

BAB IV

HASIL DAN PEMBAHASAN

4.1 Gambaran Umum Lokasi Penelitian

4.1.1 Batas Wilayah Penelitian

Batas wilayah penelitian di Jalan Kartini, dibatasi mulai dari Tugu Kota Depok hingga perbatasan median jalan kartini menuju jalan citayam dengan panjang 1,2 km. Sedangkan untuk batas bagian barat dan timur ditentukan dengan satu lapis bangunan dari kiri-kanan trotoar. Berikut ini merupakan batas fisik lokasi penelitian.

Sebelah Utara	: Jl. Margonda Raya
Sebelah Timur	: Jl. Siliwangi dan Jl. Pemuda
Sebelah Selatan	: Jl. Citayam Raya
Sebelah Barat	: Jl. Dewi Sartika

4.1.2 Kondisi Sistem Transportasi dan Penggunaan Lahan

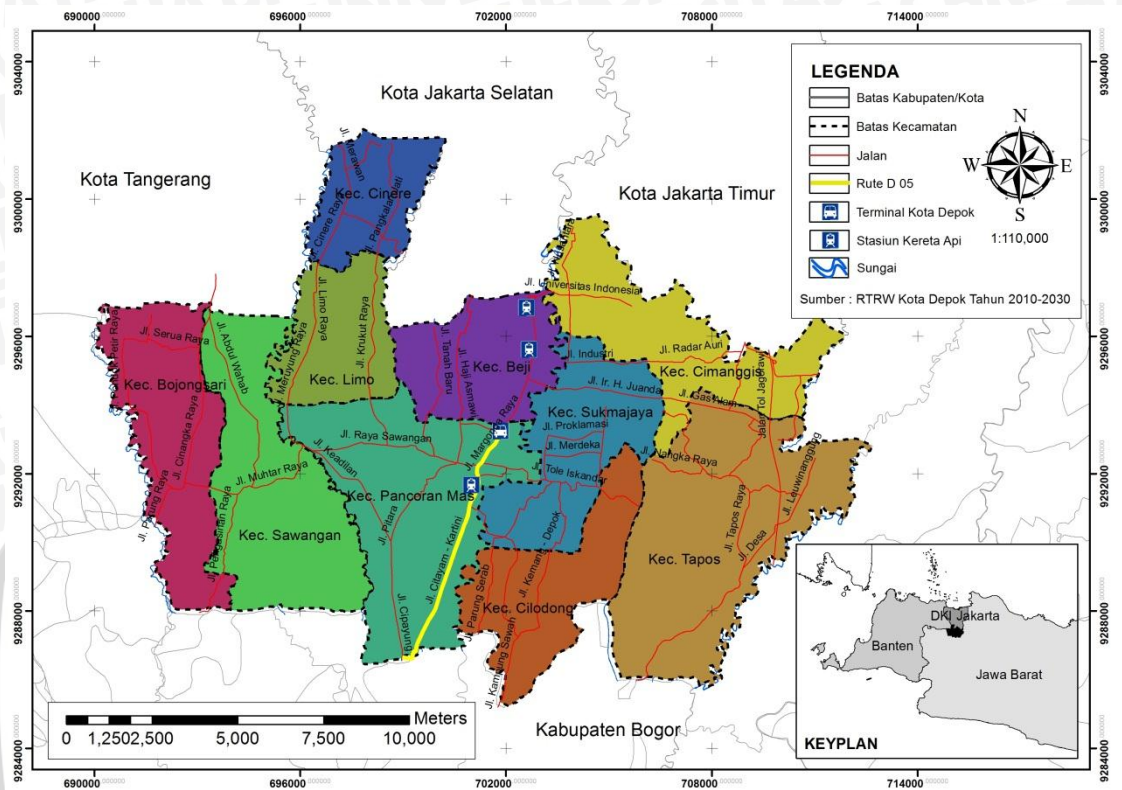
A. Kondisi Sistem Transportasi

Jalan Kartini merupakan jalan dengan tingkat pergerakan dan aktifitas yang tinggi. Berdasarkan RTRW Kota Depok Tahun 2010-2030, jalan ini termasuk klasifikasi jalan kolektor primer. Jalan Kartini merupakan jalan yang memiliki akses yang baik sebagai jalan alternatif menuju Kabupaten Bogor dan kecamatan lainnya, serta dipenuhi berbagai penggunaan lahan yang didominasi oleh perdagangan dan jasa sehingga aktifitas pergerakan di koridor ini cukup tinggi. Puncak kepadatan lalu lintas di sepanjang Jalan Kartini ini sering terjadi pada pagi hari dan sore hari khususnya pada hari sibuk dan hari libur.

Jalan Kartini ini memiliki jalur dua arah dengan dimensi jalan setiap jalurnya selebar 2,5 m. Jalan ini menghubungkan antar wilayah kecamatan sekitarnya, yakni menghubungkan Kecamatan Beji, Kecamatan Sawangan, Kecamatan Sukmajaya, dan Kecamatan Cilodong. Pola jaringan jalan di lokasi penelitian ini dibentuk oleh jalan kolektor sekitar (yaitu Jalan Margonda Raya, Jalan Siliwangi, Jalan Dewi Sartika, Jalan Pemuda, dan Jalan Citayam) dan jalan lokal lingkungan sekitarnya.

Jalan Kartini ini hanya dilayani oleh 1 jalur pelayanan angkutan umum dalam kota yaitu D-05 dengan jumlah angkutan umum sebanyak 376 unit. Rute Angkutan umum ini dimulai dari Terminal Depok - Jl. Margonda Raya - Jl. Kartini - Jl. Citayam – Bojonggede, yang pada akhirnya sampai di Citayam. Adanya pelayanan angkutan

umum ini tidak didukung oleh tempat pemberhentian berupa halte, sehingga menimbulkan kemacetan akibat pergantian moda di titik tertentu. Berikut ini salah satu rute yang memberikan pelayanan angkutan umum yaitu D-05 di Jalan Kartini.

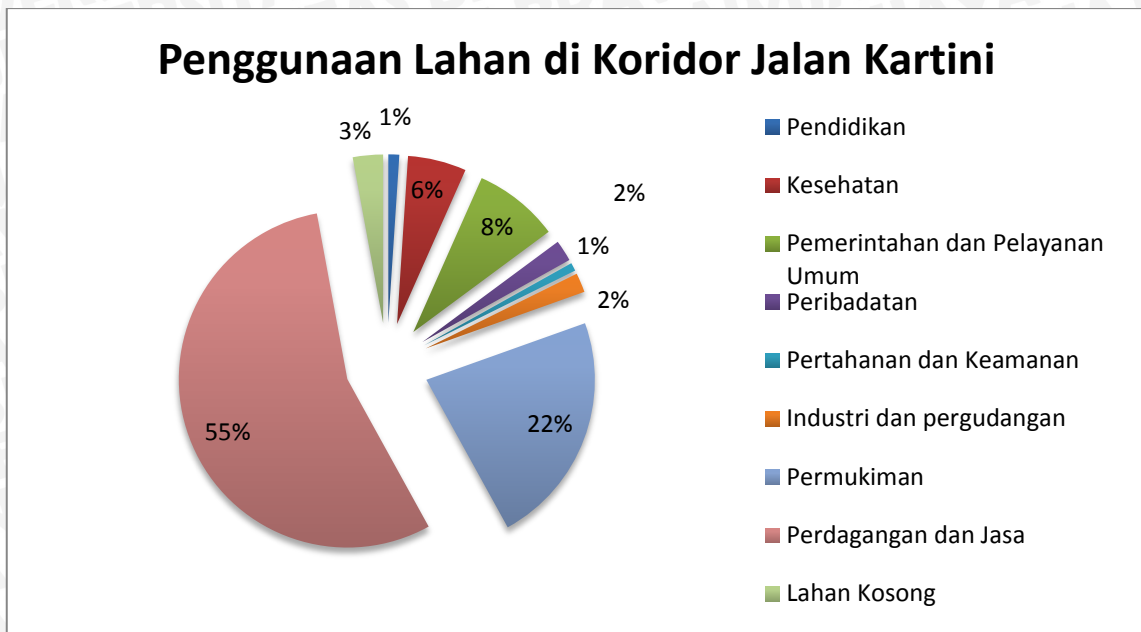


Gambar 4.1 Rute pelayanan angkutan umum di Koridor Jalan Kartini

Pelayanan angkutan umum yang ada selain memberikan akses dalam kota juga menimbulkan tingginya bangkitan dan tarikan pergerakan pejalan kaki yang memberikan akses untuk menjangkau ke Terminal Depok maupun ke luar kota. Keberadaan Stasiun Depok Lama juga mendukung pergerakan pejalan kaki menuju Kota Jakarta dan kota lainnya. Hal ini memudahkan akses pejalan kaki menuju berbagai tempat untuk melakukan aktifitasnya.

B. Kondisi Penggunaan Lahan

Berdasarkan RTRW Kota Depok Tahun 2010-2030, peruntukan lahan pada wilayah penelitian ini terdiri atas perdagangan dan jasa, pemerintahan, perumahan, dan industri. Penggunaan lahan di Koridor Jalan Kartini memiliki luas penggunaan lahan kurang lebih sebesar 69157 m². Penggunaan lahan ini mendukung aktifitas terhadap pergerakan pejalan kaki yang mengakses jalan baik menuju ke stasiun untuk bekerja maupun mengunjungi pertokoan sekitar. Berikut ini dapat dilihat jumlah prosentase penggunaan lahan di Koridor Jalan Kartini.



Gambar 4.2 Luas penggunaan lahan di Koridor Jalan Kartini

Dari gambar tersebut, dapat diketahui bahwa penggunaan lahan di Jalan Kartini ini didominasi oleh perdagangan dan jasa. Karakteristik penggunaan lahan pada Koridor Jalan Kartini ini dijelaskan berdasarkan penggunaan lahan masing-masing sebagai berikut.

a. Sarana Pendidikan

Sarana pendidikan yang banyak ditemui di sepanjang Jalan Kartini ini adalah sarana pendidikan berupa Taman Kanak-kanak (TK) seperti TK Kartini. Adapun Sarana pendidikan berupa SD hingga SMP pada jalan lingkungan.

b. Sarana Kesehatan

Sarana kesehatan di sepanjang Jalan Kartini ini didominasi oleh apotek dan praktek dokter. Salah satu sarana kesehatan yang memiliki skala pelayanan kecamatan yaitu Puskesmas Kecamatan Pancoran Mas.

c. Sarana Pemerintahan dan Pelayanan Umum

Jalan Kartini ini juga dipenuhi oleh pemerintahan dan pelayanan umum berupa Kantor Kecamatan Pancoran Mas, Dinas Olahraga Seni dan Budaya, Kantor Kelurahan Depok, dan Dinas Perdagangan dan Usaha menengah. Adapun Peruntukan lahan untuk perkantoran maupun pelayanan umum berupa jasa asuransi dan keuangan serta PDAM Kota Depok.

d. Sarana Peribadatan

Sarana peribadatan di Jalan Kartini ini berupa gereja, Gereja ini merupakan bangunan modern yang dikenal sebagai Gereja Bethel.

e. Sarana Pertahanan dan Keamanan Negara

Sarana ini merupakan sarana pertahanan dan keamanan negara berupa Komando Distrik Militer 0508 Depok.

f. Sarana Perdagangan dan Jasa

Jenis penggunaan lahan perdagangan dan jasa yang terdapat pada wilayah perencanaan ini adalah perdagangan berupa toko, ruko, rumah makan, dan pasar. Sedangkan untuk jasa berupa bengkel/reparsi mobil maupun motor, salon, distributor penjualan motor, warnet, swalayan, wartel, asuransi, dan lain-lainnya.

g. Sarana Permukiman

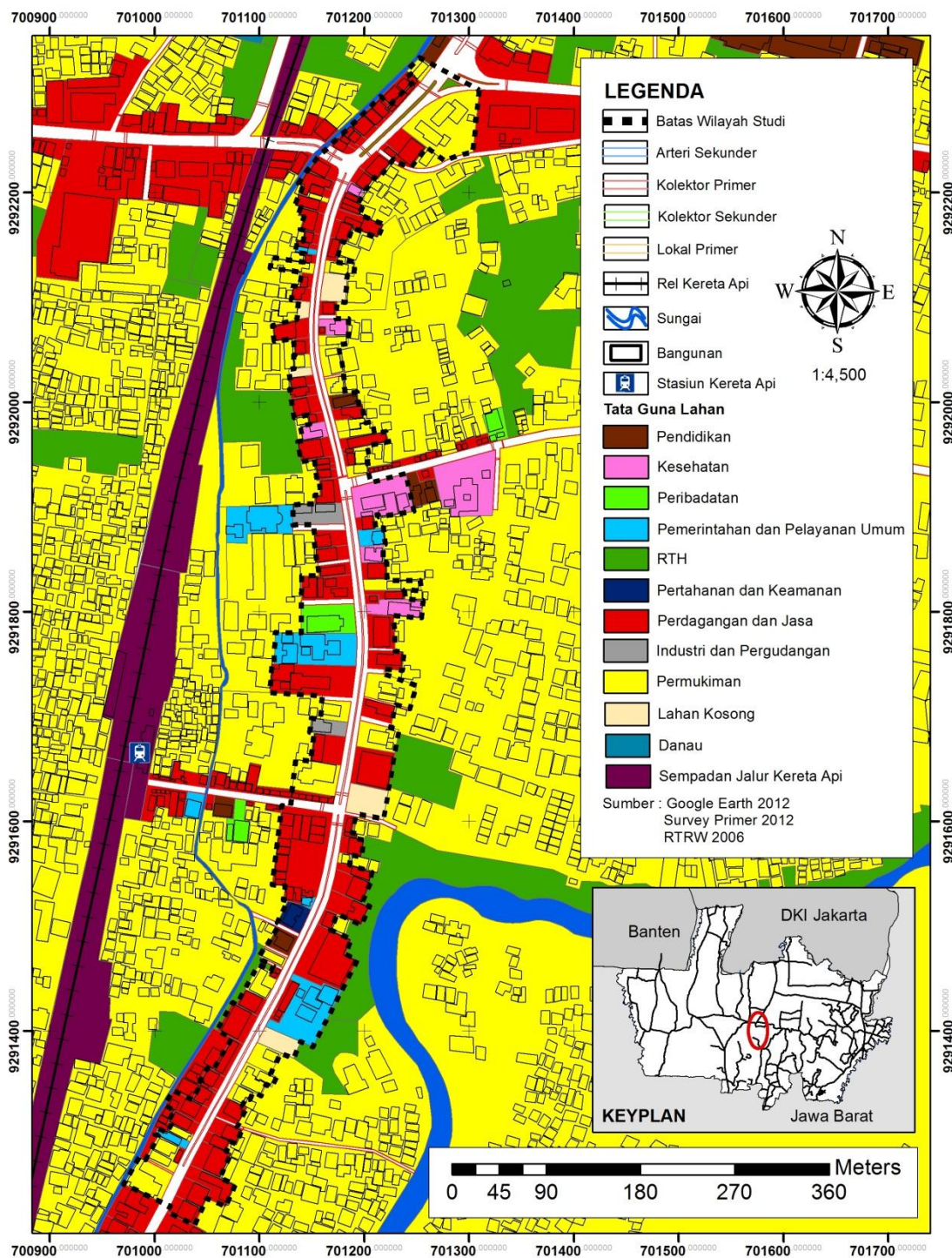
Berdasarkan RTRW Kota Depok 2010-2030, sarana permukiman di sepanjang Jalan Kartini ini tergolong permukiman berkepadatan sedang hingga tinggi. Permukiman di sekitar Koridor Jalan Kartini yaitu Puri Permata Asri, *Grand City* Depok, Aruba, dan beberapa permukiman lainnya terletak di sekitar sempadan sungai.

Persebaran permukiman di sepanjang Koridor Jalan Kartini ini sebanyak 22% dari penggunaan lahan koridor. Namun pergerakan pejalan kaki ini cenderung lebih banyak dari permukiman yang berada di sekitar wilayah penelitian. Hal ini mempengaruhi pergerakan pejalan kaki dari permukiman menuju tempat kegiatan. Berikut ini pembagian luas penggunaan lahan per segmen dapat dilihat pada Tabel 4.1.

Tabel 4.1 Luas Penggunaan Lahan per segmen di Koridor Jalan Kartini

Segmen	Penggunaan Lahan	Luas (m ²)
1	Permukiman	3476
	Perdagangan dan Jasa	2756
2	Pendidikan	349
	Kesehatan	911
	Pemerintahan dan Pelayanan Umum	109
	Permukiman	3251
3	Perdagangan dan Jasa	8274
	Lahan Kosong	962
	Kesehatan	2970
	Pemerintahan dan Pelayanan Umum	2763
	Peribadatan	1413
	Industri dan Pergudangan	1287
	Permukiman	4388
4	Perdagangan dan Jasa	10623
	Lahan Kosong	1042
	Pendidikan	372
	Pemerintahan dan Pelayanan Umum	2799
	Pertahanan dan Keamanan	543
	Permukiman	4399
	Perdagangan dan Jasa	16470

Dari tabel tersebut dapat diketahui proporsi luas penggunaan lahan di Koridor Jalan Kartini dengan persebaran setiap sarana per segmen. Luas penggunaan lahan secara keseluruhan didominasi oleh penggunaan lahan berupa perdagangan dan jasa. Berikut ini penggunaan lahan di Koridor Jalan Kartini pada Gambar 4.3.



Gambar 4.3 Penggunaan lahan di Koridor Jalan Kartini

4.2 Analisis Persepsi Pejalan Kaki dengan Metode IPA

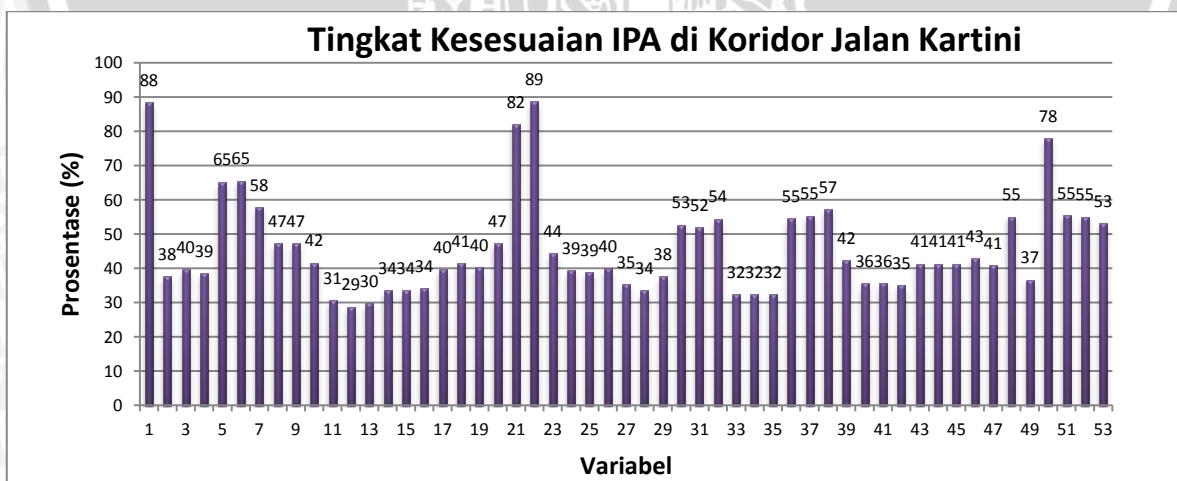
Analisis ini menggunakan persepsi pejalan kaki dengan dihitung berdasarkan analisis IPA yang akan menghasilkan tingkat kepuasan dan kesesuaian terhadap penataan jalur pejalan kaki menggunakan prinsip desain 'Five C'. Persepsi pejalan kaki dapat diukur dengan membandingkan antara total rata-rata skor kepuasan (X) dengan kepentingan (Y). Persepsi pejalan kaki secara keseluruhan diperoleh sebanyak 30 responden. Berikut ini akan dijelaskan hasil persepsi pejalan kaki di Koridor Jalan Kartini.

Tabel 4.2 Rekapitulasi Hasil IPA di Koridor Jalan Kartini

No.	Variabel	Nilai Kepuasan (X)	Nilai Kepentingan (Y)	Rata-rata Nilai X	Rata-rata Nilai Y	Tingkat Kesesuaian Jalur Pejalan kaki (%)
Connection						
1	Penggunaan lahan yang beragam	107	121	21,4	24,2	88
2	Ketersediaan pagar pembatas	49	130	9,8	26	38
3	Kondisi pagar pembatas	50	126	10	25,2	40
4	Lokasi pagar pembatas	49	127	9,8	25,4	39
5	Ketersediaan pedagang kaki lima	73	112	14,6	22,4	65
6	Kondisi pedagang kaki lima	74	113	14,8	22,6	65
7	Lokasi pedagang kaki lima	67	116	13,4	23,2	58
8	Ketersediaan parkir	59	125	11,8	25	47
9	Kondisi parkir	59	125	11,8	25	47
10	Lokasi parkir	52	125	10,4	25	42
11	Ketersediaan halte	40	131	8	26,2	31
12	Kondisi halte	38	132	7,6	26,4	29
13	Lokasi halte	39	131	7,8	26,2	30
Convenience						
14	Ketersediaan tempat menyebrang	46	137	9,2	27,4	34
15	Kondisi tempat menyebrang	46	137	9,2	27,4	34
16	Lokasi tempat penyebrangan	46	135	9,2	27	34
17	Ketersediaan rambu-rambu lalu lintas saat menyebrang	53	134	10,6	26,8	40
18	Kondisi rambu-rambu lalu lintas saat menyebrang	53	128	10,6	25,6	41
19	Lokasi rambu-rambu lalu lintas saat menyebrang	54	134	10,8	26,8	40
20	Ketersediaan <i>traffic calming</i>	52	110	10,4	22	47
Convivial						
21	Kondisi bangunan	96	117	19,2	23,4	82
22	Ketinggian bangunan	102	115	20,4	23	89
23	Pola lantai jalur pejalan kaki	54	122	10,8	24,4	44
24	Ketersediaan tempat duduk	48	122	9,6	24,4	39
25	Kondisi tempat duduk	47	121	9,4	24,2	39
26	Lokasi tempat duduk	48	120	9,6	24	40
27	Ketersediaan tempat sampah	46	130	9,2	26	35
28	Kondisi tempat sampah	44	131	8,8	26,2	34
29	Lokasi tempat sampah	48	128	9,6	25,6	38
30	Ketersediaan telepon umum	59	112	11,8	22,4	53
31	Kondisi telepon umum	58	112	11,6	22,4	52
32	Lokasi telepon umum	61	112	12,2	22,4	54
33	Ketersediaan tempat peneduh	42	130	8,4	26	32
34	Kondisi tempat peneduh	42	130	8,4	26	32
35	Lokasi tempat peneduh	42	130	8,4	26	32
36	Ketersediaan lampu penerang jalan	72	132	14,4	26,4	55
37	Kondisi lampu penerangan	73	132	14,6	26,4	55

No.	Variabel	Nilai Kepuasan (X)	Nilai Kepentingan (Y)	Rata-rata Nilai X	Rata-rata Nilai Y	Tingkat Kesesuaian Jalur Pejalan kaki (%)
38	jalur Lokasi lampu penerangan	72	126	14,4	25,2	57
39	jalur Ketersediaan lampu pejalan kaki	57	135	11,4	27	42
40	Ketersediaan pohon peneduh	49	138	9,8	27,6	36
41	Kondisi pohon peneduh	49	138	9,8	27,6	36
42	Lokasi pohon peneduh	48	137	9,6	27,4	35
43	Ketersediaan tanaman perdu	47	114	9,4	22,8	41
44	Kondisi tanaman perdu	47	114	9,4	22,8	41
45	Lokasi tanaman perdu	47	114	9,4	22,8	41
	Comfortable					
46	Kondisi lebar jalur pejalan kaki	57	133	11,4	26,6	43
47	Kondisi permukaan jalur pejalan kaki	53	130	10,6	26	41
48	Kondisi kemiringan jalur pejalan kaki	66	120	13,2	24	55
49	Kondisi ramp	48	131	9,6	26,2	37
	Conspicuousness					
50	Kondisi saluran drainase	88	113	17,6	22,6	78
51	Ketersediaan informasi pejalan kaki	71	128	14,2	25,6	55
52	Kondisi informasi pejalan kaki	71	129	14,2	25,8	55
53	Lokasi informasi pejalan kaki	69	130	13,8	26	53

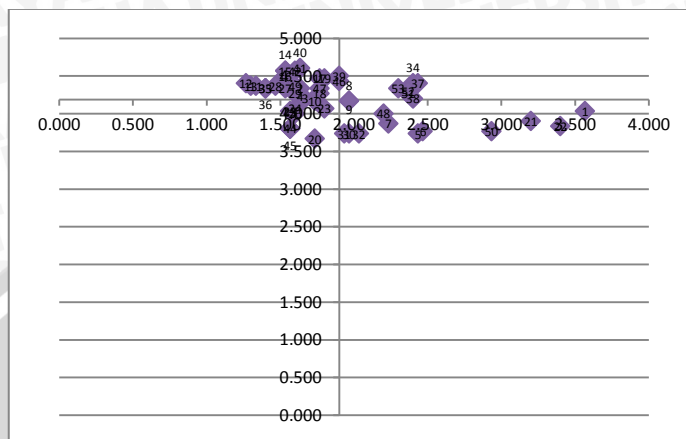
Berdasarkan data tersebut dapat diketahui bahwa nilai harapan atau kepentingannya (4,19) lebih besar daripada nilai kepuasannya (1,90), dengan nilai ($\frac{X}{Y} = 0,45$). Hal ini menunjukkan bahwa tingkat kepuasan pejalan kaki terhadap pelayanan jalur pejalan kaki belum optimal, sehingga diperlukan peningkatan dalam pelayanannya. Tingkat kesesuaian IPA di Koridor Jalan Kartini dapat dilihat pada Gambar 4.4.



Gambar 4.4 Tingkat kesesuaian IPA di Koridor Jalan Kartini

Pada grafik diatas dapat dilihat bahwa tingkat kepuasan pejalan kaki berkisar antara 29 sampai 89 sehingga tingkat kesesuaian rata-rata Koridor Jalan Kartini ialah 46. Variabel yang memiliki nilai di atas 46 dapat dikategorikan sebagai variabel yang

telah sesuai menurut pejalan kaki dan variabel yang berada di bawah 46 dikategorikan menjadi variabel yang memiliki kesesuaian rendah. Nilai tingkat kepuasan terendah dimiliki oleh variabel kondisi halte dan nilai kepuasan tertinggi terletak pada variabel ketinggian bangunan. Berikut merupakan diagram IPA di Koridor Jalan Kartini.



Gambar 4.5 Diagram IPA di Koridor Jalan Kartini

Berdasarkan diagram tersebut, variabel penataan jalur pejalan kaki di Koridor Jalan Kartini berdasarkan persepsi pengguna dapat dikelompokkan sebagai arahan dalam melakukan prioritas penataan jalur pejalan kaki. Strategi yang diterapkan dalam penataan jalur pejalan kaki di Koridor Jalan Kartini dari diagram kartesius IPA adalah sebagai berikut:

1. Kuadran 1 : *Keep up the good work*, Lanjutkan Prestasi

Tingkat kepentingan dan kepuasan tinggi. Variabel yang ada dalam kuadran ini harus dipertahankan walaupun tidak menutup kemungkinan harus terus ditingkatkan.

2. Kuadran 2 : *Possible overkill*, Berlebihan

Tingkat kepuasan sangat tinggi sedangkan kepentingan rendah. Variabel dalam kuadran ini tergolong lebih dari cukup. Sehingga pelayanan lebih dioptimalkan pada variabel lain yang memiliki kepentingan tinggi.

