

## BAB III METODE PENELITIAN

### 3.1 Jenis Penelitian

Jenis penelitian mengenai arahan penataan jalur pejalan kaki berdasarkan persepsi pejalan kaki di Koridor Jalan Kartini merupakan jenis penelitian deskriptif dan evaluatif. Penelitian secara deskriptif merupakan metode penelitian yang memberikan penjelasan secara sistematis berdasarkan kondisi di lapangan, sedangkan penelitian secara evaluatif membandingkan hasil pengamatan dengan standard yang berlaku yaitu kebijakan atau peraturan.

### 3.2 Metode Penelitian

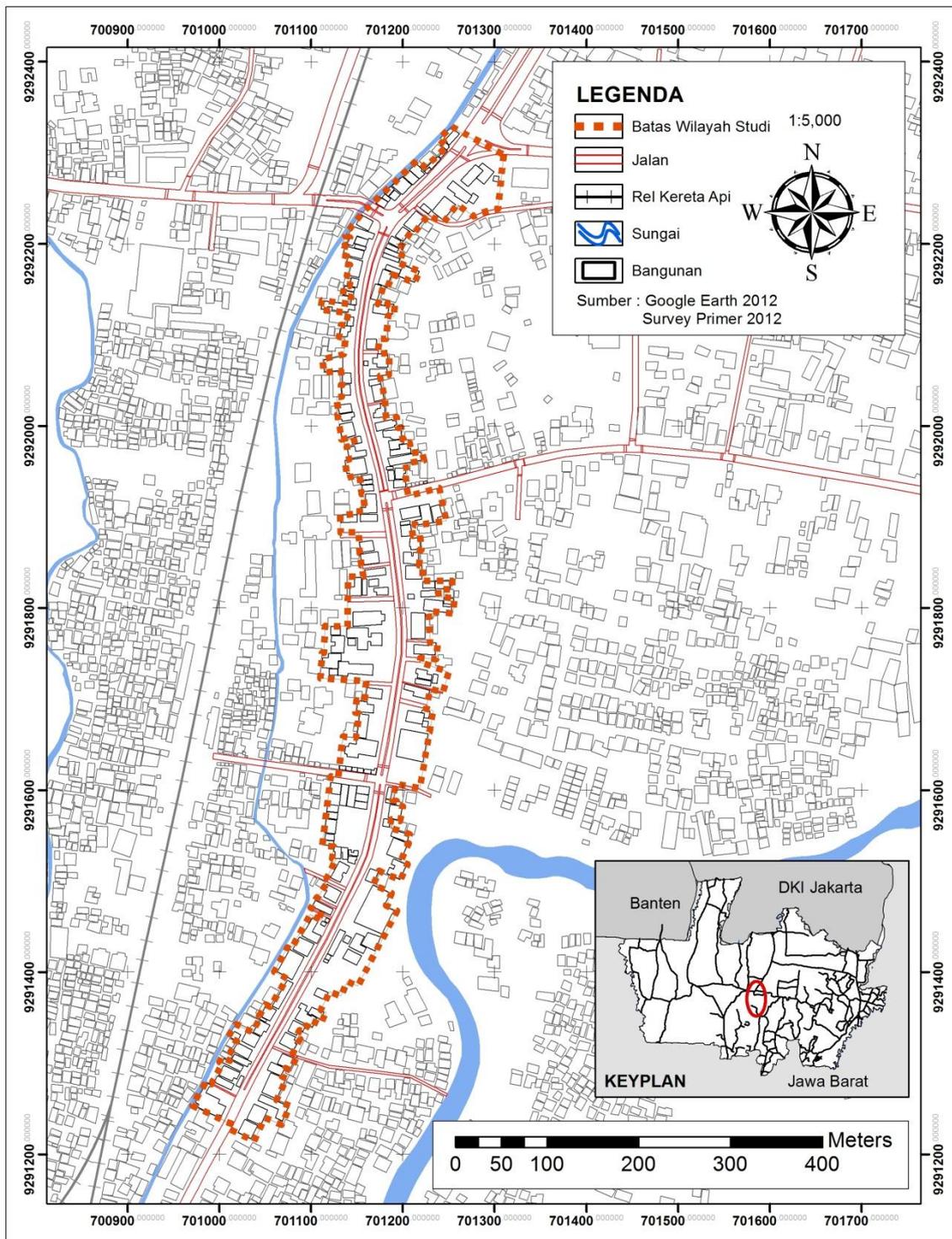
Metode penelitian yang digunakan berdasarkan cara memperoleh data, yakni dengan wawancara menggunakan kuesioner dan observasi langsung di lapangan. Analisis yang digunakan dalam metode ini adalah analisis deskriptif mengenai pola penggunaan lahan dan persebaran fasilitas jalur pejalan kaki pejalan kaki.

Analisis deskriptif kuantitatif ini digunakan untuk mengetahui tingkat pelayanan jalur pejalan kaki berdasarkan jumlah pejalan kaki di lapangan. Analisis deskriptif bersifat kualitatif berupa hasil wawancara (kuesioner) menjadi data khususnya tentang persepsi yang diolah dan dianalisis sehingga menghasilkan prioritas. Prioritas pada hasil analisis ini digunakan untuk arahan penataan jalur pejalan kaki di Koridor Jalan Kartini.

### 3.3 Lokasi Penelitian

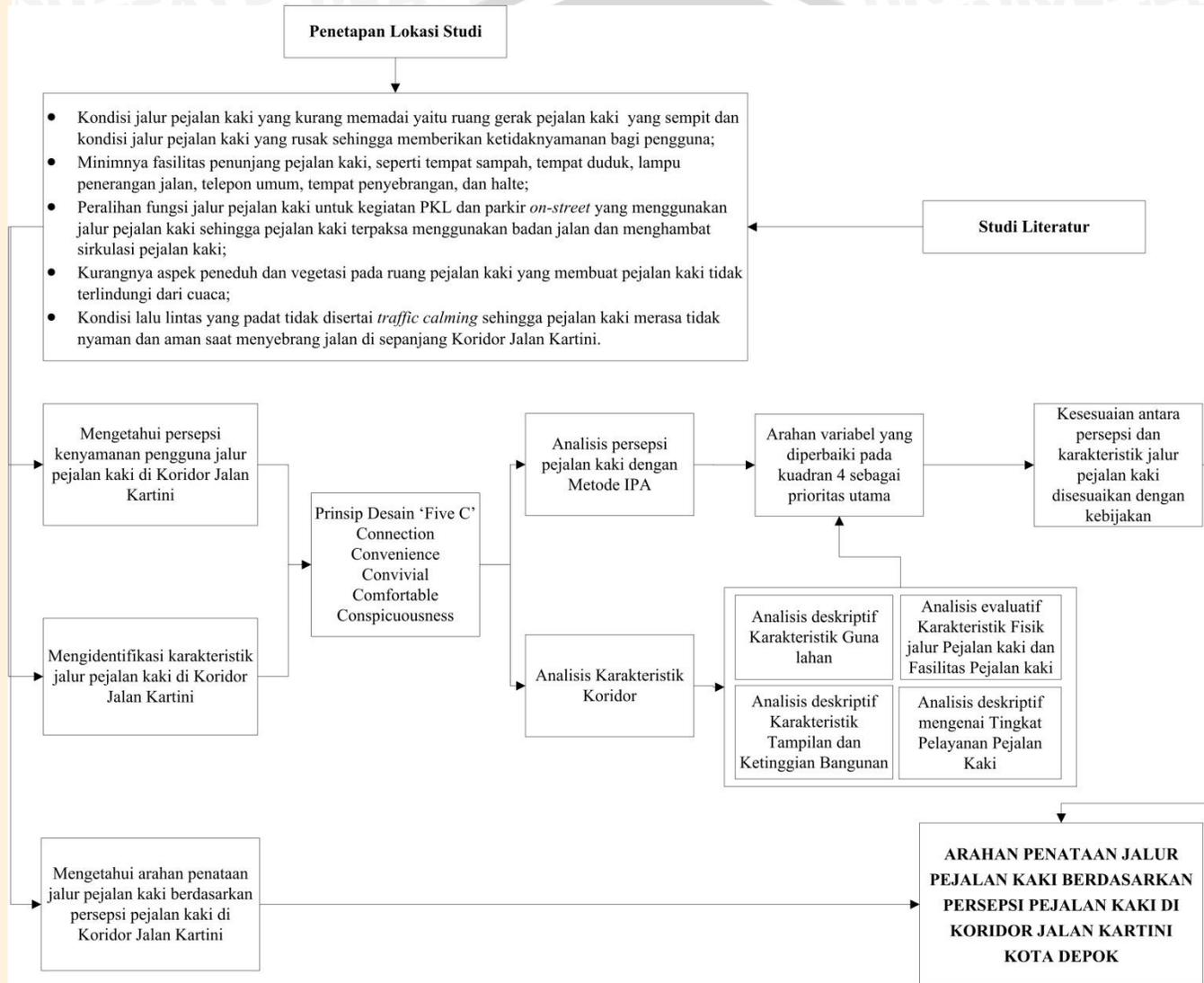
Lokasi penelitian ini dibatasi dari tugu Kota Depok sampai peralihan Jalan Kartini-Citayam. Penentuan lokasi ini didasari oleh beberapa alasan, yaitu:

