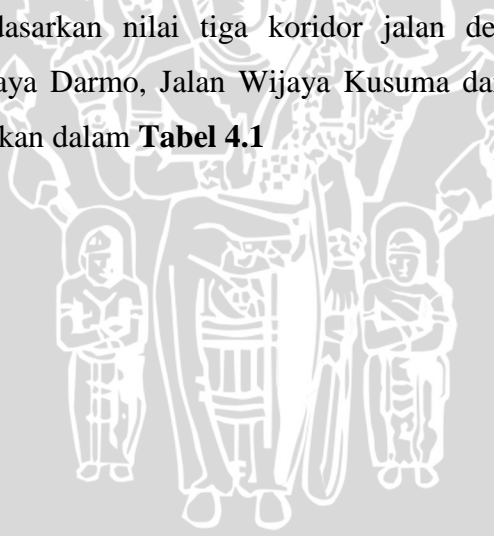


BAB IV

HASIL DAN PEMBAHASAN

4.1 Pemilihan Lokasi

Ruang lingkup wilayah untuk penelitian ini adalah *pedestrian way* di Kota Surabaya yang diredesain oleh Pemerintah Kota Surabaya dalam kurun waktu 3 tahun terakhir, yaitu diantaranya adalah Jalan Raya Gubeng, Jalan Raya Darmo, Jalan Embong Malang, Jalan Pahlawan, Jalan Veteran, Jalan Rajawali, Jalan Praban, Jalan Gemblongan, Jalan Blauran, Jalan Panglima Sudirman, Jalan Pemuda, Jalan Wijaya Kusuma. Menurut Shirvani dalam Mirsa (2011:64), hal penting dalam menghadapi permasalahan jalur *pedestrian* selain fungsi dan kebutuhan adalah kenyamanan psikologis dan kenyamanan fisik. Tingkat kebutuhan dan keyamanan merupakan parameter kinerja *pedestrian way*, namun parameter keberhasilan suatu *pedestrian way* salah satunya dapat diukur dari tingkat penggunaan atau aktivitas pada *pedestrian way* tersebut (Sinnett, 2011). Setelah pembobotan dilakukan maka diperoleh lokasi perencanaan terpilih berdasarkan nilai tiga koridor jalan dengan bobot tertinggi, diantaranya yaitu Jalan Raya Darmo, Jalan Wijaya Kusuma dan Jalan Raya Gubeng. Rincian pembobotan disajikan dalam **Tabel 4.1**



| Komponen | Kriteria | Jalan Raya Darmo | Jalan Embong Malang | Jalan Blauran | Jalan Praban | Jalan Pahlawan | Jalan Rajawali | Jalan Veteran | Jalan Gemblongan | Jalan Wijaya Kusuma | Jalan Pemuda | Jalan Panglima Sudirman | Jalan Raya Gubeng |
|----------|--|------------------|---------------------|---------------|--------------|----------------|----------------|---------------|------------------|---------------------|--------------|-------------------------|-------------------|
| b. | Penyeberangan | | | | | | | | | | | | |
| | ▪ Terdapat penyeberangan | 0,2 | 0,2 | 0,2 | 0,2 | 0,2 | 0,2 | 0,2 | 0,2 | 0,2 | 0,2 | 0 | 0,2 |
| | ▪ Kapasitas memenuhi | 0,2 | 0,2 | 0,2 | 0,2 | 0,2 | 0 | 0 | 0 | 0,2 | 0,2 | 0 | 0 |
| | ▪ Titik lokasi yang tepat | 0,2 | 0,2 | 0,2 | 0,2 | 0,2 | 0,2 | 0,2 | 0,2 | 0,2 | 0 | 0 | 0,2 |
| | ▪ Tidak terdapat tundaan | 0,2 | 0,2 | 0,2 | 0,2 | 0,2 | 0,2 | 0,2 | 0,2 | 0,2 | 0,2 | 0 | 0,2 |
| | ▪ Turunan dari tepi jalan yang nyaman | 0,2 | 0,2 | 0,2 | 0,2 | 0,2 | 0,2 | 0,2 | 0,2 | 0,2 | 0,2 | 0 | 0,2 |
| c. | Ruang tunggu pemberhentian transportasi umum | | | | | | | | | | | | |
| | ▪ Kebersihan yang terjaga | 0,2 | 0,2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0,2 | 0 | 0,2 | 0 |
| | ▪ Kapasitas yang memenuhi | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0,2 | 0 | 0 | 0 |
| | ▪ Ketersediaan informasi | 0,2 | 0,2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | ▪ Dilalui transportasi umum | 0,2 | 0,2 | 0,2 | 0,2 | 0,2 | 0,2 | 0,2 | 0,2 | 0,2 | 0,2 | 0,2 | 0,2 |
| | ▪ Pencahayaan yang cukup | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| d. | Ruang publik | | | | | | | | | | | | |
| | ▪ Terdapat ruang publik | 0,2 | 0 | 0 | 0 | 0,2 | 0,2 | 0 | 0 | 0 | 0,2 | 0,2 | 0,2 |
| | ▪ Kesempatan untuk beraktivitas | 0,2 | 0 | 0 | 0 | 0,2 | 0,2 | 0 | 0 | 0 | 0,2 | 0,2 | 0,2 |
| | ▪ Sense of place | 0,2 | 0 | 0 | 0 | 0,2 | 0,2 | 0 | 0 | 0 | 0,2 | 0 | 0 |

| Komponen | Kriteria | Jalan Raya Darmo | Jalan Embong Malang | Jalan Blauran | Jalan Praban | Jalan Pahlawan | Jalan Rajawali | Jalan Veteran | Jalan Gemblongan | Jalan Wijaya Kusuma | Jalan Pemuda | Jalan Panglima Sudirman | Jalan Raya Gubeng |
|------------------------|---------------------------|------------------|---------------------|---------------|--------------|----------------|----------------|---------------|------------------|---------------------|--------------|-------------------------|-------------------|
| e. Kualitas lingkungan | ▪ Keamanan | 0,2 | 0 | 0 | 0 | 0,2 | 0,2 | 0 | 0 | 0 | 0,2 | 0 | 0,2 |
| | ▪ Aksesibilitas yang baik | 0,2 | 0 | 0 | 0 | 0,2 | 0,2 | 0 | 0 | 0 | 0,2 | 0,2 | 0,2 |
| | ▪ Polusi rendah | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0,2 | 0 | 0,2 | 0 | 0 | 0 |
| | ▪ Peneduhan yang cukup | 0,2 | 0 | 0 | 0 | 0,2 | 0,2 | 0 | 0,2 | 0,2 | 0,2 | 0 | 0 |
| | ▪ Kebersihan yang terjaga | 0,2 | 0,2 | 0 | 0 | 0,2 | 0,2 | 0,2 | 0 | 0,2 | 0,2 | 0,2 | 0,2 |
| | ▪ Kebisingan rendah | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0,2 | 0 | 0,2 | 0 | 0 | 0 |
| | ▪ Pemeliharaan tinggi | 0,2 | 0 | 0 | 0 | 0,2 | 0 | 0 | 0 | 0,2 | 0,2 | 0 | 0 |
| Penggunaan | a. LOS C dan D | | | | | | | | | | | | |
| | b. LOS E | | | | | | | | | | | | |
| | c. LOS F | | | | | | | | | | | | |
| | d. LOS B | | | 8 | 8 | 8 | 10 | 10 | 8 | 10 | 10 | 10 | 10 |
| | e. LOS A | 10 | 10 | | | | | | | | | | |
| Total Bobot | | 18,6 | 14,6 | 11,8 | 11,8 | 13,4 | 17,2 | 15 | 11,8 | 17,4 | 17,2 | 14,8 | 16,6 |

Sumber: Survey Primer, 2013

4.2 Tinjauan Tapak Terpilih

Beberapa koridor jalan yang terpilih diantaranya Jalan Raya Darmo, Jalan Wijaya Kusuma dan Jalan Raya Gubeng. Jalan Raya Darmo merupakan bagian dari wilayah Unit Pengembangan VI Tunjungan dan Unit Pengembangan VII Wonokromo yaitu terletak di antara Kecamatan Wonokromo dan Kecamatan Tambaksari, Jalan Raya Gubeng merupakan bagian dari wilayah Unit Pengembangan IV Dharmahusada yaitu terletak di Kecamatan Gubeng dan Jalan Wijaya Kusuma merupakan bagian dari wilayah Unit Pengembangan VI Tunjungan yaitu terletak di Kecamatan Genteng.

4.3 Kondisi Eksisting

Jalan Raya Dharmo, Jalan Raya Gubeng dan Kawasan Wijaya Kusuma telah dilengkapi dengan fasilitas *pedestrian way* yang memiliki dimensi lebar 3-4 meter dan tinggi 10-15 cm, perkerasan berupa keramik dan dilengkapi dengan pohon peneduh dengan jarak sekitar 7-8 meter sehingga terlihat indah dan nyaman. *Pedestrian way* pada tiga koridor ini telah diredesain oleh Pemerintah Kota Surabaya sesuai dengan program peningkatan pelayanan *pedestrian way* di Kota Surabaya.

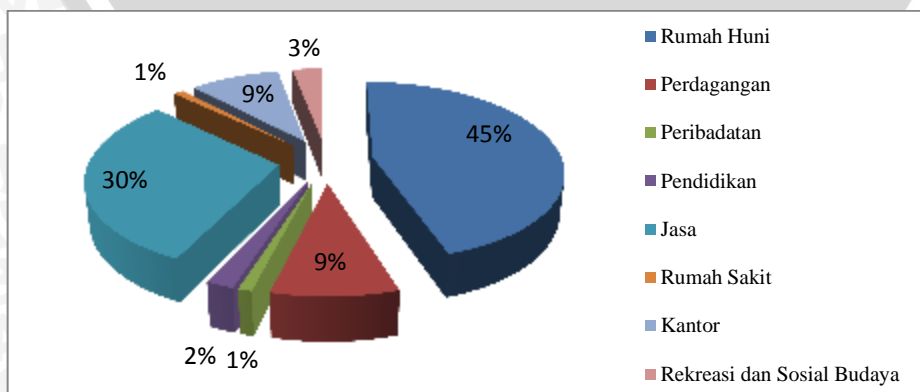
4.3.1 Jalan Raya Darmo

A. Lokasi

Jalan Raya Dharmo terletak di Kecamatan Tegalsari dan Kecamatan Wonokromo Kota Surabaya dan berperan sebagai penghubung antara Unit Pengembangan VII Wonokromo dan Unit Pengembangan VI Tunjungan Kota Surabaya. Jalan Raya Dharmo difasilitasi oleh *pedestrian way* yang nyaman di sepanjang tepi kanan dan kiri jalan.

B. Tata Guna Lahan

Jenis guna lahan pada Jalan Raya Dharmo dibedakan menjadi beberapa jenis, yaitu rumah huni, perdagangan, sarana peribadatan, pendidikan, jasa, rumah sakit, kantor serta rekreasi dan sosial budaya.



Gambar 4.1 Presentase Guna Lahan di Jalan Raya Dharmo



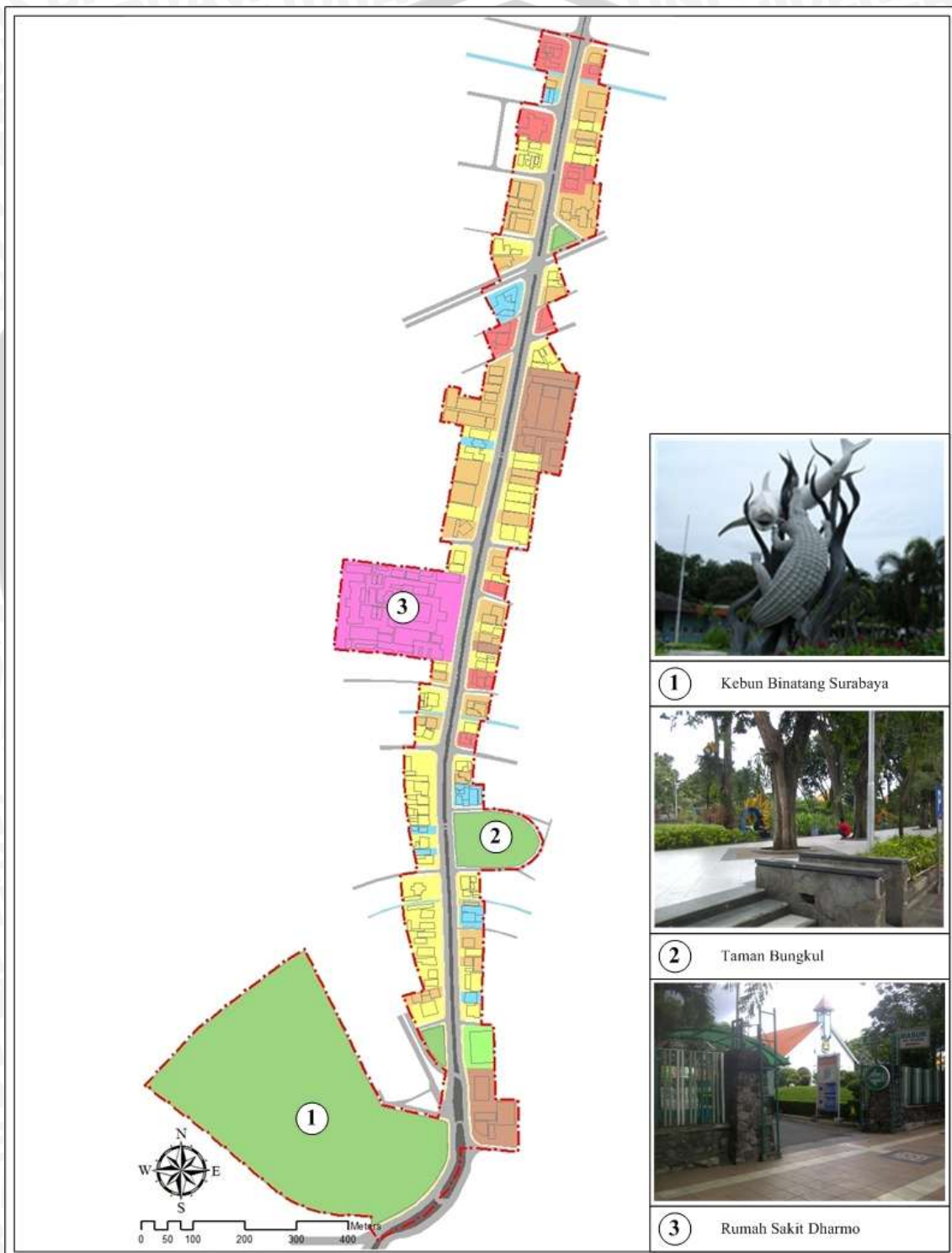
Gambar 4.2 Lokasi *Pedestrian Way* pada Jalan Raya Dharmo



Gambar 4.3 Tata Guna Lahan di Jalan Raya Dharmo

C. Bangunan Penting

Bangunan penting dan paling berpengaruh pada Jalan Raya Dharmo ini adalah Kebun Binatang Surabaya, Taman Bungkul dan Rumah Sakit Dharmo. Hal ini dikarenakan fungsi bangunan-bangunan tersebut memiliki peran sirkulasi pada sistem transportasi dan aktivitas penggunaan *pedestrian way* yang paling dominan pada koridor ini.



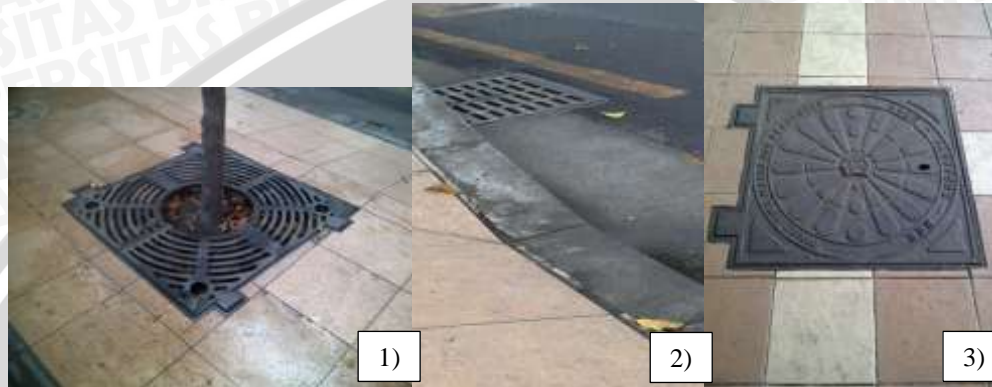
Gambar 4.4 Bangunan Penting di Jalan Raya Dharmo

D. Jalur Utilitas

Jalur utilitas pada Jalan Raya Dharmo terdiri dari jalur listrik dan jalur telepon.

E. Pola Drainase

Pada Jalan Raya Dharmo saluran drainase terdapat pada bagian bawah dari *pedestrian way* sehingga tidak mempengaruhi aktivitas yang dilakukan pada *pedestrian way*. Air limpasan dapat mengalir ke inlet drainase melalui *curb ramp* maupun meresap ke dalam tanah pada lubang penanaman pohon.

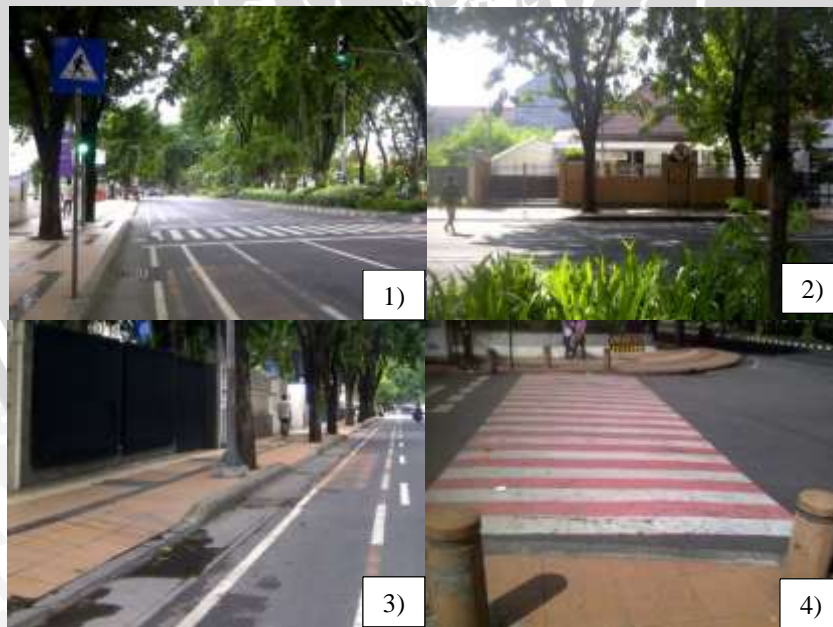


Keterangan:

- 1) Lubang penanaman pohon dapat meresapkan air limpasan
- 2) Inlet drainase yang terdapat di dekat *curb ramp* sehingga dapat mengalirkan air limpasan
- 3) Bak kontrol saluran drainase

Gambar 4.5 Pola Drainase *Pedestrian Way* pada Jalan Raya Dharmo

F. Kontur



Keterangan:

- 1) Kontur *pedestrian way* datar, perbedaan ketinggian antara permukaan *pedestrian way* dengan jalan
- 2) *Curb ramp* akses masuk bangunan tampak depan
- 3) *Curb ramp* akses masuk bangunan tampak atas
- 4) Kesamaan ketinggian antara zebra cross dengan permukaan *pedestrian way*

Gambar 4.6 Kontur pada *Pedestrian Way* Jalan Raya Dharmo

Pedestrian way pada Jalan Raya Dharmo memiliki kontur yang relatif datar, namun terdapat perbedaan ketinggian antara permukaan jalan dengan permukaan *pedestrian way*. Untuk memberikan kenyamanan aksesibilitas pengguna bangunan maka terdapat *curb ramp* di bagian depan setiap bangunan yang berada pada koridor ini dengan lebar yang menyesuaikan lebar pintu masuk bangunan, sedangkan pada persimpangan terdapat kesamaan ketinggian antara permukaan *pedestrian way* dengan permukaan jalan.

G. Tampilan

Permukaan *pedestrian way* pada Jalan Raya Dharmo menggunakan perkerasan keramik berwarna terang berbentuk persegi dengan lebar sisi 40 cm. Pada *pedestrian way* ini terdapat perbedaan permukaan diantaranya yaitu permukaan berwarna merah muda yang merupakan warna dasar dari *pedestrian way*, permukaan berwarna putih yang berfungsi untuk membantu penglihatan, permukaan hitam dengan tekstur yang timbul berfungsi untuk membantu indra peraba, serta permukaan abu-abu kasar yang merupakan tepian dari *pedestrian way* ini.

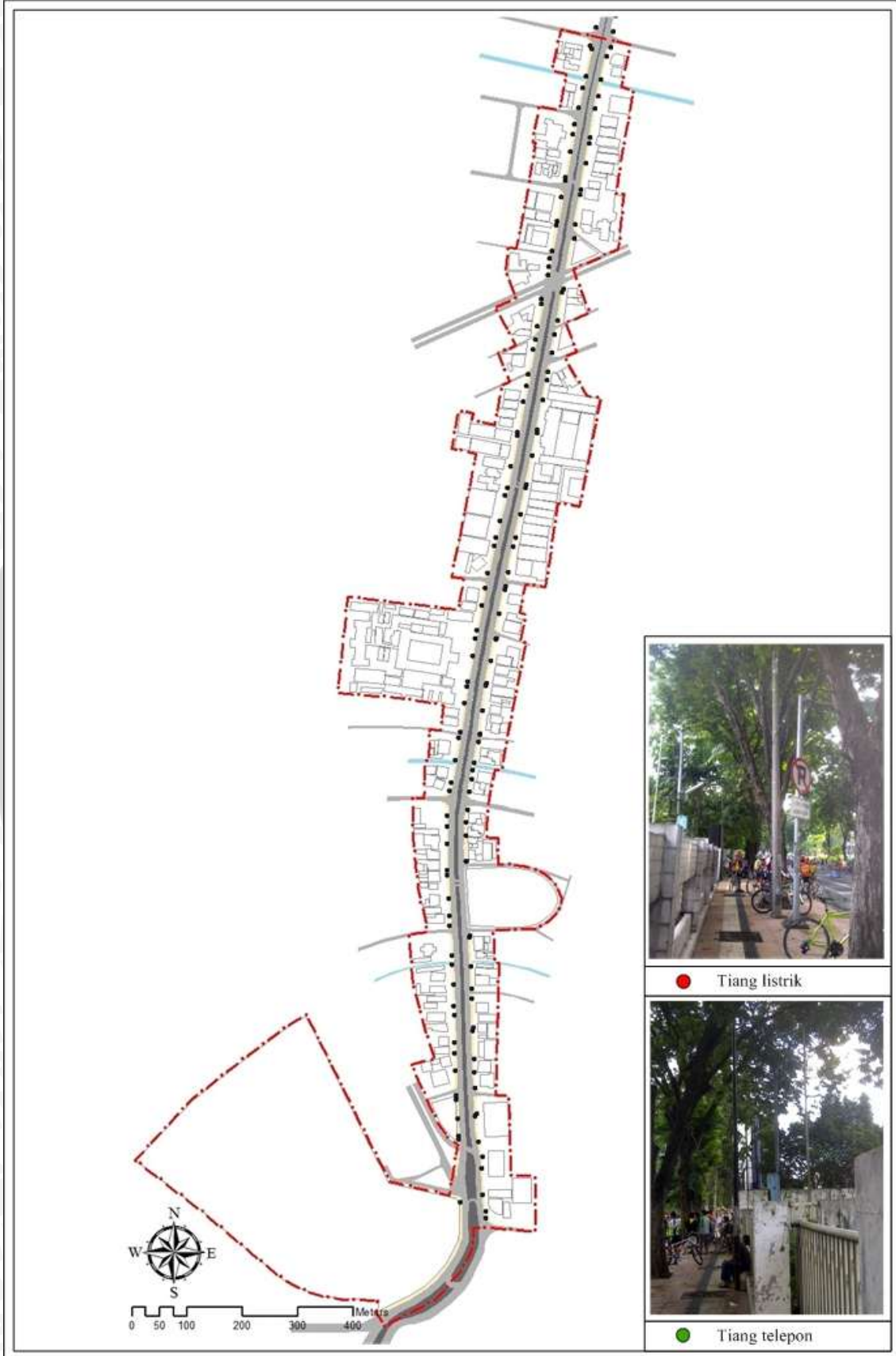
H. Vegetasi

Jenis vegetasi yang terdapat pada *pedestrian way* Jalan Raya Dharmo didominasi oleh tanaman bertajuk lebar dengan jarak taman antar pohon berkisar antara 7-8 meter. Tanaman peneduh ditanam dengan plat besi berongga berbentuk persegi untuk resapan air dan memberi ruang bagi pertumbuhan tanaman yang memiliki lebar 1 meter. Tanaman pada *pedestrian way* Jalan Raya Dharmo ditanam dengan jarak tanam terhadap tepian jalan yaitu 0,8 meter pada sepanjang ruas jalan, selain itu juga terdapat tanaman peneduh di sepanjang median jalan.

Terdapat tiga jenis pepohonan pada Jalan Raya Dharmo yaitu pohon trembesi, pohon asam dan pohon palem. Pada ruas *pedestrian way* terdapat pohon trembesi dan pohon asam, sedangkan pada ruas median jalan terdapat pohon palem dan pohon trembesi. Vegetasi yang terdapat pada *pedestrian way* ini berfungsi untuk memberikan keteduhan dan penahan silau cahaya matahari bagi pejalan kaki.

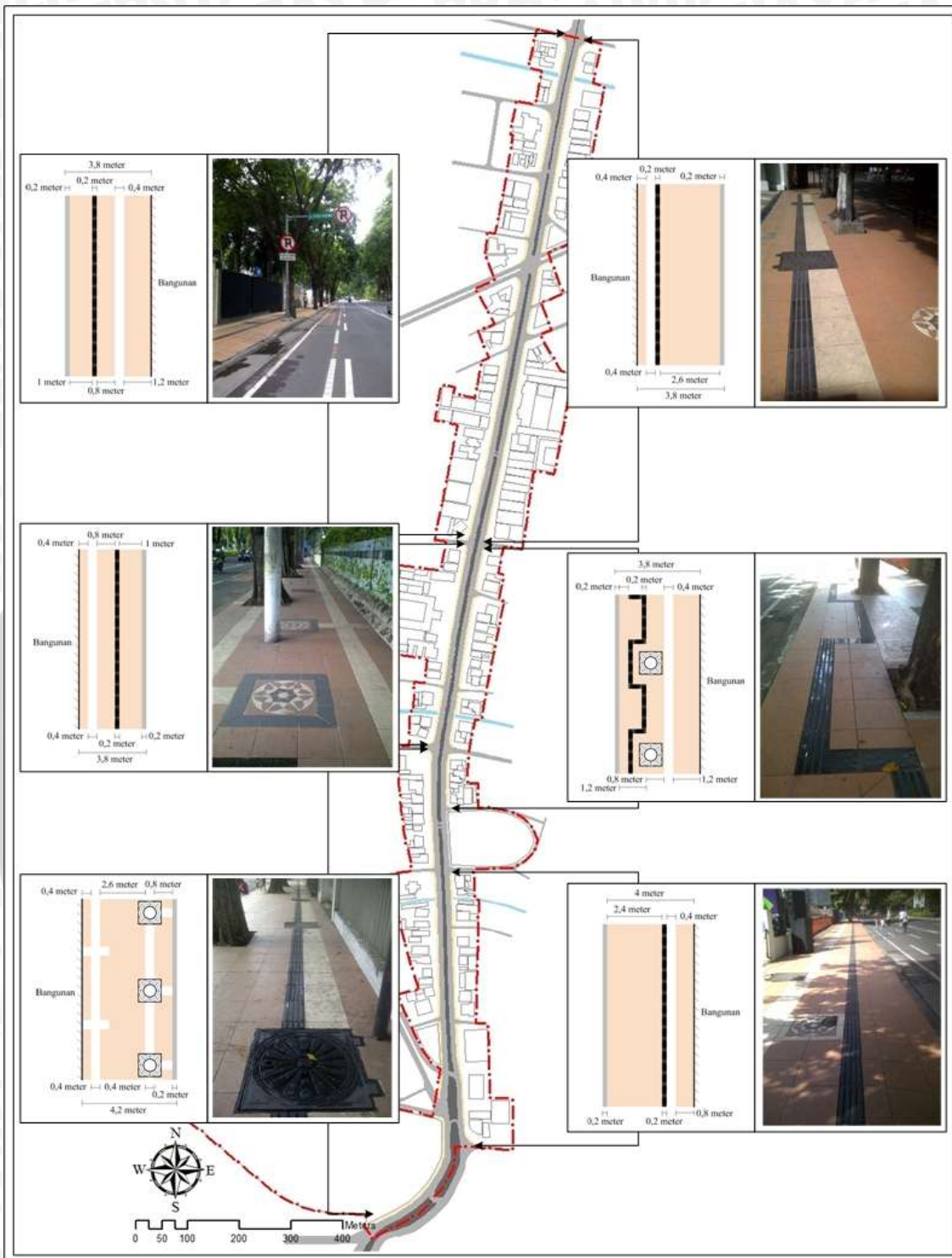
I. Sistem Parkir

Jalan Raya Dharmo memiliki sistem parkir berupa parkir off *street*. Sistem parkir off *street* terdapat pada setiap bangunan yang berada pada Jalan Raya Dharmo. Sistem parkir on *street* tidak diterapkan pada koridor jalan ini sehingga setiap bangunan sudah memiliki fasilitas berupa tempat parkir yang telah memadai.

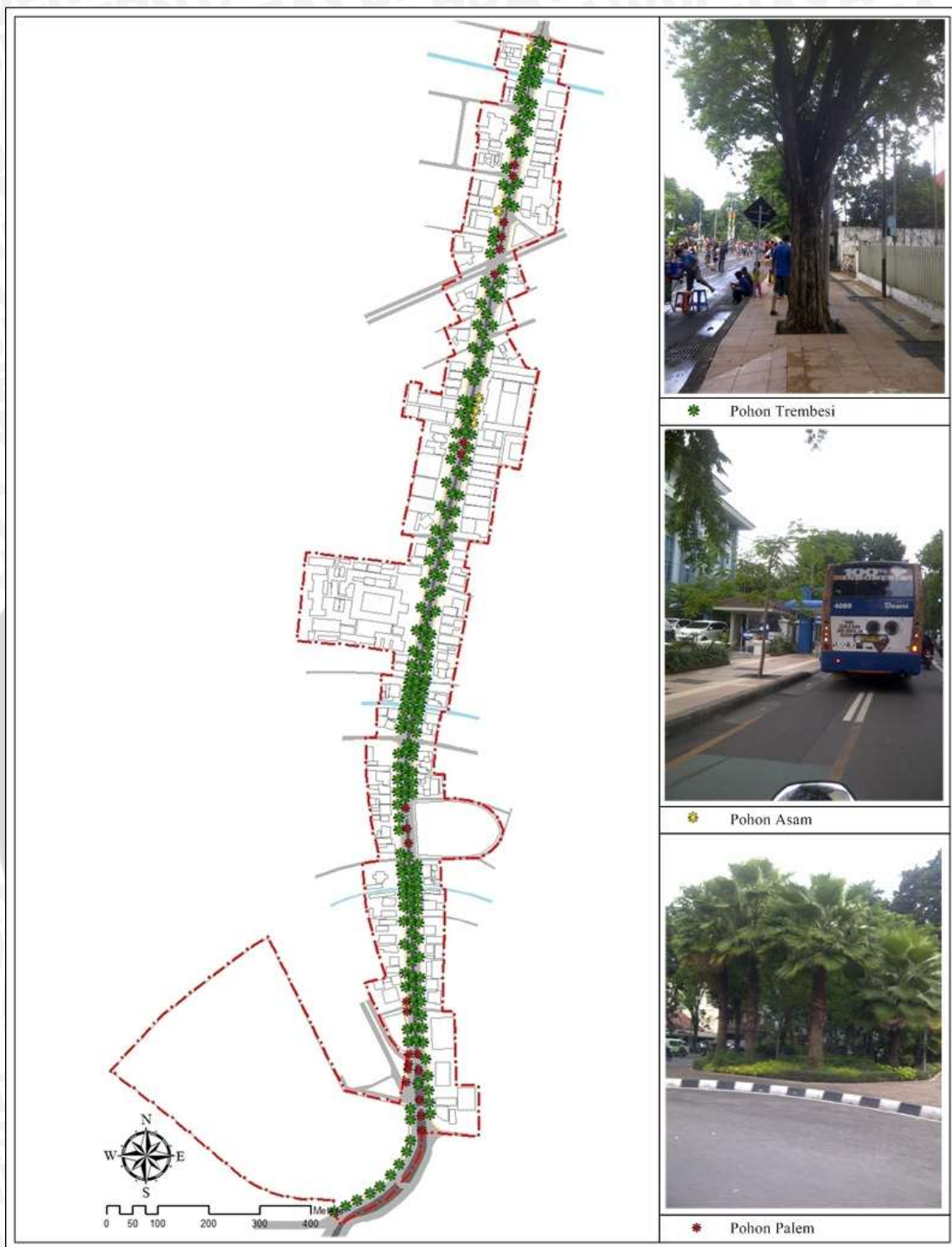


Gambar 4.7 Jaringan Utilitas pada Jalan Raya Dharmo





Gambar 4.8 Permukaan *Pedestrian way* pada Jalan Raya Dharmo



Gambar 4.9 Vegetasi pada Jalan Raya Dharmo

J. Street furniture

Street furniture yang terdapat pada Jalan Raya Dharmo ini diantaranya yaitu zebra cross, lampu penerangan jalan umum dan bak sampah. Zebra cross terdapat pada titik yang penting yaitu pada persimpangan jalan, pada bangunan penting dan pada titik terdapatnya halte. Lampu penerangan jalan umum pada Jalan Raya Dharmo terletak di bagian median jalan dengan jarak antar lampu adalah 75 meter dan tidak terdapat lampu khusus pada *pedestrian way*. Tempat sampah terdapat pada beberapa titik sepanjang Jalan Raya Dharmo, dengan kondisi bak terpisah antara sampah basah dan sampah kering.

K. Rute Transportasi Umum

Jalan Raya Dharmo merupakan bagian dari rute transportasi umum di Kota Surabaya dengan moda transportasi umum yang berupa angkutan kota dan bis kota. Oleh karena itu kawasan ini difasilitasi dengan adanya jalur khusus kendaraan umum dan halte pada beberapa titik sepanjang Jalan Raya Dharmo. Terdapat dua jenis halte yaitu halte dengan bangku dan halte tanpa bangku.

L. Sirkulasi Kendaraan

Jalan Raya Dharmo merupakan jalan arteri sekunder yang memiliki delapan lajur dan dua jalur dengan median jalan, terdapat pembagian lajur menjadi lajur kendaraan pribadi, kendaraan umum dan lajur untuk sepeda.



Keterangan:

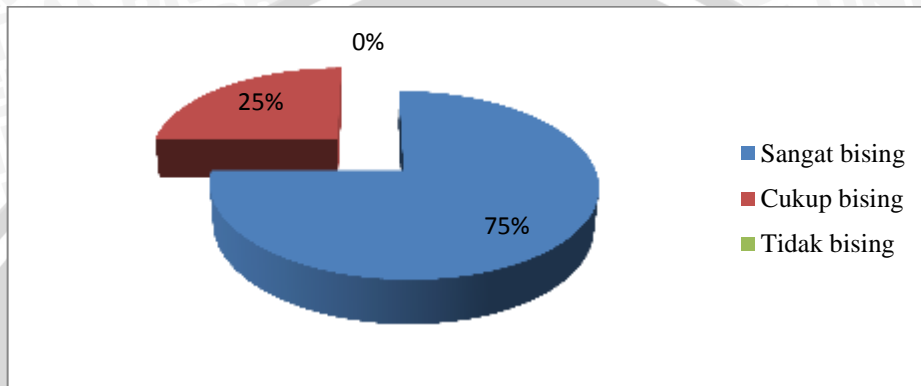
- 1) Jalur kendaraan umum
- 2) Jalur kendaraan pribadi dan jalur sepeda (warna hijau)

Gambar 4.10 Pembagian Sirkulasi Kendaraan pada Jalan Raya Dharmo

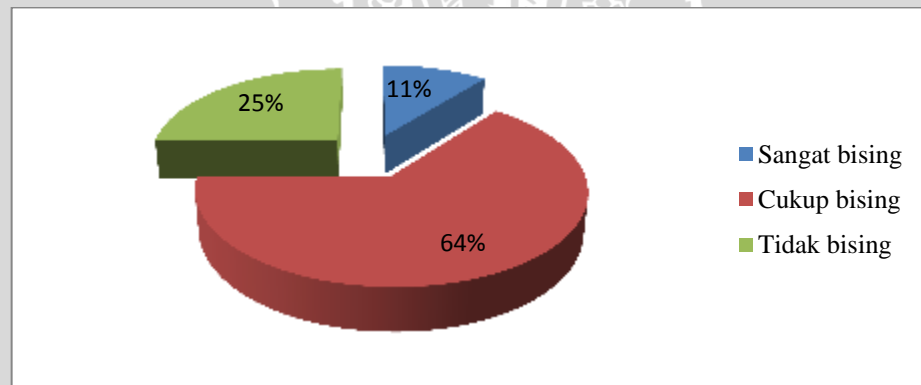
M. Kebisingan

Fungsi bangunan, lokasi dan hierarki pada Jalan Raya Dharmo mempengaruhi tingkat kebisingan pada *pedestrian way*. Sebanyak 75% responden mengatakan bahwa kebisingan tertinggi berasal dari aktivitas sirkulasi kendaraan pada Jalan Raya Dharmo,

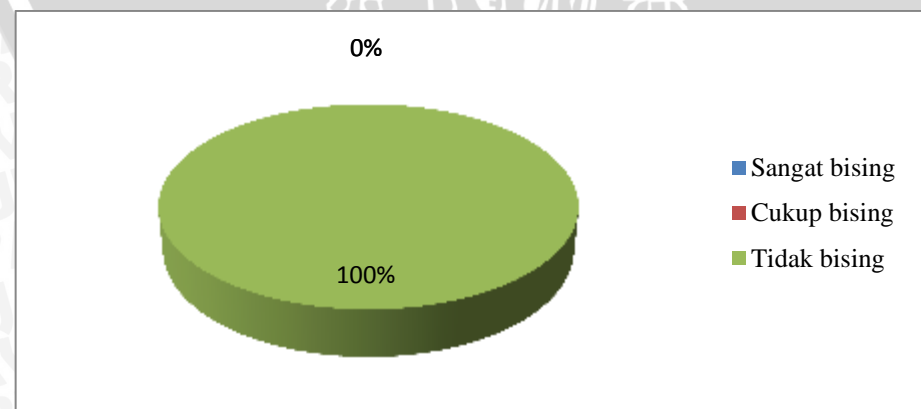
dimana kebisingan tersebut berasal dari kendaraan bermotor yang melalui kawasan ini dengan intensitas tinggi karena Jalan Raya Dharmo memiliki hierarki berupa arteri sekunder. Sebanyak 64% responden mengatakan bahwa kebisingan sedang berasal dari aktivitas pengunjung guna lahan sosial dan budaya seperti Taman Bungkul, Taman Hapsari dan Kebun Binatang Surabaya. Sedangkan sebanyak 100% responden mengatakan bahwa kebisingan terendah berasal dari aktivitas yang ada pada bangunan di koridor ini.



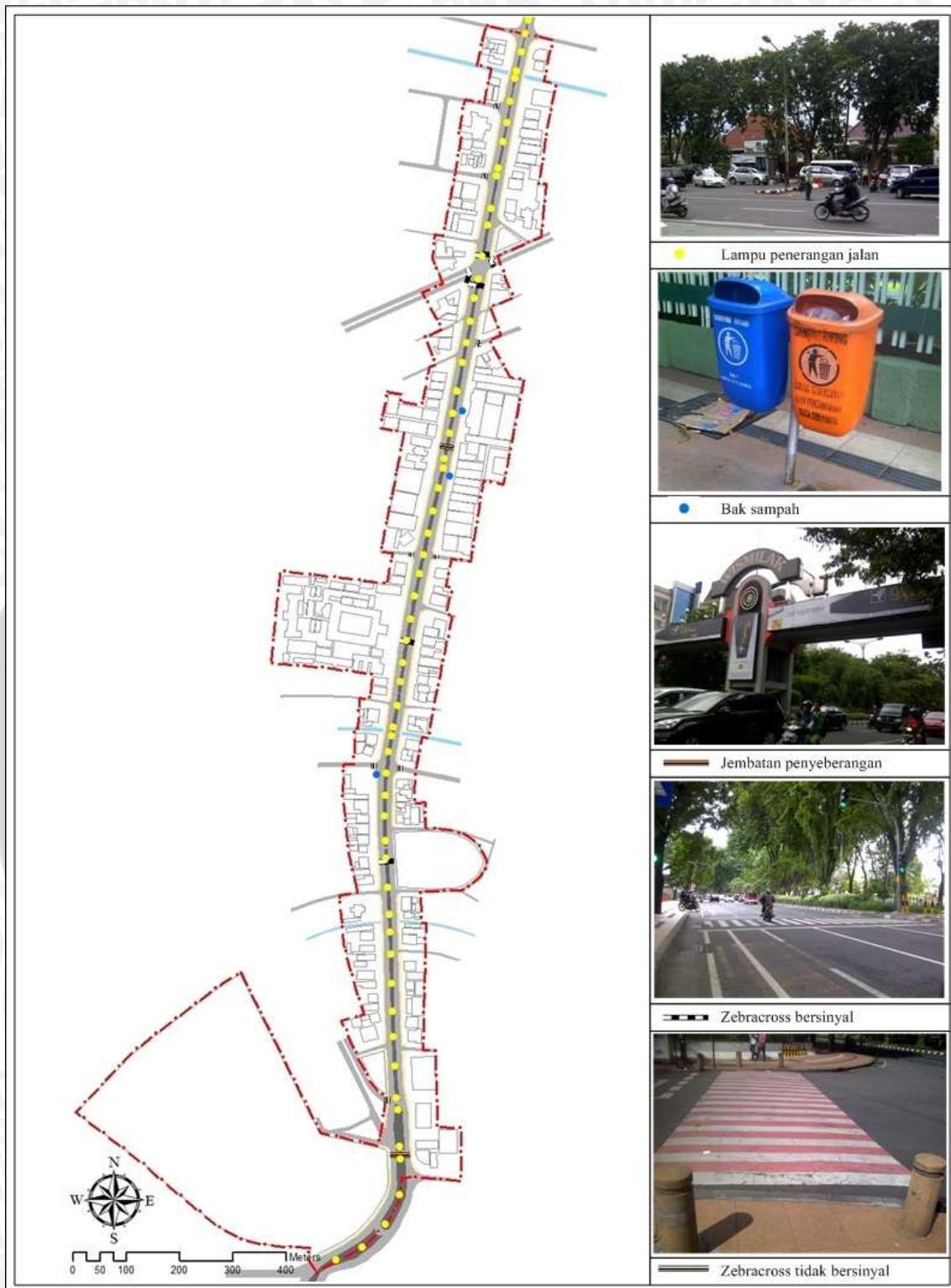
Gambar 4.11 Kondisi Kebisingan dari Aktifitas Jalan di Jalan Raya Dharmo



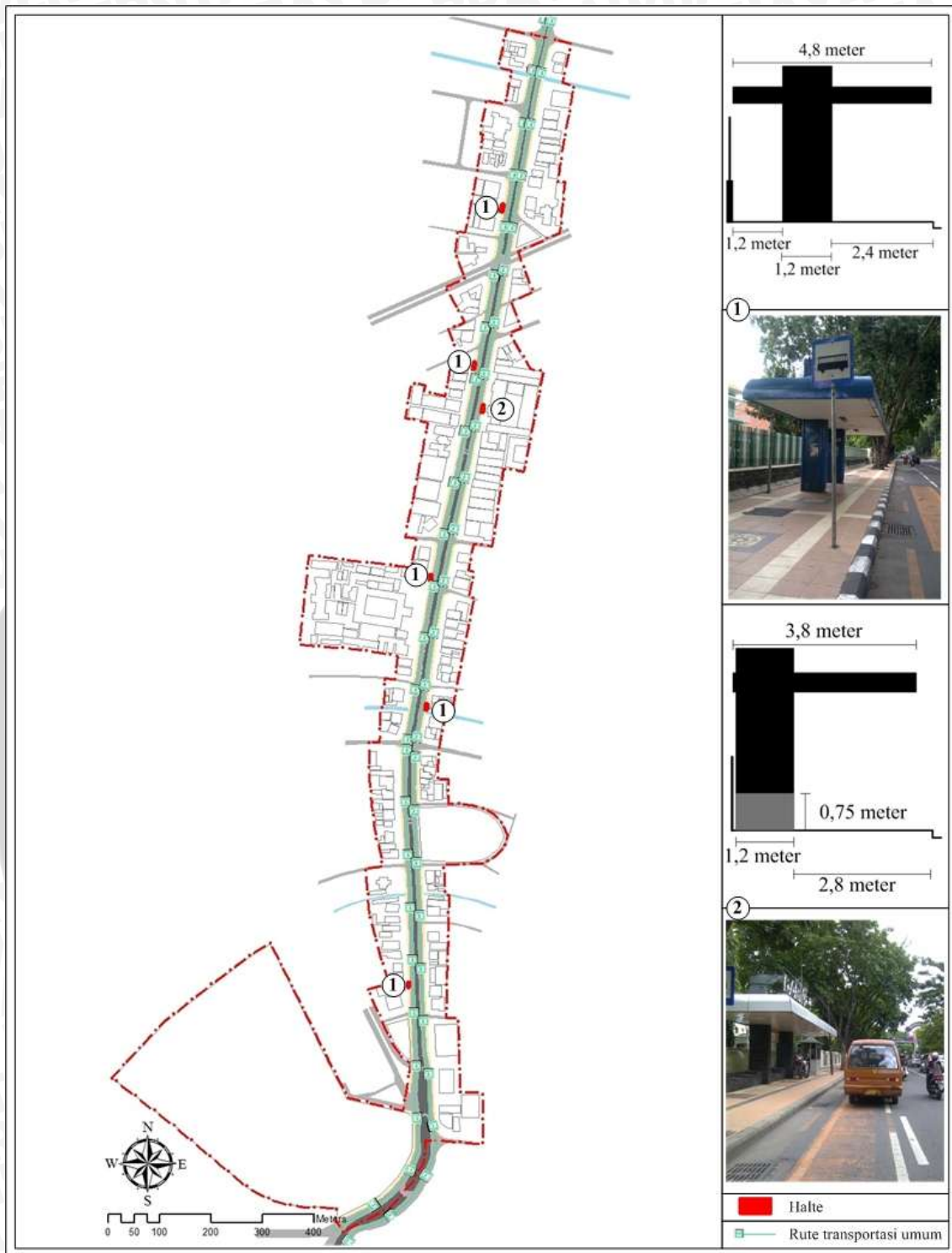
Gambar 4.12 Kondisi Kebisingan dari Aktifitas Tempat Rekreasi/Taman di Jalan Raya Dharmo



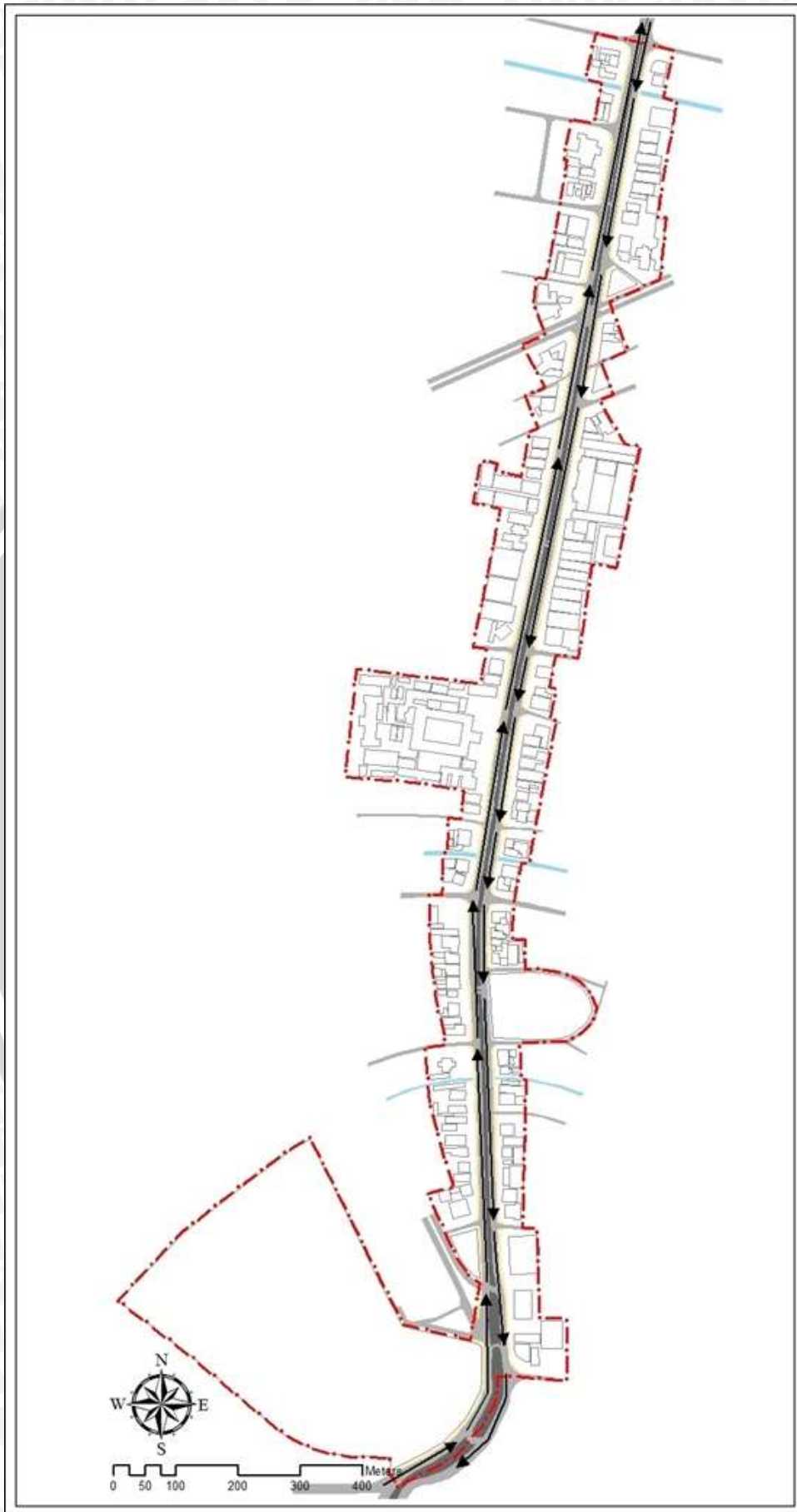
Gambar 4.13 Kondisi Kebisingan dari Aktifitas Bangunan di Jalan Raya Dharmo



Gambar 4.14 Street Furniture di Jalan Raya Dharmo

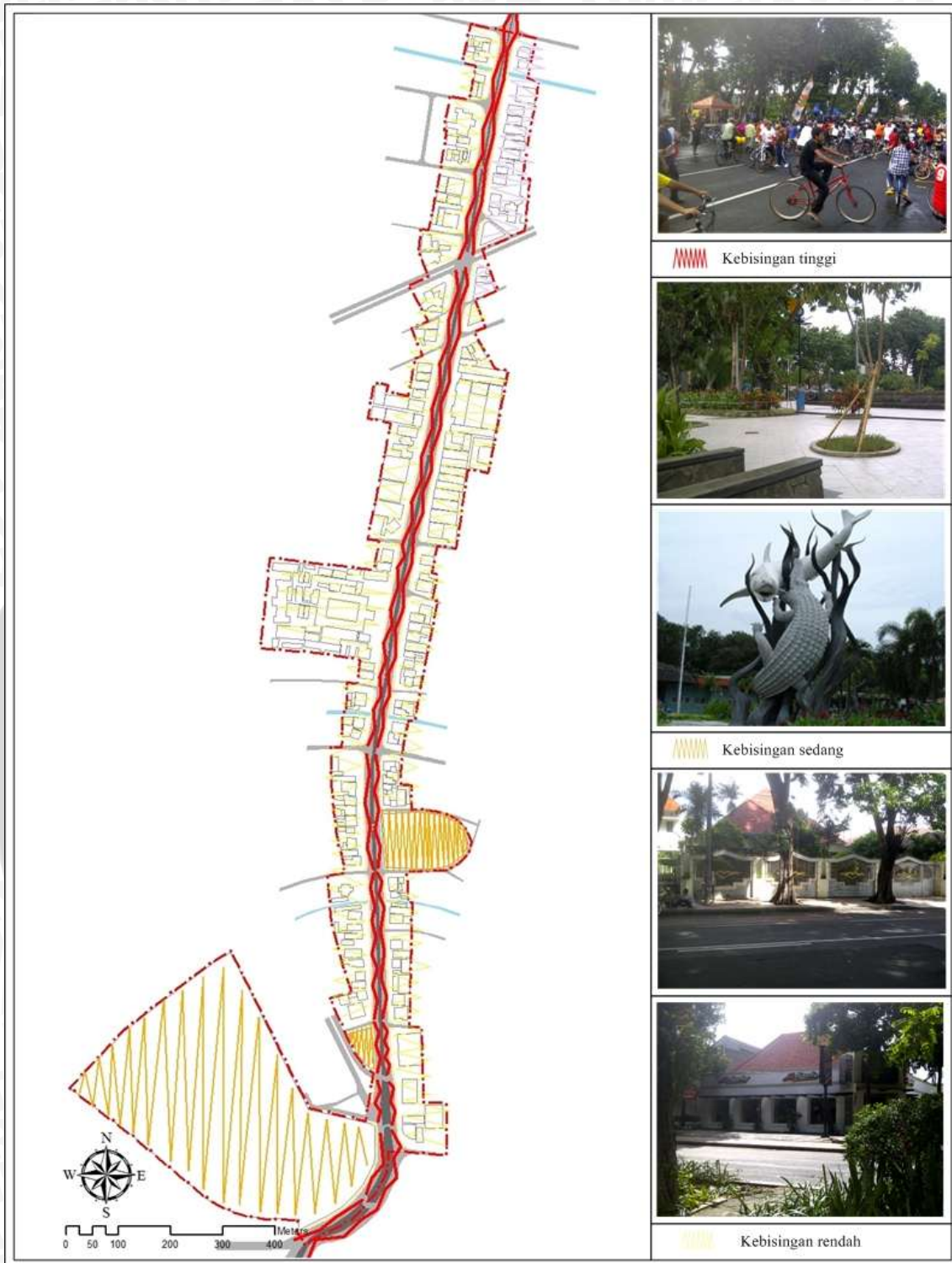


Gambar 4.15 Rute Transportasi Umum di Jalan Raya Dharmo



Gambar 4.16 Sirkulasi Kendaraan di Jalan Raya Dharmo





Gambar 4.17 Tingkat Kebisingan pada Jalan Raya Dharmo

N. Iklim

Kondisi iklim di Kota Surabaya merupakan iklim tropis dengan dua musim yaitu musim kemarau dan musim penghujan dengan curah hujan rata-rata 17,6 mm. Suhu udara rata-rata mencapai 23°–34° C dengan kecepatan angin mencapai 5-35 Km/jam dan kelembaban berkisar antara 46-95%.