3. Kuadran 3 : *Low Priority*, Prioritas rendah

Tingkat kepentingan dan kepuasan rendah. Variabel dalam kuadran ini dapat dipertimbangkan kembali karena memberi manfaat yang kecil terhadap pejalan kaki.

4. Kuadran 4 : *Concentrate here*, Prioritas Utama

Tingkat kepentingan tinggi namun kepuasan rendah. Variabel yang masuk dalam kuadran ini perlu ditingkatkan karena kurang memberi kepuasan terhadap

pengguna. Variabel-variabel ini sangat dibutuhkan pejalan kaki namun masih belum memuaskan.

Tabel 4.3 Hasil IPA pada setiap Kuadran di Koridor Jalan Kartini

Variabel	Nomor dalam Kuesioner	Sub Variabel	Prosentase (%)
Kuadran I <i>Keep up the good work, Lanjutkan Prestasi</i>			
<i>Convivial</i>	34	Kondisi tempat peneduh	50
	37	Kondisi lampu penerangan jalan	
	38	Lokasi lampu penerangan jalan	
<i>Conspicuousness</i>	51	Ketersediaan informasi bagi pejalan kaki	50
	52	Kondisi informasi bagi pejalan kaki	
	53	Lokasi informasi bagi pejalan kaki	
Kuadran II <i>Possible overkill, Berlebihan</i>			
<i>Connection</i>	1	Penggunaan lahan yang beragam	46,1
	5	Ketersediaan pedagang kaki lima	
	6	Kondisi pedagang kaki lima	
	7	Lokasi pedagang kaki lima	
	8	Ketersediaan parkir	
<i>Convivial</i>	9	Kondisi parkir	38,4
	21	Kondisi bangunan	
	22	Ketinggian bangunan	
	30	Ketersediaan telepon umum	
	31	Kondisi telepon umum	
32	Lokasi telepon umum	7	
<i>Comfortable</i>	48		Kondisi kemiringan jalur pejalan kaki
<i>Conspicuousness</i>	50		Kondisi saluran drainase
Kuadran III <i>Low Priority, Prioritas rendah</i>			
<i>Connection</i>	10	Lokasi parkir	11,1
<i>Convenience</i>	20	Ketersediaan <i>traffic calming</i>	11,1
<i>Convivial</i>	23	Pola lantai jalur pejalan kaki	77,7
	24	Ketersediaan tempat duduk	
	25	Kondisi tempat duduk	
	26	Lokasi tempat duduk	
	43	Ketersediaan tanaman perdu	
	44	Kondisi tanaman perdu	
	45	Lokasi tanaman perdu	
Kuadran IV <i>Concentrate here, Prioritas Utama</i>			
<i>Connection</i>	2	Ketersediaan pagar pembatas	24
	3	Kondisi pagar pembatas	
	4	Lokasi pagar pembatas	
	11	Ketersediaan halte	
	12	Kondisi halte	
<i>Convenience</i>	13	Lokasi halte	24
	14	Ketersediaan tempat menyeberang	
	15	Kondisi tempat menyeberang	
	16	Lokasi tempat menyeberang	
	17	Ketersediaan rambu-rambu lalu lintas saat menyeberang	
	18	Kondisi rambu-rambu lalu lintas saat menyeberang	
	19	Lokasi rambu-rambu lalu lintas saat menyeberang	
<i>Convivial</i>	27	Ketersediaan tempat sampah	40
	28	Kondisi tempat sampah	
	29	Lokasi tempat sampah	
	33	Ketersediaan tempat peneduh	
	35	Lokasi tempat peneduh	
	36	Ketersediaan lampu penerangan jalan	
	39	Ketersediaan lampu pejalan kaki	
	40	Ketersediaan pohon peneduh	
	41	Kondisi pohon peneduh	
	42	Lokasi pohon peneduh	
<i>Comfortable</i>	46	Kondisi lebar jalur pejalan kaki	12
	47	Kondisi permukaan jalur pejalan kaki	
	49	Kondisi <i>ramp</i>	

Berdasarkan hasil IPA persepsi pejalan kaki di Koridor Jalan Kartini dapat disimpulkan bahwa perlu dilakukan penataan jalur pejalan kaki terutama variabel yang masuk dalam Kuadran 4 sebagai prioritas utama dalam penataan sehingga dapat

meningkatkan kenyamanan pejalan kaki. Prioritas utama pada kuadran 4 diperoleh 4 variabel yaitu *connection*, *convenience*, *convivial*, dan *comfortable*.

Hasil pada kuadran 4 yang terbesar diperoleh variabel *convivial* sebesar 40%, yaitu dari tempat sampah, tempat peneduh, lampu penerangan jalan, lampu pejalan kaki, dan pohon peneduh. Variabel *connection* sebesar 24% yaitu adanya pagar pembatas dan halte, kemudian disusul oleh variabel *convenience* sebesar 24% yang dipenuhi oleh tempat menyeberang dan rambu-rambu lalu lintas. Untuk variabel *comfortable* sebesar 12% dilihat dari kondisi lebar jalur pejalan kaki, kondisi permukaan jalur pejalan kaki dan kondisi *ramp*.

4.3 Analisis Evaluatif Jalur Pejalan Kaki

4.3.1 Analisis Kondisi Fasilitas Utama

Analisis kondisi fisik fasilitas utama bertujuan untuk mengkaji kondisi fisik jalur pejalan kaki dan tempat penyeberangan yang ada di Koridor Jalan Kartini. Dalam analisis ini akan dibahas mengenai persebaran trotoar dan tempat penyeberangan yang ada di wilayah pengamatan.

A. Ketersediaan trotoar

Ketersediaan trotoar ini dapat dilihat pada persebaran jalur pejalan kaki atau trotoar sebagai fasilitas utama pejalan kaki ini yang dapat dilihat pada analisis ketersediaan trotoar pada Tabel 4.4.

Tabel 4.4 Analisis Ketersediaan Trotoar di Koridor Jalan Kartini

No.	Kondisi Eksisting	Standard	Analisis
1.	Segmen 1 sisi Barat (a) <ul style="list-style-type: none"> Lebar 1 m Tinggi 30 cm Perkerasan Paving, namun tidak terdapat <i>ramp</i> Trotoar menerus Trotoar digunakan oleh PKL Segmen 1 sisi Timur (b) <ul style="list-style-type: none"> Lebar 1 m Tinggi 30 cm Perkerasan Paving, namun tidak terdapat <i>ramp</i> Trotoar tidak menerus, terputus oleh saluran drainase terbuka 	<ul style="list-style-type: none"> Lebar trotoar harus leluasa, minimal dua orang pejalan kaki berpapasan, salah satu diantaranya tidak harus turun ke jalur lalu lintas kendaraan. Lebar minimum trotoar adalah 1,50 m Jalur harus memiliki perkerasan dan permukaan harus rata serta mempunyai kemiringan melintang 2-4% supaya tidak terjadi genangan air. Kemiringan memanjang disesuaikan dengan kemiringan 	<ul style="list-style-type: none"> Lebar trotoar secara fisik belum memenuhi standard Trotoar yang tidak menerus dan menyulitkan pergerakan pejalan kaki sehingga diperlukan penambahan trotoar Tidak terdapatnya <i>ramp</i> menyulitkan pergerakan pejalan kaki, terutama bagi penyandang cacat atau pengguna lansia Adanya PKL yang mengokupasi jalur pejalan kaki sehingga mempersempit jalur pejalan kaki
2.	Segmen 2 sisi Barat (c) <ul style="list-style-type: none"> Lebar 0,5 m Ketinggian tidak tetap, terdapat trotoar yang menyatu dengan lahan parkir dan sebagian dengan tinggi 20 cm Perkerasan Paving, tidak terdapat <i>ramp</i> Trotoar tidak menerus, terpotong oleh bangunan tertentu Trotoar digunakan sebagai tempat parkir Tidak terdapat trotoar pada jalan menuju segmen berikutnya Segmen 2 sisi Timur (d)	<ul style="list-style-type: none"> memanjang jalan dan disarankan kemiringan maksimum adalah 10%. Jika ada perbedaan tinggi dengan disekitarnya maka harus diberikan pembatas berupa kerb atau batas penghalang (<i>barrier</i>) Lebar jalur pejalan kaki harus memenuhi kebutuhan 2 orang 	<ul style="list-style-type: none"> Lebar trotoar secara fisik belum memenuhi standard Kondisi permukaan yang tidak rata dan menimbulkan genangan air Tidak terdapatnya <i>ramp</i> menyulitkan pergerakan pejalan kaki, terutama bagi penyandang cacat atau pengguna lansia

No.	Kondisi Eksisting	Standard	Analisis
	<ul style="list-style-type: none"> Lebar 0,5 m Ketinggian tidak tetap, terdapat trotoar yang menyatu dengan lahan parkir dan sebagian dengan tinggi 20 cm Perkerasan Paving, tidak terdapat <i>ramp</i> Trotoar tidak menerus, terpotong oleh fungsi bangunan tertentu Tidak terdapat trotoar pada jalan menuju segmen berikutnya 	pejalan kaki yang berpapasan tanpa terjadi persinggungan. <i>(Sumber: Kep. Dirjen Bina Marga/Jalan No.011/T/Bu/1995)</i>	<ul style="list-style-type: none"> Ketinggian trotoar yang hampir sejajar dengan jalur lalu lintas ini dimanfaatkan oleh kendaraan untuk parkir atau masuk ke jalur pejalan kaki Trotoar yang tidak menerus menyulitkan pejalan kaki sehingga diperlukan penambahan trotoar.
3.	Segmen 3 sisi barat (e) <ul style="list-style-type: none"> Lebar 1 m Trotoar menyatu dengan lahan parkir Terhalang PKL dan digunakan sebagai tempat parkir Segmen 3 sisi timur <ul style="list-style-type: none"> Lebar 1 m Trotoar menyatu dengan lahan parkir Terhalang PKL dan digunakan sebagai tempat parkir 		<ul style="list-style-type: none"> Tidak tersedianya trotoar sehingga pejalan kaki menggunakan jalur lalu lintas kendaraan yang membahayakan pejalan kaki, sehingga diperlukan penyediaan trotoar. Pergerakan pejalan kaki terhambat dengan keberadaan parkir dan kegiatan PKL sehingga diperlukan pembenahan sistem parkir dan kegiatan PKL. Terdapat genangan air dikarenakan kerusakan permukaan baik di jalur lalu lintas dan jalur pejalan kaki yang masih berupa tanah atau merupakan kepemilikan bangunan.
4.	Segmen 4 sisi barat (f) <ul style="list-style-type: none"> Lebar 1 - 1,5 m Trotoar menyatu dengan lahan parkir Terhalang PKL dan digunakan sebagai tempat parkir Segmen 4 sisi timur <ul style="list-style-type: none"> Lebar 1 - 1,5 m Trotoar menyatu dengan lahan parkir Terhalang PKL dan digunakan sebagai tempat parkir 		

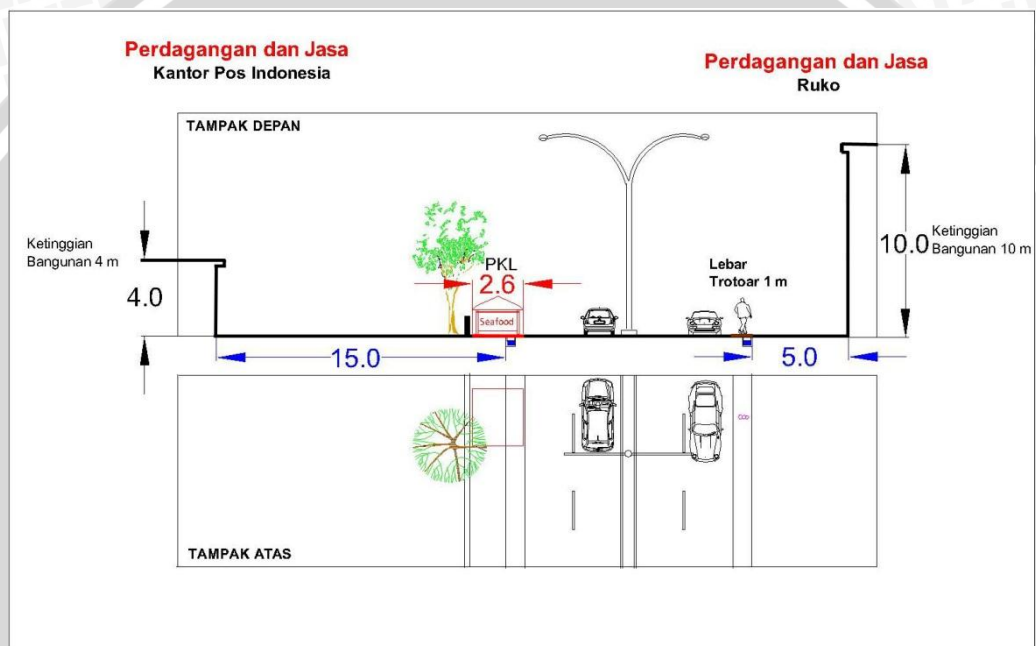
Berdasarkan tabel tersebut dapat diketahui bahwa kondisi fisik fasilitas pejalan kaki berupa trotoar di Koridor Jalan Kartini tidak baik, kondisi trotoar yang tergolong layak hanya terdapat pada Segmen 1. Dari penjelasan dapat disimpulkan bahwa kondisi jalur pejalan kaki di Koridor Jalan Kartini tidak merata secara keseluruhan. Hal ini dikarenakan adanya kerusakan pada fisik trotoar dan adanya kegiatan yang mengganggu pejalan kaki seperti PKL dan kegiatan parkir.

Hasil dari analisis IPA menyatakan bahwa pejalan kaki merasa tidak puas terhadap kondisi trotoar dilihat dari lebar trotoar, kondisi permukaan, dan kondisi ramp yang berada pada kuadran 4. Hal ini diperlukan dalam perbaikan trotoar melalui arahan penataan jalur pejalan kaki. Sedangkan kondisi kemiringan berada pada posisi kuadran 2 dengan persepsi pejalan kaki merasa puas dan memiliki kepentingan rendah dalam perbaikan.

Kegiatan yang terdapat di Jalur Pejalan kaki ini tentunya berkaitan erat dengan aksesibilitas dan sirkulasi pejalan kaki saat berjalan kaki di trotoar. Hal ini dapat mengganggu akses pejalan kaki menuju tempat yang akan dituju. Berikut ini kegiatan Pedagang kaki lima dan kegiatan parkir yang akan dibahas lebih lanjut.

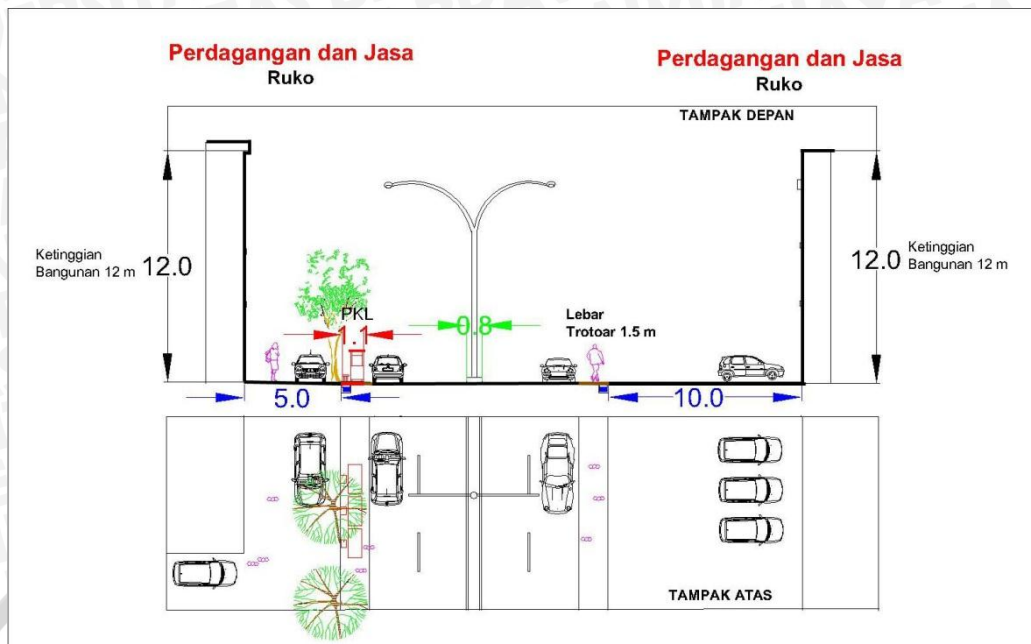
a. Kegiatan Pedagang Kaki Lima

Pedagang kaki lima atau biasa disebut sebagai *street vendor* ini menyandang predikat buruk dalam kenyamanan pejalan kaki terkait pedagang kaki lima yang berjualan di sepanjang trotoar. Hal ini mempengaruhi kenyamanan pejalan kaki dari segi visual dan aksesibilitas terkait ruang lebar jalur pejalan kaki yang semakin sempit bahkan pejalan kaki cenderung berjalan kaki di jalur lalu lintas. Berikut ini adalah kegiatan pedagang kaki lima yang berada di jalur pejalan kaki dan bersifat mengganggu kenyamanan pejalan kaki dapat dilihat pada Gambar 4.6 dan 4.7.



Gambar 4.6 Kegiatan pedagang kaki lima berupa tenda di Segmen 3

Pada gambar diatas dapat dilihat jenis PKL berupa tenda yang menggunakan jalur pejalan kaki mengganggu aktivitas pejalan kaki terkait aksesibilitas. Berikut ini adalah jenis PKL berupa gerobak pada Gambar 4.7.



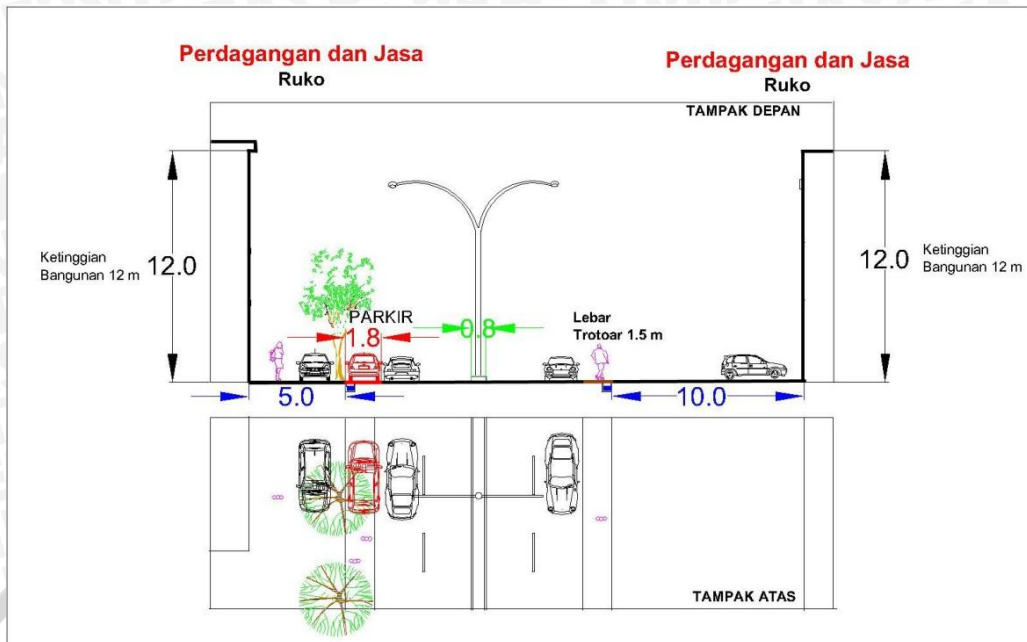
Gambar 4.7 Kegiatan pedagang kaki lima berupa gerobak di Segmen 4

Berdasarkan gambar diatas dapat dilihat jenis PKL berupa gerobak menggunakan jalur pejalan kaki sehingga mengurangi lebar pejalan kaki. Pejalan kaki terpaksa menggunakan jalur lalu lintas yang mengancam keselamatan pejalan kaki. Berdasarkan hasil analisis IPA menunjukkan bahwa PKL dari ketersediaan, kondisi, dan lokasi berada pada kuadran 4 dengan persepsi pejalan kaki merasa tidak puas dikarenakan keberadaan lokasi PKL tidak tepat yang pada akhirnya menghalangi aktivitas pejalan kaki.

b. Kegiatan Parkir

Parkir merupakan salah satu fasilitas yang sangat dibutuhkan dewasa ini, mengingat perkembangan kendaraan bermotor yang pesat dewasa ini. Kebutuhan akan lahan parkir memang menjadi suatu kebutuhan pokok bagi para pengguna kendaraan, tetapi ketersediaan lahan untuk parkir semakin berkurang, sehingga menyebabkan minimnya lahan parkir.

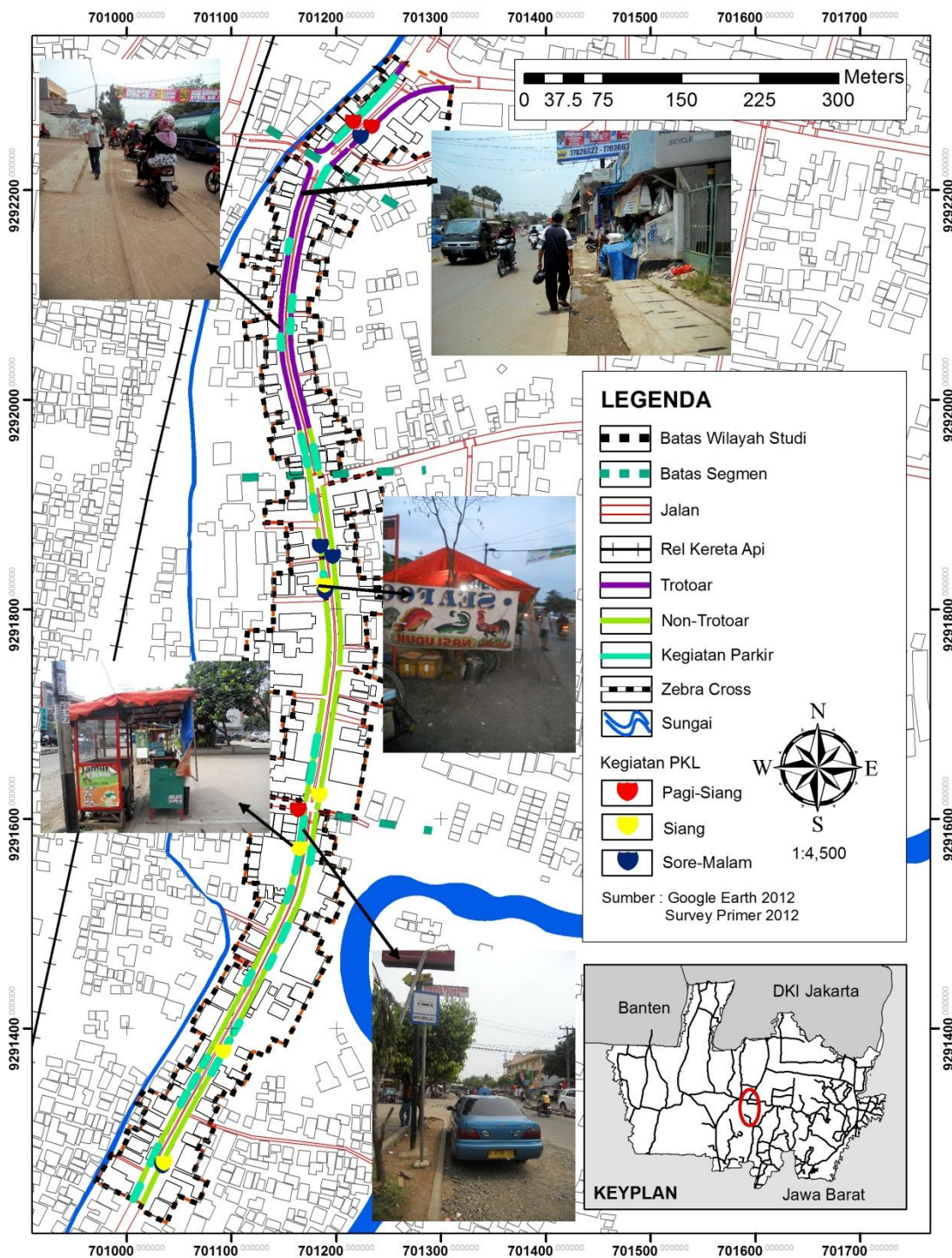
Lahan parkir yang semakin berkurang menyebabkan alih fungsi, misalnya ruas jalur pejalan kaki yang kerap kali dijadikan sebagai lahan parkir, hal ini merupakan pergeseran fungsi dari jalur pejalan kaki menjadi lahan parkir dan mengganggu kenyamanan pejalan kaki. Berikut ini kegiatan parkir pada Gambar 4.8.



Gambar 4.8 Kegiatan parkir di Segmen 4

Pada gambar diatas dapat dilihat kegiatan parkir yang menggunakan jalur pejalan kaki sehingga mengganggu sirkulasi dan aksesibilitas pejalan kaki. Aktivitas pejalan kaki terganggu dengan keberadaan PKL dan kegiatan parkir yang mengalihkan pergerakan pejalan kaki ke badan jalan, sehingga perlu adanya implementasi terhadap peraturan atau kebijakan dalam mengatur parkir maupun PKL di sepanjang koridor. Berikut ini dapat dilihat kegiatan PKL dan parkir di Koridor Jalan Kartini pada Gambar 4.9.





Gambar 4.9 Kegiatan PKL dan parkir di Koridor Jalan Kartini

B. Tempat Penyeberangan

Jalur pejalan kaki ini didukung oleh fasilitas penyeberangan. Fasilitas penyeberangan adalah tempat yang menghubungkan antara ruang pejalan kaki yang berseberangan. Berikut ini analisis ketersediaan tempat penyeberangan di Koridor Jalan Kartini pada Tabel 4.5.

Tabel 4.5 Analisis Ketersediaan Tempat Penyeberangan di Koridor Jalan Kartini

No.	Kondisi Eksisting	Standard	Analisis
1.	Terdapat penyeberangan	<ul style="list-style-type: none"> • Terdapat tempat penyeberangan orang ditandai dengan marka. • Informasi yang dibutuhkan (rambu-rambu atau petunjuk bagi pejalan kaki) yang dapat dilihat 	<p>Segmen 1 memiliki tempat penyeberangan berupa pelikan. Kondisi tempat penyeberangan sudah sesuai standar. Namun belum memenuhi standar dalam ketersediaan durasi waktu saat menyeberang jalan.</p>
2.	Tidak terdapat penyeberangan	<ul style="list-style-type: none"> • Jarak pandang yang tepat • Durasi/waktu yang dapat dipergunakan pejalan kaki untuk melintas <p>(Sumber: Direktorat Jenderal Perhubungan Darat. Perencanaan Fasilitas Pejalan Kaki di Wilayah Kota SK.43/AJ/007/DR/D/97)</p>	<p>Segmen 2 tidak memiliki tempat penyeberangan. Diperlukan tempat penyeberangan berupa penyeberangan pelikan pada persimpangan. Selain itu, Angkutan umum menurunkan dan menaikkan penumpang di persimpangan tersebut. Pengadaan <i>Zebra cross</i> diperlukan untuk menjamin keamanan dan keselamatan pejalan kaki.</p>
3.	Tidak terdapat penyeberangan		<p>Segmen 3 dibutuhkan tempat penyeberangan tepatnya di depan Puskesmas Kecamatan Pancoran Mas. Terdapat persimpangan sehingga diperlukan tempat penyeberangan. Pengadaan <i>Zebra cross</i> diperlukan untuk menjamin keamanan dan keselamatan pejalan kaki.</p>
4.	Tidak terdapat penyeberangan		<p>Segmen 4 dibutuhkan tempat penyeberangan yang berada di daerah Ruko Kartini (pusat kegiatan dan pergerakan yang tinggi dengan adanya stasiun kereta api Depok Lama). Penyeberangan belum memenuhi standar tempat penyeberangan dikarenakan kondisi tempat penyeberangan tanpa marka dan tanda pengatur lalu lintas.</p>

Berdasarkan hasil pengamatan, kenyataan di lapangan menunjukkan bahwa pejalan kaki tidak memiliki tempat khusus untuk menyeberang, sehingga pejalan kaki melakukan kegiatan menyeberang di sembarang tempat. Kondisi tempat penyeberangan di Koridor Jalan Kartini ini hanya terdapat pada Segmen 1 berupa penyeberangan pelikan, sedangkan pada segmen lainnya belum tersedia. Hasil pada analisis IPA menyebutkan bahwa persepsi pejalan kaki merasa tidak puas dan berada pada kuadran 4 sehingga diperlukan penambahan tempat penyeberangan pada titik tertentu atau pusat kegiatan.