1. Jalan Kartini merupakan jalan dengan tingkat aktivitas yang tinggi.
2. Jalan Kartini merupakan kawasan dengan penggunaan lahan *mixed-use*, memiliki bangkitan-tarikan yang besar berupa kawasan perumahan (Puri Permata Asri, Aruba, *Grand City* Depok dan permukiman penduduk sekitar) dan kawasan perdagangan dan jasa, pemerintahan dan pelayanan umum serta pendidikan.
3. Jalan Kartini sudah memiliki jalur pejalan kaki namun kondisi yang kurang memadai serta belum adanya fasilitas pejalan kaki yang menunjang kenyamanan pengguna.
4. Jalan Kartini ini memiliki Stasiun Kereta Api Depok Lama, yang memudahkan akses pejalan kaki terutama penduduk sekitarnya.



Gambar 3.1 Lokasi wilayah studi di Koridor Jalan Kartini

### 3.4 Diagram alur penelitian



Gambar 3.2 Diagram alur penelitian

### 3.5 Penentuan Variabel dan Sub Variabel Penelitian

**Tabel 3.1 Variabel dan Sub Variabel Penelitian**

No.	Tujuan	Variabel	Sub Variabel	Sub-sub Variabel	Sumber	Bahan Pertimbangan
1.	Mengetahui persepsi kenyamanan jalur pejalan kaki berdasarkan pengguna	Persepsi	Persepsi pejalan kaki		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Jon Lang (1994)</li> <li>• Laurens (2004)</li> <li>• Supranto (2001)</li> </ul>	
2.	Mengidentifikasi karakteristik jalur pejalan kaki di Koridor Jalan Kartini	<p><i>Connection</i></p> <p><i>Convenience</i></p> <p><i>Convival</i></p>	<p>Penggunaan Lahan</p> <p>Sirkulasi dan Aksesibilitas jalur pejalan kaki</p> <p>Keselamatan Pejalan Kaki</p> <p>Keindahan jalur pejalan kaki</p> <p>Iklim dan Kekuatan alam</p> <p>Kebersihan Jalur pejalan kaki</p> <p>Infrastruktur Jalur Pejalan kaki</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Jenis penggunaan lahan</li> <li>• Pola penggunaan lahan</li> <li>• Pembatas lalu lintas dan pejalan kaki (Pagar pengaman)</li> <li>• Alih fungsi Jalur Pejalan Kaki                             <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ PKL</li> <li>▪ Parkir</li> </ul> </li> <li>• Tempat penyeberangan Jalan</li> <li>• Rambu-rambu lalu lintas saat menyeberang</li> <li>• <i>Traffic Calming</i></li> <li>• Tampilan bangunan</li> <li>• Ketinggian bangunan</li> <li>• Pola lantai jalur pejalan kaki</li> <li>• Tempat duduk</li> <li>• Pohon peneduh</li> <li>• Tanaman perdu</li> <li>• Tempat peneduh</li> <li>• Tempat sampah</li> <li>• Lampu penerangan jalan</li> <li>• Lampu penerangan pejalan kaki</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Tamin (2000)</li> <li>• Direktorat Jenderal Bina Marga SK.43/AJ/007/DRJD/1997</li> <li>• Hakim (2012)</li> <li>• Direktorat Jenderal Bina Marga No.011/T/B/1995</li> <li>• Direktorat Jenderal Bina Marga SK.43/AJ/007/DRJD/1997</li> <li>• <i>Project for Public Space</i> (PPS)</li> <li>• Unterman (1984)</li> <li>• Carmona (2003)</li> <li>• Neufert (2002)</li> <li>• Direktorat Jenderal Bina Marga No.011/T/B/1995</li> <li>• Direktorat Jenderal Bina Marga SK.43/AJ/007/DRJD/1997</li> <li>• Hakim (2012)</li> <li>• Direktorat Jenderal Bina Marga SK.43/AJ/007/DRJD/1997</li> <li>• Direktorat Jenderal Bina Marga No.12/S/BNKT/1991</li> </ul>	<p>Guna lahan berpengaruh pada aktifitas pergerakan pejalan kaki.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Pembatas antar lalu lintas dan pejalan kaki ini penting terutama terkait kenyamanan dan keselamatan pejalan kaki, seperti pagar pengaman.</li> <li>• Sirkulasi pejalan kaki merupakan hal yang perlu dipertimbangkan karena mencakup kenyamanan dan kemudahan pejalan kaki untuk mengakses setiap ruang pada koridor.</li> <li>• Faktor keselamatan pejalan kaki ini dipengaruhi oleh sirkulasi pejalan kaki, seperti tempat penyeberangan, rambu-rambu lalu lintas saat menyeberang, <i>traffic calming</i>. Hal ini memberikan kemudahan bagi pejalan kaki.</li> <li>• Faktor keindahan ini berkaitan dengan keragaman fasilitas yang terdapat pad jalur pejalan kaki dan bangunan sekitarnya mempengaruhi kenyamanan pejalan kaki.</li> <li>• Sedangkan untuk menciptakan koridor yang berorientasi pada pejalan kaki, interkasi pejalan kaki dan bangunan ditentukan dari perbandingan ketinggian bangunan dengan lebar koridor, sehingga pejalan kaki nyaman.</li> </ul> <p>Kebersihan jalur pejalan kaki ini memiliki pengaruh terhadap persepsi pejalan kaki terutama bau tidak sedap yang membuat pejalan kaki enggan berjalan di jalur pejalan kaki.</p> <p>Ketersediaan infrastruktur jalur pejalan kaki merupakan faktor penting dalam kenyamanan pejalan kaki. Penyediaan infrastruktur yang baik akan berpengaruh</p>

No.	Tujuan	Variabel	Sub Variabel	Sub-sub Variabel	Sumber	Bahan Pertimbangan
		<i>Comfortable</i>	Bentuk Jalur Pejalan Kaki	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Lebar jalur pejalan kaki</li> <li>• Permukaan jalur pejalan kaki</li> <li>• Kemiringan jalur pejalan kaki</li> <li>• Ramp</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Direktorat Jenderal Bina Marga SK.43/AJ/007/DRJD/1997</li> <li>• Direktorat Jenderal Bina Marga SK.43/AJ/007/DRJD/1997</li> <li>• Keputusan Direktur Jendral Bina Marga No.76/KPTS/Db/1999</li> </ul>	pada pelayanan pengguna jalur.
			Tingkat pelayanan jalur pejalan kaki	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Jumlah pejalan kaki</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Direktorat Jenderal Bina Marga SK.43/AJ/007/DRJD/1997</li> </ul>	Tingkat pergerakan yang tinggi akan mengakibatkan pada keterbatasan ruang gerak pejalan kaki, untuk itu pergerakan pejalan kaki sangat penting dalam menentukan arahan penataan jalur pejalan kaki.
		<i>Conspicuousness</i>	Infrastruktur Jalur Pejalan kaki	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Saluran pembuangan</li> <li>• Informasi pejalan kaki</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Direktorat Jenderal Bina Marga SK.43/AJ/007/DRJD/1997</li> <li>• Hakim (2012)</li> </ul>	Ketersediaan infrastruktur jalur pejalan kaki merupakan faktor penting dalam kenyamanan pejalan kaki. Penyediaan infrastruktur yang baik akan berpengaruh pada pelayanan pengguna jalur.
3.	Mengetahui arahan penataan jalur pejalan kaki berdasarkan persepsi pejalan kaki di Koridor Jalan Kartini	Arahan penataan jalur pejalan kaki berdasarkan karakteristik dan persepsi pengguna			<ul style="list-style-type: none"> <li>• Direktorat Jenderal Bina Marga SK.43/AJ/007/DRJD/1997</li> <li>• Hakim (2012)</li> <li>• Llewelyn-Davis (2007)</li> </ul>	Menentukan arahan penataan jalur pejalan kaki yang dapat menciptakan lingkungan pejalan kaki yang nyaman dan aman.

