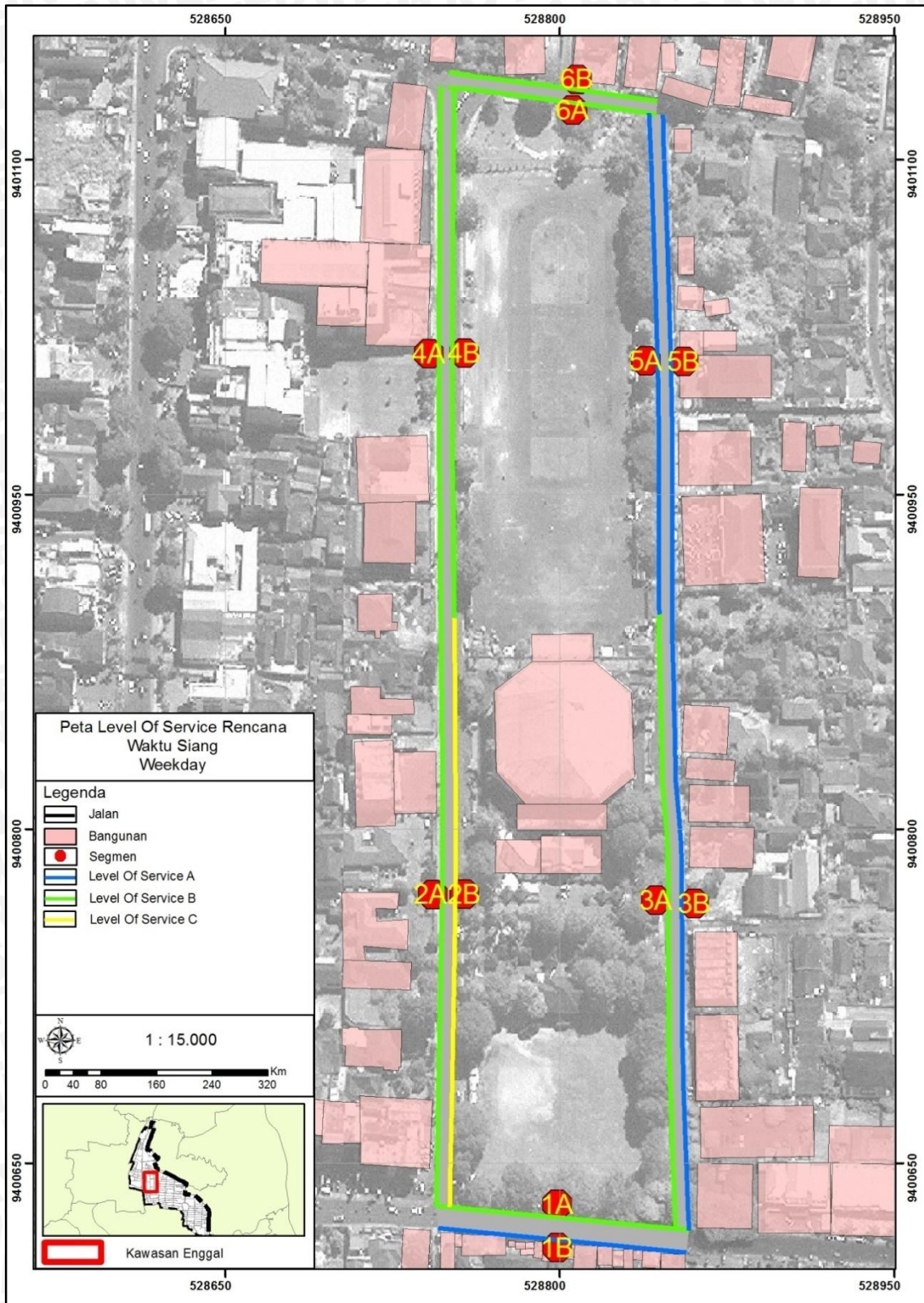
Sumber: Hasil analisis (2015).