4.3.2 Analisis Kondisi Fasilitas Pejalan Kaki

Analisis ini digunakan untuk melihat kondisi fasilitas pejalan kaki di wilayah studi sesuai dengan standard yang telah ditetapkan.

A. Lampu penerangan

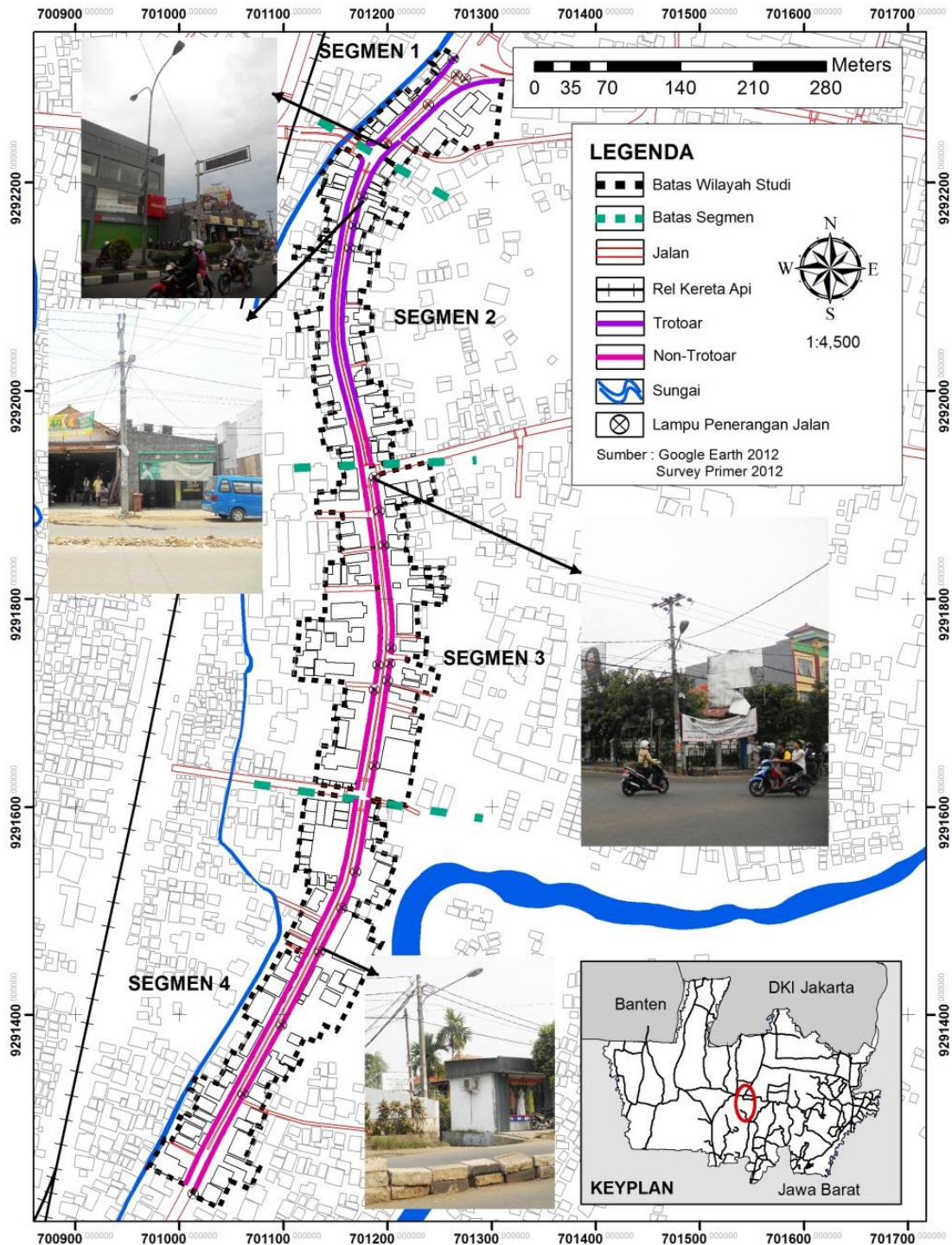
Lampu penerangan jalan adalah salah satu dari bangunan pelengkap jalan yang diletakan pada jalan dan atau di tengah (median jalan), fasilitas pejalan kaki ini digunakan untuk menerangi jalan maupun di lingkungan sekitar jalan terutama pada jalur pejalan kaki. Berikut ini analisis kondisi lampu penerangan jalan dapat dilihat pada Tabel 4.6.

Tabel 4.6 Analisis Kondisi Lampu Penerangan Jalan di Koridor Jalan Kartini

No.	Kondisi Eksisting	Standard	Analisis
1	Segmen 1 Penerangan jalur pejalan kaki memanfaatkan penerangan lampu jalan, dan mendapatkan pencahayaan yang cukup. Penerangan lampu jalan terdapat pada median jalan. Penerangan pada malam hari diperoleh dari pencahayaan pada lampu rumah/toko sekitarnya.	<ul style="list-style-type: none"> • Tinggi tiang lampu 10-15 m • Untuk jalan arteri, jarak antar lampu = 3-3,5 x tinggi lampu • Untuk jalan kolektor, jarak antar lampu = 3,5 – 4 x tinggi lampu • Jarak interval minimum 30 m. <p>(sumber: Kep. Dirjen Bina Marga/Jalan No.12/S/BNKT/1991)</p>	Persyaratan fisik lampu sudah memenuhi standard tinggi, namun untuk interval belum memenuhi. Penerangan Jalur pejalan kaki masih sangat minim sekali. Diperlukan penambahan lampu penerang jalan dan jalur pejalan kaki sesuai kebutuhan dan standard yang telah ditetapkan.
2	Segmen 2 Penerangan Jalur Pejalan kaki memanfaatkan penerangan lampu jalan, namun jalur pejalan kaki masih gelap saat digunakan untuk berjalan kaki pada malam hari. Penerangan hanya terdapat pada satu sisi di sisi Timur. Sisi Barat tidak mendapatkan pencahayaan lampu penerang jalan. Penerangan pada malam hari diperoleh dari pencahayaan pada lampu rumah/toko sekitarnya.	<ul style="list-style-type: none"> • Diletakan pada jalur amenitas • Terletak setiap 10 m dengan tinggi maksimal 4 m • Memiliki bahan yang berdurabilitas tinggi seperti metal dan beton cetak <p>(Sumber: Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, Perencanaan Fasilitas Pejalan Kaki di Wilayah Kota SK.43/AJ/007/DRJD/97)</p>	Persyaratan fisik lampu sudah memenuhi standard tinggi, namun untuk interval belum memenuhi. Penerangan Jalur pejalan kaki masih sangat minim sekali. Diperlukan penambahan lampu penerang jalan dan jalur pejalan kaki sesuai kebutuhan dan standard yang telah ditetapkan.
3	Segmen 3 Penerangan jalur pejalan kaki memanfaatkan penerangan lampu jalan, namun jalur pejalan kaki masih gelap saat digunakan untuk berjalan kaki pada malam hari. Penerangan lampu jalan di sisi Timur sudah memberikan pencahayaan yang cukup, namun untuk sisi Barat belum mendapatkan cahaya secara merata. Penerangan pada malam hari diperoleh dari pencahayaan pada lampu rumah/toko sekitarnya.		Persyaratan fisik lampu sudah memenuhi standard tinggi, namun untuk interval belum memenuhi. Penerangan Jalur pejalan kaki masih sangat minim sekali. Diperlukan penambahan lampu penerang jalan dan jalur pejalan kaki sesuai kebutuhan dan standard yang telah ditetapkan.
4	Segmen 4 Penerangan jalur pejalan kaki memanfaatkan penerangan lampu jalan, namun jalur pejalan kaki masih gelap saat digunakan untuk berjalan kaki pada malam hari. Pencahayaan untuk sisi Barat belum mendapatkan cahaya penerangan lampu jalan, dan hanya terdapat di sisi Timur dengan pencahayaan yang cukup. Penerangan pada malam hari diperoleh dari pencahayaan pada lampu rumah/toko sekitarnya.		Persyaratan fisik lampu sudah memenuhi standard tinggi, namun untuk interval belum memenuhi. Untuk penerangan lampu jalan, hanya terdapat pada sisi Timur, sedangkan sisi Barat belum tersedia sehingga jalan raya hanya diterangi oleh lampu kendaraan dan bangunan sekitarnya. Penerangan Jalur pejalan kaki masih sangat minim sekali. Diperlukan penambahan lampu penerang jalan dan jalur pejalan kaki sesuai kebutuhan dan standard yang telah ditetapkan.

Berdasarkan hasil pengamatan, kondisi penerangan jalan tidak tersebar merata, masih terdapat daerah yang tidak memperoleh penyinaran lampu jalan. Lampu penerangan untuk pejalan kaki pun belum terakomodir di sepanjang Jalan Kartini. Hal ini akan berdampak pada aspek kenyamanan dan keselamatan pejalan kaki. Hasil pada

analisis IPA menunjukkan bahwa lampu penerangan jalan dan pejalan kaki belum terpenuhi baik dari ketersediaan, kondisi, dan lokasi lampu penerangan untuk itu perlu diarahkan penataan jalur pejalan kaki agar pejalan kaki merasa lebih nyaman dan aman.



Gambar 4.11 Persebaran fasilitas pejalan kaki berupa lampu penerangan di Koridor Jalan Kartini



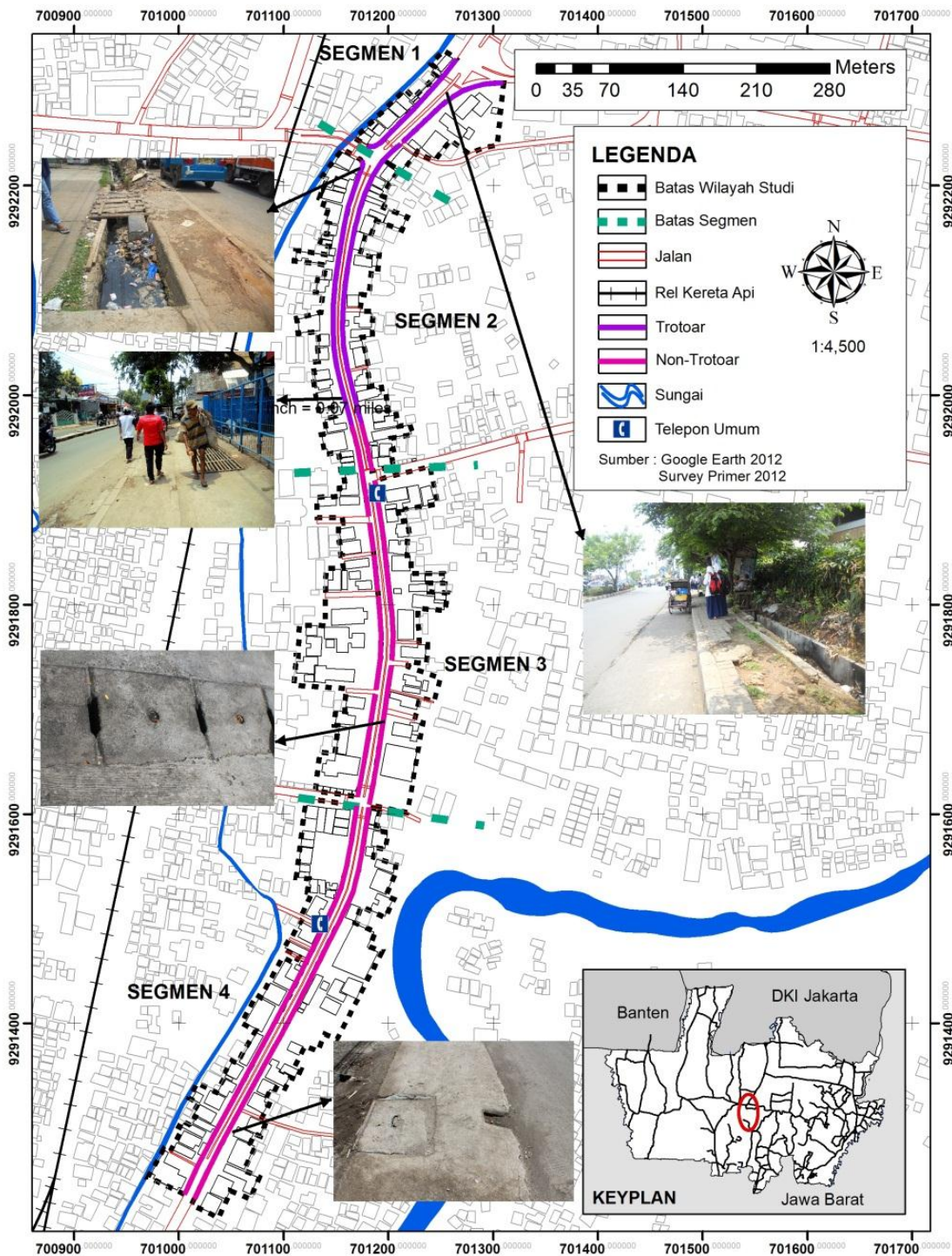
B. Drainase

Drainase ini berfungsi sebagai penampung dan jalur aliran air pada ruang pejalan kaki. Keberadaan drainase ini dapat mencegah terjadinya banjir dan genangan-air pada saat hujan. Berikut ini analisis kondisi drainase dapat dilihat pada Tabel 4.7.

Tabel 4.7 Analisis Kondisi Drainase di Koridor Jalan Kartini

No.	Eksisting	Standard	Analisis
1.	Segmen 1 Terdapat drainase berupa drainase terbuka dengan lebar 0.5 m dan tinggi 30 cm. Kondisi drainase ini tidak berfungsi optimal, terdapat sampah pada saluran.	<ul style="list-style-type: none"> Memiliki dimensi minimal dengan lebar 50 cm dan tinggi 50 cm. Terletak di bawah ruang jalur pejalan kaki (Sumber: Direktorat Jenderal Perhubungan Darat. Perekayasaan Fasilitas Pejalan Kaki di Wilayah Kota SK.43/AJ/007/DRJD/97) 	Segmen 1 ini terdapat drainase berupa drainase terbuka dengan dimensi yang belum sesuai standard. Kondisi salurannya pun belum optimal. Diperlukan perbaikan drainase sesuai ukuran standard.
2.	Segmen 2 Terdapat drainase berupa drainase terbuka dengan lebar 0.5 m dan tinggi 30 cm. Kondisi drainase ini tidak berfungsi optimal, terdapat sampah pada saluran.		Segmen 2 ini terdapat drainase, dengan dimensi drainase yang belum sesuai dengan standard. Kondisi salurannya pun belum optimal. Diperlukan perbaikan drainase sesuai ukuran standard.
3.	Segmen 3 Terdapat drainase tertutup		Segmen 3 ini terdapat drainase tertutup dan diperlukan drainase sesuai dengan ukuran standard dengan lebar 0,5 cm dan tinggi 50 cm.
4.	Segmen 4 Terdapat drainase tertutup		Segmen 4 ini tidak terdapat drainase tertutup dan diperlukan drainase sesuai dengan ukuran standard dengan lebar 0,5 cm dan tinggi 50 cm.

Tabel diatas menunjukkan bahwa hasil pengamatan pada kenyataan di lapangan pada Segmen 1 dan 2 terdapat drainase terbuka dengan ukuran yang belum memenuhi standard yang ada, sedangkan pada Segmen 3 dan 4 terdapat drainase tertutup. Analisis pada IPA menunjukkan bahwa kondisi drainase berada pada kuadran 2 dengan asumsi pejalan kaki sudah merasa puas. Namun perbaikan diperlukan agar sesuai dengan standard yang ada. Berikut ini persebaran fasilitas pejalan kaki berupa drainase dapat dilihat pada Gambar 4.12.



Gambar 4.12 Persebaran fasilitas pejalan kaki berupa drainase di Koridor Jalan Kartini

C. Vegetasi

Kondisi tanaman peneduh berupa pohon di sepanjang Koridor Jalan Kartini ini belum menyebar secara merata. Pada umumnya, persebaran pohon sejajar dengan jalur pejalan kaki dengan interval 20 m. Berikut ini analisis kondisi vegetasi dapat dilihat pada Tabel 4.8.

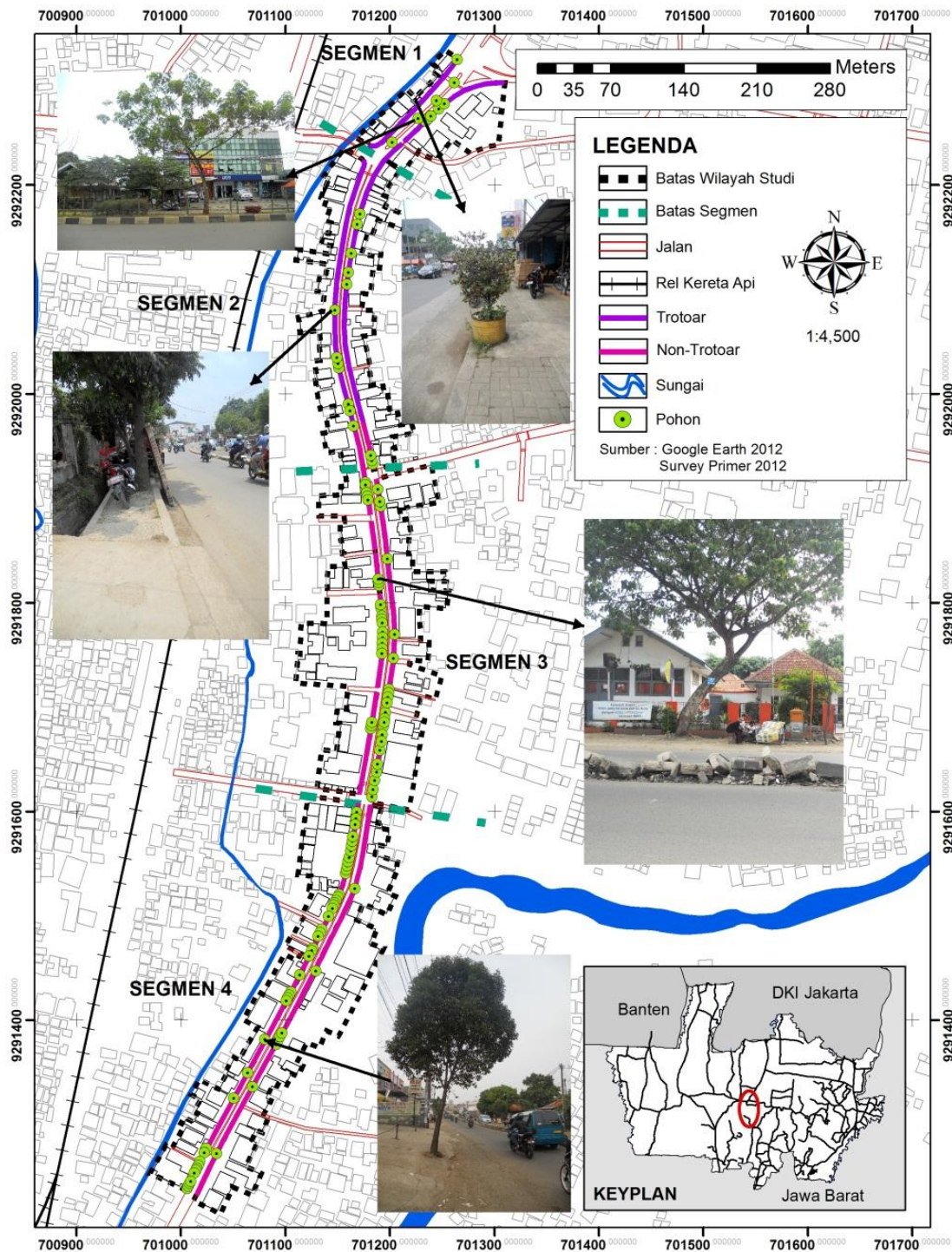
Tabel 4.8 Analisis Kondisi Vegetasi di Koridor Jalan Kartini

No.	Kondisi Eksisting	Standard	Analisis
1.	Segmen 1 Vegetasi peneduh berupa pohon trembesi, sebanyak 4 buah pohon ditanam di median jalan dengan interval 30 m. Adapun pohon pada sisi Timur sebanyak 5 pohon. Tanaman hanya terdapat pada sisi barat dengan 1 buah berupa tanaman pot.	<ul style="list-style-type: none"> Memiliki batang dan percabangan yang kuat dan tidak mudah patah. Struktur percabangan tegak/semi tegak, tidak jatuh menjuntai. 	Persebaran pohon belum merata, khususnya di sisi barat belum tersebar pohon, hanya terdapat beberapa pada sisi Timur dan belum tersebar secara merata. Diperlukan penambahan pohon dengan interval 20 m pada median jalan dan interval 10 m pada jalur amenitas.
2.	Segmen 2 Terdapat pohon pada sisi Timur dengan jumlah 8 buah pohon dan sisi Barat sebanyak 7 buah.	<ul style="list-style-type: none"> Percabangan 2 m di atas tanah. 	Sebagian besar pohon belum tersebar secara merata. Diperlukan penambahan pohon dengan interval 20 m pada median jalan dan interval 10 m jalur amenitas.
3.	Segmen 3 Terdapat pohon di sisi Barat sebanyak 13 buah, dan untuk sisi Timur sebanyak 22 buah pohon.	<ul style="list-style-type: none"> Bentuk percabangan batang tidak merunduk. 	Sebagian besar pohon belum tersebar secara merata. Diperlukan penambahan pohon dengan interval 20 m pada median jalan dan interval 10 m pada jalur amenitas.
4.	Segmen 4 Terdapat pohon sebanyak 44 buah pada sisi Barat dan 8 buah pada sisi Timur.	<ul style="list-style-type: none"> Bermassa daun padat. Ditanam secara berbaris Pertumbuhan tajuk tidak menghalangi jalan. 	Sebagian besar pohon tersebar pada pusat kegiatan tertentu seperti di Ruko Kartini, Kodam, dan Rumah penduduk setempat dengan interval 5-10 m. Diperlukan penambahan pohon dengan interval 20 m pada median jalan dan interval 10 m pada jalur amenitas.

(Sumber: Dirjen Bina
Marga No:
033/T/BM/1996)

Dari tabel diatas menunjukkan bahwa ketersediaan vegetasi baik pohon maupun tanaman perdu belum tersebar secara merata. Persebaran pohon masih berada pada bangunan tertentu sedangkan untuk ketersediaan tanaman perdu berupa pot hanya terdapat pada segmen 1 sebanyak 1 buah pada sisi Barat dan segmen 4 sebanyak 1 buah pada sisi Timur.

Hasil pada analisis IPA untuk ketersediaan, kondisi, dan lokasi pohon berada pada kuadran 4, yaitu belum memuaskan pejalan kaki dan kebutuhannya dirasa penting dalam perbaikan untuk penataan jalur pejalan kaki yang nyaman. Sedangkan untuk ketersediaan, kondisi, dan lokasi tanaman perdu berada pada kuadran 3 dengan kepuasan kurang memuaskan pejalan kaki namun keberadaannya cukup penting.



Gambar 4.13 Persebaran fasilitas pejalan kaki berupa vegetasi di Koridor Jalan Kartini

D. Tempat duduk

Tempat duduk ini digunakan untuk tempat beristirahat pejalan kaki. Tempat duduk ini terletak di jalur pejalan kaki dengan radius setiap 10 m dengan lebar 40-50 cm. Untuk ketersediaan tempat duduk di sepanjang Koridor Jalan Kartini ini masih belum tersedia.

Berdasarkan analisis IPA pada kuadran 3 dapat disimpulkan ketersediaan, kondisi, dan lokasi tempat duduk dirasa belum memuaskan dan kebutuhannya cukup penting bagi kenyamanan pejalan kaki. Hal ini tidak menuntut kemungkinan untuk disediakan tempat duduk dalam arahan penataan jalur pejalan kaki.

E. Pagar pengaman

Pagar pengaman berfungsi untuk melindungi pejalan kaki dengan memberikan pembatas antara jalur pejalan kaki dengan lalu lintas. Pembatas ini bisa terbuat dari konstruksi bangunan atau tanaman. Pagar pengaman ini terletak di jalur amenitas dengan tinggi 90 cm. Kondisi pagar pembatas berupa pagar di Koridor Jalan Kartini ini hanya terdapat pada median jalan yang digunakan untuk melindungi tanaman dan pohon peneduh yaitu pada Segmen 1.

Pagar pembatas yang digunakan untuk melindungi pejalan kaki belum tersedia di sepanjang Koridor Jalan Kartini. Berdasarkan hasil analisis IPA berada pada kuadran 4 sehingga dapat disimpulkan ketersediaan, kondisi, dan lokasi pagar pembatas memerlukan penambahan kebutuhan karena dirasa belum memuaskan pejalan kaki.

F. Tempat sampah

Tempat sampah diletakan pada jalur pejalan kaki dengan interval 20 m dan ukuran sesuai kebutuhan dengan bahan yang tahan lama dan dipisahkan berdasarkan jenis sampahnya. Berikut ini Analisis kondisi tempat sampah dapat dilihat pada Tabel 4.9.

