

IV. HASIL DAN PEMBAHASAN

4.1. Tinjauan Umum Kota Malang

Kota Malang merupakan kota kedua terbesar setelah Kota Surabaya di Jawa Timur. Kota ini berada pada ketinggian 440 meter hingga 667 meter dan letaknya pun dikelilingi oleh pegunungan. Kota yang memiliki luas 110.06 km² ini memiliki penduduk sebanyak 816.637 jiwa (tahun 2008). Secara keseluruhan tersebar di lima kecamatan yaitu Kecamatan Lowokwaru, Kecamatan Klojen, Kecamatan Sukun, Kecamatan Kedungkandang dan Kecamatan Blimbing. Secara administrasi terletak di tengah Kabupaten Malang. Berikut adalah batas-batas administrasi dari Kota Malang.

Sebelah Utara : Kecamatan Singosari & Kec. Karangploso Kabupaten Malang.

Sebelah Timur : Kecamatan Pakis & Kecamatan Tumpang Kabupaten Malang.

Sebelah Selatan : Kecamatan Tajinan & Kecamatan Pakisaji Kabupaten Malang.

Sebelah Barat : Kecamatan Wagir & Kecamatan Dau Kabupaten Malang.

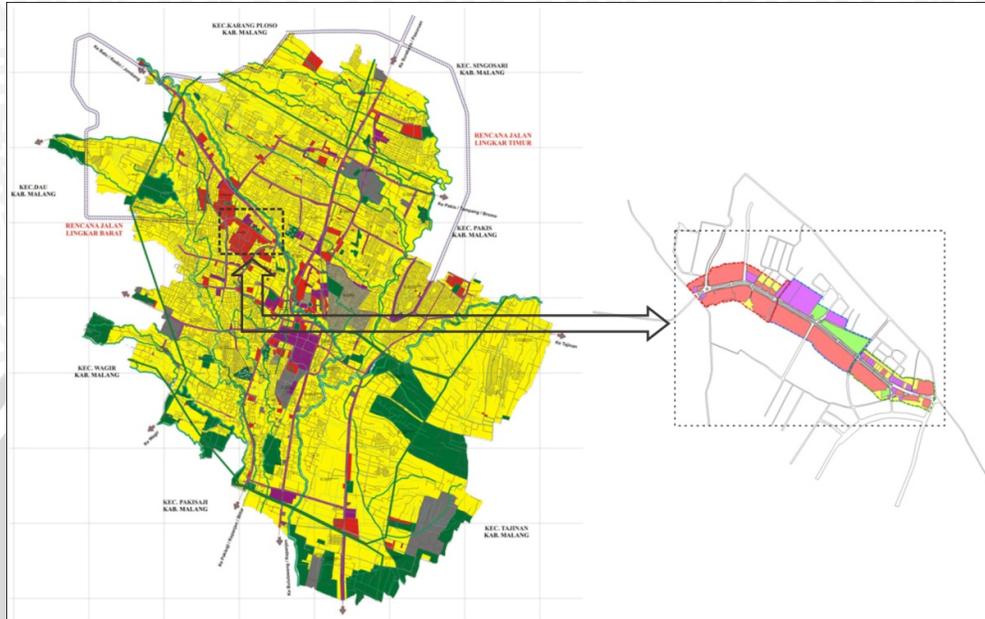
Kota Malang juga terkenal dengan sebutan kota pendidikan. Kota ini memiliki banyak perguruan tinggi maupun sekolah sehingga menarik banyak pelajar-pelajar dari luar yang ingin bersekolah di kota tersebut. Beberapa perguruan tinggi terkenal juga terdapat di kota ini di antaranya seperti Universitas Brawijaya, Universitas Negeri Malang, Universitas Muhammadiyah maupun Universitas Merdeka. Keadaan tersebut membuat setiap tahunnya banyak pendatang yang datang ke kota tersebut untuk menuntut ilmu.

Kota Malang juga telah berkembang menjadi lebih modern. Satu demi satu bangunan baru telah dibangun di kota tersebut. Sebagian merupakan tempat-tempat perdagangan dengan skala yang cukup besar. Beberapa diantaranya adalah Malang Olympic Garden, Plasa Araya, Malang Town Square, MX Mall dan sebuah mall di kawasan Dinoyo yang saat ini sedang dibangun.

4.2. Tinjauan Umum Koridor Jalan Veteran-Bandung

Selain itu juga terdapat median jalan yang mana juga berfungsi sebagai ruang terbuka hijau.. Secara administrasi, koridor Jalan Veteran-Bandung ini berada di antara Kecamatan Klojen dan Lowokwaru. Terdapat tiga kelurahan yang

melingkupi koridor ini yaitu Kelurahan Summersari, Kelurahan Ketawang Gede dan Kelurahan Penanggungan. Koridor ini memiliki panjang kurang lebih 1,6 km. Hampir sebagian besar jalannya juga dilalui oleh pejalan kaki.



Gambar 4.1. Orientasi Koridor Jalan Veteran Bandung dari Kota Malang

Sumber : PERDA RTRW 2011-2031, Hasil survey (2012)

4.2.1. Aksesibilitas Koridor Jalan Veteran-Bandung

Koridor Jalan Veteran-Bandung termasuk golongan jalan lokal sekunder dan terhubung dengan banyak jalan ataupun gang yang ada di sekitarnya (gambar 4.2). Koridor ini memiliki jalan yang relative lebar dengan median jalan di tengahnya Untuk jalur pejalan kakinya hanya beberapa trotoar dari bagian jalan lainnya yang terhubung dengan jalan tersebut. Hal tersebut dikarenakan tidak semua jalan-jalan yang terhubung dengan koridor tersebut memiliki jalur pejalan kaki. Hanya terdapat beberapa jalan dan gang saja hanya memiliki jalur pejalan kaki dan terhubung dengan koridor tersebut. Keseluruhan gang dan beberapa jalan seperti (Jl. Batubara, Jl. Banten) terhubung langsung dengan pemukiman pendidikan.

4.2.2. Guna Lahan di Koridor Jalan Veteran-Bandung

Koridor ini dipenuhi berbagai macam guna lahan seperti perumahan, perdagangan dan jasa serta fasilitas umum (gambar 4.3). Sebagian besar guna lahan yang terdapat pada koridor ini didominasi oleh fasilitas umum berupa sarana

pendidikan seperti sekolah, madrasah dan universitas. Pada segmen satu, guna lahan di dominasi oleh sektor pendidikan di mana pada segmen tersebut terdapat Universitas Brawijaya Malang, SMKN 2 Malang, dan SMAN 8 Malang. Pada segmen dua juga terdapat MX Mall dan Malang Town Square yang merupakan pusat perdagangan berskala regional sehingga memberikan potensi daya tarik tersendiri bagi pejalan kaki untuk berkunjung ke koridor tersebut. Sedangkan untuk segmen tiga, secara keseluruhan lebih bervariasi dibandingkan dengan segmen satu dan dua. Hal tersebut dikarenakan selain terdapat fasilitas umum serta perdagangan dan jasa juga terdapat perumahan.

4.2.3. Aktivitas-aktivitas di Koridor Jalan Veteran-Bandung

Pada koridor ini sering ditemui aktivitas-aktivitas di kanan kiri jalannya yang dilakukan oleh pejalan kakinya. Adanya berbagai variasi guna lahan di koridor tersebut menunjang untuk terbentuknya aktivitas-aktivitas yang terjadi di sepanjang jalan tersebut seperti keberadaan sekolah, universitas maupun tempat perbelanjaan yang terdapat di koridor tersebut. Aktivitas pejalan kaki utamanya banyak ditemui pada hari-hari aktif (senin-sabtu) di mana banyak pelajar yang berjalan kaki di sepanjang koridor tersebut.

Pada segmen satu, aktivitas pejalan kaki banyak ditemui pada pagi hingga sore hari. Hal tersebut dikarenakan sebagian besar merupakan area pendidikan sehingga sering dijumpai para pelajar pada hari-hari sekolah (senin-sabtu). Sedangkan untuk malam hari, keramaian hanya didominasi oleh area-area tempat ditemuinya PKL (pedagang kaki lima) seperti di depan pujasera dan Gang Veteran Dalam (gambar 4.4). Pada segmen dua, aktivitas pejalan kaki hampir selalu ditemui pada waktu pagi hingga malam hari. Hal tersebut dikarenakan adanya area perdagangan dan jasa seperti Malang Town Square dan MX Mall serta beberapa PKL di sekitar tempat tersebut (gambar 4.5). Pada segmen tiga, aktivitas pejalan kaki banyak ditemui pagi hingga sore hari terutama oleh para pelajar. Hal tersebut berbeda dengan kondisi pada malam hari yang cukup sepi kecuali di sekitar area titik 4 dan 6 (gambar 4.6) di mana tempat tersebut sering disinggahi para PKL. Dengan demikian dapat dilihat bahwa bentuk, lokasi dan karakteristik tempat-tempat yang ada dapat menarik aktivitas-aktivitas pejalan kaki di sekitarnya.

Gambar 4.2. Aksesibilitas Koridor Jalan Veteran-Bandung



Gambar 4.3. Guna lahan Koridor Jalan Veteran-Bandung



Gambar 4.4. Aktivitas-aktivitas di sepanjang Koridor Jalan Veteran-Bandung—
segmen satu



Gambar 4.5. Aktivitas-aktivitas di sepanjang Koridor Jalan Veteran-Bandung-segmen dua



Gambar 4.6. Aktivitas-aktivitas di sepanjang Koridor Jalan Veteran-Bandung—
segmen tiga



4.3. Hasil Evaluasi Terhadap Konsep *Pedestrian-Friendly Street* Pada Koridor Jalan Veteran-Bandung

Pembahasan berikut ini akan mengkaji fasilitas-fasilitas yang pejalan kaki yang termasuk ke dalam elemen-elemen *pedestrian-friendly street* yang terdapat di sepanjang koridor tersebut dengan melihat kondisi eksisting persegmen dan dilakukan analisis dengan kriteria/parameter yang telah dikelompokkan sebelumnya pada tabel 3.4.

4.3.1. Konektivitas jalur pejalan kaki

Hampir secara keseluruhan Koridor Jalan Veteran-Bandung dilalui oleh jalur pejalan kaki. Untuk beberapa bagian tempat, keberadaan trotoar tersebut selalu terbatas oleh keberadaan jalan-jalan yang memotong jalur pejalan kaki tersebut. Keberadaan hal tersebut seringkali tidak diimbangi dengan adanya konektivitas jalur pejalan kaki seperti transisi antara jalan dan trotoar yang seharusnya perlu diberi *ramp* seperti yang dijelaskan pada tabel 4.1.

Tabel 4.1. Ketersediaan *ramp* (bagian trotoar yang landai) di setiap persimpangan jalan maupun jalur penyeberangan (yang aman bagi para penyandang cacat atau para disabilitas)

Seg.	Kondisi eksisting	Kriteria/parameter	Analisis
1	Area-area jalur pejalan kaki yang berada pada persimpangan jalan maupun jalur penyeberangan memiliki karakteristik yang sama dengan jalur pejalan kaki secara keseluruhan didominasi dengan paving <i>concrete block zigzag</i> warna merah dan bentuk transisinya yang menyiku antara jalur pejalan kaki dan jalan baik pada segmen satu, dua dan tiga. Selain itu beberapa variasi paving juga ditemui pada segmen dua seperti <i>concrete block</i> warna biru, abu-abu dan merah serta keramik yang terdapat di area persimpangan di segmen dua (gambar 4.7).	<ul style="list-style-type: none"> •Sejajar dengan arah jalur penyeberangan, dengan dua di setiap sudut jalur pejalan kaki pada setiap persimpangan (perempatan). •Ujung ramp harus bertemu dengan badan jalan dengan transisi yang halus tanpa adanya bibir trotoar •Disediakan juga pada pulau penghubung di persimpangan dan pulau pelindung , kecuali terdapat <i>cut-through</i> yang sejajar dengan jalan. •sebagai alternatif dapat dibuat selebar mendekati jalur pejalan kaki. •Adanya <i>truncated dome detectable warning</i> untuk para difabel. •Ramp harus dipasang pada keseluruhan pulau 	Secara keseluruhan tidak memiliki <i>ramp</i> (tanpa <i>truncated dome detectable warning</i>) di setiap persimpangan jalan dan jalur penyeberangannya. Transisi antara trotoar dan jalan sebagian besar masih tidak melandai (menyiku) sehingga belum memfasilitas para difabel (gambar 4.9 – segmen satu). Memiliki banyak persimpangan-persimpangan jalur pejalan kaki maupun penyeberangan yang tidak dilengkapi dengan <i>ramp</i> yang memfasilitasi para difabel. Transisi antara trotoar dan jalan sebagian besar masih tidak melandai (menyiku) sehingga belum memfasilitas para difabel (gambar 4.9 – segmen dua).

Seg.	Kondisi eksisting	Kriteria/parameter	Analisis
3		pelindung median. • Kelerengan tidak boleh lebih besar dari 1:12. • Semakin kecil radius tepian, semakin baik untuk pejalan kaki sehingga memudahkan penempatan <i>ramp</i> .	Titik-titik yang seharusnya dilengkapi dengan curb-ramp tidak ditemui baik di jalur penyeberangan maupun di persimpangan trotoar yang berbatasan dengan jalan. Transisi antara trotoar dan jalan sebagian besar masih tidak melandai (menyiku) sehingga belum memfasilitas para difabel. (gambar 4.9 – segmen tiga)

Sumber : Hasil analisis (2013), Hawaii Department of Transportation (2011), City of Hertford (2007), Bicycle Federation of America Campaign to Make America Walkable (1998).

4.3.2. Jalur sepeda

Pada Koridor Jalan Veteran Bandung sendiri tidak memiliki jalur sepeda di sepanjang jalannya sehingga para pengguna sepeda masih harus berbagi dengan para pengguna kendaraan-kendaraan bermotor lainnya. Keadaan tersebut dijelaskan lebih detail persegmen-nya pada tabel 4.2.

Tabel 4.2. Ketersediaan jalur/ ruang khusus di tepian jalan untuk pengguna sepeda (sebagai ruang buffer atau pelindung bagi pejalan kaki)

Seg.	Kondisi eksisting	Kriteria/parameter	Analisis
1	Koridor ini baik pada	• Biasanya pada ketinggian	Koridor tersebut tidak
2	segmen satu, dua dan tiga	yang sama dengan badan	memiliki jalur sepeda namun
3	memiliki lebar jalan 7-8	jalan yang dipisahkan dari	memiliki potensi untuk
	meter (gambar 4.8). Dari	jalur pejalan kaki dengan	diberikan jalur sepeda
	sisi pejalan kaki, jalur	sebuah pembatas.	dikarenakan memiliki lebar 7-
	pejalan kaki yang ada	• Lebar dari jalur sepeda ini	8 meter (gambar 4.9) pada
	berbatasan langsung dengan	kurang lebih 1,5 meter.	masing-masing lajur jalannya
	area jalan tanpa adanya area	• <i>Buffer</i> sebesar 1.8 m jika	untuk fungsinya sebagai ruang
	lansekap meski pada	bersebelahan dengan	<i>buffer</i> . Meski demikian
	beberapa tempat sering	perparkiran <i>on-street</i>	keadaan tersebut tentunya
	digunakan untuk area	• Jalur penyeberangan	sedikit berbenturan dengan
	perparkiran <i>on-street</i>	biasanya menjadi satu	keberadaan tempat perparkiran
		dengan para pejalan kaki.	<i>on-street</i> yang terdapat pada
		• Jalur sepeda pada jalan	koridor tersebut.
		menggunakan warna hijau	
		atau biru.	

Sumber: Hasil analisis (2013), Hawaii Department of Transportation (2011).

4.3.3. Perparkiran *on-street*

Pada kondisi eksisting, tidak disediakan ruang khusus untuk perparkiran *on-street*. Hal tersebut terlihat dari tidak terdapatnya marka penanda perparkiran yang terdapat pada koridor ini. Meski koridor ini sebagian besar bangunan-bangunannya memiliki perparkiran *off-street*, banyak sekali kendaraan-kendaraan yang parkir secara *on-street* di sepanjang koridor ini seperti yang diterangkan

pada tabel 4.3. Sebagai tambahan, seperti halnya jalur sepeda, perpustakaan *on-street* ini sebenarnya lebih ditujukan untuk memberikan ruang *buffer* untuk pejalan kaki dari jalur kendaraan.

Tabel 4.3. Keteraturan perpustakaan di tepian jalan

Seg.	Kondisi eksisting	Kriteria/parameter	Analisis
1	Sebagian perpustakaan <i>on-street</i> nya berada pada area-area tertentu yang sebagian besar berada di sepanjang area pendidikan. Meski demikian para pengguna perpustakaan <i>on-street</i> pada segmen ini seringkali menggunakan area marka penyeberangan dan daerah penyeberangan. (gambar 4.10 – segmen satu)	<ul style="list-style-type: none"> Minimal 2.1 m kaki lebarnya dengan panjang 6.7 m Ruang pembatas selebar 1.8 m jika bersebelahan dengan jalur sepeda Dimundurkan dari persimpangan dan jalur penyeberangan (<i>setback</i> 15 m) Adanya tepian tambahan, membuat perpustakaan <i>on-street</i> dapat lebih dekat dengan titik penyeberangan. 	Secara keseluruhan pada koridor ini baik pada segmen satu, dua dan tiga tidak terdapat penataan perpustakaan yang memadai dikarenakan sebagian besar tidak memperhatikan tempat-tempat yang seharusnya tidak dibolehkan untuk perpustakaan <i>on-street</i> seperti jalur penyeberangan maupun area yang dekat persimpangan. Seharusnya area-area tersebut diberikan <i>setback</i> 15 meter demi keamanan pejalan kaki yang melintas di area tersebut (gambar 4.11 – area yang dapat disediakan perpustakaan <i>on-street</i>).
2	Perpustakaan <i>on-street</i> hanya terdapat pada daerah-daerah tertentu. Selain itu bangunan-bangunan yang terdapat pada segmen ini sebagian besar menyediakan perpustakaan <i>off-street</i> . Oleh karena itu pada area-area perpustakaan <i>on-street</i> lebih didominasi oleh kendaraan-kendaraan angkutan umum yang ngetem di sekitar (seberang) Malang Town Square dan MX Mall (gambar 4.10 - segmen dua).		
3	Secara keseluruhan perpustakaan <i>on-street</i> pada segmen ini lebih didominasi pada area sekitar pendidikan madrasah pada hari-hari sekolah. Keberadaan secara tidak langsung membantu memberikan efek <i>traffic calming</i> kepada kendaraan-kendaraan yang melewati jalan tersebut. Meski demikian sering ditemui ketidakteraturan sehingga sering menutup area-area penyeberangan ataupun persimpangan (gambar 4.10-segmen tiga).		