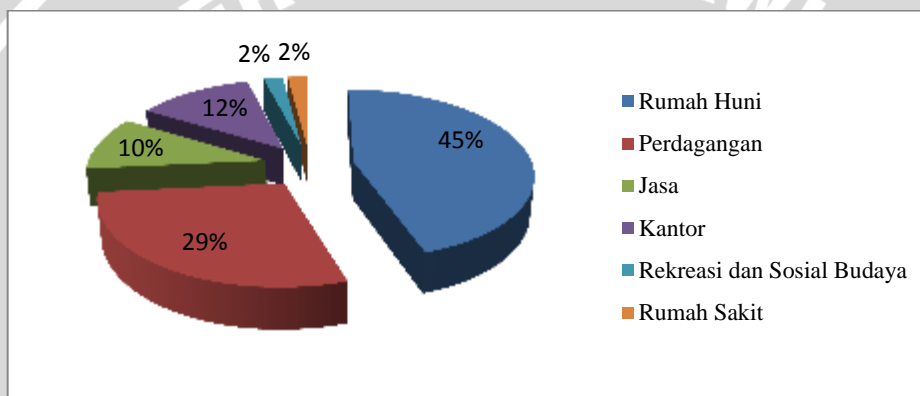
4.3.2 Jalan Raya Gubeng

A. Lokasi

Jalan Raya Gubeng terletak di Kecamatan Gubeng Kota Surabaya yang terbagi menjadi dua tipe jalan yaitu bagian pertama terdiri dari satu jalur tanpa median dan bagian kedua terdiri dari dua jalur dengan median. Bagian pertama dari Jalan Raya Gubeng difasilitasi oleh *pedestrian way* yang nyaman di sepanjang tepi kiri jalan, sedangkan bagian kedua difasilitasi oleh *pedestrian* yang nyaman di sepanjang tepi kiri dan kanan jalan.

B. Tata Guna Lahan

Jenis guna lahan pada Jalan Raya Gubeng dibedakan menjadi beberapa jenis, yaitu ruang terbuka publik, rumah huni, rumah sakit, kantor, perdagangan, dan jasa.



Gambar 4.18 Presentase Guna Lahan di Jalan Raya Gubeng

C. Bangunan Penting

Bangunan penting dan paling berpengaruh pada Jalan Raya Gubeng ini adalah Taman Lansia, Rumah Sakit dan kompleks pertokoan. Hal ini dikarenakan fungsi bangunan-bangunan tersebut memiliki peran sirkulasi pada sistem transportasi dan aktivitas penggunaan *pedestrian way* yang paling dominan pada lokasi ini.

D. Jalur Utilitas

Jalur utilitas pada Jalan Raya Gubeng terdiri dari jalur listrik dan jalur telepon.

E. Pola Drainase

Pada Jalan Raya Gubeng saluran drainase terdapat pada bagian bawah dari *pedestrian way* sehingga tidak mempengaruhi aktivitas yang dilakukan pada *pedestrian way*. Air limpasan dapat mengalir ke inlet drainase melalui *curb ramp* maupun meresap ke dalam tanah pada lubang penanaman pohon.



Keterangan:

- 1) Lubang penanaman pohon dapat meresapkan air limpasan
- 2) Inlet drainase yang terdapat di dekat *curb ramp* sehingga dapat mengalirkan air limpasan
- 3) Bak kontrol saluran drainase

Gambar 4.19 Pola Drainase Pedestrian Way pada Jalan Raya Gubeng

F. Kontur

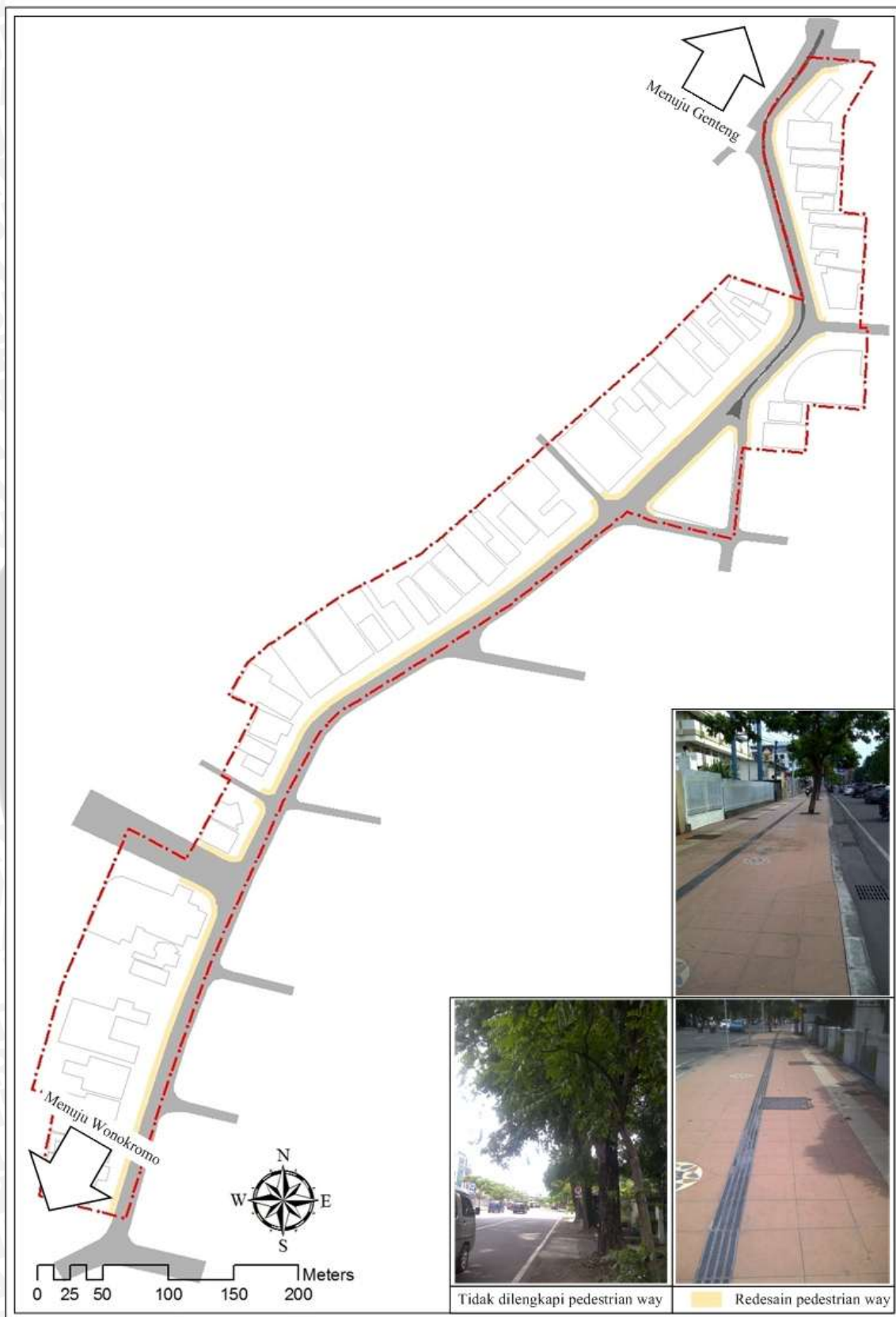
Pedestrian way pada Jalan Raya Gubeng memiliki kontur yang relatif datar, namun terdapat perbedaan ketinggian antara permukaan jalan dengan permukaan *pedestrian way*. Untuk memberikan kenyamanan aksesibilitas pengguna bangunan maka terdapat *curb ramp* di bagian depan setiap bangunan yang berada pada koridor ini dengan lebar yang menyesuaikan lebar pintu masuk bangunan, sedangkan pada persimpangan terdapat kesamaan ketinggian antara permukaan *pedestrian way* dengan permukaan jalan.



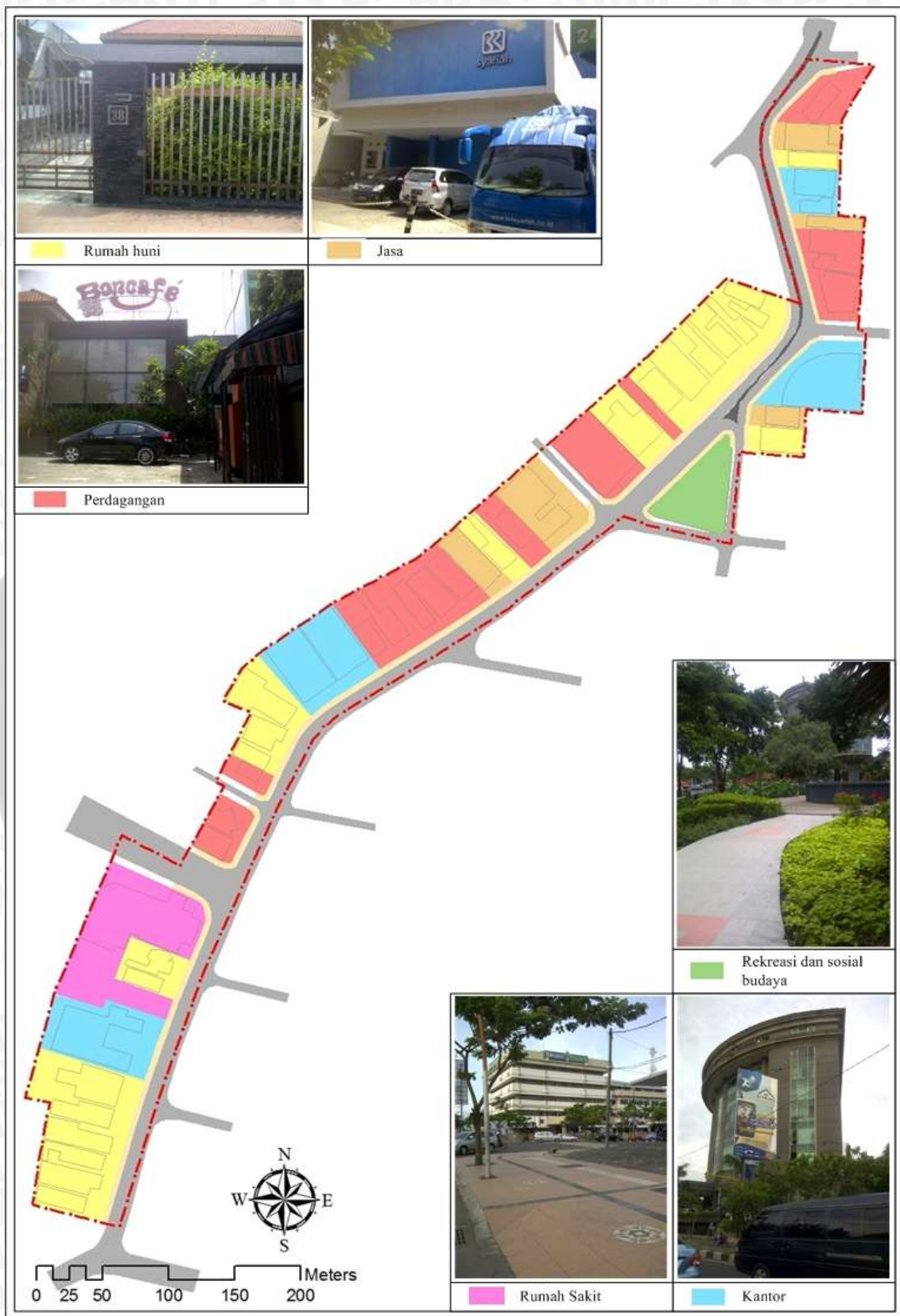
Keterangan:

- 1) Kontur *pedestrian way* datar, perbedaan ketinggian antara permukaan *pedestrian way* dengan jalan
- 2) *Curb ramp* akses masuk bangunan
- 3) Kesamaan ketinggian antara zebra cross dengan permukaan *pedestrian way*

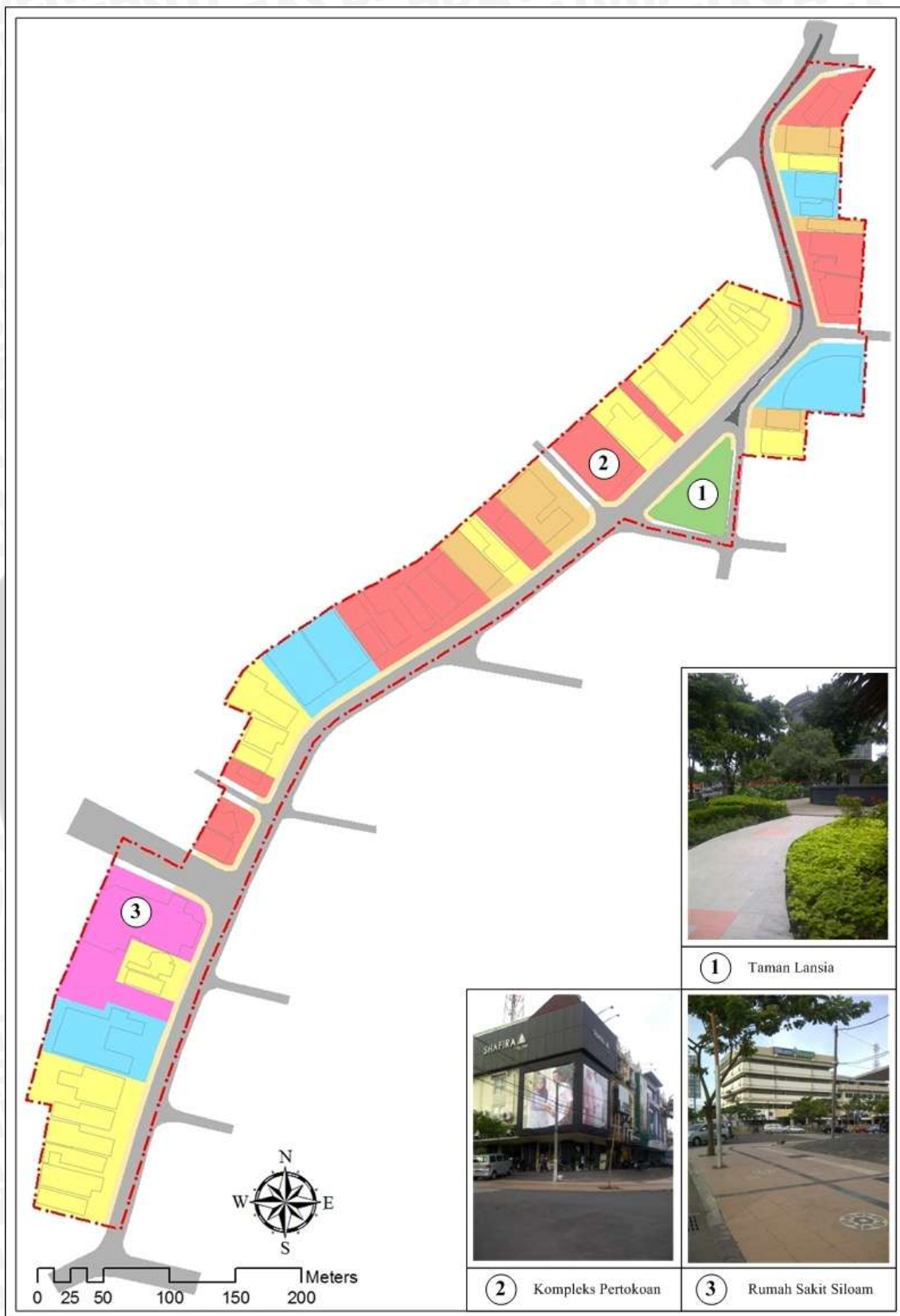
Gambar 4.20 Kontur pada Pedestrian Way Jalan Raya Gubeng



Gambar 4.21 Lokasi *Pedestrian Way* pada Jalan Raya Gubeng



Gambar 4.22 Tata Guna Lahan di Jalan Raya Gubeng



Gambar 4.23 Bangunan Penting di Jalan Raya Gubeng



Gambar 4.24 Jaringan Utilitas pada Jalan Raya Gubeng

G. Tampilan

Permukaan *pedestrian way* pada Jalan Raya Gubeng menggunakan perkerasan keramik berwarna terang berbentuk persegi dengan lebar sisi 40 cm. Pada *pedestrian way* ini terdapat perbedaan permukaan diantaranya yaitu permukaan berwarna merah muda yang merupakan warna dasar dari *pedestrian way*, permukaan berwarna putih yang berfungsi untuk membantu penglihatan, permukaan hitam dengan tekstur yang timbul berfungsi untuk membantu indra peraba, serta permukaan abu-abu kasar yang merupakan tepian dari *pedestrian way* ini.

H. Vegetasi

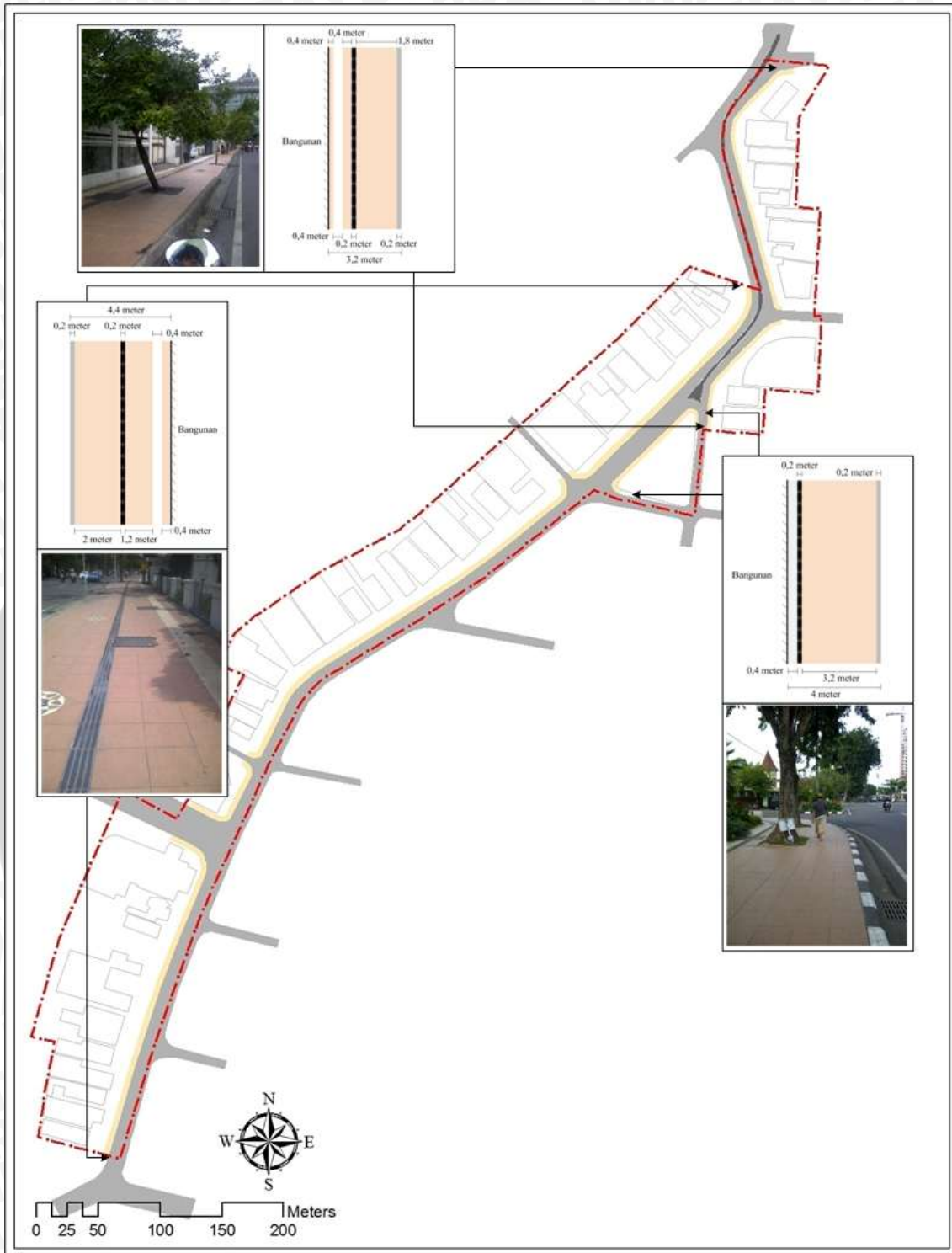
Jenis vegetasi yang terdapat pada *pedestrian way* Jalan Raya Gubeng didominasi oleh tanaman bertajuk lebar dengan jarak taman antar pohon berkisar antara 10-30 meter. Tanaman peneduh ditanam dengan plat besi berongga berbentuk persegi untuk resapan air dan memberi ruang bagi pertumbuhan tanaman yang memiliki lebar 1 meter. Tanaman pada *pedestrian way* Jalan Raya Gubeng ditanam dengan jarak tanam terhadap tepian jalan yaitu 0,5 meter. Terdapat dua jenis pepohonan pada *pedestrian way* Jalan Raya Gubeng yaitu pohon angkana dan pohon asam. Vegetasi yang terdapat pada *pedestrian way* ini berfungsi untuk memberikan keteduhan dan penahan silau cahaya matahari bagi pejalan kaki.

I. Sistem Parkir

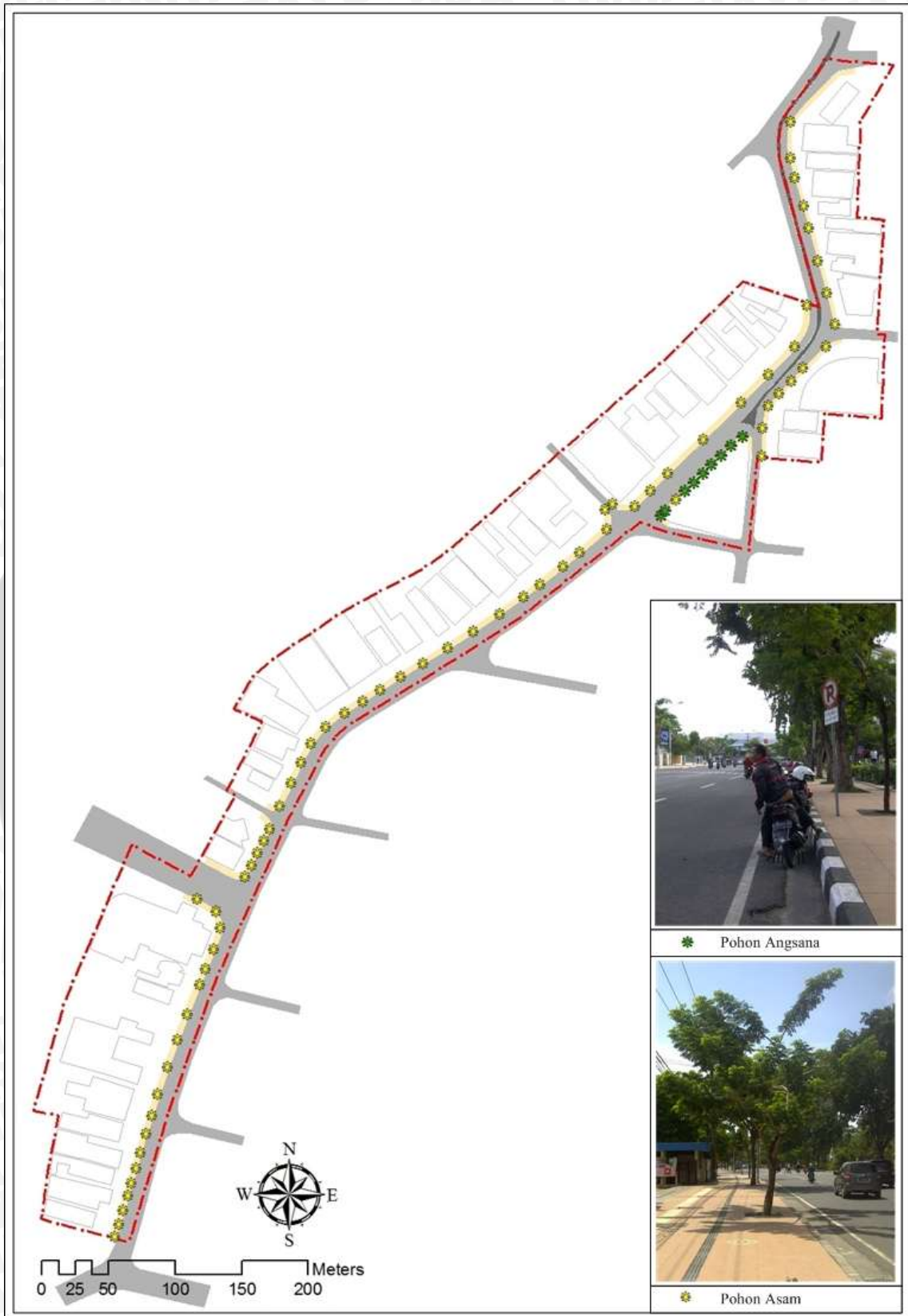
Jalan Raya Gubeng memiliki sistem parkir berupa parkir off *street*. Sistem parkir off *street* terdapat pada setiap bangunan yang berada pada Jalan Raya Gubeng. Sistem parkir on *street* tidak diterapkan pada koridor jalan ini sehingga setiap bangunan sudah memiliki fasilitas berupa tempat parkir yang telah memadai.

J. Street furniture

Street furniture yang terdapat pada Jalan Raya Gubeng ini diantaranya yaitu zebra cross dan lampu penerangan jalan umum. Zebra cross terdapat pada titik yang penting yaitu pada persimpangan jalan dan pada bangunan penting. Lampu penerangan jalan umum pada Jalan Raya Gubeng memiliki jarak antar lampu 75 meter. Lampu penerangan jalan umum terletak di bagian *pedestrian* sisi tepi dengan lampu jalan yang menghadap ruas jalan dan lampu *pedestrian way* yang menghadap ruas *pedestrian way*.



Gambar 4.25 Permukaan *Pedestrian Way* pada Jalan Raya Gubeng



Gambar 4.26 Vegetasi pada Jalan Raya Gubeng



Gambar 4.27 Street Furniture di Jalan Raya Gubeng

K. Rute Transportasi Umum

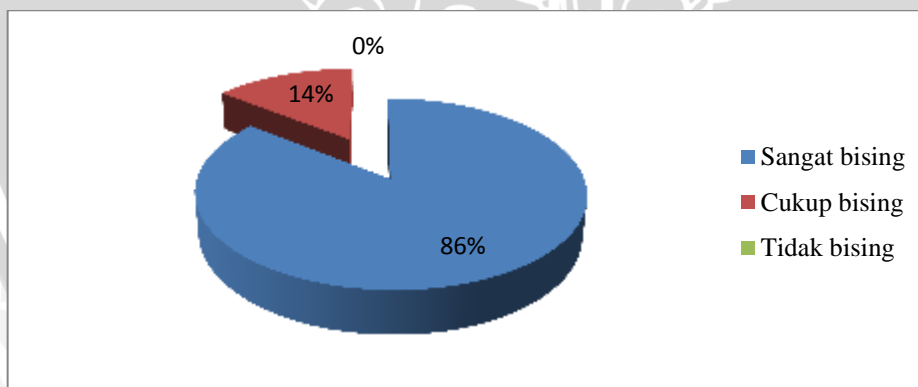
Jalan Raya Gubeng merupakan bagian dari rute transportasi umum di Kota Surabaya dengan moda transportasi umum yang berupa angkutan kota. Namun koridor jalan ini belum difasilitasi dengan adanya halte.

L. Sirkulasi Kendaraan

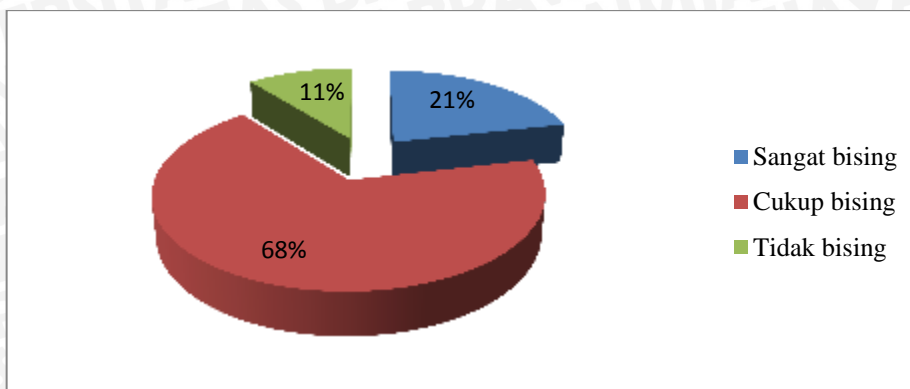
Jalan Raya Gubeng terdiri dari dua bagian, bagian pertama memiliki empat lajur dan satu jalur tanpa median jalan sedangkan bagian kedua memiliki empat lajur dan dua jalur dengan median jalan. Jalan Raya Gubeng merupakan jalan arteri sekunder sehingga sirkulasi kendaraan tergolong padat.

M. Kebisingan

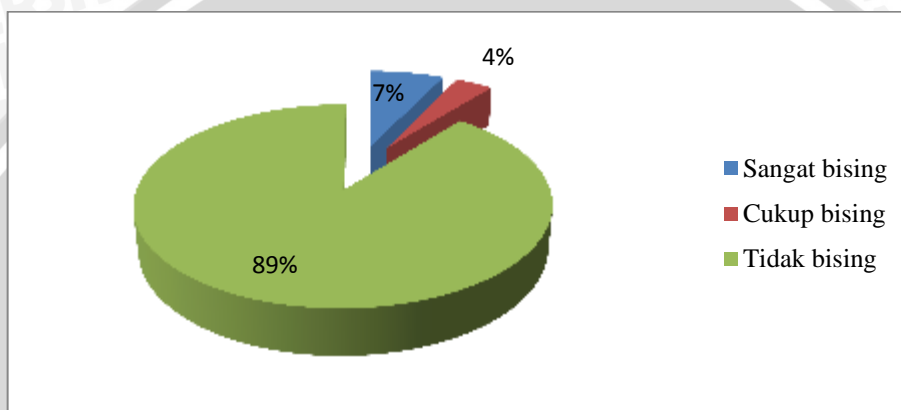
Fungsi bangunan, lokasi dan hierarki pada Jalan Raya Gubeng mempengaruhi tingkat kebisingan. Sebanyak 86% responden mengatakan bahwa kebisingan tertinggi berasal dari aktivitas sirkulasi pada Jalan Raya Gubeng, dimana kebisingan tersebut berasal dari kendaraan bermotor yang melalui kawasan ini dengan intensitas tinggi karena Jalan Raya Gubeng memiliki hierarki berupa arteri sekunder. Sebanyak 68% responden mengatakan bahwa kebisingan sedang berasal dari aktivitas pengunjung guna lahan rekreasi dan sosial budaya seperti Taman Lansia. Sedangkan sebanyak 89% responden mengatakan bahwa kebisingan terendah berasal dari aktivitas yang ada pada bangunan-bangunan pada koridor ini.



Gambar 4.28 Kondisi Kebisingan dari Aktifitas Jalan di Jalan Raya Gubeng



Gambar 4.29 Kondisi Kebisingan dari Aktifitas Tempat Rekreasi/Taman di Jalan Raya Gubeng



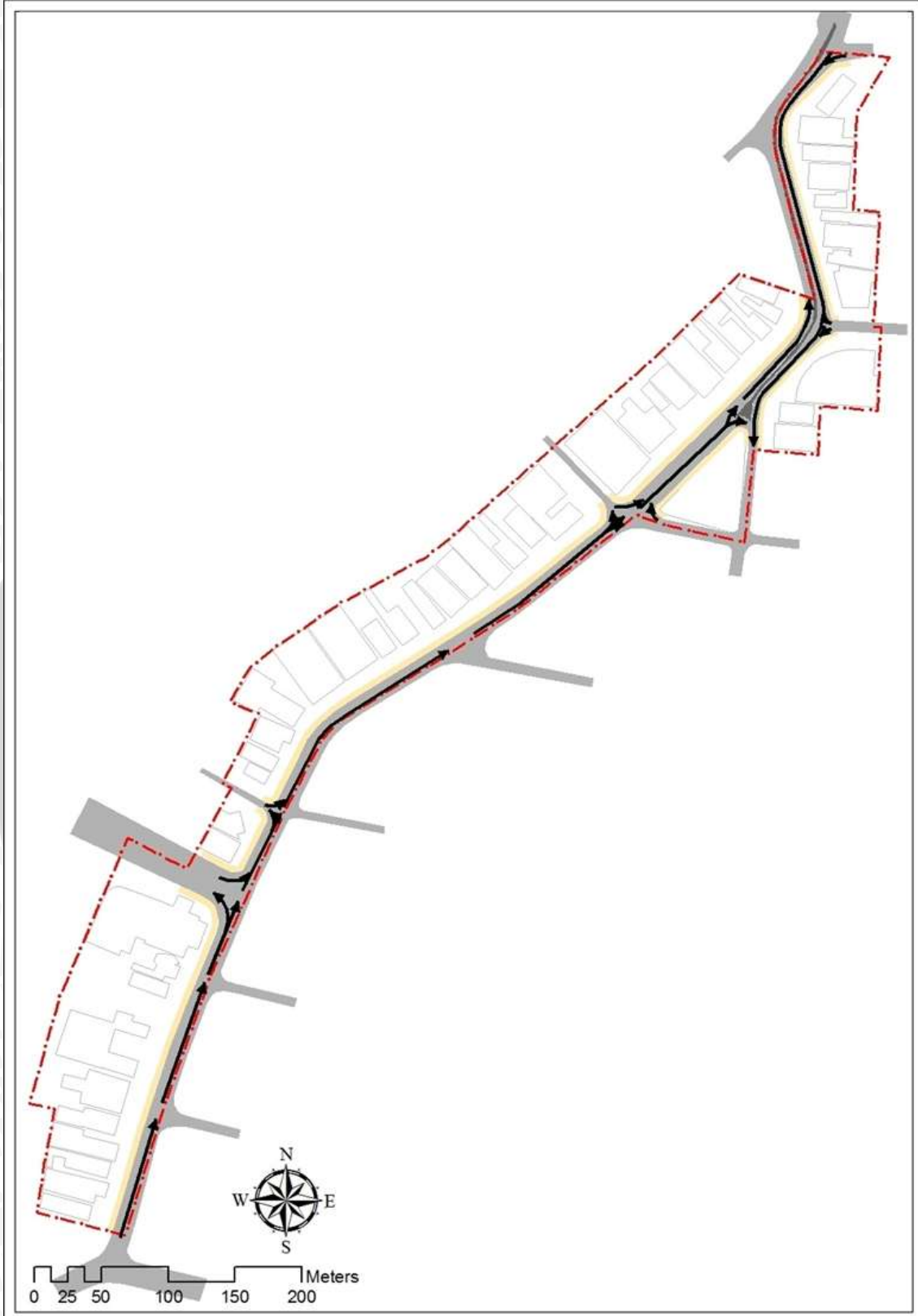
Gambar 4.30 Kondisi Kebisingan dari Aktifitas Bangunan di Jalan Raya Gubeng

N. Iklim

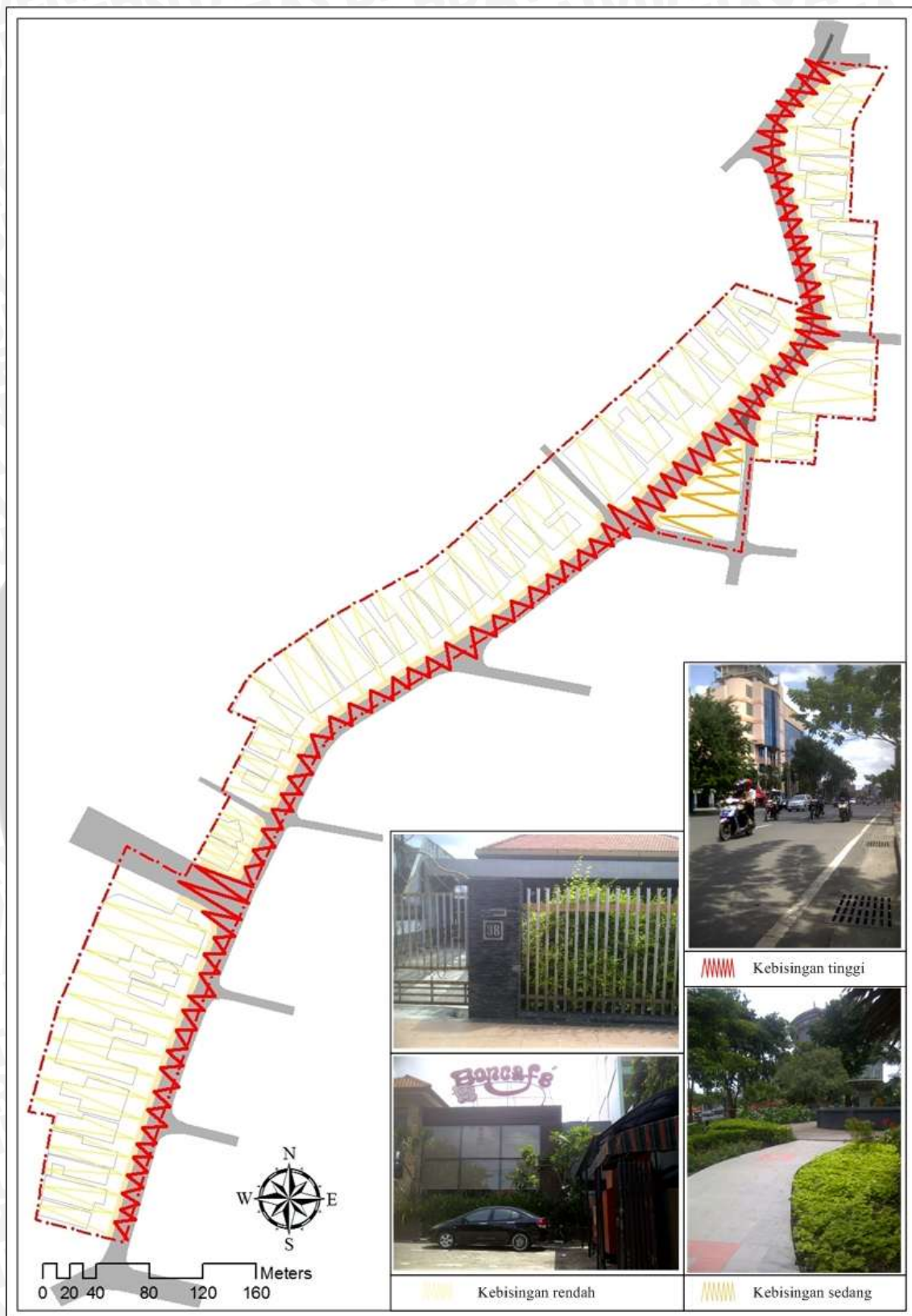
Kondisi iklim di Kota Surabaya merupakan iklim tropis dengan dua musim yaitu musim kemarau dan musim penghujan dengan curah hujan rata-rata 17,6 mm. Suhu udara rata-rata mencapai 23°–34° C dengan kecepatan angin mencapai 5-35 Km/jam dan kelembaban berkisar antara 46-95%.



Gambar 4.31 Rute Transportasi Umum di Jalan Raya Gubeng



Gambar 4.32 Sirkulasi Kendaraan di Jalan Raya Gubeng



Gambar 4.33 Tingkat Kebisingan pada Jalan Raya Gubeng

4.3.3 Kawasan Wijaya Kusuma

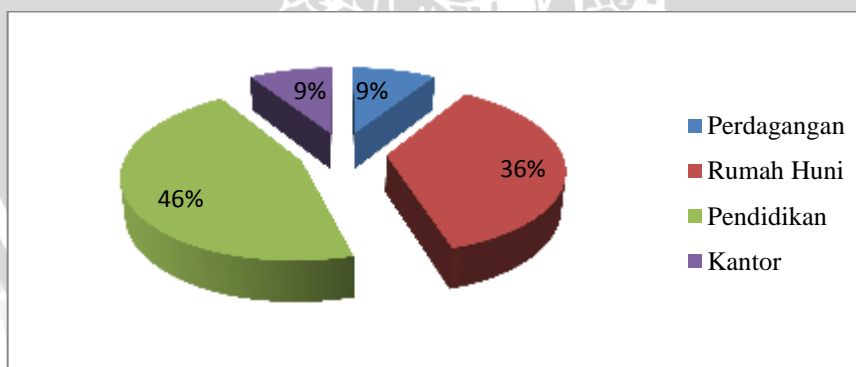
A. Lokasi

Kawasan Wijaya Kusuma terletak di Kecamatan Genteng Kota Surabaya dan dikenal sebagai lokasi kompleks SMA (Sekolah Menengah Atas) yang terdiri dari SMAN 1, SMAN 2, SMAN 5 dan SMAN 9 Kota Surabaya. Kawasan Wijaya Kusuma difasilitasi oleh *pedestrian way* yang nyaman di sepanjang tepi kanan dan kiri Jalan Wijaya Kusuma, selain itu fasilitas *pedestrian way* juga terdapat pada tepi kiri Jalan BKR Pelajar, Jalan Kusuma Bangsa dan Jalan Ambengan yang mengelilingi kawasan kompleks SMA tersebut.

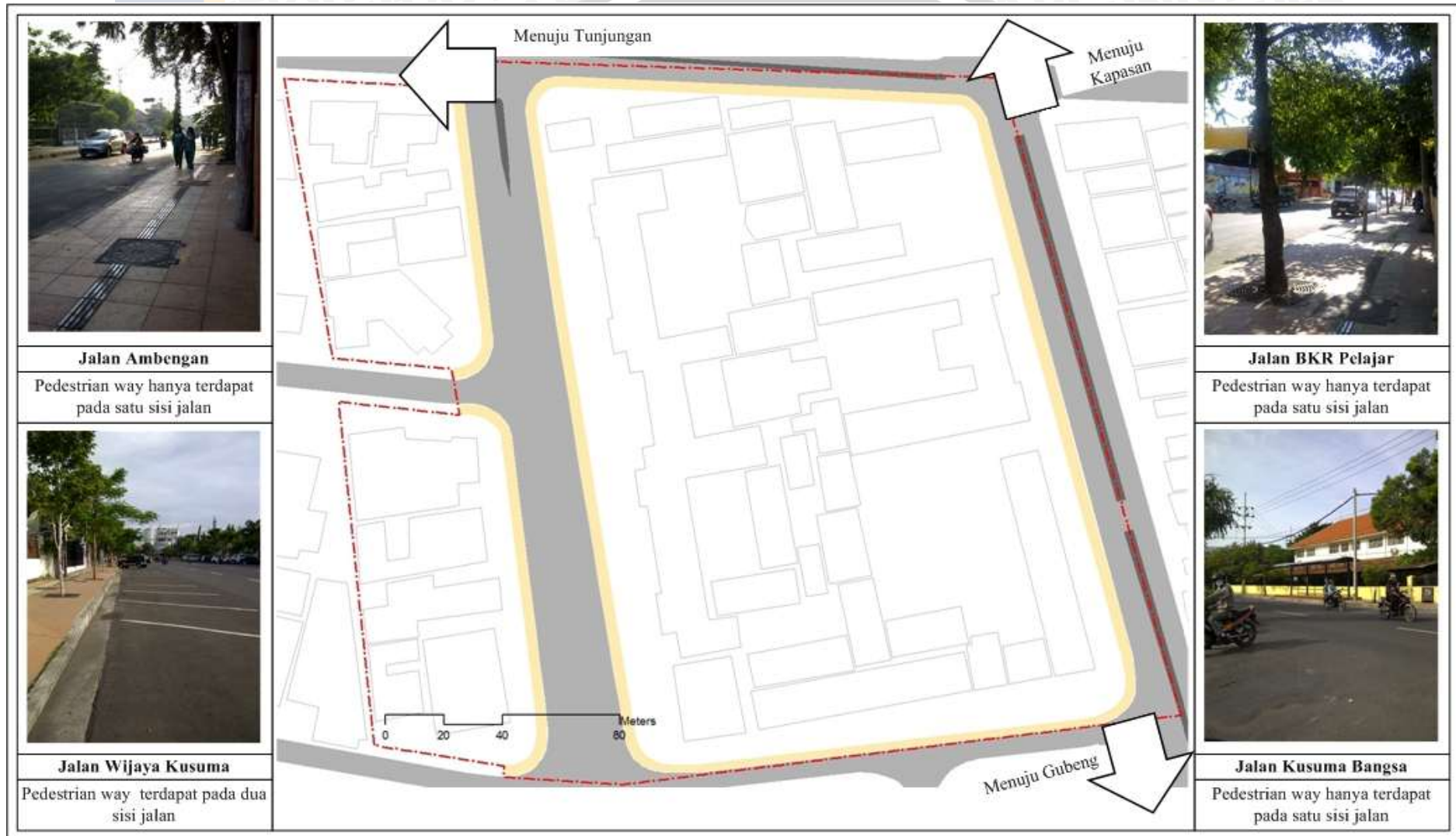
Pedestrian way yang menjadi obyek penelitian pada Kawasan Wijaya Kusuma diantaranya yaitu *pedestrian way* pada Jalan Wijaya Kusuma, Jalan BKR Pelajar, Jalan Kusuma Bangsa dan Jalan Ambengan. Lokasi *pedestrian way* pada Jalan Wijaya Kusuma terletak di dua sisi jalan sedangkan *pedestrian way* pada Jalan BKR Pelajar, Jalan Kusuma Bangsa dan Jalan Ambengan terletak pada satu sisi saja.

B. Tata Guna Lahan

Jenis guna lahan pada Kawasan Wijaya Kusuma dibedakan menjadi beberapa jenis, yaitu pendidikan, rumah huni, kantor dan perdagangan. Terdapat lima kavling bangunan dengan fungsi pendidikan yang terdiri dari empat kavling SMA (Sekolah Menengah Atas) dan satu kavling lembaga bimbingan belajar, empat kavling rumah huni, satu kavling kantor pemerintahan dan satu kavling dengan fungsi perdagangan.



Gambar 4.34 Presentase Guna Lahan di Kawasan Wijaya Kusuma



Gambar 4.35 Lokasi *Pedestrian Way* pada Kawasan Wijaya Kusuma



Gambar 4.36 Tata Guna Lahan di Kawasan Wijaya Kusuma

C. Bangunan Penting

Bangunan penting dan paling berpengaruh pada Kawasan Wijaya Kusuma ini adalah kompleks Sekolah Mengengah Atas, karena kompleks pendidikan ini memiliki peran sirkulasi pada sistem transportasi dan aktivitas penggunaan *pedestrian way* yang paling dominan. Kompleks pendidikan ini terdiri dari SMAN 1 dan SMAN 2 dengan pintu akses di Jalan Wijaya Kusuma, SMAN 5 dengan pintu akses di Jalan Kusuma Bangsa dan SMAN 9 dengan pintu akses di Jalan BKR Pelajar.

D. Jalur Utilitas

Jalur utilitas pada Kawasan Wijaya Kusuma terdiri dari jalur listrik dan jalur telepon.

E. Pola Drainase

Pada Kawasan Wijaya Kusuma saluran drainase terdapat pada bagian bawah dari *pedestrian way* sehingga tidak mempengaruhi aktivitas yang dilakukan pada *pedestrian way*. Air limpasan dapat mengalir ke inlet drainase melalui *curb ramp* maupun meresap ke dalam tanah pada lubang penanaman pohon.



Keterangan:

- 1) Lubang penanaman pohon dapat meresapkan air limpasan, inlet drainase yang terdapat di dekat *curb ramp* sehingga dapat mengalirkan air limpasan
- 2) Inlet drainase yang terdapat di dekat zebra cross dengan permukaan lebih tinggi daripada jalan sehingga dapat mengalirkan air limpasan
- 3) Bak kontrol saluran drainase

Gambar 4.37 Pola Drainase Pedestrian Way pada Kawasan Wijaya Kusuma



Gambar 4.38 Bangunan Penting di Kawasan Wijaya Kusuma



Gambar 4.39 Jaringan Utilitas pada Kawasan Wijaya Kusuma

F. Kontur

Pedestrian way pada Kawasan Wijaya Kusuma memiliki kontur yang relatif datar, namun terdapat perbedaan ketinggian antara permukaan jalan dengan permukaan *pedestrian way*. Untuk memberikan kenyamanan aksesibilitas pengguna bangunan maka terdapat *curb ramp* di bagian depan setiap bangunan yang berada pada koridor ini dengan lebar yang menyesuaikan lebar pintu masuk bangunan, sedangkan pada persimpangan terdapat kesamaan ketinggian antara permukaan *pedestrian way* dengan permukaan jalan.



Keterangan:

- 1) Kontur *pedestrian way* datar, perbedaan ketinggian antara permukaan *pedestrian way* dengan jalan
- 2) *Curb ramp* akses masuk bangunan tampak atas
- 3) *Curb ramp* akses masuk bangunan tampak depan
- 4) Kesamaan ketinggian antara zebra cross dengan permukaan *pedestrian way*

Gambar 4.40 Kontur pada *Pedestrian Way* Kawasan Wijaya Kusuma

G. Tampilan

Permukaan *pedestrian way* pada Kawasan Wijaya Kusuma menggunakan perkerasan keramik berwarna terang berbentuk persegi dengan lebar sisi 40 cm. Pada *pedestrian way* ini terdapat perbedaan permukaan diantaranya yaitu permukaan berwarna merah muda yang merupakan warna dasar dari *pedestrian way*, permukaan berwarna putih yang berfungsi untuk membantu penglihatan, permukaan hitam dengan tekstur yang timbul berfungsi untuk membantu indra peraba, serta permukaan abu-abu kasar yang merupakan tepian dari *pedestrian way* ini.