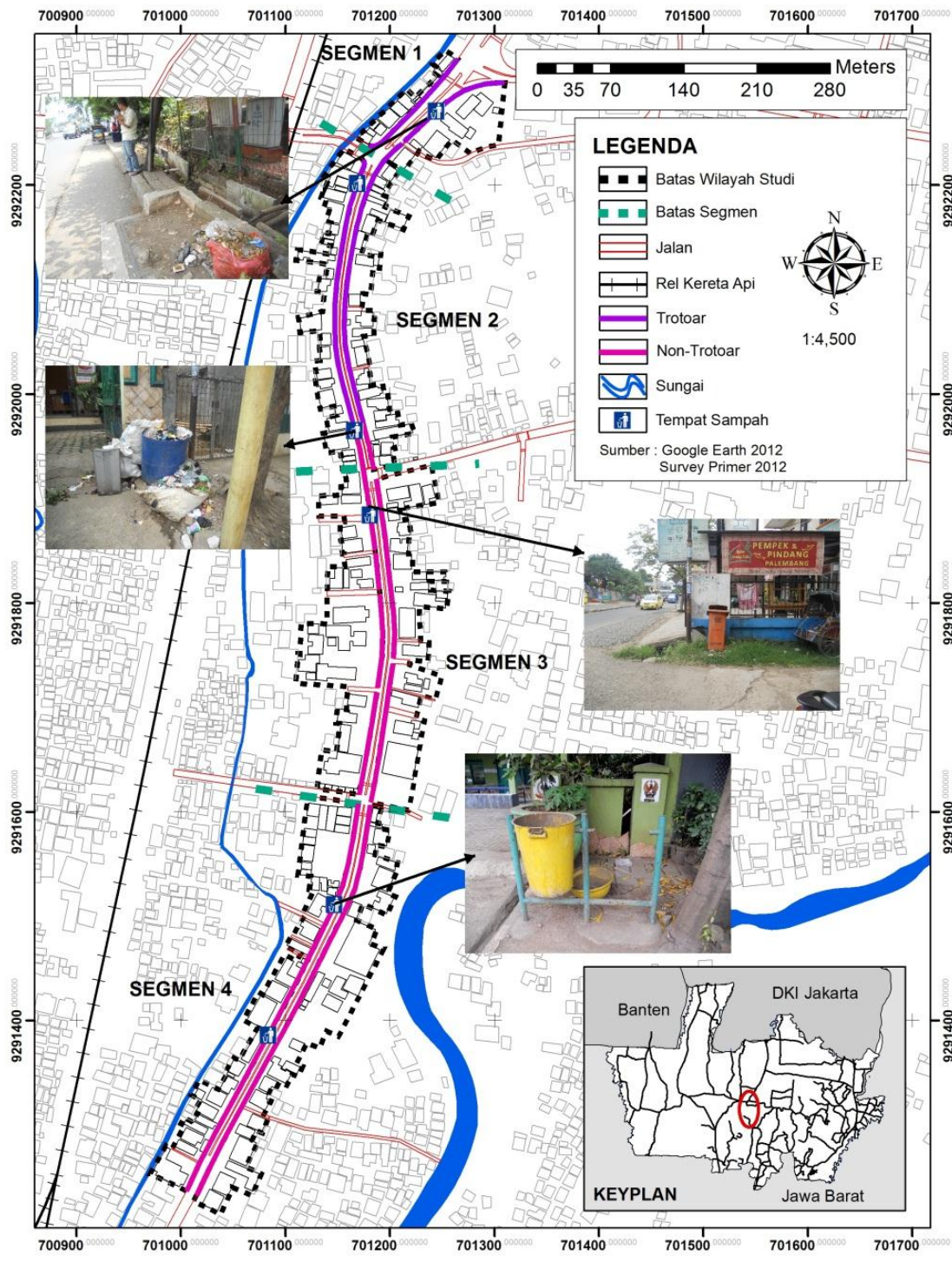
Tabel 4.9 Analisis Kondisi Tempat Sampah di Koridor Jalan Kartini

No.	Kondisi Eksisting	Standard	Analisis
1	Segmen 1 (a) Tidak terdapat tempat sampah, tempat sampah pada segmen ini hanya tempat sampah berupa plastik	<ul style="list-style-type: none"> Tempat sampah diletakkan menyebar Penempatan tempat sampah tidak mengganggu pejalan kaki Bentuk : kotak, silinder, kantung, kontainer Sifat: dapat diangkat, tertutup Bahan : logam, plastik. 	Tidak terdapat tempat sampah pada segmen ini. Hanya tempat sampah milik pribadi berupa kantong plastik yang tidak memenuhi standard. Penempatan dapat dilakukan dengan interval 20 m, dan apabila diperlukan ditambahkan pada pusat kegiatan.
2	Segmen 2 (b) Terdapat tempat sampah pada sisi Barat dengan jumlah 2 buah. Sedangkan pada sisi Timur tidak tersedia. Desain tempat sampah tidak seragam. Bahan dari plastik dengan bentuk kotak dan silinder.	<ul style="list-style-type: none"> Alternatif bahan harus kedap air, tahan terhadap panas matahari, tahan diperlakukan kasar, mudah dibersihkan. Ukuran : 10-50 liter untuk permukiman, trotoar, toko kecil. 	Hanya tempat sampah milik pribadi yang memenuhi standard, namun volume tempat sampah yang kurang memadai. Penempatan dapat dilakukan dengan interval 20 m, dan apabila diperlukan ditambahkan pada pusat kegiatan.

No.	Kondisi Eksisting	Standard	Analisis
3	Segmen 3 (c) Terdapat tempat sampah pada sisi barat dengan jumlah 1 buah sedangkan pada sisi timur tidak terdapat tempat sampah. Bahan dari plastic dengan bentuk kotak.	(sumber: <i>Kep. Dirjen Bina Marga/Jalan No.011/T/Bt/1995</i>)	Hanya tempat sampah milik pribadi, namun memenuhi standard yang ada. Untuk persbarannya belum merata. Penempatan dapat dilakukan dengan interval 20 m, dan apabila diperlukan ditambahkan pada pusat kegiatan.
4	Segmen 4 (d) Terdapat tempat sampah pada sisi Barat sebanyak 1 buah, sedangkan sisi Timur tidak tersedia. Desain berbahan logam dan berbentuk silinder, sampah terpisah antara sampah organik dan anorganik.		Secara fisik, bentuk dan ukuran telah sesuai dengan Standard, namun persebaran belum merata secara keseluruhan. Kepemilikan sampah ini milik pribadi (Koramil) Diperlukan penambahan tempat sampah. Penempatan dapat dilakukan dengan interval 20 m, dan apabila diperlukan ditambahkan pada pusat kegiatan.

Dari tabel diatas dapat diketahui bahwa ketersediaan, kondisi dan lokasi tempat sampah merupakan kepemilikan pribadi sehingga ketersediaan tempat sampah belum memberikan kepuasan terhadap pejalan kaki dan kebutuhannya penting. Berdasarkan analisis IPA berada pada kuadran 4 yang memerlukan perbaikan dalam penataan jalur pejalan kaki yang nyaman.





Gambar 4.14 Persebaran fasilitas pejalan kaki berupa tempat sampah di Koridor Jalan Kartini

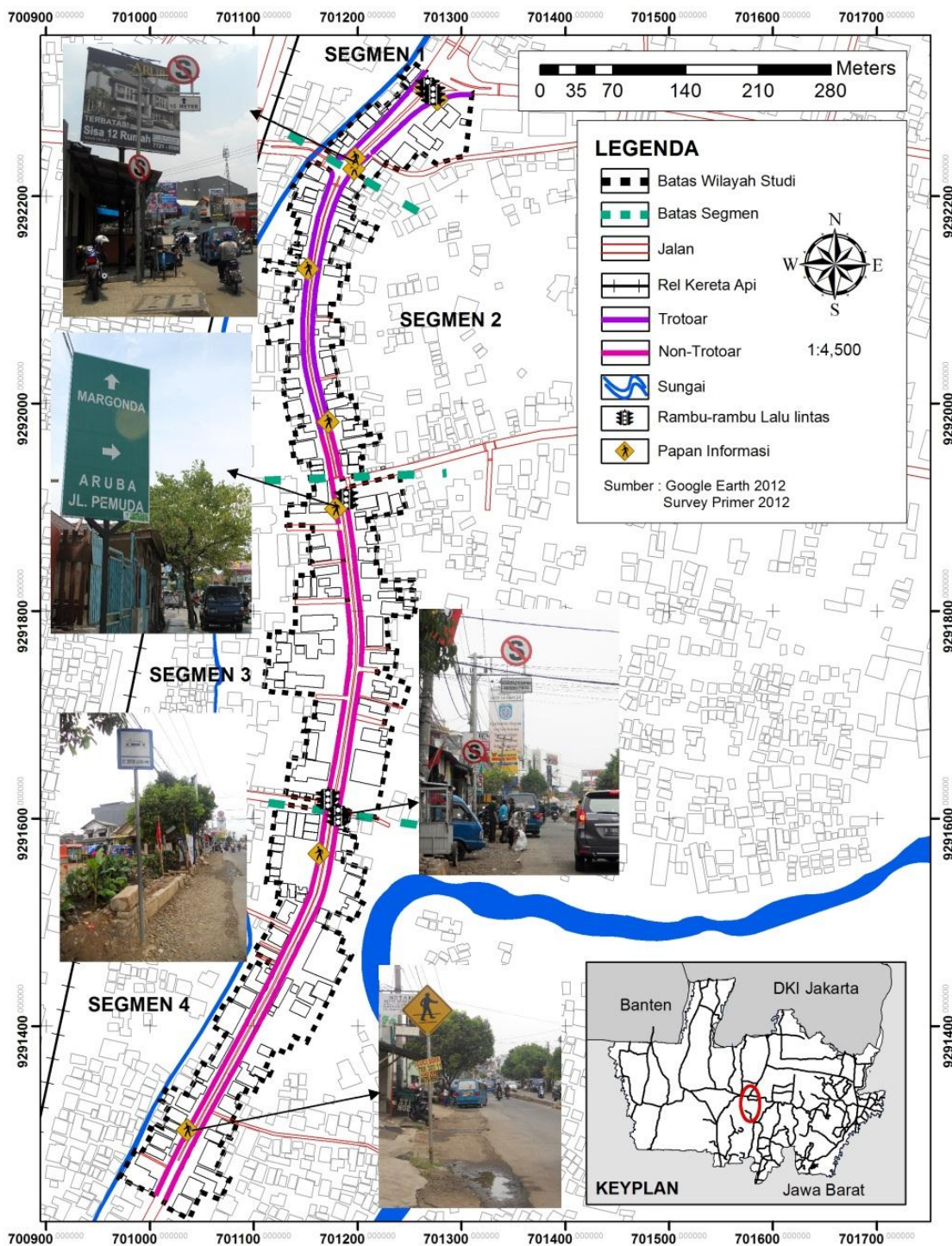
G. Marka, perambuan, papan informasi

Rambu-rambu lalu lintas seperti papan informasi dan marka jalan ini diletakan pada jalur pejalan kaki terutama pada jalur dengan arus pejalan kaki yang padat dan memiliki kualitas yang baik serta tidak menimbulkan efek yang menyilaukan.

Berdasarkan hasil pengamatan, rambu-rambu lalu lintas berupa informasi pejalan kaki terdapat pada titik-titik tertentu terutama pada pusat kegiatan. Sedangkan rambu-rambu lalu lintas berupa lampu rambu-rambu untuk penyeberangan hanya terdapat pada Segmen 1 yang terdapat pada penyeberangan pelikan.

Dari hasil analisis IPA yang berada pada kuadran 4 menunjukkan bahwa diperlukan penambahan dan perbaikan dalam penataan jalur pejalan kaki agar dapat memberikan kepuasan terhadap pejalan kaki. Berikut ini dapat dilihat persebaran rambu-rambu lalu lintas dan papan informasi di Koridor Jalan Kartini pada Gambar 4.15.





Gambar 4.15 Persebaran fasilitas pejalan kaki berupa rambu-rambu lalu lintas dan papan informasi di Koridor Jalan Kartini

H. Halte

Halte berfungsi sebagai tempat tunggu atau lapak tunggu para pejalan kaki untuk beralih ke kendaraan berupa angkutan kota yang melalui suatu koridor jalan. Jarak halte dengan radius 300 m. Ketersediaan halte pada kondisi eksisting belum terpenuhi. Hal ini mengakibatkan ketidaknyamanan bagi pejalan kaki. Berikut ini analisis kondisi fisik halte dapat dilihat pada Tabel 4.10.

Tabel 4.10 Analisis Kondisi Halte di Koridor Jalan Kartini

No.	Eksisting	Standard	Analisis
1.	Tidak terdapat halte	<ul style="list-style-type: none"> Lebar minimal halte 2 m, panjang halte 4 m tinggi sekurang-kurangnya 2,5 dari lantai halte. 	Segmen 1 sebagai kawasan perdagangan dan jasa seharusnya memiliki halte di depan Ruko Yamaha Music, hal ini untuk menghindari pemberhentian angkutan umum yang tidak tertib serta memudahkan pejalan kaki.
2.	Tidak terdapat halte	<ul style="list-style-type: none"> Berada di jalur pejalan kaki dan dapat dijangkau rute angkutan umum 	Segmen 2 tidak memiliki halte, padahal dominasi kegiatan berupa perdagangan dan jasa, sehingga diperlukan halte untuk pejalan kaki.
3.	Tidak terdapat halte	<ul style="list-style-type: none"> Jarak maksimal terhadap fasilitas penyeberangan pejalan kaki 100 m 	Segmen 3 dibutuhkan halte sehingga memberikan kenyamanan pejalan kaki saat menyusuri jalan untuk menemukan angkutan umum.
4.	Tidak terdapat halte	<ul style="list-style-type: none"> Jarak minimal halte dari persimpangan 50 m <p>(Sumber: Kep. Dirjen Perhubungan Darat No. 271/HK.105/DRJD/96)</p>	Segmen 4 dibutuhkan halte yang berada di Ruko Kartini, karena terdapat pusat kegiatan dan pergerakan yang tinggi dengan adanya stasiun kereta api Depok Lama.

Berdasarkan hasil pengamatan, ketersediaan halte belum tersedia di Koridor Jalan Kartini. Dari hasil analisis IPA diperoleh ketersediaan, kondisi, dan lokasi pada kuadran 4, pejalan kaki merasa tidak puas sekali dan kebutuhan akan halte dirasa penting.

I. Telepon Umum

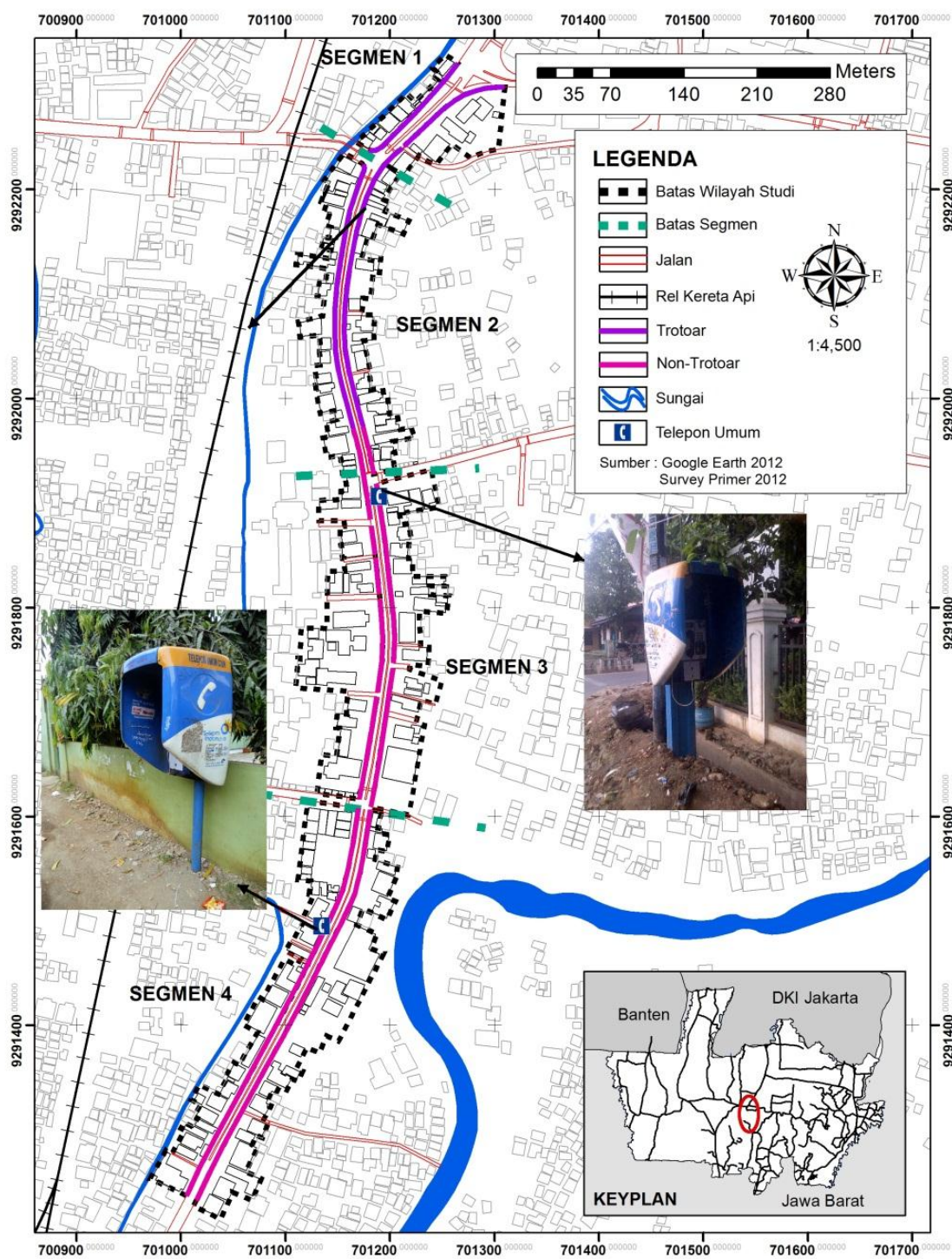
Telepon umum memiliki peran penting sebagai fasilitas pejalan kaki yang dapat digunakan pada saat darurat maupun sesuai kebutuhan pejalan kaki. Berikut ini kondisi telepon umum pada kondisi eksisting di Koridor Jalan Kartini.

Tabel 4.11 Analisis Kondisi Telepon Umum di Koridor Jalan Kartini

No.	Eksisting	Standard	Analisis
1.	Segmen 1 Tidak terdapat telepon umum	<ul style="list-style-type: none"> Telepon umum ini terletak pada jalur pejalan kaki 	Segmen 1 ini diperlukan pengadaan telepon umum sesuai dengan standard peletakan telepon umum.
2.	Segmen 2 Tidak terdapat telepon umum	<ul style="list-style-type: none"> Memiliki radius 300 m atau pada titik potensial 	Segmen 2 ini diperlukan pengadaan telepon umum sesuai dengan standard peletakan telepon umum.
3.	Segmen 3 (a) Terdapat telepon umum pada sisi Timur dengan kondisi yang cukup baik	<ul style="list-style-type: none"> Memiliki bahan berdurabilitas tinggi seperti metal <p>(Sumber: Direktorat Jenderal Perhubungan Darat. Perencanaan Fasilitas Pejalan Kaki di Wilayah Kota SK.43/AJ/007/DRJD/97)</p>	Segmen 3 ini tersedia telepon umum peletakan sudah sesuai dengan standard berada di titik potensial, tepatnya depan puskesmas. Diperlukan pengadaan telepon umum sesuai standard dengan radius 300 m.
4.	Segmen 4 (b) Terdapat telepon umum pada sisi Barat		Segmen 4 ini sudah tersedia telepon umum namun peletakan telepon umum ini tidak berada pada ruang pejalan kaki melainkan terdapat pada pinggir jalur pejalan kaki yang berada di samping Koramil. Pengadaan telepon umum dengan radius 300 m diperlukan.

Dari hasil pengamatan dapat diketahui bahwa kondisi telepon umum di Koridor Jalan Kartini ini belum tersebar secara merata, hanya terdapat pada beberapa segmen yakni pada segmen 3 dan segmen 4. Berdasarkan hasil analisis IPA, telepon umum

berada pada kuadran 3 dengan persepsi pejalan kaki merasa tidak puas namun kebutuhannya dianggap cukup penting.

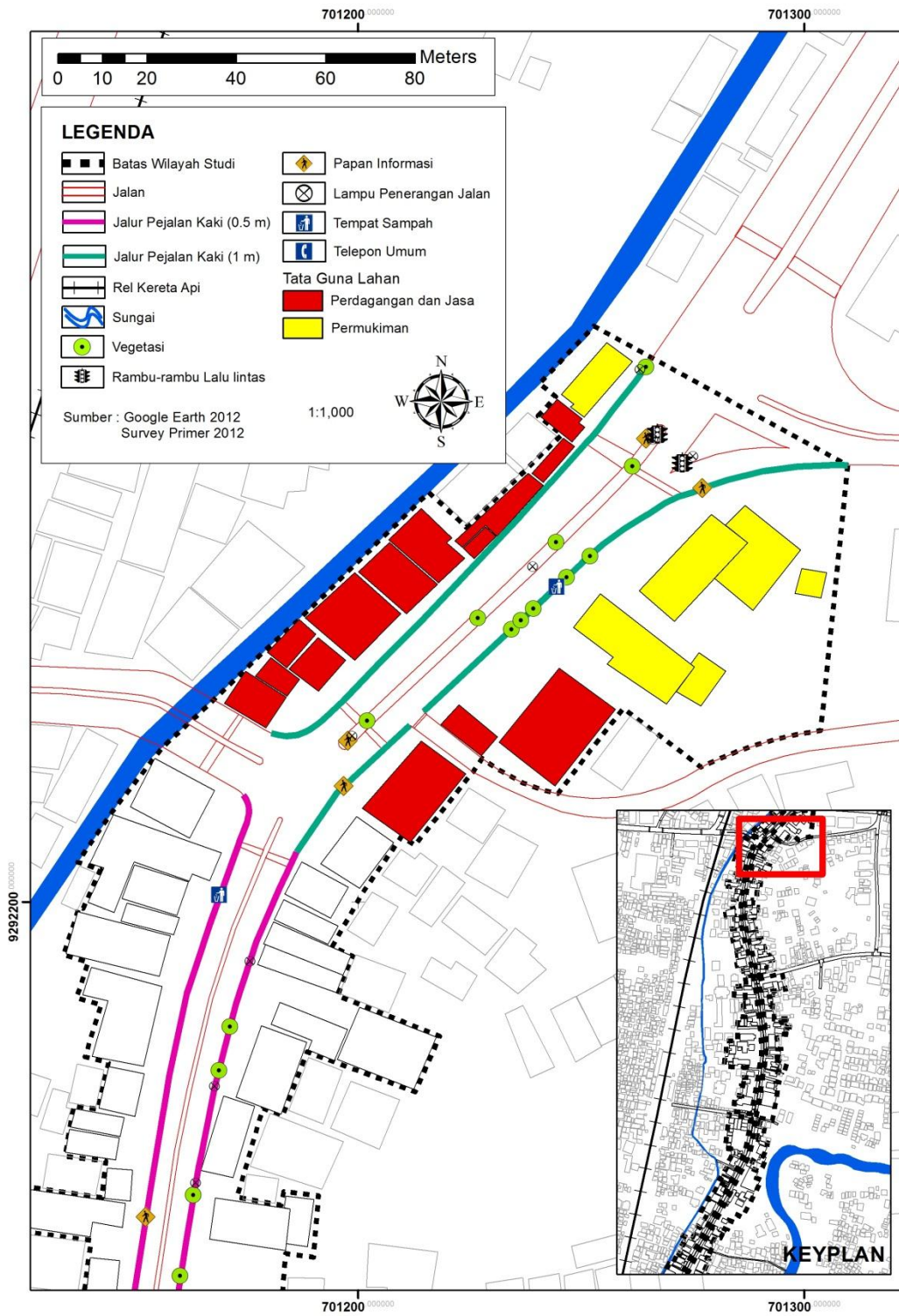


Gambar 4.16 Persebaran fasilitas pejalan kaki berupa telepon umum di Koridor Jalan Kartini

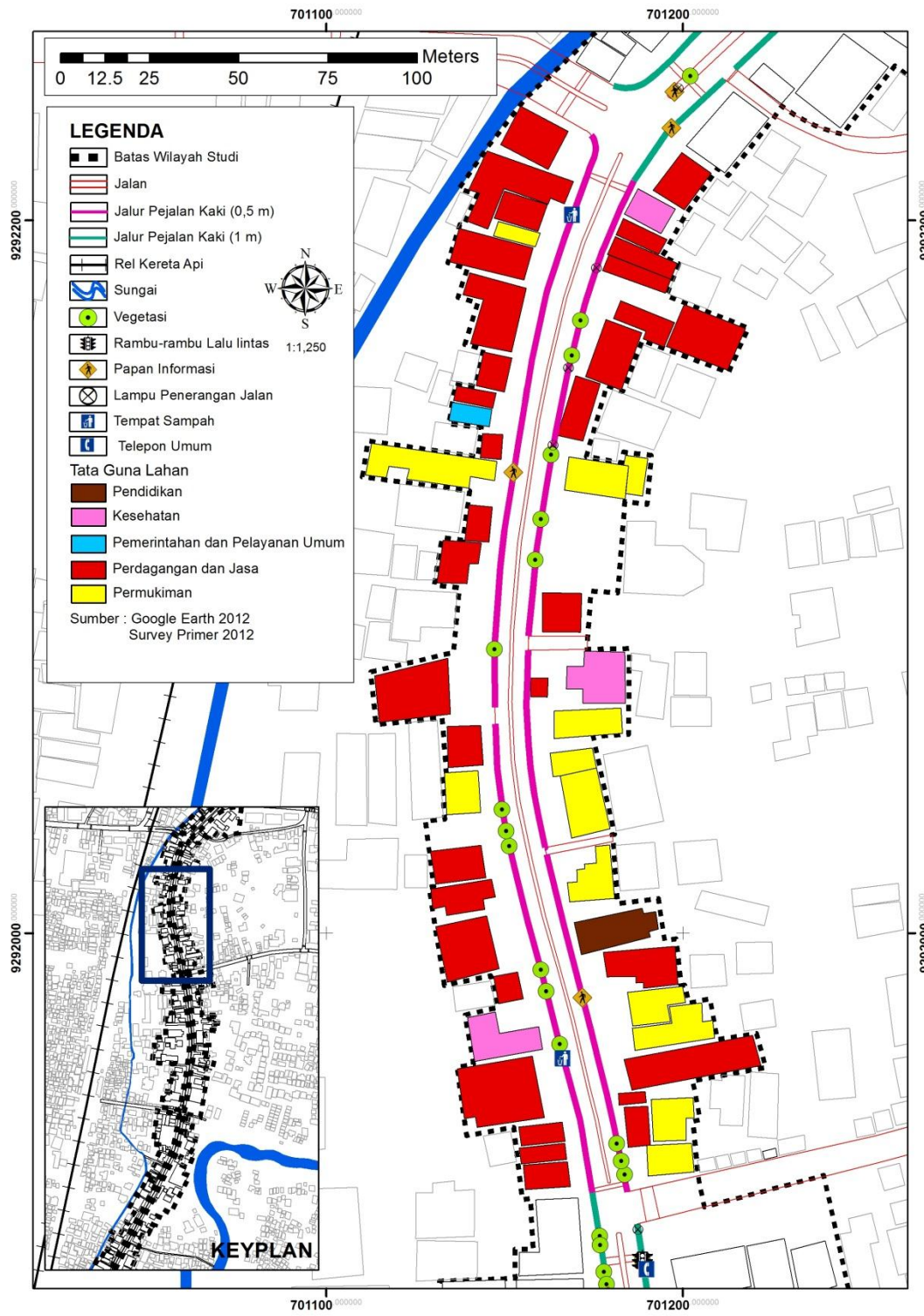
J. Tempat Peneduh/Naungan

Pelindung atau peneduh berupa pohon peneduh maupun atap peneduh yang digunakan untuk melindungi pejalan kaki dari cuaca belum tersedia di Koridor Jalan Kartini. Dari hasil analisis IPA, tempat peneduh berdasarkan ketersediaan dan lokasi berada pada kuadran 4 dengan persepsi pejalan kaki merasa belum puas dan kebutuhannya dianggap penting, namun untuk kondisi peneduh berada pada kuadran 1 dengan persepsi pejalan kaki merasa puas.