### 3.6 Metode Pengumpulan Data

Metode pengumpulan data dilakukan dengan cara survei primer dan sekunder. Survei primer dilaksanakan melalui metode observasi lapangan dan kuesioner, sedangkan survei sekunder berupa data yang diperoleh dari studi literatur, studi penelitian terdahulu dan instansi terkait.

#### 3.6.1 Survei Primer

Observasi meliputi kegiatan pemuatan perhatian terhadap sesuatu objek dengan menggunakan seluruh alat indra (Arikunto, 2002). Metode pengamatan dilakukan dengan mengamati langsung objek studi untuk mendapatkan informasi-informasi yang akurat mengenai kondisi eksisting objek studi. Metode ini dipergunakan untuk memperoleh data dan informasi, yaitu dengan melakukan pengamatan secara langsung di lapangan serta menyelaraskan antara informasi yang diperoleh dari survei sekunder dengan kondisi di lapangan.

Survei primer adalah survei yang dilakukan dengan cara pengamatan langsung di lapangan. Data yang diperoleh berdasarkan survei primer adalah data yang bersifat *up to date*. Survei primer pada penelitian prioritas penataan jalur pejalan kaki berdasarkan persepsi pengguna di Koridor Jalan Kartini, dilakukan dengan pengamatan dan perhitungan di lapangan untuk memperoleh data-data primer. Adapun survei primer dilakukan berupa observasi lapangan dan penyebaran kuesioner.

##### A. Observasi lapangan

Observasi lapangan ini digunakan untuk memperoleh data dan informasi yaitu dengan melakukan pengamatan langsung di lapangan. Adapun survei-survei yang dilakukan adalah sebagai berikut.

###### 1. Survei Penggunaan Lahan

Survei penggunaan lahan dilakukan untuk mengetahui karakteristik penggunaan lahan di Koridor Jalan Kartini yang berakibat pada tingginya aktivitas di sepanjang koridor. Penggunaan lahan ini juga berpengaruh terhadap alih fungsi jalur pejalan kaki, yaitu terkait dengan pemanfaatan jalur sebagai areal parkir. Pencatatan dilakukan dengan mengklasifikasikan setiap bangunan berdasarkan guna lahannya dan mengidentifikasi kegiatan PKL dan parkir secara visual dengan dokumentasi berupa foto.

## 2. Survei Kondisi Bangunan dan Ketinggian Bangunan

Survei kondisi bangunan dilakukan untuk mengetahui kondisi fisik bangunan di sepanjang jalur pejalan kaki. Survei ini bertujuan untuk mengidentifikasi pengaruh tampilan bangunan sebagai daya tarik dan pembentuk kesan ruang yang menarik bagi pejalan kaki. Survei ini juga mencakup ketinggian bangunan yang dimaksudkan untuk mengetahui skala ruang koridor yaitu perbandingan tinggi bangunan terhadap lebar koridor.

Survei yang dilakukan observasi lapangan dan dokumentasi terhadap jenis bangunan di sepanjang Jalur pejalan kaki. Pengambilan gambar bangunan dilakukan memanjang dari tugu kota hingga perbatasan Jalan Kartini-Citayam untuk membentuk montase dan fasade bangunan.

## 3. Survei Jalur Pejalan Kaki

Survei ini dilakukan untuk mengetahui karakteristik fisik jalur pejalan kaki dengan terhadap jalur pejalan kaki atau trotoar yang sudah ada. Selain itu juga dilakukan dengan mengidentifikasi jalur pejalan kaki yang terputus akibat jalur masuk menuju bangunan dan mengetahui jenis perkerasan permukaan trotoar. Survei terhadap kondisi jalur pejalan kaki juga dilakukan untuk mengetahui lokasi perkerasan trotoar yang rusak.

Survei mengenai jalur pejalan kaki ini dilakukan untuk mengetahui penyediaan jalur pejalan kaki terhadap kebutuhan ruang bagi pejalan kaki. Kebutuhan ruang jalur pejalan kaki ini terkait lebar jalur terhadap kenyamanan penggunanya. Data yang diperoleh memperlihatkan lebar efektif jalur pejalan kaki terhadap kenyamanan pejalan kaki.

## 4. Survei Fasilitas Pejalan Kaki

Survei fasilitas pejalan kaki ini bertujuan untuk mengetahui ketersediaan fasilitas pejalan kaki yang ada di wilayah studi. Fasilitas pejalan kaki ini dilihat dari ketersediaan tempat duduk, tempat sampah, lampu penerangan jalan, pohon peneduh, tanaman perdu, telepon umum, rambu-rambu lalu lintas, papan informasi, tempat penyeberangan, dan halte. Survei fasilitas ini terbatas pada bagaimana kondisi dan jumlah, serta penempatannya yang dikaitkan dengan persepsi pejalan kaki yang dapat mempengaruhi kenyamanan pejalan kaki.

## 5. Survei Tingkat Pelayanan Pejalan Kaki

Survei pejalan kaki merupakan aspek yang penting dalam analisis tingkat pelayanan jalur pejalan kaki. Survei ini dilakukan untuk memperoleh data tingkat pelayanan jalur pejalan kaki dengan cara menghitung kapasitas pelayanan jalur pejalan kaki. Survei pejalan kaki dilakukan observasi lapangan dengan cara perhitungan pejalan kaki pada titik-titik tertentu yakni pada perpotongan jalan persimpangan dan dalam jangka waktu yang ditentukan pada waktu puncak (*peak hours*). Menurut Tamin (2000), waktu puncak pergerakan terjadi pada 3 waktu, yaitu:

- Waktu pengamatan pagi dilakukan pada  $\pm$  pukul 06.00-08.00 WIB. Waktu pengamatan ini adalah waktu berangkat menuju tempat aktifitas.
- Waktu pengamatan siang dilakukan pada  $\pm$  pukul 11.00-13.00 WIB. Waktu pengamatan ini adalah waktu transisi, dimana terjadi kecenderungan istirahat.
- Waktu pengamatan sore dilakukan pada  $\pm$  pukul 16.00-18.00 WIB. Waktu pengamatan ini bertepatan dengan waktu pulang bekerja, karena terjadi arus balik perjalanan kegiatan, dan seringkali masyarakat memulai aktivitas rekreatif.

Berdasarkan informasi tersebut, mekanisme survei pejalan kaki pada penelitian ini dapat dijelaskan sebagai berikut:

- a. Menurut Yuwana dalam Utomo (2006), jumlah pejalan kaki dihitung setiap 15 menit, selama satu jam untuk masing-masing waktu pengamatan.
- b. Survei dilakukan selama dua hari pengamatan, Hari Senin mewakili hari sibuk dan Hari Minggu mewakili hari libur.

### B. Kuesioner

Kuesioner survei ini dibatasi pada penelitian yang datanya dikumpulkan dari sampel yang mewakili seluruh populasi. Kuesioner ini bertujuan untuk mengetahui informasi pejalan kaki yang tidak dapat diperoleh secara langsung. Sesuai dengan tujuan tersebut, informasi umum yang hendak diperoleh melalui kuesioner ini, antara lain:

- a. Informasi umum pejalan kaki meliputi nama dan usia,
- b. Pola pergerakan pejalan kaki meliputi asal dan tujuan,

- c. Jarak tempuh pejalan kaki, dan
- d. Saran dan harapan pejalan kaki terhadap kenyamanan jalur pejalan kaki, sebagai bahan pertimbangan penataan jalur pejalan kaki.

Untuk mengetahui persepsi pejalan kaki terhadap kenyamanan jalur pejalan kaki dilakukan pertanyaan khusus terkait kenyamanan jalur dengan variabel *connection*, *convenience*, *convivial*, *comfortable*, dan *conspicuousness* dapat dijelaskan sebagai berikut.