Sumber : Hasil analisis (2013), Hawaii *Department of Transportation* (2011), Georgia *Department of Transportation* (2006)

4.3.4. Trotoar

Hampir keseluruhan koridor yang terdapat pada Koridor Jalan Veteran-Bandung dilalui oleh jalur pejalan kaki. Keadaan tersebut tentunya memberikan ruang tersendiri bagi pejalan kaki untuk berjalan kaki di sepanjang koridor

tersebut. Pada pembahasan trotoar ini, berdasarkan teori *pedestrian-friendly street* yang telah dirangkum, akan ditekankan pada beberapa hal yang secara umum diklasifikasikan pada pembahasan terkait ketersediaan ruang dalam berjalan kaki yang diterangkan pada tabel 4.4, keteraturan *driveway* (jalur keluar masuk bangunan) pada tabel 4.5, keseragaman dan kemenarikan desain paving pada tabel 4.6 serta penggunaan material paving yang menyerap air pada tabel 4.7.

Tabel 4.4. Ketersediaan ruang dalam berjalan kaki (terkait ketidakadaan halangan-halangan dalam berjalan kaki di sepanjang trotoar maupun lebar trotoar)

Seg.	Kondisi eksisting	Kriteria/parameter	Analisis
1	Secara keseluruhan, trotoar pada segmen ini memiliki lebar 2.3-2.5 m (gambar 4.12). Selain itu juga terdapat beberapa halangan pada jalur pejalan kaki seperti pepohonan maupun reklame yang membuat lebar jalur pejalan kaki menjadi 1.5 meter. Selain itu juga adanya halangan berupa pepohonan yang membuat lebar jalur pejalan kaki kurang dari satu meter di area depan SMKN 2 dikarenakan pepohonan yang berada di tengah jalur pejalan kaki (gambar 4.13).	<ul style="list-style-type: none"> • Lebar trotoar minimal 1.2 meter yang bebas haling (dalam artian terdapat lebar minimal 1.2 meter yang dapat dilalui pejalan kaki). • Penataan utilitas untuk menghindari ketidakteraturan di jalur pejalan kaki • Tidak adanya penghalang yang memblokade jalur pejalan kaki 	Masih adanya ketidakteraturan penataan jalur pejalan kaki dan halangan-halangan yang mana membuat lebar jalur pejalan kaki kurang dari 1.2 meter seperti yang terdapat pada area di barat segmen ini serta area di sepanjang SMKN 2 (gambar 4.16 – segmen satu)
2	Pada segmen ini, trotoar yang ada memiliki lebar 2.3-2.5 meter kecuali trotoar yang terdapat di sepanjang TMP dan MX Mall yang memiliki lebar 1.8-2 meter (gambar 4.12). Terdapat rambu-rambu, pepohonan dan reklame yang terdapat di sekitar Malang Town Square dan TMP yang tidak beraturan (gambar 4.14). Pada area tersebut lebar trotoar hanya selebar 1 meter yang terbagi dikarenakan di tengah trotoar tersebut terdapat halangan-halangan tersebut		Masih ditemuinya halangan-halangan dan ketidakberaturan elemen-elemen pada jalur pejalan kaki seperti yang terdapat pada jalur pejalan kaki di depan Malang Town Square dan MX Mall (gambar 4.16 – segmen dua).
3	Pada segmen ini, secara keseluruhan trotoar memiliki lebar 2.3-2.5 meter (gambar 4.12). Terdapat beberapa pepohonan yang terdapat di sepanjang MAN 3 dan beberapa fasilitas seperti telepon umum yang terdapat		Masih adanya fasilitas umum maupun pepohonan yang memblokade jalur pejalan kaki yang berada di sepanjang kompleks pendidikan madrasah (gambar 4.16 – segmen tiga).

Seg.	Kondisi eksisting	Kriteria/parameter	Analisis
	di depan MIN 1 yang menghalangi jalur pejalan kaki. (gambar 4.15). Pada area yang terdapat pepohonan tersebut, jalur lebar jalur pejalan kaki berkurang menjadi 0.7 meter di masing-masing sisi dikarenakan pepohonan yang membagi trotoar menjadi dua sisi		

Sumber : Hasil analisis (2013), Galingan (2009).

Tabel 4.5. Keteraturan trotoar dengan jalur keluar masuk bangunan

Seg.	Kondisi eksisting	Kriteria/parameter	Analisis
1	Bentuk <i>driveway</i> pada segmen ini sebagian besar beraspal dan tidak berpaving. Ketinggian trotoar pada segmen ini memiliki ketinggian 15 (depan SMAN 8) 30 cm (depan Dinas Pendidikan). Untuk lebar <i>driveway</i> di sepanjang trotoar pada segmen ini yaitu 4-6.5 meter (gambar 4.13).	<ul style="list-style-type: none"> • Penempatan <i>driveway</i> (jalur keluar masuk bangunan) sekurang-kurangnya 23 m dari persimpangan. • Penggabungan beberapa <i>driveway</i> yang ada. • Keberadaan trotoar yang tetap kontinyu melewati <i>driveway</i>. 	Pada segmen satu ini banyak sekali ditemui <i>driveway-driveway</i> yang tidak teratur sehingga membuat jalur pejalan kaki tidak kontinyu dan tak beraturan. Selain itu masih adanya beberapa <i>driveway</i> yang tidak efisien (gambar 4.16 – segmen satu)
2	Bentuk <i>driveway</i> pada segmen ini sebagian besar beraspal dan tidak berpaving . Selain itu transisi antara jalur pejalan kaki dan <i>driveway</i> yang masih menyiku. Ketinggian trotoar pada segmen ini 25 (depan Matos)-40 cm (depan TMP). Untuk lebar <i>driveway</i> pada segmen ini yaitu 4-22 meter (gambar 4,14).	<ul style="list-style-type: none"> • Jumlah dan lebar <i>driveway</i> harus diminimalkan. • Bentuk <i>driveway</i> yang melandai (dengan trotoar) lebih diutamakan dibanding bentuk persimpangan jalan. 	Masih banyaknya <i>driveway</i> yang masih tidak menggunakan bentuk melandai sehingga mempengaruhi kontinuitas di antara <i>driveway</i> tersebut (gambar 4.16 –segmen dua)
3	Bentuk <i>driveway</i> pada segmen ini sebagian besar beraspal dan tidak berpaving serta transisi antara <i>driveway</i> dan jalur pejalan kaki yang masih menyiku. Ketinggian trotoar pada segmen ini kurang lebih 30 cm (depan TK Restu). Untuk lebar <i>driveway</i> 2.5-4.5 meter (gambar 4.15).		Masih adanya dua area dengan bentuk <i>driveway</i> yang tidak melandai sehingga tidak membentuk kontinuitas jalur pejalan kaki di antara <i>driveway</i> tersebut(gambar 4.16 – segmen tiga)

Sumber : Hasil analisis (2013), Hawaii *Department of Transportation* (2011).

Tabel 4.6. Keseragaman dan kemenarikan desain paving

Seg.	Kondisi eksisting	Kriteria/parameter	Analisis
1	Penggunaan model paving didominasi oleh paving <i>concrete block zigzag</i> warna merah kecuali di area-area	<ul style="list-style-type: none"> • paving-paving khusus pada beberapa tempat yaitu tempat transit/halte, 	Masih tidak adanya konsistensi maupun karakteristik tertentu seperti bentuk, warna dan paving

- driveway* dan halte yang terhubung dengan jalur pejalan kaki. Beberapa *driveway* yang terdapat pada segmen ini pun masih menggunakan aspal (bentuk persimpangan jalan) (gambar 4.13).
- 2 Sebagian besar penggunaan paving pada koridor ini didominasi oleh paving *concrete zigzag* dengan warna merah dengan pola tulang ikan 90 derajat. Meski demikian terdapat beberapa *driveway* yang masih menggunakan aspal dan semen yang mana berwarna abu-abu. Selain itu pada area di sepanjang Malang Town Square & MX Mall juga digunakan paving keramik dengan variasi warna merah, biru dan krem (campuran) serta paving *concrete block* abu-abu, merah dan biru (gambar 4.14).
 - 3 Pada segmen tiga ini didominasi oleh paving *concrete* berwarna merah dengan pola tulang ikan 90 derajat. Terdapat juga *driveway* yang masih menggunakan aspal
- jalur penyeberangan, median jalan, jalur khusus pejalan kaki, trotoar, curb ekstension, tempat perabot jalan, *driveway*, dan *gateway*.
- Pengkontrasan warna menunjukkan sebuah perubahan lingkungan dan perubahan teksture mungkin juga dapat dirasakan untuk orang dengan daya lihat yang kurang.
 - Keseragaman desain paving
 - Standar penggunaan paving adalah menggunakan paving jenis *concrete*.
- baik pada segmen satu, dua dan tiga. Keadaan tersebut membuat bentuk paving trotoar, *driveway*, halte serta median jalan cenderung seragam dan tidak konsisten. Selain itu juga tidak terdapatnya penanda khusus pada jalur pejalan kaki guna menunjang para difabel dalam berjalan kaki (gambar 4.17). Meski demikian secara umum trotoar & *walkway* (segmen tiga) yang ada menggunakan paving *concrete block zigzag*. Kecuali pada median dan area halte, pada *driveway* di beberapa tempat ditemui penggunaan paving dengan *concrete block* warna abu-abu.

Sumber : Hasil analisis (2013), San Fransisco Planning Department (2010), Axelson cs (1999). Galingan (2009), City of Hetford (2007).

Tabel 4.7. Penggunaan material paving yang menyerap air

Seg.	Kondisi eksisting	Kriteria/paramater	Analisis
1	Secara keseluruhan,	• Penggunaan paving jenis porous materal untuk menyediakan perembesan permukaan terhadap air.	Tidak adanya penggunaan paving jenis <i>porous</i> di sepanjang koridor ini baik pada segmen satu, dua maupun tiga (gambar 4.18).
2	penggunaan paving pada koridor ini baik pada segmen satu, dua dan tiga menggunakan paving jenis <i>concrete</i> dengan bentuk <i>concrete block zigzag</i> serta tidak menggunakan paving jenis <i>porous</i> (gambar 4.13-4.15).	• Paving <i>porous</i> dapat juga dipertimbangkan untuk keseluruhan jalur pejalan kaki dan utamanya untuk jalur hijau dekat aliran air untuk mengurangi aliran air.	

Sumber : Hasil analisis (2013), Galingan(2009), City of Hertford (2007).

Gambar 4.7. Kondisi eksisting konektivitas jalur pejalan kaki - segmen satu, dua dan tiga



Gambar 4.8. Penampang melintang Koridor Jalan Veteran-Bandung



Gambar 4.9 Hasil evaluasi terkait ketersediaan *ramp* dan jalur sepeda



Gambar 4.10. Kondisi eksisting perparkiran *on-street*



Gambar 4.11 Hasil evaluasi terkait keteraturan perparkiran di tepian jalan



Gambar 4.12 Lebar trotoar pada segmen satu, dua dan tiga



Gambar 4.13 Kondisi eksisting trotoar - segmen satu



Gambar 4.14 Kondisi eksisting trotoar - segmen dua



Gambar 4.15 Kondisi eksisting trotoar - segmen tiga



Gambar 4.16 Hasil evaluasi terkait ruang pejalan kaki dan *driveway*



Gambar 4.17 Hasil evaluasi terkait desain paving



Gambar 4.18 Hasil evaluasi terkait penggunaan material paving yang menyerap air (*porous*)



4.3.5. Public Transport

Dalam pembahasan ini, pembahasan *public transport* lebih ditekankan pada tempat tunggu kendaraan yaitu halte yang berada. Koridor Jalan Veteran-Bandung sendiri dilalui oleh berbagai *public transport* seperti angkutan umum dengan berbagai jalur kendaraan yang menghubungkan ke bagian Kota Malang seperti GL, ASD, ADL, AL, dan LDG (gambar 4.19). Selain itu keberadaan *public transport* juga didukung dengan keberadaan kendaraan-kendaraan angkutan lain yaitu taksi seperti yang dijelaskan lebih pada tabel 4.8.

Tabel 4.8. Ketersediaan halte di sepanjang koridor

Seg.	Kondisi eksisting	Kriteria/parameter	Analisis
1	Dua halte yang ada terdapat di dekat jalur masuk ke UB bagian barat dan bagian timur. Meski demikian terdapat salah satu area yang cukup ramai dan keberadaannya berdekatan dengan jalan ke permukiman penduduk yaitu Jalan Veteran Gang Dalam (gambar 4.19 – segmen satu).	<ul style="list-style-type: none"> Berada pada titik-titik yang paling mudah diakses dan harus mempertimbangkan pengintegrasian antar moda transportasi Berada dengan rentang jarak yang pendek pada daerah permukiman padat penduduk dan tempat-tempat dengan guna lahan yang beragam 	Tidak ditemuinya halte pada area di sekitar jalan masuk gang Veteran-Dalam melihat area tersebut sangat ramai dilalui oleh pejalan kaki (gambar 4.27 – segmen satu – titik enam)
2	Tidak ditemui halte yang terdapat pada segmen ini padahal terdapat area-area yang sering digunakan untuk ngetem kendaraan dan keberadaan terletak dekat dengan area perdagangan seperti Malang Town Square yang banyak dilalui pejalan kaki dari pagi hingga malam hari.(gambar 4.19 – segmen dua).	<ul style="list-style-type: none"> Terhubung dengan jalur pejalan kaki dan elemen-elemen lainnya yang terdapat pada jaringan jalur pejalan kaki yang terdapat di suatu daerah. Penempatan pada di sekitar tempat-tempat perdagangan yang dan buka hingga larut malam; berlokasi di dekat pintu masuk bangunan. 	Tidak adanya halte di sekitar area perdagangan melihat area tersebut banyak ditemui angkutan-angkutan umum serta pejalan kaki yang (gambar 4.27 – segmen dua – titik empat).
3	Pada segmen ini terdapat satu halte yang terdapat di depan MTs 1 Malang yang terdapat di area <i>walkway</i> . Terdapat area tepatnya di depan Sang Timur yang selain berdekatan dengan permukiman juga keberadaan dengan berbagai guna lahan lainnya seperti perdagangan maupun pendidikan (gambar 4.19 – segmen tiga)		Tidak adanya halte area di daerah Sang Timur (gambar 4.27 – segmen tiga - titik tujuh) yang mana sangat ramai oleh aktivitas pejalan kaki. Selain itu keberadaan juga berdekatan dengan permukiman penduduk.

Sumber : Hasil analisis (2013), *City of Tshwane* (2007).

Tabel 4.9. Kelengkapan fasilitas halte yang terdapat di sepanjang koridor

Seg.	Kondisi eksisting	Kriteria/parameter	Analisis
1	Pada halte sisi barat dilengkapi dengan tempat sampah, peneduh dan tempat duduk tanpa terdapat penanda halte	<ul style="list-style-type: none"> Harus mendapatkan penerangan yang baik di malam hari. 	<ul style="list-style-type: none"> Pada segmen satu di halte sisi barat tidak dilengkapi dengan penanda dan

Seg.	Kondisi eksisting	Kriteria/parameter	Analisis
2	serta penerangan halte. Untuk halte sisi timur (arah masuk Samantha Krida) dilengkapi hanya dilengkapi dengan penerangan halte, peneduh dan tempat duduk. Halte tersebut sama-sama menggunakan paving keramik putih dan diteduhi pepohonan di sekitarnya (gambar 4.19)	<ul style="list-style-type: none"> • Penggunaan material paving, warna dan tekturs yang berbeda. • Adanya beberapa fasilitas seperti peneduh, fasilitas tempat duduk dan tempat sampah. • Pepohonan harus ditanam pada area di sekitar halte untuk melunakkan dampak-dampak visual dari bangunan yang mungkin timbul. 	<p>penerangan halte sedangkan untuk sisi timur tidak dilengkapi dengan penanda halte dan tempat sampah di dekat halte.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Untuk halte pada segmen tiga tidak dilengkapi dengan penanda halte serta penerangan halte. Selain itu tidak terawatnya tempat duduk dan tidak seragamnya paving halte dengan segmen satu yang menggunakan keramik putih (gambar 4.27).
3	Pada halte di depan MTs/MIN ini dilengkapi dengan peneduh, berpaving keramik merah (tidak terawatt) dan tempat sampah serta tempat duduk serta meski dengan kondisi yang rusak. Halte tersebut juga tanpa penerangan serta penanda halte (gambar 4.19).	<ul style="list-style-type: none"> • Pada keseluruhan fasilitas <i>public transport</i>, keberadaan penanda harus disediakan. • Keberadaan iklan yang bersifat <i>outdoor</i> umumnya diijinkan dan berada di sekitar fasilitas <i>public transport</i> untuk menambah kemenarikan fasilitas tersebut 	

Sumber : Hasil analisis (2013), *City of Tshwane* (2007).