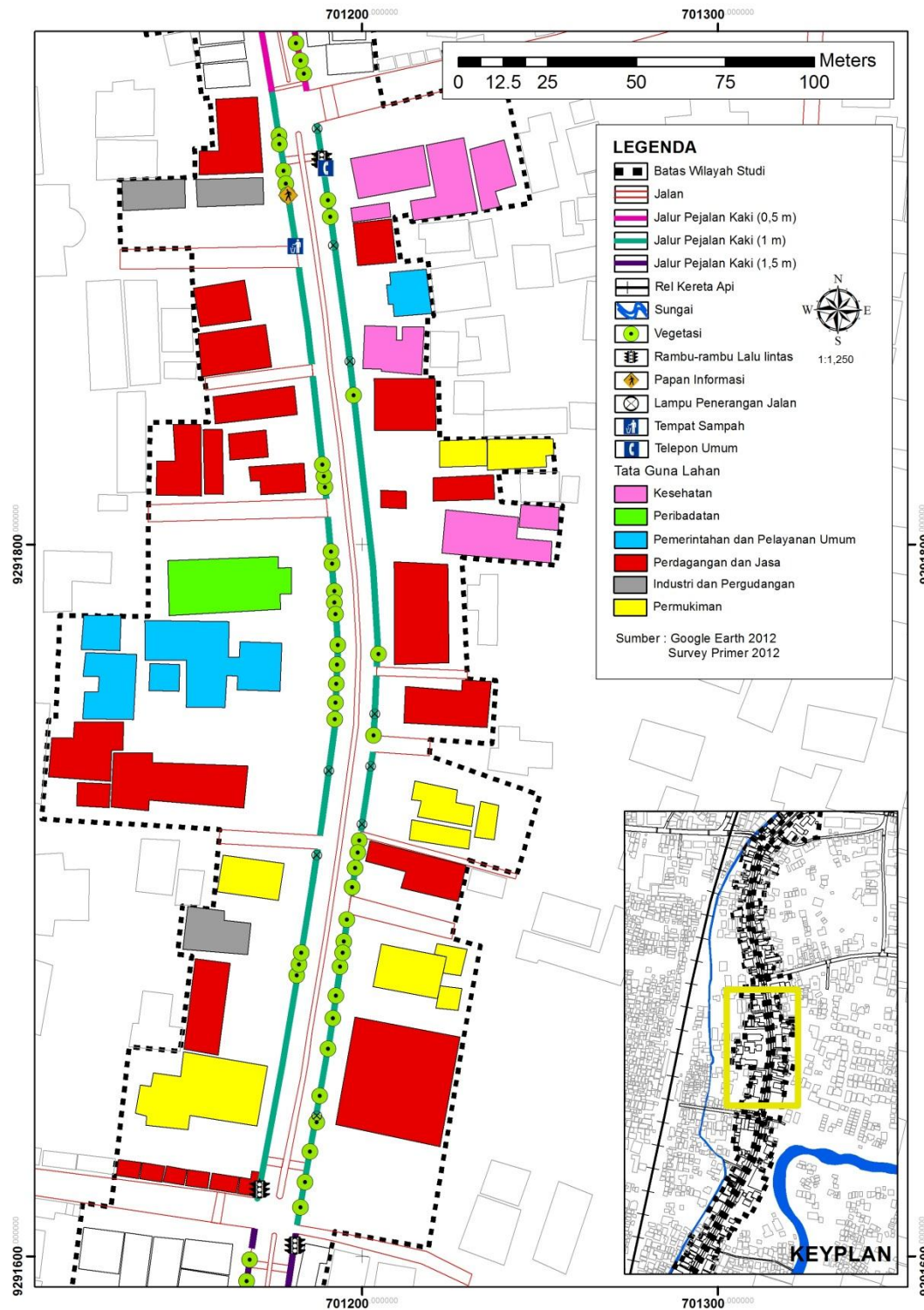




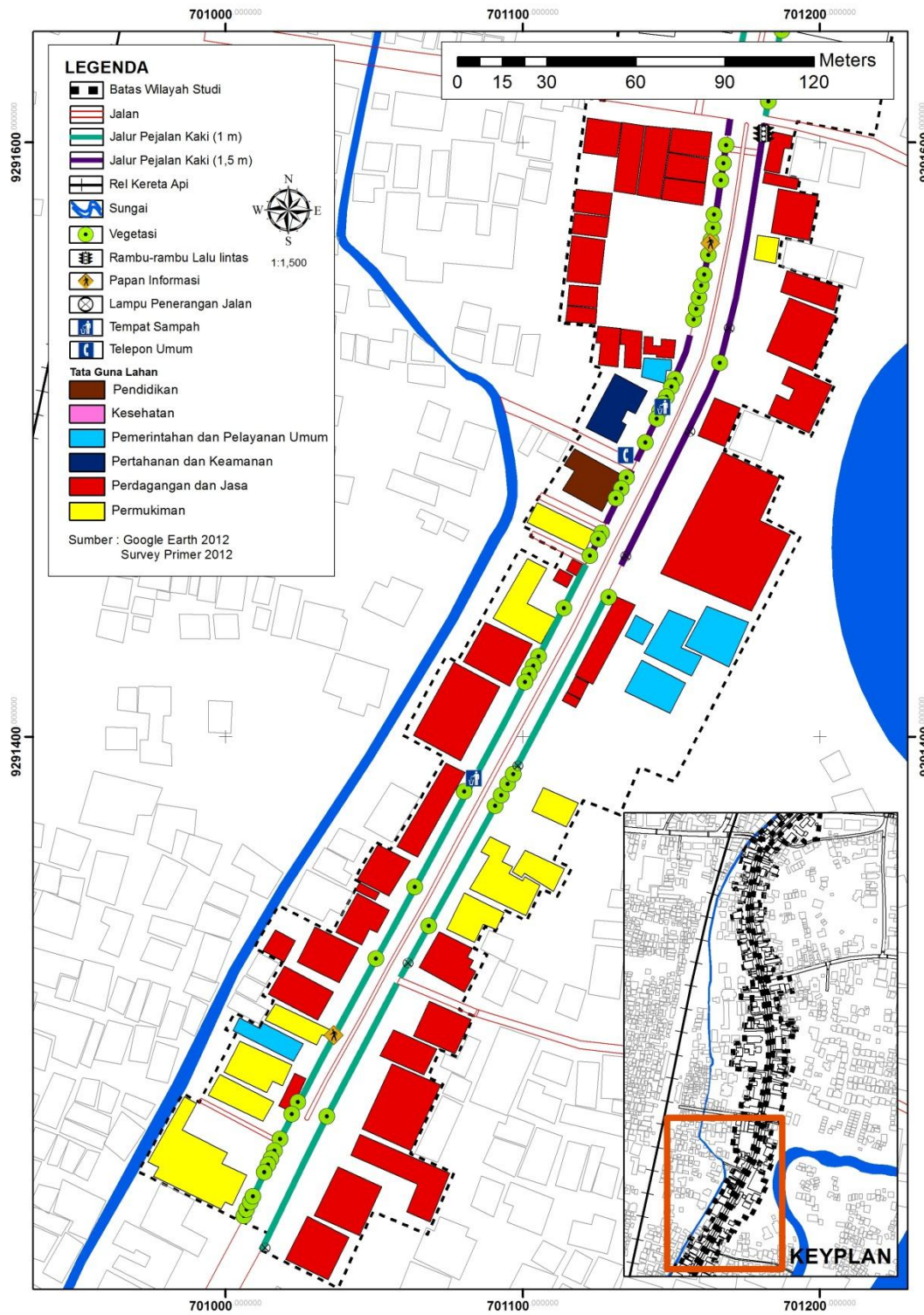
Gambar 4.17 Persebaran fasilitas pejalan kaki di Segmen 1



Gambar 4.18 Persebaran fasilitas pejalan kaki di Segmen 2



Gambar 4.19 Persebaran fasilitas pejalan kaki di Segmen 3



Gambar 4.20 Persebaran fasilitas pejalan kaki di Segmen 4


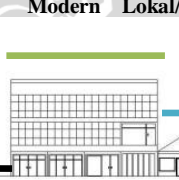
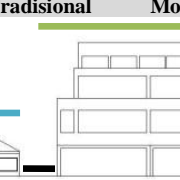
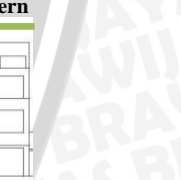

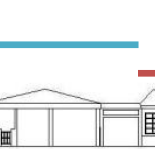


4.3.3 Analisis Bangunan di Koridor Jalan Kartini

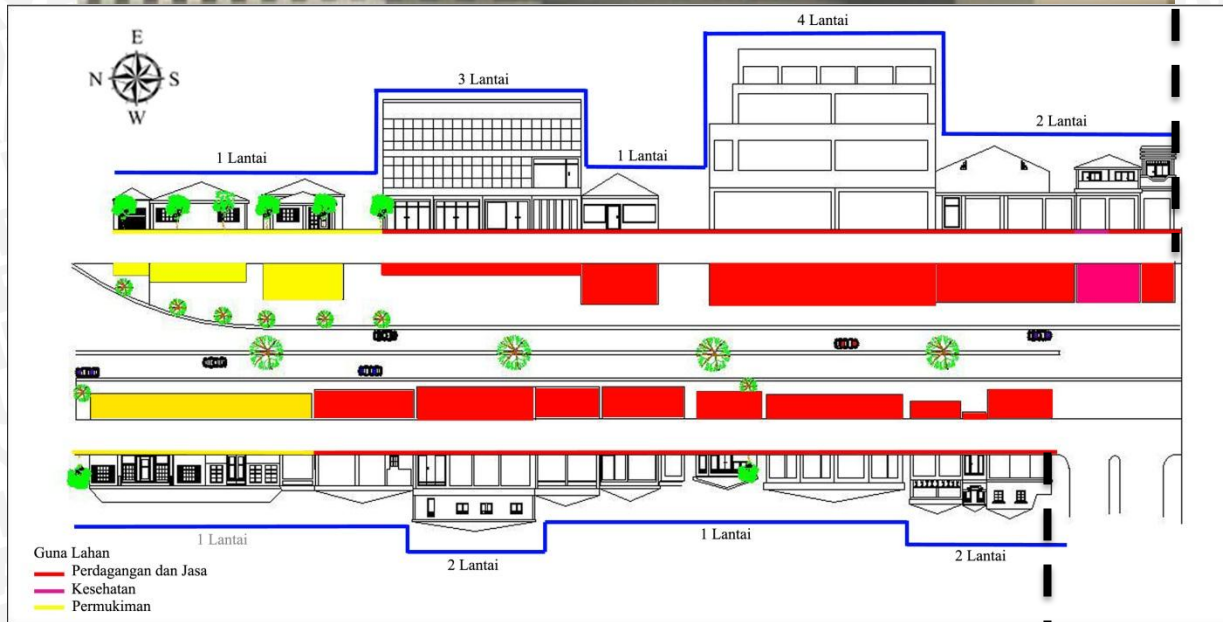
Koridor Jalan Kartini memiliki pengaruh terhadap kenyamanan visual pejalan kaki, dari segi tampilan bangunan dan skala ruang koridor. Tampilan bangunan terbentuk dari deretan bangunan berupa Montase dan Fasade dan berhubungan dalam perspektif pejalan kaki. Sedangkan skala ruang koridor ditentukan dari perbandingan lebar koridor dengan ketinggian bangunan. Untuk tampilan bangunan dan ketinggian bangunan ini termasuk dalam kuadran 2 dengan persepsi pejalan kaki merasa puas dan kebutuhannya tidak penting. Berikut ini dijelaskan tampilan bangunan dan skala ruang di Koridor Jalan Kartini.

A. Tampilan Bangunan

Tampilan bangunan merupakan salah satu faktor kenyamanan terkait keindahan bangunan yang mempengaruhi kenyamanan visual pejalan kaki saat berjalan kaki di sepanjang koridor. Keindahan bangunan pada koridor Jalan Kartini dapat dilihat pada tampilan bangunan berupa montase dan fasade setiap segmen pada sisi Timur dan sisi Barat di Koridor Jalan Kartini. Berikut ini analisis tampilan bangunan pada Segmen 1, Segmen 2, Segmen 3, dan Segmen 4 dapat dilihat pada Tabel 4.12-4.15 dan Gambar 4.21-4.24.

Tabel 4.12 Analisis Tampilan Bangunan pada Segmen 1

Sisi	Kondisi Eksisting	Analisis	Keterangan			
			Kolonial	Modern	Lokal/Tradisional	Modern
Timur	Bangunan berjenis lokal dan modern, salah satunya adalah bangunan kolonial yang peruntukannya sebagai perdagangan dan jasa. Jarak antar bangunan cukup rapat dan terdapat pemisahan yang dikarenakan adanya jalan lingkungan pada sela bangunan. Bangunan memiliki ketinggian 1-4 lantai atau setara sengan 3-15 m.	Tampilan jendela pada bangunan kurang selaras dikarenakan perbedaan gaya bangunan yang sangat kontras yaitu pada bangunan modern dan kolonial. Kondisi etalase pada bangunan komersial sebagian besar menggunakan bukaan dari bahan seng. Kondisi garis langit pada sisi ini heterogen, dikarenakan ketinggian bangunan yang bervariasi.				
Barat	Bangunan berjenis lokal dan kolonial dan memiliki jarak antar bangunan yang sangat rapat. Ketinggian bangunan relatif sama yaitu 3-7 m dengan jumlah lantai sebanyak 1-2 lantai.	Tampilan jendela pada bangunan kurang selaras dikarenakan perbedaan gaya antar bangunan sangat kontras yaitu pada bangunan modern dan bangunan kolonial. Etalase pada mayoritas bangunan komersial menggunakan bukaan berupa seng. Kondisi garis langit pada sisi ini homogen dengan ketinggian bangunan yang relatif sama.				



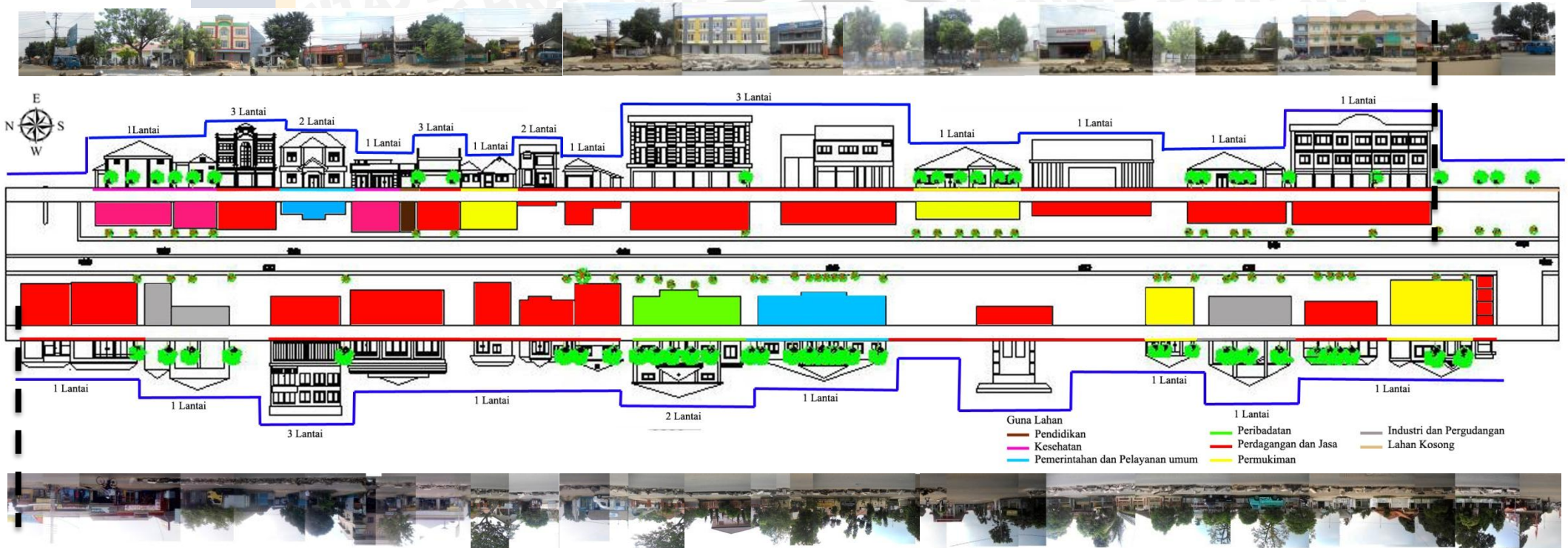
Gambar 4.21 Tampilan bangunan (Montase dan Fasade) sisi Timur dan Barat di Segmen 1

Tabel 4.13 Analisis Tampilan Bangunan pada Segmen 2

Sisi	Kondisi Eksisting	Analisis	Keterangan
Timur	Bangunan memiliki gaya bangunan lokal dan modern yang peruntukannya sebagai perdagangan dan jasa. Jarak antar bangunan sangat rapat dan terdapat pemisahan adanya jalan lingkungan pada sela bangunan. Bangunan memiliki ketinggian yang relatif sama yaitu 1-3 lantai.	Tampilan jendela pada sisi segmen ini kurang selaras dikarenakan perbedaan ornamen antara bangunan modern dengan lokal. Kondisi etalase bangunan komersial didominasi oleh bukaan berbahan seng. Kondisi garis langit pada sisi ini homogen memiliki ketinggian bangunan yang relatif sama.	<p>Lokal/Tradisional Modern Lokal/Tradisional</p>
Barat	Bangunan didominasi oleh fungsi kegiatan perdagangan dan jasa. Bangunan memiliki gaya bangunan lokal dan modern yang memiliki jarak antar bangunan cukup rapat dan terdapat pemisahan adanya jalan lingkungan pada sela bangunan. Kondisi bangunan pada sisi ini memiliki ketinggian yang bervariasi mulai dari 5-16 m setara dengan jumlah lantai 1 hingga 3 lantai.	Tampilan jendela pada bangunan cenderung kurang selaras dikarenakan perbedaan bentuk bangunan lokal dan modern yang kontras. Kondisi etalase bangunan komersial didominasi oleh bukaan berbahan seng. Adapun etalase berupa kaca pada bangunan tertentu. Kondisi garis langit pun cenderung heterogen dikarenakan ketinggiannya bervariasi dan tidak beraturan.	<p>Lokal/Tradisional Modern Lokal/Tradisional</p>

Tabel 4.14 Analisis Tampilan Bangunan pada Segmen 3

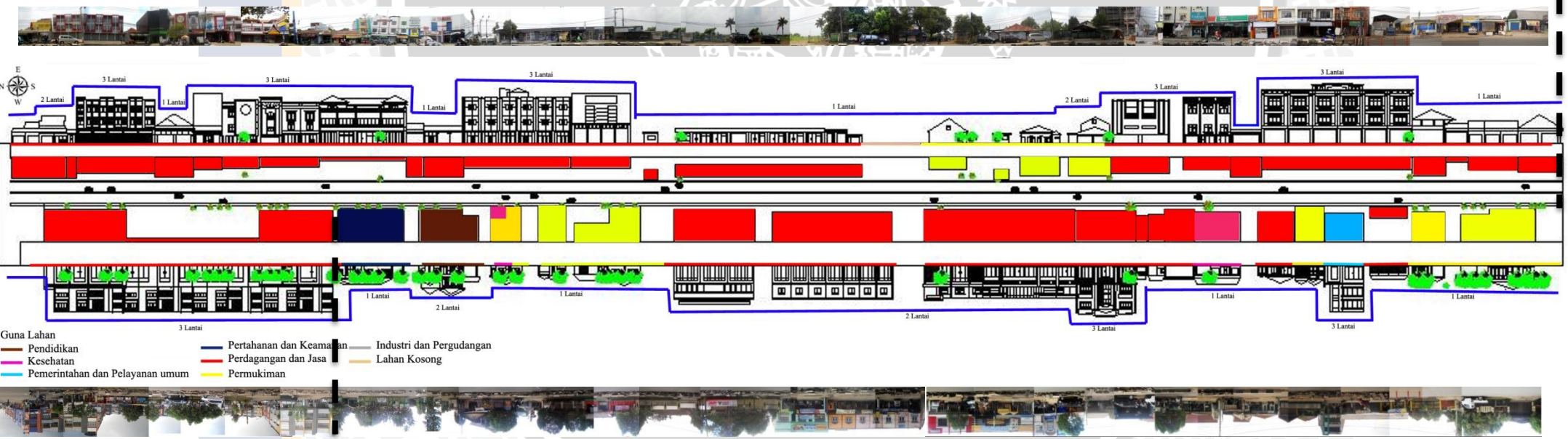
Sisi	Kondisi Eksisting	Analisis	Keterangan
Timur	Bangunan didominasi fungsi kegiatan perdagangan dan jasa. Bangunan memiliki gaya bangunan lokal dan modern dengan jarak antar bangunan cukup rapat dan terdapat pemisahan adanya jalan lingkungan pada sela bangunan. Ketinggian bangunan bervariasi mulai dari 4-15 m dengan jumlah lantai 1-3 lantai.	Gaya bangunan lokal dan modern lebih mendominasi pada sisi segmen ini dan bukaan tampilan etalase sebagian besar cenderung berbahan seng. Mayoritas proporsi tampilan jendela yang terdapat pada guna lahan berupa perdagangan dan jasa tepat. Ketinggian bangunan yang bervariasi sehingga kondisi garis langit pada sisi ini cenderung heterogen.	<p>Lokal/Tradisional Modern Lokal/Tradisional</p>
Barat	Pada bagian ini mayoritas dipenuhi bangunan dengan peruntukan perdagangan dan jasa. Bangunan memiliki gaya bangunan lokal dan modern. Jarak antar bangunan cukup rapat dan terdapat pemisahan adanya jalan lingkungan pada sela bangunan. Ketinggian bangunan bervariasi mulai dari 4-12 m setara dengan jumlah lantai 1-3 lantai.	Tampilan jendela pada bangunan cukup selaras dengan ketinggian yang relatif sama. Kondisi etalase bangunan komersial didominasi oleh bukaan berbahan seng. Adapun etalase berupa kaca pada bangunan tertentu. garis langit pada sisi segmen ini cenderung homogen dengan ketinggian yang relatif sama.	<p>Modern Lokal/Tradisional</p>



Gambar 4.23 Tampilan bangunan (Montase dan Fasade) sisi Timur dan Barat di Segmen 3

Tabel 4.15 Analisis Kondisi Tampilan Bangunan pada Segmen 4

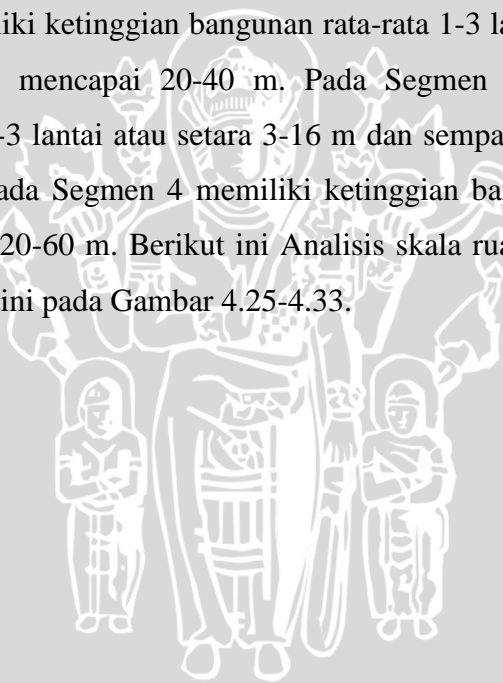
Sisi	Kondisi Eksisting	Analisis	Keterangan
Timur	Bangunan memiliki gaya bangunan lokal dan modern dengan jarak antar bangunan sangat rapat. Dan terdapat pemisahan adanya jalan lingkungan pada sela bangunan. Kondisi bangunan pada sisi ini memiliki ketinggian yang bervariasi mulai dari 4-12 m dengan jumlah lantai 1 hingga 3 lantai.	Tampilan bangunan cenderung kurang selaras dikarenakan perbedaan gaya bangunan lokal dan modern. Kondisi etalase bangunan komersial didominasi oleh bukaan berbahan seng. Adapun etalase berupa kaca pada bangunan tertentu. Kondisi garis langit di segmen sisi ini cenderung heterogen dikarenakan ketinggiannya bervariasi dan tidak beraturan.	<p>Lokal/ Tradisi Modern Lokal/Tradisi Modern</p>
Barat	Pada bagian ini mayoritas dipenuhi bangunan dengan peruntukan perdagangan dan jasa dengan jenis arsitektur lokal dan modern. Terdapat bangunan colonial berupa permukiman. Jarak antar bangunan rapat dan dipisahkan oleh jalan lingkungan pada sela bangunan. ketinggian bangunan bervariasi mulai dari 3-16 m dengan jumlah lantai 1 hingga 3 lantai.	Tampilan bangunan cenderung kurang selaras dikarenakan perbedaan gaya antar bangunan modern dengan bangunan kolonial. Sebagian besar etalase bangunan. Kondisi garis langit cenderung heterogen dikarenakan ketinggiannya bervariasi dan tidak beraturan.	<p>Modern Kolonial</p>

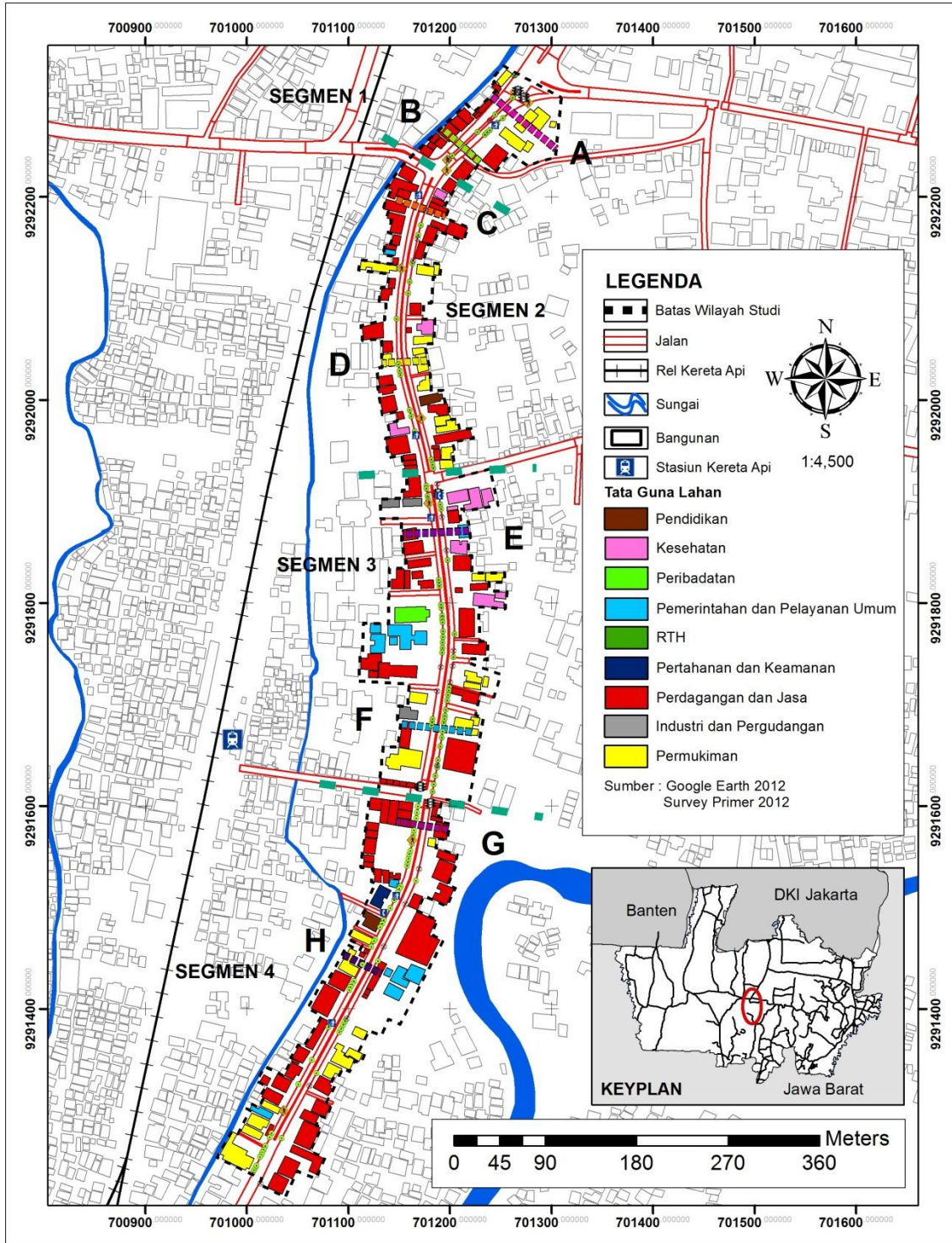


Gambar 4.24 Tampilan bangunan (Montase dan Fasade) sisi Timur dan Barat di Segmen 4

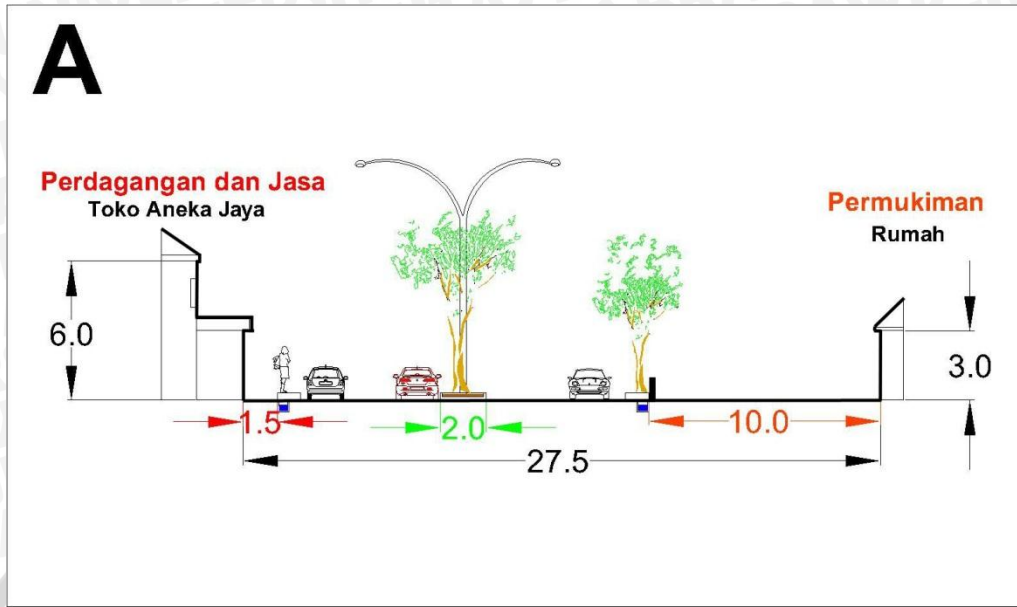
B. Skala Ruang Koridor

Analisis skala ruang koridor ini digunakan untuk melihat bagaimana kondisi ruang koridor dan dihubungkan dengan aspek *human scaled dimension*. Kondisi rasio skala ruang antara ketinggian bangunan dan lebar koridor di Jalan Kartini dengan perbandingan terbesar adalah 1:4 dan perbandingan terkecil adalah 1:1. Perbandingan ketinggian bangunan terhadap lebar koridor dengan rasio 1:8 ditemui pada Segmen 2, 3, dan 4. Untuk rasio 1:4 ditemui pada Segmen 1. Perbandingan rasio 1:3 ditemui pada Segmen 1 dan Segmen 3, sedangkan perbandingan rasio 1:2 ditemui pada Segmen 4. Sedangkan perbandingan terkecil dengan rasio 1:0.05 ditemui pada Segmen 2. Perbedaan rasio pada Koridor Jalan Kartini ini dikarenakan adanya perbedaan ketinggian bangunan dan sempadan bangunan. Pada Segmen 1 dan Segmen 2 memiliki ketinggian bangunan rata-rata 1-3 lantai atau setara 3-15 m dan sempadan yang mencapai 20-40 m. Pada Segmen 3 memiliki ketinggian bangunan rata-rata 1-3 lantai atau setara 3-16 m dan sempadan yang mencapai 20-50 cm, sedangkan pada Segmen 4 memiliki ketinggian bangunan 3-16 m dengan sempadan mencapai 20-60 m. Berikut ini Analisis skala ruang pada setiap segmen di Koridor Jalan Kartini pada Gambar 4.25-4.33.