**Tabel 3.2 Informasi Persepsi Pejalan kaki**

No.	Variabel	Sub Variabel	Indikator	
1	<i>Connection</i>	Penggunaan lahan yang beragam	Pejalan kaki dapat mengakses berbagai penggunaan lahan ( <i>mixed-use</i> )	
2		Ketersediaan pagar pembatas	Pejalan kaki dapat berjalan kaki dengan aman dengan keberadaan pagar pengaman atau pekebun ( <i>bollard</i> )	
3		Kondisi pagar pembatas	Pejalan kaki merasa nyaman dengan kondisi pagar pembatas	
4		Lokasi pagar pembatas	Pejalan kaki merasa nyaman dengan lokasi pagar pembatas	
5		Ketersediaan pedagang kaki lima	Pejalan kaki merasa nyaman dengan keberadaan pedagang kaki lima	
6		Kondisi pedagang kaki lima	Pejalan kaki tidak terganggu dengan kondisi pedagang kaki lima	
7		Lokasi pedagang kaki lima	Pejalan kaki merasa tidak terganggu oleh keberadaan pedagang kaki lima yang berada di trotoar	
8		Ketersediaan parkir	Pejalan kaki merasa tidak terganggu dengan keberadaan parkir	
9		Kondisi parkir	Pejalan kaki tidak terganggu dengan kondisi parkir	
10		Lokasi parkir	Pejalan kaki merasa terhalang dengan lokasi parkir yang berada di trotoar	
11		Ketersediaan halte	Pejalan kaki merasa nyaman dengan keberadaan halte	
12	Kondisi halte	Pejalan kaki merasa nyaman dengan kondisi halte yang dilengkapi fasilitas berupa tempat duduk, lampu penerangan, papan informasi dan tempat sampah		
13	Lokasi Keberadaan halte	Pejalan kaki merasa nyaman dengan lokasi halte terutama pada pusat kegiatan		
14	<i>Convenience</i>	Ketersediaan tempat menyebrang	Pejalan kaki merasa nyaman dengan ketersediaan tempat menyebrang berupa <i>zebra cross</i>	
15		Kondisi tempat menyebrang	Pejalan kaki merasa nyaman dengan kondisi tempat menyebrang yang dilengkapi marka jalan yang jelas	
16		Lokasi tempat penyebrangan	Pejalan kaki merasa nyaman dengan lokasi tempat menyebrang yang berada pada persimpangan atau pusat kegiatan tertentu	
17		Ketersediaan rambu-rambu lalu lintas saat menyebrang	Pejalan kaki merasa nyaman dengan ketersediaan rambu-rambu lalu lintas	
18		Kondisi rambu-rambu lalu lintas saat menyebrang	Pejalan kaki merasa nyaman dengan kondisi rambu-rambu lalu lintas yang berfungsi dengan baik	
19		Lokasi rambu-rambu lalu lintas saat menyebrang	Pejalan kaki merasa nyaman dengan lokasi rambu-rambu lalu lintas tidak terhalangi pohon atau dapat terlihat jelas	
20		Ketersediaan <i>traffic calming</i>	Pejalan kaki merasa nyaman dengan keberadaan <i>Traffic Calming</i> berupa gundukan	
21		<i>Convivial</i>	Kondisi bangunan	Pejalan kaki merasan nyaman dengan tampilan bangunan dilihat dari kondisi bangunan, desain bangunan, dan warna bangunan yang menarik
22			Ketinggian bangunan	Pejalan kaki merasa nyaman dengan ketinggian bangunan sehingga membentuk jarak pandang pejalan kaki yang nyaman
23	Pola lantai jalur pejalan kaki		Pejalan kaki merasa nyaman dengan corak atau motif pada lantai jalur pejalan kaki yang atraktif	
24	Ketersediaan tempat duduk		Pejalan kaki merasa nyaman dengan ketersediaan tempat duduk	
25	Kondisi tempat duduk		Pejalan kaki merasa nyaman dengan kondisi tempat duduk masih baik	
26	Lokasi tempat duduk		Pejalan kaki merasa nyaman dengan lokasi tempat duduk terdapat pada titik atau pusat kegiatan sekitarnya	
27	Ketersediaan tempat sampah		Pejalan kaki merasa nyaman dengan ketersediaan tempat sampah di sekitarnya	
28	Kondisi tempat sampah		Pejalan kaki merasa nyaman dengan bahan tempat sampah yang berdurabilitas tinggi dan terpisah dari jenis sampah tertentu	
29	Lokasi tempat sampah		Pejalan kaki merasa nyaman dengan lokasi tempat sampah terdapat pada pusat kegiatan	
30	Ketersediaan telepon umum		Pejalan kaki merasa nyaman dengan ketersediaan telepon umum	
31	Kondisi telepon umum	Pejalan kaki merasa nyaman dengan kondisi telepon umum yang masih		

No.	Variabel	Sub Variabel	Indikator
32		Lokasi telepon umum	berfungsi Pejalan kaki merasa nyaman dengan lokasi telepon umum pada jalur amenitas terutama titik pusat kegiatan dan tidak menghalangi akses pejalan kaki
33		Ketersediaan tempat peneduh	Pejalan kaki merasa nyaman dengan keberadaan tempat peneduh
34		Kondisi tempat peneduh	Pejalan kaki merasa nyaman dengan kondisi tempat peneduh berupa atap peneduh atau pohon yang mampu melindungi dari cuaca panas atau hujan
35		Lokasi tempat peneduh	Pejalan kaki merasa nyaman dengan lokasi tempat peneduh pada jalur pejalan kaki terutama pada tempat yang membutuhkan perlindungan dari cuaca
36		Ketersediaan lampu penerang jalan	Pejalan kaki merasa nyaman dengan keberadaan lampu penerangan jalan sekitar
37		Kondisi lampu penerangan jalan	Pejalan kaki merasa nyaman dengan kondisi lampu penerangan jalan yang masih berfungsi dengan baik
38		Lokasi lampu penerangan jalan	Pejalan kaki merasa nyaman dengan lokasi lampu penerangan jalan atau terdapat pusat kegiatan dan titik tertentu yang memerlukan penerangan
39		Ketersediaan lampu pejalan kaki	Pejalan kaki merasa nyaman dengan keberadaan lampu pejalan kaki
40		Ketersediaan pohon peneduh	Pejalan kaki merasa nyaman dengan keberadaan pohon peneduh
41		Kondisi pohon peneduh	Pejalan kaki merasa nyaman dengan kondisi pohon peneduh yang dapat memberikan naungan sehingga terlindungi dari terik matahari
42		Lokasi pohon peneduh	Pejalan kaki merasa nyaman dengan lokasi pohon peneduh terletak pada jalur amenitas dan dapat melindungi pejalan kaki pada cuaca terik
43		Ketersediaan tanaman perdu	Pejalan kaki merasa nyaman dengan keberadaan tanaman berupa pot atau tanaman di permukaan
44		Kondisi tanaman perdu	Pejalan kaki merasa nyaman dengan kondisi tanaman yang masih dalam perawatan yang baik
45		Lokasi tanaman perdu	Pejalan kaki merasa nyaman dengan lokasi tanaman terletak pada median jalan atau jalur amenitas sebagai bentuk keindahan
46	<i>Comfortable</i>	Kondisi lebar jalur pejalan kaki	Pejalan kaki merasa nyaman dengan ruang gerak yang terdapat pada wilayah studi
47		Kondisi permukaan jalur pejalan kaki	Pejalan kaki merasa nyaman dengan kondisi permukaan yang tidak licin dan mudah untuk diakses oleh pejalan kaki
48		Kondisi kemiringan jalur pejalan kaki	Pejalan kaki merasa nyaman dengan kondisi kemiringan yang tidak curam sehingga memudahkan akses
49		Kondisi <i>ramp</i>	Pejalan kaki khususnya penyandang cacat dapat melewati jalur pejalan kaki dengan nyaman
50	<i>Conspicuousness</i>	Kondisi saluran drainase	Pejalan kaki merasa nyaman dengan kondisi saluran drainase sehingga tidak terdapat genangan
51		Ketersediaan informasi pejalan kaki	Pejalan kaki merasa nyaman dengan keberadaan papan informasi berupa keterangan jalan atau informasi lokasi yang jelas
52		Kondisi informasi pejalan kaki	Pejalan kaki merasa nyaman dengan kondisi yang masih baik dan dapat jelas dilihat oleh pengguna pejalan kaki
53		Lokasi informasi pejalan kaki	Pejalan kaki merasa nyaman dengan lokasi informasi pada jalur amenitas atau pusat kegiatan dan tidak terhalangi pohon sehingga jelas dilihat

Sumber: Faisah (2011) dan hasil pengamatan (2012)

Berdasarkan tabel di atas, sub-sub variabel diberikan kepada sejumlah responden untuk mendapatkan penilaian persepsi pejalan kaki. Penyebaran kuesioner dilakukan pada masing-masing titik pengamatan. Pengisian kuesioner dilakukan dengan pendampingan *surveyor* untuk menghindari kesalahpahaman dalam waktu pengisian.