4.3.6. Fasade Bangunan

Pada elemen ini, pembahasan fasadanya lebih ditekankan pada *transparency* dari bangunan terutama pada area perdagangan dan jasa yang juga sering ditemui aktivitas pejalan kaki di sekitar area tersebut. Kemenarikan dalam fasade ini dilihat dari keterbukaan fasade - jendela dan pintu - membuat lingkungan jalan lebih menarik ketika ditempatkan di sepanjang jalur pejalan kaki (LaGro, 2001). Meski didominasi oleh area pendidikan yang mana cukup tertutup dengan banyaknya pepohonan, namun terdapat beberapa area perdagangan dan jasa pada koridor tersebut yang tentunya seharusnya memilih keterbukaan bangunan yang lebih seperti yang dijelaskan pada tabel 4.10.

Tabel 4.10. Kemenarikan tampilan muka bangunan di sepanjang koridor

Seg.	Kondisi eksisting	Kriteria/parameter	Analisis
1	Pada bangunan dengan guna lahan yang perdagangan dan jasa sebagian besar memiliki area bukaan baik pintu dan jendela pada bagian tingkat pertamanya. Pada bangunan bertingkat seperti pada bangunan ruko yang ada pada segmen satu, ruang bukaan tidak ditemui pada tingkat keduanya.	Pada (alur artikulasi) zona tingkat dua dan tiga mempunyai pengaruh <i>visual</i> yang sangat besar kepada pejalan kaki ketika memasuki atau melewati bangunan. Dijelaskan bahwa <i>transparency</i> dari bangunan merupakan hal yang penting	Kurangnya massa ruang (elemen <i>void</i>) pada bangunan ruko tingkat kedua yang berada pada barat segmen ini (gambar 4.27 – segmen satu)

Seg.	Kondisi eksisting	Kriteria/parameter	Analisis
2	Hal tersebut terlihat dari perbandingan elemen <i>solid</i> dan <i>void</i> yang diperlihatkan pada gambar 4.20-4.21 untuk bangunan dengan peruntukkan ruko	pada area perdagangan dan lingkungan pusat kota. Sebuah bangunan dengan setidaknya terdapat tigapuluh persen jendela pada tingkat pertama sebuah fasade menambahkan kemenarikan dan mendukung adanya koneksi visual antara ruang dalam dan luar bangunan. Selain itu, keterbukaan fasade - jendela dan pintu - membuat lingkungan jalan lebih menarik ketika ditempatkan di sepanjang jalur pejalan kaki	Kurangnya elemen <i>void</i> sehingga mempengaruhi keterbukaan bangunan seperti jendela pada MX Mall dan Malang Town Square terutama pada tingkat kedua dan ketiga dari bangunan tersebut yang cukup tertutup dikarenakan memiliki banyak elemen <i>solid</i> (gambar 4.27 – segmen dua)
3	Bangunan lebih didominasi oleh keberadaan Universitas Negeri Malang, MX Mall, dan Malang Town Square. Namun keadaan ini tidak ditunjang dari keterbukaan bangunan tersebut. Hal tersebut terlihat dari bangunan Matos dan MX Mall yang hanya memiliki sedikit ruang (<i>void</i>) dan lebih didominasi oleh massa bangunan. Ruang bukaan yang ada lebih didominasi pada tingkat pertama seperti yang diperlihatkan pada gambar 4.22-23.	Pada gambar 4.24-4.26 diperlihatkan bahwa terdapat area perdagangan dan jasa yang memiliki bukaan yang kurang jika dilihat dari perbandingan elemen <i>solid</i> dan <i>void</i> -nya tepatnya pada gambar 4.24. Selain itu dirugun lahan perdagangan dan jasa "Larissa" hingga kafe yang belum sepenuhnya mengakomodasi keterbukaan pada tingkat pertama.	Kurangnya elemen <i>void</i> pada bangunan perdagangan dan jasa "Larissa" hingga kafe di sepanjang area tersebut sehingga mempengaruhi keterbukaan bangunannya (gambar 4.27 – segmen tiga).

Sumber : Hasil analisis (2013), LaGro (2001).

Gambar 4.19 Kondisi eksisting terkait *public transport*



Gambar 4.20 Analisis fasade bagian satu



Gambar 4.21 Analisis fasade bagian dua



Gambar 4.22 Analisis fasade bagian tiga



Gambar 4.23 Analisis fasade bagian empat



Gambar 4.24 Analisis fasade bagian lima



Gambar 4.25 Analisis fasade bagian enam



Gambar 4.26 Analisis fasade bagian tujuh



Gambar 4.27 Hasil evaluasi terkait *public transport* dan fasade bangunan



4.3.7. Jalur penyeberangan dan pulau pelindung

Koridor Jalan Veteran-Bandung memiliki beberapa jalur penyeberangan pada setiap segmen-segmennya. Sebagian besar jalur pejalan kaki yang ada pada segmen tersebut memiliki marka penanda penyeberangan, melewati median jalan dan dilengkapi dengan penanda jalur penyeberangan untuk pejalan kaki. Sub-sub elemen dari jalur penyeberangan dan pulau pelindung tersebut dijelaskan pada tabel 4.11-4.13.

Tabel 4.11. Keamanan dalam menyeberangi jalur penyeberangan

Seg.	Kondisi eksisting	Kriteria/parameter	Analisis
1	Bentuk marka yang digunakan pada jalur penyeberangan di segmen ini menggunakan marka anak tangga yang didukung dengan rambu-rambu penyeberangan. Lebar marka 3 meter (titik satu) dan 5 meter (titik dua). Jarak garis pemberhentian pada titik satu 1 meter dan titik dua 1.25-3.5 meter (gambar 4.28)	<ul style="list-style-type: none"> • jalur penyeberangan sekurang-kurangnya 8 kaki (2.4 meter) • marka berbentuk tangga atau bar piano lebih disarankan daripada bentuk lainnya. • garis pemberhentian di depan jalur penyeberangan dengan minimal 4 kaki (1.2 meter). 	Tidak adanya rambu-rambu penyeberangan yang berupa <i>overhead sign</i> serta tidak lengkapnya rambu-rambu penyeberangan (depan SMAN 8, Taman Makam Pahlawan dan Jalur penyeberangan di timur Matos) di tepian jalur penyeberangan dan masih ditemuinya marka penyeberangan yang pudar (gambar 4.31).
2	Bentuk marka penyeberangan yang digunakan berbentuk anak tangga yang didukung dengan rambu-rambu penyeberangan meski hanya satu sisi. Lebar dari jalur penyeberangan yang ada yaitu selebar 8 m (depan Matos/titik satu) dan 2.5 meter (titik dua) meter (di depan Matos pada titik satu dan dua) dan 3 meter (di depan TMP pada titik tiga) meski agak pudar. Meski demikian terdapat salah satu jalur penyeberangan yang tidak dilengkapi dengan marka (titik tiga). Jarak garis pemberhentian yaitu 2.5 meter pada titik satu dan dua (gambar 4.29).	<ul style="list-style-type: none"> • penggunaan rambu-rambu penyeberangan dengan pencahayaan internal (<i>internally lighted/overhead sign</i>). 	
3	Bentuk marka yang digunakan pada jalur penyeberangan di segmen ini menggunakan bentuk anak tangga meski pada beberapa tempat (telah memudar) yang juga dilengkapi dengan rambu-rambu penyeberangan. Lebar dari marka penyeberangan yaitu 2.5 meter (titik 1-3) dan 4 meter (titik empat). Jarak garis pemberhentian sepanjang 1.25 m (titik 1-3) dan 1.5 meter (titik 4) (gambar 4.30).		

Sumber : Hasil analisis (2013), Hawaii *Department of Transportation* (2011).

Tabel 4.12 Penerangan di jalur penyeberangan

Seg.	Kondisi eksisting	Kriteria/parameter	Analisis
1	Secara keseluruhan jalur penyeberangan yang terdapat	<ul style="list-style-type: none"> • Jalur penyeberangan harus diterangi dengan baik dan mungkin memerlukan penerangan pejalan kaki untuk menambah penerangan jalan yang sudah ada. • Pada area-area yang padat pejalan kaki di mana para pengendara kendaraan bermotor tidak menduga keberadaan jalur penyeberangan 	Pada jalur penyeberangan pada segmen satu, dua dan tiga tidak dilengkapi dengan penerangan yang memadai sehingga dapat membahaya pejalan kaki di malam hari (gambar 4.32).
2	segmen satu, dua dan tiga tidak dilengkapi dengan penerangan.		
3	Begitu juga dengan area persimpangan jalan, sehingga keadaan tersebut cukup membahayakan baik dari sisi pejalan kaki ataupun pengendara yang melewati jalur penyeberangan ataupun persimpangan yang terdapat di koridor tersebut. Hanya sedikit jalur penyeberangan yang kebetulan terlewati penerangan jalan (gambar 4.28-4.30).		

Sumber : Hasil analisis (2013), Bicycle Federation of America Campaign to Make America Walkable (1998), Hawaii Department of Transportation (2011).

Tabel 4.13. Bentuk pulau pelindung median jalur penyeberangan

Seg.	Kondisi eksisting	Kriteria/parameter	Analisis
1	Hanya terdapat satu jalur penyeberangan yang melewati median jalan meskipun tidak sepenuhnya dan bentuknya tidak menikung (lurus) tanpa penerangan di median. Lebar median pada titik satu kurang dari 3 meter (titik satu) (gambar 4.28).	<ul style="list-style-type: none"> • Pada area-area yang padat pejalan kaki di mana para pengendara kendaraan bermotor tidak menduga keberadaan jalur penyeberangan • Idealnya (median) memiliki lebar 8 hingga 9 kaki (2.4 m-3m) dan minimum lebar 6 kaki (1.8 m) • Penataan lansekap di sekitar jalur penyeberangan median jalan sangat penting agar tidak menutupi pandangan pejalan kaki dan pengguna kendaraan • Keberadaan tombol penanda penyeberangan pejalan kaki harus ditempatkan pada jalur penyeberangan yang bersinyal di mana jarak penyeberangan melebihi 60 kaki • Penggunaan pulau pelindung yang menyudut (45 derajat+) agar pejalan kaki dapat melihat lalu lintas kendaraan yang akan lewat • Median dan pulau pelindung harus harus diterangi dengan baik. 	Secara keseluruhan, baik pada segmen satu, dua ataupun tiga untuk jalur penyeberangan yang memiliki median yang cukup lebar untuk diberikan pola menikung untuk mempermudah pejalan kaki dalam melihat lalu lintas kendaraan yang lewat (gambar 4.32). Median yang dimaksud yang memiliki area lansekap, kecuali median pada titik empat di segmen tiga. Penerangan yang ada memanfaatkan penerangan penyeberangan jalur pejalan kaki.
2	Secara keseluruhan bentuk jalur penyeberangan masih lurus dan tidak menikung atau membentuk pola Z serta tanpa penerangan di median. Sedangkan lebar dari median jalur penyeberangan yang ada yaitu 8 meter (titik satu dan dua) dan 3 meter (titik tiga) (gambar 4.29).		
3	Secara keseluruhan bentuk jalur penyeberangan masih berpola lurus dan tidak menikung ataupun berpola Z tanpa penerangan di median. Lebar dari median jalur penyeberangan yang ada 3.4 m (titik satu), 2 m (titik dua), 3 m (titik tiga) dan 3.6 m (titik empat) (gambar 4.30).		

Sumber : Hasil analisis (2013), Hawaii Department of Transportation (2011).

4.3.8. Traffic calming

Pada konsep *pedestrian-friendly street*, pada intinya keberadaan *traffic calming* membuat kendaraan melaju pelan sehingga memberikan rasa aman selama berjalan kaki. Selain itu keberadaannya juga dapat membuat pejalan kaki lebih mudah dalam menyeberang jalan. Keberadaan *traffic calming* dijelaskan pada tabel 4.14-4.15.

Tabel 4.14. Keamanan dari lalu lintas kendaraan selama berjalan kaki

Seg.	Kondisi eksisting	Kriteria/parameter	Analisis
1	Pada segmen ini hanya terdapat pepohonan di kanan kiri jalannya serta median jalan beserta pepohonannya. Selain itu keberadaan perparkiran on-street yang terdapat pada titik juga membantu memberikan efek <i>traffic calming</i> (gambar 4.28).	Bentuk desain seperti narrower street, pulau pelindung dan <i>sign and neighborhood gateway</i> yang dapat membantu memperlambat laju kendaraan di sepanjang jalan.	Terdapat beberapa <i>traffic calming</i> secara tidak langsung telah disediakan pada koridor tersebut seperti adanya median jalan beserta pepohonan di kanan kiri jalannya dan perparkiran on-street yang ada meskipun sebenarnya tidak disediakan secara khusus. Meski demikian seharusnya terdapat <i>gateway</i> guna menunjang kejelasan keberadaan suatu area dalam hal ini dilihat persegmen untuk menandakan pada pengguna jalan bahwa mereka telah memasuki kawasan tertentu sehingga membantu memperlambat laju kendaraan mereka untuk membantu melindungi aktivitas-aktivitas pejalan kaki yang berada di sepanjang koridor tersebut (gambar 4.33).
2	Berdasarkan hasil e, <i>traffic calming</i> yang menunjang segmen ini hanya terdapat pepohonan di kanan kiri jalan serta median jalan beserta pepohonannya. Terlebih pada median jalan di depan Malang Town Square banyak ditemui variasi pepohonan selain glodokan tiang. Selain itu keberadaan perparkiran on-street yang terdapat pada titik ini juga membantu memberikan efek <i>traffic calming</i> (gambar 4.29)		
3	Berdasarkan hasil pengamatan, <i>traffic calming</i> yang menunjang segmen ini hanya terdapat pepohonan di kanan kiri jalan serta median jalan beserta pepohonannya. Selain itu keberadaan perparkiran on street yang terdapat pada titik ini juga membantu memberikan efek <i>traffic calming</i> terutama pada hari-hari aktif sekolah yang selalu dijumpai kendaraan-kendaraan antar jemput yang terdapat di sekitar tempat tersebut (gambar 4.30)		

Sumber : Hasil analisis (2013), Hawaii Department of Transportation (2011), Georgia Department of Transportation (2006)

Tabel 4.15. Kemudahan menyeberangi jalur penyeberangan

Seg.	Kondisi eksisting	Kriteria/parameter	Analisis
1	Pada kondisi eksisting, tidak	Bentuk desain seperti <i>curb</i>	Tidak adanya <i>traffic</i>

Seg.	Kondisi eksisting	Kriteria/parameter	Analisis
2	ditemui keberadaan <i>traffic calming</i> yang mana membantu secara langsung pejalan kaki dalam menyeberangan seperti <i>curb extension, special paving, speed hump</i> ataupun <i>raised crosswalk</i> pada keseluruhan koridor kecuali keberadaan <i>narrowed street</i> dikarenakan banyaknya pepohonan yang berada di sisi kiri & kanan jalan maupun median jalan (gambar 4.28-4.30).	<i>extension, special paving, speed hump</i> dan <i>raised crosswalk</i> dapat membantu untuk mempermudah pejalan kaki dalam menyeberang jalan	<i>calming</i> pada jalur-jalur penyeberangan yang pada pada segmen satu, dua dan tiga untuk memudahkan dalam menyeberang (gambar 4.33).

Sumber : Hasil analisis (2013), Hawaii *Department of Transportation* (2011), Georgia *Department of Transportation* (2006)

4.3.9. Penerangan jalan

Pada konsep pedestrian-friendly street sebenarnya lebih ditekankan pada penyeragaman tema penerangan jalan yang ada. Penerangan jalan di sini adalah penerangan jalan itu sendiri dan penerangan pejalan kaki namun pada pembahasan ini lebih ditekankan pada penerangan untuk para pejalan kaki. Pada Koridor Jalan Veteran-Bandung sendiri sebagian besar jalannya memanfaatkan penerangan jalan sebagai penerangan untuk jalur pejalan kaki yang mana memiliki ketinggian 7-9 meter dengan menggunakan daya lampu 250 watt. Hal tersebut berbeda dengan penerangan pejalan kaki karena keberadaannya tidak diadakan khusus pada koridor tersebut kecuali pada beberapa di segmen tiga seperti yang dijelaskan pada tabel 4.16.

Tabel 4.16. Penerangan di sepanjang jalur pejalan kaki

Seg.	Kondisi eksisting	Kriteria/parameter	Analisis
1	Pada segmen satu, pada daerah tersebut tidak diterangi dengan penerangan yang memadai melihat banyak ditemui pejalan kaki yang sering beraktivitas pada daerah tersebut. Keberadaan pejalan kaki pada daerah tersebut tidak lain juga turut dipengaruhi oleh pedagang kaki lima ataupun pujasera yang terdapat di sekitar tempat tersebut (gambar 4.28).	<ul style="list-style-type: none"> berada di atas permukaan jalur pejalan kaki dengan ketinggian, 3,6 hingga 4.5 m. jarak yang tepat di sepanjang blok yang dipergunakan antara 15 hingga 22 meter tergantung dari jumlah penerangan dan pepohonan jalan. menerangi public art, tempat-tempat dan bangunan khusus serta tempat transit penambahan penerangan baru pada rute-rute pejalan kaki yang memiliki penerangan buruk, 	Tidak adanya penerangan untuk pejalan kaki di sekitar jalur masuk Gang Veteran dalam dan di sepanjang jalur pejalan kaki di Ibnu Sina serta Pujasera yang ramai oleh aktivitas pejalan kaki (gambar 4.32 –segmen satu).
2	Pada segmen ini tepatnya di sekitar MX Mall dan Malang Town Square, tidak terdapat penerangan pejalan kaki yang memadai melihat banyak ditemui pejalan kaki yang berjalan kaki		Tidak adanya penerangan pejalan kaki di sepanjang MX Mall hingga tempat di sebelah timur Malang Town Square serta di seberang kedua Mall

Seg.	Kondisi eksisting	Kriteria/parameter	Analisis
	di tempat tersebut baik yang menuju tempat kendaraan biasa mangkal seperti yang terdapat di timur, barat ataupun seberang kedua mall tersebut pada malam hari. Selain itu banyak ditemui pejalan kaki duduk di sekitar daerah tersebut (gambar 4.29).	sisi gang, dan fasilitas-fasilitas pendukung pejalan kaki.	tersebut yang mana sering digunakan untuk lalu lintas pejalan kaki dan dekat dengan tempat pemberhentian kendaraan/angkutan umum. (gambar 4.32-segmen dua).
3	Pada segmen ini sangat sepi aktivitas pejalan kaki pada malam hari kecuali di daerah sekitar Masjid Al-Falah ataupun di sekitar area perdagangan dan jasa seperti di sekitar Ganesha dan Neutron.meski tidak disediakan penerangan pejalan kaki di sekitarnya. (gambar 4.30).	•dapat disediakan terpisah atau menjadi satu tiang dengan penerangan jalan yang ada.	Tidak adanyapenerangan pejalan kaki di ruang yang banyak ditemui aktivitas pejalan kaki di malam hari (gambar 4.32 – segmen tiga).