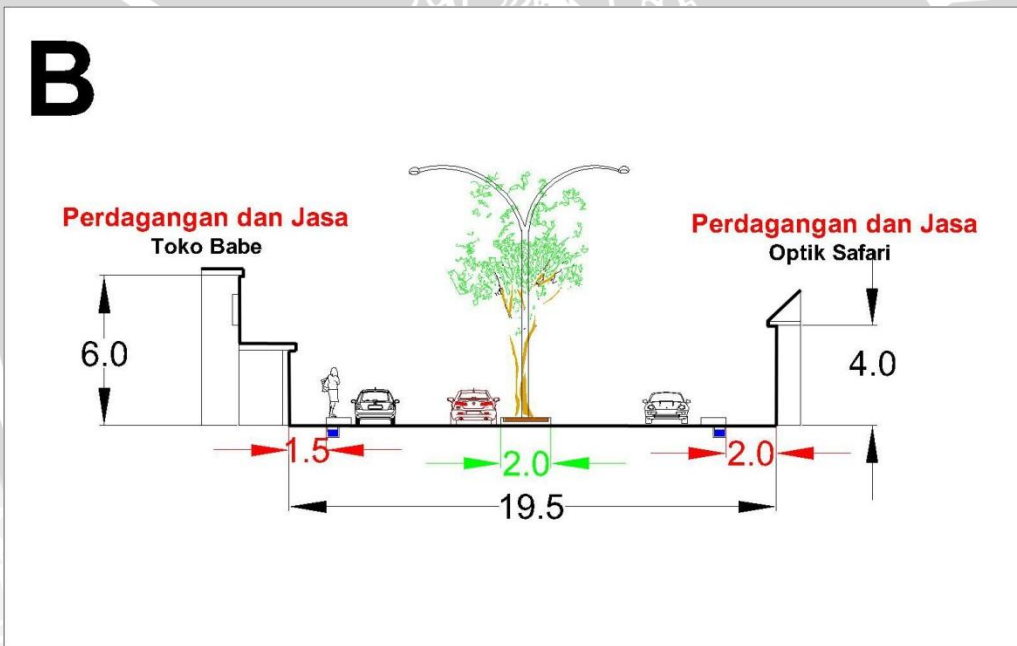




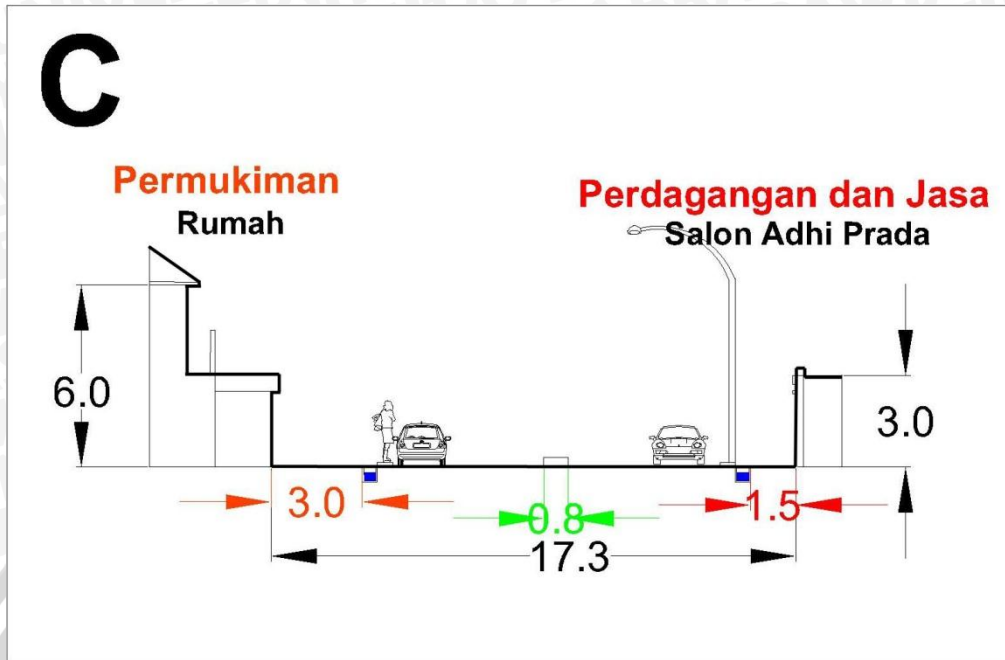
Gambar 4.25 Skala Ruang di Koridor Jalan Kartini



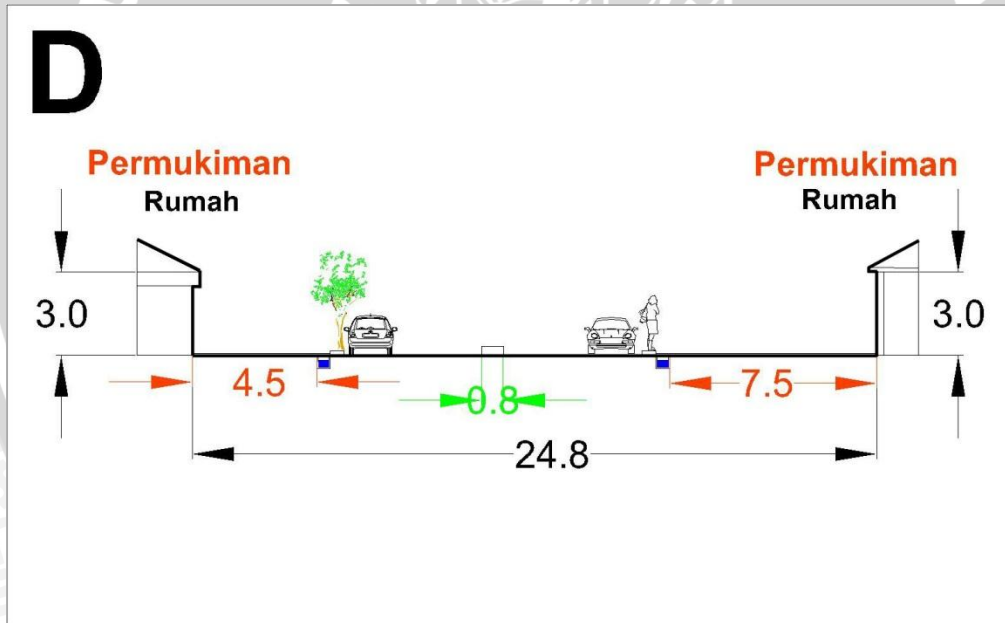
Gambar 4.26 Rasio skala ruang di Segmen 1 dengan rasio 1:4,5



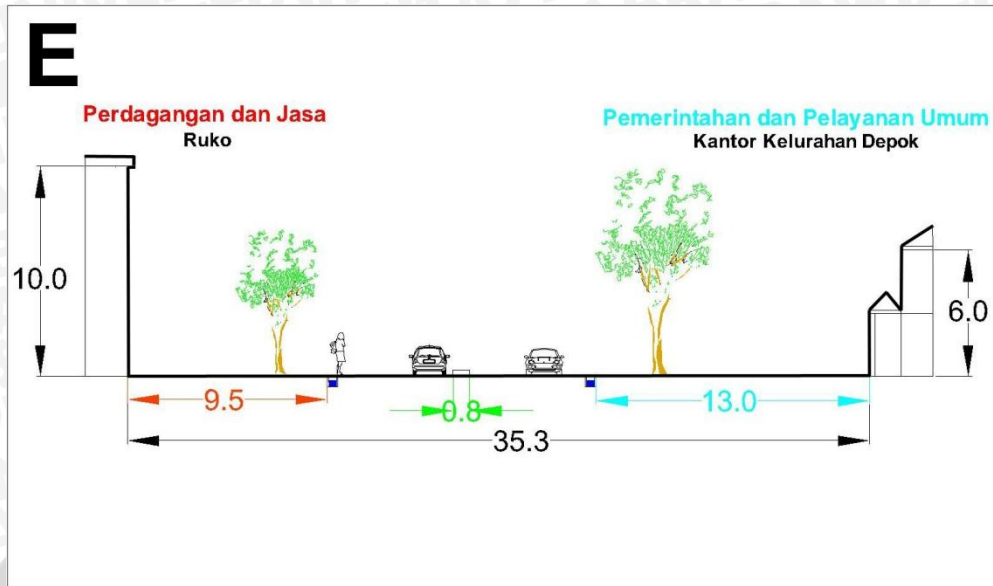
Gambar 4.27 Rasio skala ruang di Segmen 1 dengan rasio 1:3,25



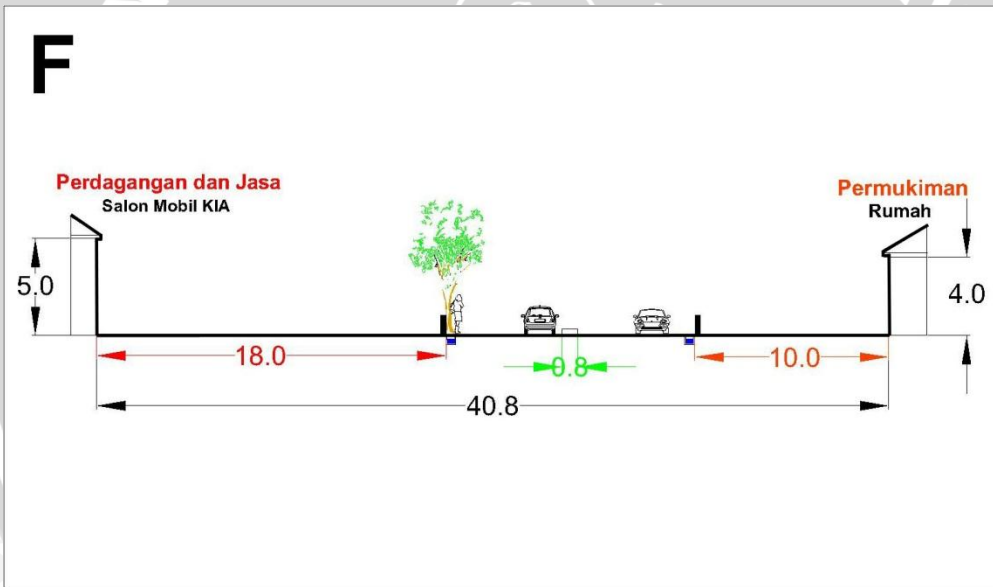
Gambar 4.28 Rasio skala ruang di Segmen 2 dengan rasio 1:0,05



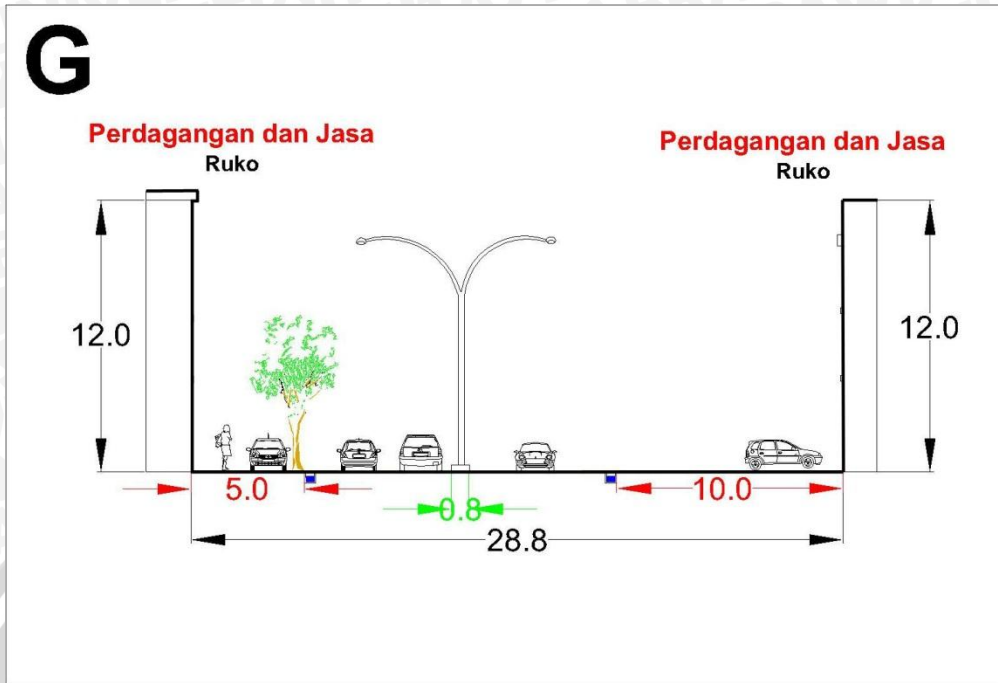
Gambar 4.29 Rasio skala ruang di Segmen 2 dengan rasio 1:8,26



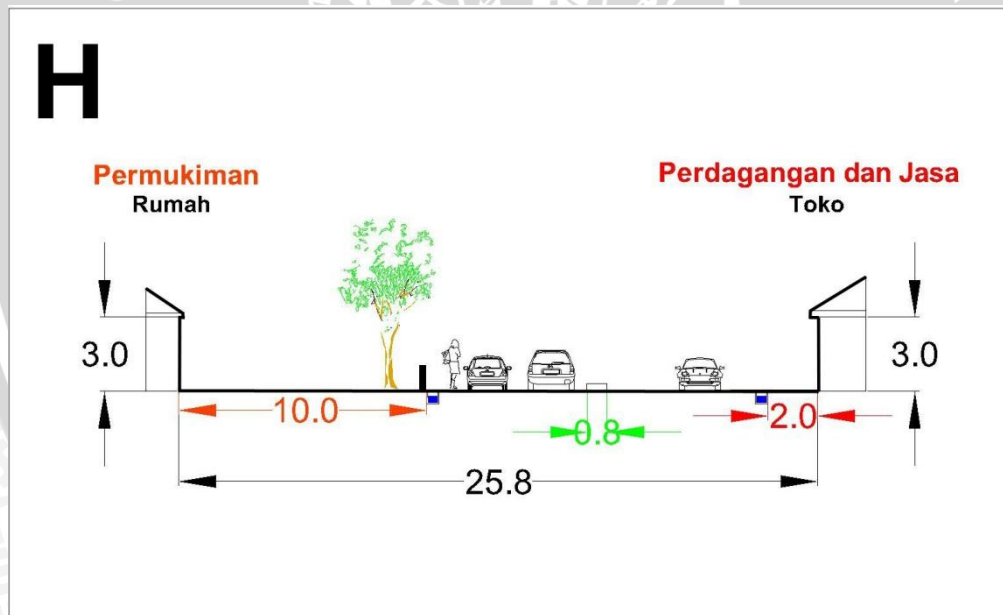
Gambar 4.30 Rasio skala ruang di Segmen 3 dengan rasio 1:3,5



Gambar 4.31 Rasio skala ruang di Segmen 3 dengan rasio 1:8,1



Gambar 4.32 Rasio skala ruang di Segmen 4 dengan rasio 1:2,4



Gambar 4.33 Rasio skala ruang di Segmen 4 dengan rasio 1:8,6

Dari gambar diatas dapat diketahui skala ruang yang paling banyak ditemui di Koridor Jalan Kartini adalah skala ruang dengan rasio 1:8. Skala ruang yang baik adalah skala ruang 1:2 dikarenakan proporsi ruang yang tepat dan tergolong nyaman bagi pemandangan pejalan kaki. Sedangkan pada rasio 1:4 lebar koridor dengan ketinggian

bangunan yang tercipta dapat mengurangi kedekatan pejalan kaki dengan ruangnya sehingga tergolong kurang nyaman.

Secara keseluruhan tampilan bangunan di sepanjang Koridor Jalan Kartini harus harmonis, serasi, selaras, dan terinterigasi antar guna lahan baik dari dominasi perdagangan dan jasa. Tampilan bangunan di Koridor Jalan Kartini dipertahankan yaitu tampilan bangunan bergaya kolonial. Koridor Jalan Kartini memiliki nilai lokasi strategis dan perlu diakomodir dengan membuat beberapa kebijakan yang sifatnya mendukung kesan koridor dan tidak mengorbankan kelestarian nilai konservasi dan ekologis kawasan.

Beberapa pertimbangan yang dimaksud adalah sebagai berikut:

1. Tampilan bangunan ini dilihat dari detail tampilan jendela dan bukaan pada bangunan dengan proporsi peletakan jendela yang sesuai sehingga menciptakan *view* dari jalan yang baik. Untuk itu penggunaan ornamen pada bangunan dilihat dari tampilan jendela menggunakan jendela berupa etalase pertokoan berbahan kaca sehingga mendukung Koridor Jalan Kartini sebagai jalan yang nyaman sebagai perdagangan dan jasa.
2. Orientasi bangunan menghadap ke jalan raya dan memiliki bukaan pada bangunan dengan ornamen yang disesuaikan dengan bangunan setempat dan tidak menyimpang dari bangunan yang dipertahankan yaitu bangunan kolonial.
3. Pembangunan bangunan baru yang sifatnya penambahan bangunan asal yang merupakan cagar budaya atau layak konsevrasi harus menyesuaikan ornamen arsitektur dengan bangunan asal.
4. Pembangunan bangunan baru di lahan kosong yang tidak lagi memiliki bangunan asal tetap harus memperhatikan kesesuaian ornamen arsitekturnya dengan bangunan sekitar yang merupakan bangunan cagar budaya. Salah satunya, setiap bangunan tinggi tetap harus menghadirkan ornamen arsitektur kolonial.
5. Ketinggian bangunan tetap harus dibatasi sesuai dengan peraturan yang telah ditetapkan pemerintah daerah. Berdasarkan analisis skala ruang bangunan yang telah dilakukan, maka ketinggian maksimal bangunan yang diijinkan di Koridor Jalan Kartini adalah ± 28 meter atau 5 lantai (asumsi ketinggian 1 lantai = 5m).

Hal ini dimaksud untuk menyeimbangkan skala ruang terutama pada rasio 1:8 di setiap segmen.

6. Sempadan bangunan pada sisi depan terutama pada bangunan dengan penggunaan lahan untuk perdagangan dan jasa minimal harus memberikan jarak 10 m sebagai lahan parkir.

Menurut Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No.29/PRT/M/2006 tentang Pedoman Persyaratan Teknis Bangunan Gedung, mengenai Persyaratan Penampilan Bangunan Gedung terdapat ketentuan bahwa bentuk, tampak, profil, detail, material maupun warna bangunan harus dirancang memenuhi syarat keindahan dan keserasian lingkungan yang telah ada dan / atau yang direncanakan tanpa penyimpangan dari persyaratan fungsinya.

Persyaratan penggunaan material eksterior bangunan adalah sebagai berikut:

- Penggunaan material eksterior bangunan harus memperhatikan keserasian ditinjau dari segi estetika serta kenyamanan lingkungan
- Penggunaan material eksterior agar mempertimbangkan dari ketahanan terhadap pengaruh iklim (panas dan hujan), umur dan ketahanan bahan, bahaya kebakaran, dan pemeliharaan.
- Dalam hal pencahayaan digunakan bidang kaca lebar yang menutupi sebagian besar bangunan, harus dipertimbangkan terhadap kesilauan, pantulan cahaya dan meningkatnya temperatur udara disekitarnya.

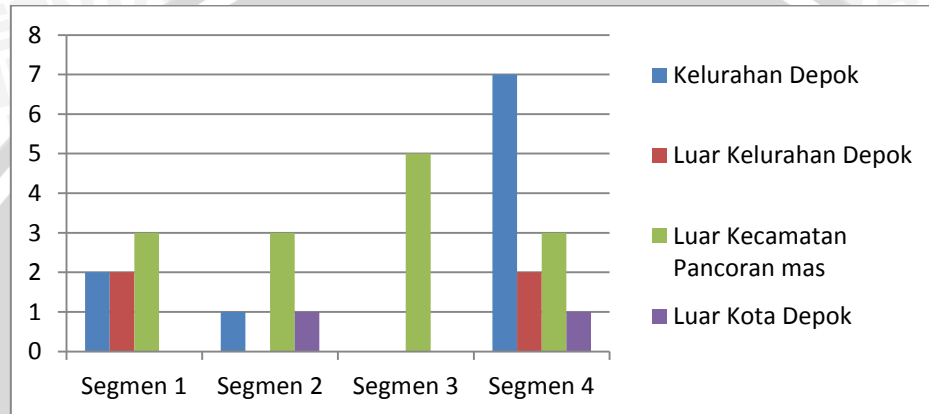
Berdasarkan Permen PU No.30/PRT/M/2006 tentang pedoman teknis fasilitas dan aksesibilitas pada bangunan gedung dan lingkungan terdapat beberapa standard yang dapat digunakan sebagai arahan, antara lain:

- Setiap pembangunan bangunan gedung, tapak bangunan, dan lingkungan di luar bangunan harus dilakukan secara terpadu.
- Setiap kegiatan pembangunan bangunan gedung harus memperhatikan semua pedoman teknis fasilitas dan aksesibilitas pada ukuran dasar ruang/ ruang lantai bebas, pintu, tangga, jendela, dll.

4.4 Pergerakan Pejalan Kaki

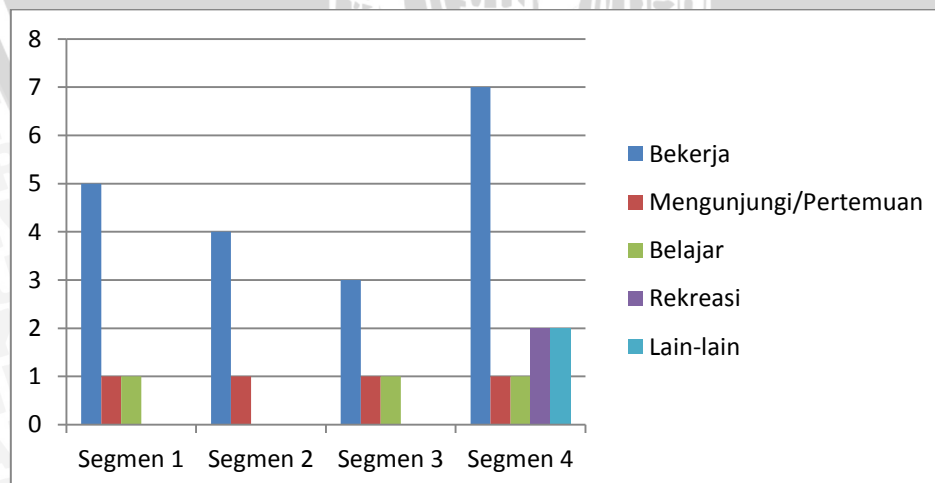
4.4.1 Asal dan Tujuan Pergerakan Pejalan kaki

Pergerakan pejalan kaki ini bertujuan untuk mengetahui asal dan tujuan pergerakan yang dilakukan oleh pejalan kaki di sepanjang koridor. Pergerakan pejalan kaki terjadi karena adanya motif untuk memenuhi kebutuhan dengan mengakses guna lahan sekitarnya. Berikut ini adalah gambar asal dan tujuan pergerakan serta jarak tempuh pejalan kaki pada setiap segmen di Koridor Jalan Kartini. (lihat gambar 4.34-4.36)



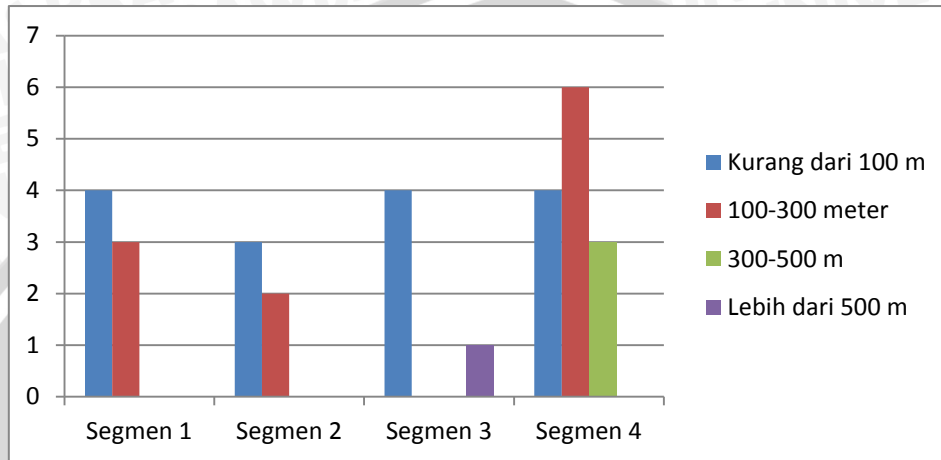
Gambar 4.34 Asal pergerakan pejalan kaki setiap segmen

Berdasarkan gambar diatas, dapat diketahui bahwa asal pergerakan pejalan kaki pada segmen 1 yang terbesar adalah dari luar Kecamatan Pancoran Mas yaitu 3 orang. Pejalan kaki pada Segmen 2 yang terbesar berasal dari Luar Kecamatan Pancoran Mas sebanyak 3 orang dan pada Segmen 3 sebanyak 5 orang. Sedangkan pada Segmen 4 pejalan kaki berasal dari Kelurahan Depok yaitu sebanyak 7 orang.