### 3.6.2 Survei Sekunder

Survei sekunder berfungsi untuk mendapatkan data-data penelitian, yang diperoleh dari sumber data sekunder, antara lain: referensi dari buku, hasil penelitian terdahulu, dan instansi-instansi terkait. Data yang diperoleh dari pengumpulan data sekunder adalah data kebijakan-kebijakan sistem transportasi Kota Depok dapat dilihat pada Tabel 3.3.

**Tabel 3.3 Data dari Dokumen Instansi Pemerintahan**

Dokumen	Sumber Data	Kegunaan Data
RTRW Kota Depok Tahun 2010-2030	Dinas Tata Kota dan Permukiman Kota Depok	Mengetahui kebijakan dan digunakan sebagai dasar perencanaan dan penataan jalur pejalan kaki di Koridor Jalan Kartini
Tataran Transportasi Lokal (Tatralok) 2006	Dinas Perhubungan Kota Depok	Mengetahui sistem jaringan transportasi di Koridor Jalan Kartini
RRTR Kecamatan Pancoran Mas	Kecamatan Pancoran Mas	Mengetahui tentang kondisi eksisting dan rencana rinci Kecamatan Pancoran Mas

### 3.6.3 Pemilihan Lokasi dan Segmen

Penelitian mengenai Arahan Penataan Jalur Pejalan Kaki Berdasarkan Persepsi Pejalan Kaki Di Koridor Jalan Kartini ini dibagi menjadi empat segmen untuk mempermudah penelitian. Penentuan segmen ini dilakukan berdasarkan pertimbangan adanya karakteristik tersendiri dari kegiatan di koridor. Adanya persimpangan menjadi pintu pergerakan pejalan kaki yang menjadi akses utama menuju dan keluar Jalan Kartini.

Pemilihan persimpangan yang menjadi titik-titik perpotongan segmen berdasarkan pertimbangan persimpangan yang memutus konektivitas jalur pejalan kaki. Pemilihan segmen dan lokasi titik-titik pengamatan pejalan kaki digambarkan pada Gambar 3.3. Adapun pembagian segmen di Koridor Jalan Kartini adalah sebagai berikut.

#### 1. Segmen 1

Lokasi titik pengamatan:

Titik A, Titik persimpangan tugu jam Kota Depok-persimpangan Jalan Dewi Sartika (Yamaha Musik Studio)

Memiliki pergerakan pejalan kaki yang cukup tinggi berada dekat dengan persimpangan dari beberapa jalan yaitu Jalan Margonda-Jalan Siliwangi-Jalan Kartini.

#### 2. Segmen 2

Lokasi titik pengamatan:

Titik B, Titik persimpangan Jalan Dewi Sartika-Jalan Pemuda (Depan Londre)

Memiliki pergerakan pejalan kaki yang cukup tinggi, karena diperkirakan keberadaan beberapa permukiman serta perdagangan dan jasa. Lokasi ini digunakan sebagai tempat berganti moda.

### 3. Segmen 3

Titik C, Titik persimpangan Jalan Pemuda- Ruko Kartini (Depan Puskesmas)

Lokasi titik pengamatan:

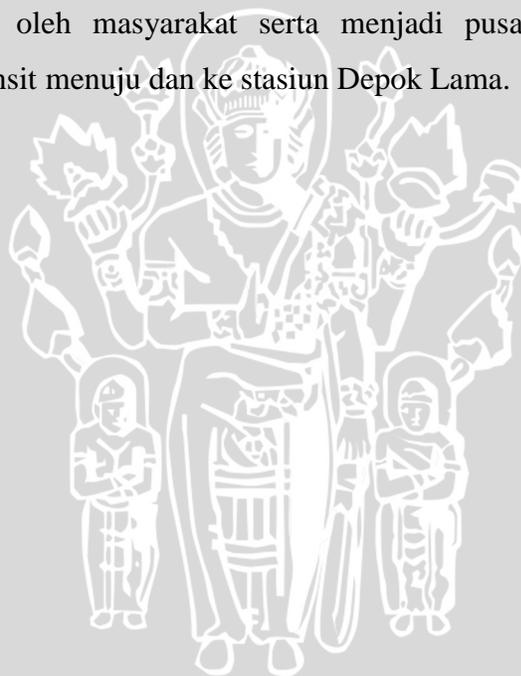
Pada segmen 3 ini terdapat Pusat kesehatan masyarakat (Puskesmas) yang merupakan titik pergerakan pejalan kaki yang ramai dikunjungi. Lokasi ini juga terdapat toko dan warung yang menjadi tarikan bagi pejalan kaki.

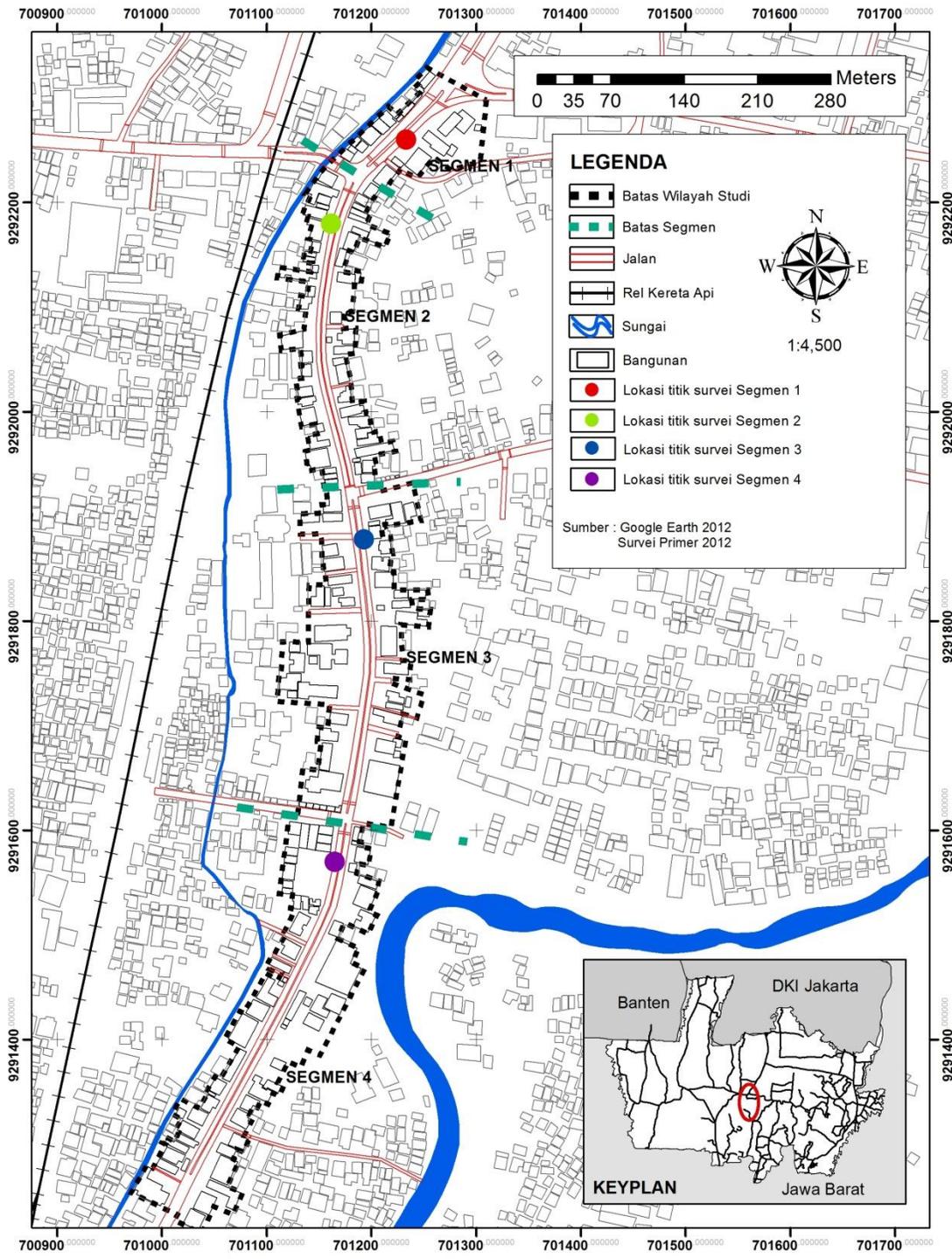
### 4. Segmen 4

Lokasi titik pengamatan:

Titik D, Titik persimpangan Stasiun Depok Lama-Pembatas akhir Median Jalan Kartini menuju Citayam (Depan Ruko Kartini)

Merupakan pusat perbelanjaan berupa ruko yang terdapat pada segmen 4 dan banyak dikunjungi oleh masyarakat serta menjadi pusat kegiatan berkumpul terutama tempat transit menuju dan ke stasiun Depok Lama.