Sumber: Hasil analisis (2013), Gordon Ratcliffe *Landscape Architects* (2004).

4.3.10. Pepohonan dan lansekap

Pepohonan peneduh yang digunakan di tepi jalur pejalan kaki pada beberapa segmen cukup bervariasi. Terdapat berbagai macam pepohonan yang digunakan pada koridor ini yang mana pepohonan tersebut didominasi oleh pohon sonokembang pada segmen satu dan dua serta pohon johar pada segmen tiga. Keadaan tersebut dijelaskan pada tabel 4.17.

Tabel 4.17. Keteduhan jalur pejalan kaki

Seg.	Kondisi eksisting.	Kriteria/parameter	Analisis
1	Secara keseluruhan pepohonan peneduh yang berada di tepian jalur pejalan kaki hampir seragam dan ditanam sejajar serta didominasi oleh pohon sonokembang. Pepohonan tersebut ditanam di area lansekap yang berada di kanan kiri trotoar secara berbaris. Lebar ruang lansekap tersebut kurang lebih 4.5 meter. Pohon sonokembang sendiri memiliki tinggi 10 meter dan memiliki bentuk ranting yang naik sehingga keberadaannya tidak mengganggu aktivitas pejalan kaki dalam berjalan kaki selain itu juga bermassa daun padat. Beberapa juga ditemui pohon kelapa sawit yang terdapat di depan InBis. Jarak antar pepohonan peneduh relative teratur yaitu 6-12 meter mengikuti kavling bangunan	•ditempatkan pada jalur tanaman (minimal 1.5 m), bermassa daun padat, bentuk percabangan batang tidak merunduk, ditanam secara berbaris dan percabangan 2 m di atas tanah. •memiliki jarak dengan rentang antara 7.6 hingga 15.2 meter tergantung dari ukurannya. •dapat ditempatkan secara tidak biasa dan berkelompok pada suatu tempat. •tidak menempatkan pepohonan di mana keberadaannya akan mengganggu pandangan. •Jika pelindung pepohonan ditempatkan keberadaannya	Tidak teratur dan tidak terdapatnya pepohonan pada daerah jalur pejalan kaki yang berada di sekitar SMKN 2 dan SMAN 8 Malang baik dikarenakan terdapat kesalahan penempatan dan daerah jalur pejalan kaki yang kurang teduh maupun perlunya penempatan pepohonan peneduh pada jalur tanamannya. (gambar 4.33 – segmen satu).

Seg.	Kondisi eksisting.	Kriteria/parameter	Analisis
2	<p>(gambar 4.28).</p> <p>Sebagian jalur pejalan kakinya diteduhi oleh pohon sonokembang yang memiliki massa daun padat kecuali pada jalur pejalan kaki di sepanjang MX Mall dan Malang Town Square yang relatif terbukakarena keberadaannya sebagai area peradangan serta di sepanjang Taman Makam Pahlawan (TMP) yang sebagian besar diteduhi dengan pohon cemara pinus yang mana memiliki ketinggian 12-15 meter . Secara keseluruhan pepohonan tersebut ditanam berbaris pada area lansekap dengan lebar 4.5-5 meter (meski sebagian besar berbatasan langsung dengan trotoar seperti di sepanjang jalur pejalan kaki di depan Universitas Negeri Malang).kecuali yang terdapat di depan TMP yang memiliki lebar 2.8 meter. Selain itu pada median jalur penyeberangan pada segmen ini juga diteduhi oleh keberadaan pohon trembesi (depan Malang Town Square) dan sonokembang. Jarak antar pepohonan peneduh relative teratur yaitu 6-12 meter mengikuti kavling bangunan (gambar 4.29).</p>	<p>harus di luar jalur perjalanan pejalan kaki.</p>	<p>Tidak adanya pepohonan peneduh di sekitar jalur pejalan kaki di sekitar MX Mall dan Malang Town Square di mana masih terdapat sedikit ruang. Selain itu juga masih adanya pepohonan cemara pinus yang mana tidak termasuk pepohonan bermassa daun padat di sepanjang Taman Makam Pahlawan. Selain itu jugamasih ditemui penempatan pepohonan peneduh yang tidak berada di area lansekap (gambar 4.33 – segmen dua).</p>
3	<p>Sebagian besar jalur pejalan kakinya diteduhi oleh pohon johar yang memiliki ukuran besar (mencapai 15 meter) dibanding pepohonan di segmen-segmen sebelumnya . Pepohonan tersebut sebagian besar diletakkan di jalur tanaman di tepian trotoar (lebar 4-4.5m) dan median jalan (lebar 7 m). Pepohonan johar yang terdapat pada median jalan pun juga membantu meneduhi jalur pejalan kaki yang terdapat pada segmen ini dikarenakan ukurannya yang tinggi besar. Selain itu juga terdapat beberapa pohon sonokembang yang ditempatkan di sepanjang walkway (selebar 4.5 m) kompleks madrasah dan pohon kiara payung yang berada di depan Sang Timur. Secara keseluruhan pepohonan tersebut</p>		<p>Tidak adanya pepohonan peneduh untuk menggantikan pepohonan yang berada di tengah jalur pejalan kaki yang ada di sekitar MAN 3 dan Koperasi pada segmen tiga dan tidak dilengkapinya pepohonan di area walkway dengan pelindung pepohonan (gambar 4.33 – segmen tiga).</p>

Seg.	Kondisi eksisting.	Kriteria/parameter	Analisis
	memiliki massa daun padat dan ditanam secara berbaris di sepanjang segmen ini serta memiliki tinggi percabangan yang lebih dari 2 meter. Jarak antar pepohonan peneduh relative teratur yaitu 7-12 meter mengikuti kavling bangunan (gambar 4.30).		

Sumber : Hasil analisis (2013), Georgia Department of Transportation (2006), Dinas PU (1996)



Gambar 4.28 Kondisi eksisting jalur penyeberangan, *traffic calming*, pepohonan dan penerangan jalan-segmen satu



Gambar 4.29 Kondisi eksisting jalur penyeberangan, *traffic calming*, pepohonan dan penerangan jalan-segmen dua



Gambar 4.30 Kondisi eksisting jalur penyeberangan, *traffic calming*, pepohonan dan penerangan jalan-segmen tiga



Gambar 4.31 Hasil evaluasi terkait keamanan menyeberangi jalur penyeberangan



Gambar 4.32 Hasil evaluasi terkait penerangan penyeberangan, bentuk pulau pelindung dan penerangan di jalur pejalan kaki



Gambar 4.33 Hasil evaluasi terkait *traffic calming* dan pepohonan peneduh



4.3.11. Perabot jalan

Pada konsep *pedestrian-friendly street*, penekanan pada perabot-perabot jalan yang ada sebenarnya lebih ditekankan pada keseragaman tema perabot-perabot jalan yang ada. Perabot- perabot jalan yang akan dibahas berikut ini meliputi rambu-rambu (tabel 4.18), penunjuk arah (tabel 4.19), tiang pelindung (tabel 4.20), tempat sampah (tabel 4.21), tempat duduk (tabel 4.22), keran air minum (tabel 4.23), perabot penghias koridor (*public art*, patung, pot tanaman dan perabot lainnya) (tabel 4.24) serta papan iklan (reklame) (tabel 4.25) yang terdapat koridor tersebut.

Tabel 4.18.Keberadaan rambu-rambu lalu lintas di sepanjang koridor

Seg.	Kondisi eksisting	Kriteria/parameter	Analisis
1	Pada segmen ini, penempatan rambu-rambu sebagian besar terdapat di tepian jalan. Meski demikian masih terdapat beberapa rambu-rambu yang sedikit menengah ke arah tengah trotoar. Selain itu juga terdapat beberapa rambu-rambu yang letaknya saling berdekatan yang mana seharusnya dapat dijadikan satu tiang (gambar 4.34).	<ul style="list-style-type: none"> •Harus diletakkan di zona tepian jalan. Keberadaannya harus ditempatkan baik di ujung tempat parkir dan sejajar di sepanjang jalan. •Keberadaan elemen-elemen lain seperti pepohonan jalan ataupun tiang lampu tidak harus dipindahkan untuk keberadaan rambu-rambu yang baru 	Masih adanya rambu-rambu yang mengganggu jalur pejalan kaki yang ada serta adanya beberapa rambu-rambu yang tidak efisien penggunaan tiangnya. Selain itu juga secara keseluruhan masih banyak ditemui jarak antara rambu-rambu penyeberangan yang terlalu dekat terutama yang berada di median jalan (gambar 4.41).
2	Pada segmen ini, sebagian besar rambu-rambu lalu lintasnya ditempatkan di tepian jalan maupun tepian trotoar. Beberapa penempatan masih tidak teratur dan tidak sejajar. Selain itu rambu-rambu yang terdapat pada segmen ini masih ada yang terlalu berdekatan dan berada di tengah jalur trotar (gambar 4.35).	<ul style="list-style-type: none"> •Keberadaannya harus digabungkan menjadi satu tiang jika memungkinkan. Rambu-rambu baru harus menggunakan tiang yang ada jika memungkinkan. •Sebuah rambu-rambu yang berdiri sendiri harus berlokasi dengan jarak 30 meter dengan rambu-rambu yang lain. •Ditempatkan disekitar elemen-elemen yang ada dan di sekitar tempat-tempat yang tepat seperti tanaman, penerangan, atau perabot-perabot yang ada. 	
3	Pada titik ini sebagian besar rambu-rambu yang ada berada di tepian jalan, kecuali beberapa rambu-rambu yang bersifat insidental yang ditempatkan di dekat jalur penyeberangan. Selain itu untuk rambu-rambu penyeberangan pun juga ditempatkan secara sejajar dengan rambu-rambu sejenisnya (gambar 4.36).		

Sumber : Hasil analisis (2013), San Fransisco *Planning Department* (2010).

Tabel 4.19. Keberadaan penunjuk arah

Seg.	Kondisi eksisting	Kriteria/parameter	Analisis
1	Sebagian besar penunjuk arah yang terdapat pada segmen ini	•Memberikan jarak dari	Penunjuk arah yang ada sebagian besar masih

Seg.	Kondisi eksisting	Kriteria/parameter	Analisis
	dilengkapi dengan penunjuk arah ke lokasi tujuan. Hanya sebagian kecil yang memberikan penunjuk jarak dengan lokasi tujuan (karena jauh) dikarenakan beberapa berdekatan dengan lokasi tujuan. Secara keseluruhan penunjuk arah yang ada memakai warna yang kontras (gambar 4.34).	tempat asal ke lokasi tujuan, rata-rata waktu berjalan kaki atau bentuk perhitungan lain yang berguna bagi pejalan kaki.	berfokus pada bangunan yang ada di dekatnya dan masih kurang penunjuk arah pada ruang-ruang di mana pejalan kaki harus berganti rute seperti di persimpangan yang mana harusnya juga dilengkapi dengan penunjuk arah (gambar 4.41).
2	Dibandingkan dengan segmen satu dan segmen tiga, pada segmen ini sangat sedikit sekali dijumpai penunjuk arah, baik yang mengarah pada segmen ini sendiri atau pun pada segmen-segmen lain serta di luar segmen-segmen tersebut. Hanya terdapat satu penunjuk arah yang mengarahkan ke sasana krida (Universitas Negeri Malang). Warna dari penunjuk arah yang ada sendiri cukup kontras dengan <i>background</i> yang ada (warna merah dan putih) (gambar 4.35).	<ul style="list-style-type: none"> • Penyediaan peta berjalan kaki termasuk didalamnya rute-rute transit untuk menemukan jalan-jalan di sekitar lingkungan perkotaan. • Desain mudah untuk dibaca dengan penggunaan kata-kata dan gambar yang mudah dimengerti. • Dapat dimengerti warga sekitar maupun para pengunjung koridor tersebut. 	
3	Sebagian besar penunjuk arah yang terdapat pada koridor ini menyertakan arah lokasi tujuan. Hanya sebagian saja yang menyertakan jarak tempuh ke lokasi tujuan.. Secara keseluruhan menggunakan warna pada kata-kata yang kontras terhadap <i>background</i> (sebagian besar menggunakan kombinasi putih dan biru serta putih dan hijau) (gambar 4.36).	berlokasi pada tempat-tempat di mana pejalan kaki berganti rute; pada tempat-tempat pejalan kaki biasa berkumpul. Selain itu harus didesain secara artistic.	

Sumber : Hasil analisis (2013), Hawaii *Department of Transportation* (2011).

Tabel 4.20. Keberadaan tiang pelindung/pembatas

Seg.	Kondisi eksisting	Kriteria/parameter	Analisis
1	Pada segmen ini, tiang pelindung hanya ditemui di dekat lampu lalu lintas di perempatan jalan Veteran bagian barat (sebelum dijadikan taman, terdapat jalur penyeberangan yang melewati median jalan tersebut namun sekarang diubah) (gambar 4.34).	<ul style="list-style-type: none"> • Menggambarkan ruang pejalan kaki • Dapat diberikan dengan penerangan di dalamnya ataupun tidak • Melindungi pejalan kaki dari lalu lintas kendaraan 	Tidak adanya tiang pelindung, pada tempat-tempat di mana terdapat jalur penyeberangan yang rawan yang sebelumnya tidak dilengkapi dengan tiang pelindung.
2	Pada segmen ini terdapat dua area yang dilengkapi dengan tiang pelindung yaitu area jalur penyeberangan yang terdapat di depan Malang Town Square. (gambar 4.35).	<ul style="list-style-type: none"> • Ukuran ketinggian <i>bollard</i> yang bersifat <i>pedestrian-scale</i> 	Area tersebut diperlihatkan pada gambar 4.42.

Seg.	Kondisi eksisting	Kriteria/parameter	Analisis
3	Tiang pelindung (<i>bollard</i>) hanya ditemui pada area persimpangan di barat segmen ini (gambar 4.36).		

Sumber : Hasil analisis (2013), Hawaii *Department of Transportation* (2011).

Tabel 4.21. Ketersediaan tempat sampah

Seg.	Kondisi eksisting	Kriteria/parameter	Analisis
1	Sebagian besar tempat sampah yang terdapat pada segmen ini memiliki warna biru kuning dengan pembagian sampah kering dan basah. Selain itu juga didominasi oleh tempat sampah dengan bahan karet yang tahan lama. Meski demikian sebagian besar tempat sampah tersebut tidak memiliki tutup atas (gambar 4.37).	<ul style="list-style-type: none"> • Keberadaannya harus diletakkan pada lokasi yang menghasilkan aktivitas yang tinggi seperti pada tempat-tempat yang ramai, tempat perdagangan dan tempat transit. • Tempat sampah harus terbuat dari bahan dengan daya tahan tinggi. Pewarnaannya harus menyesuaikan elemen-elemen yang ada dilingkungannya. • Maksimal empat tempat sampah harus disediakan di setiap persimpangan/perempatan • Tempat-tempat sampah harus diletakkan di dekat ujung-ujung jalur pejalan kaki (persimpangan/perempatan) namun harus diluar zona yang bebas halangan. • Pada jalan dengan dominasi perdagangan, maksimal terdapat satu tempat sampah minimal pada setiap 61 meter. • Jenisnya harus disesuaikan dengan karakteristik/tema yang terdapat di lingkungannya. • tutupan atas dan bagian bawah juga harus tertutup agar terjaga dan tetap kering. 	Tidak seragamnya tempat sampah yang ada dan tidak adanya empat sampah di setiap persimpangan pada beberapa tempat. Tempat sampah yang ada sendiri secara keseluruhan didominasi oleh material besi dan karet yang mewardahi tempat sampah kering dan basah (kombinasi dua tempat sampah warna biru dan kuning) yang mana keduanya memiliki daya tahan yang tinggi serta tutupan atas dan bawah yang terjaga. (gambar 4.42)
2	Pada segmen ini sebagian besar tempat sampah berbahan karet yang mana memiliki daya tahan tinggi dan memiliki motif warna biru kuning dengan pembagian sampah kering dan basah. Meski demikian, secara keseluruhan tempat sampah yang terdapat pada segmen tersebut tidak memiliki tutupan atas. Selain itu masih terdapat beberapa simpangan dan tempat-tempat ramai yang tidak tersedia tempat sampah (gambar 4.38).		
3	Secara keseluruhan tempat sampah pada segmen ini didominasi oleh tempat sampah berbahan karet. Meski demikian banyak dijumpai tempat sampah berbahan besi.. Warna dari keseluruhan tempat sampah tersebut adalah biru kuning dengan pembagian sampah basah dan kering. Beberapa sampah masih tidak seragam terutama dari segi warna (gambar 4.39).		