Gambar 4.35 Tujuan pergerakan pejalan kaki setiap segmen

Berdasarkan gambar diatas dapat diketahui bahwa tujuan pergerakan yang terdapat pada segmen 1 didominasi oleh pergerakan pejalan kaki dengan motif untuk bekerja sebanyak 5 orang, segmen 2 dengan motif pergerakan untuk bekerja sebanyak 4 orang, segmen 3 motif pergerakan pejalan kaki untuk bekerja sebanyak 3 orang, dan segmen 4 sebanyak 7 orang dengan motif pergerakan untuk bekerja.



Gambar 4.36 Jarak tempuh pejalan kaki setiap segmen

Berdasarkan gambar diatas dapat diketahui bahwa jarak tempuh pejalan kaki pada setiap segmen menunjukkan pada segmen 1 yang terbesar diperoleh 4 orang yang memiliki jarak tempuh kurang dari 100 m, segmen 2 sebanyak 3 orang dengan jarak tempuh kurang dari 100 m, dan segmen 3 dengan jumlah 4 orang yang memiliki jarak tempuh kurang dari 100 m. Sedangkan pada segmen 4 diperoleh 6 orang dengan jarak tempuh 100-300 m.

4.4.2 Analisis Tingkat Pelayanan Pejalan Kaki

Berdasarkan Pedoman Penyediaan dan Pemanfaatan Fasilitas Jalur Pejalan Kaki di Kawasan Perkotaan, Tingkat Pelayanan (LOS) Pejalan Kaki dinilai berdasarkan perbandingan antara luas jalur terhadap pejalan kaki. Standard penentuan Tingkat pelayanan Jalur Pejalan Kaki adalah sebagai berikut:

Table 4.16 Standard Tingkat Pelayanan Pejalan Kaki

Tingkat Pelayanan	Luas Jalur Pejalan Kaki/Pedestrian (m2/orang)
LOS A	>5,6
LOS B	>3,7-5,6
LOS C	>2,2-3,7
LOS D	>1,1-2,2
LOS E	>0,75-1,1
LOS F	<0,75

Sumber: Pedoman Penyediaan dan Pemanfaatan Jalur Pejalan Kaki di Kawasan Perkotaan

Tabel 4.17 Analisis Tingkat Pelayanan Pejalan Kaki pada hari sibuk (Senin)

No.	Segmen	Waktu	Lebar Trotoar (m2)		Jumlah Pejalan kaki		Luas jalur pejalan kaki/pejalan kaki (m2/orang)		LOS		Analisis
			Barat	Timur	Barat	Timur	Barat	Timur	Barat	Timur	
1.	Segmen 1	Pagi			45	60	2.44	1.83	C	D	Jalur pejalan kaki pada pagi hari termasuk kategori LOS C dan D. Pada sisi Barat terjadinya persinggungan kecil sedangkan pada sisi Timur berpotensi untuk bersinggungan karena keterbatasan ruang untuk berjalan kaki.
		Siang	1 x 110		20	39	5.50	2.82	B	C	Jalur pejalan kaki pada siang hari termasuk kategori LOS B dan C. Pada sisi barat ini masih nyaman untuk dilewati sedangkan pada sisi Timur berpotensi adanya persinggungan kecil pada saat berlawanan arah.
		Sore			33	55	3.33	2.00	C	D	Jalur pejalan kaki pada sore hari termasuk kategori LOS C dan D. Pada sisi Barat terjadinya persinggungan kecil sedangkan pada sisi Timur berpotensi untuk bersinggungan karena keterbatasan ruang untuk berjalan kaki.
2.	Segmen 2	Pagi			26	10	5.77	15.00	A	A	Jalur pejalan kaki pada pagi hari termasuk kategori LOS A baik pada sisi Barat dan pada sisi Timur sehingga kapasitas jalur pejalan kaki di jalan ini masih mencukupi.
		Siang	0,5 x 300		13	15	11.54	10.00	A	A	Jalur pejalan kaki pada siang hari termasuk kategori LOS A baik pada sisi Barat dan pada sisi Timur sehingga kapasitas jalur pejalan kaki di jalan ini masih mencukupi.
		Sore			14	10	10.71	15.00	A	A	Jalur pejalan kaki pada sore hari termasuk kategori LOS A baik pada sisi Barat dan pada sisi Timur sehingga kapasitas jalur pejalan kaki di jalan ini masih mencukupi.
3.	Segmen 3	Pagi			30	31	10.17	9.84	A	A	Jalur pejalan kaki pada pagi hari termasuk kategori LOS A baik pada sisi Barat dan pada sisi Timur sehingga kapasitas jalur pejalan kaki di jalan ini masih mencukupi.
		Siang	1 x 305		39	42	7.82	7.26	A	A	Jalur pejalan kaki pada siang hari termasuk kategori LOS A baik pada sisi Barat dan pada sisi Timur sehingga kapasitas jalur pejalan kaki di jalan ini masih mencukupi.
		Sore			12	14	25.42	21.79	A	A	Jalur pejalan kaki pada sore hari termasuk kategori LOS A baik pada sisi Barat dan pada sisi Timur sehingga kapasitas jalur pejalan kaki di jalan ini masih mencukupi.
4.	Segmen 4	Pagi			26	25	23.48	24.42	A	A	Jalur pejalan kaki pada pagi hari termasuk kategori LOS A baik pada sisi Barat dan pada sisi Timur sehingga kapasitas jalur pejalan kaki di jalan ini masih mencukupi.
		Siang	1,5 x 407		16	46	38.16	13.27	A	A	Jalur pejalan kaki pada siang hari termasuk kategori LOS A baik pada sisi Barat dan pada sisi Timur sehingga kapasitas jalur pejalan kaki di jalan ini masih mencukupi.
		Sore			21	27	29.07	22.61	A	A	Jalur pejalan kaki pada sore hari termasuk kategori LOS A baik pada sisi Barat dan pada sisi Timur sehingga kapasitas jalur pejalan kaki di jalan ini masih mencukupi.

Tabel 4.18 Analisis Tingkat Pelayanan Pejalan Kaki pada hari libur (Minggu)

No.	Segmen	Waktu	Lebar Trotoar (m2)		Jumlah Pejalan kaki		Luas jalur pejalan kaki/pejalan kaki (m2/orang)		LOS		Analisis
			Barat	Timur	Barat	Timur	Barat	Timur	Barat	Timur	
1.	Segmen 1	Pagi	1 x 110		13	31	8.46	3.55	A	C	<p>Jalur pejalan kaki pada pagi hari termasuk kategori LOS A dan C. Pada sisi Barat pergerakan pejalan kaki bebas tanpa gangguan antar pejalan kaki sedangkan pada sisi Timur berpotensi adanya persinggungan kecil pada saat berlawanan arah.</p> <p>Jalur pejalan kaki pada siang hari termasuk kategori LOS A dan D. Pada sisi Barat ini masih nyaman untuk dilewati sedangkan pada sisi Timur berpotensi untuk bersinggungan karena keterbatasan ruang untuk berjalan kaki.</p> <p>Jalur pejalan kaki pada sore hari termasuk kategori LOS A baik pada sisi Barat dan pada sisi Timur sehingga kapasitas jalur pejalan kaki di jalan ini masih mencukupi.</p>
		Siang			17	54	6.47	2.04	A	D	
		Sore			11	11	10.00	10.00	A	A	
2.	Segmen 2	Pagi	0,5 x 300		26	46	5.77	3.26	A	C	<p>Jalur pejalan kaki pada pagi hari termasuk kategori LOS A dan C. Pada sisi Barat pergerakan pejalan kaki bebas tanpa gangguan antar pejalan kaki sedangkan pada sisi Timur berpotensi adanya persinggungan kecil pada saat berlawanan arah.</p> <p>Jalur pejalan kaki pada siang hari termasuk kategori LOS A baik pada sisi Barat dan pada sisi Timur sehingga kapasitas jalur pejalan kaki di jalan ini masih mencukupi.</p> <p>Jalur pejalan kaki pada sore hari termasuk kategori LOS A dan C. Pada sisi Barat pergerakan pejalan kaki bebas tanpa gangguan antar pejalan kaki sedangkan pada sisi Timur berpotensi adanya persinggungan kecil pada saat berlawanan arah.</p>
		Siang			13	22	11,54	6.82	A	A	
		Sore			26	43	5.77	3.49	A	C	
3.	Segmen 3	Pagi	1 x 305		46	12	6.63	25.42	A	A	<p>Jalur pejalan kaki pada pagi hari termasuk kategori LOS A baik pada sisi Barat dan pada sisi Timur sehingga kapasitas jalur pejalan kaki di jalan ini masih mencukupi.</p> <p>Jalur pejalan kaki pada sore hari termasuk kategori LOS A baik pada sisi Barat dan pada sisi Timur sehingga kapasitas jalur pejalan kaki di jalan ini masih mencukupi.</p> <p>Jalur pejalan kaki pada pagi hari termasuk kategori LOS A baik pada sisi Barat dan pada sisi Timur sehingga kapasitas jalur pejalan kaki di jalan ini masih mencukupi.</p>
		Siang			32	19	9.53	16.05	A	A	
		Sore			43	31	7.09	9.84	A	A	
4.	Segmen 4	Pagi	1,5 x 407		13	18	46.96	33.92	A	A	<p>Jalur pejalan kaki pada sore hari termasuk kategori LOS A baik pada sisi Barat dan pada sisi Timur sehingga kapasitas jalur pejalan kaki di jalan ini masih mencukupi.</p> <p>Jalur pejalan kaki pada sore hari termasuk kategori LOS A baik pada sisi Barat dan pada sisi Timur sehingga kapasitas jalur pejalan kaki di jalan ini masih mencukupi.</p>
		Siang			20	19	30.53	32.13	A	A	
		Sore		21	17	29.07	35.91	A	A		

Tabel di atas menunjukkan tingkat pelayanan jalur pejalan kaki yang berbeda-beda. Tingkat pelayanan tersebut dipengaruhi oleh dimensi jalur pejalan kaki dan jumlah pejalan kaki yang melewati jalur tersebut pada waktu yang tertentu, yaitu pagi hari, siang hari dan sore hari. LOS pada Segmen 1 hingga 4 menunjukkan bahwa pada sisi Barat dan Timur, terjadi pergerakan yang didominasi guna lahan berupa Kawasan Perdagangan dan Jasa. Aktivitas sehari-hari pada Koridor Jalan Kartini adalah berupa aktivitas perdagangan dan jasa. Berdasarkan analisis pergerakan, bentuk pergerakan yang terjadi pada koridor Jalan Kartini merupakan bentuk aktivitas rutin yaitu kegiatan bekerja. Berikut ini pergerakan yang terjadi berdasarkan waktu pergerakan.

1) Pagi hari

Pergerakan terjadi akibat waktu untuk bekerja dan sekolah baik menuju pusat kota (Jalan Margonda) maupun stasiun kereta api (Jalan Citayam) khususnya pada hari sibuk. Sedangkan pada hari libur pergerakan yang ada bertujuan untuk belanja dan rekreasi di pusat kota (Jalan Margonda) atau ke luar kota menuju stasiun kereta api dan di sekitarnya (Jalan Citayam).

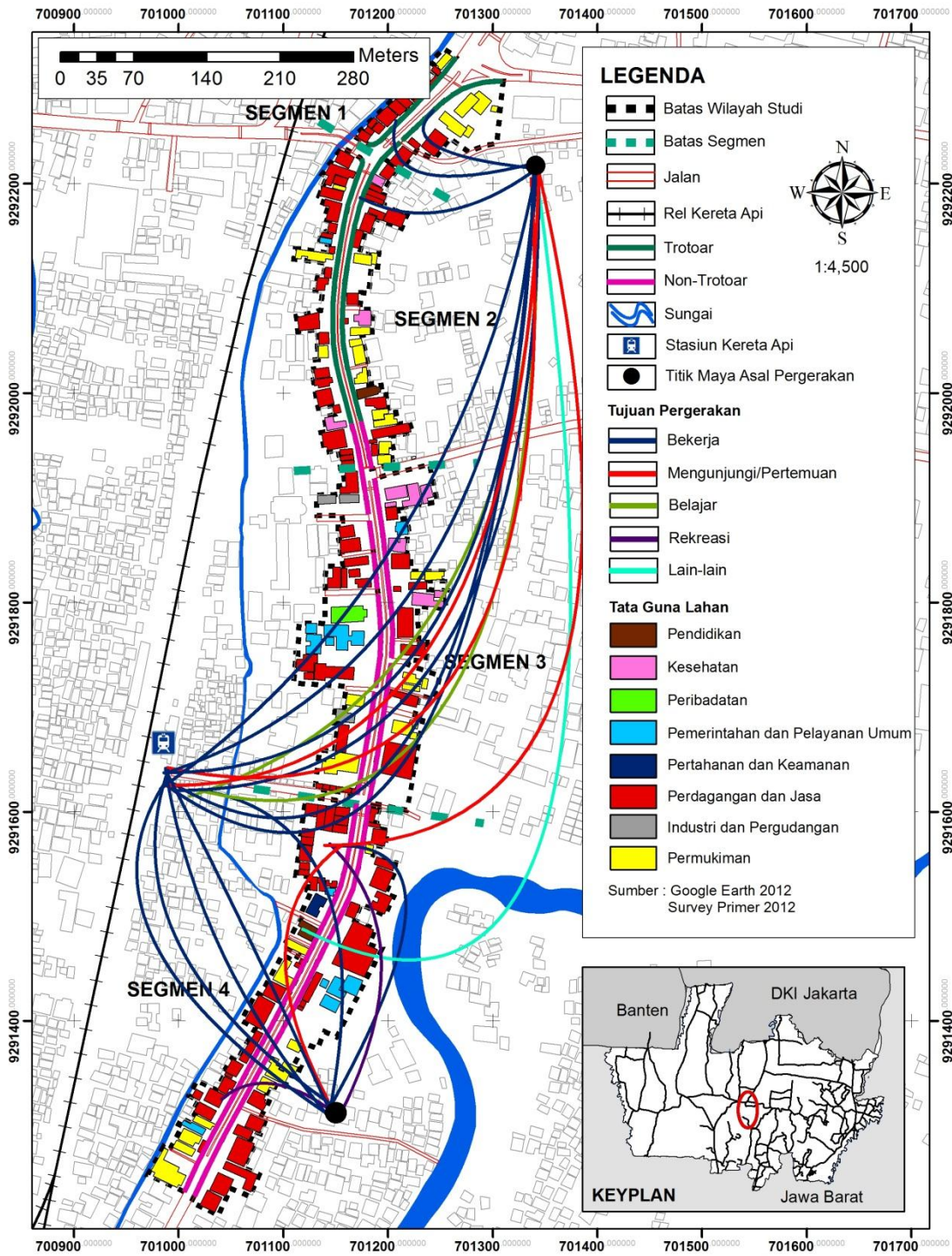
2) Siang hari

Pada umumnya, pergerakan terjadi akibat peralihan waktu istirahat dengan mengakses tempat makan di sekitarnya baik pada hari sibuk maupun hari libur.

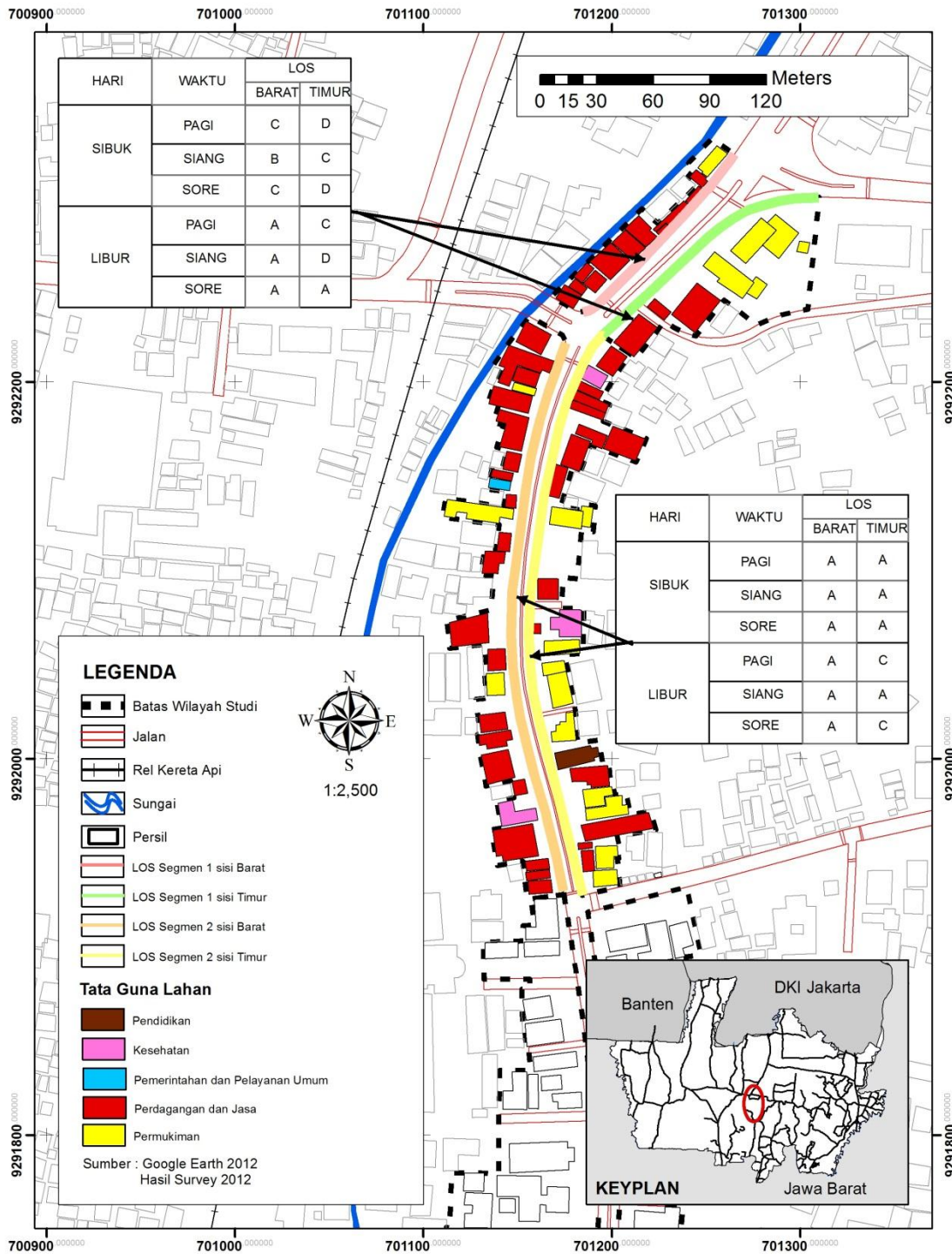
3) Sore hari

Pada waktu sore hari terjadi pergerakan kembali ke permukiman dari arah pusat kota (Jalan Margonda) menuju ke permukiman masyarakat sekitar (Jalan Citayam), baik pada hari sibuk maupun hari libur.

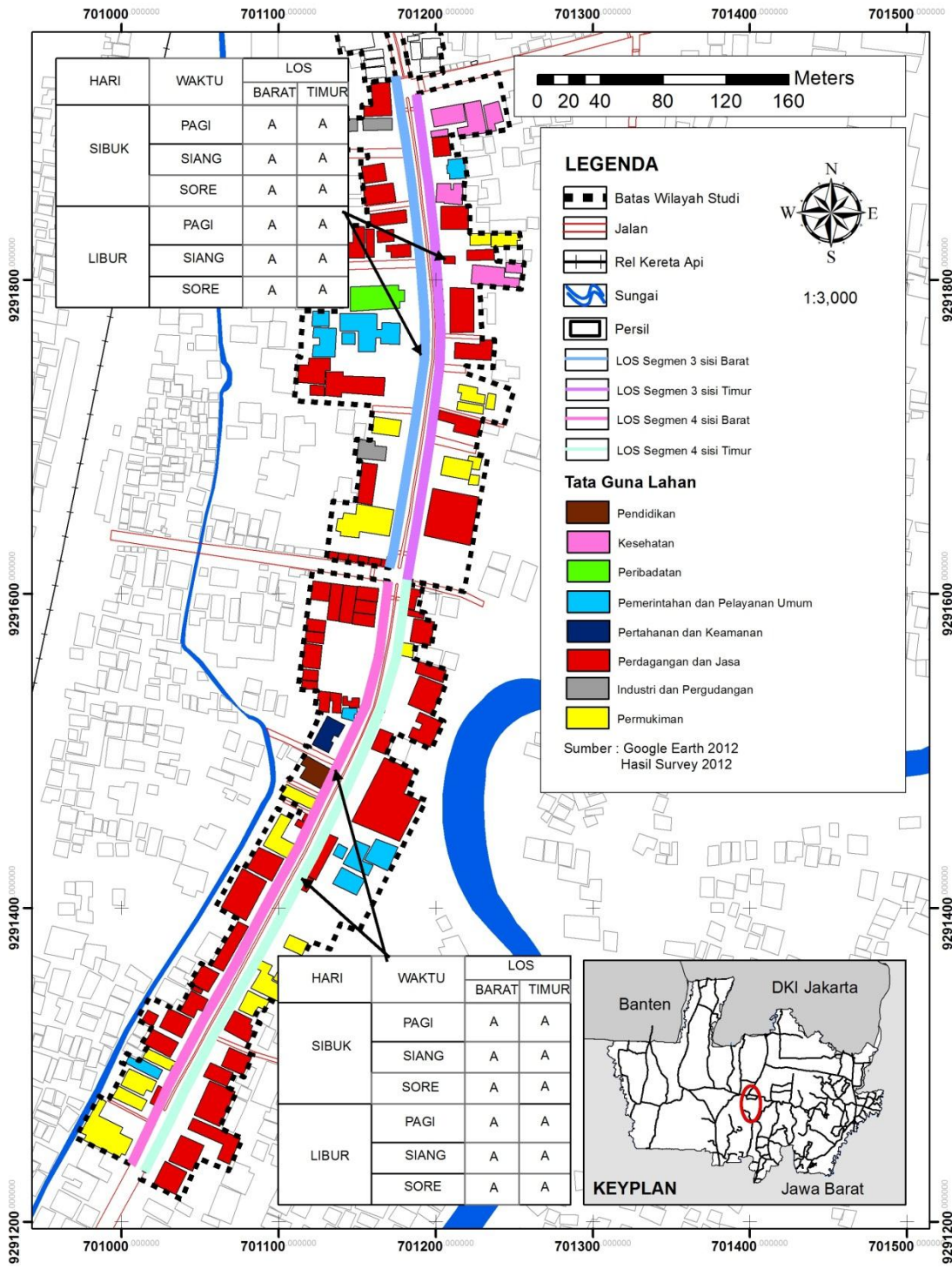
Jalur pejalan kaki di Jalan Kartini ini memiliki tingkat pelayanan dari LOS A sampai LOS D, hal ini disebabkan oleh jalur pejalan kaki yang memiliki dimensi lebar dengan jumlah pejalan kaki rendah hingga cukup padat terutama pada waktu tertentu. Dengan demikian, jalur pejalan kaki masih dapat menampung pejalan kaki yang melewati jalur pejalan kaki pada LOS A dan B, sedangkan pada LOS C dan D terdapat potensi bersinggungan antar pejalan kaki yang berlawanan arah. LOS pada C dan D mengakibatkan terbatasnya ruang gerak pejalan kaki sehingga diperlukan lebar trotoar yang lebih leluasa agar tidak terjadi persinggungan antar pejalan kaki.



Gambar 4.37 Asal Tujuan Pergerakan Pejalan Kaki di Koridor Jalan Kartini



Gambar 4.38 Tingkat pelayanan pejalan kaki di Segmen 1 dan 2



Gambar 4.39 Tingkat pelayanan pejalan kaki di Segmen 3 dan 4

4.5 Arahan Penataan Jalur Pejalan Kaki di Koridor Jalan Kartini

Arahan penataan jalur pejalan kaki ini direncanakan dari hasil analisis IPA yang diperoleh di Koridor Jalan Kartini. Setelah itu, hasil IPA pada kuadran 4 digunakan sebagai prioritas utama dalam penataan jalur pejalan kaki. Berikut ini akan dijelaskan analisis kesesuaian untuk menentukan penataan jalur pejalan kaki dengan membandingkan kondisi eksisting, persepsi, dan standard di Koridor Jalan Kartini.