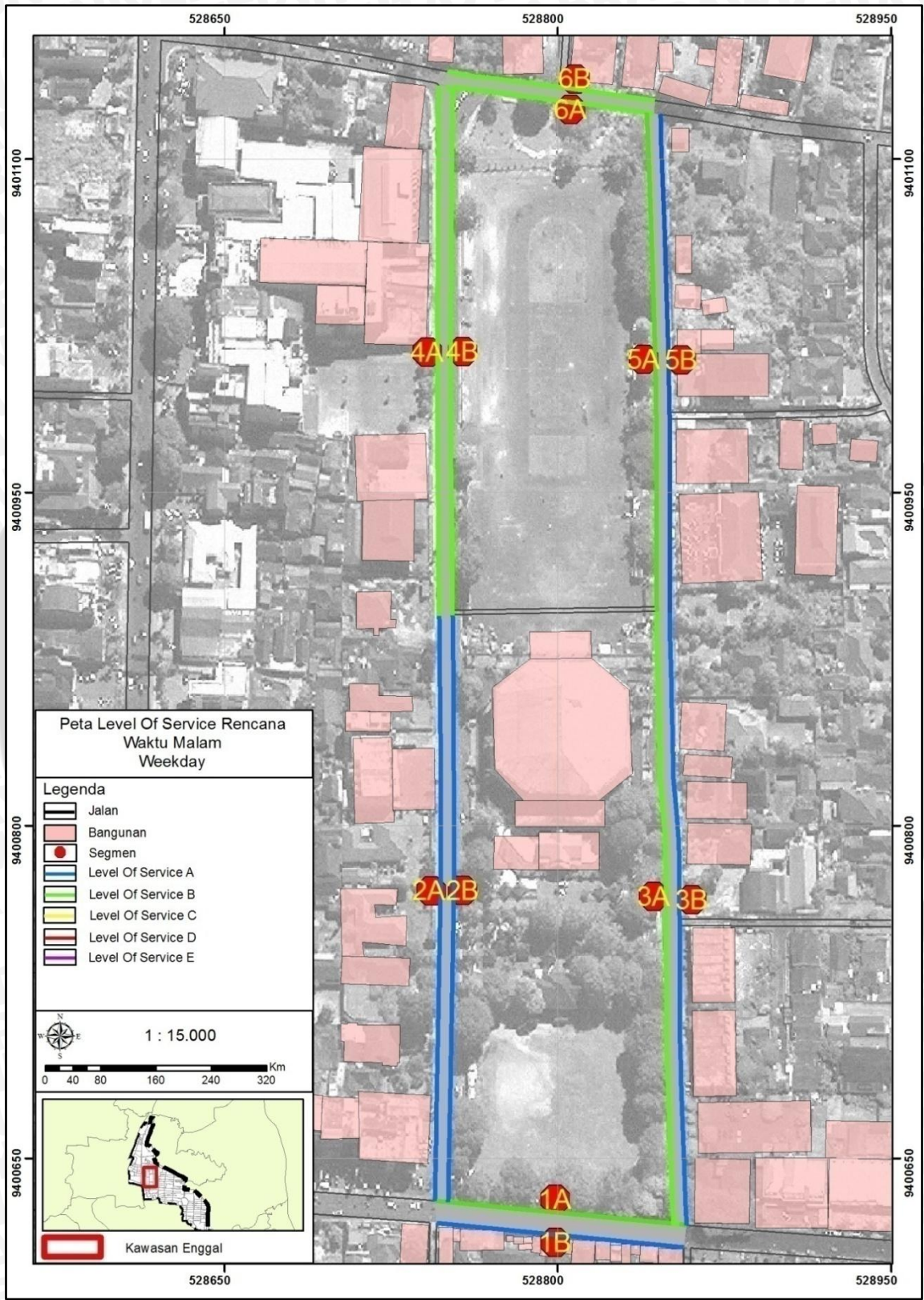
Gambar 4.58 Peta Rencana Penataan Jalur Pejalan Kaki di Masing-masing Segmen



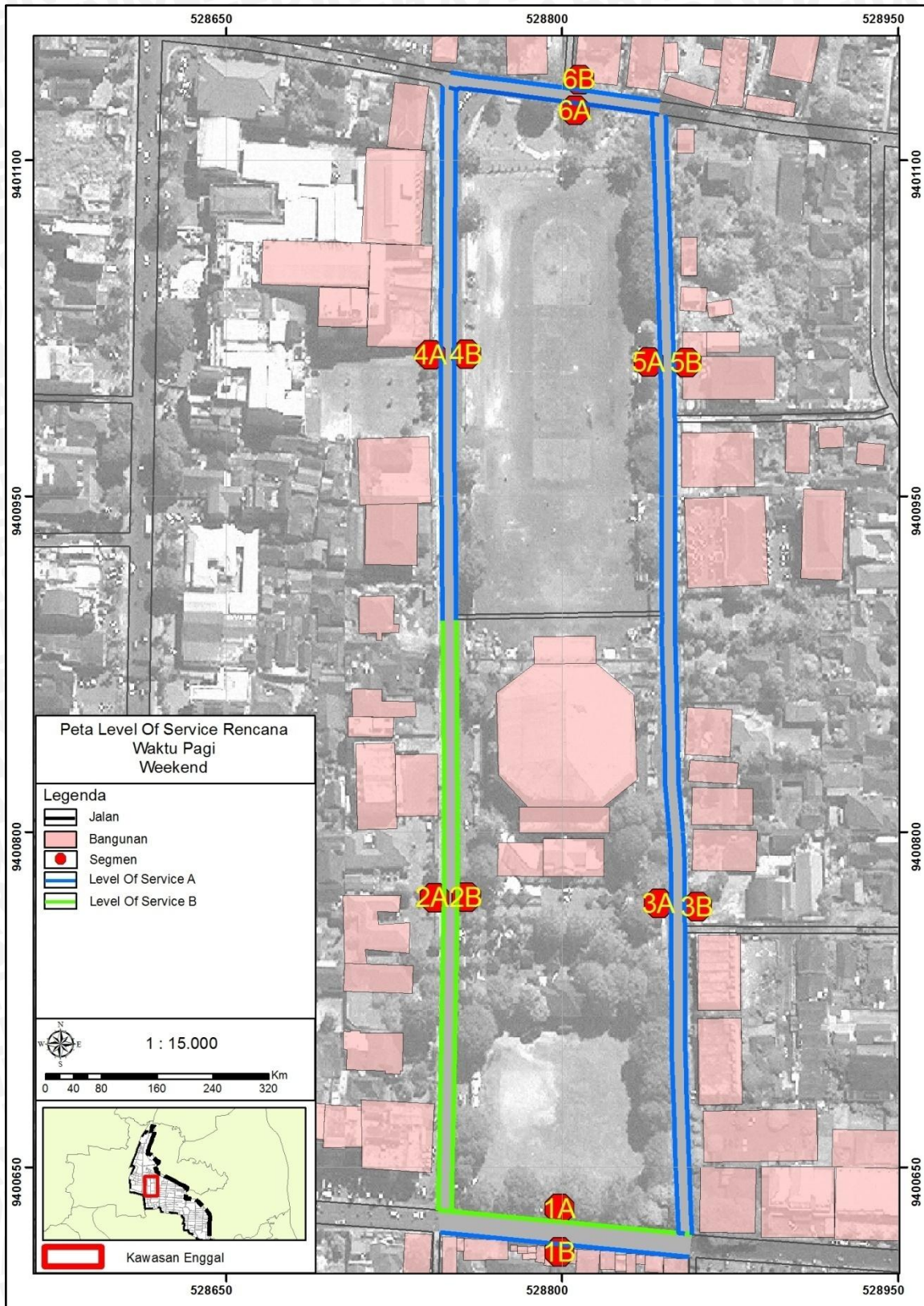