Sumber : Hasil analisis (2013), San Fransisco *Planning Department* (2010), *City of Cheyenne* (2009).

Tabel 4.22 Keberadaan tempat duduk

Seg.	Kondisi eksisting	Kriteria/parameter	Analisis
1	Pada segmen ini sebagian besar tempat duduk yang disediakan pada titik ini berupa dinding rendah yang ada ditepian jalur	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Informal seating</i> (seperti <i>low-wall</i>) dapat disatukan dengan elemen-elemen lain 	Tidak adanya bentuk penataan tempat duduk dengan rentang jarak sesuai dengan jarak lelah

Seg.	Kondisi eksisting	Kriteria/parameter	Analisis
2	pejalan kaki (kecuali halte) (gambar 4.37). Dibandingkan dengan segmen-segmen lainnya, pada titik ini terdapat tempat duduk yang bersifat public. Meski demikian terdapat beberapa tempat-tempat duduk alternative yang terdapat pada titik ini seperti di depan MX Mall (gambar 4.38).	pada zona perabot jalan dan dapat ditempat bersebelahan pada ruang lansekap • Jika ruang trotoar tersedia, harus ditempatkan sejajar dengan tepiannya. • <i>seat-wall</i> , dapat digunakan sebagai alternatif tempat duduk. • didesain agar terintegrasi dengan elemen-elemen yang ada jika memungkinkan	yaitu 30 meter pada koridor tersebut yang ditempatkan pada segmen satu, dua dan tiga (gambar 4.43)
3	Pada titik ini sebagian besar pejalan kaki memanfaatkan dinding-dinding rendah area lansekap dan tree gates untuk digunakan sebagai tempat duduk (gambar 4.39).	• berada di bawah pepohonan untuk menyediakan keteduhan dan kenyamanan. • Jika berada di tepi jalan menghadap ke arah bangunan dan sebaliknya • pada tepian tambahan, keberadaan tempat duduk harus ditetata untuk menciptakan ruang untuk bersosialisasi.	

Sumber : Hasil analisis (2013), San Fransisco *Planning Department* (2010).

Tabel 4.23. Ketersediaan keran air minum.

Seg.	Kondisi eksisting	Kriteria/parameter	Analisis
1	Secara keseluruhan tidak ditemukan keran air minum pada koridor ini meski banyak area-area yang dipenuhi oleh aktivitas pejalan kaki baik pada pagi hingga malam hari.	disediakan hanya pada ruang-ruang di mana pejalan kaki berkumpul penyediaan pengaliran air yang baik untuk menghindari lantai penyediaan keran air minum yang mudah digunakan.	Tidak adanya keran air minum pada area-area a yang ramai oleh aktivitas pejalan kaki di koridor ini baik pada segmen satu, dua dan tiga (gambar 4.44).

Sumber : Hasil analisis (2013), Hawaii *Department of Transportation* (2011).

Tabel 4.24 Keberadaan perabot-perabot penghias koridor

Seg.	Kondisi eksisting	Kriteria/parameter	Analisis
1	Sebagian besar perabot hias seperti public art ataupun perabot-perabot pendukung lain yang terdapat pada segmen ini ditempatkan pada area lansekap median jalan dan tepian jalan. Beberapa perabot diantaranya menandai keberadaan guna lahan yang terdapat di sekitarnya. (gambar 4.37).	• <i>Public art</i> dapat memberikan karakter dan menghidupkan lingkungan jalan, dapat dibuat menarik baik pejalan kaki, berlokasi pada tempat-tempat khusus, dapat membantu pejalan kaki sebagai penunjuk arah, melibatkan bentuk-bentuk desain/seni local.	Tidak adanya <i>public art</i> pada area yang memiliki banyak aktivitas pejalan kaki seperti di depan pujasera, dan di dekat gang veteran dalam (gambar 4.44 – segmen satu).
2	Sebagian besar keberadaan perabot-perabot penghias koridor pada titik ini berada pada koridor ini menandai keberadaan guna lahan yang terdapat di sekitarnya.	• Penataan pot tanaman harus mempertimbangkan keteraturan seperti kesejajaran dengan elemen-	Tidak adanya <i>public art</i> ataupun pot tanaman pada area yang ramai pejalan kaki seperti didepan Malang Town

Seg.	Kondisi eksisting	Kriteria/parameter	Analisis
	Sebagian besar berada di tepian jalur pejalan kaki. Meski demikian terdapat salah satu perabot jalan seperti telepon umum yang berada di tengah jalur pejalan kaki (gambar 4.38).	elemen sekitarnya dan memerlukan pertimbangan perawatan yang lebih.	Square (gambar 4.44 – segmen dua).
3	Sebagian besar <i>public art</i> yang terdapat pada segmen ini menandai keberadaan guna lahan yang terdapat di sekitarnya. Meski demikian terdapat beberapa variasi <i>public art</i> lain seperti jam maupun lampu hias yang terdapat di sekitar koridor (gambar 4.39).	<ul style="list-style-type: none"> Keberadaan perabot-perabot lain pendukung pejalan kaki tersebut seperti keberadaan ruang peneduh khusus, lampu jalan dan elemen-elemen lain yang menambah identitas keunikan pada ruang jalan 	Kurangnya <i>public art</i> di sekitar kompleks pendidikan dikarenakan tempat tersebut sangat ramai aktivitas pejalan kaki terutama oleh pejalan kaki (gambar 4.44 – segmen tiga).

Sumber : Hasil analisis (2013), Hawaii *Department of Transportation* (2011).

Tabel 4.25 Keteraturan papan iklan/spanduk

Seg.	Kondisi eksisting	Kriteria/parameter	Analisis
1	Sebagian besar reklame yang berada pada segmen ini pada area lansekap tepian jalan dan median jalan terutama reklame yang bersifat insidentil yang banyak ditemui di sepanjang pepohonan di segmen. Reklame-reklame yang terdapat pada segmen ini secara keseluruhan ditempatkan mengarah ke arah lalu lintas jalan. Secara keseluruhan reklame insidentil memakai penerangan seadanya kecuali reklame permanen yang sebagian besar difasilitasi penerangan (gambar 4.40 – segmen satu).	<ul style="list-style-type: none"> Menambahkan warna, nuansa hidup dan identitas pada sebuah jalan Menjaga kesejajaran horizontal dan kebebasan ruang secara vertikal 	Masih adanya reklame yang bersifat permanen & insidentil yang justru mengganggu pejalan kaki seperti yang terdapat di sebelah barat segmen ini selain penempatannya yang tidak sejajar dengan reklame-reklame di tempat-tempat lainnya (gambar 4.45 – segmen satu).
2	Sebagian reklame yang terdapat pada segmen ini didominasi oleh reklame insidentil. Secara keseluruhan ditempatkan pada area lansekap baik yang terdapat pada median jalan atau pada area lansekap di tepian jalan. Meski demikian masih terdapat beberapa reklame yang menutup jalur pejalan kaki (seperti pada reklame yang terdapat tepat di depan Malang Town Square). Sifat reklame insidentil yang terdapat pada segmen ini pun tidak tentu dan sering-sering berganti-ganti baik pengiklan ataupun tempatnya (gambar 4.40 – segmen dua).		Masih adanya reklame yang bersifat insidentil yang terdapat di depan Malang Town Square yang keberadaan tidak sejajar dengan reklame-reklame lainnya. Selain itu keberadaannya juga mengganggu aktivitas pejalan kaki (gambar 4.45 – segmen dua).
3	Sebagian besar reklame yang terdapat pada segmen ini ditempatkan pada area lansekap dan median jalan (gambar 4.40 – segmen tiga). Beberapa juga ditempatkan pada area ditepian jalan. Secara keseluruhan telah penempatan reklame telah mengarah ke arah jalan. Selain itu juga tidak ditemui reklame		Secara keseluruhan penempatan reklame yang ada pada segmen ini telah sejajar dan keberadaannya telah memberikan identitas pada segmen ini (gambar 4.45 – segmen tiga).

Seg.	Kondisi eksisting	Kriteria/parameter	Analisis
------	-------------------	--------------------	----------

yang menghalangi lalu lintas jalur pejalan kaki.

Sumber: Hasil analisis (2013), Hawaii *Department of Transportation* (2011).



Gambar 4.34 Kondisi eksisting rambu-rambu lalu lintas, penunjuk arah dan tiang pelindung -segmen satu



Gambar 4.35 Kondisi eksisting rambu-rambu lalu lintas, penunjuk arah dan tiang pelindung -segmen dua



Gambar 4.36 Kondisi eksisting rambu-rambu lalu lintas, penunjuk arah dan tiang pelindung -segmen tiga



Gambar 4.37 Kondisi eksisting tempat duduk, tempat sampah *public art*, pot tanaman dan perabot lainnya -segmen satu



Gambar 4.38 Kondisi eksisting tempat duduk, tempat sampah *public art*, pot tanaman dan perabot lainnya-segmen dua



Gambar 4.39 Kondisi eksisting tempat duduk, tempat sampah *public art*, pot tanaman dan perabot lainnya-segmen tiga



Gambar 4.40 Kondisi eksisting papan iklan/spanduk



Gambar 4.41 Hasil evaluasi terkait rambu-rambu dan penunjuk arah



Gambar 4.42 Hasil evaluasi terkait tiang pelindung (*bollard*) dan tempat sampah



Gambar 4.43 Hasil evaluasi terkait tempat duduk



Gambar 4.44 Hasil evaluasi terkait keran air minum dan perabot-perabot unik



Gambar 4.45 Hasil evaluasi terkait keteraturan papan iklan/spanduk



4.4. Penilaian Pejalan Kaki Terhadap Elemen-elemen *Pedestrian-Friendly Street*

Sebelum dilakukan pembahasan lebih lanjut terkait elemen-elemen *pedestrian-friendly street* di koridor tersebut, akan dilakukan pembahasan terlebih dahulu terkait persepsi-pekerjaan pejalan kaki terhadap elemen-elemen tersebut yang mana dijelaskan pada sub-sub elemennya. Pejalan kaki yang dijadikan responden (dengan jumlah 96 responden) ini merupakan pejalan kaki yang sedang duduk-duduk di sekitar jalur pejalan kaki. Sebagian besar berdekatan dengan aktivitas-aktivitas penunjang yang terdapat di Koridor Jalan Veteran Bandung tersebut. Hal tersebut dikarenakan demi kemudahan dalam melakukan pengisian kuesioner. Pejalan kaki ini pun memiliki karakteristik-karakteristik sebagai berikut.



Gambar 4.46 Karakteristik pejalan kaki dari jenis kelamin (kiri), umur (tengah) dan pekerjaan (kanan)



Gambar 4.47 Karakteristik pejalan kaki menurut jenis jarak berjalan kaki (kiri), moda menuju koridor (tengah) dan tujuan berjalan kaki (kanan)

Berikut ini (gambar 4.48) merupakan hasil dari penilaian-penilaian pejalan kaki yang dilihat dari persepsi pejalan kaki yang menggunakan analisis IPA terhadap elemen-elemen *pedestrian-friendly street* yang terdapat pada koridor tersebut yang dihimpun dari masing-masing segmen.

Gambar 4.48 Persepsi pejalan kaki



Berdasarkan persepsi pejalan, elemen penting yang menjadi perhatian pejalan kaki terkait dengan elemen-elemen *pedestrian friendly street* yang dijabarkan dalam sub-sub elemennya. Persepsi pejalan kaki ini diambil mewakili kedua sisi jalur pejalan kaki baik jalur pejalan kaki yang terdapat di utara dan selatan koridor tersebut. Sub-sub elemen yang menjadi perhatian (termasuk kuadran I pada gambar 4.48) adalah sebagai berikut.

Tabel 4.26 Elemen-elemen *pedestrian-friendly street* yang memerlukan perhatian

No	Elemen <i>pedestrian-friendly street</i>	Area yang memerlukan perhatian (kuadran I)			Analisis dari persepsi pejalan kaki yang memerlukan perhatian
		Koridor	Segmen 1	Segmen 2 3	
1	Ketersediaan ramp (bagian trotoar yang landai) di setiap persimpangan jalan maupun jalur penyeberangan (yang aman bagi para penyandang cacat atau para disabilitas) (KJ)	-	✓	- -	Jika melihat kondisi eksisting, maka dilakukan penandaan pada trotoar dan area yang dilalui pejalan kaki pada segmen satu yang mana seharusnya terfasilitasi oleh keberadaan ramp sebagai interpretasi dari persepsi pejalan kaki (gambar 4.49)
2	Ketersediaan jalur/ruang khusus di tepian jalan untuk pengguna sepeda (sebagai ruang buffer atau pelindung bagi pejalan kaki) (JS)	✓	-	- -	Jika melihat kondisi eksisting, maka akan dilakukan penandaan terhadap Jalan Veteran-Bandung sebagai bentuk interpretasi perhatian dari pejalan kaki terkait dengan jalur sepeda (gambar 4.51)
3	Ketersediaan halte di sepanjang koridor (PT1)	-	✓	- -	Jika melihat kondisi eksisting, maka dilakukan penandaan terhadap area lansekap yang berada di segmen satu sebagai tempat yang dapat digunakan untuk pemberian fasilitas halte tersebut sebagai interpretasi dari pejalan kaki (gambar 4.50)
4	Keamanan dalam menyeberangi jalur penyeberangan (JP1)	-	✓	- -	Jika melihat kondisi eksisting, maka dilakukan penandaan terhadap jalur penyeberangan yang terdapat pada segmen satu secara keseluruhan sebagai bentuk interpretasi persepsi dari pejalan kaki (gambar 4.52)
5	Keamanan dari lalu lintas kendaraan selama berjalan kaki (TC1)	-	-	- ✓	Jika melihat kondisi eksisting, maka dilakukan penandaan terhadap area lansekap (median jalan), bagian jalan serta tepian jalan sebagai tempat yang mana seharusnya dapat disedia elemen <i>traffic calming</i> sebagai bentuk interpretasi persepsi pejalan kaki (gambar 4.53)
6	Kemudahan menyeberangi jalur penyeberangan (TC2)	-	-	✓ -	Jika melihat kondisi eksisting, maka dilakukan penandaan terhadap jalur penyeberangan pada segmen tersebut sebagai bentuk interpretasi perhatian

No	Elemen pedestrian-friendly street	Area yang memerlukan perhatian (kuadran I)	Analisis dari persepsi pejalan kaki yang memerlukan perhatian
7	Penerangan di sepanjang jalur pejalan kaki (PJ)	- - ✓ ✓	dari pejalan kaki (gambar 4.54) Jika melihat kondisi eksisting maka dilakukan penandaan terhadap area-area yang dapat dilakukan penempatan penerangan tersebut seperti jalur pejalan kaki ataupun area median dan lansekap tepian jalan sebagai interpretasi persepsi pejalan kaki (gambar 4.55).
8	Keberadaan penunjuk arah (informasi keberadaan suatu tempat pada koridor) (PEJ2)	- - - ✓	Jika melihat kondisi eksisting, maka dilakukan penandaan terhadap area lansekap median dan tepian jalan serta trotoar sebagai tempat yang dapat digunakan untuk pemasangan penunjuk arah sebagai bentuk interpretasi persepsi pejalan kaki (gambar 4.56)
9	Ketersediaan tempat sampah (PEJ4)	✓ ✓ ✓ -	Jika melihat kondisi eksisting, maka dilakukan penandaan terhadap area lansekap median dan tepian jalan serta trotoar sebagai tempat dimana memerlukan pembenahan ataupun pemberian tempat sampah sebagai bentuk interpretasi dari persepsi pejalan kaki (gambar 4.57)

Sumber : Hasil analisis (2013)

Keterangan :

- ✓ = area yang memerlukan perhatian (Kuadran I)
- = area yang tidak memerlukan perhatian (Kuadran I)

Gambar 4.49 Interpretasi persepsi pejalan kaki terhadap ketersediaan ramp

Gambar 4.50 Interpretasi persepsi pejalan kaki terhadap ketersediaan halte di sepanjang koridor



Gambar 4.51 Interpretasi persepsi pejalan kaki terhadap ketersediaan jalur/ruang khusus di tepian jalan untuk pengguna sepeda



Gambar 4.52 Interpretasi persepsi pejalan kaki terhadap keamanan dalam menyeberangi jalur penyeberangan

Gambar 4.53 Interpretasi persepsi pejalan kaki terhadap keamanan dari lalu lintas kendaraan selama berjalan kaki



Gambar 4.54 Interpretasi persepsi pejalan kaki terhadap kemudahan menyeberangi jalur penyeberangan

Gambar 4.55 Interpretasi persepsi pejalan kaki terhadap keberadaan penunjuk arah



Gambar 4.56 Interpretasi persepsi pejalan kaki terhadap penerangan di sepanjang jalur pejalan kak



Gambar 4.57 Interpretasi persepsi pejalan kaki terhadap ketersediaan tempat sampah



4.5. Peraturan dan Pedoman Terkait Dengan Elemen-elemen *Pedestrian-Friendly Street*

Pada pembahasan ini, akan dilakukan perbandingan antara kondisi eksisting yang ada di Koridor Jalan Veteran-Bandung dengan peraturan-peraturan dan pedoman-pedoman yang ada. Dalam hal ini akan dilihat, seberapa besar pengaruh atau kesesuaian aturan tersebut terhadap kondisi eksisting yang ada. Peraturan-peraturan tersebut tentunya dibandingkan dengan elemen-elemen *pedestrian-friendly street* yang mana dijabarkan dalam sub-sub elemennya. Dalam evaluasi ini, akan dilakukan tinjauan terhadap peraturan-peraturan atau pedoman yang ada seperti PERDA RTRW Kota Malang 2010-2030, Pedoman penyediaan dan pemanfaatan prasarana dan sarana ruang pejalan kaki di perkotaan serta Penyusunan Rencana dan Arahan Kebijakan Pengendalian Pemanfaatan Ruang Kota Malang. Dengan kondisi tersebut, dapat dilihat elemen-elemen yang seharusnya terfasilitasi oleh aturan-aturan yang telah ditetapkan, dalam hal ini nantinya dipandang sebagai suatu bentuk dukungan terhadap elemen-elemen *pedestrian-friendly street* yang akan dievaluasi pada hasil analisis yang akan dijabarkan dalam bentuk interpretasi dari peraturan dan pedoman yang ada sesuai dengan elemen-elemen terkait yang dijelaskan pada tabel 4.27.