Gambar 3.3 Pembagian segmen di Koridor Jalan Kartini

### 3.7 Metode Pengambilan Sampel

#### 3.7.1 Populasi

Populasi adalah keseluruhan subjek penelitian (Arikunto, 2006). Populasi dalam penelitian ini adalah pejalan kaki yang melakukan perjalanan jalan kaki di Jalan Kartini dengan jumlah tidak tetap dan selalu mengalami perubahan setiap harinya. Penelitian ini tidak mengambil seluruh populasi dikarenakan keterbatasan waktu, tenaga, dan biaya, sehingga penelitian ini mengambil sampel agar penelitian dapat berjalan dengan efektif dan efisien.

#### 3.7.2 Sampel

Menurut Arikunto (2006), sampel adalah bagian sebagian atau wakil populasi yang diteliti. Teknik sampel yang digunakan adalah dengan *purposive sampling* yang termasuk dalam jenis penarikan sampel *non probability sampling* (penarikan sampel secara tidak acak). Peneliti akan langsung mengumpulkan data dari unit sampel yang ditemui di wilayah studi. Metode penentuan sampel pejalan kaki ini menggunakan metode sampel *Linear Time Function*, hal ini dikarenakan jumlah pejalan kaki yang menggunakan fasilitas di Jalan Kartini tidak tetap. Penentuan jumlah sampel pengunjung berdasarkan estimasi kendala waktu (Sari, 1993), sehingga banyaknya sampel pengunjung di Koridor Jalan Kartini dihitung sebagai berikut:

$$T = t_0 + t_1 \cdot n$$

$$n = \frac{T - t_0}{t_1}$$

Keterangan:

$n$  = Banyaknya sampel yang terpilih

$T$  = Waktu yang tersedia untuk penelitian (10 hari x 24 jam = 240 jam)

$t_0$  = Waktu tetap (5 jam/hari x 10 hari = 50 jam)

$t_1$  = Waktu yang digunakan untuk pengambilan sampel  
(0,65 jam/hari x 10 hari = 6,5 jam)

Berikut ini adalah perhitungan penentuan jumlah sampel pengunjung:

$$n = \frac{T - t_0}{t_1}$$

$t_1$

$$= \frac{240 - 50}{6,5}$$
$$= \frac{190}{6,5} \approx 29 \text{ orang}$$

Penentuan waktu yang tersedia untuk penelitian dipilih berdasarkan jumlah hari yang digunakan untuk melakukan penyebaran kuesioner pada setiap segmen. Penetapan waktu tetap ini didasarkan atas waktu yang digunakan untuk menyebarkan kuesioner dalam satu hari, sedangkan waktu yang digunakan untuk *sampling unit* dipilih berdasarkan estimasi waktu yang digunakan dalam menyebarkan kuesioner untuk satu responden. Berdasarkan perhitungan dapat disimpulkan bahwa jumlah sampel yang diteliti dalam penelitian ini adalah sebanyak 30 responden di koridor tersebut.

### 3.8 Metode Analisis

Metode analisis yang digunakan dalam analisis ini adalah metode analisis deskriptif kualitatif. Analisis deskriptif kualitatif adalah analisis yang berupaya mengeksplorasi fakta yang terukur dalam satuan tertentu. Analisis yang dilakukan adalah analisis kegiatan sepanjang koridor, antara lain:

#### 3.8.1 Analisis Deskriptif Penggunaan Lahan

Analisis penggunaan lahan dilakukan untuk mengetahui karakteristik penggunaan lahan di Koridor Jalan Kartini yang berakibat pada tingginya aktivitas di sepanjang koridor. Penggunaan lahan ini juga berpengaruh terhadap alih fungsi jalur pejalan kaki, yaitu terkait dengan pemanfaatan jalur sebagai area parkir. Data yang diperoleh dari survei ini diharapkan dapat menjadi masukan untuk mengetahui kebutuhan fasilitas dan elemen pejalan kaki untuk menunjang kenyamanan penggunaannya.

#### 3.8.2 Analisis Tampilan dan Ketinggian Bangunan

Analisis ini dimaksudkan untuk mengetahui tampilan bangunan yang ada di sepanjang jalur pejalan kaki dengan penempatan fasilitas yang terdapat pada jalur pejalan kaki. Tampilan bangunan yang ada memberikan pengaruh terhadap kenyamanan pejalan kaki. Untuk ketinggian bangunan digunakan untuk mengetahui *human scaled dimension* yaitu perbandingan antara lebar koridor dengan ketinggian bangunan. Sehingga membentuk sudut pandang pejalan kaki yang nyaman terhadap bangunan. Hasil ini membantu dalam penentuan jarak sempadan maupun ketinggian bangunan yang ideal.

### 3.8.3 Analisis Evaluatif Fisik Fasilitas Pejalan Kaki

Analisis ini dilakukan untuk mengetahui karakteristik fisik fasilitas pejalan kaki baik itu fasilitas utama maupun fasilitas pelengkap pejalan kaki. Faktor-faktor yang diperhatikan adalah dimensi, lokasi, dan kondisi fisik. Metode analisis yang digunakan adalah secara deskriptif eksploratif dengan teknik pendeskripsian menggunakan foto atau gambar dan pemetaan sebagai pelengkap visual dan spasial. Selain metode analisis deskriptif, analisis terhadap fasilitas pejalan kaki juga menggunakan metode evaluatif normatif yaitu dengan cara membandingkan kondisi eksisting dengan standard yang dikeluarkan oleh Departemen Pekerjaan Umum Direktorat Bina Marga. Hasil dari analisis adalah mengetahui karakteristik fasilitas pejalan kaki yang meliputi kondisi fasilitas pejalan kaki dibandingkan dengan ketentuan yang tercantum dalam Keputusan Direktorat Jenderal Bina Marga dan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat.

### 3.8.4 Analisis Tingkat Pelayanan Pejalan Kaki (LOS)

Tingkat pelayanan jaringan pejalan kaki pada pedoman ini bersifat teknis dan umum, dan dapat disesuaikan dengan kondisi lingkungan yang ada. Standard penyediaan ini dapat dikembangkan dan dimanfaatkan sesuai dengan tipologi ruang pejalan kaki dengan memperhatikan aktifitas dan kultur lingkungan sekitar. Tingkat pelayanan (*level of service/LOS*) pejalan kaki berdasarkan Pedoman Penyediaan dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Ruang Pejalan Kaki di Perkotaan adalah sebagai berikut:

1. LOS A

Jalur pejalan kaki seluas  $>5,6 \text{ m}^2/\text{pedestrian}$ , besar arus pejalan kaki  $>16 \text{ pedestrian}/\text{menit}/\text{meter}$ . Pada ruang pejalan kaki dengan LOS A orang dapat berjalan dengan bebas, para pejalan kaki dapat menentukan arah berjalan dengan bebas, dengan kecepatan yang relatif cepat tanpa menimbulkan gangguan antar sesama pejalan kaki.

2. LOS B

Jalur pejalan kaki seluas  $5,6 \text{ m}^2/\text{pedestrian}$ , besar arus pejalan kaki  $>16-23 \text{ pedestrian}/\text{menit}/\text{meter}$ . Pada LOS B, ruang pejalan kaki masih nyaman untuk dilewati dengan kecepatan yang cepat. Keberadaan pejalan kaki yang lainnya sudah mulai berpengaruh pada arus pejalan kaki, tetapi para pejalan kaki masih dapat berjalan dengan nyaman tanpa mengganggu pejalan kaki lainnya.