Gambar 4.41 Permukaan *Pedestrian Way* pada Kawasan Wijaya Kusuma

H. Vegetasi

Jenis vegetasi yang terdapat pada *pedestrian way* Kawasan Wijaya Kusuma didominasi oleh tanaman bertajuk lebar dengan jarak taman antar pohon berkisar antara 7-8 meter. Tanaman peneduh ditanam dengan plat besi berongga berbentuk persegi untuk resapan air dan memberi ruang bagi pertumbuhan tanaman yang memiliki lebar 1 meter. Tanaman pada *pedestrian way* Kawasan Wijaya Kusuma ditanam dengan jarak tanam terhadap tepian jalan yaitu 0,5 meter pada ruas Jalan Wijaya Kusuma, Jalan BKR Pelajar dan Jalan Kusuma Bangsa, sedangkan pada Jalan Ambengan ditanam dengan jarak 4,3 meter dan berhimpitan dengan pagar bangunan.

Terdapat tiga jenis pepohonan pada *pedestrian way* Kawasan Wijaya Kusuma yaitu pohon ketapang, pohon tanjung dan pohon asam. Pohon ketapang terdapat pada Jalan BKR Pelajar, pohon tanjung terdapat pada seluruh ruas jalan, sedangkan pohon asam terdapat pada Jalan Wijaya Kusuma, Jalan BKR Pelajar dan Jalan Kusuma Bangsa. Vegetasi yang terdapat pada *pedestrian way* ini berfungsi untuk memberikan keteduhan dan penahan silau cahaya matahari bagi pejalan kaki.

I. Sistem Parkir

Kawasan Wijaya Kusuma memiliki sistem parkir berupa parkir off *street* dan parkir on *street*. Sistem parkir off *street* terdapat pada setiap bangunan pada Kawasan Wijaya Kusuma. Sistem parkir on *street* terdapat di sepanjang tepi kanan dan kiri Jalan Wijaya Kusuma serta bagian tepi kiri Jalan BKR Pelajar. Sistem parkir on *street* pada Jalan Wijaya Kusuma terjadi sepanjang hari dengan kemiringan kendaraan parkir 60°, sedangkan pada Jalan BKR Pelajar sistem parkir on *street* memiliki kemiringan kendaraan parkir 180° atau sejajar dengan jalan.

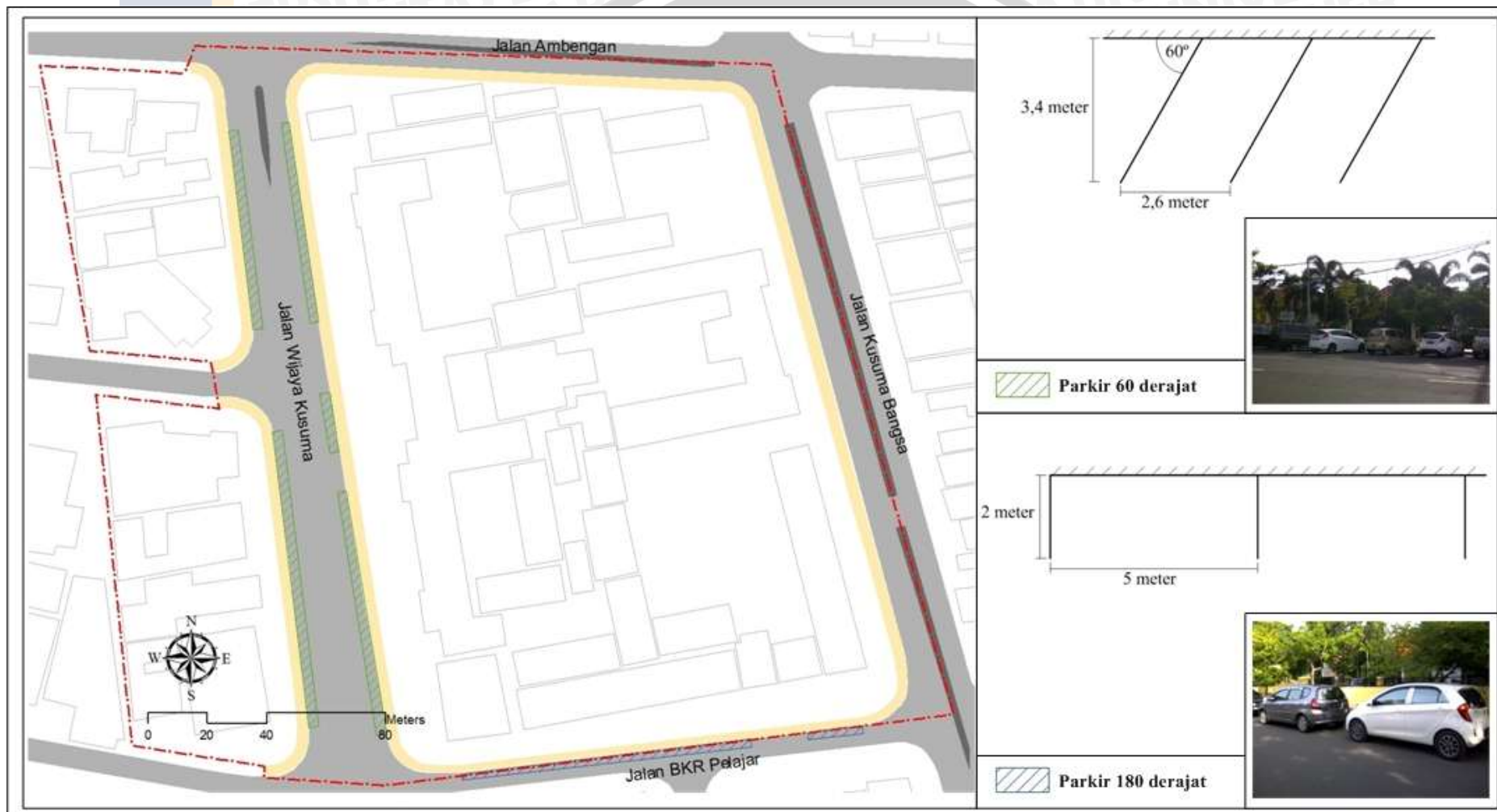
J. Street furniture

Street furniture yang terdapat pada Kawasan Wijaya Kusuma ini diantaranya yaitu zebra cross, lampu penerangan jalan umum, bak sampah dan telepon umum. Zebra cross terdapat pada titik yang penting yaitu pada persimpangan jalan, pada pintu masuk sekolah dan pada titik terdapatnya halte. Lampu penerangan jalan umum pada Jalan Wijaya Kusuma, Jalan Ambengan dan Jalan BKR Pelajar terdapat pada sisi kanan dan kiri jalan yang terletak di badan *pedestrian way* bagian tengah dengan jarak antar lampu adalah 75 meter, sedangkan pada Jalan Kusuma Bangsa lampu penerangan jalan umum terletak di bagian median jalan dengan jarak antar lampu adalah 75 meter dan tidak terdapat lampu khusus pada *pedestrian way*. Tempat sampah terdapat pada sepanjang Jalan Wijaya Kusuma, dengan kondisi bak terpisah antara sampah basah dan sampah

kering. Terdapat empat unit telepon umum, dengan persebaran dua unit terletak pada Jalan Wijaya Kusuma sedangkan dua unit lain terletak pada Jalan BKR Pelajar. Namun telepon umum tersebut dalam kondisi tidak aktif sehingga tidak dapat digunakan.



Gambar 4.42 Vegetasi pada Kawasan Wijaya Kusuma



Gambar 4.43 Sistem Parkir di Kawasan Wijaya Kusuma



Gambar 4.44 Street Furniture di Kawasan Wijaya Kusuma

K. Rute Transportasi Umum

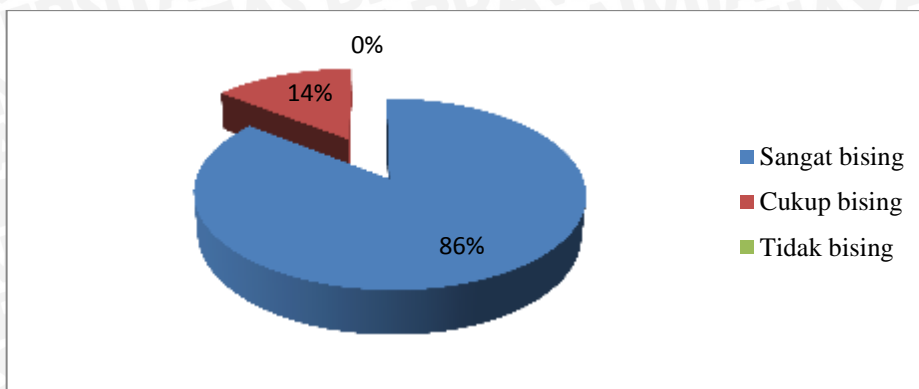
Kawasan Wijaya Kusuma merupakan bagian dari rute transportasi umum di Kota Surabaya dengan moda transportasi umum yang berupa angkutan kota atau angkot. Oleh karena itu kawasan ini difasilitasi dengan adanya halte pada dua titik yaitu pada Jalan Kusuma Bangsa dan Jalan Wijaya Kusuma. Pada Kawasan Wijaya Kusuma jalan yang dilalui oleh transportasi umum adalah Jalan Kusuma Bangsa, Jalan Ambengan dan Jalan Wijaya Kusuma. Rute transportasi umum yang melalui Kawasan Wijaya Kusuma dijelaskan menggunakan Gambar.

L. Sirkulasi Kendaraan

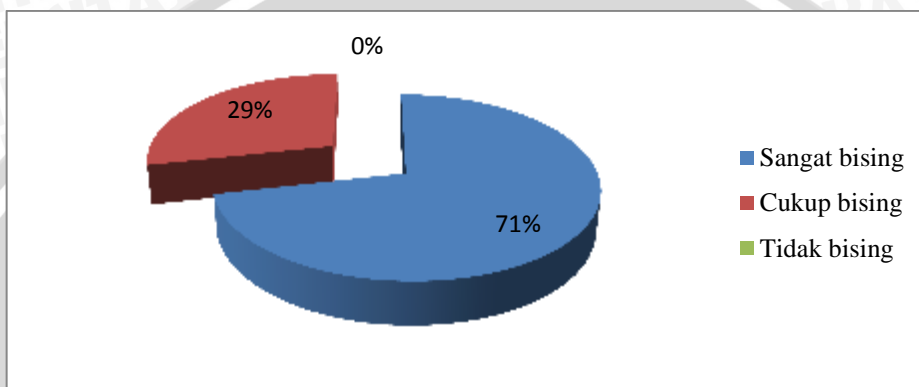
Kawasan Wijaya Kusuma ini terdiri dari Jalan Wijaya Kusuma, Jalan Ambengan, Jalan Kusuma Bangsa dan Jalan BKR Pelajar. Jalan Wijaya Kusuma terdiri dari empat lajur dan dua jalur tanpa median jalan, Jalan Ambengan terdiri dari enam lajur dan dua jalur dengan median jalan, Jalan Kusuma Bangsa terdiri dari enam lajur dan dua jalur dengan median jalan, sedangkan Jalan BKR Pelajar terdiri dari dua lajur dan dua jalur tanpa median jalan.

M. Kebisingan

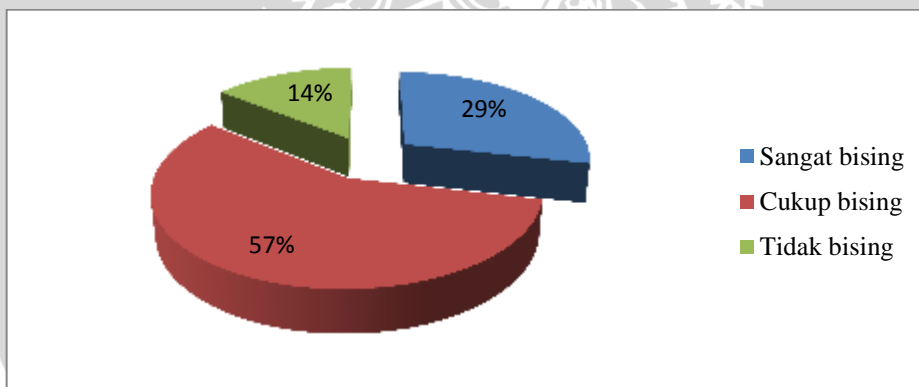
Dominasi guna lahan berupa pendidikan mempengaruhi tingkat kebisingan pada kawasan. Sebanyak 86% responden mengatakan bahwa kebisingan tertinggi berasal dari Jalan Kusuma Bangsa dan sebanyak 71% responden mengatakan bahwa kebisingan tertinggi berasal dari Jalan Ambengan yang merupakan jalan utama pada kawasan, dimana kebisingan tersebut berasal dari kendaraan bermotor yang melalui kawasan ini dengan intensitas tinggi. Sebanyak 57% responden mengatakan bahwa kebisingan sedang berasal dari Jalan Wijaya Kusuma dan sebanyak 43% responden mengatakan bahwa kebisingan sedang berasal dari Jalan BKR Pelajar, dimana kebisingan tersebut berasal dari kendaraan bermotor yang melalui kawasan ini dengan intensitas rendah. Sedangkan sebanyak 89% responden mengatakan bahwa kebisingan terendah berasal dari aktivitas yang ada pada bangunan-bangunan pada kawasan ini.



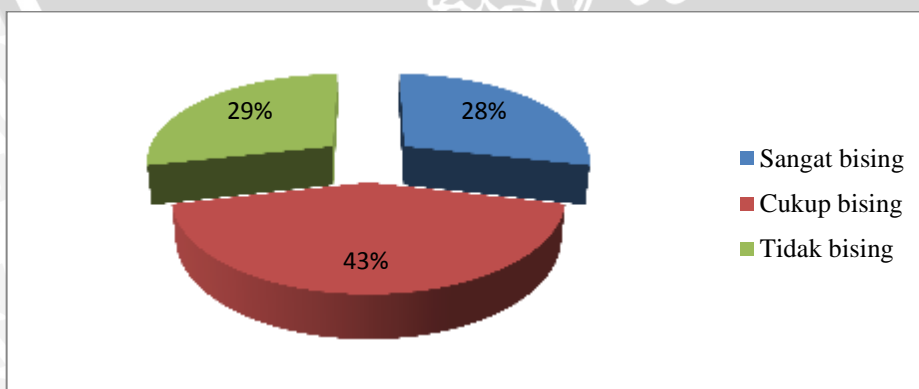
Gambar 4.45 Kondisi Kebisingan dari Aktifitas Jalan di Jalan Kusuma Bangsa



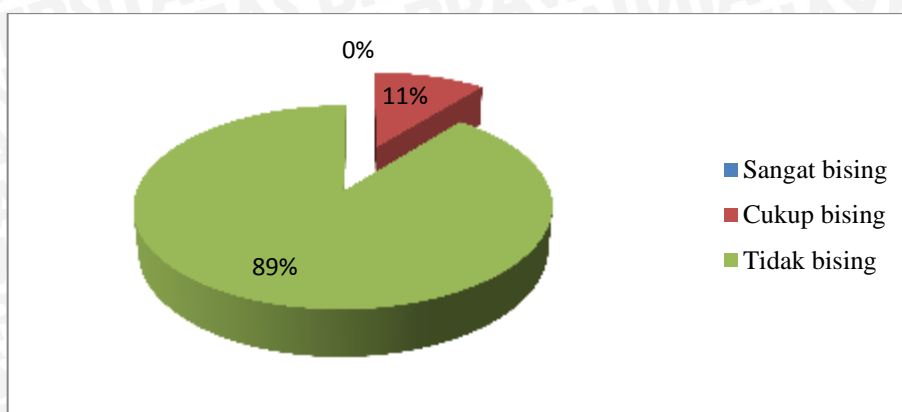
Gambar 4.46 Kondisi Kebisingan dari Aktifitas Jalan di Jalan Ambengan



Gambar 4.47 Kondisi Kebisingan dari Aktifitas Jalan di Jalan Wijaya Kusuma



Gambar 4.48 Kondisi Kebisingan dari Aktifitas Jalan di Jalan BKR Pelajar

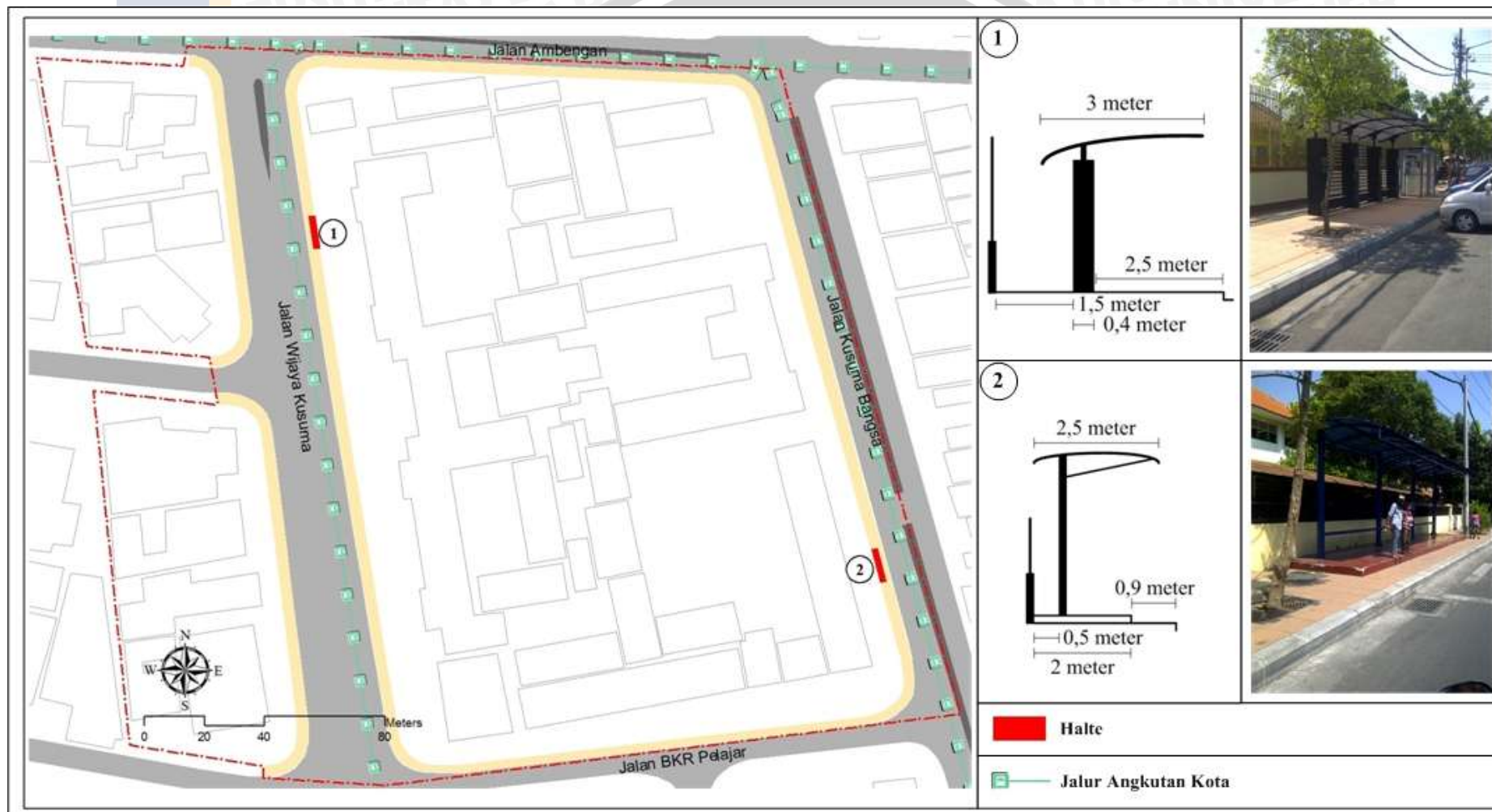


Gambar 4.49 Kondisi Kebisingan dari Aktifitas Bangunan di Kawasan Wijaya Kusuma

N. Iklim

Kondisi iklim di Kota Surabaya merupakan iklim tropis dengan dua musim yaitu musim kemarau dan musim penghujan dengan curah hujan rata-rata 17,6 mm. Suhu udara rata-rata mencapai 23° – 34° C dengan kecepatan angin mencapai 5-35 Km/jam dan kelembaban berkisar antara 46-95%.

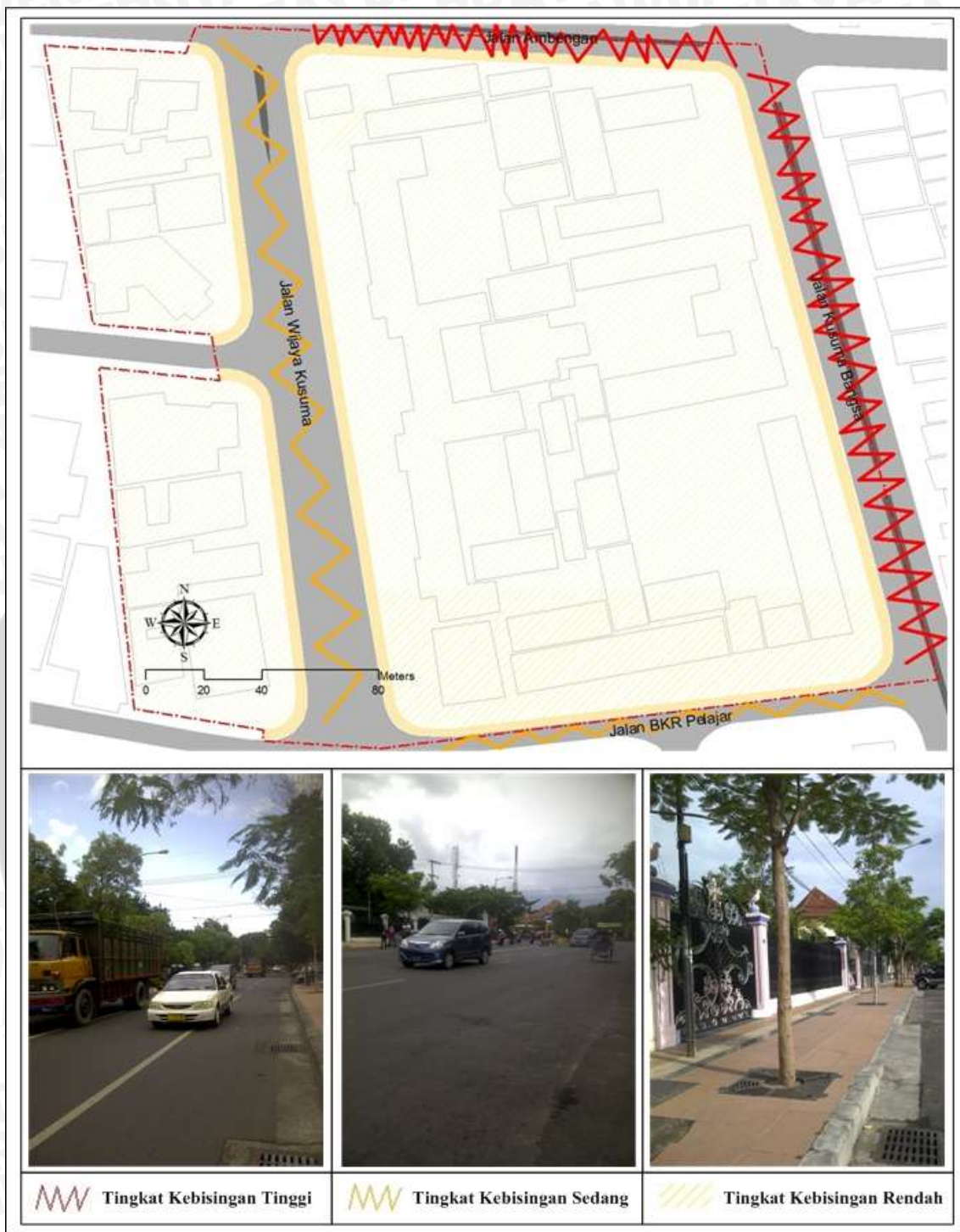




Gambar 4.50 Rute Transportasi Umum di Kawasan Wijaya Kusuma



Gambar 4.51 Sirkulasi Kendaraan di Kawasan Wijaya Kusuma



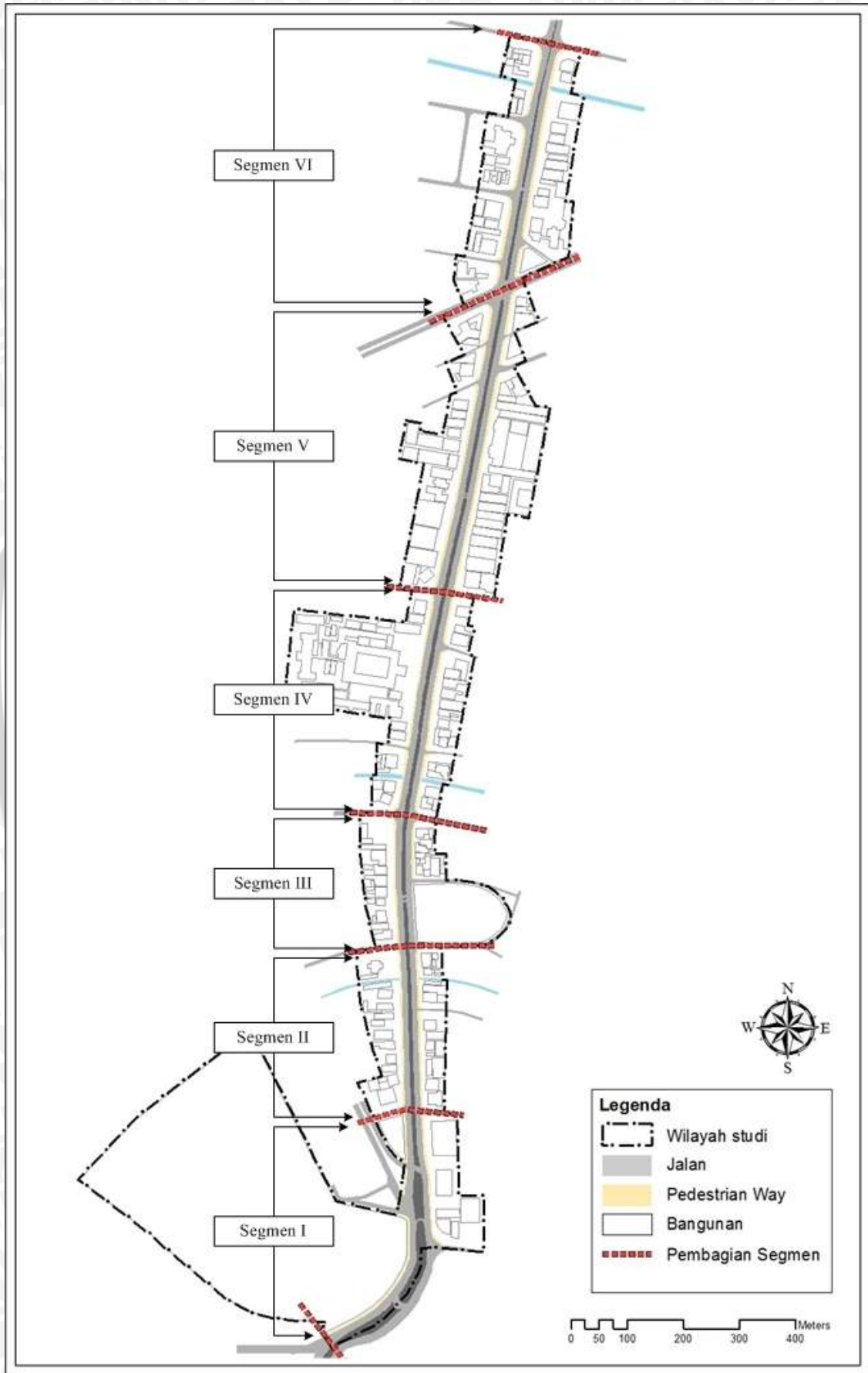
Gambar 4.52 Tingkat Kebisingan pada Kawasan Wijaya Kusuma

4.4 Analisis Perilaku Pengguna

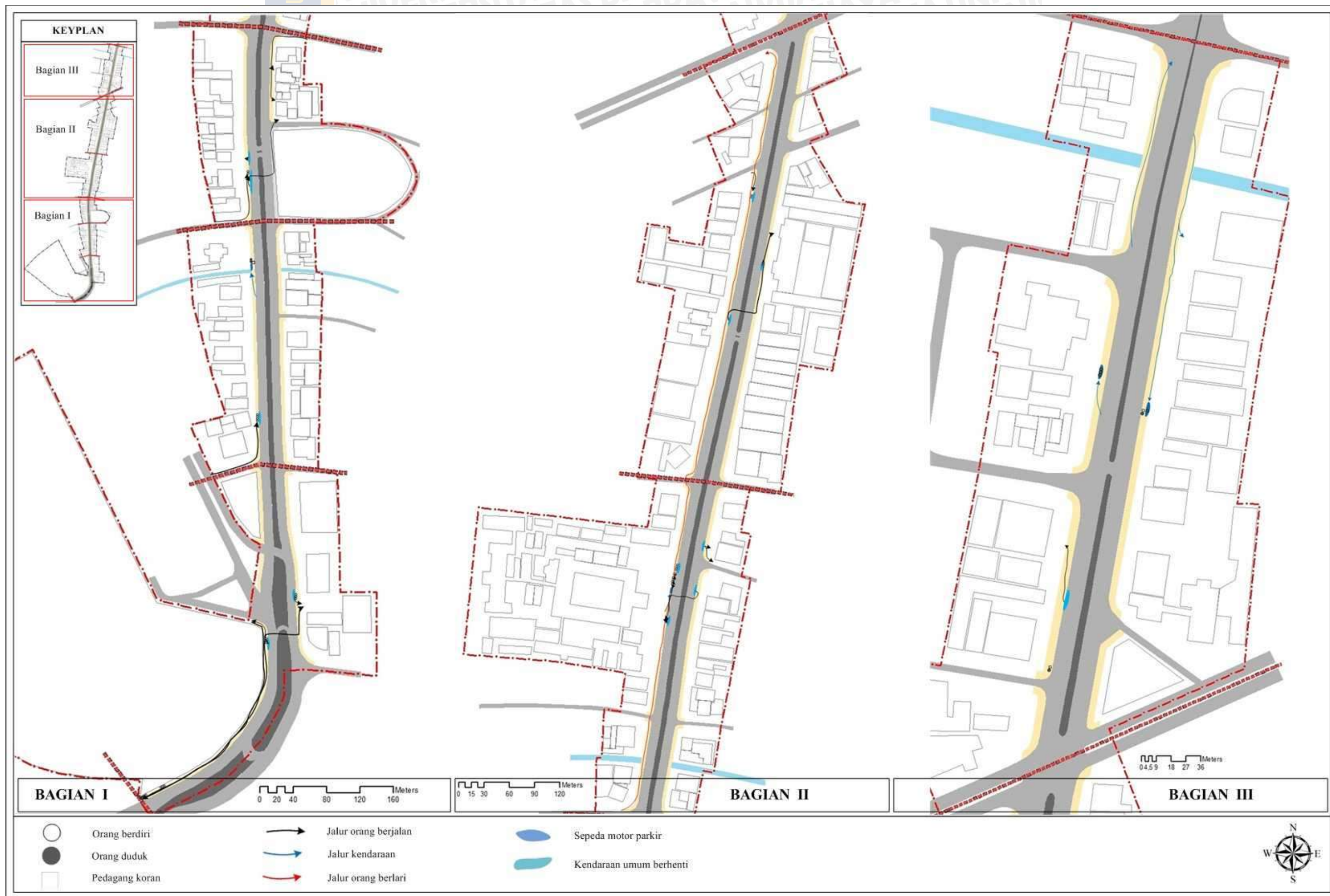
Analisis perilaku pengguna memperlihatkan kecenderungan pengguna dalam beraktivitas pada lokasi tapak *pedestrian way*. Berdasarkan hasil analisis tersebut maka dapat dilihat potensi dan masalah yang terdapat pada tapak *pedestrian way*, sehingga dapat dilakukan suatu bentuk pengembangan yang dapat meningkatkan ketertarikan masyarakat untuk menggunakan *pedestrian way*. Analisis perilaku pengguna menggunakan teknik analisis Behavioral Mapping, yaitu suatu teknik analisis yang berupa pemetaan yang mampu menggambarkan gerak perilaku pejalan kaki pada tapak *pedestrian way*.

4.4.1 Jalan Raya Darmo

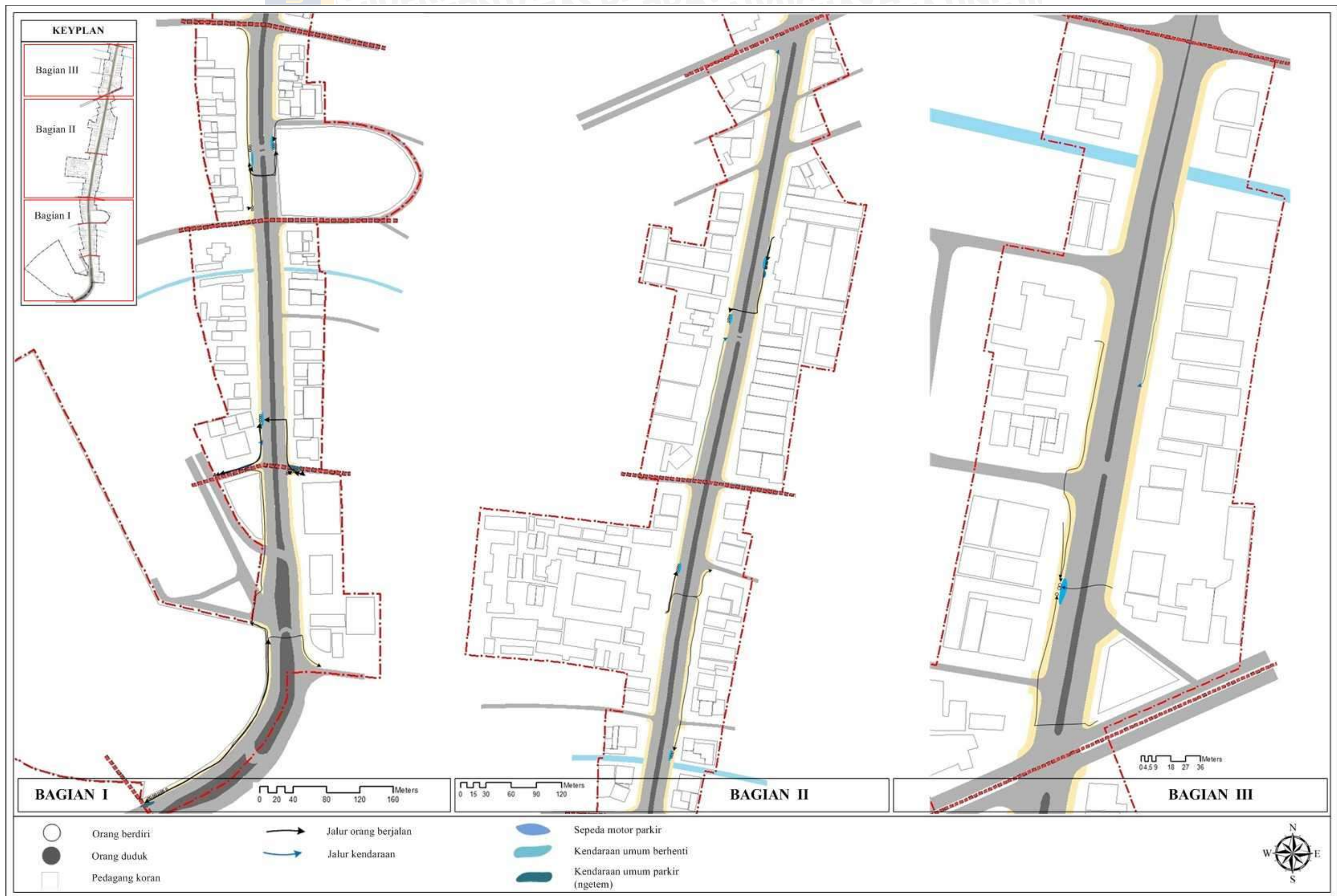
Dalam analisis perilaku pengguna *pedestrian way* pada Jalan Raya Dharmo, pemetaan dilakukan berdasarkan segmen-segmen yang telah ditentukan terlebih dahulu untuk mempermudah pengamatan. Pengamatan dilakukan pada setiap segmen pada hari efektif (*weekday*) dan akhir pekan (*weekend*) pada pagi dan sore hari. Pengamatan pada *weekday* dan *weekend* memiliki tujuan untuk mengetahui perbedaan tingkat penggunaan pada *weekday* dan *weekend*. Waktu pengamatan adalah pagi hari yaitu pukul 06.30-07.30 WIB dan sore hari yaitu pukul 15.00-16.00 WIB dikarenakan waktu tersebut adalah jam sibuk dimana terdapat aktivitas berangkat dan pulang kerja, sekolah maupun lainnya mengingat lokasi pengamatan memiliki guna lahan yang beragam, sedangkan pada siang hari tidak dilakukan pengamatan karena terdapat tingkat penggunaan *pedestrian way* yang sangat rendah.



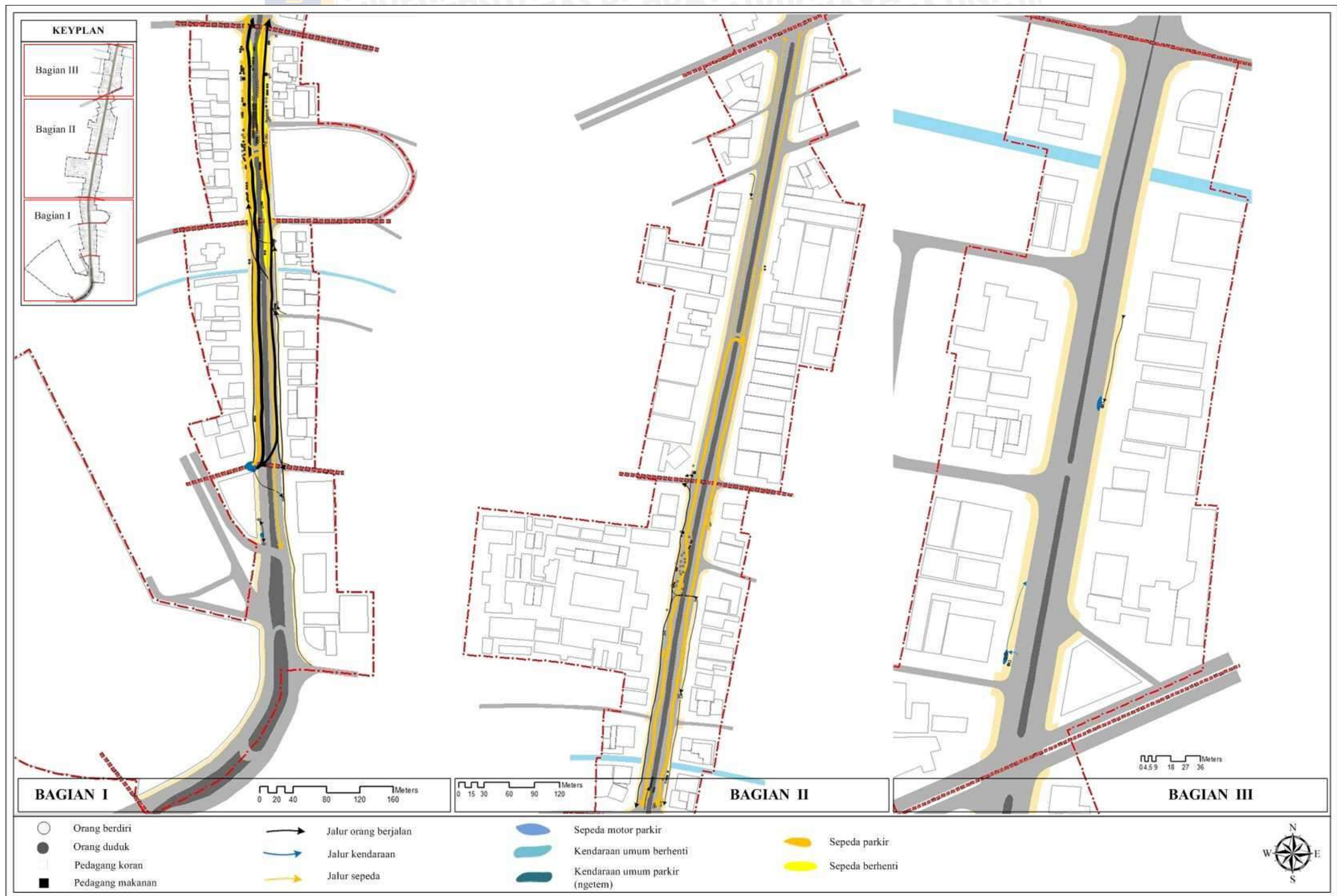
Gambar 4.53 Pembagian Segmen pada Jalan Raya Dharmo



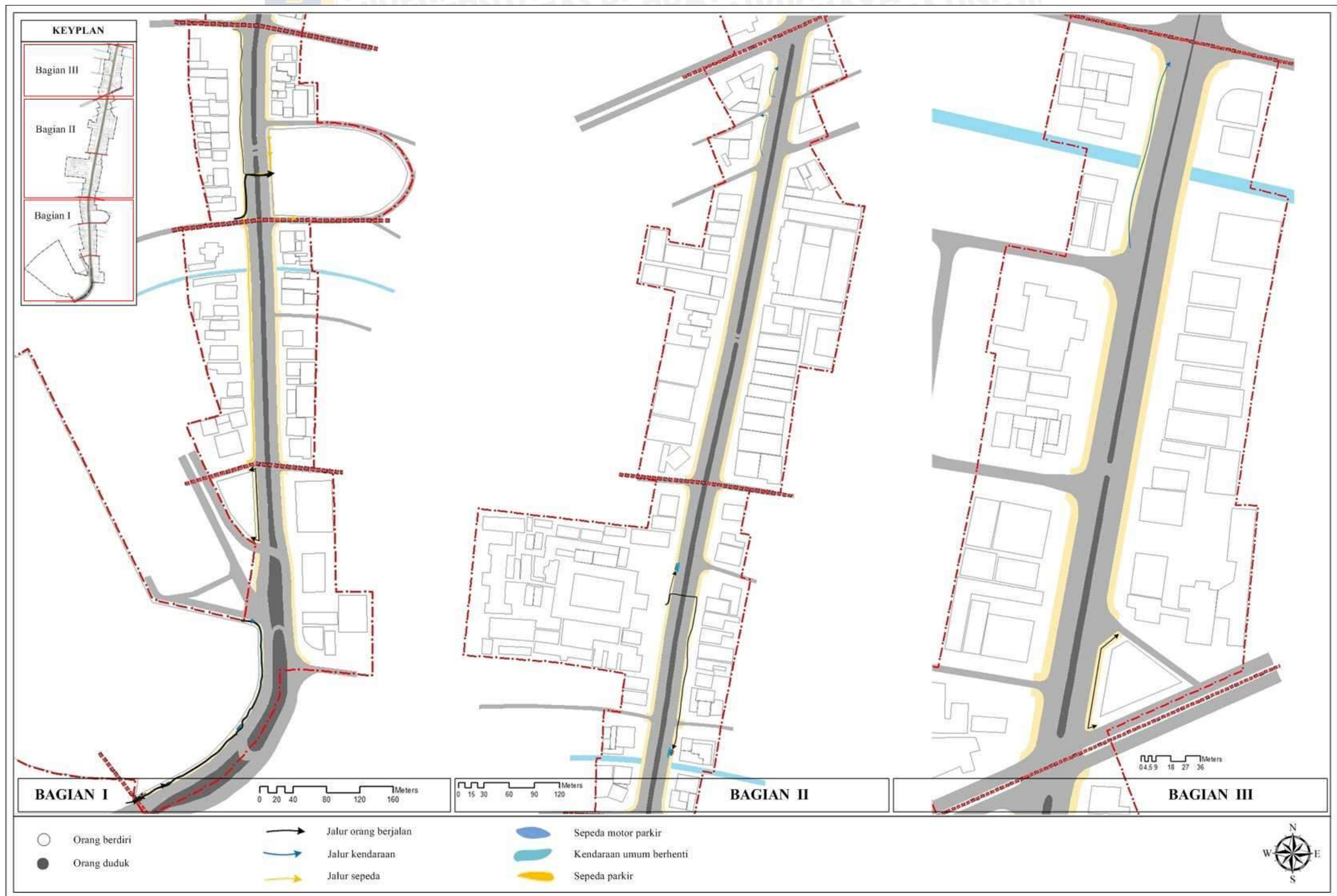
Gambar 4.54 Analisis Perilaku pada Jalan Raya Dharmo Weekday Pagi



Gambar 4.55 Analisis Perilaku pada Jalan Raya Dharmo Weekday Sore



Gambar 4.56 Analisis Perilaku pada Jalan Raya Dharmo Weekend Pagi



Gambar 4.57 Analisis Perilaku pada Jalan Raya Dharmo Weekend Sore

Perilaku pengguna *pedestrian way* pada Jalan Raya Dharmo dibedakan menjadi karakteristik pengguna, gerak perilaku, jenis perilaku sirkulasi, jenis aktivitas, pemilihan tempat beraktivitas dan pemilihan sirkulasi.

A. Karakteristik Pengguna

Karakteristik pengguna pada *pedestrian way* menggambarkan rentang usia pengguna *pedestrian way* yang terdiri dari anak-anak yaitu ≤ 12 tahun, remaja $>12 - 18$ tahun, dewasa >18 tahun.

Tabel 4.2 Karakteristik Pengguna pada Jalan Raya Dharmo

| Segmen | Karakteristik Pengguna | | | |
|----------|---|---|---|---|
| | Weekday | | Weekend | |
| | Pagi | Sore | Pagi | Sore |
| Segmen 1 | Terdapat pengguna yang berusia anak-anak dan dewasa | Terdapat pengguna yang berusia anak-anak dan dewasa | Terdapat pengguna yang berusia anak-anak, remaja dan dewasa | Terdapat pengguna yang berusia dewasa |
| Segmen 2 | Terdapat pengguna yang berusia dewasa | Terdapat pengguna yang berusia anak-anak dan dewasa | Terdapat pengguna yang berusia anak-anak, remaja dan dewasa | Terdapat pengguna yang berusia anak-anak dan dewasa |
| Segmen 3 | Terdapat pengguna yang berusia dewasa | Terdapat pengguna yang berusia dewasa | Terdapat pengguna yang berusia anak-anak, remaja dan dewasa | Terdapat pengguna yang berusia anak-anak, remaja dan dewasa |
| Segmen 4 | Terdapat pengguna yang berusia dewasa | Terdapat pengguna yang berusia dewasa | Terdapat pengguna yang berusia anak-anak, remaja dan dewasa | Terdapat pengguna yang berusia dewasa |
| Segmen 5 | Terdapat pengguna yang berusia remaja dan dewasa | Terdapat pengguna yang berusia remaja dan dewasa | Terdapat pengguna yang berusia anak-anak, remaja dan dewasa | Terdapat pengguna yang berusia dewasa |
| Segmen 6 | Terdapat pengguna yang berusia dewasa | Terdapat pengguna yang berusia dewasa | Terdapat pengguna yang berusia dewasa | Terdapat pengguna yang berusia dewasa |

Sumber: Survey primer, 2013

B. Gerak Perilaku

Gerak perilaku pada *pedestrian way* menggambarkan posisi tubuh pengguna saat melakukan aktivitas pada *pedestrian way* yang terdiri dari duduk, berdiri dan berjalan.

Tabel 4.3 Gerak Perilaku pada Jalan Raya Dharmo

| Segmen | Gerak Perilaku | | | |
|----------|--|---|---|---|
| | Weekday | | Weekend | |
| | Pagi | Sore | Pagi | Sore |
| Segmen 1 | 1. Pada sisi Timur terdapat beberapa orang sedang berdiri dan beberapa sedang berjalan. 2. Pada sisi Barat terdapat beberapa orang sedang | 1. Pada sisi Timur terdapat beberapa orang yang sedang berdiri dan beberapa orang sedang berjalan. 2. Pada sisi Barat terdapat | 1. Pada sisi Timur dan Barat terdapat beberapa orang sedang berdiri dan beberapa orang sedang berjalan. 2. Pada ruas jalan terdapat beberapa | Pada sisi Barat terdapat beberapa orang sedang berdiri, beberapa sedang duduk dan beberapa lainnya sedang berjalan. |

| Segmen | Gerak Perilaku | | | |
|----------|---|--|--|--|
| | Weekday | | Weekend | |
| | Pagi | Sore | Pagi | Sore |
| | berdiri, beberapa sedang duduk dan beberapa orang lainnya sedang berjalan. | beberapa orang sedang sedang berdiri, dan beberapa sedang berjalan. | orang sedang berdiri dan beberapa orang sedang berjalan. | |
| Segmen 2 | Pada sisi Barat terdapat beberapa orang yang sedang duduk, serta terdapat beberapa orang sedang berdiri dan beberapa sedang berjalan. | 1. Pada sisi Timur terdapat beberapa orang sedang berjalan. 2. Pada sisi Barat terdapat beberapa orang sedang berdiri dan beberapa sedang berjalan. | 1. Pada sisi Timur terdapat beberapa orang sedang berdiri, beberapa sedang duduk dan beberapa orang lainnya sedang berjalan. 2. Pada sisi Barat dan ruas jalan terdapat beberapa orang sedang duduk dan beberapa orang lainnya sedang berjalan. | - |
| Segmen 3 | 1. Pada sisi Timur terdapat beberapa orang sedang berjalan. 2. Pada sisi Barat terdapat beberapa orang sedang berdiri dan beberapa lainnya sedang berjalan. | Pada sisi Timur dan Barat terdapat beberapa orang sedang berdiri dan beberapa sedang berjalan. | 1. Pada sisi Timur dan Barat terdapat beberapa orang yang berdiri dan duduk, terdapat pula beberapa orang sedang berjalan. 2. Pada ruas jalan terdapat beberapa orang sedang berdiri, duduk dan beberapa orang sedang berjalan. | Pada sisi Timur dan Barat terdapat beberapa orang sedang berjalan. |
| Segmen 4 | 1. Pada sisi Timur terdapat beberapa orang sedang berjalan. 2. Pada sisi Barat terdapat beberapa orang yang sedang berdiri dan beberapa sedang duduk, serta terdapat beberapa orang sedang berjalan. | Pada sisi Timur dan Barat terdapat beberapa orang sedang berdiri dan beberapa sedang berjalan. | 1. Pada sisi Timur terdapat beberapa orang yang berdiri, terdapat pula beberapa orang sedang berjalan, dan sedang duduk. 2. Pada sisi Barat terdapat beberapa orang yang berdiri dan duduk, terdapat pula beberapa orang sedang berjalan. 3. Pada ruas jalan terdapat beberapa orang sedang berdiri, duduk | Pada sisi Timur dan Barat terdapat beberapa orang sedang berdiri dan beberapa sedang berjalan. |

| Segmen | Gerak Perilaku | | | |
|----------|---|--|--|--|
| | Weekday | | Weekend | |
| | Pagi | Sore | Pagi | Sore |
| Segmen 5 | <ol style="list-style-type: none"> Pada sisi Timur terdapat beberapa orang sedang berjalan. Pada sisi Barat terdapat beberapa orang sedang berdiri, beberapa lainnya sedang berjalan. | <ol style="list-style-type: none"> Pada sisi Timur dan Barat terdapat beberapa orang sedang duduk dan beberapa sedang berjalan. | <ol style="list-style-type: none"> Pada sisi Timur terdapat beberapa orang sedang duduk. Pada sisi Barat terdapat beberapa orang yang berdiri, terdapat pula beberapa orang sedang berjalan. | - |
| Segmen 6 | <ol style="list-style-type: none"> Pada sisi Timur terdapat beberapa orang sedang duduk. Pada sisi Barat terdapat beberapa orang sedang duduk. | <ol style="list-style-type: none"> Pada sisi Timur terdapat beberapa orang sedang berjalan. Pada sisi Barat terdapat beberapa orang sedang berdiri dan beberapa sedang berjalan. | <ol style="list-style-type: none"> Pada sisi Timur dan Barat terdapat beberapa orang yang duduk, terdapat pula orang sedang berjalan. | <ol style="list-style-type: none"> Pada sisi Timur terdapat beberapa orang sedang berjalan. |

Sumber: Survey primer, 2013

C. Jenis Perilaku Sirkulasi

Perilaku sirkulasi merupakan perilaku yang dilakukan saat melakukan sirkulasi untuk melalui *pedestrian way* yang terdiri dari perilaku berjalan, berlari, mengendarai sepeda motor maupun sepeda dan menyeberang jalan yang dilakukan oleh pengguna *pedestrian way* pada Jalan Raya Dharmo.