Tabel 4.27 Evaluasi dukungan peraturan dan pedoman terkait terhadap elemen-elemen *pedestrian-friendly street*

No	Element <i>pedestrian-friendly street</i>	Sub elemen <i>pedestrian-friendly street</i>	Peraturan dan pedoman terkait	Tinjauan terkait dengan konsep <i>pedestrian-friendly street</i> dan interpretasinya
1	Konektivitas jalur pejalan kaki	Ketersediaan <i>ramp</i> (bagian trotoar landai) di setiap persimpangan jalan maupun jalur penyeberangan (yang aman bagi para penyandang cacat atau para disabilitas)	<p><u>Menurut PERDA RTRW No. 4 Tahun 2011</u> Pada paragraf 12 dijelaskan pada pasal 38 ayat 2a. yaitu tentang penyediaan dan peningkatan kualitas trotoar dengan memperhatikan penggunaannya bagi penyandang cacat.</p> <p><u>Menurut Pedoman Penyediaan dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Ruang Pejalan Kaki di Perkotaan</u> Pada bab 3 point 3.3.2 dijelaskan <i>ramp</i> merupakan salah satu tipe fasilitas difabel yang beberapa dijelaskan diletakkan dipersimpangan dan di jalur penyeberangan dengan bentuk yang diterangkan pada gambar yang terdapat di point 3.5. Selain itu pada point 3.3.1 ayat 4 juga disebutkan ketika penyandang cacat menyeberang jalan, tingkat trotoarnya harus disesuaikan sehingga mereka mudah melaluinya.</p>	<p>Terdapat dukungan dari peraturan dan pedoman yang ada terkait dengan pemberian <i>ramp</i> yang memfasilitas para difabel dapat berjalan.</p> <p>Interpretasi dilakukan dengan penandai area sekitar trotoar dengan jalur penyeberangan ataupun persimpangan jalan yang mana dapat diberikan <i>ramp</i> pada segmen satu, dua dan tiga (gambar 4.58).</p>
2	Jalur sepeda	Ketersediaan jalur/ ruang khusus di tepian jalan untuk pengguna sepeda (sebagai ruang <i>buffer</i> atau pelindung bagi pejalan kaki)	<p><u>Menurut Pedoman Penyediaan dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Ruang Pejalan Kaki di Perkotaan</u> Pada bab 4 point 4.4 tepatnya gambar 4.4 dijelaskan tentang lebar 1.5 meter dengan tambahan jalur pemisah 0,5 m antara jalur sepeda dan jalan raya.</p>	<p>Adanya dukungan dari pedoman terkait ada untuk memberikan jalur sepeda pada koridor ini. Interpretasi dilakukan dengan penandai area koridor yang dapat diterapkan jalur sepeda pada segmen satu, dua dan tiga (gambar 4.59).</p>
3	Perparkiran <i>on-street</i>	Ketertaturan perparkiran di tepian jalan	-	<p>Tidak ditemui aturan-aturan yang mendukung penerapan perparkiran <i>on-street</i> pada koridor ini.</p>
4	Trotoar	Ketersediaan ruang dalam berjalan kaki (terkait ketidakadaan halangan-halangan dalam berjalan kaki di sepanjang trotoar maupun lebar trotoar)	<p><u>Menurut PERDA RTRW No. 4 Tahun 2011</u> Pada paragraf 12 pada pasal 38 ayat 2a. dijelaskan tentang penyediaan dan peningkatan kualitas trotoar dengan memperhatikan penggunaannya bagi penyandang cacat.</p> <p><u>Menurut Pedoman Penyediaan dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Ruang Pejalan Kaki di Perkotaan</u> Pada bab 3 point 3.3.1 ayat 1 dan 3 disebutkan tentang lebar minimal 1.5</p>	<p>Dari ketiga pembahasan sub elemen tersebut dapat dilihat danya dukungan dari peraturan dan pedoman yang ada terkait dengan pembenahan-pembenahan pada trotoar sesuai dengan konsep <i>pedestrian-friendly street</i>.</p> <p>Dengan demikian dilakukan interpretasi</p>

No Element <i>pedestrian- friendly street</i>	Sub elemen <i>pedestrian-friendly street</i>	Peraturan dan pedoman terkait terkait	Tinjauan terkait dengan konsep <i>pedestrian-friendly street</i> dan interpretasinya
	Keteraturan trotoar dengan jalur keluar masuk bangunan	<p>meter dengan tingkat maksimal 1 5% serta menghindari berbagai bahaya yang berpotensi mengancam keselamatan penyandang cacat seperti jeruji lubang dan lain-lain yang tidak harus ditempatkan di jalan yang mereka lalui.</p> <p><u>Menurut PERDA RTRW No. 4 Tahun 2011</u> Pada paragraf 12 pasal 38 ayat 2a. dijelaskan tentang penyediaan dan peningkatan kualitas trotoar dengan memperhatikan penggunaannya bagi penyandang cacat.</p>	pada area jalur pejalan kaki yang seharusnya terfasilitasi oleh aturan ini yaitu keseluruhan trotoar dan ruang pejalan kaki lain seperti area pejalan kaki di median jalan serta <i>walkway</i> (gambar 4.58)
	Keseragaman dan kemenarikan paving desain	<p><u>Menurut Pedoman Penyediaan dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Ruang Pejalan Kaki di Perkotaan</u> Pada bab 3 point 3.3.1 ayat 2 dijelaskan pejalan kaki harus mudah mengenal permukaan jalan yang lurus atau jika ada berbagai perubahan jalan yang curam pada tingkat tertentu.</p> <p><u>Menurut PERDA RTRW No. 4 Tahun 2011</u> Pada paragraf 12 pasal 38 ayat 2a. dijelaskan tentang penyediaan dan peningkatan kualitas trotoar dengan memperhatikan penggunaannya bagi penyandang cacat.</p>	
	Penggunaan material paving yang menyerap air	<p><u>Menurut Pedoman Penyediaan dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Ruang Pejalan Kaki di Perkotaan</u> Pada bab 3 point 3.2.1 ayat c dijelaskan tentang permukaan yang tidak konsisten secara visual dapat membuat sulit pejalan kaki dengan keterbatasan kemampuan. Selain itu pada point 3.3.1 ayat 5 dan 6 juga dijelaskan tentang penggunaan tekstur trotoar sebagai tanda untuk tuna netra.</p> <p><u>Menurut Pedoman Penyediaan dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Ruang Pejalan Kaki di Perkotaan</u> Pada terkait di BAB III point 3.2 dijelaskan tentang jenis material untuk prasarana dan sarana jaringan pejalan kaki yaitu bahan yang menyerap</p>	Meski dari sisi material dapat memberikan daya serap yang lebih baik, dilihat dari sisi perawatan dan pemeliharaan, paving porous sangatlah

No	Element <i>pedestrian- friendly street</i>	Sub elemen <i>pedestrian-friendly street</i>	Peraturan dan pedoman terkait terkait	Tinjauan terkait dengan konsep <i>pedestrian-friendly street</i> dan interpretasinya
5	<i>Public transport</i>	Ketersediaan halte di sepanjang koridor Kelengkapan fasilitas halte yang terdapat di sepanjang koridor	<p>air(tidak licin), tidak menyilaukan, perawatan dan pemeliharaan relative murah serta cepat kering.</p> <p><u>Menurut PERDA RTRW No. 4 Tahun 2011</u> Pada pasal 28 terdapat rencana peningkatan sarana penunjang jalan yang mana salah satunya yaitu penyediaan halte bagi angkutan umum, bus metro, bus kota, dan angkutan kota. Selain itu pasal 38 ayat 2b terdapat rencana terkait penyediaan fasilitas penunjang halte yang berfungsi untuk istirahat dan menunggu angkutan umum.</p> <p><u>Menurut Pedoman Penyediaan dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Ruang Pejalan Kaki di Perkotaan</u> Pada pedoman tersebut dijelaskan bahwa keberadaan elemen tersebut diletakkan pada jalur amenitas yang mana diletakkan setiap radius 300 m ataupun pada titik potensial kawasan dengan besaran sesuai kebutuhan dan bahan yang berdurabilitas tinggi.</p>	<p>mahal.</p> <p>Pada aturan dan pedoman terkait terdapat dukungan untuk penyediaan halte terutama pada area yang banyak memiliki angkutan umum. Hal tersebut diinterpretasikan pada area-area yang dapat difasilitasi halte sebut seperti yang digambarkan pada 4.60..</p> <p>Terdapat aturan yang mendukung untuk memfasilitas kelengkapan halte untuk menunggu angkutan umum meski pada pedoman terkait tidak dijelaskan secara mendetail. Bentuk dukungan tersebut kemudian diinterpretasikan dengan menandai halte-halte yang sudah ada yang seharusnya terfasilitasi guna menunjang dalam menunggu angkutan umum (gambar 4.60)</p> <p>Tidak terdapat peraturan yang membahas terkait penangan bentuk bangunan yang ada terutama di koridor ini.</p> <p>Adanya dukungan dari peraturan dan pedoman terkait terkait penggunaan rambu-rambu peringatan pada jalur penyeberangan. Hal tersebut diinterpretasikan dengan menandai jalur penyeberangan (gambar 4.61).</p>
6	Fasade bangunan	Kemenarikan tampilan muka bangunan di sepanjang koridor	Tidak ditemui aturan-aturan ataupun pedoman yang digunakan yang mendukung pembenahan terkait fasade bangunan.	
7	Jalur penyeberangan dan pulau pelindung	Keamanan dalam menyeberangan jalur penyeberangan	<p><u>Menurut PERDA RTRW No. 4 Tahun 2011</u> Pada pasal 28 poin f diterangkan tentang penyediaan <i>zebra cross</i> pada pusat-pusat kegiatan untuk memfasilitasi para pejalan kaki.</p> <p><u>Menurut Pedoman Penyediaan dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Ruang Pejalan Kaki di Perkotaan</u> Pada bab 2, subbab 2.5.1.3 dijelaskan tentang penggunaan marka dengan bentuk <i>zebracross</i> (anak tangga). Selain itu pada subbab 2.5.1.4, poin d juga dijelaskan tentang rambu-rambu peringatan harus dipasang sebelum</p>	

No Element <i>pedestrian- friendly street</i>	Sub elemen <i>pedestrian-friendly street</i>	Peraturan dan pedoman terkait terkait	Tinjauan terkait dengan konsep <i>pedestrian-friendly street</i> dan interpretasinya
8	<i>Traffic calming</i>	<p>lokasi untuk memperingatkan pada pengendara bermotor akan adanya aktivitas penyeberangan</p> <p>Penerangan di jalur penyeberangan</p> <p>Menurut PERDA RTRW No. 4 Tahun 2011 Pada pasal 38 dijelaskan bahwa terdapat rencana peningkatan dan peningkatan kualitas lampu penerangan jalan.</p> <p>Menurut Pedoman Penyediaan dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Ruang Pejalan Kaki di Perkotaan Pada bab 2, subbab 2.5.1.4, poin e dijelaskan tentang penyeberangan dan rambu-rambu harus memiliki penerangan jalan yang cukup.</p> <p>Bentuk pulau pelindung median jalur penyeberangan</p> <p>Menurut Pedoman Penyediaan dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Ruang Pejalan Kaki di Perkotaan Pada bab 2, sub-bab 2.5.1.4, poin f dijelaskan tentang penyeberangan harus memiliki jarak pandang yang cukup baik bagi pengendara bermotor maupun pejalan kaki. Bentuk median mengikuti gambar 2.16 pada bab 2.</p> <p>Tidak ditemui aturan-aturan ataupun pedoman yang digunakan yang mendukung pembenahan terkait <i>traffic calming</i>.</p>	<p>Adanya dukungan dari peraturan dan pedoman terkait terhadap pemberian lampu penyeberangan di jalur penyeberangan. Hal tersebut diinterpretasikan pada penempatannya pada area yang dapat ditempati perabot jalan (gambar 4.62).</p> <p>Adanya dukungan dari pedoman terkait dengan pembenahan pulau pelindung (<i>regufe island</i>). Hal tersebut diinterpretasikan pada area median jalan (gambar 4.61).</p> <p>Tidak terdapat aturan yang mendukung terhadap pemberian <i>traffic calming</i> bagi pejalan kaki.</p>
9	Penerangan jalan (<i>street lighting</i>)	<p>Penerangan di sepanjang jalur pejalan kaki</p> <p>Menurut PERDA RTRW No. 4 Tahun 2011 Pada pasal 38 dijelaskan bahwa terdapat rencana peningkatan dan peningkatan kualitas lampu penerangan jalan.</p> <p>Menurut Pedoman Penyediaan dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Ruang Pejalan Kaki di Perkotaan Pada point 2.5.2.3 dijelaskan tentang lampu penerangan, diletakkan pada jalur amenitas. Terletak setiap 10 meter dengan tinggi maksimal dengan tinggi 4 meter dan bahan dengan daya tahan tinggi seperti metal serta beton cetak.</p>	<p>Jika dilihat pada peraturan terkait tidak terdapat keterangan secara jelas terkait penerangan di jalur pejalan kaki. Meski demikian terdapat dukungan terdapat penempatan penerangan penerangan di jalur pejalan kaki dari pedoman. Dengan demikian dilakukan interpretasi pada area yang dapat dilakukan penempatan penerangan tersebut pada area perabot</p>

No	Element <i>pedestrian- friendly street</i>	Sub elemen <i>pedestrian-friendly street</i>	Peraturan dan pedoman terkait terkait	Tinjauan terkait dengan konsep <i>pedestrian-friendly street</i> dan interpretasinya
10	Pepohonan dan lansekap	Keteduhan jalur pejalan kaki	<p><u>Menurut PERDA RTRW No. 4 Tahun 2011</u> Pada peraturan tersebut dijelaskan terkait rencana jaringan jalan bagi pejalan kaki pasal 38 ayat 2f yaitu rencana penyediaan dan peningkatan pohon peneduh atau pelindung serta tanaman hias.</p> <p><u>Menurut Pedoman Penyediaan dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Ruang Pejalan Kaki di Perkotaan</u> Pada bab 2 point 2.5.2.2 dijelaskan tentang jalur hijau yang mana diletakkan pada jalur amenitas dengan lebar 150 cm dan bahan yang digunakan adalah tanaman peneduh.</p>	<p>jalan (gambar 4.62). Adanya ada dukungan dari peraturan dan pedoman terkait terhadap elemen ini. Dengan demikian, perlunya menandai area jalur amenitas dimana terdapat jalur hijau (lansekap tepian jalan) dan juga jalur <i>walkway</i> sebagai ruang untuk pepohonan peneduh (gambar 4.60)</p>
11	Perabot jalan	<p>Keberadaan rambu-rambu lalu lintas di sepanjang koridor</p> <p>Keberadaan penunjuk arah (informasi keberadaan suatu tempat pada koridor)</p>	<p><u>Menurut PERDA RTRW No. 4 Tahun 2011</u> Pada pasal 38 ayat 2 point a dijelaskan tentang penyediaan papan informasi mengenai titik-titik lokasi yang menarik untuk dikunjungi, dan informasi jalur pejalan kaki. Selain itu pada pasal 28 point b dijelaskan tentang rencana perbaikan dan peremajaan kembali rambu-rambu jalan.</p> <p><u>Menurut Pedoman Penyediaan dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Ruang Pejalan Kaki di Perkotaan</u> Pada point 2.5.2.7 yang menjelaskan marka dan perambuan serta papan informasi yang diletakkan di jalur amenitas, pada titik interaksi social, pada jalur dengan arus pedestrian padat dengan besaran sesuai dengan kebutuhan dan juga bahan berdaya tahan tinggi dan tidak silau.</p>	<p>Terdapat aturan dan pedoman terkait yang mendukung kedua elemen ini. Jika melihat pedoman terkait maka peletakkan elemen ini berada pada jalur amenitas (pada kondisi eksisting adalah trotoar dan lansekap tepian jalan) (gambar 4.62)</p>
		Keberadaan tiang pelindung/pembatas (di sekitar persimpangan maupun jalur penyeberangan)	Tidak adanya aturan yang membahas elemen ini kecuali keberadaan pagar pengaman. Namun yang dimaksud di sini adalah tiang pelindung dalam arti lain adalah <i>bollard</i> .	Tidak ditemui aturan yang mendukung penyediaan atau pembenahan terkait elemen ini.