Gambar 4.59 Peta Level of Service (LOS) Temporal Waktu Pagi (Weekdays)



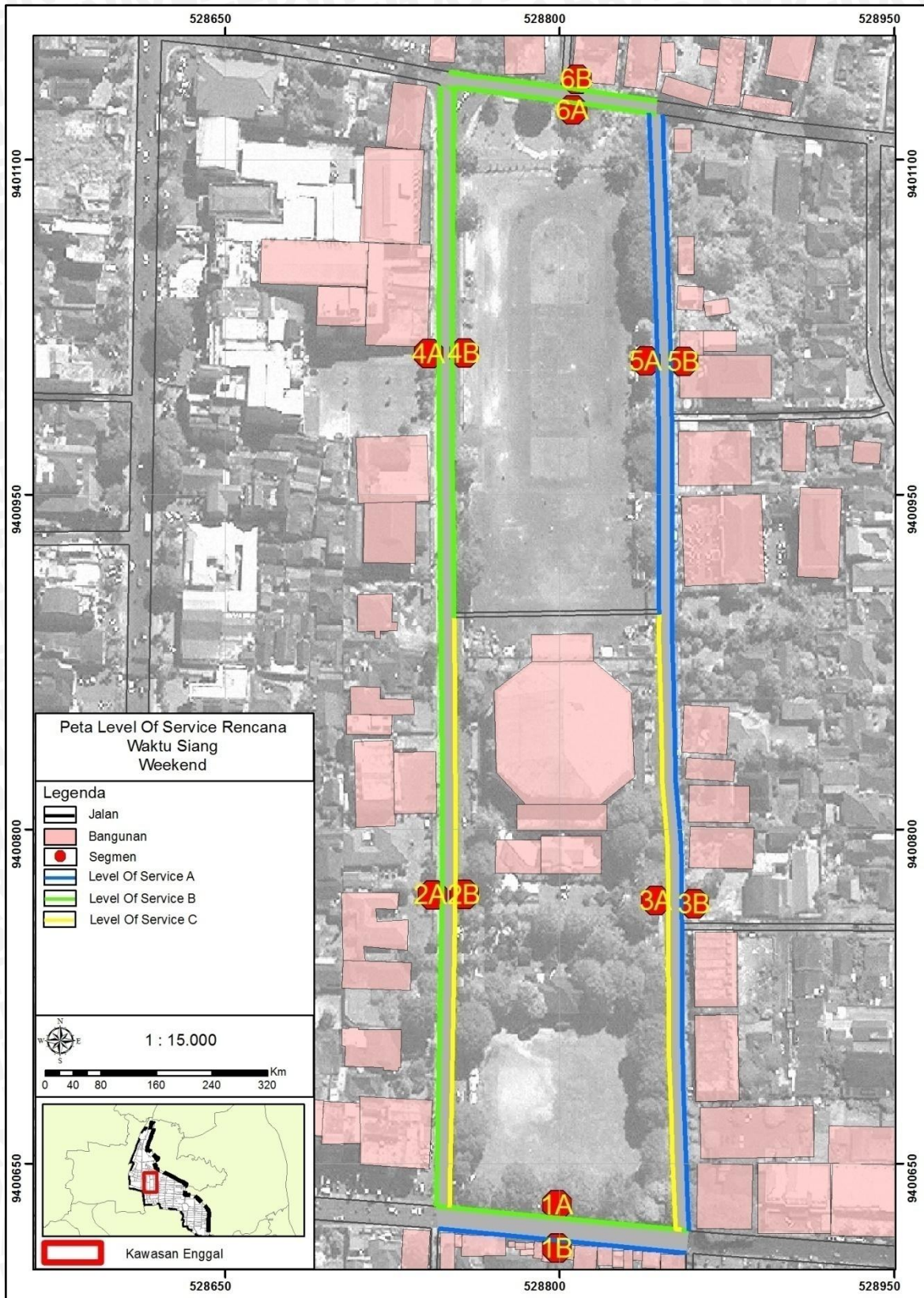
Gambar 4.60 Peta Level of Service (LOS) Temporal Waktu Siang (Weekdays)