Tabel 4.4 Jenis Perilaku Sirkulasi pada Jalan Raya Dharmo

| Segmen | Jenis Perilaku Sirkulasi | | | |
|----------|---|---|--|--|
| | Weekday | | Weekend | |
| | Pagi | Sore | Pagi | Sore |
| Segmen 1 | <ol style="list-style-type: none"> Pada <i>pedestrian way</i> sisi Timur dan Barat terdapat perilaku berjalan. Pada ruas jalan terdapat perilaku menyeberang (dengan berjalan). | <ol style="list-style-type: none"> Pada <i>pedestrian way</i> sisi Timur dan Barat terdapat perilaku berjalan. Pada ruas jalan terdapat perilaku menyeberang (dengan berjalan). | <ol style="list-style-type: none"> Pada <i>pedestrian way</i> sisi Timur terdapat perilaku berjalan. Pada ruas jalan terdapat perilaku berjalan, menyeberang (dengan berjalan) dan mengendarai sepeda. | <ol style="list-style-type: none"> Pada <i>pedestrian way</i> sisi Timur terdapat perilaku berjalan dan mengendarai sepeda motor. |
| Segmen 2 | <ol style="list-style-type: none"> Pada <i>pedestrian way</i> sisi Barat terdapat perilaku berjalan dan mengendarai sepeda motor. | <ol style="list-style-type: none"> Pada <i>pedestrian way</i> sisi Timur dan Barat terdapat perilaku berjalan. Pada ruas jalan terdapat perilaku | <ol style="list-style-type: none"> Pada <i>pedestrian way</i> terdapat perilaku berjalan. Pada ruas jalan terdapat perilaku berjalan, menyeberang | <ol style="list-style-type: none"> Pada <i>pedestrian way</i> sisi Barat terdapat perilaku mengendarai sepeda. |

| Segmen | Jenis Perilaku Sirkulasi | | | |
|----------|---|---|---|---|
| | Weekday | | Weekend | |
| | Pagi | Sore | Pagi | Sore |
| Segmen 3 | <ol style="list-style-type: none"> 1. Pada <i>pedestrian way</i> sisi Timur dan Barat terdapat perilaku berjalan. 2. Pada ruas jalan terdapat perilaku menyeberang (dengan berjalan). | <ol style="list-style-type: none"> 1. Pada <i>pedestrian way</i> sisi Timur dan Barat terdapat perilaku berjalan. 2. Pada ruas jalan terdapat perilaku menyeberang (dengan berjalan). | <ol style="list-style-type: none"> 1. Pada <i>pedestrian way</i> sisi Barat terdapat perilaku berjalan dan mengendarai sepeda. 2. Pada ruas jalan terdapat perilaku berjalan, mengendarai sepeda, dan menyeberang (dengan berlari). | <ol style="list-style-type: none"> 1. Pada <i>pedestrian way</i> terdapat perilaku berjalan dan mengendarai sepeda. 2. Pada ruas jalan terdapat perilaku menyeberang (dengan berjalan) dan mengendarai sepeda). |
| Segmen 4 | <ol style="list-style-type: none"> 1. Pada <i>pedestrian way</i> sisi Timur terdapat perilaku berjalan. 2. Pada <i>pedestrian way</i> sisi Barat terdapat perilaku berjalan, berlari dan mengendarai sepeda motor. 3. Pada ruas jalan terdapat perilaku menyeberang (dengan berjalan). | <ol style="list-style-type: none"> 1. Pada <i>pedestrian way</i> sisi Timur dan Barat terdapat perilaku berjalan. 2. Pada ruas jalan terdapat perilaku menyeberang (dengan berjalan). | <ol style="list-style-type: none"> 1. Pada <i>pedestrian way</i> sisi Barat terdapat perilaku berjalan dan mengendarai sepeda. 2. Pada ruas jalan terdapat perilaku berjalan, mengendarai sepeda, dan menyeberang (dengan berlari). | <ol style="list-style-type: none"> 1. Pada <i>pedestrian way</i> terdapat perilaku berjalan. 2. Pada ruas jalan terdapat perilaku menyeberang (dengan berjalan). |
| Segmen 5 | <ol style="list-style-type: none"> 1. Pada <i>pedestrian way</i> sisi Timur terdapat perilaku berjalan. 2. Pada <i>pedestrian way</i> sisi Barat terdapat perilaku berjalan dan berlari. 3. Pada ruas jalan terdapat perilaku menyeberang (dengan berjalan). | <ol style="list-style-type: none"> 1. Pada <i>pedestrian way</i> sisi Timur dan Barat terdapat perilaku berjalan dan mengendarai sepeda motor. 2. Pada ruas jalan terdapat perilaku menyeberang (dengan berjalan). | <ol style="list-style-type: none"> 1. Pada <i>pedestrian way</i> sisi Barat terdapat perilaku berjalan dan mengendarai sepeda. 2. Pada ruas jalan terdapat perilaku mengendarai sepeda dan menyeberang (dengan berjalan) dan mengendarai sepeda). | <ol style="list-style-type: none"> 1. Pada <i>pedestrian way</i> sisi Barat terdapat perilaku mengendarai sepeda motor. |
| Segmen 6 | <ol style="list-style-type: none"> 1. Pada <i>pedestrian way</i> sisi Timur terdapat perilaku mengendarai sepeda motor. 2. Pada <i>pedestrian way</i> sisi Barat terdapat perilaku berjalan dan mengendarai sepeda motor. | <ol style="list-style-type: none"> 1. Pada <i>pedestrian way</i> sisi Timur terdapat perilaku berjalan dan mengendarai sepeda motor. 2. Pada <i>pedestrian way</i> sisi Barat terdapat perilaku berjalan. 3. Pada ruas jalan | <ol style="list-style-type: none"> 1. Pada <i>pedestrian way</i> sisi Timur terdapat perilaku berjalan. 2. Pada <i>pedestrian way</i> sisi Barat terdapat perilaku mengendarai sepeda motor. | <ol style="list-style-type: none"> 1. Pada <i>pedestrian way</i> sisi Timur terdapat perilaku berjalan. 2. Pada <i>pedestrian way</i> sisi Barat terdapat perilaku mengendarai sepeda motor. |

| Segmen | Jenis Perilaku Sirkulasi | | | |
|--------|--------------------------|--|---------|------|
| | Weekday | | Weekend | |
| | Pagi | Sore | Pagi | Sore |
| | | terdapat perilaku menyeberang (dengan berjalan). | | |

Sumber: Survey primer, 2013

D. Jenis Aktivitas

Jenis aktivitas yang dilakukan pada *pedestrian way* maupun yang mempengaruhi aktivitas pada *pedestrian way* di Jalan Raya Dharmo terdiri dari berjalan, memarkir sepeda motor, memarkir dan menghentikan sepeda, menghentikan kendaraan umum serta memarkir kendaraan umum (ngetem).

Tabel 4.5 Jenis Aktivitas pada Jalan Raya Dharmo

| Segmen | Jenis Aktivitas | | | |
|----------|---|--|---|---|
| | Weekday | | Weekend | |
| | Pagi | Sore | Pagi | Sore |
| Segmen 1 | Pada tepi jalan sisi Timur dan Barat terdapat aktivitas menghentikan kendaraan umum. | 1. Pada <i>pedestrian way</i> sisi Timur terdapat aktivitas berjalan. 2. Pada tepi jalan sisi Barat dan Timur terdapat aktivitas memarkir kendaraan umum. | Pada ruas jalan sisi Timur terdapat aktivitas mengendarai sepeda dan pada sisi Barat terdapat aktivitas memarkir sepeda motor. | Pada <i>pedestrian way</i> sisi Barat terdapat aktivitas mengendarai dan memarkir sepeda motor. |
| Segmen 2 | 1. Pada <i>pedestrian way</i> sisi Barat terdapat aktivitas berjalan, mengendarai dan memarkir sepeda motor. 2. Pada tepi jalan sisi Barat terdapat aktivitas menghentikan kendaraan umum. | 1. Pada <i>pedestrian way</i> sisi Barat terdapat aktivitas mengendarai sepeda motor. 2. Pada tepi jalan sisi Barat terdapat aktivitas menghentikan kendaraan umum. | Pada ruas jalan terdapat aktivitas mengendarai dan menghentikan sepeda. | Pada <i>pedestrian way</i> sisi Barat terdapat aktivitas mengendarai sepeda. |
| Segmen 3 | Pada tepi jalan sisi Barat terdapat aktivitas menghentikan kendaraan umum. | Pada tepi jalan sisi Timur dan Barat terdapat aktivitas menghentikan kendaraan umum. | 1. Pada <i>pedestrian way</i> sisi Timur terdapat aktivitas berjalan, sedangkan pada sisi Barat terdapat aktivitas berjalan, mengendarai dan memarkir sepeda. 2. Pada ruas jalan terdapat aktivitas mengendarai dan menghentikan sepeda. | Pada <i>pedestrian way</i> sisi Timur dan Barat terdapat aktivitas mengendarai sepeda, sedangkan pada sisi Timur terdapat pula aktivitas memarkir sepeda. |
| Segmen | 1. Pada <i>pedestrian</i> | Pada tepi jalan sisi | 1. Pada <i>pedestrian</i> | Pada tepi jalan sisi |

| Segmen | Jenis Aktivitas | | | |
|----------|--|--|---|--|
| | Weekday | | Weekend | |
| | Pagi | Sore | Pagi | Sore |
| 4 | way sisi Barat terdapat aktivitas berjualan, mengendarai dan memarkir sepeda motor. 2. Pada tepi jalan sisi Timur dan Barat terdapat aktivitas menghentikan kendaraan umum. | Timur dan Barat terdapat aktivitas menghentikan kendaraan umum. | way sisi Timur dan Barat terdapat aktivitas berjualan, serta mengendarai dan memarkir sepeda. 2. Pada ruas jalan terdapat aktivitas mengendarai sepeda. | Timur dan Barat terdapat aktivitas menghentikan kendaraan umum. |
| Segmen 5 | Pada tepi jalan sisi Timur dan Barat terdapat aktivitas menghentikan kendaraan umum. | 1. Pada <i>pedestrian way</i> sisi Timur terdapat aktivitas memarkir sepeda motor, sedangkan pada sisi Barat terdapat aktivitas mengendarai sepeda motor. 2. Pada tepi jalan sisi Timur dan Barat terdapat aktivitas menghentikan kendaraan umum. | 1. Pada <i>pedestrian way</i> sisi Timur terdapat aktivitas memarkir sepeda, sedangkan pada sisi Barat terdapat aktivitas berjualan, dan mengendarai sepeda. 2. Pada ruas jalan terdapat aktivitas mengendarai sepeda. | Pada <i>pedestrian way</i> sisi Barat terdapat aktivitas mengendarai sepeda motor. |
| Segmen 6 | 1. Pada <i>pedestrian way</i> sisi Timur dan Barat terdapat aktivitas berjualan, mengendarai dan memarkir sepeda motor. 2. Pada tepi jalan sisi Barat terdapat aktivitas menghentikan kendaraan umum. | 1. Pada <i>pedestrian way</i> sisi Timur terdapat aktivitas mengendarai sepeda motor. 2. Pada tepi jalan sisi Barat terdapat aktivitas menghentikan kendaraan umum. | 1. Pada <i>pedestrian way</i> sisi Timur terdapat aktivitas berjualan, pada sisi Barat terdapat aktivitas berjualan, mengendarai dan memarkir sepeda motor. 2. Pada ruas jalan terdapat aktivitas memarkir sepeda motor. | Pada <i>pedestrian way</i> sisi Barat terdapat aktivitas mengendarai sepeda motor. |

Sumber: Survey primer, 2013

E. Kecenderungan Pemilihan Tempat Beraktivitas

Kecenderungan pemilihan tempat beraktivitas merupakan lokasi yang sering digunakan pengguna untuk melakukan aktivitas di *pedestrian way* Jalan Raya Dharmo.

Tabel 4.6 Kecenderungan Pemilihan Tempat Beraktivitas pada Jalan Raya Dharmo

| | Kecenderungan Pemilihan Tempat Beraktivitas | | | |
|---|---|---|---|------|
| | Weekday | | Weekend | |
| | Pagi | Sore | Pagi | Sore |
| Kecenderungan pemilihan tempat beraktivitas adalah pada <i>pedestrian way</i> segmen 1 dan 4. | Kecenderungan pemilihan tempat beraktivitas adalah pada <i>pedestrian way</i> segmen 1. | Kecenderungan pemilihan tempat beraktivitas adalah pada segmen 3. | Kecenderungan pemilihan tempat beraktivitas adalah pada <i>pedestrian way</i> segmen 1. | |

Sumber: Hasil Analisis, 2013

F. Kecenderungan Pemilihan Sirkulasi

Kecenderungan pemilihan sirkulasi merupakan lokasi yang sering digunakan pengguna untuk melakukan sirkulasi di *pedestrian way* Jalan Raya Dharmo.

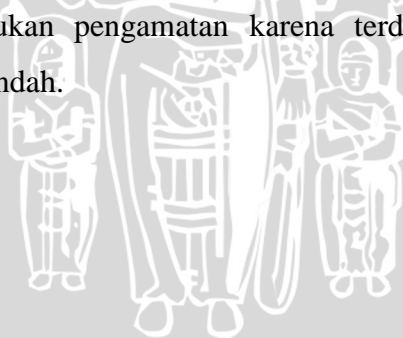
Tabel 4.7 Kecenderungan Pemilihan Sirkulasi pada Jalan Raya Dharmo

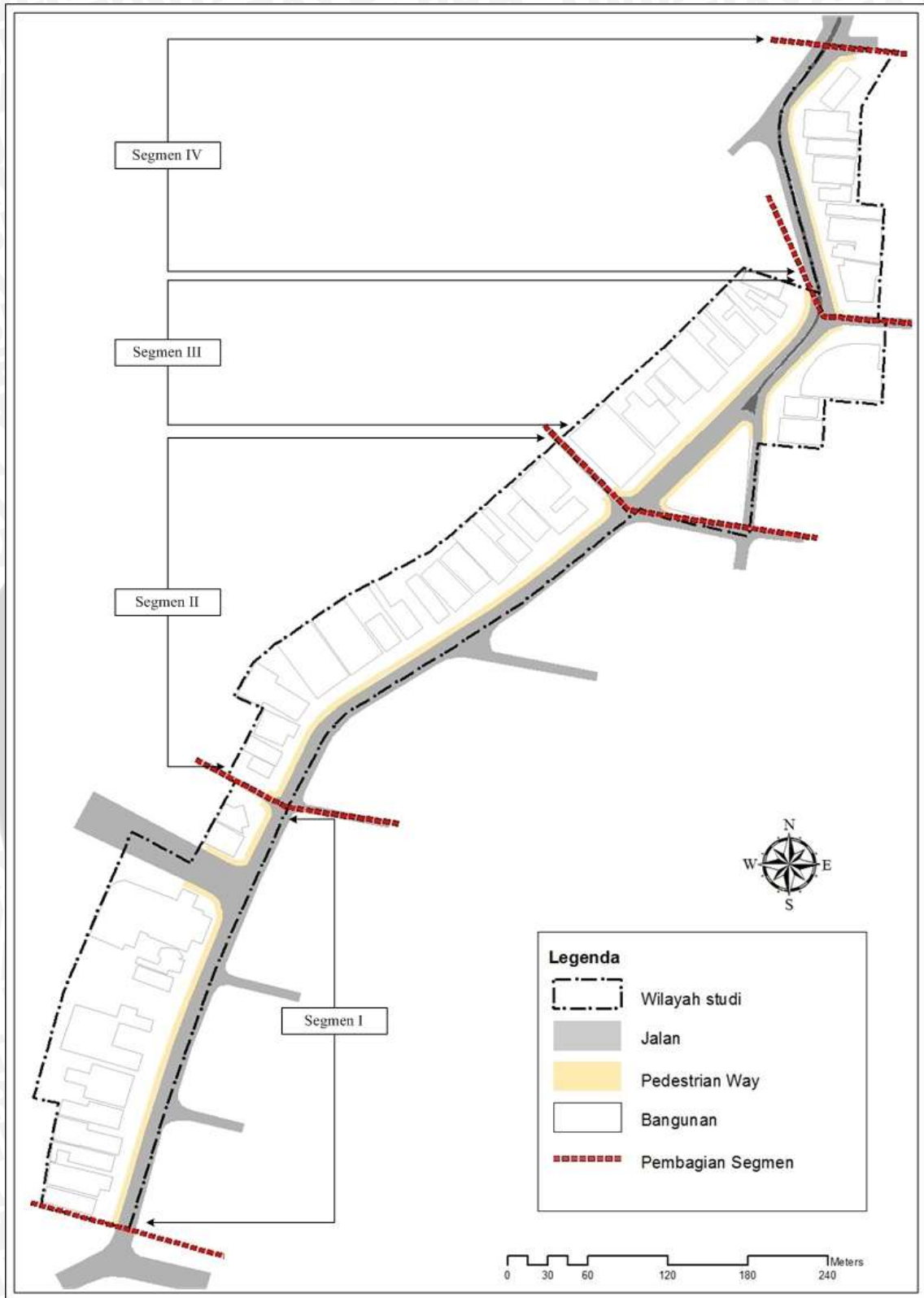
| Kecenderungan Pemilihan Sirkulasi | | | |
|---|---|---|---|
| Weekday | | Weekend | |
| Pagi | Sore | Pagi | Sore |
| Kecenderungan pemilihan sirkulasi adalah pada <i>pedestrian way</i> segmen 1. | Kecenderungan pemilihan sirkulasi adalah pada <i>pedestrian way</i> segmen 1. | Kecenderungan pemilihan sirkulasi adalah pada segmen 3. | Kecenderungan pemilihan sirkulasi adalah pada <i>pedestrian way</i> segmen 1 dan 3. |

Sumber: Hasil Analisis, 2013

4.4.2 Jalan Raya Gubeng

Dalam analisis perilaku pengguna *pedestrian way* pada Jalan Raya Gubeng, pemetaan dilakukan berdasarkan segmen-segmen yang telah ditentukan terlebih dahulu untuk mempermudah pengamatan. Pengamatan dilakukan pada setiap segmen pada hari efektif (*weekday*) dan akhir pekan (*weekend*) pada pagi dan sore hari. Pengamatan pada *weekday* dan *weekend* memiliki tujuan untuk mengetahui perbedaan tingkat penggunaan pada *weekday* dan *weekend*. Waktu pengamatan adalah pagi hari yaitu pukul 06.30-07.30 WIB dan sore hari yaitu pukul 15.00-16.00 WIB dikarenakan waktu tersebut adalah jam sibuk dimana terdapat aktivitas berangkat dan pulang kerja, sekolah maupun lainnya mengingat lokasi pengamatan memiliki guna lahan yang beragam, sedangkan pada siang hari tidak dilakukan pengamatan karena terdapat tingkat penggunaan *pedestrian way* yang sangat rendah.





Gambar 4.58 Pembagian Segmen pada Jalan Raya Gubeng



Gambar 4.59 Analisis Perilaku pada Jalan Raya Gubeng Weekday Pagi



Gambar 4.60 Analisis Perilaku pada Jalan Raya Gubeng Weekday Sore



Gambar 4.61 Analisis Perilaku pada Jalan Raya Gubeng Weekend Pagi



Gambar 4.62 Analisis Perilaku pada Jalan Raya Gubeng Weekend Sore

Perilaku pengguna *pedestrian way* pada Jalan Raya Gubeng dibedakan menjadi karakteristik pengguna, gerak perilaku, jenis perilaku sirkulasi, jenis aktivitas, pemilihan tempat beraktivitas dan pemilihan sirkulasi.

A. Karakteristik Pengguna

Karakteristik pengguna pada *pedestrian way* menggambarkan rentang usia pengguna *pedestrian way* yang terdiri dari anak-anak yaitu ≤ 12 tahun, remaja $>12 - 18$ tahun, dewasa >18 tahun.

Tabel 4.8 Karakteristik Pengguna pada Jalan Raya Gubeng

| Segmen | Karakteristik Pengguna | | | |
|----------|---------------------------------------|---|---|---|
| | Weekday | | Weekend | |
| | Pagi | Sore | Pagi | Sore |
| Segmen 1 | Terdapat pengguna yang berusia dewasa | Terdapat pengguna yang berusia dewasa | Terdapat pengguna yang berusia dewasa | Terdapat pengguna yang berusia dewasa |
| Segmen 2 | Terdapat pengguna yang berusia dewasa | Terdapat pengguna yang berusia dewasa | Terdapat pengguna yang berusia remaja dan dewasa | Terdapat pengguna yang berusia dewasa |
| Segmen 3 | Terdapat pengguna yang berusia dewasa | Terdapat pengguna yang berusia anak-anak dan dewasa | Terdapat pengguna yang berusia anak-anak, remaja dan dewasa | Terdapat pengguna yang berusia anak-anak, remaja dan dewasa |
| Segmen 4 | Terdapat pengguna yang berusia dewasa | Terdapat pengguna yang berusia dewasa | Terdapat pengguna yang berusia remaja dan dewasa | Terdapat pengguna yang berusia dewasa |

Sumber: Survey primer, 2013

B. Gerak Perilaku

Gerak perilaku pada *pedestrian way* menggambarkan posisi tubuh pengguna saat melakukan aktivitas pada *pedestrian way* yang terdiri dari duduk, berdiri dan berjalan.

Tabel 4.9 Gerak Perilaku pada Jalan Raya Gubeng

| Segmen | Gerak Perilaku | | | |
|----------|---|---|---|---|
| | Weekday | | Weekend | |
| | Pagi | Sore | Pagi | Sore |
| Segmen 1 | 1. Pada <i>pedestrian way</i> terdapat beberapa orang sedang berdiri dan beberapa sedang berjalan. 2. Pada ruas jalan terdapat beberapa orang sedang berjalan. | 1. Pada <i>pedestrian way</i> terdapat beberapa orang sedang berdiri dan beberapa sedang berjalan. 2. Pada ruas jalan terdapat beberapa orang sedang berjalan. | Pada <i>pedestrian way</i> terdapat beberapa orang sedang berdiri dan beberapa sedang berjalan. | Pada <i>pedestrian way</i> terdapat beberapa orang sedang berjalan. |
| Segmen 2 | 1. Pada <i>pedestrian way</i> terdapat beberapa orang sedang berjalan. 2. Pada ruas jalan terdapat beberapa orang sedang berjalan. | 1. Pada <i>pedestrian way</i> terdapat beberapa orang sedang berdiri, beberapa sedang duduk dan beberapa lainnya sedang berjalan. 2. Pada ruas jalan terdapat beberapa | 1. Pada <i>pedestrian way</i> terdapat beberapa orang sedang berdiri dan beberapa sedang berjalan. 2. Pada ruas jalan terdapat beberapa orang sedang berjalan. | 1. Pada <i>pedestrian way</i> terdapat beberapa orang sedang berjalan. 2. Pada ruas jalan terdapat beberapa orang sedang berjalan. |

| Segmen | Gerak Perilaku | | | |
|----------|--|--|---|--|
| | Weekday | | Weekend | |
| | Pagi | Sore | Pagi | Sore |
| | | orang sedang berjalan. | | |
| Segmen 3 | 1. Pada sisi Timur terdapat beberapa orang sedang berdiri dan beberapa sedang berjalan. 2. Pada sisi Barat terdapat beberapa orang yang berdiri, dan beberapa sedang berjalan. 3. Pada ruas jalan terdapat beberapa orang sedang berjalan. | 1. Pada sisi Timur terdapat beberapa orang sedang berdiri, beberapa sedang duduk dan beberapa lainnya sedang berjalan. 2. Pada sisi Barat terdapat beberapa orang yang berdiri dan beberapa sedang berjalan. 3. Pada ruas jalan terdapat beberapa orang sedang berjalan. | 1. Pada sisi Timur terdapat beberapa orang yang berdiri, beberapa sedang duduk dan beberapa sedang berjalan. 2. Pada sisi Barat terdapat beberapa orang yang berdiri, dan beberapa sedang berjalan. 3. Pada ruas jalan terdapat beberapa orang sedang berjalan. | 1. Pada sisi Timur terdapat beberapa orang yang berdiri, beberapa sedang duduk dan beberapa sedang berjalan. 2. Pada sisi Barat terdapat beberapa orang yang berdiri dan beberapa sedang berjalan. 3. Pada ruas jalan terdapat beberapa orang sedang berjalan. |
| Segmen 4 | 1. Pada <i>pedestrian way</i> terdapat beberapa orang sedang duduk dan beberapa sedang berjalan. 2. Pada ruas jalan terdapat beberapa orang sedang berjalan. | Pada <i>pedestrian way</i> terdapat beberapa orang sedang duduk dan beberapa sedang berjalan. | 1. Pada <i>pedestrian way</i> terdapat beberapa orang sedang berdiri dan beberapa sedang berjalan. 2. Pada ruas jalan terdapat beberapa orang sedang berjalan. | Pada <i>pedestrian way</i> terdapat beberapa orang sedang berdiri dan beberapa sedang berjalan. |

Sumber: Survey primer, 2013

C. Jenis Perilaku Sirkulasi

Perilaku sirkulasi merupakan perilaku yang dilakukan saat melakukan sirkulasi untuk melalui *pedestrian way* yang terdiri dari perilaku berjalan, mengendarai sepeda motor dan menyeberang jalan yang dilakukan oleh pengguna *pedestrian way* pada Jalan Raya Gubeng.

Tabel 4.10 Jenis Perilaku Sirkulasi pada Jalan Raya Gubeng

| Segmen | Jenis Perilaku Sirkulasi | | | |
|----------|---|--|---|---|
| | Weekday | | Weekend | |
| | Pagi | Sore | Pagi | Sore |
| Segmen 1 | 1. Pada <i>pedestrian way</i> terdapat perilaku berjalan dan mengendarai sepeda motor. 2. Pada ruas jalan terdapat perilaku menyeberang (dengan berjalan). | 1. Pada <i>pedestrian way</i> terdapat perilaku berjalan. 2. Pada ruas jalan terdapat perilaku menyeberang (dengan berjalan). | Pada <i>pedestrian way</i> terdapat perilaku berjalan dan mengendarai sepeda motor. | Pada <i>pedestrian way</i> terdapat perilaku berjalan dan mengendarai sepeda motor. |
| Segmen 2 | 1. Pada <i>pedestrian way</i> terdapat perilaku berjalan dan mengendarai | 1. Pada <i>pedestrian way</i> terdapat perilaku berjalan dan mengendarai | 1. Pada <i>pedestrian way</i> terdapat perilaku berjalan. 2. Pada ruas jalan | 1. Pada <i>pedestrian way</i> terdapat perilaku berjalan. |

| Segmen | Jenis Perilaku Sirkulasi | | | |
|----------|---|---|---|---|
| | Weekday | | Weekend | |
| | Pagi | Sore | Pagi | Sore |
| | sepeda motor. 2. Pada ruas jalan terdapat perilaku menyeberang (dengan berjalan). | sepeda motor. 2. Pada ruas jalan terdapat perilaku menyeberang (dengan berjalan). | terdapat perilaku menyeberang (dengan berjalan). | 2. Pada ruas jalan terdapat perilaku menyeberang (dengan berjalan). |
| Segmen 3 | 1. Pada <i>pedestrian way</i> sisi Timur dan Barat terdapat perilaku berjalan. 2. Pada ruas jalan terdapat perilaku menyeberang (dengan berjalan). | 1. Pada <i>pedestrian way</i> sisi Timur dan Barat terdapat perilaku berjalan dan mengendarai sepeda motor. 2. Pada ruas jalan terdapat perilaku menyeberang (berjalan). | 1. Pada <i>pedestrian way</i> sisi Timur dan Barat terdapat perilaku berjalan. 2. Pada ruas jalan terdapat perilaku menyeberang (dengan berjalan). | 1. Pada <i>pedestrian way</i> sisi Timur dan Barat terdapat perilaku berjalan. 2. Pada ruas jalan terdapat perilaku menyeberang (dengan berjalan). |
| Segmen 4 | 1. Pada <i>pedestrian way</i> terdapat perilaku berjalan dan mengendarai sepeda motor. 2. Pada ruas jalan terdapat perilaku menyeberang (dengan berjalan). | Pada <i>pedestrian way</i> terdapat perilaku berjalan. | 1. Pada <i>pedestrian way</i> terdapat perilaku berjalan. 2. Pada ruas jalan terdapat perilaku menyeberang (dengan berjalan). | Pada <i>pedestrian way</i> terdapat perilaku berjalan. |

Sumber: Survey primer, 2013

D. Jenis Aktivitas

Jenis aktivitas yang dilakukan pada *pedestrian way* maupun yang mempengaruhi aktivitas pada *pedestrian way* di Jalan Raya Gubeng terdiri dari berjalan, memarkir sepeda motor, dan menghentikan kendaraan umum.

Tabel 4.11 Jenis Aktivitas pada Jalan Raya Gubeng

| Segmen | Jenis Aktivitas | | | |
|----------|---|---|--|--|
| | Weekday | | Weekend | |
| | Pagi | Sore | Pagi | Sore |
| Segmen 1 | Pada ruas jalan terdapat aktivitas menghentikan kendaraan umum. | Pada ruas jalan terdapat aktivitas menghentikan kendaraan umum. | 1. Pada <i>pedestrian way</i> terdapat aktivitas mengendarai sepeda motor. 2. Pada ruas jalan terdapat aktivitas menghentikan kendaraan umum. | 1. Pada <i>pedestrian way</i> terdapat aktivitas mengendarai sepeda motor. 2. Pada ruas jalan terdapat aktivitas menghentikan kendaraan umum. |
| Segmen 2 | 1. Pada <i>pedestrian way</i> terdapat aktivitas mengendarai dan memarkir sepeda motor. 2. Pada ruas jalan terdapat aktivitas menghentikan | 1. Pada <i>pedestrian way</i> terdapat aktivitas mengendarai dan memarkir sepeda motor. 2. Pada ruas jalan terdapat aktivitas menghentikan | Pada ruas jalan terdapat aktivitas menghentikan kendaraan umum. | Pada ruas jalan terdapat aktivitas menghentikan kendaraan umum. |

| Segmen | Jenis Aktivitas | | | |
|----------|---|---|--|---|
| | Weekday | | Weekend | |
| | Pagi | Sore | Pagi | Sore |
| | kendaraan umum. | kendaraan umum. | | |
| Segmen 3 | 1. Pada <i>pedestrian way</i> sisi Barat terdapat aktivitas berjalan. 2. Pada ruas jalan terdapat aktivitas menghentikan kendaraan umum. | 1. Pada <i>pedestrian way</i> sisi Barat terdapat aktivitas berjalan. 2. Pada tepi jalan terdapat aktivitas menghentikan kendaraan umum dan memarkir sepeda motor. | 1. Pada <i>pedestrian way</i> sedangkan pada sisi Barat terdapat aktivitas berjalan. 2. Pada ruas jalan terdapat aktivitas menghentikan kendaraan umum dan memarkir sepeda motor. | 1. Pada <i>pedestrian way</i> sisi Barat terdapat aktivitas berjalan 2. Pada ruas jalan terdapat aktivitas memarkir sepeda motor dan menghentikan kendaraan umum (tepi jalan Barat). |
| Segmen 4 | 1. Pada <i>pedestrian way</i> terdapat aktivitas mengendarai dan memarkir sepeda motor. 2. Pada ruas jalan terdapat aktivitas menghentikan kendaraan umum. | Pada ruas jalan terdapat aktivitas menghentikan kendaraan umum. | Pada ruas jalan terdapat aktivitas menghentikan kendaraan umum. | Pada ruas jalan terdapat aktivitas menghentikan kendaraan umum. |

Sumber: Survey primer, 2013

E. Kecenderungan Pemilihan Tempat Beraktivitas

Kecenderungan pemilihan tempat beraktivitas merupakan lokasi yang sering digunakan pengguna untuk melakukan aktivitas di *pedestrian way* Jalan Raya Gubeng.

Tabel 4.12 Kecenderungan Pemilihan Tempat Beraktivitas pada Jalan Raya Gubeng

| Kecenderungan Pemilihan Tempat Beraktivitas | | | |
|---|---|---|---|
| Weekday | | Weekend | |
| Pagi | Sore | Pagi | Sore |
| Kecenderungan pemilihan tempat beraktivitas adalah pada <i>pedestrian way</i> segmen 1 dan 3. | Kecenderungan pemilihan tempat beraktivitas adalah pada <i>pedestrian way</i> segmen 3. | Kecenderungan pemilihan tempat beraktivitas adalah pada <i>pedestrian way</i> segmen 3. | Kecenderungan pemilihan tempat beraktivitas adalah pada <i>pedestrian way</i> segmen 3. |

Sumber: Hasil Analisis, 2013

F. Kecenderungan Pemilihan Sirkulasi

Kecenderungan pemilihan sirkulasi merupakan lokasi yang sering digunakan pengguna untuk melakukan sirkulasi di *pedestrian way* Jalan Raya Gubeng.

Tabel 4.13 Kecenderungan Pemilihan Sirkulasi pada Jalan Raya Gubeng

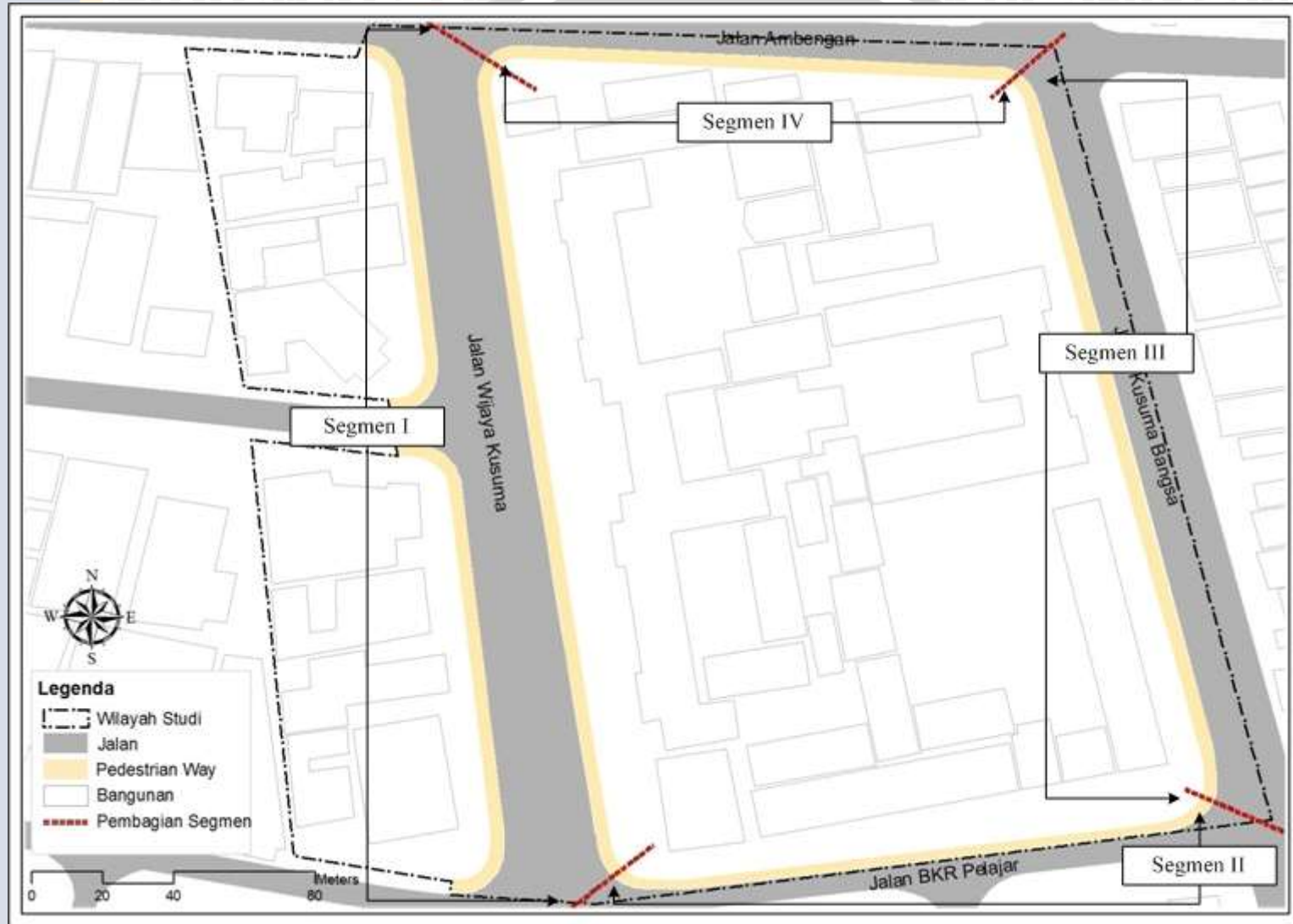
| Kecenderungan Pemilihan Sirkulasi | | | |
|---|---|---|---|
| Weekday | | Weekend | |
| Pagi | Sore | Pagi | Sore |
| Kecenderungan pemilihan sirkulasi adalah pada <i>pedestrian way</i> segmen 3 dan 4. | Kecenderungan pemilihan sirkulasi adalah pada <i>pedestrian way</i> segmen 2 dan 3. | Kecenderungan pemilihan sirkulasi adalah pada <i>pedestrian way</i> segmen 3. | Kecenderungan pemilihan sirkulasi adalah pada <i>pedestrian way</i> segmen 3. |

Sumber: Hasil Analisis, 2013

4.4.3 Kawasan Wijaya Kusuma

Dalam analisis perilaku pengguna *pedestrian way* pada Kawasan Wijaya Kusuma, pemetaan dilakukan berdasarkan segmen-segmen yang telah ditentukan terlebih dahulu untuk mempermudah pengamatan. Pengamatan dilakukan pada setiap segmen pada hari efektif (*weekday*) dan akhir pekan (*weekend*) pada pagi dan sore hari. Pengamatan pada *weekday* dan *weekend* memiliki tujuan untuk mengetahui perbedaan tingkat penggunaan pada *weekday* dan *weekend*. Waktu pengamatan adalah pagi hari yaitu pukul 06.00-07.00 WIB dan sore hari yaitu pukul 15.00-16.00 WIB dikarenakan waktu tersebut adalah jam sibuk dimana terdapat aktivitas berangkat dan pulang sekolah mengingat lokasi pengamatan merupakan kompleks pendidikan, sedangkan pada siang hari tidak dilakukan pengamatan karena tingkat aktivitas pada *pedestrian way* sangat rendah.





Gambar 4.63 Pembagian Segmen pada Kawasan Wijaya Kusuma



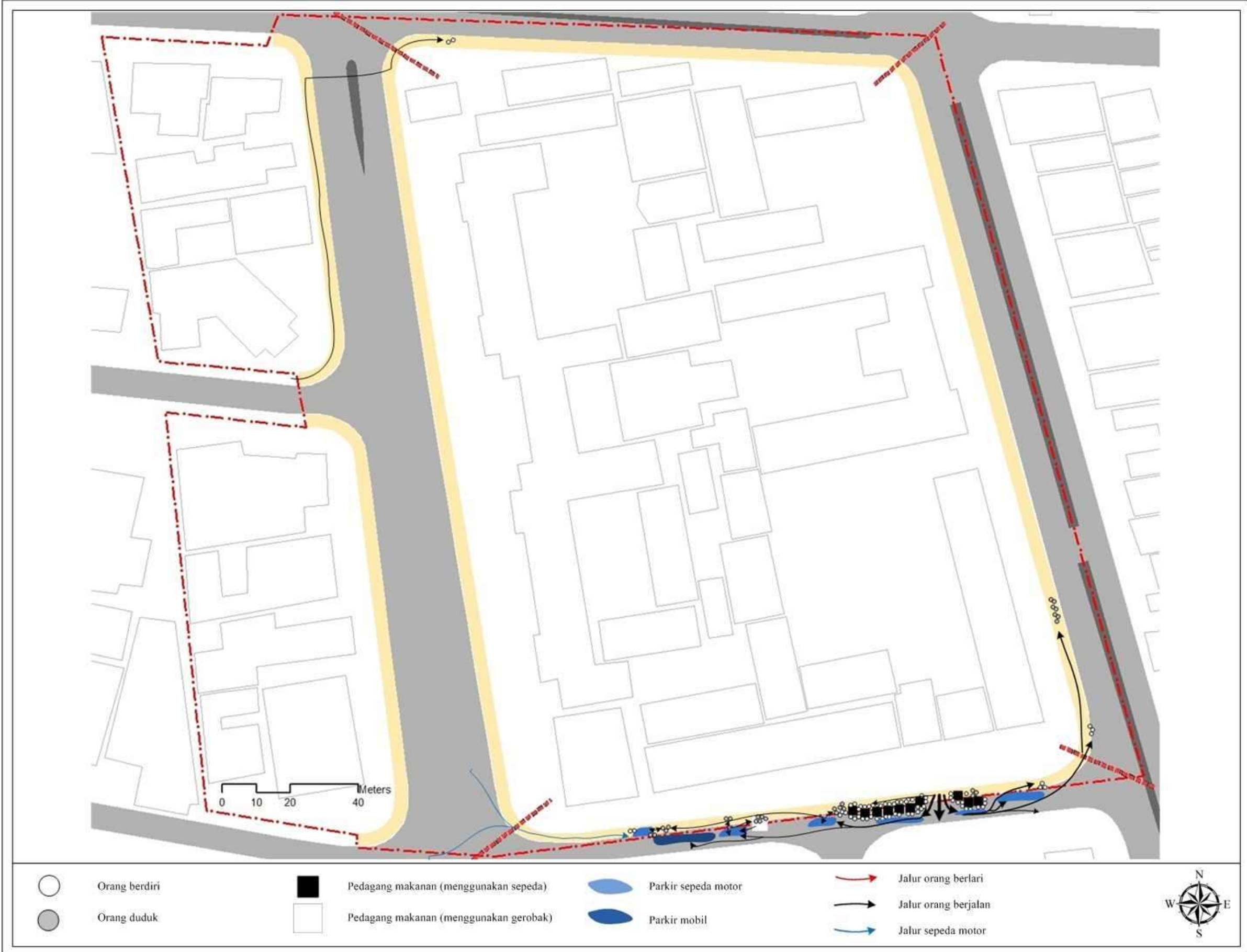
Gambar 4.64 Analisis Perilaku pada Kawasan Wijaya Kusuma Weekday Pagi



Gambar 4.65 Analisis Perilaku pada Kawasan Wijaya Kusuma Weekday Sore



Gambar 4.66 Analisis Perilaku pada Kawasan Wijaya Kusuma Weekend Pagi



Gambar 4.67 Analisis Perilaku pada Kawasan Wijaya Kusuma Weekend Sore

Perilaku pengguna *pedestrian way* pada Kawasan Wijaya Kusuma dibedakan menjadi karakteristik pengguna, gerak perilaku, jenis perilaku sirkulasi, jenis aktivitas, pemilihan tempat beraktivitas dan pemilihan sirkulasi.

A. Karakteristik Pengguna

Karakteristik pengguna pada *pedestrian way* menggambarkan rentang usia pengguna *pedestrian way* yang terdiri dari anak-anak yaitu ≤ 12 tahun, remaja $>12 - 18$ tahun, dewasa >18 tahun.

Tabel 4.14 Karakteristik Pengguna pada Kawasan Wijaya Kusuma

| Segmen | Karakteristik Pengguna | | | |
|----------|--|--|---|---|
| | Weekday | | Weekend | |
| | Pagi | Sore | Pagi | Sore |
| Segmen 1 | Terdapat pengguna yang berusia remaja dan dewasa | Terdapat pengguna yang berusia remaja dan dewasa | Terdapat pengguna yang berusia anak-anak, remaja dan dewasa | Terdapat pengguna yang berusia dewasa |
| Segmen 2 | Terdapat pengguna yang berusia remaja dan dewasa | Terdapat pengguna yang berusia remaja dan dewasa | Terdapat pengguna yang berusia remaja dan dewasa | Terdapat pengguna yang berusia anak-anak, remaja dan dewasa |
| Segmen 3 | Terdapat pengguna yang berusia remaja dan dewasa | Terdapat pengguna yang berusia remaja dan dewasa | Terdapat pengguna yang berusia dewasa | Terdapat pengguna yang berusia anak-anak, remaja dan dewasa |
| Segmen 4 | Terdapat pengguna yang berusia remaja dan dewasa | Terdapat pengguna yang berusia remaja dan dewasa | Terdapat pengguna yang berusia dewasa | Terdapat pengguna yang berusia dewasa |

Sumber: Survey primer, 2013

B. Gerak Perilaku

Gerak perilaku pada *pedestrian way* menggambarkan posisi tubuh pengguna saat melakukan aktivitas pada *pedestrian way* yang terdiri dari duduk, berdiri dan berjalan.

Tabel 4.15 Gerak Perilaku pada Kawasan Wijaya Kusuma

| Segmen | Gerak Perilaku | | | |
|----------|--|--|---|---|
| | Weekday | | Weekend | |
| | Pagi | Sore | Pagi | Sore |
| Segmen 1 | 1. Pada sisi Timur terdapat beberapa orang sedang berdiri dan beberapa sedang duduk, serta terdapat beberapa orang sedang berjalan. 2. Pada sisi Barat terdapat beberapa orang sedang berjalan. | 1. Pada sisi Timur terdapat beberapa orang sedang berdiri dan beberapa sedang duduk, serta terdapat beberapa orang sedang berjalan. 2. Pada sisi Barat terdapat beberapa orang sedang berdiri dan beberapa sedang berjalan. | 1. Pada sisi Timur terdapat beberapa orang yang berdiri dan beberapa lainnya duduk, serta terdapat beberapa orang sedang berjalan. 2. Pada sisi Barat terdapat beberapa orang sedang berjalan. | Pada sisi Barat terdapat beberapa orang berjalan. |
| Segmen 2 | Terdapat perilaku berjalan. | Terdapat beberapa orang sedang | - | Terdapat beberapa orang sedang |

| Segmen | Gerak Perilaku | | | |
|----------|-----------------------------|--|--|---|
| | Weekday | | Weekend | |
| | Pagi | Sore | Pagi | Sore |
| | | berdiri, beberapa sedang duduk dan beberapa sedang berjalan. | | berdiri, beberapa sedang duduk, serta beberapa orang sedang berjalan. |
| Segmen 3 | Terdapat perilaku berjalan. | Terdapat beberapa orang sedang berdiri, beberapa sedang duduk dan sedang berjalan. | Terdapat beberapa orang sedang berjalan. | Terdapat beberapa orang sedang berjalan dan beberapa sedang duduk. |
| Segmen 4 | Terdapat perilaku berjalan. | Terdapat terdapat beberapa orang sedang berdiri dan sedang berjalan. | Terdapat beberapa orang sedang berjalan. | Terdapat beberapa orang sedang berjalan. |

Sumber: Survey primer, 2013

C. Jenis Perilaku Sirkulasi

Perilaku sirkulasi merupakan perilaku yang dilakukan saat melakukan sirkulasi untuk melalui *pedestrian way* yang terdiri dari berjalan, berlari, mengendarai sepeda motor dan menyeberang jalan yang dilakukan oleh pengguna *pedestrian way* pada Kawasan Wijaya Kusuma.

Tabel 4.16 Jenis Perilaku Sirkulasi pada Kawasan Wijaya Kusuma

| Segmen | Jenis Perilaku Sirkulasi | | | |
|----------|---|---|---|---|
| | Weekday | | Weekend | |
| | Pagi | Sore | Pagi | Sore |
| Segmen 1 | 1. Pada <i>pedestrian way</i> sisi Timur terdapat perilaku berjalan. 2. Pada ruas jalan terdapat perilaku menyeberang (dengan berjalan). | 1. Pada <i>pedestrian way</i> sisi Timur dan Barat terdapat perilaku berjalan. 2. Pada ruas jalan terdapat perilaku menyeberang (dengan berjalan). | 1. Pada <i>pedestrian way</i> terdapat perilaku berjalan (sisi Timur) dan berlari (sisi Barat). 2. Pada ruas jalan terdapat perilaku berjalan dan menyeberang (dengan berjalan). | 1. Pada <i>pedestrian way</i> sisi Barat terdapat perilaku berjalan. 2. Pada <i>pedestrian way</i> sisi Timur terdapat perilaku mengendarai sepeda motor. 3. Pada ruas jalan terdapat perilaku menyeberang (dengan berjalan). |
| Segmen 2 | 1. Pada <i>pedestrian way</i> terdapat perilaku berjalan. 2. Pada ruas jalan terdapat perilaku menyeberang (dengan berjalan). | 1. Pada <i>pedestrian way</i> terdapat perilaku berjalan. 2. Pada ruas jalan terdapat perilaku berjalan dan menyeberang (dengan berjalan). | 1. Pada <i>pedestrian way</i> terdapat perilaku berlari. 2. Pada ruas jalan terdapat perilaku menyeberang (dengan berlari). | 1. Pada <i>pedestrian way</i> terdapat perilaku jalan, mengendarai sepeda motor. 2. Pada ruas jalan terdapat perilaku berjalan dan menyeberang (dengan berjalan). |
| Segmen 3 | Pada <i>pedestrian way</i> terdapat perilaku berjalan. | 1. Pada <i>pedestrian way</i> terdapat perilaku berjalan. 2. Pada ruas jalan | 1. Pada <i>pedestrian way</i> terdapat perilaku berlari. 2. Pada ruas jalan | Pada <i>pedestrian way</i> terdapat perilaku berjalan. |

| Segmen | Jenis Perilaku Sirkulasi | | | |
|----------|--|--|---|--|
| | Weekday | | Weekend | |
| | Pagi | Sore | Pagi | Sore |
| Segmen 4 | Pada <i>pedestrian way</i> terdapat perilaku berjalan. | Pada <i>pedestrian way</i> terdapat perilaku berjalan. | 1. Pada <i>pedestrian way</i> terdapat perilaku berlari. 2. Pada ruas jalan terdapat perilaku menyeberang (dengan berjalan). | Pada <i>pedestrian way</i> terdapat perilaku berjalan. |

Sumber: Survey primer, 2013

D. Jenis Aktivitas

Jenis aktivitas yang dilakukan pada *pedestrian way* maupun yang mempengaruhi aktivitas pada *pedestrian way* di Kawasan Wijaya Kusuma terdiri dari berjalan, memarkir sepeda motor dan mobil, menghentikan kendaraan umum dan kendaraan pribadi serta memarkir kendaraan umum (ngetem).

Tabel 4.17 Jenis Aktivitas pada Kawasan Wijaya Kusuma

| Segmen | Jenis Aktivitas | | | |
|----------|---|---|--|--|
| | Weekday | | Weekend | |
| | Pagi | Sore | Pagi | Sore |
| Segmen 1 | Pada tepi jalan sisi Timur dan Barat terdapat aktivitas memarkir mobil dan menghentikan kendaraan pribadi dan kendaraan umum. | 1. Pada <i>pedestrian way</i> sisi Barat terdapat aktivitas berjalan. 2. Pada tepi jalan sisi Timur dan Barat terdapat memarkir mobil dan sepeda motor, menghentikan kendaraan pribadi dan kendaraan umum. | 1. Pada <i>pedestrian way</i> sisi Timur terdapat aktivitas berjalan, mengendarai sepeda motor. 2. Pada tepi jalan sisi Timur terdapat aktivitas memarkir sepeda motor dan mobil. | Pada <i>pedestrian way</i> sisi Timur terdapat aktivitas mengendarai sepeda motor. |
| Segmen 2 | Pada tepi jalan terdapat aktivitas memarkir mobil dan menghentikan kendaraan pribadi. | 1. Pada <i>pedestrian way</i> terdapat aktivitas berjalan, mengendarai dan memarkir sepeda motor. 2. Pada tepi jalan terdapat aktivitas memarkir mobil, menghentikan kendaraan pribadi. | - | 1. Terdapat aktivitas berjalan, mengendarai dan memarkir sepeda motor. 2. Pada ruas jalan terdapat aktivitas memarkir mobil dan sepeda motor. |
| Segmen 3 | Pada tepi jalan terdapat aktivitas | 1. Pada <i>pedestrian way</i> terdapat | - | - |

| Segmen | Jenis Aktivitas | | | |
|----------|--|--|---------|------|
| | Weekday | | Weekend | |
| | Pagi | Sore | Pagi | Sore |
| | memarkir sepeda motor dan mobil serta menghentikan kendaraan pribadi dan kendaraan umum. | aktivitas berjualan, mengendarai dan memarkir sepeda motor. 2. Pada tepi jalan terdapat aktivitas memarkir mobil, menghentikan kendaraan pribadi. | | |
| Segmen 4 | Terdapat aktivitas menghentikan kendaraan umum pada tepi jalan. | Pada tepi jalan terdapat aktivitas menghentikan dan memarkir kendaraan umum (ngetem). | - | - |

Sumber: Survey primer, 2013

E. Kecenderungan Pemilihan Tempat Beraktivitas

Kecenderungan pemilihan tempat beraktivitas merupakan lokasi yang sering digunakan pengguna untuk melakukan aktivitas di *pedestrian way* Kawasan Wijaya Kusuma.