No Element <i>pedestrian-friendly street</i>	Sub elemen <i>pedestrian-friendly street</i>	Peraturan dan pedoman terkait terkait	Tinjauan terkait dengan konsep <i>pedestrian-friendly street</i> dan interpretasinya
	Ketersediaan tempat sampah	<p><u>Menurut PERDA RTRW No. 4 Tahun 2011</u> Pada pasal 38 ayat 2 point e dijelaskan tentang penyediaan dan peningkatan kualitas tempat sampah di jalur pejalan kaki.</p> <p><u>Menurut Pedoman Penyediaan dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Ruang Pejalan Kaki di Perkotaan</u> Pada point 2.5.2.6, tempat sampah diletakkan pada jalur amenitas, terletak setiap 20 m dengan besaran sesuai kebutuhan, dan bahan dengan durabilitas tinggi seperti metal atau beton cetak.</p>	<p>Interpretasi dukungan tersebut dipetakan dalam area-area jalur pejalan kaki yang dapat ditempati oleh perabot jalan tersebut (gambar 4.62)</p>
	Keberadaan tempat duduk (ruang-ruang istirahat bagi pejalan kaki)	<p><u>Menurut Pedoman Penyediaan dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Ruang Pejalan Kaki di Perkotaan</u> Pada point 2.5.2.4 untuk tempat duduk dengan criteria terletak setiap 10 meter dengan lebar 40-50 cm, panjang 150 cm dan bahan dari metal & beton cetak.</p>	<p>Terdapat dukungan dari pedoman terkait dengan meletakkan tempat duduk di setiap 10 meter di jalur pejalan kaki. Pemetaan dilakukan di sepanjang area jalur pejalan kaki yang dapat diberikan perabot jalan seperti tempat duduk di koridor ini (gambar 4.62)</p>
	Ketersediaan keran air minum (untuk menunjang aktivitas perjalanan pejalan kaki)	-	<p>Tidak ditemui aturan yang mendukung penyediaan keran air minum ini untuk menunjang para pejalan kaki dalam berjalan kaki</p>
	Keberadaan perabot-perabot penghias koridor (seperti patung, pot hias, lampu hias, dan seni pahat dan benda-benda unik lain di sepanjang koridor)	<p>Pada peraturan-peraturan terkait, elemen-elemen yang dapat ditemui hanya terkait dengan telepon umum dan pot hias</p> <p><u>Menurut PERDA RTRW No. 4 Tahun 2011</u> Pada pasal 38 ayat 2 point e dijelaskan tentang penyediaan dan peningkatan kualitas telepon umum di jalur pejalan kaki. Selain itu pada pasal 38 ayat 2f dijelaskan terkait penyediaan dan peningkatan terkait tanaman hias (dalam hal ini dapat diartikan sebagai pot hias)</p> <p><u>Menurut Pedoman Penyediaan dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Ruang Pejalan Kaki di Perkotaan</u></p>	<p>Kurangnya aturan dan pedoman yang membahas tentang keberadaan elemen-elemen ini dan hanya ditemui telepon umum sebagai salah satu fasilitas yang diatur. Interpretasi ini dilakukan dengan pada area jalur pejalan kaki ataupun lansekap tepian jalan mengikuti telepon umum yang ada dan pada titik-titik potensial di mana ramai pejalan kaki di sepanjang waktu dari pagi hingga malam</p>

No	Element <i>pedestrian- friendly street</i>	Sub elemen <i>pedestrian-friendly street</i>	Peraturan dan pedoman terkait terkait	Tinjauan terkait dengan konsep <i>pedestrian-friendly street</i> dan interpretasinya
		Keteraturan papan iklan/spanduk	<p>Pada pedoman tersebut dijelaskan bahwa telepon umum ini diletakkan pada setiap radius 300 meter atau titik potensial kawasan dengan besaran sesuai kebutuhan dengan durabilitas tinggi.</p> <p><u>Menurut Penyusunan Rencana dan Arahan Kebijakan Pengendalian Pemanfaatan Ruang Kota Malang (2007)</u></p> <p>Pada kebijakan terkait dijelaskan aturan penataan reklame pada jalan local sekunder yaitu.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Diletakkan pada bangunan/halaman dan pada daerah milik jalan (jumlah terbatas dengan tetap memperhatikan aspek keamanan, keindahan dan keefektifan penyampaian informasi) • Penempatan pada damija dibatasi berdasarkan jarak minimum reklame dapat dibaca, berdasarkan kecepatan kendaraan, karakteristik lansekap pada jalan serta ruang yang tersedia untuk reklame. • Penempatan pada daerah milik jalan diorientasikan menghadap arus lalu lintas. • Penempatan reklame insidental memanfaatkan penerangan yang ada (penerangan jalan atau penerangan rumah) 	<p>hari.</p> <p>Jika melihat peraturan terkait, maka terdapat upaya dukungan dalam peletakkan papan iklan/spanduk ini untuk menciptakan keselarasan dengan elemen-elemen sekitarnya. Pada kondisi eksisting sebagian besar berada pada jalur hijau (lansekap baik tepian maupun median jalan). Meski demikian terdapat beberapa yang memakan badan trotoar. Dengan demikian interpretasi dilakukan dengan menandai area lansekap tepian maupun median jalan yang mana dapat ditempatkan papan iklan/spanduk ataupun dalam nama lain dapat disebut reklame (gambar 4.62)</p>

Gambar 4.58 Interpretasi peraturan pemerintah terkait dengan pembenahan trotoar



Gambar 4.59 Interpretasi peraturan pemerintah terkait dengan jalur sepeda



Gambar 4.60 Interpretasi peraturan pemerintah terkait dengan pepohonan peneduh dan kelengkapan fasilitas halte



Gambar 4.61 Interpretasi peraturan pemerintah terkait dengan jalur penyeberangan/*zebracross* dan pulau pelindung



Gambar 4.62 Interpretasi peraturan pemerintah terkait beberapa perabot jalan, penerangan penyeberangan dan jalur pejalan kaki



4.6. Hasil *Overlay* dan Arahan

Pada pembahasan ini akan dilakukan *overlay* terhadap beberapa analisis yang telah didapatkan seperti dari hasil evaluasi, persepsi pejalan kaki serta peraturan dan pedoman terkait yang telah terpetakan. *Overlay* ini tentunya hanya dapat dilakukan jika terdapat dua atau lebih atribut. Untuk itu, akan dilakukan pendataan terkait elemen-elemen *pedestrian-friendly street* yang mana dijabarkan dalam sub-sub elemennya terkait dengan hasil dari interpretasi yang telah didapatkan terkait dengan hasil evaluasi, persepsi pejalan kaki dan peraturan terkait. Hasil dari pendataan ini tentunya akan menentukan sub-sub elemen mana saja yang akan dievaluasi dan juga sebagai data hasil interpretasi. Selain itu, sebagai sumber data dari sub-sub elemen-elemen terkait yang akan dievaluasi.

Berdasarkan hasil *overlay* pada tabel 4.28 didapatkan tempat-tempat yang memerlukan pembenahan (evaluasi) terkait elemen-elemen *pedestrian-friendly street* yang dimaksudkan. Kemudian juga dijelaskan terkait dengan rekomendasi yang akan dilakukan pada area hasil *overlay* sesuai dengan elemen-elemen *pedestrian-friendly street* yang terkait penataan yang juga dijelaskan pada gambar 4.70-4.72 yang mana menjelaskan arahan yang diterangkan pada tabel 4.29. Peraturan/pedoman terkait yang dimaksud adalah PERDA RTRW Kota Malang 2010-2030, Pedoman penyediaan dan pemanfaatan prasarana dan sarana ruang pejalan kaki di perkotaan serta Penyusunan Rencana dan Arahan Kebijakan Pengendalian Pemanfaatan Ruang Kota Malang.

Tabel 4.28. Hasil overlay terhadap elemen-elemen pedestrian-friendly street

No	Kategori elemen-elemen pedestrian-friendly street	Sub elemen pedestrian-friendly street	Segmen	Peta interpretasi			Overlay terhadap peta hasil intepretasi
				Hasil Evaluasi	Persepsi pejalan kaki	Peraturan & pedoman terkait	
1	Konektivitas pejalan kaki	jalur Ketersediaan ramp (bagian trotoar yang landai) di setiap persimpangan jalan maupun jalur penyeberangan (yang aman bagi para penyandang cacat atau para disabilitas)	1	✓	✓	✓	Dapat dilakukan
			2	✓	-	✓	Dapat dilakukan
			3	✓	-	✓	Dapat dilakukan
2	Jalur sepeda	Ketersediaan jalur/ruang khusus di tepian jalan untuk pengguna sepeda (sebagai ruang buffer atau pelindung bagi pejalan kaki)	1	✓	✓	✓	Dapat dilakukan
			2	✓	✓	✓	Dapat dilakukan
			3	✓	✓	✓	Dapat dilakukan
3	Perparkiran on-street	Keteraturan perparkiran di tepian jalan	1	✓	-	-	Tidak dapat dilakukan
			2	✓	-	-	Tidak dapat dilakukan
			3	✓	-	-	Tidak dapat dilakukan
4	Trotoar	Ketersediaan ruang dalam berjalan kaki (terkait ketidakadaan halangan-halangan dalam berjalan kaki di sepanjang trotoar maupun lebar trotoar)	1	✓	-	✓	Dapat dilakukan
			2	✓	-	✓	Dapat dilakukan
			3	✓	-	✓	Dapat dilakukan
5		Keteraturan trotoar dengan jalur keluar masuk bangunan	1	✓	-	✓	Dapat dilakukan
			2	✓	-	✓	Dapat dilakukan
			3	✓	-	✓	Dapat dilakukan
6		Keseragaman dan kemenarikan desain paving	1	✓	-	✓	Dapat dilakukan
			2	✓	-	✓	Dapat dilakukan
			3	✓	-	✓	Dapat dilakukan
7		Penggunaan material paving yang menyerap air	1	✓	-	-	Tidak dapat dilakukan
			2	✓	-	-	Tidak dapat dilakukan
			3	✓	-	-	Tidak dapat dilakukan
8	Public transport	Ketersediaan halte di sepanjang koridor	1	✓	✓	✓	Dapat dilakukan
			2	✓	-	✓	Dapat dilakukan
			3	✓	-	✓	Dapat dilakukan
9		Kelengkapan fasilitas halte yang terdapat di sepanjang koridor	1	✓	-	✓	Dapat dilakukan
			2	-	-	✓	Tidak dapat dilakukan
			3	✓	-	✓	Dapat dilakukan

No	Kategori elemen-	Sub elemen <i>pedestrian-friendly street</i>	Segmen	Peta interpretasi			Overlay terhadap peta
10	Fasade bangunan	Kemenarikan tampilan muka bangunan di sepanjang koridor	1	✓	-	-	Tidak dapat dilakukan
			2	✓	-	-	Tidak dapat dilakukan
			3	✓	-	-	Tidak dapat dilakukan
11	Jalur penyeberangan dan pulau pelindung	Keamanan dalam menyeberangi jalur penyeberangan	1	✓	✓	✓	Dapat dilakukan
			2	✓	-	✓	Dapat dilakukan
			3	✓	-	✓	Dapat dilakukan
12		Penerangan di jalur penyeberangan	1	✓	-	✓	Dapat dilakukan
			2	✓	-	✓	Dapat dilakukan
			3	✓	-	✓	Dapat dilakukan
13	Bentuk pulau pelindung median jalur penyeberangan		1	✓	-	✓	Dapat dilakukan
			2	✓	-	✓	Dapat dilakukan
			3	✓	-	✓	Dapat dilakukan
14	<i>Traffic calming</i>	Keamanan dari lalu lintas kendaraan selama berjalan kaki	1	✓	-	-	Tidak dapat dilakukan
			2	✓	-	-	Tidak dapat dilakukan
			3	✓	✓	-	Dapat dilakukan
15		Kemudahan menyeberangi jalur penyeberangan	1	✓	-	-	Tidak dapat dilakukan
			2	✓	✓	-	Dapat dilakukan
			3	✓	-	-	Tidak dapat dilakukan
16	Penerangan jalan	Penerangan di sepanjang jalur pejalan kaki	1	✓	-	✓	Dapat dilakukan
			2	✓	✓	✓	Dapat dilakukan
			3	✓	✓	✓	Dapat dilakukan
17	Pepohonan jalan	Keteduhan jalur pejalan kaki	1	✓	-	✓	Dapat dilakukan
			2	✓	-	✓	Dapat dilakukan
			3	✓	-	✓	Dapat dilakukan
18	Perabot jalan (rambu-rambu lalu lintas)	Keberadaan rambu-rambu lalu lintas di sepanjang koridor	1	✓	-	✓	Dapat dilakukan
			2	✓	-	✓	Dapat dilakukan
			3	✓	-	✓	Dapat dilakukan
19	Perabot jalan (penunjuk arah)	Keberadaan penunjuk arah (informasi keberadaan suatu tempat pada koridor)	1	✓	-	✓	Dapat dilakukan
			2	✓	-	✓	Dapat dilakukan
			3	✓	✓	✓	Dapat dilakukan
20	Perabot jalan (tiang pelindung/ <i>bollard</i>)	Keberadaan tiang pelindung/pembatas (di sekitar persimpangan maupun jalur penyeberangan)	1	✓	-	-	Tidak dapat dilakukan
			2	✓	-	-	Tidak dapat dilakukan
			3	✓	-	-	Tidak dapat dilakukan

No	Category elemen-	Sub elemen <i>pedestrian-friendly street</i>	Segmen	Peta interpretasi	Overlay terhadap peta	
21	Perabot jalan (tempat sampah)	Ketersediaan tempat sampah	1	✓	✓	Dapat dilakukan
			2	✓	✓	Dapat dilakukan
			3	✓	✓	Dapat dilakukan
22	Perabot jalan (tempat duduk)	Keberadaan tempat duduk (ruang-ruang istirahat bagi pejalan kaki)	1	✓	-	Dapat dilakukan
			2	✓	-	Dapat dilakukan
			3	✓	-	Dapat dilakukan
23	Perabot jalan (keran air minum)	Ketersediaan keran air minum (untuk menunjang aktivitas perjalanan pejalan kaki)	1	✓	-	Tidak dapat dilakukan
			2	✓	-	Tidak dapat dilakukan
			3	✓	-	Tidak dapat dilakukan
24	Perabot jalan (<i>public art</i> , pot tanaman dan fasilitas-fasilitas lainnya)	Keberadaan perabot-perabot penghias koridor (seperti patung, pot hias, lampu hias, dan seni pahat dan benda-benda unik lain di sepanjang koridor)	1	✓	-	Dapat dilakukan
			2	✓	-	Dapat dilakukan
			3	✓	-	Dapat dilakukan
25	Perabot jalan (papan iklan/spanduk)	Keteraturan papan iklan/spanduk	1	✓	-	Dapat dilakukan
			2	✓	-	Dapat dilakukan
			3	-	-	Tidak dapat dilakukan

Sumber: Hasil analisis (2013)

Keterangan :

✓ = terdapat peta hasil interpretasi

- = tidak terdapat peta hasil interpretasi

dapat dilakukan

tidak dapat dilakukan

= *overlay* peta dapat dilakukan

= *overlay* peta tidak dapat dilakukan

Tabel 4.29. Arahan penataan elemen-elemen *pedestrian-friendly street*

No	Elemen-elemen <i>pedestrian-friendly street</i>	Sub elemen <i>pedestrian-friendly street</i>	Hasil <i>overlay</i> pada segmen	Arahan penataan
1	Konektivitas jalur pejalan kaki	Ketersediaan <i>ramp</i> (bagian trotoar yang landai) di setiap persimpangan jalan maupun jalur penyeberangan (yang aman bagi para penyandang cacat atau para disabilitas)	1, 2 & 3	<ul style="list-style-type: none"> • Hasil <i>overlay</i> elemen ini didapatkan dari <i>overlay</i> hasil evaluasi serta peraturan dan pedoman terkait, kecuali pada segmen satu yang menurut pejalan kaki membutuhkan perhatian. Meski demikian secara keseluruhan sub elemen ini memerlukan penataan.. Baik pada hasil evaluasi serta peraturan dan pedoman terkait pun terdapat dukungan untuk memberikan fasilitas ini terutama untuk para difabel. • Berdasarkan pertimbangan pada analisis-analisis tersebut arahan penataan dilakukan

No	Elemen-elemen pedestrian-friendly street	Sub elemen pedestrian-friendly street	Hasil overlay pada segmen	Arahan penataan
2	Jalur sepeda	Ketersediaan jalur/ruang khusus di tepian jalan untuk pengguna sepeda (sebagai ruang <i>buffer</i> atau pelindung bagi pejalan kaki)	1, 2 & 3	<p>dengan pemberian <i>ramp</i> pada area persimpangan dan penyeberangan pada area hasil <i>overlay</i> (gambar 4..63) untuk mempermudah pejalan kaki terutama para difabel untuk mencapai jalur pejalan kaki.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Hasil <i>overlay</i> elemen ini didapatkan dari <i>overlay</i> hasil evaluasi serta peraturan dan pedoman terkait serta persepsi pejalan kaki. Dengan demikian secara keseluruhan memerlukan penataan sehingga perlunya untuk pemberian ruang bersepeda di koridor tersebut. • Berdasarkan pertimbangan pada analisis-analisis tersebut arahan penataan dilakukan dengan memberikan jalur sepeda di sebelah jalur pejalan kaki/trotoar sebagai ruang <i>buffer</i> untuk pejalan kaki dengan lebar 1.5 meter (seperti pada hasil evaluasi) dengan warna hijau pada area hasil <i>overlay</i> (gambar 4.63) dikarenakan tidak terdapat rencana perparkiran <i>on-street</i> pada koridor tersebut.
3	Trotoar	Ketersediaan ruang dalam berjalan kaki (terkait ketidakadaan halangan-halangan dalam berjalan kaki di sepanjang trotoar maupun lebar trotoar)	1, 2 & 3	<ul style="list-style-type: none"> • Hasil <i>overlay</i> elemen ini didapatkan dari <i>overlay</i> hasil evaluasi serta peraturan dan pedoman terkait. Hal ini menunjukkan adanya dukungan untuk melakukan penataan berdasarkan hasil evaluasi yang didukung oleh peraturan dan pedoman yang terkait ketersediaan ruang tersebut. • Berdasarkan pertimbangan pada analisis-analisis tersebut arahan penataan dilakukan dengan menghilangkan halangan-halangan yang berada ditengah-tengah jalur pejalan kaki seperti pepohonan, perabot jalan ataupun utilitas umum yang memakan badan trotoar pada area hasil <i>overlay</i> (gambar 4.64) untuk memberikan ruang bagi pejalan kaki.
		Keteraturan trotoar dengan jalur keluar masuk bangunan	1, 2 & 3	<ul style="list-style-type: none"> • Hasil <i>overlay</i> elemen ini didapatkan dari <i>overlay</i> hasil evaluasi serta peraturan dan pedoman terkait. Hal ini menunjukkan adanya dukungan untuk melakukan penataan berdasarkan hasil evaluasi yang didukung oleh peraturan dan pedoman terkait dengan keteraturan trotoar dengan jalur keluar masuk bangunan (<i>driveway</i>) tersebut. • Berdasarkan pertimbangan pada analisis-analisis tersebut arahan penataan dilakukan dengan menggunakan <i>driveway</i> dengan bentuk melandai untuk menggantikan bentuk persimpangan jalan pada area hasil <i>overlay</i>, selain itu juga dilakukan peringkasan <i>driveway</i> yang ada agar lebih efisien (gambar 4.64).
		Keseragaman dan kemenarikan	1, 2 & 3	<ul style="list-style-type: none"> • Hasil <i>overlay</i> elemen ini didapatkan dari <i>overlay</i> hasil evaluasi serta peraturan dan