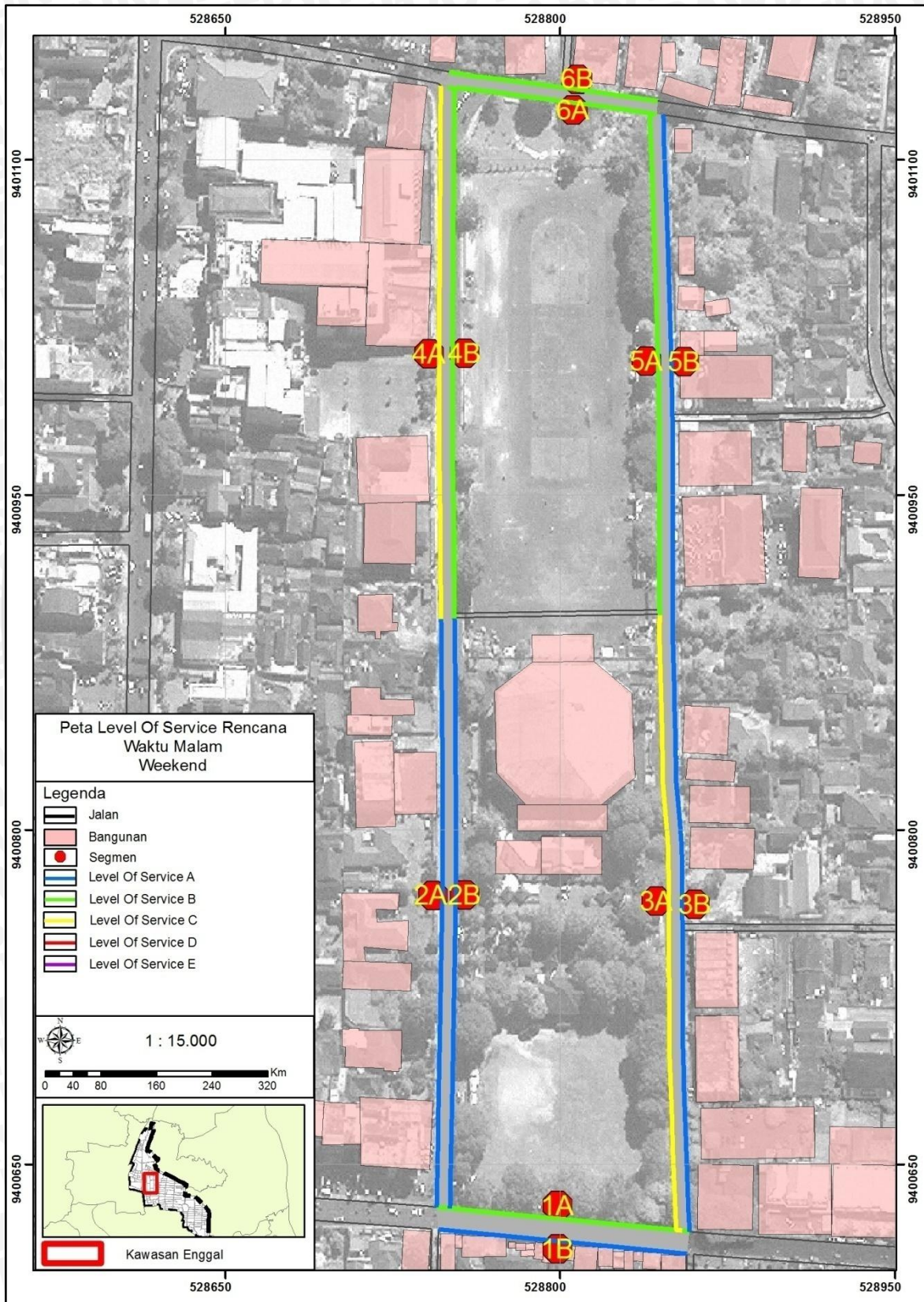
Gambar 4.61 Peta Level of Service (LOS) Temporal Waktu Sore (Weekdays)



Gambar 4.62 Peta Level of Service (LOS) Temporal Waktu Pagi (Weekend)



Gambar 4.63 Peta Level of Service (LOS) Temporal Waktu Siang (Weekend)



Gambar 4.64 Peta Level of Service (LOS) Temporal Waktu Sore (Weekend)