Tabel 4.18 Kecenderungan Pemilihan Tempat Beraktivitas pada Kawasan Wijaya Kusuma

| Kecenderungan Pemilihan Tempat Beraktivitas | | | |
|---|--|--|--|
| Weekday | | Weekend | |
| Pagi | Sore | Pagi | Sore |
| Kecenderungan pemilihan tempat beraktivitas adalah pada segmen 1 (sisi Timur) serta segmen 2 dan 3. | Kecenderungan pemilihan tempat beraktivitas adalah pada seluruh ruas <i>pedestrian way</i> dan tepi jalan. | Kecenderungan pemilihan tempat beraktivitas adalah pada segmen 1 (sisi Timur). | Kecenderungan pemilihan tempat beraktivitas adalah pada segmen 2 dan segmen 3. |

Sumber: Hasil Analisis, 2013

F. Kecenderungan Pemilihan Sirkulasi

Kecenderungan pemilihan sirkulasi merupakan lokasi yang sering digunakan pengguna untuk melakukan sirkulasi di *pedestrian way* Kawasan Wijaya Kusuma.

Tabel 4.19 Kecenderungan Pemilihan Sirkulasi pada Kawasan Wijaya Kusuma

| Kecenderungan Pemilihan Sirkulasi | | | |
|--|---|--|--|
| Weekday | | Weekend | |
| Pagi | Sore | Pagi | Sore |
| Kecenderungan pemilihan sirkulasi adalah pada segmen 1 (sisi Timur), serta segmen 2 dan 3. | Kecenderungan pemilihan sirkulasi adalah pada segmen 1 dan 2, serta segmen 3 dan 4. | Kecenderungan pemilihan sirkulasi adalah pada segmen 1 (sisi Timur), segmen 2 dan 4. | Kecenderungan pemilihan sirkulasi adalah pada segmen 3 dan segmen 4. |

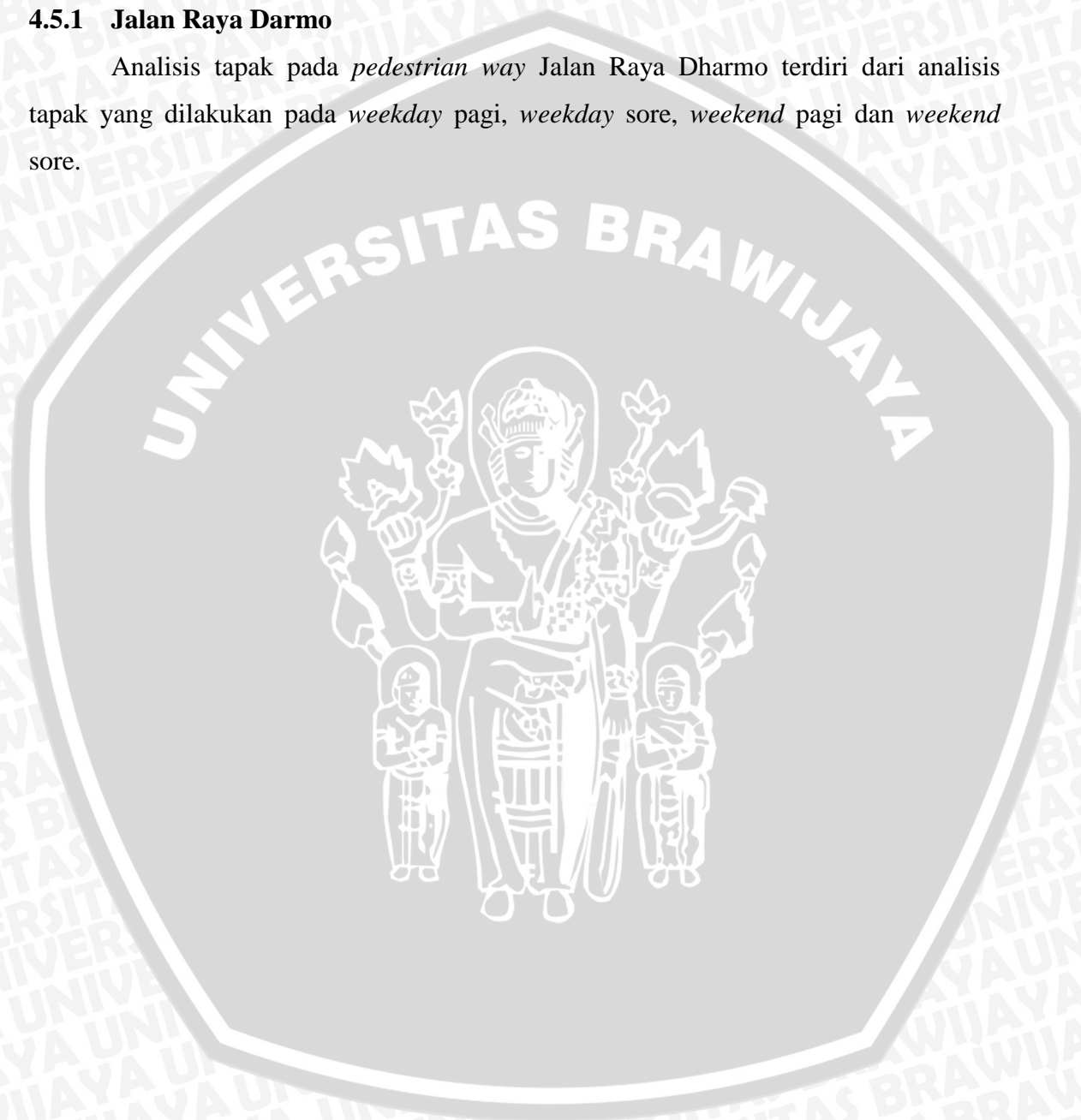
Sumber: Hasil Analisis, 2013

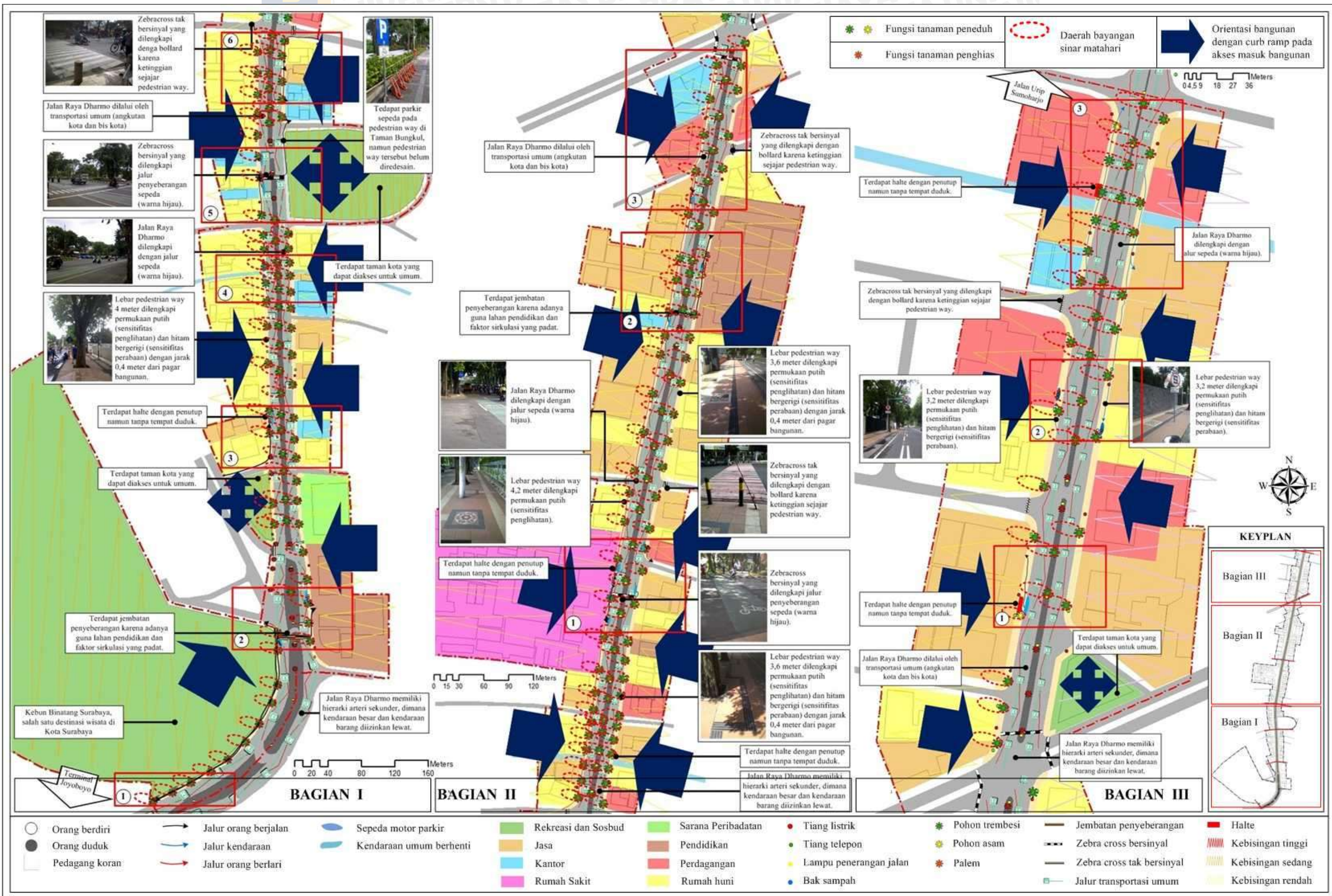
4.5 Analisis Tapak

Analisis tapak pada *pedestrian way* digunakan untuk mengevaluasi faktor fisik lingkungan yang dapat mempengaruhi perilaku pengguna. Pada analisis tapak ini, dilakukan evaluasi mengenai analisis behavioral mapping terhadap gambaran umum pada lingkungan lokasi *pedestrian way* tersebut.

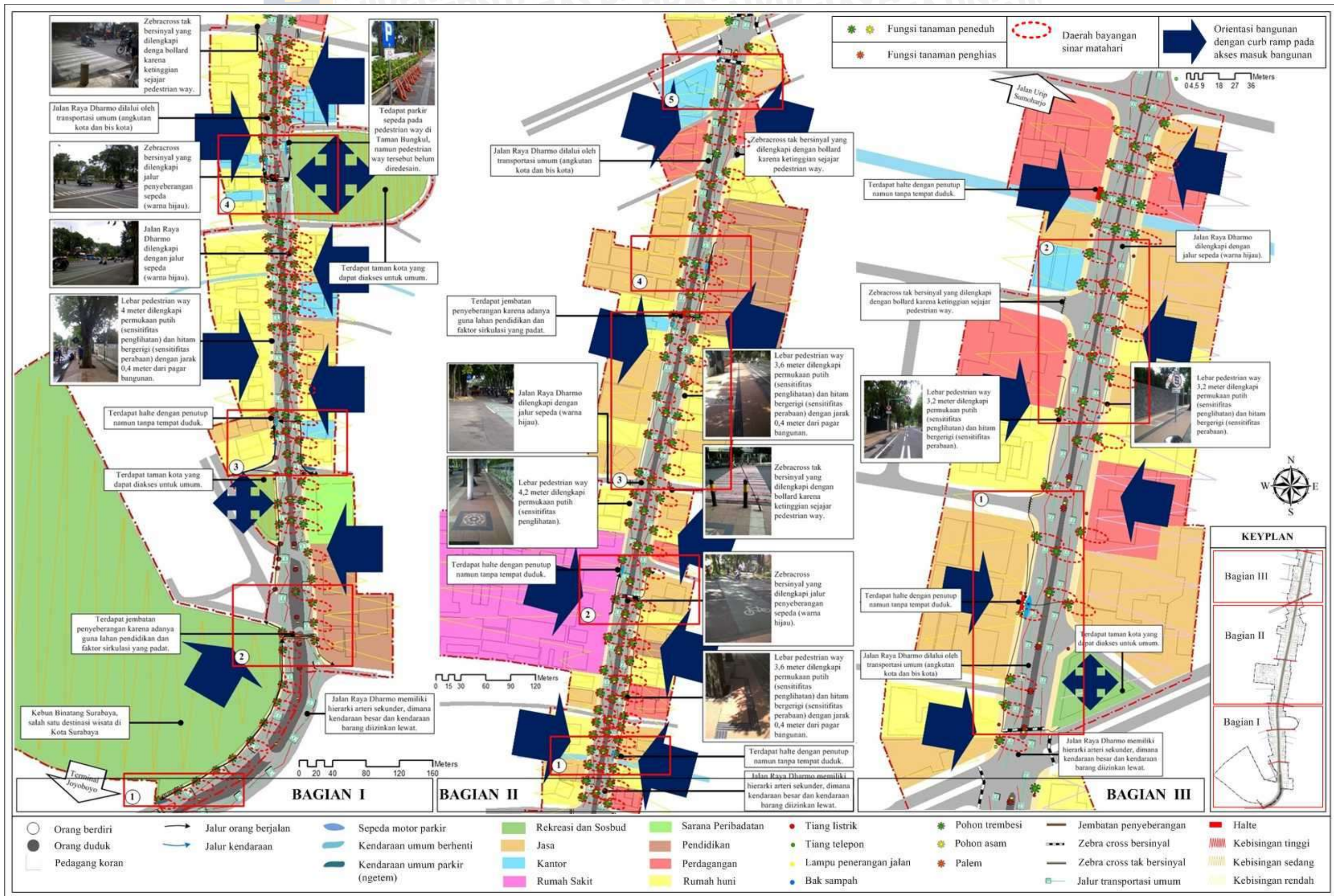
4.5.1 Jalan Raya Darmo

Analisis tapak pada *pedestrian way* Jalan Raya Dharmo terdiri dari analisis tapak yang dilakukan pada *weekday* pagi, *weekday* sore, *weekend* pagi dan *weekend* sore.

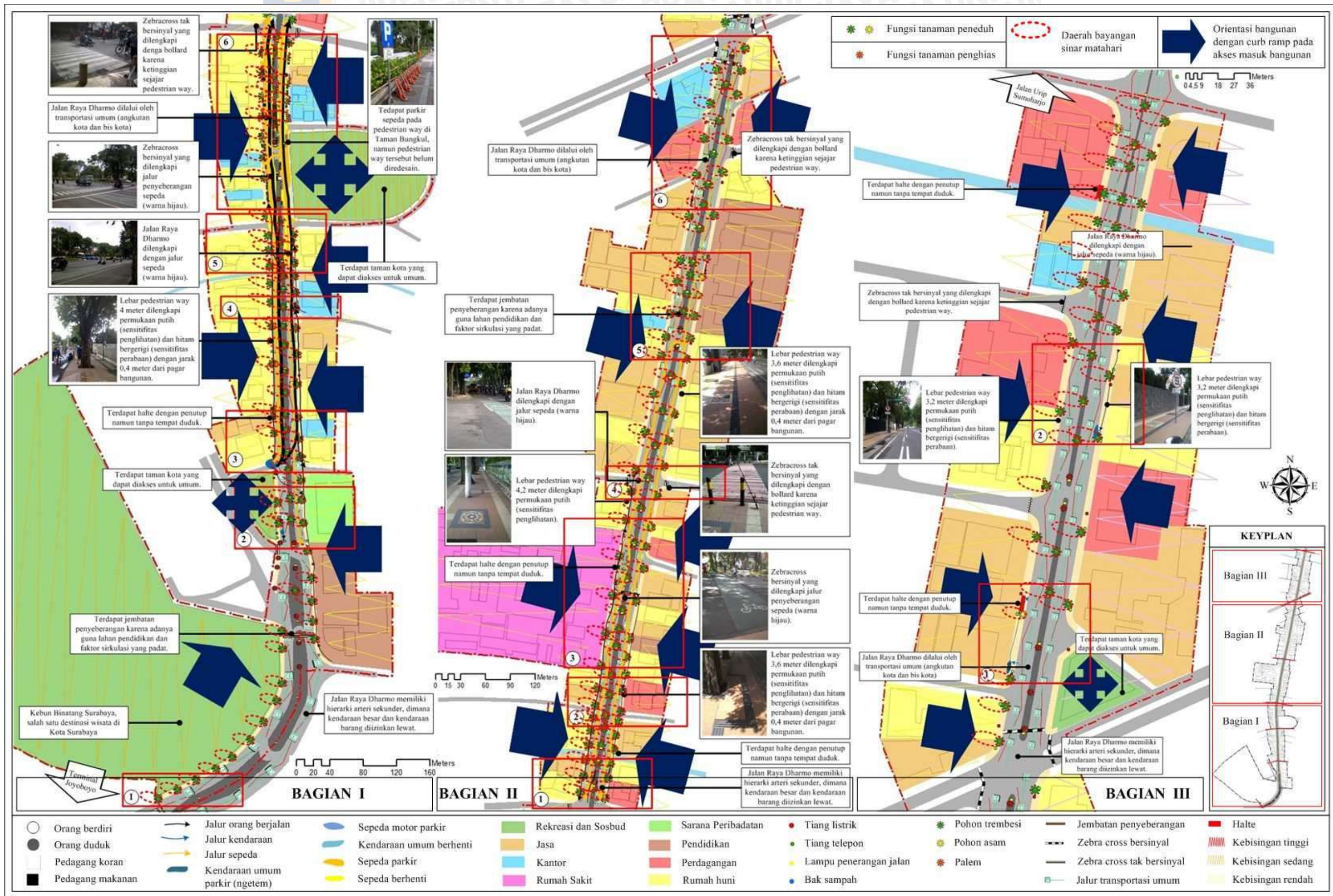




Gambar 4.68 Analisis Tapak pada Jalan Raya Dharmo Weekday Pagi










Gambar 4.69 Analisis Tapak pada Jalan Raya Dharmo Weekday Sore



Gambar 4.70 Analisis Tapak pada Jalan Raya Dharmo Weekend Pagi

Tabel 4.20 Analisis Tapak *Weekday Pagi* pada Jalan Raya Dharmo

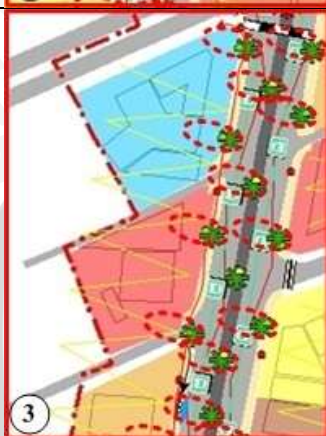
| Gambar | Analisis |
|---|---|
|  | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Keberadaan terminal yang berbatasan langsung dengan tapak menarik pergerakan pejalan kaki berusia dewasa. ▪ Pengguna memilih untuk menunggu kendaraan umum dengan mengobrol di bawah naungan pepohonan dengan posisi berdiri pada tepi <i>pedestrian way</i> maupun duduk pada permukaan <i>pedestrian way</i> yang telah dibersihkan. ▪ Pejalan kaki memilih untuk berjalan pada bagian <i>pedestrian way</i> yang tidak terhalang oleh pepohonan. |
|  | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Guna lahan pendidikan (sekolah) dan Kebun Binatang Surabaya serta guna lahan di luar tapak menarik pergerakan pejalan kaki berusia anak-anak dan dewasa. ▪ Pengguna kendaraan umum memilih turun di dekat lokasi tujuan (tidak pada halte) serta menunggu dan mengobrol dengan posisi berdiri pada sekitar lokasi berhentinya kendaraan umum. ▪ Pengguna <i>pedestrian way</i> menyeberang pada jembatan penyeberangan karena sirkulasi jalan yang ramai dan padat. ▪ Pejalan kaki memilih untuk berjalan pada bagian <i>pedestrian way</i> yang tidak terhalang oleh pepohonan. |
|  | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Keberadaan halte pada tapak menarik pergerakan pejalan kaki berusia dewasa. ▪ Pengguna <i>pedestrian way</i> menunggu kendaraan umum pada halte dengan berdiri karena tidak terdapat fasilitas bangku pada halte. ▪ Kendaraan umum berhenti untuk menaikkan penumpang tepat di depan halte. ▪ Pejalan kaki memilih untuk berjalan pada bagian <i>pedestrian way</i> yang tidak terhalang oleh pepohonan. |
|  | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Keberadaan pedagang koran pada <i>pedestrian way</i> menarik aktivitas pengguna berusia dewasa. ▪ Pengendara sepeda motor menaikkan kendaraannya pada <i>pedestrian way</i> melalui <i>curb ramp</i> dan memilih untuk berjalan pada bagian <i>pedestrian way</i> yang tidak terhalang oleh pepohonan kemudian di parkir pada <i>pedestrian way</i>. ▪ Pengguna <i>pedestrian way</i> melakukan aktivitas pada sekitar pedagang koran dengan posisi duduk pada bangku yang disediakan pedagang. |
|  | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Keberagaman guna lahan pada tapak menarik pergerakan pejalan kaki berusia dewasa. ▪ Pengguna kendaraan umum memilih turun di dekat lokasi tujuan (tidak pada halte). ▪ Pengguna <i>pedestrian way</i> memilih untuk menyeberang pada zebra-cross bersinyal namun harus menunggu untuk menyeberang karena sirkulasi jalan yang padat. |
|  | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Keberagaman guna lahan pada tapak menarik pergerakan pejalan kaki berusia dewasa. ▪ Pejalan kaki memilih untuk berjalan pada bagian <i>pedestrian way</i> yang tidak terhalang oleh pepohonan. |
| Bagian II | |
|  | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Keberadaan pedagang koran, halte dan rumah sakit serta guna lahan di luar tapak menarik pergerakan dan aktivitas pejalan kaki berusia dewasa pada <i>pedestrian way</i>. ▪ Pengguna kendaraan umum memilih turun di dekat lokasi tujuan (tidak pada halte) sedangkan pengguna yang akan naik kendaraan umum menunggu pada halte dengan posisi berdiri. ▪ Pengguna <i>pedestrian way</i> menyeberang pada zebra-cross bersinyal. ▪ Pengguna memilih untuk berjalan maupun berlari pada bagian |

Gambar

Analisis



- pedestrian way* yang tidak terhalang oleh pepohonan.
- Pengendara sepeda motor menaikkan kendaraannya pada *pedestrian way* melalui *curb ramp* dan memilih untuk berjalan pada bagian *pedestrian way* yang tidak terhalang oleh pepohonan kemudian di parkir pada *pedestrian way*.
 - Pengguna *pedestrian way* melakukan aktivitas pada sekitar pedagang koran dengan posisi berdiri karena tidak terdapat fasilitas bangku.
-
- Guna lahan pendidikan (sekolah) menarik pergerakan pejalan kaki berusia remaja.
 - Pengguna kendaraan umum memilih turun di dekat lokasi tujuan (tidak pada halte).
 - Pengguna *pedestrian way* menyeberang pada jembatan penyeberangan.
 - Pengguna *pedestrian way* memilih untuk berjalan maupun berlari pada bagian *pedestrian way* yang tidak terhalang oleh pepohonan.



- Keberadaan halte pada tapak menarik pergerakan pejalan kaki berusia dewasa.
- Pengguna *pedestrian way* menunggu kendaraan umum pada halte dengan berdiri karena tidak terdapat fasilitas bangku pada halte.
- Kendaraan umum berhenti untuk menaikkan penumpang tepat di depan halte.
- Pengguna *pedestrian way* memilih untuk berjalan maupun berlari pada bagian *pedestrian way* yang tidak terhalang oleh pepohonan.

Bagian III



- Guna lahan jasa menarik pergerakan pejalan kaki berusia dewasa.
- Kendaraan umum berhenti untuk menurunkan penumpang tepat di depan halte.



- Keberadaan pedagang koran pada *pedestrian way* menarik aktivitas pada *pedestrian way* berusia dewasa.
- Pengendara sepeda motor menaikkan kendaraannya pada *pedestrian way* melalui *curb ramp* dan memilih untuk berjalan pada bagian *pedestrian way* yang tidak terhalang oleh pepohonan kemudian di parkir pada *pedestrian way*.
- Pengguna *pedestrian way* melakukan aktivitas pada sekitar pedagang koran dengan posisi duduk pada bangku yang disediakan pedagang.

Gambar






Analisis

Pengendara sepeda motor menaikkannya pada *pedestrian way* melalui *curb ramp* dan memilih untuk berjalan pada bagian *pedestrian way* yang tidak terhalang oleh pepohonan kemudian kembali menuruni *pedestrian way* melalui *curb ramp*.

Sumber: Analisis, 2013

Tabel 4.21 Analisis Tapak *Weekday Sore* pada Jalan Raya Dharmo

| Gambar | Analisis |
|--|--|
| <p data-bbox="258 878 367 909">Bagian I</p>  | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Keberadaan terminal yang berbatasan langsung dengan tapak menarik pergerakan pejalan kaki berusia dewasa. ▪ Pengguna memilih untuk menunggu kendaraan umum dengan mengobrol di bawah naungan pepohonan dengan posisi berdiri pada tepi <i>pedestrian way</i>. ▪ Pejalan kaki memilih untuk berjalan pada bagian <i>pedestrian way</i> yang tidak terhalang oleh pepohonan. ▪ Terdapat kendaraan umum sedang parkir untuk menunggu penumpang meskipun telah terdapat terminal pada sekitar lokasi tersebut. |
|  | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Guna lahan pendidikan (sekolah) dan Kebun Binatang Surabaya serta guna lahan di luar tapak menarik pergerakan pejalan kaki berusia anak-anak dan dewasa. ▪ Pengguna <i>pedestrian way</i> menyeberang pada jembatan penyeberangan karena sirkulasi jalan yang ramai dan padat. ▪ Pejalan kaki memilih untuk berjalan pada bagian <i>pedestrian way</i> yang tidak terhalang oleh pepohonan. |
|  | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Keberadaan halte pada tapak menarik pergerakan pejalan kaki berusia anak-anak dan dewasa. ▪ Pengguna <i>pedestrian way</i> menunggu kendaraan umum pada halte dengan berdiri karena tidak terdapat fasilitas bangku pada halte. ▪ Kendaraan umum berhenti untuk menaikkan penumpang tepat di depan halte. ▪ Pejalan kaki memilih untuk berjalan pada bagian <i>pedestrian way</i> yang tidak terhalang oleh pepohonan. ▪ Pengendara sepeda motor menaikkannya pada <i>pedestrian way</i> melalui <i>curb ramp</i> dan memilih untuk berjalan pada bagian <i>pedestrian way</i> yang tidak terhalang oleh pepohonan kemudian kembali menuruni <i>pedestrian way</i> melalui <i>curb ramp</i>. ▪ Terdapat kendaraan umum sedang parkir untuk menunggu penumpang pada persimpangan karena tidak terdapat halte di sekitar lokasi. ▪ Terdapat pedagang makanan pada <i>pedestrian way</i> yang menarik aktivitas pengguna berusia anak-anak. |

Gambar

Analisis



- Keberagaman guna lahan pada tapak menarik pergerakan pejalan kaki berusia dewasa.
- Pengguna kendaraan umum memilih menunggu pada lokasi biasanya kendaraan umum berhenti menaikkan penumpang (tidak pada halte).
- Pengguna *pedestrian way* memilih untuk menyeberang pada zebracross bersinyal karena sirkulasi jalan yang ramai dan padat.
- Pejalan kaki memilih untuk berjalan pada bagian *pedestrian way* yang tidak terhalang oleh pepohonan.

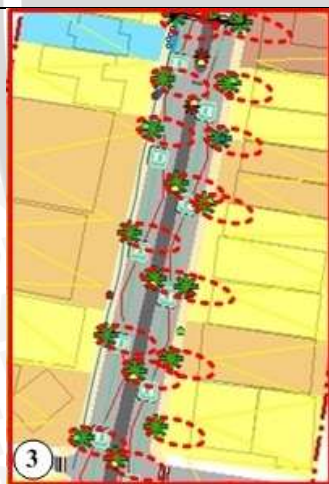
Bagian II



- Keberadaan halte pada tapak menarik pergerakan pejalan kaki berusia dewasa.
- Pengguna *pedestrian way* menunggu kendaraan umum pada halte dengan berdiri karena tidak terdapat fasilitas bangku pada halte.
- Kendaraan umum berhenti untuk menaikkan penumpang tepat di depan halte.
- Pejalan kaki memilih untuk berjalan pada bagian *pedestrian way* yang tidak terhalang oleh pepohonan.



- Keberadaan rumah sakit dan halte pada tapak serta guna lahan di sekitar tapak menarik pergerakan pejalan kaki berusia dewasa.
- Pengguna *pedestrian way* menunggu kendaraan umum pada halte dengan berdiri karena tidak terdapat fasilitas bangku pada halte.
- Kendaraan umum berhenti untuk menaikkan penumpang tepat di depan halte.
- Pejalan kaki memilih untuk berjalan pada bagian *pedestrian way* yang tidak terhalang oleh pepohonan.
- Pengguna *pedestrian way* memilih untuk menyeberang pada zebracross bersinyal karena sirkulasi jalan yang ramai dan padat.



- Keberadaan halte pada tapak serta guna lahan di sekitar tapak menarik pergerakan pejalan kaki berusia remaja dan dewasa.
- Pengguna *pedestrian way* menunggu kendaraan umum pada halte dengan berdiri karena tidak terdapat fasilitas bangku pada halte.
- Kendaraan umum berhenti untuk menaikkan penumpang tepat di depan halte.
- Pengguna *pedestrian way* memilih untuk menyeberang pada jembatan penyeberangan karena sirkulasi jalan yang ramai dan padat.
- Pengendara sepeda motor menaikkan kendaraannya pada *pedestrian way* melalui *curb ramp* dan memilih untuk berjalan pada bagian *pedestrian way* yang tidak terhalang oleh pepohonan kemudian kembali menuruni *pedestrian way* melalui *curb ramp*.
- Pengendara sepeda motor memilih untuk mengendarai sepeda motor pada bagian *pedestrian way* yang tidak terhalang oleh pepohonan.



- Keberadaan halte pada tapak serta guna lahan di sekitar tapak menarik pergerakan pejalan kaki berusia remaja dan dewasa.
- Pengguna *pedestrian way* menunggu kendaraan umum pada halte dengan duduk karena terdapat fasilitas bangku pada halte.
- Kendaraan umum berhenti untuk menaikkan penumpang tepat di depan halte.
- Pejalan kaki memilih untuk berjalan pada bagian *pedestrian way* yang tidak terhalang oleh pepohonan.
- Pengendara sepeda motor menaikkan kendaraannya pada *pedestrian way* melalui *curb ramp* dan memilih untuk berjalan pada bagian *pedestrian way* yang tidak terhalang oleh pepohonan kemudian memarkir sepeda motor nya pada *pedestrian way*.

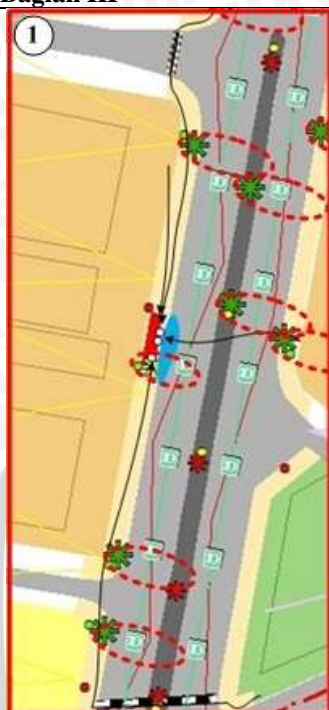
Gambar

Analisis

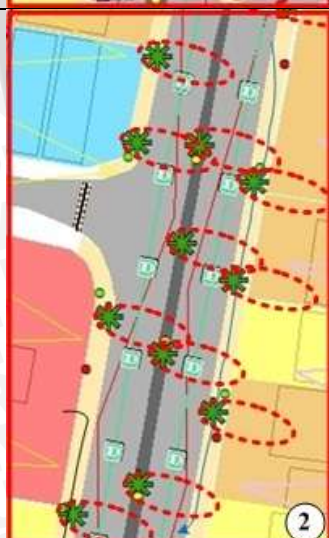


Pengendara sepeda motor menaikkan kendaranya pada *pedestrian way* melalui *curb ramp* dan memilih untuk berjalan pada bagian *pedestrian way* yang tidak terhalang oleh pepohonan kemudian kembali menuruni *pedestrian way* melalui *curb ramp* karena lalu lintas jalan yang macet.

Bagian III



- Keberadaan halte pada tapak serta guna lahan di sekitar tapak menarik pergerakan pejalan kaki berusia dewasa.
- Pengguna *pedestrian way* menunggu kendaraan umum pada halte dengan berdiri karena tidak terdapat fasilitas bangku pada halte.
- Kendaraan umum berhenti untuk menaikkan penumpang tepat di depan halte.
- Pejalan kaki memilih untuk berjalan pada bagian *pedestrian way* yang tidak terhalang oleh pepohonan.
- Pengguna *pedestrian way* memilih untuk menyeberang sembarangan karena tidak terdapat zebcross meskipun sirkulasi jalan dalam kondisi yang ramai dan padat.



Pengendara sepeda motor menaikkan kendaranya pada *pedestrian way* melalui *curb ramp* dan memilih untuk berjalan pada bagian *pedestrian way* yang tidak terhalang oleh pepohonan kemudian kembali menuruni *pedestrian way* melalui *curb ramp* karena lalu lintas jalan yang macet.

Sumber: Analisis, 2013

Tabel 4.22 Analisis Tapak *Weekend Pagi* pada Jalan Raya Dharmo

Gambar

Analisis

Bagian I



- Keberadaan terminal yang berbatasan langsung dengan tapak menarik aktivitas pengguna berusia dewasa.
- Pengguna memilih untuk menunggu kendaraan umum pada *pedestrian way* di bawah naungan pepohonan dengan posisi berdiri pada tepi *pedestrian way*.

Gambar

Analisis



- Keberadaan car free day menarik aktivitas pengguna berusia anak-anak, remaja dan dewasa pada koridor jalan.
- Pejalan kaki dan pengguna sepeda memilih untuk melalui ruas jalan akibat tingkat halangan yang relatif lebih kecil namun sebagian pejalan kaki memilih untuk melalui *pedestrian way*.
- Pengguna melakukan aktivitas pada lokasi yang teduh di bawah naungan pepohonan dengan posisi berdiri.



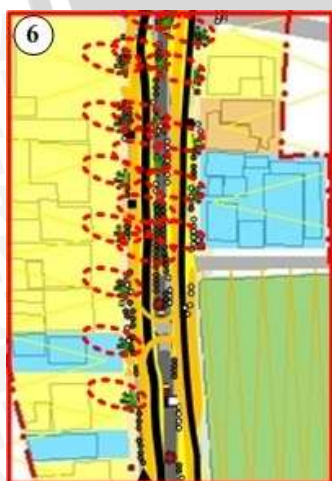
- Keberadaan car free day menarik aktivitas pengguna berusia anak-anak, remaja dan dewasa pada koridor jalan.
- Pejalan kaki dan pengguna sepeda memilih untuk melalui ruas jalan akibat tingkat halangan yang relatif lebih kecil namun sebagian pejalan kaki memilih untuk melalui *pedestrian way*.
- Terdapat beberapa sepeda motor sedang terparkir pada *pedestrian way*.



- Keberadaan car free day menarik aktivitas pengguna berusia anak-anak, remaja dan dewasa pada koridor jalan.
- Pejalan kaki dan pengguna sepeda memilih untuk melalui ruas jalan akibat tingkat halangan yang relatif lebih kecil namun sebagian pejalan kaki memilih untuk melalui *pedestrian way*.
- Pengguna melakukan aktivitas pada lokasi yang teduh di bawah naungan pepohonan dengan posisi berdiri maupun duduk pada permukaan perkerasan karena tidak terdapat fasilitas bangku.

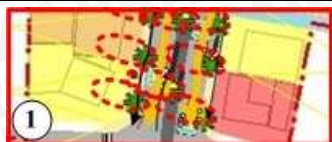


- Keberadaan car free day menarik aktivitas pengguna berusia anak-anak, remaja dan dewasa pada koridor jalan.
- Pejalan kaki dan pengguna sepeda memilih untuk melalui ruas jalan akibat tingkat halangan yang relatif lebih kecil daripada ruas *pedestrian way*.
- Pengguna melakukan aktivitas pada lokasi yang teduh di bawah naungan pepohonan dengan posisi berdiri maupun duduk pada permukaan perkerasan karena tidak terdapat fasilitas bangku.
- Terdapat aktivitas berkumpul pada ruas jalan, namun aktivitas bersantai banyak dilakukan pada ruas *pedestrian way* atau median jalan, sedangkan aktivitas menyeberang bagi pejalan kaki dilakukan pada median jalan karena tidak terdapat jalur menyeberang pada lokasi lain di sekitarnya.



- Keberadaan car free day menarik aktivitas pengguna berusia anak-anak, remaja dan dewasa pada koridor jalan terutama di sekitar lokasi Taman Bungkul.
- Keberadaan pedagang makanan pada *pedestrian way* menarik pergerakan pejalan kaki, dengan pengguna yang melakukan aktivitas pada sekitar pedagang makanan dengan posisi duduk pada bangku yang disediakan pedagang maupun pada *pedestrian way*.
- Pejalan kaki dan pengguna sepeda memilih untuk melalui ruas jalan akibat tingkat halangan yang relatif lebih kecil daripada ruas *pedestrian way*.
- Pengguna melakukan aktivitas pada lokasi yang teduh di bawah naungan pepohonan dengan posisi berdiri maupun duduk pada permukaan perkerasan karena tidak terdapat fasilitas bangku dan memarkir sepeda di sekitarnya.
- Terdapat aktivitas berkumpul pada ruas jalan, namun aktivitas bersantai banyak dilakukan pada ruas *pedestrian way* atau median jalan, sedangkan aktivitas menyeberang bagi pejalan kaki maupun pengguna sepeda dilakukan pada zebra-cross bersinyal.

Bagian II



- Keberadaan car free day menarik aktivitas pengguna berusia anak-anak, remaja dan dewasa pada koridor jalan.
- Pejalan kaki memilih untuk berjalan pada bagian *pedestrian way* yang tidak terhalang oleh pepohonan sedangkan pengguna sepeda memilih untuk melalui jalur tengah pada ruas jalan akibat tingkat halangan

Gambar

Analisis



- yang relatif kecil.
- Pengguna melakukan aktivitas pada lokasi yang teduh di bawah naungan pepohonan dengan posisi berdiri maupun duduk pada permukaan perkerasan karena tidak terdapat fasilitas bangku dan memarkir sepeda di sekitarnya.
- Terdapat aktivitas berkumpul pada ruas jalan, namun aktivitas bersantai banyak dilakukan pada ruas *pedestrian way* atau median jalan.



- Keberadaan car free day menarik aktivitas pengguna berusia anak-anak, remaja dan dewasa pada koridor jalan.
- Keberadaan pedagang koran pada *pedestrian way* menarik pergerakan pejalan kaki, dengan pengguna yang melakukan aktivitas pada sekitar pedagang dengan posisi berdiri.
- Pejalan kaki memilih untuk berjalan pada bagian *pedestrian way* yang tidak terhalang oleh pepohonan sedangkan pengguna sepeda memilih untuk melalui jalur tengah pada ruas jalan akibat tingkat halangan yang relatif kecil.
- Keberadaan car free day menarik aktivitas pengguna berusia anak-anak, remaja dan dewasa pada koridor jalan.
- Keberadaan pedagang makanan pada *pedestrian way* menarik pergerakan pejalan kaki, dengan pengguna yang melakukan aktivitas pada sekitar pedagang makanan dengan posisi duduk pada bangku yang disediakan pedagang.
- Pejalan kaki memilih untuk berjalan pada bagian *pedestrian way* yang tidak terhalang oleh pepohonan sedangkan pengguna sepeda memilih untuk melalui jalur tengah pada ruas jalan akibat tingkat halangan yang relatif kecil.
- Pengguna melakukan aktivitas pada lokasi yang teduh di bawah naungan pepohonan dengan posisi berdiri maupun duduk pada permukaan perkerasan karena tidak terdapat fasilitas bangku dan memarkir sepeda di sekitarnya.
- Terdapat aktivitas bermain bola pada ruas jalan, namun aktivitas bersantai banyak dilakukan pada ruas *pedestrian way* atau median jalan, sedangkan aktivitas menyeberang bagi pejalan kaki maupun pengguna sepeda dilakukan pada zebra-cross bersinyal karena tidak terdapat jalur putar balik pada lokasi lain di sekitarnya.

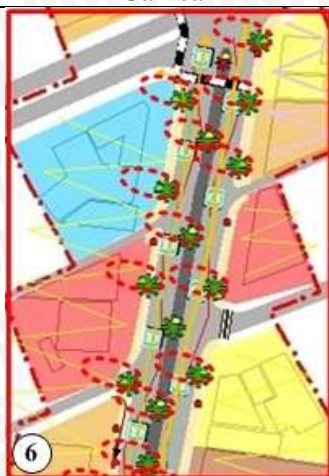


- Keberadaan car free day menarik aktivitas pengguna berusia anak-anak, remaja dan dewasa pada koridor jalan.
- Keberadaan pedagang makanan pada *pedestrian way* menarik pergerakan pejalan kaki, dengan pengguna yang melakukan aktivitas pada sekitar pedagang makanan dengan posisi duduk pada bangku yang disediakan pedagang.
- Pejalan kaki memilih untuk berjalan pada bagian *pedestrian way* yang tidak terhalang oleh pepohonan sedangkan pengguna sepeda memilih untuk melalui jalur tengah pada ruas jalan akibat tingkat halangan yang relatif kecil.



- Keberadaan car free day menarik aktivitas pengguna berusia anak-anak, remaja dan dewasa pada koridor jalan.
- Terdapat banyak pengguna sepeda memutar pada titik putar balik.
- Pengguna sepeda menuju halte untuk menyaksikan aktivitas car free day dan beristirahat dengan duduk karena terdapat fasilitas bangku pada halte sedangkan sepeda terparkir pada tepi jalan.
- Pengguna sepeda memilih untuk melalui jalur tengah pada ruas jalan akibat tingkat halangan yang relatif kecil.

Gambar



Analisis

- Keberadaan car free day menarik aktivitas pengguna berusia anak-anak, remaja dan dewasa pada koridor jalan.
- Terdapat banyak pengguna sepeda masuk dan keluar tapak.
- Pengguna sepeda memilih untuk melalui jalur tengah pada ruas jalan akibat tingkat halangan yang relatif kecil.
- Pejalan kaki berjalan menuju halte untuk menyaksikan aktivitas car free day.

Bagian III



- Keberadaan pedagang koran pada *pedestrian way* menarik aktivitas pengguna berusia dewasa.
- Pengendara sepeda motor menaikkan kendaraannya pada *pedestrian way* melalui *curb ramp* dan memilih untuk berjalan pada bagian *pedestrian way* yang tidak terhalang oleh pepohonan kemudian di parkir pada *pedestrian way* dan kembali menuruni *pedestrian way* melalui *curb ramp*.
- Pengguna *pedestrian way* melakukan aktivitas pada sekitar pedagang koran dengan posisi duduk pada bangku yang disediakan pedagang.



- Keberadaan pedagang koran pada *pedestrian way* menarik aktivitas pengguna berusia dewasa.
- Pengendara sepeda motor memarkir kendaraannya pada tepi jalan untuk membeli koran pada pedagang.
- Pengguna *pedestrian way* melakukan aktivitas pada sekitar pedagang koran dengan posisi duduk pada bangku yang disediakan pedagang.

Sumber: Analisis, 2013

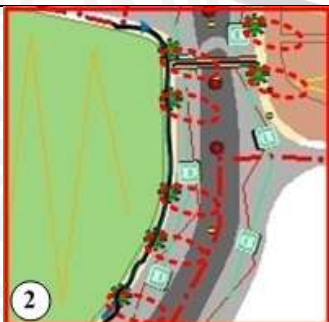
Tabel 4.23 Analisis Tapak *Weekend Sore* pada Jalan Raya Dharmo

Gambar

Bagian I



- Keberadaan terminal yang berbatasan langsung dengan tapak menarik pergerakan pejalan kaki berusia dewasa.
- Pengguna memilih untuk menunggu kendaraan umum dengan mengobrol di bawah naungan pepohonan dengan posisi berdiri pada tepi luar *pedestrian way* maupun duduk pada permukaan *pedestrian way* yang telah dibersihkan.
- Pejalan kaki memilih untuk berjalan pada bagian *pedestrian way* yang tidak terhalang oleh pepohonan.



- Keberadaan Kebun Binatang Surabaya membangkitkan aktivitas pada *pedestrian way*.
- Pengendara sepeda motor menaikkan kendaraannya pada *pedestrian way* melalui *curb ramp* dan memilih untuk berjalan pada bagian *pedestrian way* yang tidak terhalang oleh pepohonan kemudian di parkir pada *pedestrian way*.
- Pejalan kaki memilih untuk berjalan pada bagian *pedestrian way* yang tidak terhalang oleh pepohonan.

Gambar**Analisis**

- Keberadaan taman kota pada tapak menarik aktivitas pada *pedestrian way* berusia dewasa.
- Pejalan kaki memilih untuk berjalan pada bagian *pedestrian way* yang tidak terhalang oleh pepohonan.



- Keberagaman taman kota pada tapak menarik pergerakan pejalan kaki dan pengendara sepeda berusia anak-anak, remaja dan dewasa.
- Pejalan kaki dan pengendara sepeda memilih untuk melewati bagian *pedestrian way* yang tidak terhalang oleh pepohonan.
- Pengendara sepeda memilih untuk melalui *pedestrian way* meskipun pada ruas jalan terdapat jalur khusus sepeda.
- Pengguna *pedestrian way* memilih untuk menyeberang pada zebracross bersinyal karena sirkulasi jalan yang ramai dan padat.
- Pengendara sepeda dapat menyeberang melalui zebracross karena terdapat jalur untuk sepeda.
- Pengguna sepeda memarkir sepeda pada tempat yang telah disediakan.

Bagian II

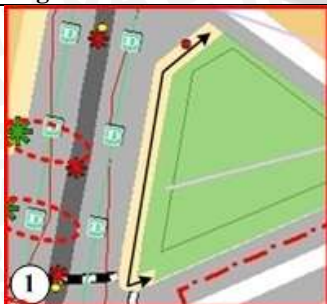
- Keberadaan halte pada tapak menarik pergerakan pejalan kaki berusia dewasa.
- Pengguna *pedestrian way* menunggu kendaraan umum pada halte dengan berdiri karena tidak terdapat fasilitas bangku pada halte.
- Kendaraan umum berhenti untuk menaikkan penumpang tepat di depan halte.
- Pejalan kaki memilih untuk berjalan pada bagian *pedestrian way* yang tidak terhalang oleh pepohonan.



- Keberadaan rumah sakit dan halte pada tapak serta guna lahan di sekitar tapak menarik pergerakan pejalan kaki berusia dewasa.
- Pengguna *pedestrian way* menunggu kendaraan umum pada halte dengan berdiri karena tidak terdapat fasilitas bangku pada halte.
- Kendaraan umum berhenti untuk menaikkan penumpang tepat di depan halte.
- Pejalan kaki memilih untuk berjalan pada bagian *pedestrian way* yang tidak terhalang oleh pepohonan.
- Pengguna *pedestrian way* memilih untuk menyeberang pada zebracross bersinyal karena sirkulasi jalan yang ramai dan padat.



- Pengendara sepeda motor menaikkan kendaraannya pada *pedestrian way* melalui *curb ramp* dan memilih untuk berjalan pada bagian *pedestrian way* yang tidak terhalang oleh pepohonan kemudian kembali menuruni *pedestrian way* melalui *curb ramp*.
- Pengendara sepeda motor memilih untuk mengendarai sepeda motor pada bagian *pedestrian way* yang tidak terhalang oleh pepohonan.

Bagian III

- Keberadaan taman kota pada tapak menarik aktivitas pengguna berusia dewasa pada *pedestrian way*.
- Pejalan kaki memilih untuk berjalan pada bagian *pedestrian way* yang tidak terhalang oleh pepohonan.

Gambar**Analisis**

- Pengendara sepeda motor menaikkan kendaraannya pada *pedestrian way* melalui *curb ramp* dan memilih untuk berjalan pada bagian *pedestrian way* yang tidak terhalang oleh pepohonan kemudian kembali menuruni *pedestrian way* melalui *curb ramp*.
- Pengendara sepeda motor memilih untuk mengendarai sepeda motor pada bagian *pedestrian way* yang tidak terhalang oleh pepohonan.