### 3. LOS C

Jalur pejalan kaki seluas  $>2,2-3,7 \text{ m}^2/\text{pedestrian}$ , besar arus pejalan kaki  $>23-33 \text{ pedestrian}/\text{menit}/\text{meter}$ . Pada LOS C, ruang pejalan kaki masih memiliki kapasitas normal, para pejalan kaki dapat bergerak dengan arus yang searah secara normal walaupun pada arah yang berlawanan akan terjadi persinggungan kecil. Arus pejalan kaki berjalan dengan normal tetapi relatif lambat karena keterbatasan ruang antar pejalan kaki.

### 4. LOS D

Jalur pejalan kaki seluas  $>1,1-2,2 \text{ m}^2/\text{pedestrian}$ , besar arus pejalan kaki  $>33-49 \text{ pedestrian}/\text{menit}/\text{meter}$ . Pada LOS D, ruang pejalan kaki mulai terbatas, untuk berjalan dengan arus normal harus sering berganti posisi dan merubah kecepatan. Arus berlawanan pejalan kaki memiliki potensi untuk dapat menimbulkan konflik. LOS D masih menghasilkan arus ambang nyaman untuk pejalan kaki tetapi berpotensi timbulnya persinggungan dan interaksi antar pejalan kaki.

### 5. LOS E

Jalur pejalan kaki seluas  $>0,75-1,4 \text{ m}^2/\text{pedestrian}$ , besar arus pejalan kaki  $>49-75 \text{ pedestrian}/\text{menit}/\text{meter}$ . Pada LOS E, setiap pejalan kaki akan memiliki kecepatan yang sama, karena banyaknya pejalan kaki yang ada. Berbalik arah, atau berhenti akan memberikan dampak pada arus secara langsung. Pergerakan akan relatif lambat dan tidak teratur. Keadaan ini mulai tidak nyaman untuk dilalui tetapi masih merupakan ambang bawah dari kapasitas rencana ruang pejalan kaki.

### 6. LOS F

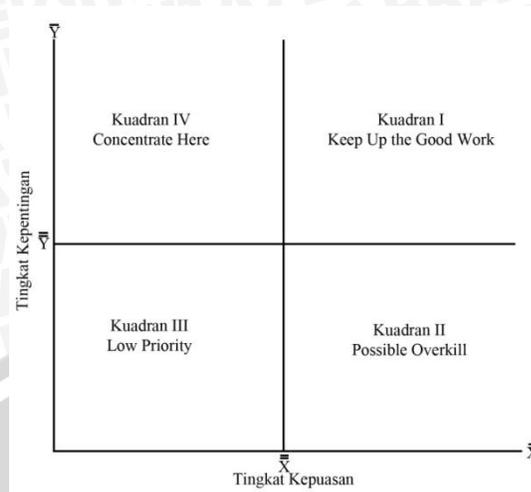
Jalur pejalan kaki seluas  $<0,75 \text{ m}^2/\text{pedestrian}$ , besar arus pejalan kaki beragam  $\text{pedestrian}/\text{menit}/\text{meter}$ . Pada LOS F, kecepatan arus pejalan kaki sangat lambat dan terbatas. Akan sering terjadi konflik dengan para pejalan kaki yang searah ataupun berlawanan. Untuk berbalik arah atau berhenti tidak mungkin dilakukan. Karakter ruang pejalan kaki ini lebih kearah berjalan sangat pelan dan mengantri. LOS F ini merupakan tingkat pelayanan yang sudah tidak nyaman dan sudah tidak sesuai dengan kapasitas ruang pejalan kaki.

### 3.8.5 Analisis Evaluatif dengan Metode IPA

Metode analisis yang digunakan untuk mengetahui persepsi kenyamanan jalur pejalan kaki di Jalan Kartini adalah metode IPA atau *Importance Performance Analysis*. Metode ini digunakan untuk mengetahui persepsi kenyamanan pengguna terkait prinsip desain 'Five C' yaitu *connection, convenience, convivial, comfortable, dan conspicuousness*. Analisis ini dilakukan untuk menjawab permasalahan yang ada terkait peningkatan pelayanan kualitas jalur pejalan kaki terhadap kenyamanan pengguna di Jalan Kartini. Arah-anterkait dengan persepsi kenyamanan pejalan kaki mengacu pada beberapa kebijakan, pedoman, dan peraturan, antara lain:

1. Kenyamanan menurut Rustam Hakim (2012),
2. Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Perekayasaan Fasilitas Pejalan Kaki di Wilayah Kota SK.43/AJ/007/DRJD/1997 tentang Pedoman Penyediaan dan pemanfaatan Prasarana dan Sarana Ruang Pejalan Kaki di Perkotaan
3. Keputusan Direktur Jenderal Bina Marga No.76/KPTS/Db/1999 tentang Pedoman Perencanaan Jalur Pejalan Kaki pada Jalan Umum
4. Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat No. 271/HK.105/DRJD/1996 tentang Pedoman Teknis Perekayasaan Tempat Perhentian Kendaraan Penumpang Umum
5. Badan Standardisasi Nasional SNI 7391 Tahun 2008 tentang Spesifikasi penerangan jalan di kawasan perkotaan
6. Spesifikasi Lampu Penerangan Jalan Perkotaan No.12/S/BNKT/1991
7. Keputusan Menteri No. 65/1993 tentang Fasilitas Pendukung Kegiatan lalu lintas dan Angkutan Jalan
8. Direktorat Jenderal Bina Marga No.033/T/BM/1996 tentang Tata Cara Perencanaan Teknik Lansekap Jalan
9. Direktorat Jenderal Bina Marga No.022/T/BM/1999 tentang Pedoman Teknis Persyaratan aksesibilitas pada Jalan Umum

Berikut ini adalah grafik IPA dibagi menjadi empat buah kuadran berdasarkan hasil pengukuran *importance-performance*.



**Gambar 3.4 Kuadran IPA**

Sumber: Supranto, 2001

Penjelasan dari gambar kuadran tersebut adalah:

a. Kuadran 1: *Keep Up The good Work*

Pelayanan fasilitas pejalan kaki dipandang penting oleh pengguna sebagai dasar keputusan dengan kepuasan adalah sangat baik.

b. Kuadran 2: *Possible Overkill*

Pelayanan fasilitas pejalan kaki kurang penting bagi pengguna, tetapi mempunyai kepuasan yang baik.

c. Kuadran 3: *Low Priority*

Beberapa pelayanan fasilitas pejalan kaki untuk pengguna mengalami penurunan, karena baik tingkat kepentingan dan kepuasan lebih rendah dari nilai rata-rata.

d. Kuadran 4: *Concentrate Here*

Pelayanan fasilitas pejalan kaki dianggap sangat penting bagi pengguna, tetapi tidak memiliki kepuasan yang baik.

Hasil dari penelitian ini berupa data yang paling membutuhkan penataan sebagai prioritas utama dalam penataan pada Kuadran 4. Hasil ini akan digunakan peneliti untuk menentukan arahan penataan koridor penelitian. Setelah itu hasil persepsi disesuaikan dengan kondisi eksisting berdasarkan observasi langsung dan menggunakan standard.