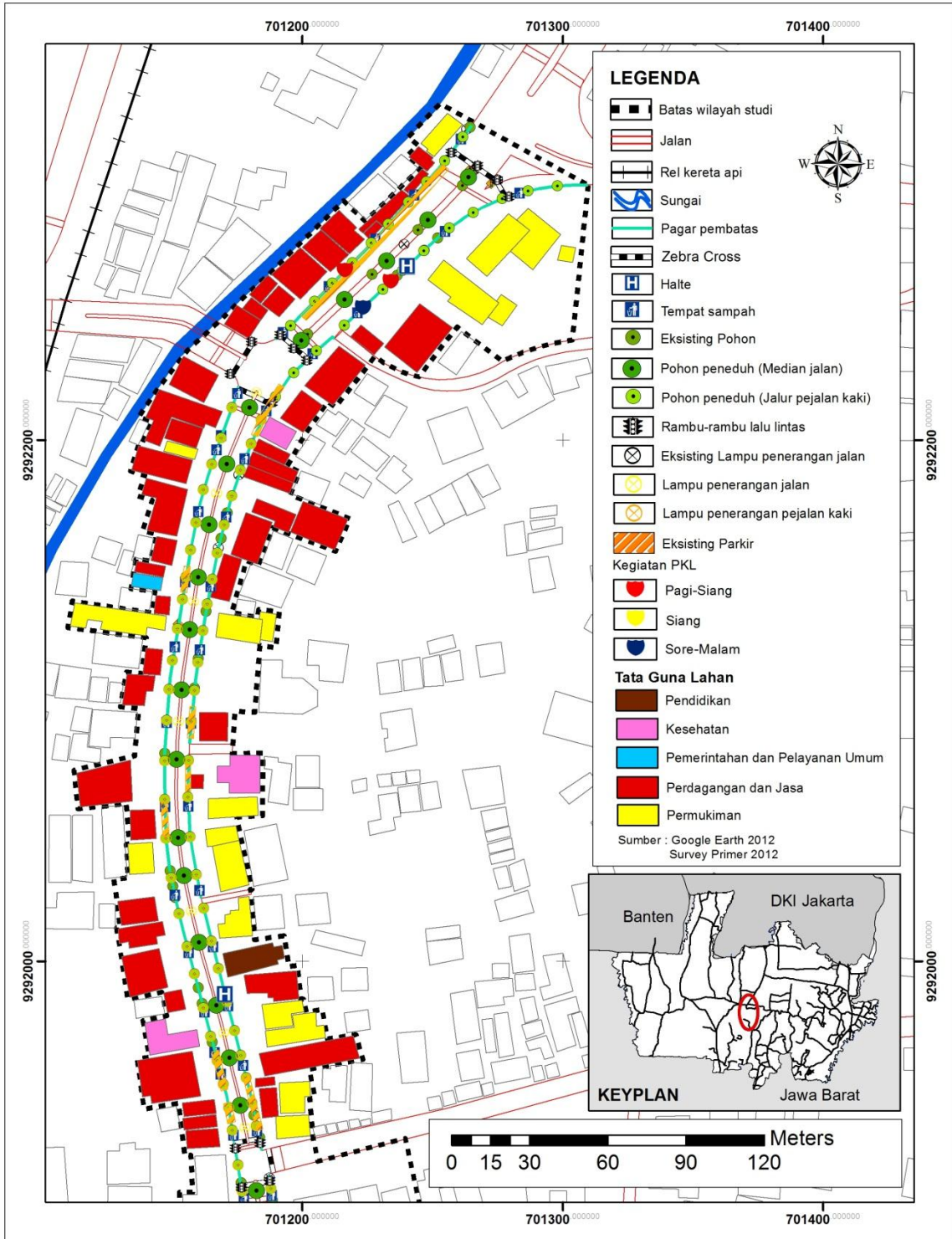
Tabel 4.19 Kesesuaian Kondisi eksisting, Persepsi dan Standard di Koridor Jalan Kartini

No.	Variabel	Sub Variabel	Kondisi Eksisting	Persepsi	Standard	Konsep
1.	<i>Connection</i>	Pagar pembatas	Pada kondisi eksisting terdapat pagar pembatas pada median jalan untuk melindungi tanaman pada median	Berdasarkan persepsi pejalan kaki, ketersediaan, kondisi, dan lokasi pagar pembatas dirasa belum memuaskan dan dianggap sangat penting untuk keamanan pejalan kaki.	Pagar pembatas dengan tinggi 90 cm dan diletakan pada jalur amenitas yang digunakan untuk melindungi pejalan kaki. (Sumber: <i>Direktorat Jenderal Darat Perencanaan Fasilitas Pejalan Kaki di Wilayah Kota SK.43/AJ/007/DRJD/97</i>)	Diperlukan ketersediaan pagar pembatas berupa pagar pengamanan atau pekebun (<i>bollard</i>) sebagai pagar pembatas antara pejalan kaki dengan jalur kendaraan pada pusat kegiatan maupun persimpangan khususnya tempat penyeberangan. Halte terletak dengan interval 300 m dilengkapi tempat duduk, papan informasi jadwal keberangkatan dan dekat dengan lampu penerangan pejalan kaki. Peletakan halte ini minimal terletak 50 m dari persimpangan guna menghindarkan kemacetan.
		Halte	Pada kondisi eksisting tidak terdapat halte pada segmen ini.	Berdasarkan persepsi, halte tidak memuaskan dikarenakan belum terdapat halte dan keberadaan halte dirasa penting sekali.	Halte berada dekat dengan fasilitas penyeberangan dengan lebar 2 m dan panjang 4 m, terletak di jalur pejalan kaki dengan jarak 1 m dari tepi jalur lalu lintas. (Sumber: <i>Kepmen No. 65/1993 tentang Fasilitas Pendukung Kegiatan lalu lintas dan Angkutan Jalan</i>)	Diperlukan penambahan tempat penyeberangan dengan tombol khusus penyeberangan pejalan kaki pada persimpangan (pada pusat kegiatan)
2.	<i>Convenience</i>	Tempat menyeberang	Tidak terdapat tempat penyeberangan.	Tempat penyeberangan dirasa penting ketersediaannya dengan kondisi yang memberikan keamanan bagi pejalan kaki sehingga memberikan kemudahan saat menyeberang.	Terdapat tempat penyeberangan orang ditandai dengan marka. Jarak pandang yang tepat dan berdurasi/waktu yang dapat dipergunakan pejalan kaki untuk melintas. (Sumber: <i>Direktorat Jenderal Perencanaan Fasilitas Pejalan Kaki di Wilayah Kota SK.43/AJ/007/DRJD/97</i>)	Diperlukan penambahan tempat penyeberangan dengan tombol khusus penyeberangan pejalan kaki pada persimpangan (pada pusat kegiatan)
		Rambu-rambu lalu lintas	Pada kondisi eksisting tidak terdapat rambu-rambu lalu lintas.	Ketersediaan rambu-rambu lalu lintas saat menyeberang dirasa penting oleh	Informasi yang dibutuhkan (rambu-rambu atau petunjuk bagi pejalan kaki) yang dapat dilihat. (Sumber: <i>Direktorat Jenderal Perhubungan</i>)	Diperlukan penambahan rambu-rambu lalu lintas pada persimpangan

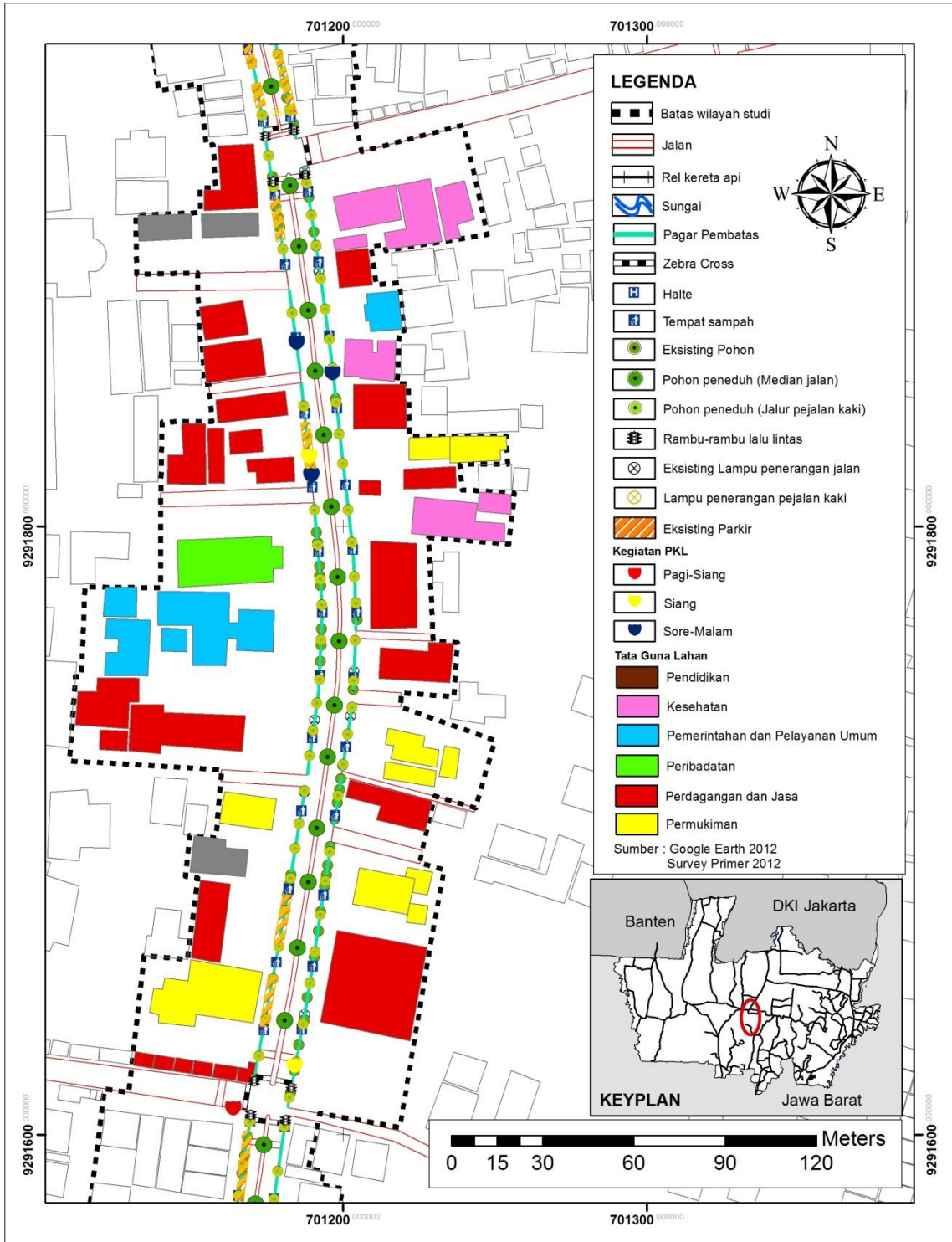
No.	Variabel	Sub Variabel	Kondisi Eksisting	Persepsi	Standard	Konsept
3.	<i>Convivial</i>	Tempat sampah	Pada kondisi eksisting tempat sampah hanya berada pada tempat tertentu. Tempat sampah milik pribadi dengan kondisi berupa plastik. Keberadaan tempat sampah menjadi hal penting yang mempengaruhi kenyamanan pejalan kaki	Berdasarkan persepsi, kondisi kebersihan jalur pejalan kaki dilihat dari ketersediaan, kondisi, dan lokasi tempat sampah. Kepuasan pejalan kaki terhadap kondisi yang ada menyatakan ketidakpuasan namun kepentingan akan keberadaannya dianggap sangat penting.	<i>Darat Perekayasaan Fasilitas Pejalan Kaki di Wilayah Kota SK.43/AJ/007/DRJD/97)</i> Berdasarkan standar tempat sampah dengan interval 20 m dan memiliki bahan yang berdurabilitas tinggi dengan bentuk kotak atau silinder. (Sumber: Kep. Dirjen Bina Marga/Jalan No.011/T/Bt/1995)	terutama tempat penyeberangan (pada pusat kegiatan)
		Tempat peneduh	Kondisi eksisting tidak terdapat tempat peneduh.	Tempat peneduh menurut persepsi pejalan kaki dianggap penting keberadaannya, mengingat kebutuhan sebagai naungan saat cuaca panas maupun hujan.	Tempat peneduh berupa atap peneduh maupun pohon peneduh yang dapat menaungi pejalan kaki pada jalur amenitas. (Sumber: Pedoman Perencanaan Jalur Pejalan Kaki pada Jalan Umum No.032/T/BM/1999)	Tempat sampah yang ada diperbaiki dengan bahan berdurabilitas tinggi. Diperlukan penambahan tempat sampah dengan interval 20 m, terutama pada pusat kegiatan.
		Lampu penerangan Jalan	Terdapat lampu penerangan jalan pada bahu jalan dengan tinggi 15 m, namun ketersediaan lampu ini belum menyebar.	Menurut persepsi pejalan kaki, lampu penerangan tidak memuaskan dan keberadaannya dianggap penting bagi kenyamanan pejalan kaki.	Untuk jalan kolektor, jarak antar lampu = 3,5 – 4 x tinggi lampu (Sumber: Kep. Dirjen Bina Marga/Jalan No.011/T/Bt/1995)	Untuk tempat peneduh ini disesuaikan kebutuhan atau dapat ditempatkan pada tempat pusat kegiatan
		Lampu penerangan pejalan kaki	Penerangan Jalur Pejalan kaki memanfaatkan penerangan lampu jalan, namun jalur pejalan kaki masih gelap pada malam hari, pencahayaan hanya berasal dari rumah/toko sekitarnya.	Menurut persepsi pejalan kaki, lampu penerangan pejalan kaki tidak memuaskan dan keberadaannya dianggap penting bagi kenyamanan pejalan kaki.	Lampu pejalan kaki diletakan pada jalur amenitas dan terletak setiap 10 m dengan tinggi maksimal 4 m (Sumber: Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Perekayasaan Fasilitas Pejalan Kaki di Wilayah Kota SK.43/AJ/007/DRJD/97)	Diperlukan penambahan lampu penerangan jalan dengan interval 40 m
		Pohon peneduh	Pohon belum tersebar secara merata.	Pohon peneduh dianggap penting oleh pejalan kaki namun ketersediaan kondisi dan lokasi pohon peneduh masih belum memuaskan pejalan kaki, hal ini memberikan ketidaknyamanan pejalan kaki.	Memiliki bentuk percabangan batang tidak merunduk serta bermassa daun padat. Ditanam secara berbaris dengan pertumbuhan tajuk tidak menghalangi jalan. (Sumber: Kep. Dirjen Bina Marga No: 033/T/BM/1996)	Diperlukan penambahan pohon peneduh dengan interval 20 m pada median jalan dan pada jalur amenitas.
4.	<i>Comfortable</i>	Lebar jalur pejalan kaki	Lebar jalur pejalan kaki 0,5	Berdasarkan persepsi, lebar	Lebar jalur berdasarkan lokasi, lokasi di wilayah permukiman	Dibutuhkan lebar jalur pejalan kaki

No.	Variabel	Sub Variabel	Kondisi Eksisting	Persepsi	Standard	Konsepsi
			m	jalur pejalan kaki tidak memuaskan dan kebutuhan akan lebar ruang gerak dianggap penting.	sebagai jalan primer 2,75 m dan jalan akses 2 m (Sumber: <i>Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Perekayasaan Fasilitas Pejalan Kaki di Wilayah Kota SK.43/AJ/007/DRJD/97</i>)	2 m.
		Kondisi permukaan jalur pejalan kaki	Permukaan berupa semen dengan perpaduan batu yang bercorak persegiempat, beberapa permukaan rusak.	Berdasarkan persepsi, permukaan jalur pejalan kaki tidak memuaskan dan kebutuhan akan permukaan dianggap penting.	Material padat dengan jenis material berupa ubin, batu, dan batu bata. Permukaan dengan bahan yang menyerap air (tidak licin), tidak menyilaukan, perawatan dan pemeliharaan relatif murah, cepat kering. (Sumber: <i>Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Perekayasaan Fasilitas Pejalan Kaki di Wilayah Kota SK.43/AJ/007/DRJD/97</i>)	Material semen <i>concrete</i> dengan perpaduan tekstur batu koral dengan corak/motif. (disesuaikan dengan pola lantai)
		Ramp	Pada kondisi eksisting tidak terdapat <i>ramp</i> .	Kebutuhan akan <i>ramp</i> dirasa penting sedangkan kondisi <i>ramp</i> tidak memuaskan pejalan kaki.	Ramp ini memiliki tingkat kelandaian 8,33% dengan lebar 2,5 m dan diletakan di setiap persimpangan, prasarana ruang pejalan kaki yang memasuki <i>entrance</i> bangunan, dan pada titik-titik penyeberangan. (Sumber: <i>Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Perekayasaan Fasilitas Pejalan Kaki di Wilayah Kota SK.43/AJ/007/DRJD/97</i>)	Diperlukan <i>ramp</i> dengan kelandaian 8.33% diletakan di setiap persimpangan, prasarana ruang pejalan kaki yang memasuki <i>entrance</i> bangunan, dan pada titik-titik penyeberangan.

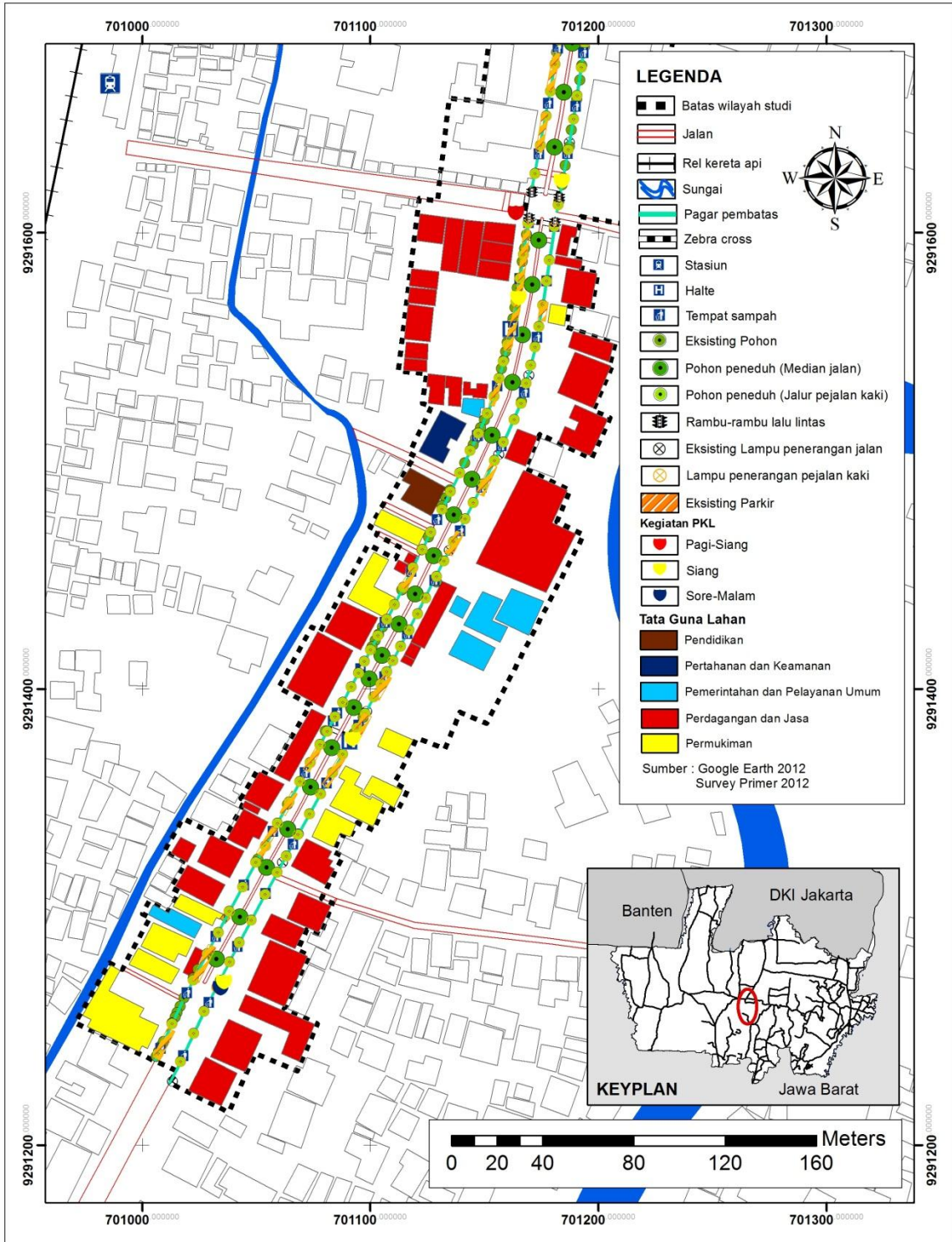
Berdasarkan tabel tersebut dapat diketahui prioritas dalam penataan jalur pejalan kaki berdasarkan persepsi pengguna di Koridor Jalan Kartini terdiri dari 4 variabel, yaitu variabel *connection* dengan sub variabel berupa pagar pembatas dan halte. Variabel *convenience* dibutuhkan tempat menyeberang disertai rambu-rambu lalu lintas, untuk *convivial* diperlukan penataan fasilitas penunjang berupa tempat sampah, tempat peneduh, lampu penerangan jalan, lampu penerangan pejalan kaki, dan pohon peneduh. Sedangkan pada variabel *comfortable* dibutuhkan pelebaran jalur pejalan kaki, kondisi permukaan jalur pejalan kaki yang nyaman, dan ketersediaan *ramp* untuk memudahkan pejalan kaki khususnya bagi penyandang cacat. Arahan penataan jalur pejalan kaki ini dapat dilihat pada Gambar 4.40-4.42.



Gambar 4.40 Arahana penataan jalur pejalan kaki di Segmen 1 dan 2



Gambar 4.41 Arahan penataan jalur pejalan kaki di Segmen 3



Gambar 4.42 Arahan penataan jalur pejalan kaki di Segmen 4

Berikut ini adalah arahan penatan jalur pejalan kaki berdasarkan persepsi pejalan kaki yang terdapat pada prioritas utama dalam perbaikan yaitu pada kuadran 4 dapat dilihat pada Tabel 4.20 dan Gambar 4.43-4.45.

Tabel 4.20 Arahan Penataan Jalur Pejalan Kaki di Koridor Jalan Kartini

Konsep	Kriteria	Keterangan	
<i>Connection</i>	Pagar pembatas	Ketinggian 90 cm	Pagar pembatas dengan vegetasi berupa tanaman perdu berfungsi untuk penghijauan dan disesuaikan kebutuhan.
	Halte	Interval 300 m	Halte dilengkapi tempat duduk, papan informasi jadwal keberangkatan dan dekat dengan lampu penerangan pejalan kaki. Peletakan halte ini minimal terletak 50 m dari persimpangan guna menghindarkan kemacetan.
<i>Convenience</i>	Tempat menyeberang	Disesuaikan kebutuhan setiap segmen	Tempat penyeberangan berupa penyeberangan pelikan diletakan pada daerah pergerakan tinggi yang berada pada pusat kegiatan dengan lebar <i>zebra cross</i> 2 m dan terletak 20 m dari halte.
	Rambu-rambu lalu lintas		Rambu-rambu lalu lintas ini diletakan pada penyeberangan dengan dilengkapi alat penyeberangan jalan raya sehingga memudahkan pejalan kaki untuk menyeberang.
<i>Convivial</i>	Tempat sampah	Interval 20 m	Tempat sampah dibedakan menjadi 3 jenis, yaitu tempat sampah organik, anorganik, dan B3 (bahan beracun dan berbahaya), dengan peletakan pada jalur amenitas.
	Tempat peneduh		Tempat peneduh berada di ruang pejalan kaki dengan lebar disesuaikan dengan lebar trotoar yang dapat berupa atap peneduh dengan tanaman merambat atau tempat peneduh berupa <i>covered walkway</i> . Adapun peneduh pada bangunan yaitu kanopi. Terletak seperlunya terutama pada pusat kegiatan.
	Lampu penerangan jalan	Lampu penerangan jalan dengan interval 40 m dan.	Lampu penerangan jalan ini ditempatkan dengan interval 40 m dengan tinggi 10 m berada pada median jalan.
	Lampu pejalan kaki	Lampu penerangan pejalan kaki dengan interval 10 m	Lampu penerangan pejalan kaki terletak setiap 10 m dengan tinggi 4 m pada amenitas jalur pejalan kaki.
<i>Comfortable</i>	Pohon peneduh	Interval 20 m pada median jalan dan Interval 15 m pada jalur amenitas	Pohon ditanam pada median jalan dengan interval 20 m dengan jenis pohon peneduh (berupa mahoni, angkana) ditanam secara berbaris dan pohon peneduh pada jalur amenitas dengan interval 10 m dengan jenis pohon peneduh (berupa pohon talok) terletak di batas antara jalur pejalan kaki dengan jalan berfungsi sebagai <i>buffer</i> .
	Lebar Jalur pejalan kaki	2 m	
	Permukaan jalur pejalan kaki	-	Pola lantai jalur pejalan kaki berbahan material dasar berupa semen <i>concrete</i> dengan perpaduan batu koral atau batu sikat memberikan warna dan tekstur permukaan yang kasar agar aman untuk pejalan kaki saat hujan.
<i>Ramp</i>		-	Diperlukan <i>ramp</i> dengan kelandaian 8.33% dengan lebar 2,5 m diletakan di setiap persimpangan, prasarana ruang pejalan kaki yang memasuki <i>entrance</i> bangunan, dan pada titik-titik penyeberangan.



Eksisting memiliki lebar trotoar 0,5 meter dan tidak terdapat fasilitas pejalan kaki

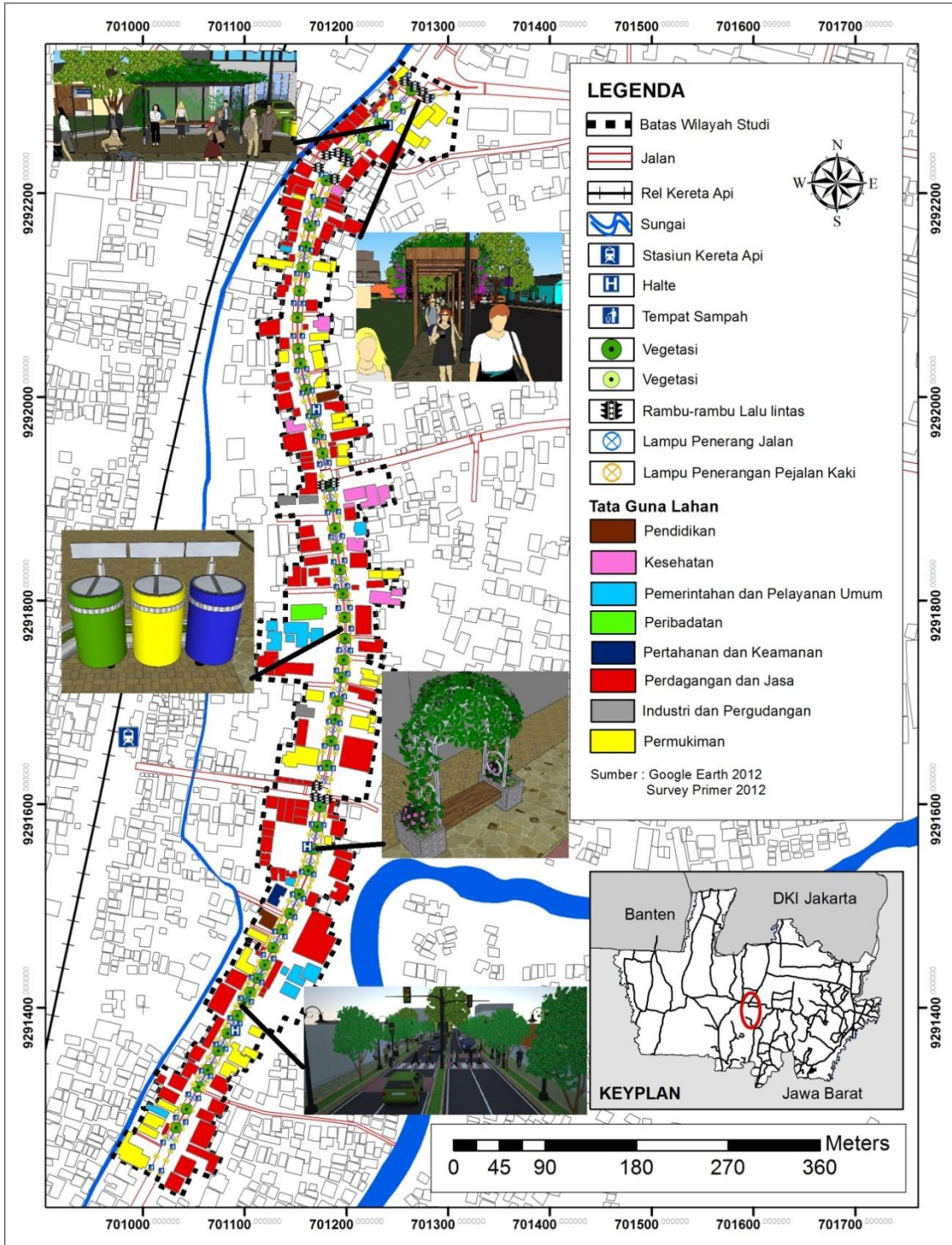


Eksisting memiliki lebar trotoar 2 meter dengan dilengkapi fasilitas pejalan kaki

Gambar 4.43 Konsep Montase (a) Sebelum (b) Sesudah



Gambar 4.44 Ilustrasi penataan jalur pejalan kaki



Gambar 4.45 Arahan penataan jalur pejalan kaki di Koridor Jalan Kartini