Sumber: Analisis, 2013

Berikut ini merupakan gambaran perilaku pengguna terhadap faktor fisik lingkungan pada redesain *pedestrian way* Jalan Raya Dharmo:

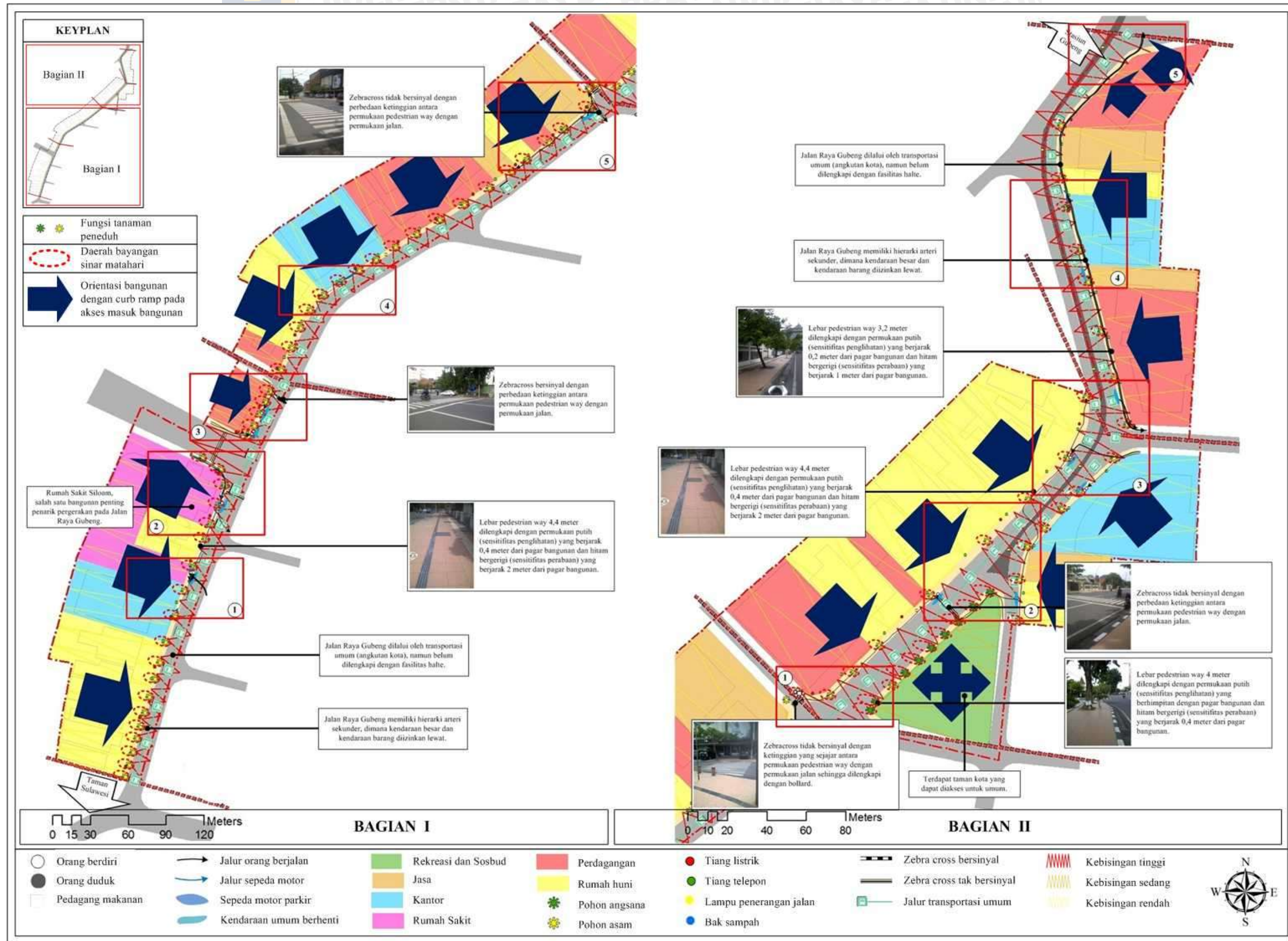
1. Pergerakan dan aktivitas pada *pedestrian way* muncul akibat adanya kebutuhan serta guna lahan dan aktivitas-aktivitas yang menarik
2. Penggunaan dan pergerakan yang rendah diakibatkan oleh tidak adanya aktivitas-aktivitas yang menarik dan motivasi pengguna untuk berjalan kaki
3. Pengguna lebih suka untuk melakukan aktivitas pada *pedestrian way* yang teduh dan nyaman
4. Pejalan kaki lebih menyukai jalur berjalan yang lebar dengan sedikit halangan
5. Pengguna tidak suka berjalan jauh untuk mendapatkan fasilitas-fasilitas yang dibutuhkan
6. Penggunaan fasilitas-fasilitas *pedestrian way* dilakukan sesuai dengan kebutuhan dan kondisi lingkungan sekitar
7. Pengendara sepeda motor dapat dengan mudah mengakses *pedestrian way*
8. Pengguna sepeda lebih menyukai untuk melewati *pedestrian way* daripada ruas jalan karena kondisi jalan yang cenderung ramai dan padat
9. Pengguna sepeda dapat dengan mudah mengakses *pedestrian way* beserta fasilitas-fasilitas yang terdapat didalamnya
10. Keberadaan pedagang cenderung menghidupkan suasana pada *pedestrian way*
11. Pedagang melakukan aktivitas berdagang pada lokasi yang dianggap menguntungkan
12. Pejalan kaki cenderung mudah lelah sehingga menyukai adanya fasilitas-fasilitas yang dapat digunakan untuk beristirahat

13. Pengguna cenderung menjaga jarak dengan pengguna lain, dinding atau pagar bangunan, *street furniture* serta halangan yang ada

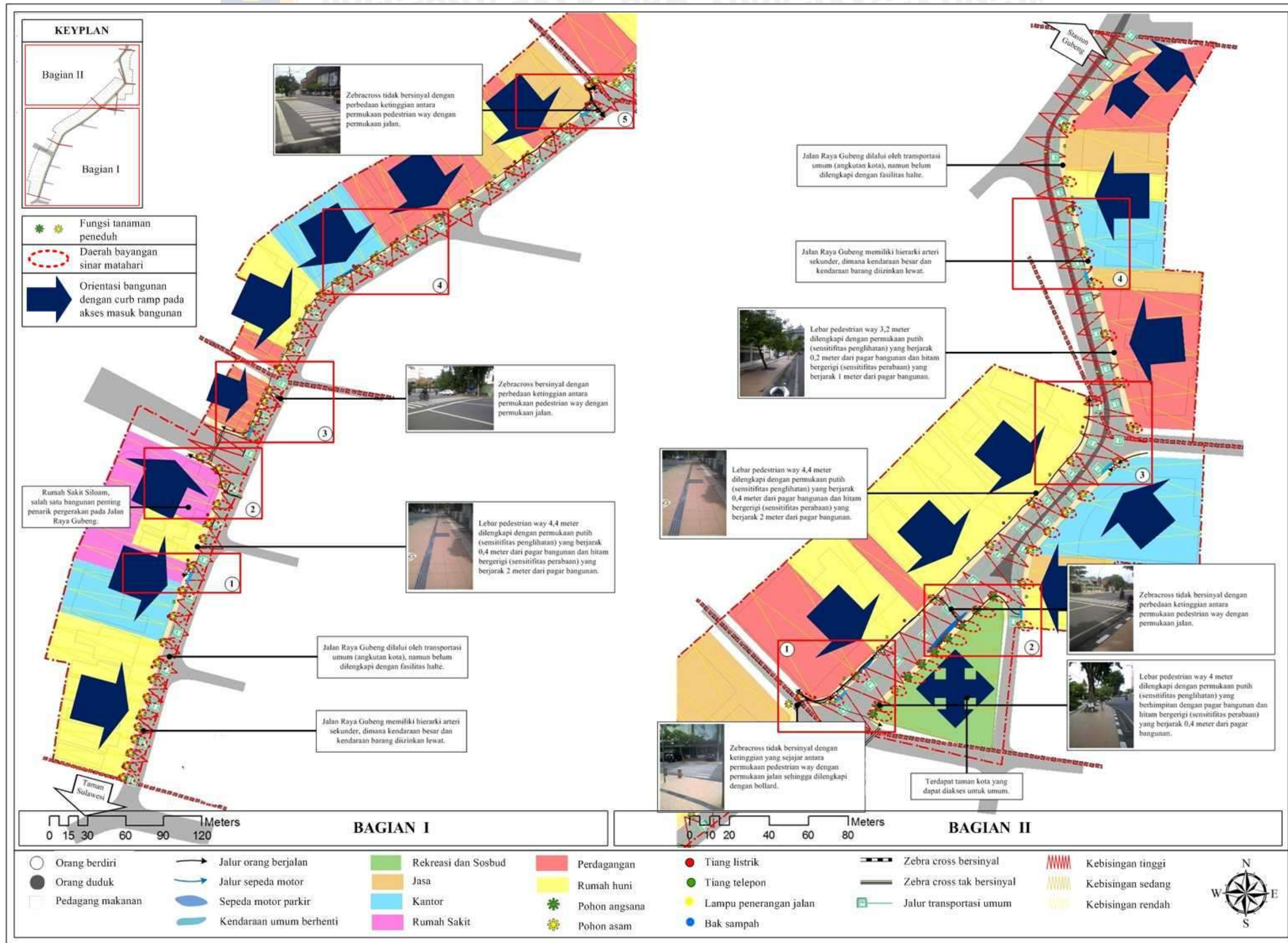
4.5.2 Jalan Raya Gubeng

Analisis tapak pada *pedestrian way* Jalan Raya Gubeng terdiri dari analisis tapak yang dilakukan pada *weekday* pagi, *weekday* sore, *weekend* pagi dan *weekend* sore.

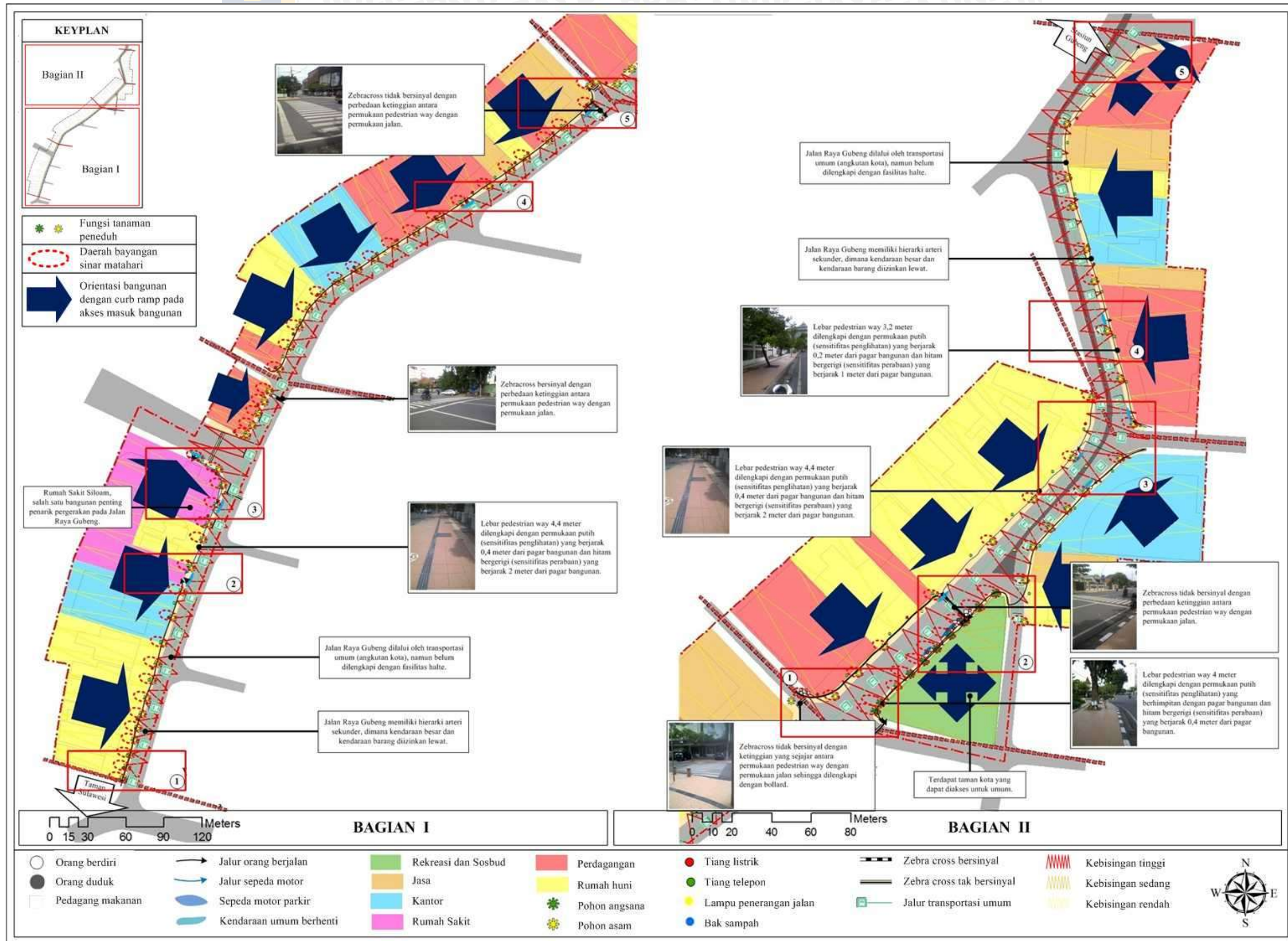




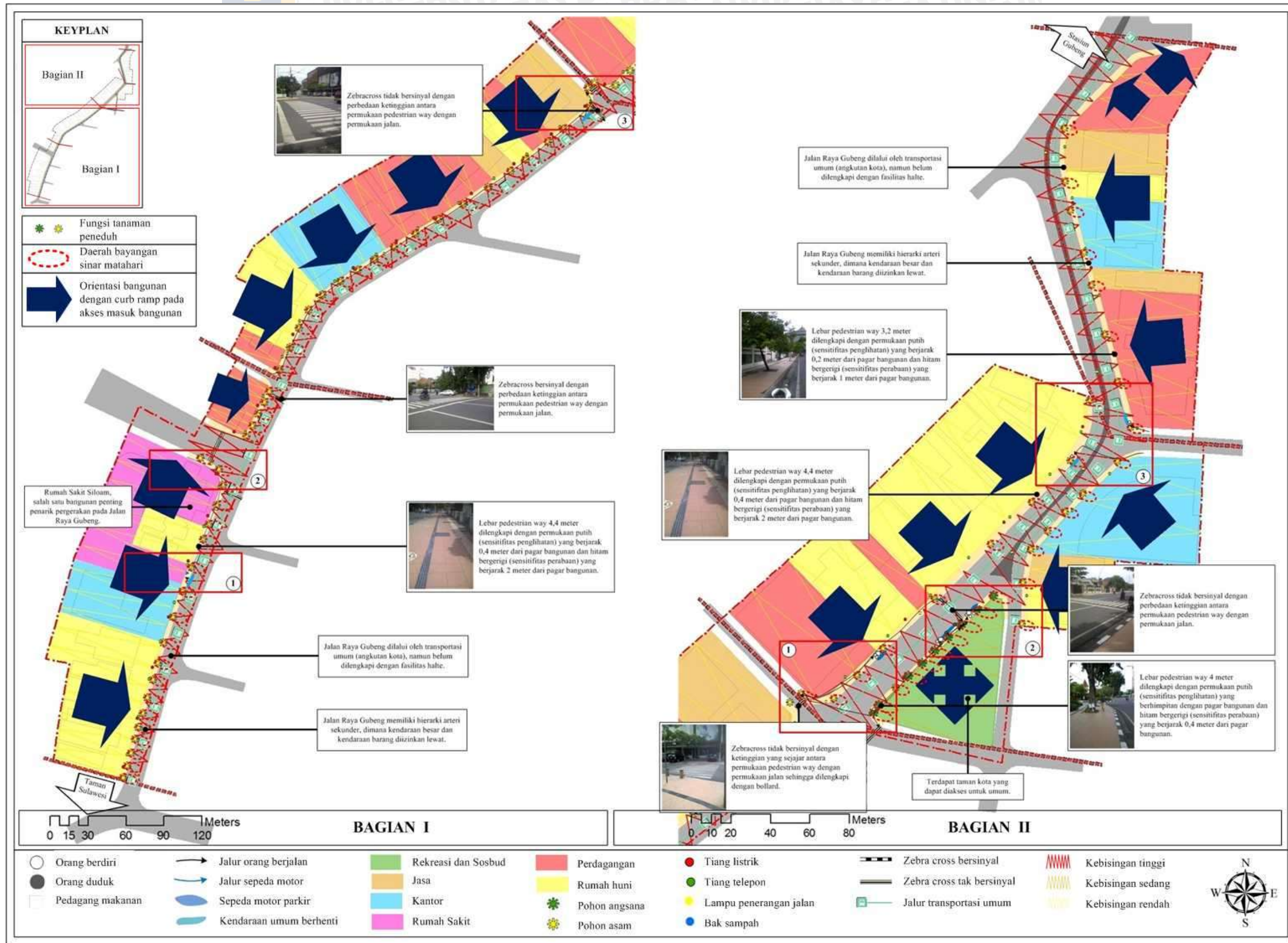
Gambar 4.72 Analisis Tapak pada Jalan Raya Gubeng Weekday Pagi



Gambar 4.73 Analisis Tapak pada Jalan Raya Gubeng Weekday Sore

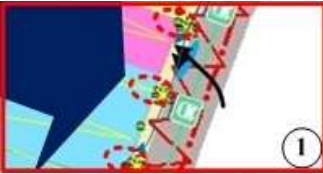

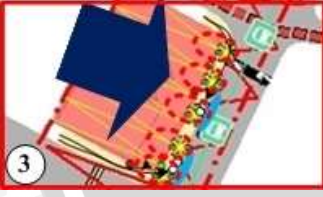

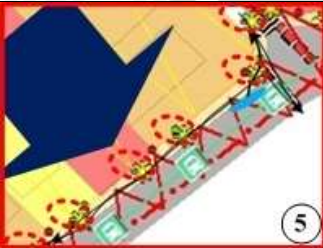


Gambar 4.74 Analisis Tapak pada Jalan Raya Gubeng Weekend Pagi



Gambar 4.75 Analisis Tapak pada Jalan Raya Gubeng Weekend Sore

Tabel 4.24 Analisis Tapak *Weekday Pagi* pada Jalan Raya Gubeng

| Gambar | Analisis |
|---|--|
|  | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Guna lahan rumah sakit menarik pergerakan pejalan kaki berusia dewasa. ▪ Pengguna kendaraan umum memilih turun di dekat lokasi tujuan. ▪ Pengguna <i>pedestrian way</i> menyeberang tidak pada zebra cross karena relatif jauh dari titik menyeberang yang diinginkan meskipun sirkulasi jalan ramai dan padat. ▪ Pengendara sepeda motor mengendarai kendaraannya pada bagian <i>pedestrian way</i> yang tidak terhalang oleh pepohonan karena ruas jalan merupakan jalan satu arah sedangkan tujuan yang dituju berlawanan arah. |
|  | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Titik pemberhentian kendaraan umum dan guna lahan di luar tapak menarik pergerakan pejalan kaki berusia dewasa. ▪ Pengguna memilih untuk menunggu kendaraan umum dengan mengobrol di bawah naungan pepohonan dengan posisi berdiri pada tepi <i>pedestrian way</i> yang tidak terlalu dekat dengan persimpangan. ▪ Kendaraan umum berhenti untuk menaikkan penumpang tepat pada titik penumpang menunggu. ▪ Pengguna <i>pedestrian way</i> menyeberang tidak pada zebra cross karena relatif jauh dari titik menyeberang yang diinginkan meskipun sirkulasi jalan ramai dan padat. ▪ Pengendara sepeda motor menaikkan kendaraannya pada <i>pedestrian way</i> melalui <i>curb ramp</i> dan memilih untuk berjalan pada bagian <i>pedestrian way</i> yang tidak terhalang oleh pepohonan karena ruas jalan merupakan jalan satu arah sedangkan tujuan yang dituju berlawanan arah. ▪ Pejalan kaki memilih untuk berjalan pada bagian <i>pedestrian way</i> yang tidak terhalang oleh pepohonan. |
|  | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Titik pemberhentian kendaraan umum dan guna lahan di luar tapak menarik pergerakan pejalan kaki berusia dewasa. ▪ Pengguna memilih untuk menunggu kendaraan umum dengan mengobrol di bawah naungan pepohonan dengan posisi berdiri pada tepi <i>pedestrian way</i> yang tidak terlalu dekat dengan persimpangan. ▪ Kendaraan umum berhenti untuk menaikkan penumpang tepat pada titik penumpang menunggu. ▪ Pengguna <i>pedestrian way</i> menyeberang pada zebra cross bersinyal karena sirkulasi jalan yang ramai dan padat. ▪ Pejalan kaki memilih untuk berjalan pada bagian <i>pedestrian way</i> yang tidak terhalang oleh pepohonan. |
|  | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Guna lahan perkantoran menarik pergerakan pengguna <i>pedestrian way</i> berusia dewasa. ▪ Pengendara sepeda motor menaikkan kendaraannya pada <i>pedestrian way</i> melalui <i>curb ramp</i> dan memilih untuk berjalan pada bagian <i>pedestrian way</i> yang tidak terhalang oleh pepohonan kemudian di parkir pada <i>pedestrian way</i>. |
|  | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Guna lahan jasa dan guna lahan di luar tapak menarik pergerakan pejalan kaki berusia dewasa. ▪ Pengguna kendaraan umum memilih turun di dekat lokasi tujuan. ▪ Pengguna <i>pedestrian way</i> menyeberang pada zebra cross karena sirkulasi jalan yang ramai dan padat. ▪ Pejalan kaki memilih untuk berjalan pada bagian <i>pedestrian way</i> yang tidak terhalang oleh pepohonan. |

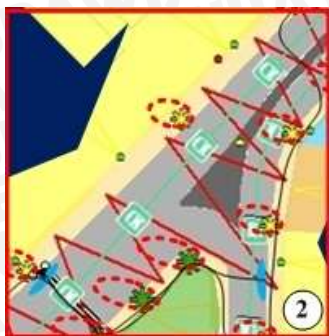
Bagian II

Gambar

Analisis



- Keberadaan pedagang makanan dan guna lahan di luar tapak menarik pergerakan dan aktivitas pengguna berusia dewasa pada *pedestrian way*.
- Pejalan kaki memilih untuk berjalan pada bagian *pedestrian way* yang tidak terhalang oleh pepohonan.



- Titik pemberhentian kendaraan umum dan guna lahan di luar tapak menarik pergerakan pejalan kaki berusia dewasa.
- Pengguna memilih untuk menunggu kendaraan umum dengan mengobrol di bawah naungan pepohonan dengan posisi berdiri pada tepi *pedestrian way* tepat pada titik zebra cross.
- Kendaraan umum berhenti untuk menaikkan penumpang tepat pada titik penumpang menunggu.
- Pengguna kendaraan umum memilih turun di dekat lokasi tujuan.
- Pengguna *pedestrian way* menyeberang pada zebra cross karena sirkulasi jalan yang ramai dan padat namun terdapat pula yang menyeberang tidak pada zebra cross karena pada ruas jalan tersebut tidak terdapat zebra cross.
- Pejalan kaki memilih untuk berjalan pada bagian *pedestrian way* yang tidak terhalang oleh pepohonan.



- Titik pemberhentian kendaraan umum dan guna lahan di luar tapak menarik pergerakan pejalan kaki berusia dewasa.
- Pengguna memilih untuk menunggu kendaraan umum dengan mengobrol di bawah naungan pepohonan dengan posisi berdiri pada tepi *pedestrian way* yang tidak terlalu dekat dengan persimpangan.
- Kendaraan umum berhenti untuk menaikkan penumpang tepat pada titik penumpang menunggu.
- Pengguna kendaraan umum memilih turun di dekat lokasi tujuan namun tidak terlalu dekat dengan persimpangan.
- Pengguna *pedestrian way* menyeberang tidak pada zebra cross karena pada ruas jalan tersebut tidak terdapat zebra cross meskipun sirkulasi jalan relatif ramai dan padat.
- Pejalan kaki memilih untuk berjalan pada bagian *pedestrian way* yang tidak terhalang oleh pepohonan.




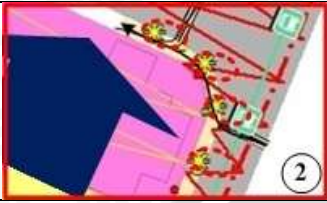
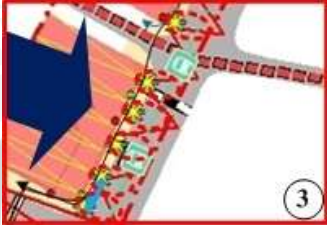
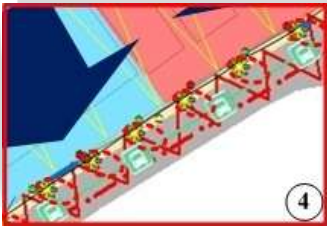


- Guna lahan kantor dan jasa menarik pergerakan pengguna *pedestrian way* berusia dewasa.
- Pengguna kendaraan umum memilih turun di dekat lokasi tujuan.
- Pengendara sepeda motor mengendarainya pada bagian *pedestrian way* yang tidak terhalang oleh pepohonan kemudian di parkir pada *pedestrian way*.
- Pengguna *pedestrian way* melakukan aktivitas pada sekitar lokasi parkir sepeda motor dengan posisi duduk pada bangku yang disediakan.
- Pejalan kaki memilih untuk berjalan pada bagian *pedestrian way* yang tidak terhalang oleh pepohonan.



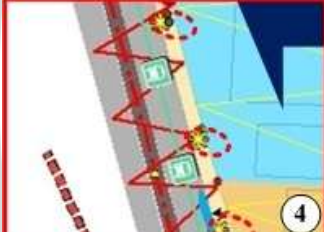


- Guna lahan di luar tapak menarik pergerakan pengguna *pedestrian way* berusia dewasa.
- Pengendara sepeda motor menaikkan kendaraannya pada *pedestrian way* melalui *curb ramp* dan memilih untuk berjalan pada bagian *pedestrian way* yang tidak terhalang oleh pepohonan.
- Pejalan kaki memilih untuk berjalan pada bagian tengah *pedestrian way* karena tidak terdapat halangan pada *pedestrian way*

Sumber: Analisis, 2013




Tabel 4.25 Analisis Tapak *Weekday Sore* pada Jalan Raya Gubeng

| Gambar | Analisis |
|--|--|
| Bagian I  | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Titik pemberhentian kendaraan umum menarik pergerakan pejalan kaki berusia dewasa. ▪ Pengguna memilih untuk menunggu kendaraan umum dengan mengobrol di bawah naungan pepohonan dengan posisi berdiri pada tepi <i>pedestrian way</i>. ▪ Kendaraan umum berhenti untuk menaikkan penumpang tepat pada titik penumpang menunggu. |
|  | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Guna lahan di luar tapak menarik pergerakan pejalan kaki berusia dewasa. ▪ Pengguna <i>pedestrian way</i> menyeberang pada zebra cross karena sirkulasi jalan yang ramai dan padat. ▪ Pejalan kaki memilih untuk berjalan pada bagian <i>pedestrian way</i> yang tidak terhalang oleh pepohonan. |
|  | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Guna lahan di luar tapak menarik pergerakan pejalan kaki berusia dewasa. ▪ Pengguna kendaraan umum memilih turun di dekat lokasi tujuan. ▪ Pengguna <i>pedestrian way</i> menyeberang pada zebra cross karena sirkulasi jalan yang ramai dan padat. ▪ Pengendara sepeda motor mengendarai kendaraannya pada bagian <i>pedestrian way</i> yang tidak terhalang oleh pepohonan karena ruas jalan merupakan jalan satu arah sedangkan tujuan yang dituju berlawanan arah. ▪ Pejalan kaki memilih untuk berjalan pada bagian <i>pedestrian way</i> yang tidak terhalang oleh pepohonan. |
|  | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Pengendara sepeda motor mengendarai kendaraannya pada bagian <i>pedestrian way</i> yang tidak terhalang oleh pepohonan kemudian menurunkan kendaraannya dari <i>pedestrian way</i> melalui <i>curb ramp</i>. ▪ Pengguna <i>pedestrian way</i> berusia dewasa melakukan aktivitas pada sekitar lokasi parkir sepeda motor dengan posisi duduk pada bangku yang disediakan. ▪ Pejalan kaki memilih untuk berjalan pada bagian <i>pedestrian way</i> yang tidak terhalang oleh pepohonan. |
|  | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Titik pemberhentian kendaraan umum dan guna lahan di luar tapak menarik pergerakan pejalan kaki berusia dewasa. ▪ Pengguna memilih untuk menunggu kendaraan umum dengan mengobrol di bawah naungan pepohonan dengan posisi berdiri pada tepi <i>pedestrian way</i>. ▪ Pengguna kendaraan umum memilih turun di dekat lokasi tujuan. ▪ Pengguna <i>pedestrian way</i> menyeberang pada zebra cross karena sirkulasi jalan yang ramai dan padat. ▪ Pejalan kaki memilih untuk berjalan pada bagian <i>pedestrian way</i> yang tidak terhalang oleh pepohonan pada. |
| Bagian II | |
|  | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Keberadaan pedagang makanan dan guna lahan di luar tapak menarik pergerakan dan aktivitas pengguna berusia anak-anak dan dewasa pada <i>pedestrian way</i>. ▪ Pengguna memilih untuk menunggu kendaraan umum dengan mengobrol di bawah naungan pepohonan dengan posisi berdiri pada tepi <i>pedestrian way</i>. ▪ Pengendara sepeda motor menaikkan kendaraannya pada <i>pedestrian way</i> melalui <i>curb ramp</i> dan memilih untuk berjalan pada bagian <i>pedestrian way</i> yang tidak terhalang oleh pepohonan kemudian di parkir pada <i>pedestrian way</i>. ▪ Pejalan kaki memilih untuk berjalan pada bagian <i>pedestrian way</i> yang tidak terhalang oleh pepohonan. |

| Gambar | Analisis |
|--|---|
|  | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Guna lahan rekreasi menarik pergerakan pejalan kaki berusia anak-anak dan dewasa. ▪ Pengguna kendaraan umum memilih turun di dekat lokasi tujuan. ▪ Pengguna <i>pedestrian way</i> menyeberang pada zebra cross karena sirkulasi jalan yang ramai dan padat namun terdapat pula yang menyeberang tidak pada zebra cross karena pada ruas jalan tersebut tidak terdapat zebra cross. ▪ Pejalan kaki memilih untuk berjalan pada bagian <i>pedestrian way</i> yang tidak terhalang oleh pepohonan. ▪ Pengguna kendaraan pribadi memilih parkir secara ilegal di tepi jalan dekat pintu masuk taman meskipun menghalangi zebra cross. ▪ Pengguna <i>pedestrian way</i> melakukan aktivitas pada sekitar lokasi parkir dengan posisi berdiri maupun duduk pada <i>pedestrian way</i> yang telah dibersihkan terlebih dahulu. |
|  | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Guna lahan di luar tapak menarik pergerakan pejalan kaki berusia dewasa. ▪ Pengguna memilih untuk menunggu kendaraan umum dengan mengobrol di bawah naungan pepohonan dengan posisi berdiri pada tepi <i>pedestrian way</i> yang tidak terlalu dekat dengan persimpangan. ▪ Kendaraan umum berhenti untuk menaikkan penumpang tepat pada titik penumpang menunggu. ▪ Pejalan kaki memilih untuk berjalan pada bagian <i>pedestrian way</i> yang tidak terhalang oleh pepohonan. |
|  | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Pengguna memilih untuk menunggu kendaraan umum pada halaman bangunan. ▪ Kendaraan umum berhenti untuk menaikkan penumpang tepat pada titik penumpang menunggu. ▪ Pengguna <i>pedestrian way</i> melakukan aktivitas pada <i>pedestrian way</i> dengan posisi duduk pada bangku yang disediakan. |

Sumber: Analisis, 2013

Tabel 4.26 Analisis Tapak *Weekend Pagi* pada Jalan Raya Gubeng

| Gambar | Analisis |
|--|--|
| <p>Bagian I</p>  | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Guna lahan di luar tapak menarik pergerakan pejalan kaki berusia dewasa. ▪ Pejalan kaki memilih untuk berjalan pada bagian <i>pedestrian way</i> yang tidak terhalang oleh pepohonan. |
|  | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Guna lahan rumah sakit menarik pergerakan pejalan kaki berusia dewasa. ▪ Pengguna kendaraan umum memilih turun di dekat lokasi tujuan. ▪ Pengendara sepeda motor mengendarainya pada bagian <i>pedestrian way</i> yang tidak terhalang oleh pepohonan karena ruas jalan merupakan jalan satu arah sedangkan tujuan yang dituju berlawanan arah. |
|  | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Titik pemberhentian kendaraan umum menarik pergerakan pejalan kaki berusia dewasa. ▪ Pengguna memilih untuk menunggu kendaraan umum dengan mengobrol di bawah naungan pepohonan dengan posisi berdiri pada tepi <i>pedestrian way</i> yang tidak terlalu dekat dengan persimpangan. ▪ Kendaraan umum berhenti untuk menaikkan penumpang tepat pada titik penumpang menunggu. ▪ Pengguna kendaraan umum memilih turun di dekat lokasi tujuan. ▪ Pengendara sepeda motor menaikkan kendaraannya pada <i>pedestrian way</i> melalui <i>curb ramp</i> dan memilih untuk berjalan pada bagian <i>pedestrian way</i> yang tidak terhalang oleh pepohonan karena ruas jalan merupakan jalan satu arah sedangkan tujuan yang dituju berlawanan |

Gambar

Analisis



- arah.
- Pejalan kaki memilih untuk berjalan pada bagian *pedestrian way* yang tidak terhalang oleh pepohonan.
- Guna lahan perdagangan menarik pergerakan pejalan kaki berusia dewasa.
- Pengguna kendaraan umum memilih turun di dekat lokasi tujuan.
- Pejalan kaki memilih untuk berjalan pada bagian *pedestrian way* yang tidak terhalang oleh pepohonan.



- Titik pemberhentian kendaraan umum dan guna lahan di luar tapak menarik pergerakan pejalan kaki berusia remaja dan dewasa.
- Pengguna memilih untuk menunggu kendaraan umum dengan mengobrol di bawah naungan pepohonan dengan posisi berdiri pada tepi *pedestrian way*.
- Pengguna kendaraan umum memilih turun di dekat lokasi tujuan.
- Pengguna *pedestrian way* menyeberang pada zebra cross karena sirkulasi jalan yang ramai dan padat.
- Pejalan kaki memilih untuk berjalan pada bagian *pedestrian way* yang tidak terhalang oleh pepohonan.

Bagian II



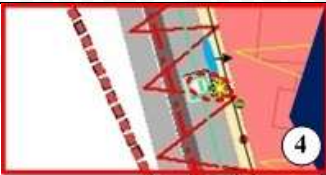

- Keberadaan pedagang makanan dan guna lahan di luar tapak menarik pergerakan dan aktivitas pengguna berusia anak-anak, remaja dan dewasa pada *pedestrian way*.
- Pengguna *pedestrian way* menyeberang pada zebra cross meskipun sirkulasi jalan relatif lenggang.
- Pejalan kaki memilih untuk berjalan pada bagian *pedestrian way* yang tidak terhalang oleh pepohonan.



- Titik pemberhentian kendaraan umum, guna lahan rekreasi dan keberadaan pedagang makanan menarik pergerakan pejalan kaki berusia anak-anak, remaja dan dewasa.
- Pengguna memilih untuk menunggu kendaraan umum dengan mengobrol di bawah naungan pepohonan dengan posisi berdiri pada tepi *pedestrian way* tepat pada titik zebra cross.
- Kendaraan umum berhenti untuk menaikkan penumpang tepat pada titik penumpang menunggu.
- Pengguna *pedestrian way* menyeberang pada zebra cross karena sirkulasi jalan yang ramai dan padat namun terdapat pula yang menyeberang tidak pada zebra cross karena pada ruas jalan tersebut tidak terdapat zebra cross.
- Pejalan kaki memilih untuk berjalan pada bagian *pedestrian way* yang tidak terhalang oleh pepohonan.
- Pengguna kendaraan pribadi memilih parkir secara ilegal di tepi jalan dekat pintu masuk taman.
- Pengguna *pedestrian way* melakukan aktivitas pada sekitar lokasi pedagang makanan dan lokasi parkir dengan posisi berdiri dan duduk pada kendaraan maupun *pedestrian way* yang telah dibersihkan terlebih dahulu.








- Titik pemberhentian kendaraan umum menarik pergerakan pejalan kaki berusia dewasa.
- Pengguna memilih untuk menunggu kendaraan umum di bawah naungan pepohonan dengan posisi berdiri pada tepi *pedestrian way* yang tidak terlalu dekat dengan persimpangan.
- Kendaraan umum berhenti untuk menaikkan penumpang tepat pada titik penumpang menunggu.
- Pengguna *pedestrian way* menyeberang tidak pada zebra cross karena pada ruas jalan tersebut tidak terdapat zebra cross meskipun sirkulasi jalan relatif ramai dan padat.
- Pejalan kaki memilih untuk berjalan pada bagian *pedestrian way* yang tidak terhalang oleh pepohonan.

| Gambar | Analisis |
|---|---|
|  | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Guna lahan perdagangan menarik pergerakan pejalan kaki berusia dewasa. ▪ Pengguna kendaraan umum memilih turun di dekat lokasi tujuan. ▪ Pejalan kaki memilih untuk berjalan pada bagian <i>pedestrian way</i> yang tidak terhalang oleh pepohonan. |
|  | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Guna lahan di luar tapak menarik pergerakan pengguna <i>pedestrian way</i> berusia remaja dan dewasa. ▪ Pejalan kaki memilih untuk berjalan pada bagian tengah <i>pedestrian way</i> karena tidak terdapat halangan pada <i>pedestrian way</i> |

Sumber: Analisis, 2013

Tabel 4.27 Analisis Tapak Weekend Sore pada Jalan Raya Gubeng

| Gambar | Analisis |
|---|--|
| Bagian I | |
|  | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Guna lahan rumah sakit menarik pergerakan pejalan kaki berusia dewasa. ▪ Pengguna kendaraan umum memilih turun di dekat lokasi tujuan. ▪ Pengendara sepeda motor mengendarainya pada bagian <i>pedestrian way</i> yang tidak terhalang oleh pepohonan karena ruas jalan merupakan jalan satu arah sedangkan tujuan yang dituju berlawanan arah. |
|  | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Pengendara sepeda motor menaikkan kendaraannya pada <i>pedestrian way</i> melalui <i>curb ramp</i> dan memilih untuk berjalan pada bagian <i>pedestrian way</i> yang tidak terhalang oleh pepohonan karena ruas jalan merupakan jalan satu arah sedangkan tujuan yang dituju berlawanan arah. |
|  | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Guna lahan di luar tapak menarik pergerakan pejalan kaki berusia dewasa. ▪ Pengguna kendaraan umum memilih turun di dekat lokasi tujuan. ▪ Pengguna <i>pedestrian way</i> menyeberang pada zebra cross karena sirkulasi jalan yang ramai dan padat. ▪ Pejalan kaki memilih untuk berjalan pada bagian <i>pedestrian way</i> yang tidak terhalang oleh pepohonan. |
| Bagian II | |
|  | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Keberadaan pedagang makanan dan guna lahan di luar tapak menarik pergerakan dan aktivitas pengguna berusia anak-anak, remaja dan dewasa pada <i>pedestrian way</i>. ▪ Pengguna <i>pedestrian way</i> menyeberang pada zebra cross karena sirkulasi jalan yang ramai dan padat namun terdapat pula yang menyeberang tidak pada zebra cross. ▪ Pejalan kaki memilih untuk berjalan pada halaman ruko maupun bagian <i>pedestrian way</i> yang tidak terhalang oleh pepohonan. ▪ Pengguna kendaraan pribadi memilih parkir secara ilegal di tepi jalan dekat pedagang makanan. |
|  | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Guna lahan rekreasi dan keberadaan pedagang makanan menarik pergerakan pejalan kaki berusia anak-anak, remaja dan dewasa. ▪ Pengguna <i>pedestrian way</i> menyeberang pada zebra cross karena sirkulasi jalan yang ramai dan padat. ▪ Pejalan kaki memilih untuk berjalan pada bagian <i>pedestrian way</i> yang tidak terhalang oleh pepohonan. ▪ Pengguna kendaraan pribadi memilih parkir secara ilegal di tepi jalan dekat pintu masuk taman. ▪ Pengguna <i>pedestrian way</i> melakukan aktivitas pada sekitar lokasi pedagang makanan dan lokasi parkir dengan posisi berdiri dan duduk pada kendaraan maupun <i>pedestrian way</i> yang telah dibersihkan terlebih dahulu. |

Gambar**Analisis**

- Titik pemberhentian kendaraan umum menarik pergerakan pejalan kaki berusia dewasa.
- Pengguna memilih untuk menunggu kendaraan umum dengan posisi berdiri pada tepi *pedestrian way*.
- Kendaraan umum berhenti untuk menaikkan penumpang tepat pada titik penumpang menunggu.
- Pengguna menyeberang sembarangan karena tidak terdapat zebra cross meskipun sirkulasi jalan relatif ramai dan padat.
- Pejalan kaki memilih untuk berjalan pada bagian *pedestrian way* yang tidak terhalang oleh pepohonan.

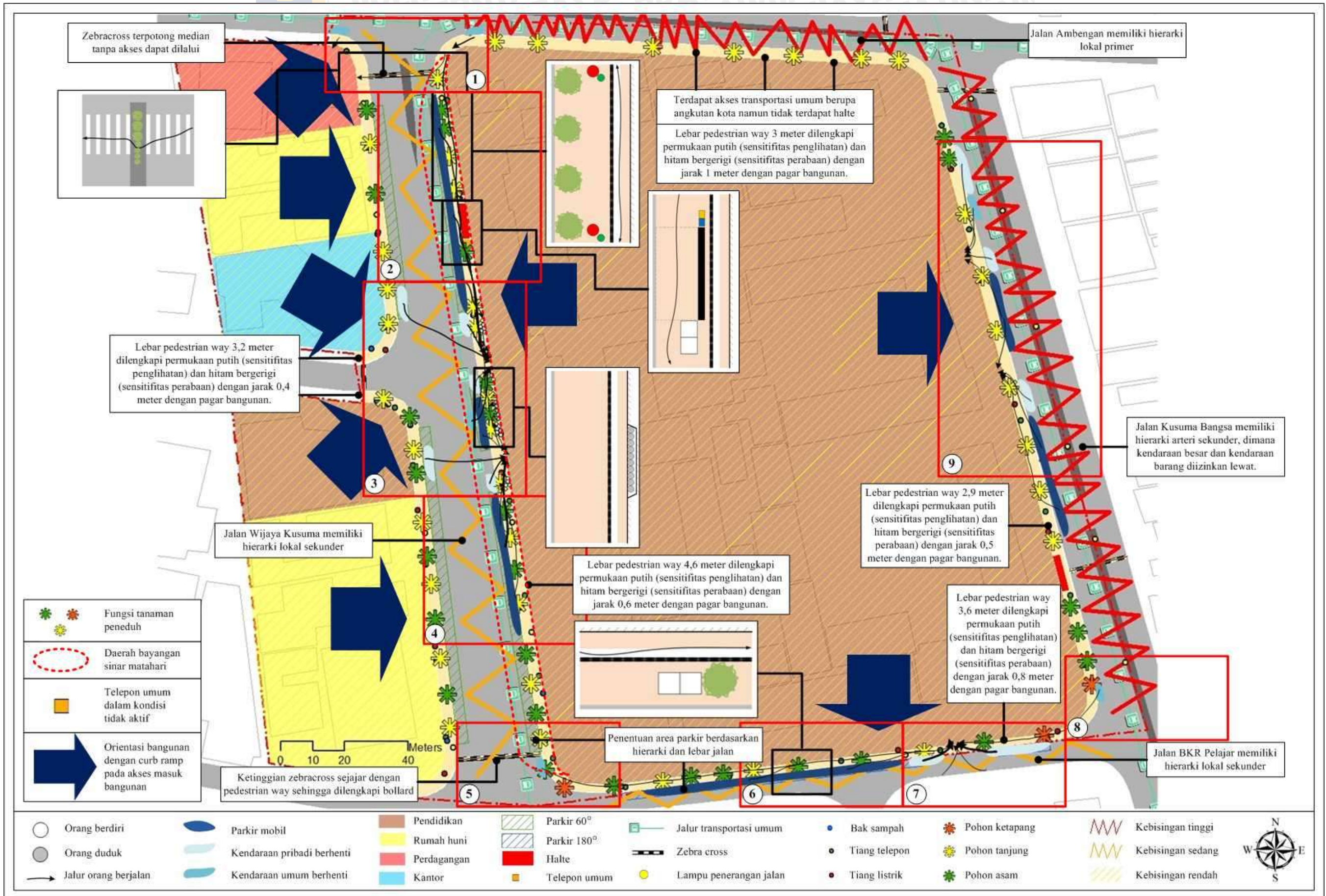
Sumber: Analisis, 2013

Berikut ini merupakan gambaran perilaku pengguna terhadap faktor fisik lingkungan pada redesain *pedestrian way* Jalan Raya Gubeng:

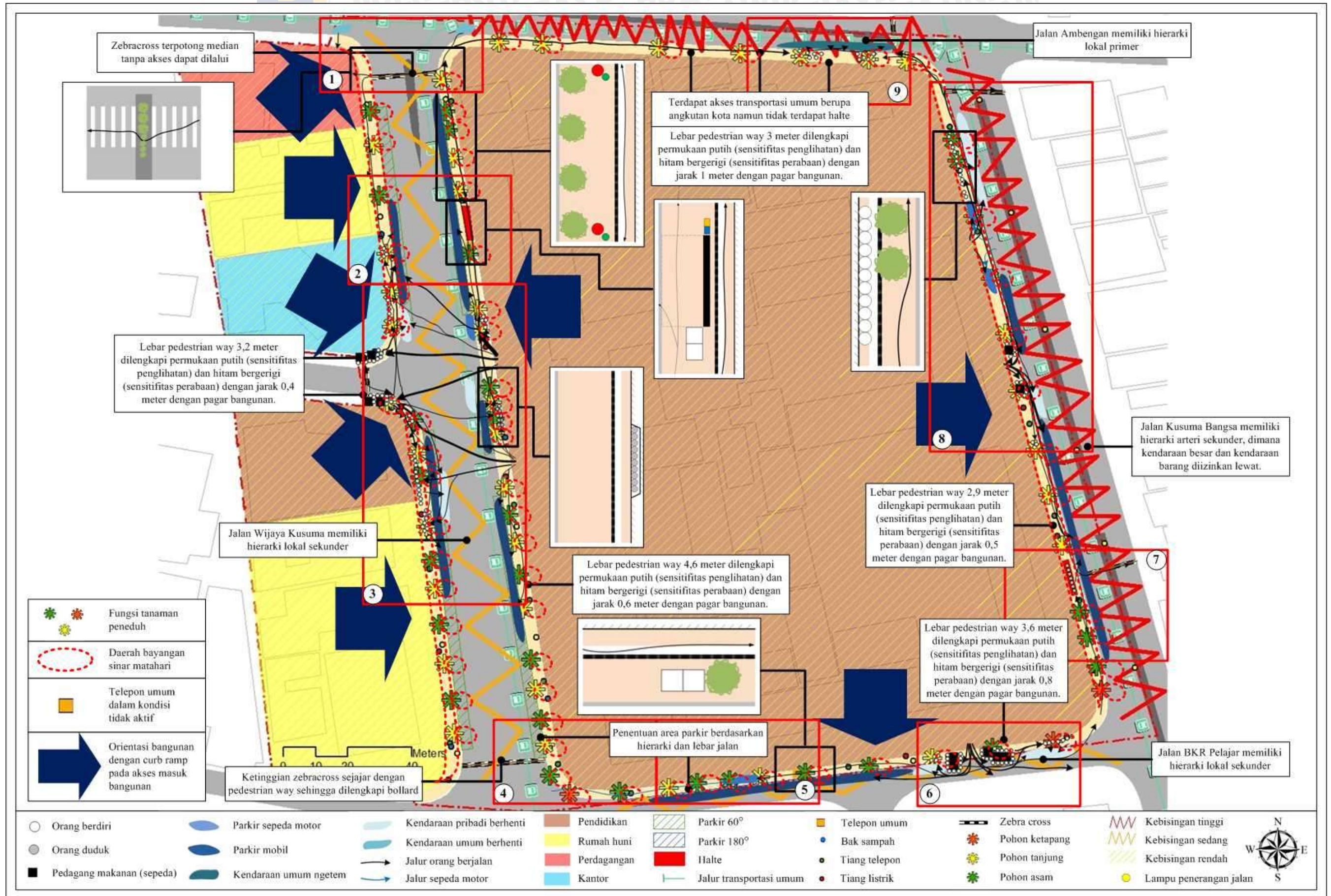
1. Pergerakan dan aktivitas pada *pedestrian way* muncul akibat adanya kebutuhan serta guna lahan dan aktivitas-aktivitas yang menarik
2. Penggunaan dan pergerakan yang rendah diakibatkan oleh tidak adanya aktivitas-aktivitas yang menarik dan motivasi pengguna untuk berjalan kaki
3. Pengguna lebih suka untuk melakukan aktivitas pada *pedestrian way* yang teduh dan nyaman
4. Pejalan kaki lebih menyukai jalur berjalan yang lebar dengan sedikit halangan
5. Pengguna tidak suka berjalan jauh untuk mendapatkan fasilitas-fasilitas yang dibutuhkan
6. Penggunaan fasilitas-fasilitas *pedestrian way* dilakukan sesuai dengan kebutuhan dan kondisi lingkungan sekitar
7. Pejalan kaki cenderung menyukai adanya fasilitas-fasilitas yang dapat digunakan untuk beristirahat dan bersantai
8. Pengendara sepeda motor dapat dengan mudah mengakses *pedestrian way*
9. Pengendara sepeda motor memilih untuk melalui *pedestrian way* ketika akan mencapai tujuan yang berlawanan arah dengan arah ruas jalan
10. Keberadaan pedagang cenderung menghidupkan suasana pada *pedestrian way*
11. Pedagang melakukan aktivitas berdagang pada lokasi yang dianggap menguntungkan
12. Pengguna cenderung menjaga jarak dengan pengguna lain, dinding atau pagar bangunan, *street furniture* serta halangan yang ada

4.5.3 Kawasan Wijaya Kusuma

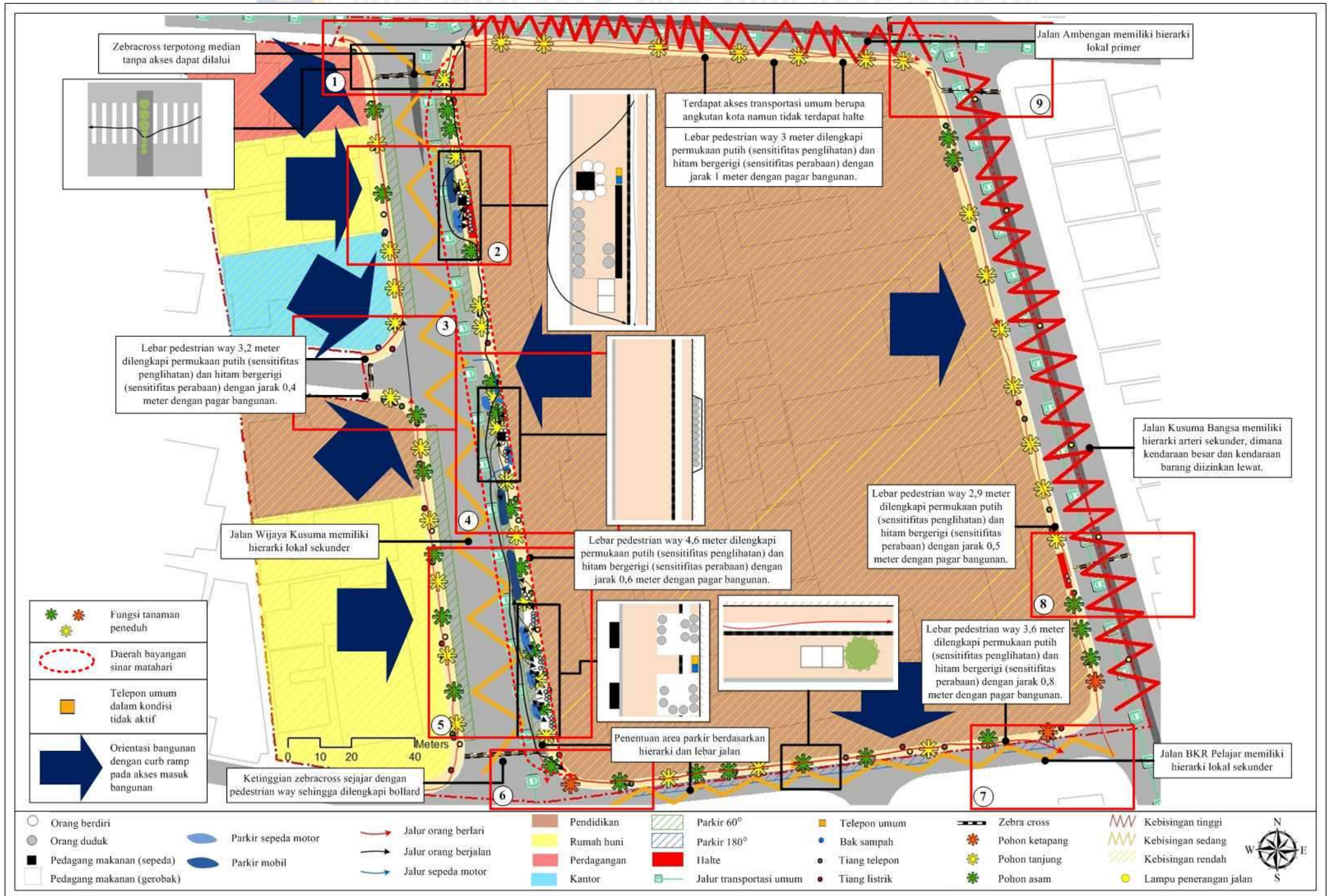
Analisis tapak pada *pedestrian way* Kawasan Wijaya Kusuma terdiri dari analisis tapak yang dilakukan pada *weekday* pagi, *weekday* sore, *weekend* pagi dan *weekend* sore.