### 3.9 Desain Survey

**Tabel 3.4 Desain Survei**

No	Tujuan	Variabel	Sub variabel	Parameter	Data yang diperlukan	Sumber data	Metode analisis data	Output
1.	Mengetahui persepsi kenyamanan pengguna jalur pejalan kaki di Koridor Jalan Kartini	<i>Connection</i>	Penggunaan lahan	<ul style="list-style-type: none"> <li>Jenis-jenis penggunaan lahan</li> <li>Pola penggunaan lahan</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Fungsi kawasan</li> <li>Jenis-jenis penggunaan lahan</li> <li>Fungsi bangunan</li> </ul>	Survey primer <ul style="list-style-type: none"> <li>Kuesioner</li> </ul>	M etode IPA	Persepsi kenyamanan pengguna jalur pejalan kaki di Koridor Jalan Kartini
			Sirkulasi jalur dan aksesibilitas pejalan kaki	<ul style="list-style-type: none"> <li>Pembatas lalu lintas dan pejalan kaki</li> <li>Gangguan PKL &amp; parkir</li> <li>Halte</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Pembagian alur dengan pengguna selain pejalan kaki: kondisi PKL dan perpikiran</li> <li>Kondisi halte</li> </ul>	Survey primer <ul style="list-style-type: none"> <li>Kuesioner</li> </ul>	M etode IPA	Persepsi kenyamanan pengguna jalur pejalan kaki di Koridor Jalan Kartini
		<i>Convenience</i>	Keselamatan pejalan kaki	<ul style="list-style-type: none"> <li>Tempat penyeberangan</li> <li>Rambu-rambu lalu lintas saat menyeberang</li> <li><i>Traffic calming</i></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ketersediaan tempat penyeberangan</li> <li>Ketersediaan rambu-rambu lalu lintas saat menyeberang</li> <li>Kondisi <i>traffic calming</i></li> </ul>	Survey primer <ul style="list-style-type: none"> <li>Kuesioner</li> </ul>	M etode IPA	Persepsi kenyamanan pengguna jalur pejalan kaki di Koridor Jalan Kartini
				<i>Convival</i>	Keindahan dan kebersihan jalur pejalan kaki	<ul style="list-style-type: none"> <li>Tampilan bangunan</li> <li>Skala ruang bangunan</li> <li>Vegetasi (berupa pohon &amp; tanaman)</li> <li>Pola lantai jalur pejalan kaki</li> <li>Perabot jalan                             <ul style="list-style-type: none"> <li>Tempat duduk</li> <li>Tempat sampah</li> <li>Telepon umum</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Kondisi bangunan</li> <li>Kondisi sempadan dan ketinggian bangunan</li> <li>Ketersediaan vegetasi</li> <li>Corak atau motif jalur pejalan kaki</li> <li>Ketersediaan perabot jalan</li> </ul>	Survey primer <ul style="list-style-type: none"> <li>Kuesioner</li> </ul>
		<i>Comfortable</i>	Bentuk jalur pejalan kaki	<ul style="list-style-type: none"> <li>Lebar ruang gerak jalur</li> <li>Kondisi permukaan jalur</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Lebar jalur pejalan kaki</li> <li>Jenis bahan permukaan</li> <li>Kondisi kemiringan</li> </ul>	Survey primer <ul style="list-style-type: none"> <li>Kuesioner</li> </ul>	M etode IPA	Persepsi kenyamanan pengguna jalur pejalan kaki di Koridor Jalan Kartini

			<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kondisi kemiringan</li> <li>• Ramp</li> </ul>	jalur pejalan kaki <ul style="list-style-type: none"> <li>• Kondisi ramp</li> </ul>				
	<i>Conspicuousness</i>	Ketersediaan infrastruktur jalur pejalan kaki	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Lampu penerangan jalan</li> <li>• Lampu pejalan kaki</li> <li>• Saluran pembuangan</li> <li>• Papan informasi, perambuan</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kondisi dan ketersediaan lampu penerangan jalan;</li> <li>• Kondisi Saluran pembuangan;</li> <li>• Kondisi dan ketersediaan informasi pejalan kaki</li> </ul>	Survey primer <ul style="list-style-type: none"> <li>• Kuesioner</li> </ul>	Metode IPA	Persepsi kenyamanan pengguna jalur pejalan kaki di Koridor Jalan Kartini	
2.	Identifikasi karakteristik jalur pejalan kaki di Koridor Jalan Kartini	<i>Connection</i>	Penggunaan lahan	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Jenis-jenis penggunaan lahan</li> <li>• Pola penggunaan lahan</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Fungsi kawasan</li> <li>• Jenis-jenis penggunaan lahan</li> <li>• Fungsi bangunan</li> </ul>	Survey primer <ul style="list-style-type: none"> <li>• Observasi lapangan</li> </ul> Survey sekunder	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Analisis deskriptif</li> <li>• Peta</li> </ul>	Karakteristik guna lahan di Koridor Jalan Kartini
		Sirkulasi jalur dan aksesibilitas pejalan kaki	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pembatas lalu lintas dan pejalan kaki</li> <li>• Gangguan PKL &amp; parkir</li> <li>• Halte</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pembagian alur dengan pengguna selain pejalan kaki: kondisi PKL dan perpikiran</li> <li>• Kondisi halte</li> </ul>	Survey primer <ul style="list-style-type: none"> <li>• Observasi lapangan</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Analisis deskriptif</li> <li>• Foto mapping</li> </ul>	Karakteristik jalur pejalan kaki di Koridor Jalan Kartini	
	<i>Convenience</i>	Keselamatan pejalan kaki	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Tempat penyeberangan</li> <li>• Rambu-rambu lalu lintas saat menyeberang</li> <li>• <i>Traffic calming</i></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ketersediaan tempat penyeberangan</li> <li>• Kondisi rambu-rambu lalu lintas saat menyeberang</li> <li>• Kondisi <i>traffic calming</i></li> </ul>	Survey primer <ul style="list-style-type: none"> <li>• Observasi lapangan</li> </ul> Survey sekunder	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Analisis deskriptif</li> </ul>	Karakteristik jalur pejalan kaki di Koridor Jalan Kartini	
	<i>Convivial</i>	Keindahan dan kebersihan jalur pejalan kaki	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Tampilan bangunan</li> <li>• Skala ruang bangunan</li> <li>• Vegetasi (berupa pohon &amp; tanaman)</li> <li>• Pola lantai jalur pejalan kaki</li> <li>• Perabot jalan                             <ul style="list-style-type: none"> <li>- Tempat duduk</li> <li>- Tempat sampah</li> <li>- Telepon umum</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kondisi bangunan</li> <li>• Kondisi ketinggian bangunan</li> <li>• Ketersediaan vegetasi</li> <li>• Pola perkerasan jalur pejalan kaki</li> <li>• Ketersediaan perabot jalan</li> </ul>	Survey primer <ul style="list-style-type: none"> <li>• Observasi lapangan</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Analisis deskriptif</li> <li>• Tampilan bangunan berupa montase dan fasade</li> <li>• Analisis skala ruang</li> <li>• Peta</li> </ul>	Karakteristik jalur pejalan kaki di Koridor Jalan Kartini	

	<i>Comfortable</i>	Bentuk jalur pejalan kaki	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Lebar ruang gerak jalur</li> <li>• Kondisi permukaan jalur</li> <li>• Kondisi kemiringan</li> <li>• <i>Ramp</i></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Lebar jalur pejalan kaki</li> <li>• Jenis bahan permukaan</li> <li>• Kondisi kemiringan jalur pejalan kaki</li> <li>• Kondisi <i>ramp</i></li> </ul>	Survey primer <ul style="list-style-type: none"> <li>• Observasi lapangan</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Analisis deskriptif</li> </ul>	Karakteristik jalur pejalan kaki di Koridor Jalan Kartini
		Pelayanan jalur pejalan kaki	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Jumlah pejalan kaki</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Dimensi jalur pejalan kaki</li> </ul>	Survey primer <ul style="list-style-type: none"> <li>• Observasi lapangan</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Metode <i>level of service</i> (LOS)</li> </ul>	Karakteristik jalur pejalan kaki di Koridor Jalan Kartini
	<i>Conspicuousness</i>	Ketersediaan infrastruktur jalur pejalan kaki	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Lampu penerang jalan</li> <li>• Lampu pejalan kaki</li> <li>• Saluran pembuangan</li> <li>• Papan informasi, perambuan</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kondisi dan ketersediaan saluran pembuangan dan lampu penerangan jalan</li> <li>• Informasi pejalan kaki</li> </ul>	Survey primer <ul style="list-style-type: none"> <li>• Observasi lapangan</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Analisis deskriptif</li> <li>• Peta</li> </ul>	Karakteristik jalur pejalan kaki di Koridor Jalan Kartini
3.	Mengetahui arahan penataan jalur pejalan kaki berdasarkan persepsi pejalan kaki di Koridor Jalan Kartini	<i>Connection</i> <i>Convenience</i> <i>Convival</i> <i>Comfortable</i> <i>Conspicuousness</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Karakteristik guna lahan</li> <li>• Karakteristik jalur pejalan kaki</li> <li>• Persepsi</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Karakteristik guna lahan</li> <li>• Karakteristik jalur pejalan kaki</li> <li>• Persepsi Pejalan kaki</li> <li>• Kebijakan dan Peraturan Pemerintah</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Survey sekunder</li> <li>• Survey primer (observasi lapangan)</li> <li>• Kuesioner</li> </ul>	Analisis perbandingan	Arahan Penataan Jalur Pejalan Kaki Berdasarkan Persepsi Pejalan Kaki di Koridor Jalan Kartini