No	Elemen-elemen pedestrian-friendly street	Sub elemen pedestrian-friendly street	Hasil overlay pada segmen	Arahan penataan
		desain paving		<p>pedoman terkait. Hal ini menunjukkan adanya dukungan untuk melakukan penataan elemen tersebut berdasarkan hasil evaluasi yang didukung oleh peraturan dan pedoman yang terkait keseragaman dan kemenarikan paving dengan tetap memfasilitas para difabel (disabilitas).</p> <ul style="list-style-type: none"> • Berdasarkan pertimbangan pada analisis-analisis tersebut arahan penataan dilakukan dengan penggunaan peragaman paving pada area hasil <i>overlay</i> (gambar 4.65) dengan diikuti pemberian paving <i>tactile</i> untuk memfasilitas para difabel pada keseluruhan bentuk paving. • Penataan yang digunakan dengan menggunakan dasar dominasi penggunaan paving yang terdapat pada koridor tersebut seperti yang telah dijelaskan pada tabel 4.6. Meski Penataannya menggunakan karakteristik yang beberapa seperti trotoar, <i>walkway</i>, <i>driveway</i> serta area perdagangan di sekitar MX Mall dan Malang Town Square (Matos) yang mengikuti bentuk eksisting yang sudah ada. Penataannya sebagai berikut: (area paving – jenis paving – warna paving – pola paving) <ul style="list-style-type: none"> • Trotoar & Walkway – Concrete Zigzag Block – Merah – Anyaman Tikar • Median – Concrete Block – Biru – Tulang Ikan • Sekitar Halte – Concrete Zigzag Block – Oranye – Anyaman Tikar • Driveway – Concrete Zigzag Block – Abu-abu - Anyaman Tikar • MX Mall & Matos – Concrete Block – Abu-abu, merah, biru – Tulang Ikan
4	<i>Public transport</i>	Ketersediaan halte di sepanjang koridor	1, 2 & 3	<ul style="list-style-type: none"> • Hasil <i>overlay</i> elemen ini didapatkan dari <i>overlay</i> hasil evaluasi serta peraturan dan pedoman terkait. Hal ini menunjukkan adanya dukungan untuk melakukan penambahan halte pada segmen dua. Penempatan halte tersebut berada pada area di seberang Malang Town Square di mana banyak ditemui angkutan-angkutan umum yang parkir atau ngetem. Selain itu juga ditempatkan halte pada segmen satu di dekat Gang Veteran Dalam serta di segmen tiga dekat pintu masuk Sang Timur di Jalan Bandung.
		Kelengkapan fasilitas halte yang terdapat di sepanjang koridor	1 & 3	<ul style="list-style-type: none"> • Hasil <i>overlay</i> elemen ini didapatkan dari <i>overlay</i> hasil evaluasi serta peraturan dan pedoman terkait. Hal ini menunjukkan adanya dukungan untuk melakukan penataan fasilitas halte berdasarkan hasil evaluasi yang didukung oleh peraturan dan pedoman terkait. Berdasarkan pertimbangan pada analisis-analisis tersebut arahan penataan pada

No	Elemen-elemen pedestrian-friendly street	Sub elemen pedestrian-friendly street	Hasil overlay pada segmen	Arahan penataan
5	Jalur penyeberangan dan pulau pelindung	Keamanan dalam menyeberangi jalur penyeberangan	1, 2 & 3	<p>keberadaan halte yang ada pada segmen satu dan tiga yaitu sebagai berikut</p> <ul style="list-style-type: none"> • Segmen satu Di halte sisi barat (area hasil <i>overlay</i> pada gambar 4.65) perlu dilengkapi dengan penanda dan penerangan halte sedangkan untuk sisi timur perlu dilengkapi dengan penanda halte dan tempat sampah di dekat halte (mengikuti penempatan perabot tempat sampah jika direncanakan). • Segmen tiga Halte pada area hasil <i>overlay</i> (gambar 4.65) perlu dilengkapi dengan penanda halte serta penerangan halte. Selain itu perlu perawatan tempat duduk dan penyeragaman paving halte dengan segmen satu yang menggunakan keramik putih. • Hasil <i>overlay</i> elemen ini didapatkan dari <i>overlay</i> hasil evaluasi serta peraturan dan pedoman terkait, kecuali segmen satu menurut pejalan kaki juga memerlukan perhatian. Hal ini menunjukkan adanya dukungan untuk melakukan penataan berdasarkan hasil evaluasi yang didukung oleh peraturan dan pedoman terkait serta persepsi pejalan kaki untuk segmen satu. • Berdasarkan pertimbangan pada analisis-<i>analisis</i> tersebut arahan penataan dilakukan dengan melengkapi dengan rambu-rambu <i>overhead sign</i> pada area hasil <i>overlay</i> (gambar 4.64) serta beberapa pemeliharaan marka penyeberangan yang pudar serta penambahan rambu-rambu penyeberangan di depan SMAN 8 Malang. • Hasil <i>overlay</i> elemen ini didapatkan dari <i>overlay</i> hasil evaluasi serta peraturan dan pedoman terkait. Hal ini menunjukkan adanya dukungan terhadap penataan penerangan di jalur penyeberangan tersebut mengikuti hasil evaluasi. • Berdasarkan pertimbangan pada analisis-<i>analisis</i> tersebut arahan penataan dilakukan dengan penambahan penerangan area hasil <i>overlay</i> (gambar 4.66) dengan melengkapi penerangan jalan yang ada untuk memperjelas keberadaan pejalan kaki ketika menyeberangan. • Hasil <i>overlay</i> elemen ini didapatkan dari <i>overlay</i> hasil evaluasi serta peraturan dan pedoman terkait. Hal tersebut menunjukkan adanya dukungan terhadap penataan bentuk pulau pelindung tersebut dengan mengikuti hasil evaluasi yang diamati dengan kriteria-
		Penerangan penyeberangan di jalur	1, 2 & 3	
		Bentuk pulau pelindung median jalur penyeberangan	1, 2 & 3	

No	Elemen-elemen pedestrian-friendly street	Sub elemen pedestrian-friendly street	Hasil overlay pada segmen	Arahan penataan
6	Traffic calming	Keamanan dari lalu lintas kendaraan selama berjalan kaki	3	<p>kriteria pedestrian-friendly street.</p> <ul style="list-style-type: none"> Berdasarkan pertimbangan pada analisis-analisis tersebut arahan penataan dilakukan dengan memberikan bentuk pulau pelindung (<i>refuge island</i>) dengan pola menikung pada area hasil <i>overlay</i> (gambar 4.66) pada untuk memberikan jarak pandang yang lebih baik untuk pejalan kaki yang menyeberangan jalan kecuali pada jalur penyeberangan yang tidak memiliki median jalan dan dua penyeberangan di depan Malang Town Square yang memiliki lebar 8 meter.
		Kemudahan menyeberangi jalur penyeberangan	2	<ul style="list-style-type: none"> Hasil <i>overlay</i> elemen ini didapatkan dari <i>overlay</i> hasil evaluasi dan persepsi pejalan kaki. Dengan demikian terdapat dukungan penataan elemen tersebut yang didukung oleh persepsi pejalan kaki Berdasarkan pertimbangan pada analisis-analisis tersebut arahan penataan dilakukan dengan memberikan penanda seperti <i>gateway/ sign neighborhood</i> pada area hasil <i>overlay</i> (gambar 4.67) untuk membatasi atau memberitahu batasan kecepatan ketika memasuki suatu area.
7	Penerangan jalan	Penerangan di sepanjang jalur pejalan kaki	1, 2 & 3	<ul style="list-style-type: none"> Hasil <i>overlay</i> elemen ini didapatkan dari <i>overlay</i> hasil evaluasi dan persepsi pejalan kaki. Dengan demikian terdapat dukungan penataan elemen tersebut yang didukung oleh persepsi pejalan kaki. Berdasarkan pertimbangan pada analisis-analisis tersebut arahan penataan dilakukan dengan penggunaan <i>traffic calming</i> berupa <i>speed hump</i> untuk membantu pengendara untuk memperlambat kendaraannya ketika mendekati jalur penyeberangan pada area hasil <i>overlay</i> (gambar 4.67). Hasil <i>overlay</i> elemen ini didapatkan dari <i>overlay</i> hasil evaluasi serta peraturan dan pedoman terkait juga persepsi pejalan kaki kecuali pada segmen satu. Dengan demikian terdapat dukungan penataan elemen tersebut yang didukung oleh persepsi pejalan kaki (kecuali segmen satu) dan peraturan/pedoman terkait Berdasarkan pertimbangan pada analisis-analisis tersebut arahan penataan dilakukan dengan penambahan penerangan di sepanjang jalur pejalan kaki yang bersifat <i>pedestrian-scale</i> dengan ketinggian 3.6-4.5 meter pada area hasil <i>overlay</i> (gambar 4.66) tepatnya di area lansekap dan pada tepian dalam trotoar/<i>walkway</i> jika tidak terdapat area lansekap.

No	Elemen-elemen pedestrian-friendly street	Sub elemen pedestrian-friendly street	Hasil overlay pada segmen	Arahan penataan
8	Pepohonan dan lansekap	Ketedeuhan jalur pejalan kaki	1, 2 & 3	<ul style="list-style-type: none"> • Hasil <i>overlay</i> elemen ini didapatkan dari <i>overlay</i> hasil evaluasi dan peraturan terkait. Dengan demikian terdapat dukungan penataan elemen tersebut yang didukung oleh peraturan dan pedoman terkait • Berdasarkan pertimbangan pada analisis-analisis tersebut arahan penataan dilakukan dengan penggunaan pepohonan dengan massa daun padat (sonokembang) dikarenakan pada peraturan terkait pepohonan penehuh menggunakan jenis tersebut berada pada jalur tanaman serta memiliki rentang jarak 7.6-15.2 meter pada area hasil <i>overlay</i> (gambar 4.67) serta pemberian tiang pelindung untuk pepohonan di area <i>walkway</i> (gambar 4.67 - segmen tiga).
9	Perabot jalan	Keberadaan rambu-rambu lalu lintas di sepanjang koridor	1, 2 & 3	<ul style="list-style-type: none"> • Hasil <i>overlay</i> elemen ini didapatkan dari <i>overlay</i> hasil evaluasi serta peraturan dan pedoman terkait, kecuali pada segmen satu yang jugadidukung oleh persepsi pejalan kaki. Dengan demikian terdapat dukungan penataan elemen tersebut yang didukung peraturan/pedoman terkait serta persepsi pejalan kaki pada segmen satu. • Berdasarkan pertimbangan pada analisis-analisis tersebut arahan penataan dilakukan dengan penempatan rambu-rambu lalu lintas pada tepian jalur pejalan kaki dalam hal ini pada area lansekap pada area hasil <i>overlay</i> (gambar 4.68) dikarenakan tidak adanya ruang tepian jalur pejalan kaki dan penggunaan rambu-rambu dengan satu tiang dengan rentang jarak minimal 30 meter.
		Keberadaan penunjuk arah (informasi keberadaan suatu tempat pada koridor)	1, 2 & 3	<ul style="list-style-type: none"> • Hasil <i>overlay</i> elemen ini didapatkan dari hasil <i>overlay</i> hasil evaluasi serta peraturan dan pedoman terkait serta persepsi pejalan kaki pada segmen tiga. Dengan demikian, secara keseluruhan terdapat dukungan terhadap penataan elemen tersebut minimal mendapat dukungan dari peraturan/pedoman terkait • Berdasarkan pertimbangan pada analisis-analisis tersebut arahan penataan dilakukan penempatan penunjuk arah pada satu tempat dan tidak menyebar pada area-area hasil <i>overlay</i> (gambar 4.68) dengan menyediakan informasi yang jelas untuk pejalan kaki
		Keberadaan tempat duduk	1, 2 & 3	<ul style="list-style-type: none"> • Hasil <i>overlay</i> elemen ini didapatkan dari <i>overlay</i> hasil evaluasi serta peraturan dan pedoman terkait. Dengan demikian secara keseluruhan memerlukan penataan sehingga perlunya untuk penataan tempat duduk di koridor tersebut. • Berdasarkan pertimbangan pada analisis-analisis tersebut arahan penataan dilakukan

No	Elemen-elemen pedestrian-friendly street	Sub elemen pedestrian-friendly street	Hasil overlay pada segmen	Arahan penataan
		Ketersediaan tempat sampah	1, 2 & 3	<p>dengan melakukan pemberian tempat duduk pada area lansekap tepi jalan agar tidak mengganggu lalu lintas pejalan kaki. Meski pada aturan setempat dapat dilakukan penempatan dengan selang 15 meter namun jika melihat jarak leleh para difabel, tempat duduk dilakukan penempatan pada selang 30 meter (gambar 4.69)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Hasil <i>overlay</i> elemen ini didapatkan dari <i>overlay</i> hasil evaluasi serta peraturan dan pedoman terkait serta persepsi pejalan kaki. Dengan demikian secara keseluruhan memerlukan penataan sehingga perlunya untuk penataan tempat sampah di koridor tersebut. • Berdasarkan pertimbangan pada analisis-analisis tersebut arahan penataan dilakukan dengan penggunaan yang konsisten tempat sampah dengan jenis besi dan karet dengan warna biru kuning yang sebelumnya memang banyak ditemui disepanjang koridor ini dan penempatan tempat sampah pada area hasil <i>overlay</i> (gambar 4.68).
		Keberadaan perabot-perabot penghias koridor (seperti patung, pot hias, lampu hias, dan seni pahat dan benda-benda unik lain di sepanjang koridor)	1, 2 & 3	<ul style="list-style-type: none"> • Hasil <i>overlay</i> elemen ini didapatkan dari <i>overlay</i> hasil evaluasi serta peraturan dan pedoman terkait. Dengan demikian secara keseluruhan memerlukan penataan sehingga perlunya untuk penataan perabot-perabot tersebut. • Berdasarkan pertimbangan pada analisis-analisis tersebut arahan penataan dilakukan dengan pemberian perabot-perabot unik pada area hasil <i>overlay</i> (4.69) dengan beberapa perabot jalan seperti telepon umum dan pot hias yang mana juga mendapat dukungan dari pedoman terkait.
		Keteraturan papan iklan/spanduk	1 & 2	<ul style="list-style-type: none"> • Hasil <i>overlay</i> elemen ini didapatkan dari <i>overlay</i> hasil evaluasi serta peraturan dan pedoman terkait. Dengan demikian secara keseluruhan memerlukan penataan sehingga perlunya untuk penataan papan iklan/spanduk di koridor tersebut. • Berdasarkan pertimbangan pada analisis-analisis tersebut arahan penataan dilakukan dengan pembebasan area yang terdapat pada area hasil <i>overlay</i> (gambar 4.69) dari keberadaan papan iklan (reklame) dengan mensejajarkannya pada area lansekap tepi jalan

Sumber: Hasil arahan (2013)

Gambar 4.63 Hasil *overlay* terkait *ramp* dan jalur sepeda



Gambar 4.64 Hasil *overlay* terkait ruang trotoar, jalur keluar masuk bangunan (*driveway*), dan keamanan jalur penyeberangan



Gambar 4.65 Hasil *overlay* terkait desain paving dan fasilitas halte



Gambar 4.66 Hasil *overlay* terkait penerangan penyeberangan, bentuk pulau pelindung, dan penerangan di jalur pejalan kaki



Gambar 4.67 Hasil *overlay* terkait pepohonan penduh dan keberadaan *traffic calming* di jalur penyeberangan



Gambar 4.68 Hasil *overlay* terkait rambu-rambu lalu lintas, penunjuk arah dan tempat sampah



Gambar 4.69 Hasil *overlay* terkait papan iklan/spanduk (reklame), perabot-perabot unik dan tempat duduk



Gambar 4.70 Arahan penataan pada segmen satu



Gambar 4.71 Arahan penataan pada segmen dua



Gambar 4.72 Arahan penataan pada segmen tiga



Gambar 4.73 Bentuk arahan penataan bagian satu
Gambar 4.74 Bentuk arahan penataan bagian dua



Gambar 4.75 Bentuk arahan penataan bagian tiga

Gambar 4.76 Bentuk arahan penataan bagian empat



Gambar 4.77 Bentuk arahan penataan bagian lima
Gambar 4.78 Bentuk arahan penataan bagian enam



Gambar 4.79 Bentuk arahan penataan bagian tujuh
Gambar 4.80 Bentuk arahan penataan bagian delapan