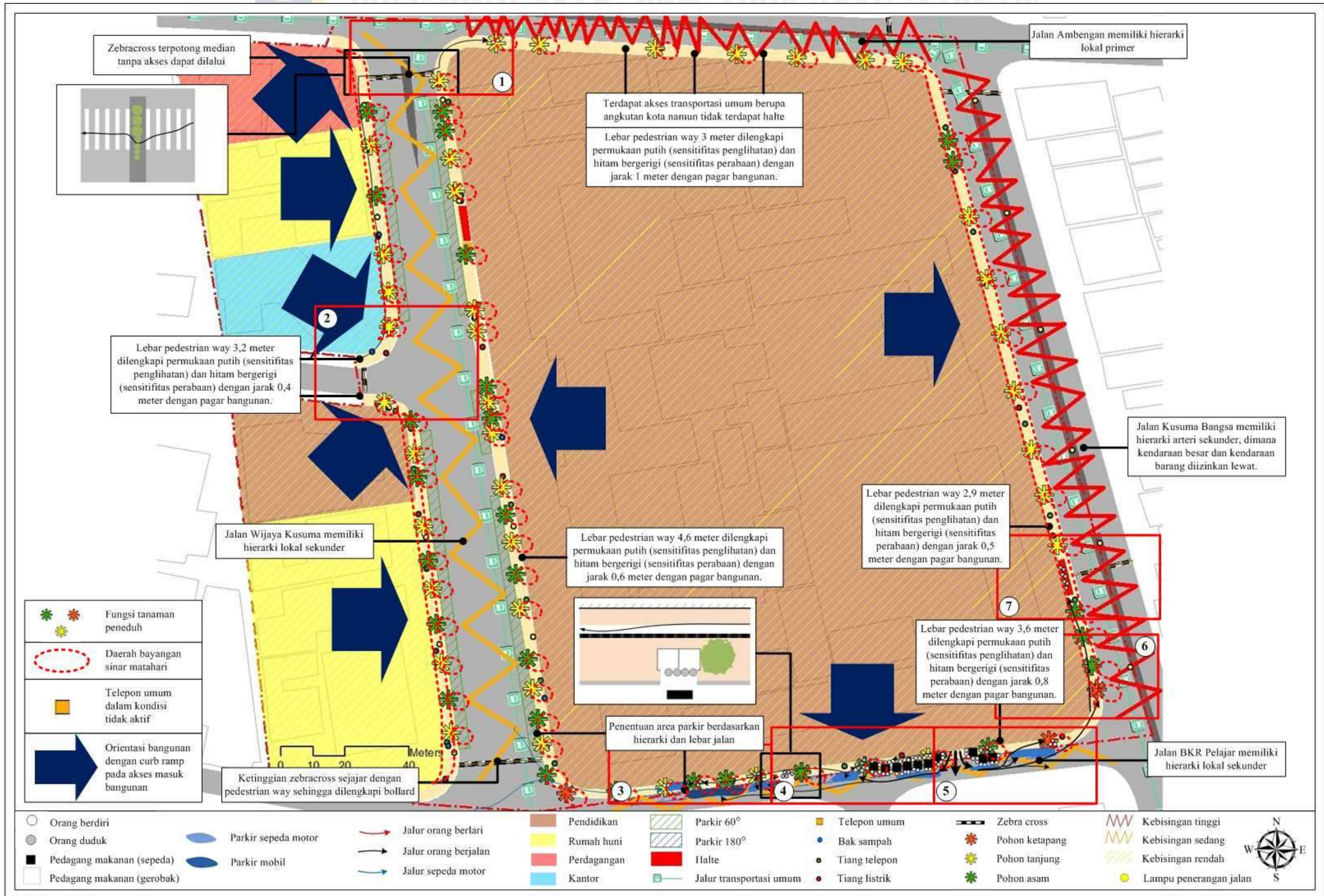
Gambar 4.76 Analisis Tapak pada Kawasan Wijaya Kusuma Weekday Pagi



Gambar 4.77 Analisis Tapak pada Kawasan Wijaya Kusuma Weekday Sore



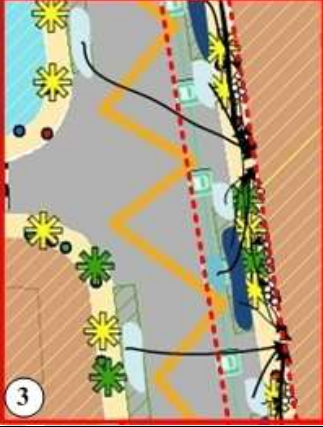
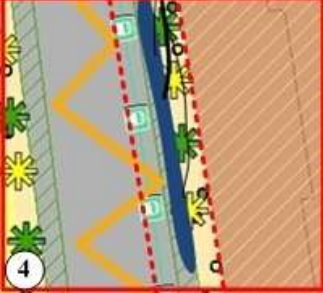






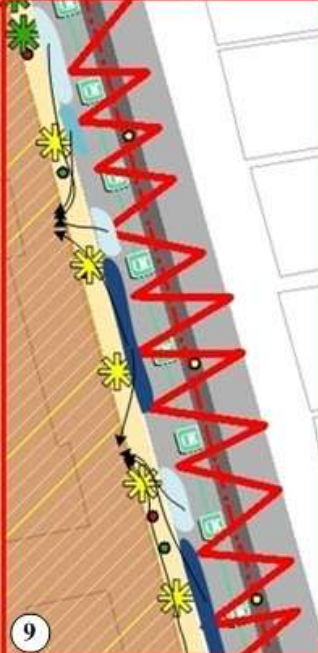
Gambar 4.78 Analisis Tapak pada Kawasan Wijaya Kusuma Weekend Pagi



Gambar 4.79 Analisis Tapak pada Kawasan Wijaya Kusuma Weekend Sore


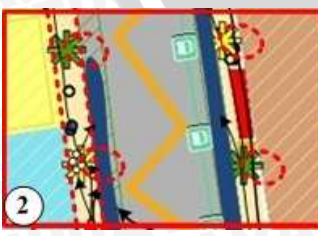
Tabel 4.28 Analisis Tapak *Weekday Pagi* pada Kawasan Wijaya Kusuma

| Gambar | Analisis |
|---|---|
|  | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Guna lahan perdagangan menarik pergerakan pejalan kaki berusia dewasa. ▪ Terdapat beberapa kendaraan umum menurunkan penumpang pada persimpangan (tidak pada halte) karena pada sisi ini tidak ada halte. ▪ Pejalan kaki menyeberang pada zebra cross namun sedikit memutar pada median karena terhalang tanaman. |
|  | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Keberadaan halte terhalangi oleh mobil yang sedang parkir. ▪ Pengguna <i>pedestrian way</i> memilih berjalan pada sisi Timur yang tidak terkena paparan sinar matahari. ▪ Pengguna <i>pedestrian way</i> memilih berjalan pada jalur yang tidak terhalang oleh tanaman maupun tiang-tiang jalur utilitas dan memilih berjalan di depan halte. ▪ Pengguna mobil memilih parkir pada tepi jalan sisi Timur yang tidak terkena paparan sinar matahari. |
|  | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Guna lahan pendidikan (sekolah) menarik pergerakan pejalan kaki berusia remaja dan dewasa. ▪ Kendaraan pengantar memilih menghentikan kendaraannya di dekat gerbang sekolah. ▪ Beberapa pejalan kaki menyeberang jalan sembarangan karena lalu lintas jalan yang tidak begitu padat (hierarki lokal sekunder). ▪ Beberapa siswa memilih berhenti untuk menunggu, menyapa atau mengobrol dengan posisi berdiri di depan gerbang maupun menunggu, menyapa, mengobrol dan beristirahat setelah berjalan kaki dengan posisi duduk pada papa nama sekolah sebelum masuk ke sekolah. ▪ Terdapat kendaraan umum yang sedang berhenti untuk menurunkan penumpang di dekat gerbang sekolah (tidak pada halte). |
|  | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Pengguna <i>pedestrian way</i> memilih berjalan pada sisi Timur yang tidak terkena paparan sinar matahari. ▪ Pengguna mobil memilih parkir pada tepi jalan sisi Timur yang tidak terkena paparan sinar matahari. |
|  | <p>Terdapat kendaraan umum berhenti untuk menurunkan penumpang di pada persimpangan (tidak pada halte) karena dekat dengan tujuan.</p> |
|  | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Kendaraan diparkir pada area parkir (tepi jalan) di dekat bangunan. ▪ Pejalan kaki melalui <i>pedestrian way</i> pada bagian yang tidak terhalang oleh <i>street furniture</i>, tiang utilitas maupun pepohonan. |

| Gambar | Analisis |
|--|--|
|  | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Guna lahan pendidikan (sekolah) menarik pergerakan pejalan kaki berusia remaja dan dewasa. ▪ Kendaraan pengantar memilih menghentikan kendaraannya di dekat gerbang sekolah. ▪ Beberapa pejalan kaki menyeberang jalan sembarangan karena lalu lintas jalan yang tidak begitu padat (hierarki lokal sekunder). |
|  | <p>Terdapat kendaraan umum berhenti untuk menurunkan penumpang di pada persimpangan (tidak pada halte) karena dekat dengan tujuan.</p> |
|  | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Guna lahan pendidikan (sekolah) menarik pergerakan pejalan kaki berusia remaja dan dewasa. ▪ Kendaraan pengantar memilih menghentikan kendaraannya di dekat gerbang sekolah. ▪ Terdapat kendaraan umum yang sedang berhenti untuk menurunkan penumpang di dekat gerbang sekolah (tidak pada halte). |

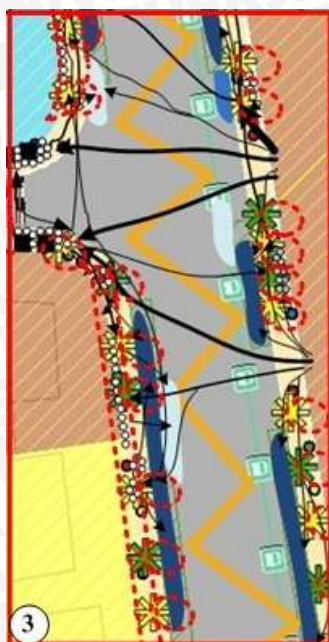
Sumber: Analisis, 2013

Tabel 4.29 Analisis Tapak Weekday Sore pada Kawasan Wijaya Kusuma

| Gambar | Analisis |
|---|---|
|  | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Guna lahan perdagangan menarik pergerakan pejalan kaki derusia dewasa. ▪ Terdapat beberapa kendaraan umum menurunkan penumpang pada persimpangan (tidak pada halte) karena pada sisi ini tidak ada halte. ▪ Pejalan kaki menyeberang pada zebra cross namun sedikit memutar pada median karena terhalang tanaman. |
|  | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Keberadaan halte terhalangi oleh mobil yang sedang parkir. ▪ Pengguna <i>pedestrian way</i> memilih berjalan di belakang halte yang tidak terkena paparan sinar matahari meskipun beberapa lainnya memilih berjalan di depan halte agar lebih dekat dengan tujuan. ▪ Beberapa orang memilih menunggu dan mengobrol pada <i>pedestrian way</i> (sisi Barat) yang tidak terkena paparan sinar matahari dengan posisi berdiri dan kendaraan penjemput sedang parkir pada tepi jalan sisi tersebut. |

Gambar

Analisis



- Guna lahan pendidikan (sekolah) membangkitkan pergerakan pejalan kaki berusia remaja dan dewasa.
- Terdapat kendaraan umum yang sedang berhenti untuk menaikkan penumpang di dekat gerbang sekolah (tidak pada halte).
- Kendaraan penjemput memilih menghentikan kendaraannya di dekat gerbang sekolah.
- Beberapa siswa memilih untuk menunggu dan mengobrol dengan posisi berdiri pada *pedestrian way* (sisi Barat) yang tidak terkena paparan sinar matahari dan kendaraan penjemput sedang parkir pada sisi jalan tersebut.
- Beberapa siswa memilih untuk menunggu dan mengobrol dengan posisi berdiri pada *pedestrian way* (sisi Timur) maupun dengan posisi duduk pada papan nama sekolah yang tidak terkena paparan sinar matahari.
- Terdapat pedagang makanan pada persimpangan *pedestrian way* (sisi Barat) sehingga menarik pergerakan pejalan kaki berusia remaja.
- Beberapa pejalan kaki menyeberang jalan sembarangan karena lalu lintas jalan yang tidak begitu padat dan cepat (hierarki lokal sekunder).
- Setelah membeli makanan beberapa orang menyeberang ke sisi Timur untuk makan dan minum dengan posisi duduk pada papan nama sekolah.



Terdapat pengendara sepeda motor yang menaikkan kendaraannya pada *pedestrian way* melalui *curb ramp*, karena *bollard* hanya terdapat pada titik zebra cross.



- Terdapat sepeda motor penjemput sedang parkir pada *pedestrian way* dengan pengendara sedang menunggu di sekitarnya.
- Beberapa orang sedang menunggu dengan posisi berdiri dan beberapa lain dengan posisi duduk pada *pedestrian way* namun sebelumnya telah membersihkan permukaan *pedestrian way* tersebut.
- Kendaraan diparkir pada area parkir (tepi jalan) di dekat bangunan.
- Pejalan kaki melalui *pedestrian way* pada bagian yang tidak terhalang oleh *street furniture*, tiang utilitas dan pepohonan.

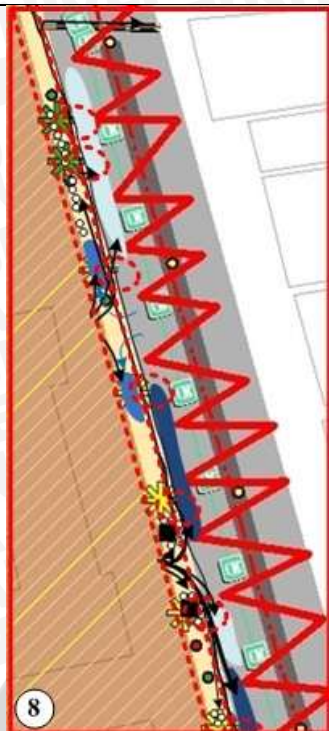


- Guna lahan pendidikan (sekolah) menarik pergerakan pejalan kaki berusia remaja dan dewasa.
- Kendaraan penjemput memilih menghentikan kendaraannya di dekat gerbang sekolah.
- Beberapa orang memilih untuk menunggu dan mengobrol dengan posisi berdiri pada *pedestrian way* (sisi dalam dekat pagar bangunan) di dekat pohon sehingga tidak terkena paparan sinar matahari dan kendaraan penjemput sedang berhenti pada sisi jalan tersebut.
- Terdapat pedagang makanan di depan gerbang sekolah sehingga menarik pergerakan pejalan kaki (halangan lalu lintas).
- Beberapa pejalan kaki menyeberang jalan sembarangan karena lalu lintas jalan yang tidak begitu padat dan cepat (hierarki lokal sekunder) maupun berjalan pada badan jalan karena *pedestrian way* terhalang oleh pedagang makanan sehingga membuat kemacetan lalu lintas.



- Kendaraan penjemput memilih parkir di tepi jalan depan sekolah walaupun bukan area parkir dan menghalangi keberadaan halte.
- Beberapa orang sedang menunggu dan beberapa lainnya sedang beristirahat pada halte dengan posisi duduk karena pada halte terdapat fasilitas tempat duduk.

Gambar



Analisis

- Guna lahan pendidikan (sekolah) menarik pergerakan pejalan kaki berusia remaja dan dewasa.
- Kendaraan penjemput memilih menghentikan kendaraannya di dekat gerbang sekolah.
- Pada *pedestrian way* yang tidak terkena paparan sinar matahari terdapat beberapa siswa memilih untuk menunggu dan mengobrol dengan posisi berdiri.
- Terdapat pedagang makanan pada persimpangan *pedestrian way* sehingga menarik pergerakan pejalan kaki.
- Terdapat sepeda motor penjemput sedang parkir pada *pedestrian way*.
- Beberapa pejalan kaki menyeberang jalan pada zebra cross karena lalu lintas jalan yang padat dan cepat (hierarki arteri sekunder).



- Terdapat banyak kendaraan umum sedang parkir untuk menunggu penumpang di dekat persimpangan karena tidak terdapat halte pada ruas ini sehingga menarik pergerakan pejalan kaki.
- Beberapa orang sedang menunggu dan mengobrol dengan posisi berdiri.

Sumber: Analisis, 2013

Tabel 4.30 Analisis Tapak Weekend Pagi pada Kawasan Wijaya Kusuma

Gambar



Analisis


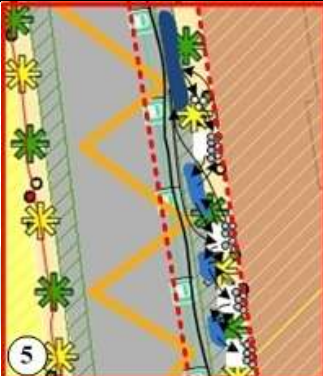



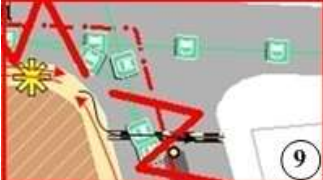
- Terdapat beberapa pengguna *pedestrian way* sedang berlari kemudian menyeberang jalan dengan berjalan melalui zebra cross namun sedikit memutar pada median karena terhalang tanaman.
- Terdapat pengguna *pedestrian way* menyeberang jalan dengan berjalan tidak pada zebra cross karena lalu lintas jalan yang tidak begitu padat dan cepat (hierarki lokal primer).



- Terdapat pedagang makanan yang sedang berjualan di dekat halte sehingga menarik pengguna berusia anak-anak, remaja dan dewasa untuk datang serta menimbulkan kendaraan parkir.
- Terdapat beberapa orang sedang membeli dengan posisi berdiri dan beberapa lain sedang makan dan minum dengan posisi duduk pada *pedestrian way* dekat halte yang sebelumnya telah dibersihkan.
- Beberapa pejalan kaki memilih berjalan pada badan jalan karena pada *pedestrian way* terdapat halangan sehingga tidak dapat dilalui, namun beberapa lainnya memilih melalui bagian belakang halte.




- Terdapat bangkitan pengguna *pedestrian way* dari luar tapak.
- Terdapat beberapa pengguna sedang berlari kemudian menyeberang jalan tidak pada zebra cross dengan cara berjalan kemudian melanjutkan berlari.

| Gambar | Analisis |
|---|---|
|  | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Terdapat pedagang makanan yang sedang berjualan pada <i>pedestrian way</i> yang tidak terkena paparan sinar matahari di dekat pintu masuk sekolah sehingga menarik orang untuk datang serta menimbulkan kendaraan parkir. ▪ Mobil dan beberapa sepeda motor parkir menggunakan area parkir yang ada, namun terdapat beberapa sepeda motor yang naik kemudian parkir pada <i>pedestrian way</i> bahkan menghalangi pintu masuk gedung sekolah. ▪ Terdapat beberapa orang sedang membeli dengan posisi berdiri dan beberapa lain sedang makan dan minum dengan posisi duduk pada <i>pedestrian way</i> yang sebelumnya telah dibersihkan, beberapa lainnya duduk pada sepeda motor. ▪ Pejalan kaki memilih berjalan pada badan jalan karena pada <i>pedestrian way</i> terdapat halangan sehingga tidak dapat dilalui. |
|  | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Terdapat pedagang makanan dengan gerobak sedang berjualan di sepanjang <i>pedestrian way</i> yang tidak terkena paparan sinar matahari sehingga menarik pengguna berusia anak-anak, remaja dan dewasa untuk datang serta menimbulkan kendaraan parkir. ▪ Mobil dan sepeda motor parkir menggunakan area parkir yang ada di dekat area pedagang. ▪ Terdapat beberapa orang sedang makan dan minum dengan posisi duduk pada tikar yang telah disediakan oleh pedagang. ▪ Pejalan kaki memilih berjalan pada badan jalan karena pada <i>pedestrian way</i> terdapat halangan sehingga tidak dapat dilalui. |
|  | <p>Terdapat beberapa orang sedang berjalan pada badan jalan kemudian menyeberang tidak pada zebra cross sambil berlari, dan beberapa lainnya sedang berjalan pada badan jalan kemudian berjalan pada <i>pedestrian way</i> dan kemudian berlari.</p> |
|  | <p>Terdapat beberapa orang sedang berlari pada <i>pedestrian way</i> kemudian menyeberang tidak pada zebra cross dengan berlari.</p> |
|  | <p>Terdapat beberapa orang yang sedang berlari kemudian berhenti sejenak pada halte untuk duduk dan beristirahat kemudian melanjutkan berlari.</p> |
|  | <p>Terdapat beberapa orang sedang berlari kemudian menyeberang pada zebra cross dengan berjalan.</p> |

Sumber: Analisis, 2013

Tabel 4.31 Analisis Tapak Weekend Sore pada Kawasan Wijaya Kusuma

| Gambar | Analisis |
|---|--|
|  | <p>Terdapat beberapa orang sedang menunggu kendaraan umum dengan posisi berdiri di dekat persimpangan karena pada sisi ini tidak terdapat halte.</p> |

Gambar

Analisis



Terdapat pengguna *pedestrian way* yang berasal dari luar tapak.



- Terdapat beberapa orang berjalan kaki pada badan jalan akibat adanya halangan pada *pedestrian way*.
- Terdapat sepeda motor penjemput sedang parkir pada *pedestrian way* dengan pengendara sedang menunggu di sekitarnya.
- Beberapa orang sedang menunggu dengan posisi berdiri dan beberapa lain dengan posisi duduk pada *pedestrian way* namun sebelumnya telah membersihkan permukaan *pedestrian way* tersebut.
- Kendaraan diparkir pada area parkir (tepi jalan) di dekat bangunan.
- Pejalan kaki melalui *pedestrian way* pada bagian yang tidak terhalang oleh *street furniture*, tiang utilitas dan pepohonan.



- Terdapat pedagang makanan sedang berjualan di sepanjang *pedestrian way* yang tidak terkena paparan sina matahari sehingga menarik pengguna berusia anak-anak, remaja dan dewasa untuk datang.
- Terdapat beberapa orang sedang makan dan minum dengan posisi duduk pada tikar yang telah disediakan oleh pedagang.
- Kendaraan penjemput memilih memarkir kendaraannya di dekat gerbang sekolah, beberapa parkir pada area parkir dan beberapa lain pada badan jalan.
- Beberapa orang memilih untuk menunggu dan mengobrol pada *pedestrian* dengan posisi duduk pada bangku yang dibawa pedagang.
- Terdapat bayak siswa yang berjalan pada badan jalan karena *pedestrian way* terhalang oleh pedagang makanan sehingga membuat kemacetan lalu lintas.



- Kendaraan penjemput siswa sekolah memilih memarkir kendaraannya di dekat gerbang sekolah dan beberapa lain pada badan jalan.
- Terdapat beberapa pedagang makanan pada bagian depan sekolah sehingga menarik pengguna berusia anak-anak, remaja dan dewasa.
- Beberapa orang memilih untuk menunggu dan mengobrol pada *pedestrian* dengan posisi berdiri.
- Terdapat bayak siswa yang menyeberang jalan dan berjalan pada badan jalan karena *pedestrian way* terhalang oleh pedagang makanan sehingga membuat kemacetan lalu lintas.



Terdapat beberapa orang sedang menunggu kendaraan penjemput pada *pedestrian way* sisi luar dekat persimpangan dengan posisi berdiri pada naungan pohon.



Terdapat beberapa orang sedang menunggu kendaraan umum pada halte dengan posisi duduk.

Sumber: Analisis, 2013

Berikut ini merupakan gambaran perilaku pengguna terhadap faktor fisik lingkungan pada redesain *pedestrian way* Kawasan Wijaya Kusuma:

1. Pergerakan pejalan kaki muncul akibat adanya guna lahan dan aktivitas-aktivitas yang menarik

2. Penggunaan dan pergerakan yang rendah diakibatkan oleh tidak adanya aktivitas-aktivitas yang menarik dan motivasi pengguna untuk berjalan kaki
3. Pengguna lebih suka berjalan pada jalur yang lebih tinggi dari pada jalan
4. Pengguna lebih menyukai jalur berjalan dengan sedikit halangan namun teduh
5. Pengguna tidak suka berjalan jauh untuk mendapatkan fasilitas-fasilitas yang dibutuhkan
6. Pejalan kaki cenderung mudah lelah sehingga menyukai fasilitas-fasilitas yang dapat digunakan untuk beristirahat
7. Pengguna cenderung menjaga jarak dengan pengguna lain, dinding atau pagar bangunan serta *street furniture*
8. Pedagang kaki lima cenderung menghidupkan suasana pada *pedestrian way*
9. Pedagang kaki lima melakukan aktivitas berdagang di sekitar fasilitas yang dibutuhkan dan pada lokasi yang dianggap menguntungkan
10. Pengendara sepeda motor dapat dengan mudah mengakses *pedestrian way*
11. Penggunaan fasilitas-fasilitas *pedestrian way* kurang optimal

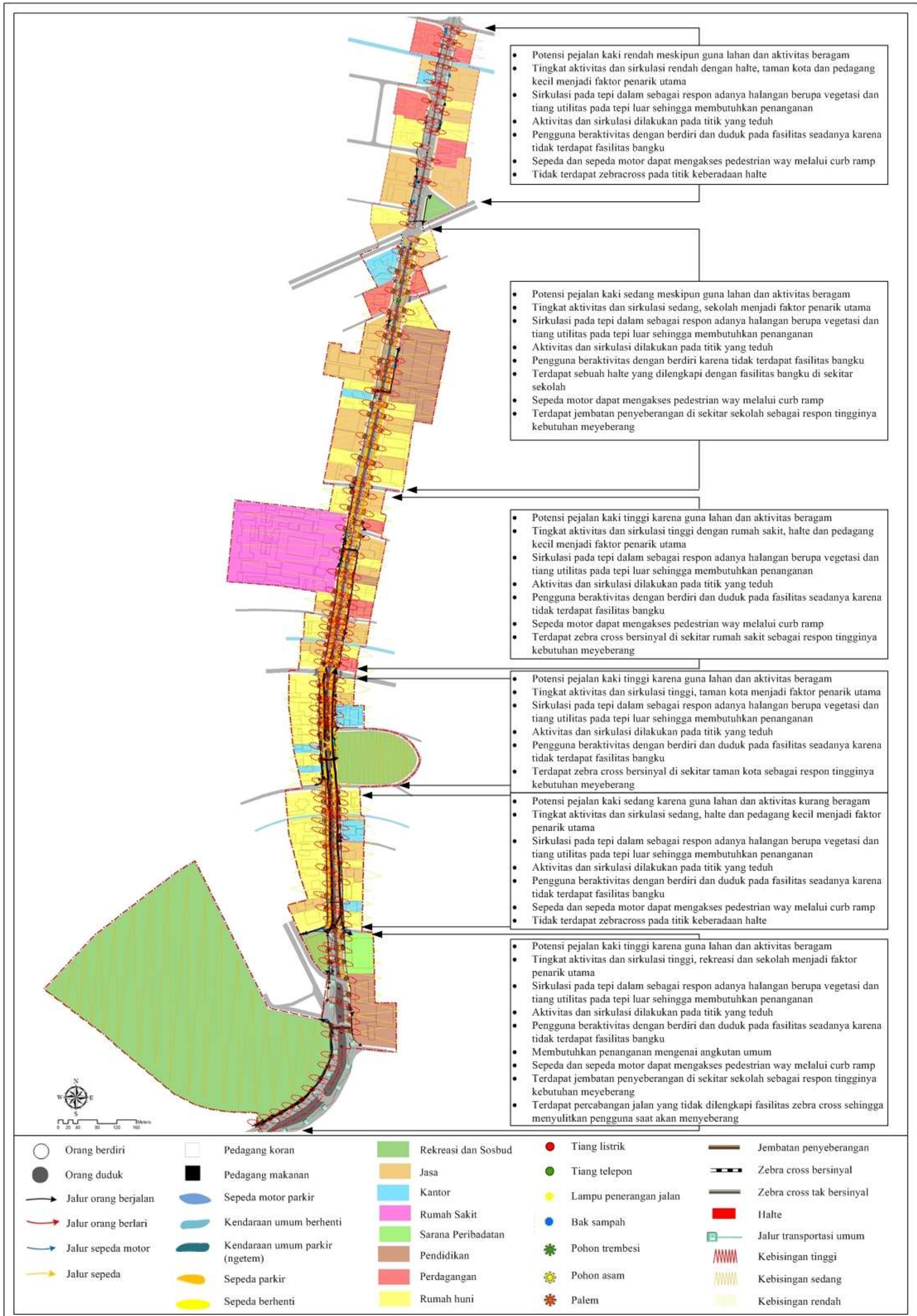
4.6 Konsep Penataan Lanjutan *Redesigned Pedestrian Way* Berdasarkan Perilaku Pengguna

Konsep penataan lanjutan *pedestrian way* hasil redesain di Kota Surabaya berupa *pedestrian way* yang mendukung fungsi utama dan sekunder kawasan serta fungsi ekologis dan estetika kawasan.

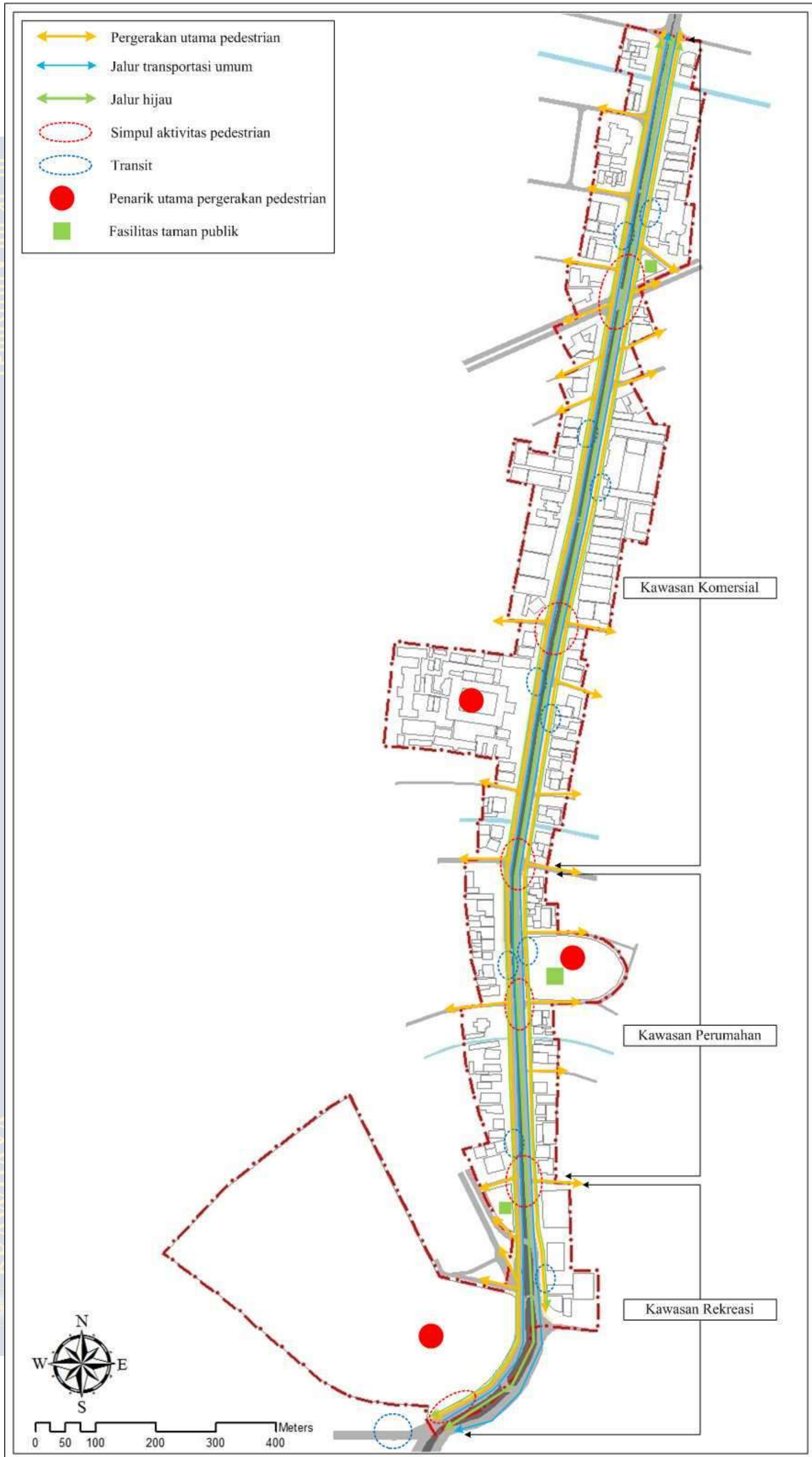
4.6.1 Jalan Raya Darmo

Konsep penataan lanjutan pada *redesigned pedestrian way* di Jalan Raya Darmo secara umum yaitu sebagai berikut:

1. Menjadikan *pedestrian way* yang aman dan nyaman, dengan penerangan yang cukup, dimensi yang lebar, kehadiran pohon yang rindang, tidak terdapat halangan pada jalur berjalan, fasilitas yang memadai, penyeberangan yang aman bagi anak-anak, serta memiliki taman kecil di sepanjang *pedestrian way*
2. Menciptakan suasana yang atraktif dengan adanya aktivitas pendukung seperti hiburan, pedagang kecil, dan tempat berkumpul terutama pada kawasan rekreasi dan kawasan komersial
3. Menjadi *pedestrian way* yang mudah diakses, termasuk bagi anak-anak, penyandang cacat dan pengguna moda transportasi umum



Gambar 4.80 Analisis Superimpose Pedestrian Way Jalan Raya Dharmo



Gambar 4.81 Konsep Umum Penataan Lanjutan Redesigned Pedestrian Way Jalan Raya Dharmo

Tabel 4.32 Konsep Penataan Lanjutan *Redesigned Pedestrian Way* Jalan Raya Dharmo

| Lokasi | Analisis | Konsep |
|-------------|--|--|
| Segmen 1 | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Potensi pejalan kaki tinggi karena guna lahan dan aktivitas beragam baik di dalam tapak maupun di luar tapak dengan pengguna dominan berusia anak-anak ▪ Tingkat aktivitas dan sirkulasi tinggi dengan rekreasi dan sekolah menjadi faktor penarik utama ▪ Sirkulasi dilakukan pada bagian dalam <i>pedestrian way</i> sebagai respon adanya halangan berupa vegetasi pada bagian tepi <i>pedestrian way</i> ▪ Aktivitas dan sirkulasi banyak dilakukan pada titik yang teduh dengan naungan pepohonan ▪ Pengguna beraktivitas dengan berdiri dan duduk pada fasilitas seadanya karena tidak terdapat fasilitas bangku pada <i>pedestrian way</i> ▪ Membutuhkan penanganan mengenai angkutan umum akibat adanya angkutan umum yang ngetem dan menaikkan atau menurunkan penumpang tidak pada halte ▪ Sepeda dan sepeda motor dapat mengakses <i>pedestrian way</i> melalui <i>curb ramp</i> karena tidak terdapat penghalang pada <i>pedestrian way</i> ▪ Terdapat jembatan penyeberangan di sekitar sekolah sebagai respon tingginya kebutuhan menyeberang dan sirkulasi yang ramai ▪ Terdapat percabangan jalan yang tidak dilengkapi fasilitas zebra cross sehingga menyulitkan pengguna saat akan menyeberang ▪ Terdapat aktivitas penunjang berupa pedagang makanan kecil yang dapat menghidupkan suasana pada <i>pedestrian way</i> | <ol style="list-style-type: none"> 1. Fungsi kegiatan <ul style="list-style-type: none"> ▪ Mempertahankan keberadaan pedagang makanan dan minuman di sekitar sekolah untuk menarik aktivitas pada <i>pedestrian way</i> dengan penataan yang teratur sehingga tidak menghalangi penggunaan <i>pedestrian way</i> ▪ Menambah simpul aktivitas pada <i>pedestrian way</i> sebagai fasilitas beristirahat dan bersantai yang mengundang pengguna untuk datang dan dilengkapi dengan aktivitas penunjang berupa bangku, tempat sampah serta pedagang makanan dan minuman kecil 2. Kontur <ul style="list-style-type: none"> ▪ Mempertahankan keberadaan <i>curb ramp</i> untuk memfasilitasi kendaraan yang akan masuk ke dalam bangunan maupun pengguna yang akan menuruni <i>pedestrian way</i> ▪ Menambah fasilitas <i>curb ramp</i> karena terdapat perbedaan ketinggian antara permukaan <i>pedestrian way</i> dengan zebra cross atau permukaan jalan yang menyulitkan pejalan kaki ▪ Menambah fasilitas <i>bollard</i> pada titik yang dibutuhkan untuk menghalangi sepeda dan sepeda motor mengakses <i>pedestrian way</i> 3. Sistem parkir <ul style="list-style-type: none"> ▪ Mempertahankan sistem parkir yang ada yaitu sistem parkir off street, karena fungsi bangunan menyediakan fasilitas parkir sehingga tidak mengganggu kenyamanan pejalan kaki dan lalu lintas jalan serta tidak menghalangi pandangan terhadap pengguna <i>pedestrian way</i> terutama anak-anak 4. Vegetasi <ul style="list-style-type: none"> ▪ Mempertahankan vegetasi yang ada karena cukup memberikan naungan pada <i>pedestrian way</i> dengan lokasi penanaman yang cukup teratur ▪ Menambah vegetasi penghias pada titik yang dibutuhkan untuk menambahkan aspek estetika pada <i>pedestrian way</i> dengan penataan tertentu sehingga tidak menghalangi pandangan terhadap pengguna <i>pedestrian way</i> terutama anak-anak 5. Tampilan <ul style="list-style-type: none"> ▪ Menggunakan perkerasan keramik berwarna cerah yang sesuai untuk anak-anak yang dilengkapi dengan garis putih untuk sensitifitas penglihatan dan garis hitam bergerigi untuk sensitifitas perabaan sehingga membuka akses untuk penyandang cacat melalui <i>pedestrian way</i> 6. <i>Street furniture</i> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Menambah beberapa bangku pada titik berkumpulnya pengguna maupun titik peristirahatan pada <i>pedestrian way</i> dengan material kayu, warna yang cerah dan dilengkapi dengan sandaran sehingga aman untuk digunakan pengguna berusia anak-anak ▪ Menambah fasilitas bak sampah pada titik berkumpulnya pengguna maupun titik peristirahatan pada <i>pedestrian way</i> dengan pemisahan bak berdasarkan jenis sampah yang menggunakan simbol |

| Lokasi | Analisis | Konsep |
|--------|----------|--|
| | | <p>berupa gambar yang mudah dipahami anak-anak dan menggunakan warna-warna cerah dan kontras</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Menambah fasilitas lampu penerangan pada <i>pedestrian way</i> karena belum adanya fasilitas lampu penerangan khusus untuk jalur <i>pedestrian</i> ▪ Mempertahankan jembatan penyeberangan yang ada dengan penambahan fasilitas lampu penerangan dan pagar pengaman dengan visibilitas tinggi ▪ Menambah zebra cross pada titik persimpangan yang ramai, maupun pada titik pengguna menyeberang yang belum dilengkapi oleh zebra cross ▪ Menambah pagar pembatas berupa <i>bollard</i> dengan warna cerah yang berpendar ketika malam hari di sepanjang <i>pedestrian way</i> kawasan pendidikan kecuali pada jalur masuk bangunan sekolah maupun penyeberangan untuk mengurangi kebiasaan pengguna terutama anak-anak untuk menyeberang diluar lokasi penyeberangan yang seharusnya ▪ Menambah rambu dilarang parkir pada lokasi kendaraan umum ngetem <p>7. Lalu lintas kendaraan</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Menambah fasilitas <i>traffic calming</i> berupa lampu lalu lintas maupun <i>speed humps</i> pada titik penyeberangan yang banyak dilalui oleh anak-anak ▪ Mempertegas pemisahan jalur antara jalur sepeda dengan jalur kendaraan bermotor sehingga pengguna sepeda merasa aman dan nyaman saat melalui jalan tanpa harus mengendarai sepeda dengan melalui <i>pedestrian way</i> <p>8. Transportasi umum</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Mempertahankan jalur angkutan umum yang ada untuk memisahkan jalur antara jalur khusus kendaraan umum dengan jalur kendaraan pribadi ▪ Menambah sebuah halte di sekitar sekolah dengan perkerasan yang lebih tinggi dari pada permukaan <i>pedestrian way</i> untuk memudahkan pengguna menaiki kendaraan umum terutama anak-anak serta dilengkapi dengan fasilitas pelengkap yang berupa bangku, papan informasi, tempat sampah dan lampu penerangan <p>9. Jalur pejalan kaki</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Mempertahankan jalur sirkulasi yang digunakan yaitu bagian dalam <i>pedestrian way</i> yang tidak terhalang oleh <i>street furniture</i> maupun pepohonan, sehingga bagian tepi <i>pedestrian way</i> dapat digunakan sebagai lokasi peletakan <i>street furniture</i> maupun vegetasi <p>10. Utilitas</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Mempertahankan lokasi tiang utilitas yang sudah ada karena peletakan tiang utilitas tidak mengganggu atau menghalangi penggunaan <i>pedestrian way</i> <p>11. Kebisingan</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Menambah vegetasi peredam kebisingan di sepanjang koridor jalan karena tingkat kebisingan yang cenderung tinggi dari aktivitas lalu lintas kendaraan dengan penataan tertentu sehingga tidak |

| Lokasi | Analisis | Konsep |
|----------|--|--|
| Segmen 2 | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Potensi pejalan kaki sedang karena guna lahan dan aktivitas di dalam tapak kurang beragam dengan pengguna dominan berusia dewasa ▪ Tingkat aktivitas dan sirkulasi sedang dengan halte dan pedagang koran menjadi faktor penarik utama ▪ Sirkulasi dilakukan pada bagian dalam <i>pedestrian way</i> sebagai respon adanya halangan berupa vegetasi pada bagian tepi <i>pedestrian way</i> ▪ Aktivitas dan sirkulasi banyak dilakukan pada titik yang teduh dengan naungan pepohonan ▪ Pengguna beraktivitas dengan berdiri dan duduk pada fasilitas seadanya karena tidak terdapat fasilitas bangku pada <i>pedestrian way</i> ▪ Sepeda dan sepeda motor dapat mengakses <i>pedestrian way</i> melalui <i>curb ramp</i> karena tidak terdapat penghalang pada <i>pedestrian way</i> ▪ Tidak terdapat zebra cross pada titik keberadaan halte sehingga menyulitkan pengguna saat akan menyeberang jalan menuju halte | <p>menghalangi pandangan terhadap pengguna <i>pedestrian way</i> terutama anak-anak</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Fungsi kegiatan <ul style="list-style-type: none"> ▪ Mempertahankan keberadaan pedagang koran pada <i>pedestrian way</i> untuk menarik aktivitas pada <i>pedestrian way</i> dengan penataan yang teratur sehingga tidak menghalangi penggunaan <i>pedestrian way</i> ▪ Menambah simpul aktivitas pada <i>pedestrian way</i> sebagai fasilitas beristirahat dan bersantai yang mengundang pengguna untuk datang dan dilengkapi dengan aktivitas penunjang berupa bangku, tempat sampah serta pedagang makanan dan minuman kecil atau pedagang koran 2. Kontur <ul style="list-style-type: none"> ▪ Mempertahankan keberadaan <i>curb ramp</i> untuk memfasilitasi kendaraan yang akan masuk ke dalam bangunan dan kesamaan ketinggian antara zebra cross dengan permukaan <i>pedestrian way</i> ▪ Menambah fasilitas <i>bollard</i> pada titik yang dibutuhkan untuk menghalangi sepeda dan sepeda motor mengakses <i>pedestrian way</i> 3. Sistem parkir <ul style="list-style-type: none"> ▪ Mempertahankan sistem parkir yang ada yaitu sistem parkir off street, karena fungsi bangunan menyediakan fasilitas parkir sehingga tidak mengganggu kenyamanan pejalan kaki dan lalu lintas jalan 4. Vegetasi <ul style="list-style-type: none"> ▪ Mempertahankan vegetasi yang ada karena cukup memberikan naungan pada <i>pedestrian way</i> dengan lokasi penanaman yang cukup teratur ▪ Menambah vegetasi penghias pada titik yang dibutuhkan untuk menambahkan aspek estetika pada <i>pedestrian way</i> 5. Tampilan <ul style="list-style-type: none"> ▪ Mempertahankan tampilan <i>pedestrian way</i> yaitu perkerasan keramik berwarna terang yang dilengkapi dengan garis putih untuk sensitifitas penglihatan dan garis hitam bergerigi untuk sensitifitas perabaan sehingga membuka akses untuk penyandang cacat melalui <i>pedestrian way</i> 6. <i>Street furniture</i> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Menambah beberapa bangku pada titik berkumpulnya pengguna maupun titik peristirahatan pada <i>pedestrian way</i> dengan material kayu sehingga nyaman untuk digunakan ▪ Menambah fasilitas bak sampah pada titik berkumpulnya pengguna maupun titik peristirahatan pada <i>pedestrian way</i> dengan pemisahan bak berdasarkan jenis sampah yang menggunakan simbol berupa gambar ▪ Menambah fasilitas lampu penerangan pada <i>pedestrian way</i> karena belum adanya fasilitas lampu penerangan khusus untuk jalur <i>pedestrian</i> ▪ Menambah zebra cross pada titik persimpangan yang ramai, pada titik keberadaan halte maupun |

| Lokasi | Analisis | Konsep |
|-----------------|---|--|
| | | <p>pada titik pengguna menyeberang yang belum dilengkapi oleh zebra cross</p> <ol style="list-style-type: none"> 7. Lalu lintas kendaraan <ul style="list-style-type: none"> ▪ Menambah fasilitas <i>traffic calming</i> berupa lampu lalu lintas maupun <i>speed humps</i> pada titik penyeberangan yang ramai ▪ Mempertegas pemisahan jalur antara jalur sepeda dengan jalur kendaraan bermotor sehingga pengguna sepeda merasa aman dan nyaman saat melalui jalan tanpa harus mengendarai sepeda dengan melalui <i>pedestrian way</i> 8. Transportasi umum <ul style="list-style-type: none"> ▪ Mempertahankan jalur angkutan umum yang ada untuk memisahkan jalur antara jalur khusus kendaraan umum dengan jalur kendaraan pribadi ▪ Menambah fasilitas pelengkap pada halte yang sudah ada yaitu berupa bangku, papan informasi, tempat sampah dan lampu penerangan 9. Jalur pejalan kaki <ul style="list-style-type: none"> ▪ Mempertahankan jalur sirkulasi yang digunakan yaitu bagian dalam <i>pedestrian way</i> yang tidak terhalang oleh <i>street furniture</i> maupun pepohonan, sehingga bagian tepi <i>pedestrian way</i> dapat digunakan sebagai lokasi peletakan <i>street furniture</i> maupun vegetasi 10. Utilitas <ul style="list-style-type: none"> ▪ Mempertahankan lokasi tiang utilitas yang sudah ada karena peletakan tiang utilitas tidak mengganggu atau menghalangi penggunaan <i>pedestrian way</i> 11. Kebisingan <ul style="list-style-type: none"> ▪ Menambah vegetasi peredam kebisingan di sepanjang koridor jalan karena tingkat kebisingan yang cenderung tinggi dari aktivitas lalu lintas kendaraan |
| <p>Segmen 3</p> | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Potensi pejalan kaki tinggi karena guna lahan dan aktivitas beragam baik di dalam tapak maupun di luar tapak dengan pengguna dominan berusia remaja dan dewasa ▪ Tingkat aktivitas dan sirkulasi tinggi dengan taman kota menjadi faktor penarik utama ▪ Sirkulasi dilakukan pada bagian dalam <i>pedestrian way</i> sebagai respon adanya halangan berupa vegetasi pada bagian tepi <i>pedestrian way</i> ▪ Aktivitas dan sirkulasi banyak dilakukan pada titik yang teduh dengan naungan pepohonan ▪ Pengguna beraktivitas dengan berdiri dan | <ol style="list-style-type: none"> 1. Fungsi kegiatan <ul style="list-style-type: none"> ▪ Menambah simpul aktivitas pada <i>pedestrian way</i> sebagai fasilitas beristirahat dan bersantai yang mengundang pengguna untuk datang dan dilengkapi dengan aktivitas penunjang berupa bangku, tempat sampah serta pedagang makanan dan minuman kecil atau pedagang koran 2. Kontur <ul style="list-style-type: none"> ▪ Mempertahankan keberadaan <i>curb ramp</i> untuk memfasilitasi kendaraan yang akan masuk ke dalam bangunan dan kesamaan ketinggian antara zebra cross dengan permukaan <i>pedestrian way</i> 3. Sistem parkir <ul style="list-style-type: none"> ▪ Mempertahankan sistem parkir yang ada yaitu sistem parkir off street, karena fungsi bangunan menyediakan fasilitas parkir sehingga tidak mengganggu kenyamanan pejalan kaki dan lalu lintas jalan 4. Vegetasi <ul style="list-style-type: none"> ▪ Mempertahankan vegetasi yang ada karena cukup memberikan naungan pada <i>pedestrian way</i> dengan |

| Lokasi | Analisis | Konsep |
|--------|--|---|
| | <p>duduk pada fasilitas seadanya karena tidak terdapat fasilitas bangku pada <i>pedestrian way</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Terdapat zebra cross bersinyal di sekitar taman kota sebagai respon tingginya kebutuhan menyeberang dan sirkulasi yang ramai ▪ Membutuhkan penanganan mengenai angkutan umum akibat adanya angkutan umum yang menaikkan atau menurunkan penumpang tidak pada halte | <p>lokasi penanaman yang cukup teratur</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Menambah vegetasi penghias pada titik yang dibutuhkan untuk menambahkan aspek estetika pada <i>pedestrian way</i> <p>5. Tampilan</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Mempertahankan tampilan <i>pedestrian way</i> yaitu perkerasan keramik berwarna terang yang dilengkapi dengan garis putih untuk sensitifitas penglihatan dan garis hitam bergerigi untuk sensitifitas perabaan sehingga membuka akses untuk penyandang cacat melalui <i>pedestrian way</i> <p>6. <i>Street furniture</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Menambah beberapa bangku pada titik berkumpulnya pengguna maupun titik peristirahatan pada <i>pedestrian way</i> dengan material kayu sehingga nyaman untuk digunakan ▪ Menambah fasilitas bak sampah pada titik titik berkumpulnya pengguna maupun titik peristirahatan pada <i>pedestrian way</i> dengan pemisahan bak berdasarkan jenis sampah yang menggunakan simbol berupa gambar ▪ Menambah fasilitas lampu penerangan pada <i>pedestrian way</i> karena belum adanya fasilitas lampu penerangan khusus untuk jalur <i>pedestrian</i> ▪ Menambah zebra cross pada titik persimpangan yang ramai, pada titik keberadaan halte maupun pada titik pengguna menyeberang yang belum dilengkapi oleh zebra cross ▪ Menambah pagar pembatas berupa <i>bollard</i> dengan warna cerah yang berpendar ketika malam hari di sepanjang <i>pedestrian way</i> kawasan taman kecuali pada jalur masuk taman maupun penyeberangan untuk mengurangi kebiasaan pengguna terutama remaja untuk menyeberang sembarangan <p>7. Lalu lintas kendaraan</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Mempertegas pemisahan jalur antara jalur sepeda dengan jalur kendaraan bermotor sehingga pengguna sepeda merasa aman dan nyaman saat melalui jalan tanpa harus mengendarai sepeda dengan melalui <i>pedestrian way</i> <p>8. Transportasi umum</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Mempertahankan jalur angkutan umum yang ada untuk memisahkan jalur antara jalur khusus kendaraan umum dengan jalur kendaraan pribadi ▪ Menambah sebuah halte dengan fasilitas pelengkap berupa bangku, papan informasi, tempat sampah dan lampu penerangan pada lokasi pengguna menunggu kendaraan umum <p>9. Jalur pejalan kaki</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Mempertahankan jalur sirkulasi yang digunakan yaitu bagian dalam <i>pedestrian way</i> yang tidak terhalang oleh <i>street furniture</i> maupun pepohonan, sehingga bagian tepi <i>pedestrian way</i> dapat digunakan sebagai lokasi peletakan <i>street furniture</i> maupun vegetasi <p>10. Utilitas</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Mempertahankan lokasi tiang utilitas yang sudah ada karena peletakan tiang utilitas tidak |

| Lokasi | Analisis | Konsep |
|----------|--|---|
| Segmen 4 | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Potensi pejalan kaki tinggi karena guna lahan dan aktivitas beragam baik di dalam tapak maupun di luar tapak dengan pengguna dominan berusia dewasa ▪ Tingkat aktivitas dan sirkulasi tinggi dengan rumah sakit, halte dan pedagang kecil menjadi faktor penarik utama ▪ Sirkulasi dilakukan pada bagian dalam <i>pedestrian way</i> sebagai respon adanya halangan berupa vegetasi pada bagian tepi <i>pedestrian way</i> ▪ Aktivitas dan sirkulasi banyak dilakukan pada titik yang teduh dengan naungan pepohonan ▪ Pengguna beraktivitas dengan berdiri dan duduk pada fasilitas seadanya karena tidak terdapat fasilitas bangku pada <i>pedestrian way</i> ▪ Sepeda dan sepeda motor dapat mengakses <i>pedestrian way</i> melalui <i>curb ramp</i> karena tidak terdapat penghalang pada <i>pedestrian way</i> ▪ Terdapat zebra cross bersinyal di sekitar rumah sakit sebagai respon tingginya kebutuhan menyeberang dan sirkulasi yang ramai | <p>mengganggu atau menghalangi penggunaan <i>pedestrian way</i></p> <p>11. Kebisingan</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Menambah vegetasi peredam kebisingan di sepanjang koridor jalan karena tingkat kebisingan yang cenderung tinggi dari aktivitas lalu lintas kendaraan <hr/> <p>1. Fungsi kegiatan</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Mempertahankan keberadaan pedagang koran pada <i>pedestrian way</i> untuk menarik aktivitas pada <i>pedestrian way</i> dengan penataan yang teratur sehingga tidak menghalangi penggunaan <i>pedestrian way</i> ▪ Menambah simpul aktivitas pada <i>pedestrian way</i> sebagai fasilitas beristirahat dan bersantai yang mengundang pengguna untuk datang dan dilengkapi dengan aktivitas penunjang berupa bangku, tempat sampah serta pedagang makanan dan minuman kecil atau pedagang koran <p>2. Kontur</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Mempertahankan keberadaan <i>curb ramp</i> untuk memfasilitasi kendaraan yang akan masuk ke dalam bangunan dan kesamaan ketinggian antara zebra cross dengan permukaan <i>pedestrian way</i> ▪ Menambah fasilitas <i>bollard</i> pada titik yang dibutuhkan untuk menghalangi sepeda dan sepeda motor mengakses <i>pedestrian way</i> <p>3. Sistem parkir</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Mempertahankan sistem parkir yang ada yaitu sistem parkir off street, karena fungsi bangunan menyediakan fasilitas parkir sehingga tidak mengganggu kenyamanan pejalan kaki dan lalu lintas jalan <p>4. Vegetasi</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Mempertahankan vegetasi yang ada karena cukup memberikan naungan pada <i>pedestrian way</i> dengan lokasi penanaman yang cukup teratur ▪ Menambah vegetasi penghias pada titik yang dibutuhkan untuk menambahkan aspek estetika pada <i>pedestrian way</i> <p>5. Tampilan</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Mempertahankan tampilan <i>pedestrian way</i> yaitu perkerasan keramik berwarna terang yang dilengkapi dengan garis putih untuk sensitifitas penglihatan dan garis hitam bergerigi untuk sensitifitas perabaan sehingga membuka akses untuk penyandang cacat melalui <i>pedestrian way</i> <p>6. <i>Street furniture</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Menambah beberapa bangku pada titik berkumpulnya pengguna maupun titik peristirahatan pada <i>pedestrian way</i> dengan material kayu sehingga nyaman untuk digunakan ▪ Menambah fasilitas bak sampah pada titik berkumpulnya pengguna maupun titik peristirahatan pada <i>pedestrian way</i> dengan pemisahan bak berdasarkan jenis sampah yang menggunakan simbol berupa gambar |

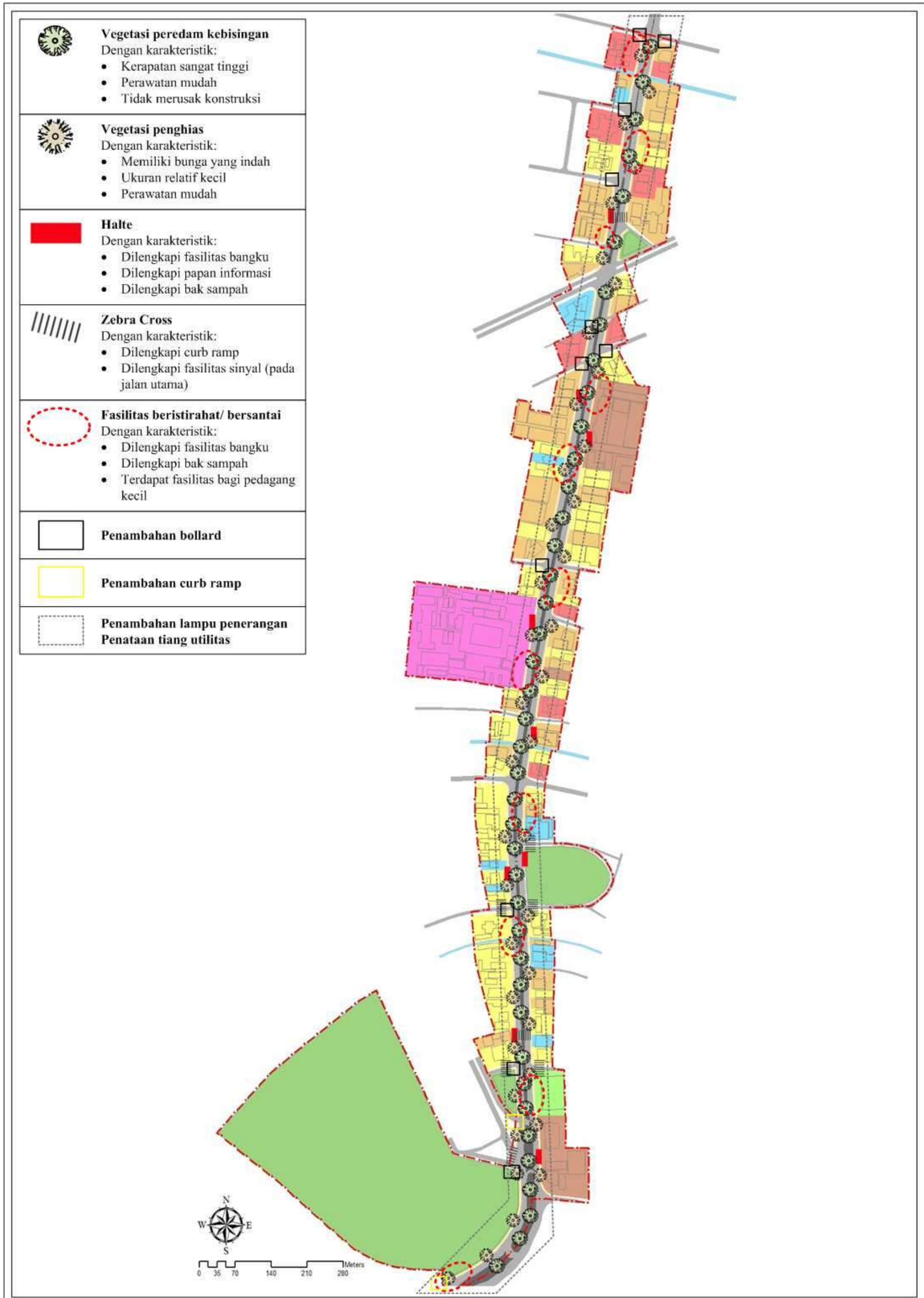
| Lokasi | Analisis | Konsep |
|----------|--|--|
| | | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Menambah fasilitas lampu penerangan pada <i>pedestrian way</i> karena belum adanya fasilitas lampu penerangan khusus untuk jalur <i>pedestrian</i> 7. Lalu lintas kendaraan <ul style="list-style-type: none"> ▪ Mempertegas pemisahan jalur antara jalur sepeda dengan jalur kendaraan bermotor sehingga pengguna sepeda merasa aman dan nyaman saat melalui jalan tanpa harus mengendarai sepeda dengan melalui <i>pedestrian way</i> 8. Transportasi umum <ul style="list-style-type: none"> ▪ Mempertahankan jalur angkutan umum yang ada untuk memisahkan jalur antara jalur khusus kendaraan umum dengan jalur kendaraan pribadi ▪ Menambah fasilitas pelengkap pada halte yang sudah ada yaitu berupa bangku, papan informasi, tempat sampah dan lampu penerangan 9. Jalur pejalan kaki <ul style="list-style-type: none"> ▪ Mempertahankan jalur sirkulasi yang digunakan yaitu bagian dalam <i>pedestrian way</i> yang tidak terhalang oleh <i>street furniture</i> maupun pepohonan, sehingga bagian tepi <i>pedestrian way</i> dapat digunakan sebagai lokasi peletakan <i>street furniture</i> maupun vegetasi 10. Utilitas <ul style="list-style-type: none"> ▪ Mempertahankan lokasi tiang utilitas yang sudah ada karena peletakan tiang utilitas tidak mengganggu atau menghalangi penggunaan <i>pedestrian way</i> 11. Kebisingan <ul style="list-style-type: none"> ▪ Menambah vegetasi peredam kebisingan di sepanjang koridor jalan karena tingkat kebisingan yang cenderung tinggi dari aktivitas lalu lintas kendaraan |
| Segmen 5 | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Potensi pejalan kaki sedang meskipun guna lahan dan aktivitas beragam baik di dalam tapak maupun di luar tapak dengan pengguna dominan berusia remaja ▪ Tingkat aktivitas dan sirkulasi sedang dengan sekolah menjadi faktor penarik utama ▪ Sirkulasi dilakukan pada bagian dalam <i>pedestrian way</i> sebagai respon adanya halangan berupa vegetasi pada bagian tepi <i>pedestrian way</i> ▪ Aktivitas dan sirkulasi banyak dilakukan pada titik yang teduh dengan naungan pepohonan ▪ Pengguna beraktivitas dengan berdiri dan duduk pada fasilitas seadanya karena tidak | <ol style="list-style-type: none"> 1. Fungsi kegiatan <ul style="list-style-type: none"> ▪ Menambah simpul aktivitas pada <i>pedestrian way</i> sebagai fasilitas beristirahat dan bersantai yang mengundang pengguna untuk datang dan dilengkapi dengan aktivitas penunjang berupa bangku, tempat sampah serta pedagang makanan dan minuman kecil 2. Kontur <ul style="list-style-type: none"> ▪ Mempertahankan keberadaan <i>curb ramp</i> untuk memfasilitasi kendaraan yang akan masuk ke dalam bangunan dan kesamaan ketinggian antara zebra cross dengan permukaan <i>pedestrian way</i> ▪ Menambah fasilitas <i>bollard</i> pada titik yang dibutuhkan untuk menghalangi sepeda dan sepeda motor mengakses <i>pedestrian way</i> 3. Sistem parkir <ul style="list-style-type: none"> ▪ Mempertahankan sistem parkir yang ada yaitu sistem parkir off street, karena fungsi bangunan menyediakan fasilitas parkir sehingga tidak mengganggu kenyamanan pejalan kaki dan lalu lintas jalan 4. Vegetasi |

| Lokasi | Analisis | Konsep |
|--------|--|--|
| | <p>terdapat fasilitas bangku pada <i>pedestrian way</i>, namun terdapat sebuah halte yang dilengkapi dengan fasilitas bangku di sekitar sekolah</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Sepeda dan sepeda motor dapat mengakses <i>pedestrian way</i> melalui <i>curb ramp</i> karena tidak terdapat penghalang pada <i>pedestrian way</i> ▪ Terdapat jembatan penyeberangan di sekitar sekolah sebagai respon tingginya kebutuhan menyeberang dan sirkulasi yang ramai | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Mempertahankan vegetasi yang ada karena cukup memberikan naungan pada <i>pedestrian way</i> dengan lokasi penanaman yang cukup teratur ▪ Menambah vegetasi penghias pada titik yang dibutuhkan untuk menambahkan aspek estetika pada <i>pedestrian way</i> <ol style="list-style-type: none"> 5. Tampilan <ul style="list-style-type: none"> ▪ Menggunakan perkerasan keramik berwarna cerah yang sesuai untuk remaja yang dilengkapi dengan garis putih untuk sensitifitas penglihatan dan garis hitam bergerigi untuk sensitifitas perabaan sehingga membuka akses untuk penyandang cacat melalui <i>pedestrian way</i> 6. <i>Street furniture</i> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Menambah beberapa bangku pada titik berkumpulnya pengguna maupun titik peristirahatan pada <i>pedestrian way</i> dengan material kayu dan dilengkapi dengan sandaran sehingga nyaman untuk digunakan pengguna berusia remaja ▪ Menambah fasilitas bak sampah pada titik titik berkumpulnya pengguna maupun titik peristirahatan pada <i>pedestrian way</i> dengan pemisahan bak berdasarkan jenis sampah yang menggunakan simbol berupa gambar dan menggunakan warna-warna cerah dan kontras ▪ Menambah fasilitas lampu penerangan pada <i>pedestrian way</i> karena belum adanya fasilitas lampu penerangan khusus untuk jalur <i>pedestrian</i> ▪ Mempertahankan jembatan penyeberangan yang ada dengan penambahan fasilitas lampu penerangan dan pagar pengaman dengan visibilitas tinggi ▪ Menambah pagar pembatas berupa <i>bollard</i> dengan warna cerah yang berpendar ketika malam hari di sepanjang <i>pedestrian way</i> kawasan pendidikan kecuali pada jalur masuk bangunan sekolah maupun penyeberangan untuk mengurangi kebiasaan pengguna terutama remaja untuk menyeberang diluar lokasi penyeberangan yang seharusnya 7. Lalu lintas kendaraan <ul style="list-style-type: none"> ▪ Mempertegas pemisahan jalur antara jalur sepeda dengan jalur kendaraan bermotor sehingga pengguna sepeda merasa aman dan nyaman saat melalui jalan tanpa harus mengendarai sepeda dengan melalui <i>pedestrian way</i> 8. Transportasi umum <ul style="list-style-type: none"> ▪ Mempertahankan jalur angkutan umum yang ada untuk memisahkan jalur antara jalur khusus kendaraan umum dengan jalur kendaraan pribadi ▪ Menambah sebuah halte dengan fasilitas pelengkap berupa bangku, papan informasi, tempat sampah dan lampu penerangan pada lokasi pengguna menunggu kendaraan umum 9. Jalur pejalan kaki <ul style="list-style-type: none"> ▪ Mempertahankan jalur sirkulasi yang digunakan yaitu bagian dalam <i>pedestrian way</i> yang tidak terhalang oleh <i>street furniture</i> maupun pepohonan, sehingga bagian tepi <i>pedestrian way</i> dapat |

| Lokasi | Analisis | Konsep |
|----------|--|--|
| | | <p>digunakan sebagai lokasi peletakan <i>street furniture</i> maupun vegetasi</p> <p>10. Utilitas</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Mempertahankan lokasi tiang utilitas yang sudah ada karena peletakan tiang utilitas tidak mengganggu atau menghalangi penggunaan <i>pedestrian way</i> <p>11. Kebisingan</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Menambah vegetasi peredam kebisingan di sepanjang koridor jalan karena tingkat kebisingan yang cenderung tinggi dari aktivitas lalu lintas kendaraan |
| Segmen 6 | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Potensi pejalan rendah meskipun guna lahan dan aktivitas beragam baik di dalam tapak maupun di luar tapak dengan pengguna dominan berusia dewasa ▪ Tingkat aktivitas dan sirkulasi rendah dengan halte, taman kota dan pedagang kecil menjadi faktor penarik utama ▪ Sirkulasi dilakukan pada bagian dalam <i>pedestrian way</i> sebagai respon adanya halangan berupa vegetasi pada bagian tepi <i>pedestrian way</i> ▪ Aktivitas dan sirkulasi banyak dilakukan pada titik yang teduh dengan naungan pepohonan ▪ Pengguna beraktivitas dengan berdiri dan duduk pada fasilitas seadanya karena tidak terdapat fasilitas bangku pada <i>pedestrian way</i> ▪ Sepeda dan sepeda motor dapat mengakses <i>pedestrian way</i> melalui <i>curb ramp</i> karena tidak terdapat penghalang pada <i>pedestrian way</i> ▪ Tidak terdapat zebra cross pada titik keberadaan halte sehingga menyulitkan pengguna saat akan menyeberang jalan menuju halte | <ol style="list-style-type: none"> 1. Fungsi kegiatan <ul style="list-style-type: none"> ▪ Mempertahankan keberadaan pedagang koran pada <i>pedestrian way</i> untuk menarik aktivitas pada <i>pedestrian way</i> dengan penataan yang teratur sehingga tidak menghalangi penggunaan <i>pedestrian way</i> ▪ Menambah simpul aktivitas pada <i>pedestrian way</i> sebagai fasilitas beristirahat dan bersantai yang mengundang pengguna untuk datang dan dilengkapi dengan aktivitas penunjang berupa bangku, tempat sampah serta pedagang makanan dan minuman kecil atau pedagang koran 2. Kontur <ul style="list-style-type: none"> ▪ Mempertahankan keberadaan <i>curb ramp</i> untuk memfasilitasi kendaraan yang akan masuk ke dalam bangunan dan kesamaan ketinggian antara zebra cross dengan permukaan <i>pedestrian way</i> ▪ Menambah fasilitas <i>bollard</i> pada titik yang dibutuhkan untuk menghalangi sepeda dan sepeda motor mengakses <i>pedestrian way</i> 3. Sistem parkir <ul style="list-style-type: none"> ▪ Mempertahankan sistem parkir yang ada yaitu sistem parkir off street, karena fungsi bangunan menyediakan fasilitas parkir sehingga tidak mengganggu kenyamanan pejalan kaki dan lalu lintas jalan 4. Vegetasi <ul style="list-style-type: none"> ▪ Mempertahankan vegetasi yang ada karena cukup memberikan naungan pada <i>pedestrian way</i> dengan lokasi penanaman yang cukup teratur ▪ Menambah vegetasi penghias pada titik yang dibutuhkan untuk menambahkan aspek estetika pada <i>pedestrian way</i> 5. Tampilan <ul style="list-style-type: none"> ▪ Mempertahankan tampilan <i>pedestrian way</i> yaitu perkerasan keramik berwarna terang yang dilengkapi dengan garis putih untuk sensitifitas penglihatan dan garis hitam bergerigi untuk sensitifitas perabaan sehingga membuka akses untuk penyandang cacat melalui <i>pedestrian way</i> 6. <i>Street furniture</i> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Menambah beberapa bangku pada titik berkumpulnya pengguna maupun titik peristirahatan pada <i>pedestrian way</i> dengan material kayu sehingga nyaman untuk digunakan |

| Lokasi | Analisis | Konsep |
|--------|----------|--|
| | | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Menambah fasilitas bak sampah pada titik titik berkumpulnya pengguna maupun titik peristirahatan pada <i>pedestrian way</i> dengan pemisahan bak berdasarkan jenis sampah yang menggunakan simbol berupa gambar ▪ Menambah fasilitas lampu penerangan pada <i>pedestrian way</i> karena belum adanya fasilitas lampu penerangan khusus untuk jalur <i>pedestrian</i> ▪ Menambah zebra cross pada titik persimpangan yang ramai, pada titik keberadaan halte maupun pada titik pengguna menyeberang yang belum dilengkapi oleh zebra cross <p>7. Lalu lintas kendaraan</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Mempertegas pemisahan jalur antara jalur sepeda dengan jalur kendaraan bermotor sehingga pengguna sepeda merasa aman dan nyaman saat melalui jalan tanpa harus mengendarai sepeda dengan melalui <i>pedestrian way</i> <p>8. Transportasi umum</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Mempertahankan jalur angkutan umum yang ada untuk memisahkan jalur antara jalur khusus kendaraan umum dengan jalur kendaraan pribadi ▪ Menambah fasilitas pelengkap pada halte yang sudah ada yaitu berupa bangku, papan informasi, tempat sampah dan lampu penerangan <p>9. Jalur pejalan kaki</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Mempertahankan jalur sirkulasi yang digunakan yaitu bagian dalam <i>pedestrian way</i> yang tidak terhalang oleh <i>street furniture</i> maupun pepohonan, sehingga bagian tepi <i>pedestrian way</i> dapat digunakan sebagai lokasi peletakan <i>street furniture</i> maupun vegetasi <p>10. Utilitas</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Mempertahankan lokasi tiang utilitas yang sudah ada karena peletakan tiang utilitas tidak mengganggu atau menghalangi penggunaan <i>pedestrian way</i> <p>11. Kebisingan</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Menambah vegetasi peredam kebisingan di sepanjang koridor jalan karena tingkat kebisingan yang cenderung tinggi dari aktivitas lalu lintas kendaraan |

Sumber: Analisis, 2013

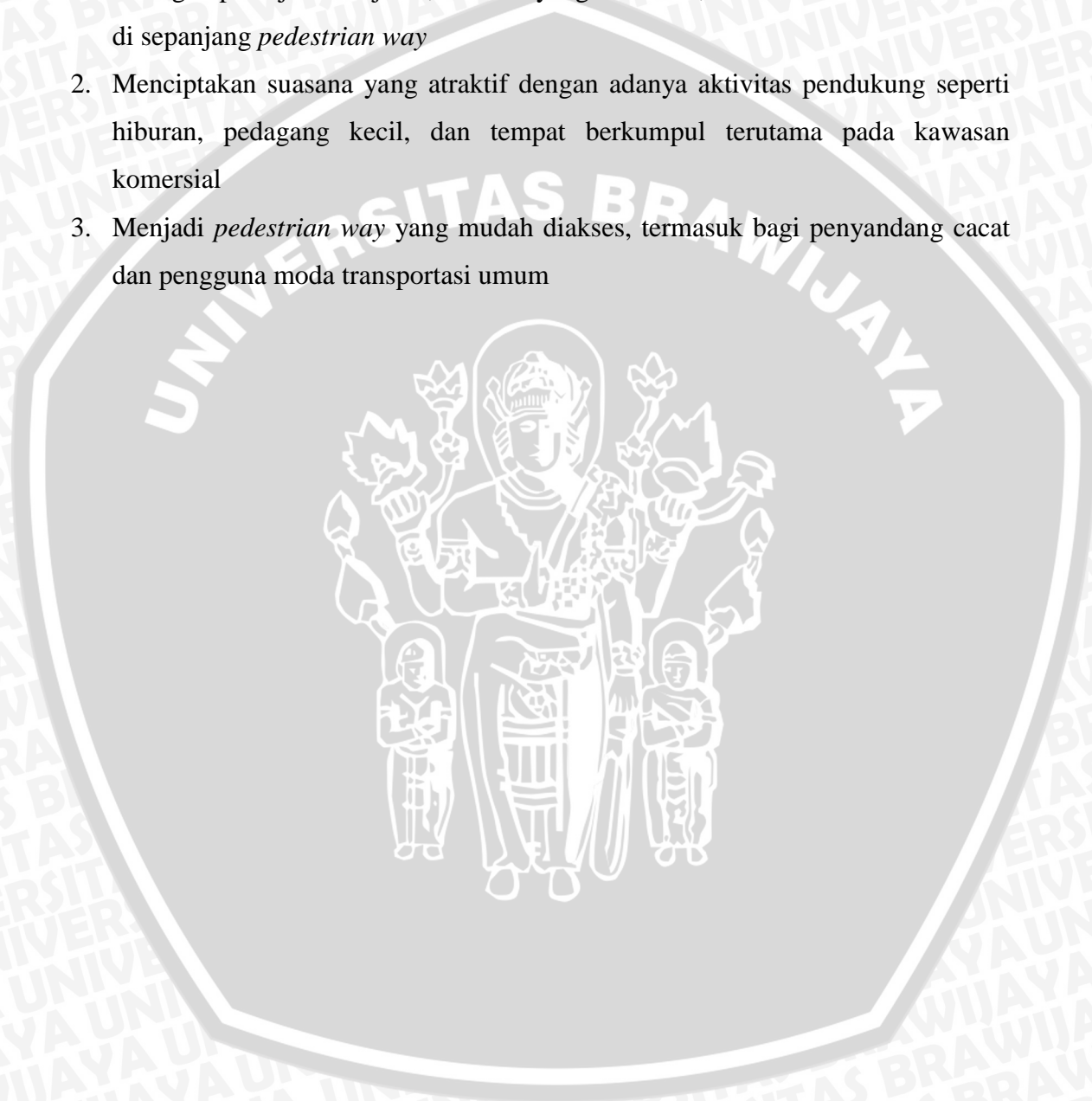


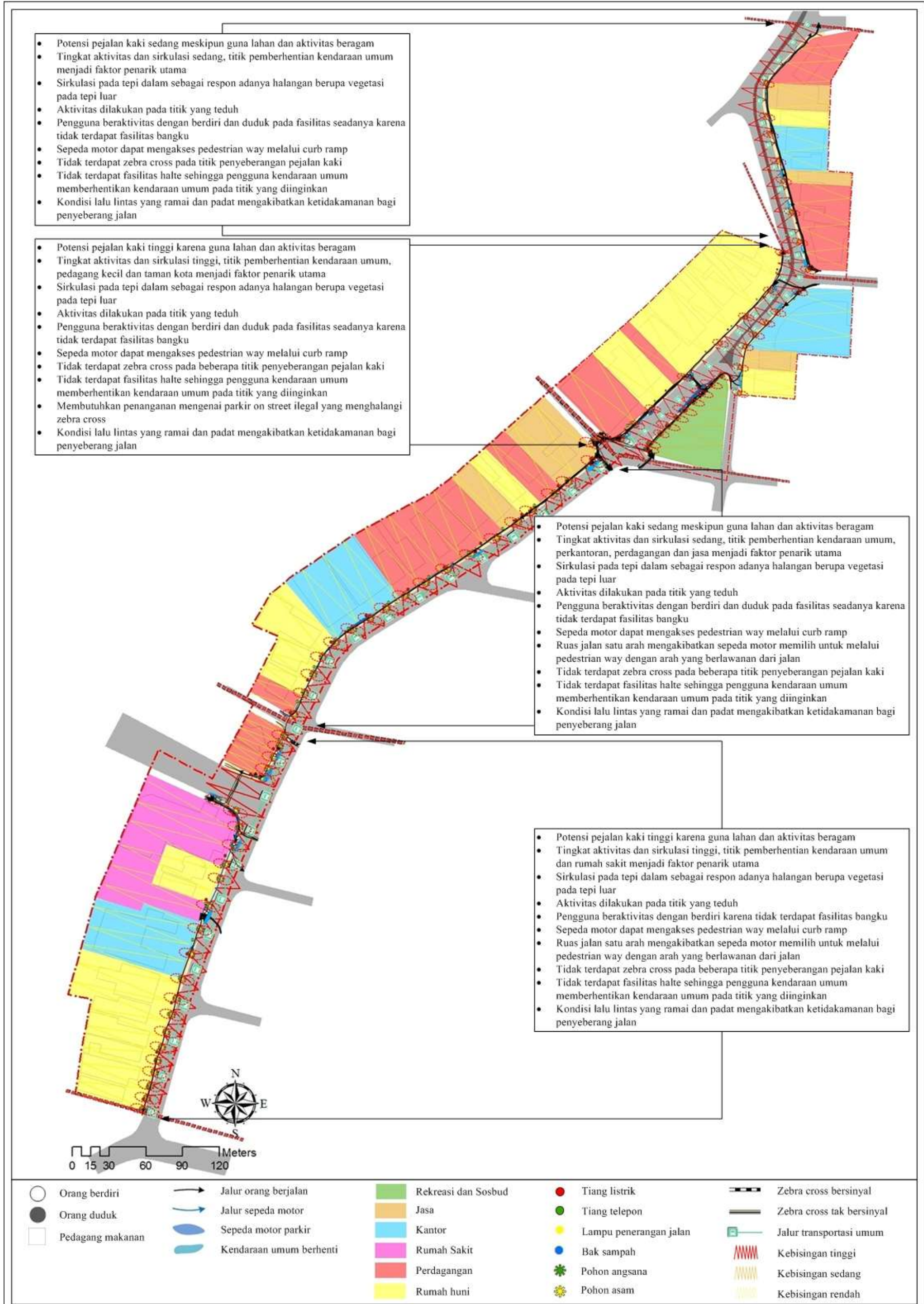
Gambar 4.82 Konsep Detail Penataan Lanjutan *Redesigned Pedestrian way* Jalan Raya Dharmo

4.6.2 Jalan Raya Gubeng

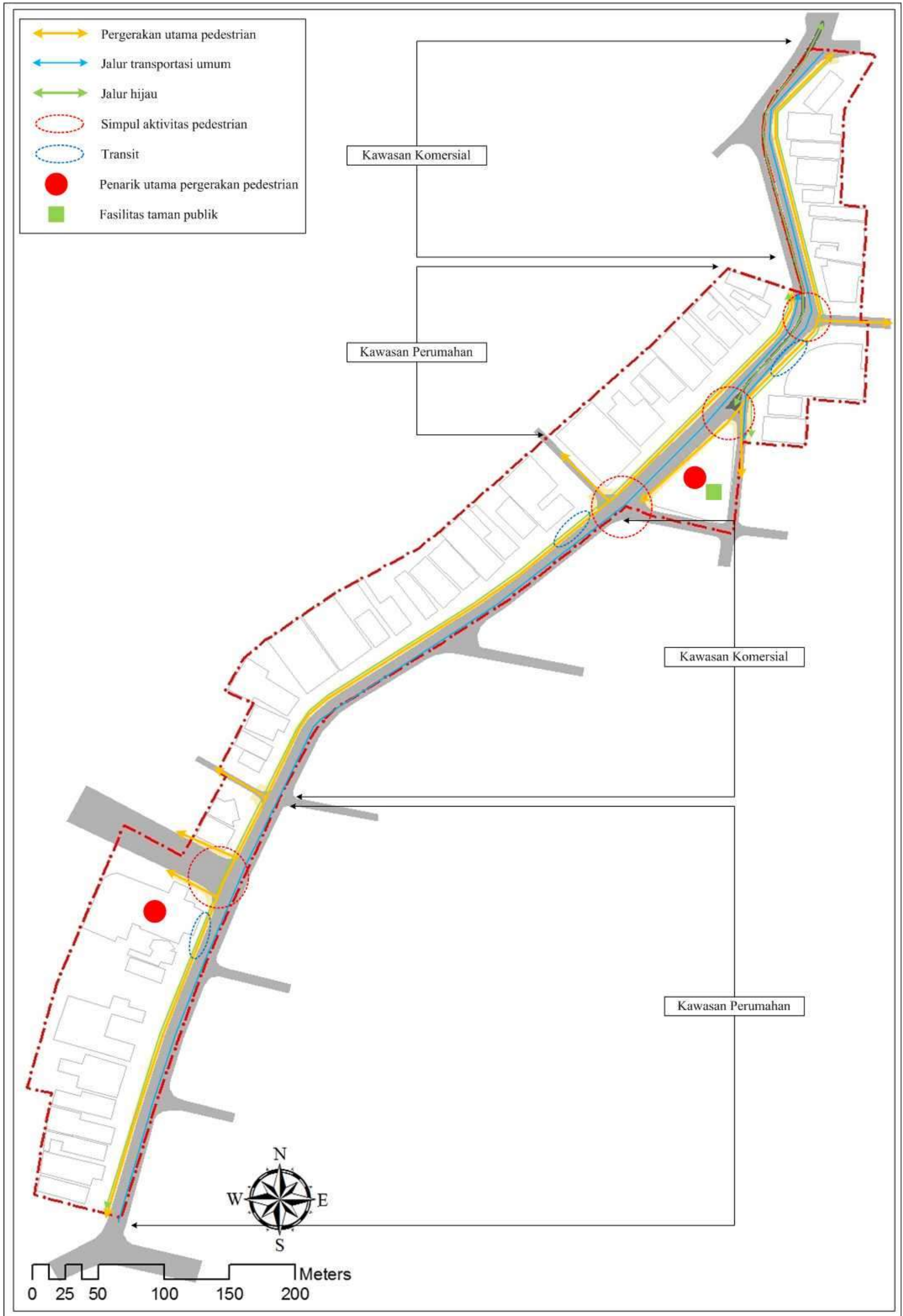
Konsep penataan lanjutan pada *redesigned pedestrian way* di Jalan Raya Gubeng secara umum yaitu sebagai berikut:

1. Menjadikan pedestrian way yang aman dan nyaman, dengan penerangan yang cukup, dimensi yang lebar, kehadiran pohon yang rindang, tidak terdapat halangan pada jalur berjalan, fasilitas yang memadai, serta memiliki taman kecil di sepanjang *pedestrian way*
2. Menciptakan suasana yang atraktif dengan adanya aktivitas pendukung seperti hiburan, pedagang kecil, dan tempat berkumpul terutama pada kawasan komersial
3. Menjadi *pedestrian way* yang mudah diakses, termasuk bagi penyandang cacat dan pengguna moda transportasi umum





Gambar 4.83 Analisis Sumperimpose Redesigned Pedestrian way Jalan Raya Gubeng



Gambar 4.84 Konsep Umum Penataan Lanjutan Redesigned *Pedestrian way* Jalan Raya Gubeng

Tabel 4.33 Konsep Penataan Lanjutan *Redesigned Pedestrian Way* Jalan Raya Gubeng

| Lokasi | Analisis | Konsep |
|-------------|---|--|
| Segmen 1 | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Potensi pejalan kaki tinggi karena guna lahan dan aktivitas beragam baik di dalam tapak maupun di luar tapak dengan pengguna dominan berusia dewasa ▪ Tingkat aktivitas dan sirkulasi tinggi dengan titik pemberhentian kendaraan umum dan rumah sakit menjadi faktor penarik utama ▪ Sirkulasi dilakukan pada bagian dalam <i>pedestrian way</i> sebagai respon adanya halangan berupa vegetasi pada bagian tepi <i>pedestrian way</i> ▪ Aktivitas banyak dilakukan pada titik yang teduh dengan naungan pepohonan ▪ Pengguna beraktivitas dengan berdiri dan duduk pada fasilitas seadanya karena tidak terdapat fasilitas bangku pada <i>pedestrian way</i> ▪ Sepeda motor dapat mengakses <i>pedestrian way</i> melalui <i>curb ramp</i> karena tidak terdapat penghalang pada <i>pedestrian way</i> ▪ Ruas jalan satu arah mengakibatkan pengguna sepeda motor memilih untuk melewati <i>pedestrian way</i> dengan arah yang berlawanan dari jalan untuk mencapai tujuan yang diinginkan ▪ Tidak terdapat zebra cross pada beberapa titik potensi penyeberangan pejalan kaki ▪ Tidak terdapat fasilitas halte sehingga pengguna kendaraan umum memberhentikan kendaraan umum pada titik yang diinginkan ▪ Kondisi lalu lintas yang ramai dan padat mengakibatkan ketidakamanan bagi penyeberang jalan | <ol style="list-style-type: none"> 1. Fungsi kegiatan <ul style="list-style-type: none"> ▪ Menambah simpul aktivitas pada <i>pedestrian way</i> sebagai fasilitas beristirahat dan bersantai yang mengundang pengguna untuk datang dan dilengkapi dengan aktivitas penunjang berupa bangku, tempat sampah serta pedagang makanan dan minuman kecil atau pedagang koran 2. Kontur <ul style="list-style-type: none"> ▪ Mempertahankan keberadaan <i>curb ramp</i> untuk memfasilitasi kendaraan yang akan masuk ke dalam bangunan ▪ Menambah fasilitas <i>curb ramp</i> karena terdapat perbedaan ketinggian antara permukaan <i>pedestrian way</i> dengan zebra cross atau permukaan jalan ▪ Menambah fasilitas <i>bollard</i> pada titik yang dibutuhkan untuk menghalangi sepeda motor mengakses <i>pedestrian way</i> 3. Sistem parkir <ul style="list-style-type: none"> ▪ Mempertahankan sistem parkir yang ada yaitu sistem parkir off street, karena fungsi bangunan menyediakan fasilitas parkir sehingga tidak mengganggu kenyamanan pejalan kaki dan lalu lintas jalan 4. Vegetasi <ul style="list-style-type: none"> ▪ Mempertahankan vegetasi yang ada karena cukup memberikan naungan pada <i>pedestrian way</i> dengan lokasi penanaman yang cukup teratur ▪ Menambah vegetasi penghias pada titik yang dibutuhkan untuk menambahkan aspek estetika pada <i>pedestrian way</i> 5. Tampilan <ul style="list-style-type: none"> ▪ Mempertahankan tampilan <i>pedestrian way</i> yaitu perkerasan keramik berwarna terang yang dilengkapi dengan garis putih untuk sensitifitas penglihatan dan garis hitam bergerigi untuk sensitifitas perabaan sehingga membuka akses untuk penyandang cacat melalui <i>pedestrian way</i> 6. <i>Street furniture</i> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Menambah beberapa bangku pada titik berkumpulnya pengguna maupun titik peristirahatan pada <i>pedestrian way</i> dengan material kayu sehingga nyaman untuk digunakan pengguna ▪ Menambah fasilitas bak sampah pada titik berkumpulnya pengguna maupun titik peristirahatan pada <i>pedestrian way</i> dengan pemisahan bak berdasarkan jenis sampah yang menggunakan simbol berupa gambar ▪ Menambah zebra cross pada titik persimpangan yang ramai, pada titik keberadaan halte maupun pada titik pengguna menyeberang yang belum dilengkapi oleh zebra cross 7. Lalu lintas kendaraan <ul style="list-style-type: none"> ▪ Menambah fasilitas <i>traffic calming</i> berupa lampu lalu lintas maupun <i>speed humps</i> pada titik |

| Lokasi | Analisis | Konsep |
|----------|--|---|
| | | <p>penyeberangan yang ramai</p> <ol style="list-style-type: none"> 8. Transportasi umum <ul style="list-style-type: none"> ▪ Mempertegas pemisahan jalur angkutan umum yang ada untuk memisahkan jalur antara jalur khusus kendaraan umum dengan jalur kendaraan pribadi ▪ Menambah sebuah halte dengan fasilitas pelengkap berupa bangku, papan informasi, tempat sampah dan lampu penerangan pada lokasi pengguna menunggu kendaraan umum 9. Jalur pejalan kaki <ul style="list-style-type: none"> ▪ Mempertahankan jalur sirkulasi yang digunakan yaitu bagian dalam <i>pedestrian way</i> yang tidak terhalang oleh <i>street furniture</i> maupun pepohonan, sehingga bagian tepi <i>pedestrian way</i> dapat digunakan sebagai lokasi peletakan <i>street furniture</i> maupun vegetasi 10. Utilitas <ul style="list-style-type: none"> ▪ Mempertahankan lokasi tiang utilitas yang sudah ada karena peletakan tiang utilitas tidak mengganggu atau menghalangi penggunaan <i>pedestrian way</i> 11. Kebisingan <ul style="list-style-type: none"> ▪ Menambah vegetasi peredam kebisingan di sepanjang koridor jalan karena tingkat kebisingan yang cenderung tinggi dari aktivitas lalu lintas kendaraan |
| Segmen 2 | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Potensi pejalan kaki sedang meskipun guna lahan dan aktivitas beragam baik di dalam tapak maupun di luar tapak dengan pengguna dominan berusia dewasa ▪ Tingkat aktivitas dan sirkulasi sedang dengan titik pemberhentian kendaraan umum, perkantoran, perdagangan dan jasa menjadi faktor penarik utama ▪ Sirkulasi dilakukan pada bagian dalam <i>pedestrian way</i> sebagai respon adanya halangan berupa vegetasi pada bagian tepi <i>pedestrian way</i> ▪ Aktivitas banyak dilakukan pada titik yang teduh dengan naungan pepohonan ▪ Pengguna beraktivitas dengan berdiri dan duduk pada fasilitas seadanya karena tidak terdapat fasilitas bangku pada <i>pedestrian way</i> ▪ Sepeda motor dapat mengakses <i>pedestrian way</i> melalui <i>curb ramp</i> karena tidak terdapat | <ol style="list-style-type: none"> 1. Fungsi kegiatan <ul style="list-style-type: none"> ▪ Menambah simpul aktivitas pada <i>pedestrian way</i> sebagai fasilitas beristirahat dan bersantai yang mengundang pengguna untuk datang dan dilengkapi dengan aktivitas penunjang berupa bangku, tempat sampah serta pedagang makanan dan minuman kecil atau pedagang koran 2. Kontur <ul style="list-style-type: none"> ▪ Mempertahankan keberadaan <i>curb ramp</i> untuk memfasilitasi kendaraan yang akan masuk ke dalam bangunan ▪ Menambah fasilitas <i>curb ramp</i> karena terdapat perbedaan ketinggian antara permukaan <i>pedestrian way</i> dengan zebra cross atau permukaan jalan ▪ Menambah fasilitas <i>bollard</i> pada titik yang dibutuhkan untuk menghalangi sepeda motor mengakses <i>pedestrian way</i> 3. Sistem parkir <ul style="list-style-type: none"> ▪ Mempertahankan sistem parkir yang ada yaitu sistem parkir off street, karena fungsi bangunan menyediakan fasilitas parkir sehingga tidak mengganggu kenyamanan pejalan kaki dan lalu lintas jalan 4. Vegetasi <ul style="list-style-type: none"> ▪ Mempertahankan vegetasi yang ada karena cukup memberikan naungan pada <i>pedestrian way</i> dengan lokasi penanaman yang cukup teratur ▪ Menambah vegetasi penghias pada titik yang dibutuhkan untuk menambahkan aspek estetika pada |

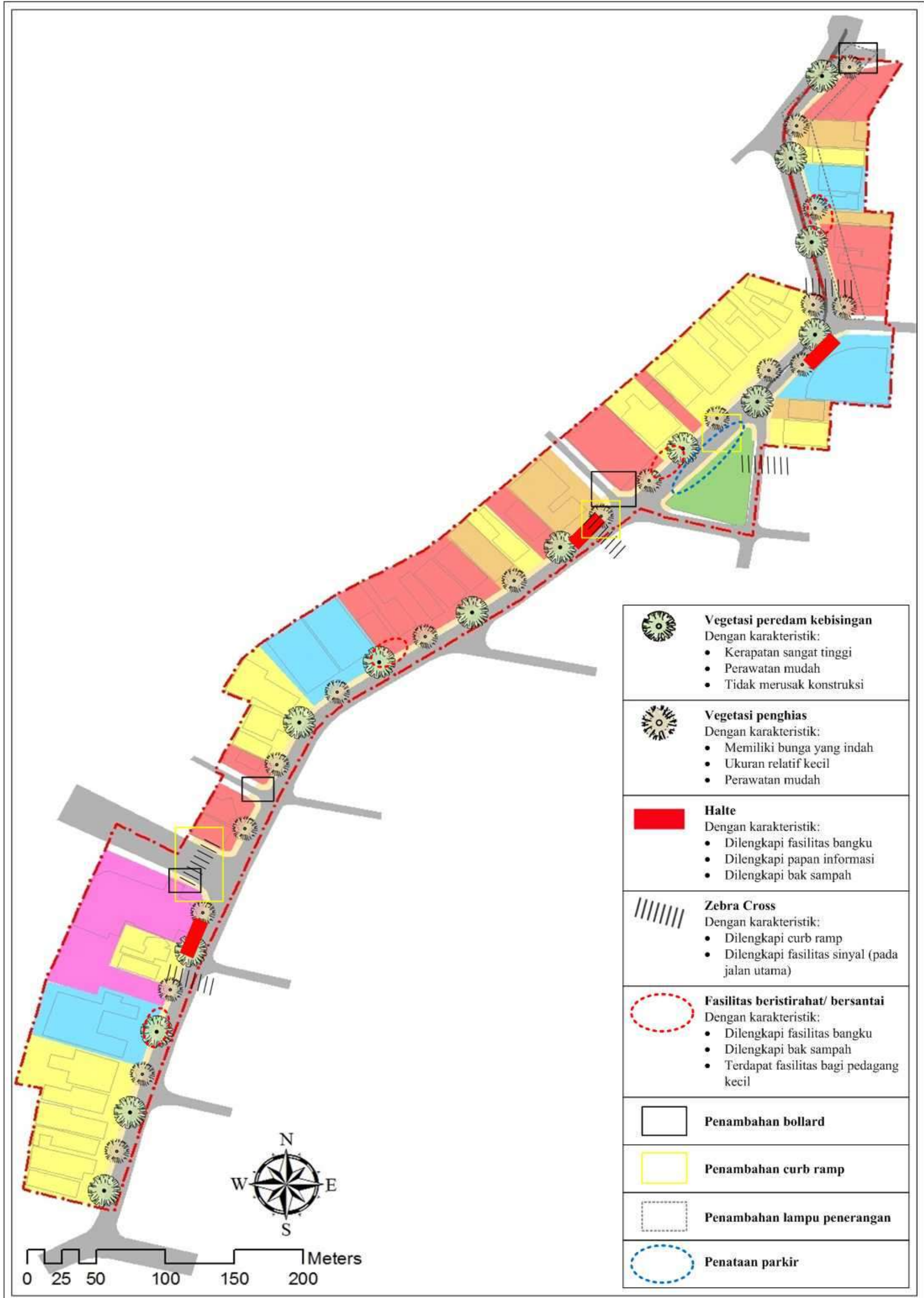
| Lokasi | Analisis | Konsep |
|----------|---|--|
| | <p>penghalang pada <i>pedestrian way</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Ruas jalan satu arah mengakibatkan pengguna sepeda motor memilih untuk melewati <i>pedestrian way</i> dengan arah yang berlawanan dari jalan untuk mencapai tujuan yang diinginkan ▪ Tidak terdapat zebra cross pada beberapa titik potensi penyeberangan pejalan kaki ▪ Tidak terdapat fasilitas halte sehingga pengguna kendaraan umum memberhentikan kendaraan umum pada titik yang diinginkan ▪ Kondisi lalu lintas yang ramai dan padat mengakibatkan ketidakamanan bagi penyeberang jalan | <p><i>pedestrian way</i></p> <ol style="list-style-type: none"> 5. Tampilan <ul style="list-style-type: none"> ▪ Mempertahankan tampilan <i>pedestrian way</i> yaitu perkerasan keramik berwarna terang yang dilengkapi dengan garis putih untuk sensitifitas penglihatan dan garis hitam bergerigi untuk sensitifitas perabaan sehingga membuka akses untuk penyandang cacat melalui <i>pedestrian way</i> 6. <i>Street furniture</i> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Menambah beberapa bangku pada titik berkumpulnya pengguna maupun titik peristirahatan pada <i>pedestrian way</i> dengan material kayu sehingga nyaman untuk digunakan ▪ Menambah fasilitas bak sampah pada titik titik berkumpulnya pengguna maupun titik peristirahatan pada <i>pedestrian way</i> dengan pemisahan bak berdasarkan jenis sampah yang menggunakan simbol berupa gambar ▪ Menambah zebra cross pada titik persimpangan yang ramai, pada titik keberadaan halte maupun pada titik pengguna menyeberang yang belum dilengkapi oleh zebra cross 7. Lalu lintas kendaraan <ul style="list-style-type: none"> ▪ Menambah fasilitas <i>traffic calming</i> berupa lampu lalu lintas maupun <i>speed humps</i> pada titik penyeberangan yang ramai 8. Transportasi umum <ul style="list-style-type: none"> ▪ Mempertegas pemisahan jalur angkutan umum yang ada untuk memisahkan jalur antara jalur khusus kendaraan umum dengan jalur kendaraan pribadi ▪ Menambah sebuah halte dengan fasilitas pelengkap berupa bangku, papan informasi, tempat sampah dan lampu penerangan pada lokasi pengguna menunggu kendaraan umum 9. Jalur pejalan kaki <ul style="list-style-type: none"> ▪ Mempertahankan jalur sirkulasi yang digunakan yaitu bagian dalam <i>pedestrian way</i> yang tidak terhalang oleh <i>street furniture</i> maupun pepohonan, sehingga bagian tepi <i>pedestrian way</i> dapat digunakan sebagai lokasi peletakan <i>street furniture</i> maupun vegetasi 10. Utilitas <ul style="list-style-type: none"> ▪ Mempertahankan lokasi tiang utilitas yang sudah ada karena peletakan tiang utilitas tidak mengganggu atau menghalangi penggunaan <i>pedestrian way</i> 11. Kebisingan <ul style="list-style-type: none"> ▪ Menambah vegetasi peredam kebisingan di sepanjang koridor jalan karena tingkat kebisingan yang cenderung tinggi dari aktivitas lalu lintas kendaraan |
| Segmen 3 | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Potensi pejalan kaki tinggi karena guna lahan dan aktivitas beragam baik di dalam tapak maupun di luar tapak dengan pengguna dominan berusia dewasa | <ol style="list-style-type: none"> 1. Fungsi kegiatan <ul style="list-style-type: none"> ▪ Mempertahankan keberadaan pedagang makanan kecil di sekitar sekolah untuk menarik aktivitas pada <i>pedestrian way</i> dengan penataan yang teratur sehingga tidak menghalangi penggunaan <i>pedestrian way</i> |

| Lokasi | Analisis | Konsep |
|--------|--|--|
| | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Tingkat aktivitas dan sirkulasi tinggi dengan titik pemberhentian kendaraan umum, pedagang kecil dan taman kota menjadi faktor penarik utama ▪ Sirkulasi dilakukan pada bagian dalam <i>pedestrian way</i> sebagai respon adanya halangan berupa vegetasi pada bagian tepi <i>pedestrian way</i> ▪ Aktivitas banyak dilakukan pada titik yang teduh dengan naungan pepohonan ▪ Pengguna beraktivitas dengan berdiri dan duduk pada fasilitas seadanya karena tidak terdapat fasilitas bangku pada <i>pedestrian way</i> ▪ Sepeda motor dapat mengakses <i>pedestrian way</i> melalui <i>curb ramp</i> karena tidak terdapat penghalang pada <i>pedestrian way</i> ▪ Tidak terdapat zebra cross pada beberapa titik potensi penyeberangan pejalan kaki ▪ Tidak terdapat fasilitas halte sehingga pengguna kendaraan umum memberhentikan kendaraan umum pada titik yang diinginkan ▪ Membutuhkan penanganan mengenai parkir on <i>street</i> ilegal yang menghalangi zebra cross ▪ Kondisi lalu lintas yang ramai dan padat mengakibatkan ketidakamanan bagi penyeberang jalan | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Menambah simpul aktivitas pada <i>pedestrian way</i> sebagai fasilitas beristirahat dan bersantai yang mengundang pengguna untuk datang dan dilengkapi dengan aktivitas penunjang berupa bangku, tempat sampah serta pedagang makanan dan minuman kecil atau pedagang koran <ol style="list-style-type: none"> 2. Kontur <ul style="list-style-type: none"> ▪ Mempertahankan keberadaan <i>curb ramp</i> untuk memfasilitasi kendaraan yang akan masuk ke dalam bangunan ▪ Menambah fasilitas <i>curb ramp</i> karena terdapat perbedaan ketinggian antara permukaan <i>pedestrian way</i> dengan zebra cross atau permukaan jalan ▪ Menambah fasilitas <i>bollard</i> pada titik yang dibutuhkan untuk menghalangi sepeda motor mengakses <i>pedestrian way</i> 3. Sistem parkir <ul style="list-style-type: none"> ▪ Melakukan penataan parkir dengan menetapkan derajat kemiringan parkir kendaraan on <i>street</i> sehingga tidak mengganggu lalu lintas jalan serta mempertegas garis parkir sehingga lebih teratur dan tidak menghalangi fasilitas 4. Vegetasi <ul style="list-style-type: none"> ▪ Mempertahankan vegetasi yang ada karena cukup memberikan naungan pada <i>pedestrian way</i> dengan lokasi penanaman yang cukup teratur ▪ Menambah vegetasi penghias pada titik yang dibutuhkan untuk menambahkan aspek estetika pada <i>pedestrian way</i> 5. Tampilan <ul style="list-style-type: none"> ▪ Mempertahankan tampilan <i>pedestrian way</i> yaitu perkerasan keramik berwarna terang yang dilengkapi dengan garis putih untuk sensitifitas penglihatan dan garis hitam bergerigi untuk sensitifitas perabaan sehingga membuka akses untuk penyandang cacat melalui <i>pedestrian way</i> 6. <i>Street furniture</i> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Menambah beberapa bangku pada titik berkumpulnya pengguna maupun titik peristirahatan pada <i>pedestrian way</i> dengan material berupa kayu sehingga nyaman untuk digunakan ▪ Menambah fasilitas bak sampah pada titik berkumpulnya pengguna maupun titik peristirahatan pada <i>pedestrian way</i> dengan pemisahan bak berdasarkan jenis sampah yang menggunakan simbol berupa gambar ▪ Menambah zebra cross pada titik persimpangan yang ramai, pada titik keberadaan halte maupun pada titik pengguna menyeberang yang belum dilengkapi oleh zebra cross 7. Lalu lintas kendaraan <ul style="list-style-type: none"> ▪ Menambah fasilitas <i>traffic calming</i> berupa lampu lalu lintas maupun <i>speed humps</i> pada titik penyeberangan yang ramai atau penyeberangan yang banyak dilalui oleh anak-anak dan remaja 8. Transportasi umum |

| Lokasi | Analisis | Konsep |
|----------|--|---|
| Segmen 4 | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Potensi pejalan kaki sedang meskipun guna lahan dan aktivitas beragam baik di dalam tapak maupun di luar tapak dengan pengguna dominan berusia dewasa ▪ Tingkat aktivitas dan sirkulasi sedang dengan titik pemberhentian kendaraan umum, perkantoran, perdagangan dan jasa menjadi faktor penarik utama ▪ Sirkulasi dilakukan pada bagian dalam <i>pedestrian way</i> sebagai respon adanya halangan berupa vegetasi pada bagian tepi <i>pedestrian way</i> ▪ Aktivitas banyak dilakukan pada titik yang teduh dengan naungan pepohonan ▪ Pengguna beraktivitas dengan berdiri dan duduk pada fasilitas seadanya karena tidak terdapat fasilitas bangku pada <i>pedestrian way</i> ▪ Sepeda motor dapat mengakses <i>pedestrian way</i> melalui <i>curb ramp</i> karena tidak terdapat penghalang pada <i>pedestrian way</i> ▪ Tidak terdapat zebra cross pada beberapa titik | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Mempertegas pemisahan jalur angkutan umum yang ada untuk memisahkan jalur antara jalur khusus kendaraan umum dengan jalur kendaraan pribadi ▪ Menambah sebuah halte dengan fasilitas pelengkap berupa bangku, papan informasi, tempat sampah dan lampu penerangan pada lokasi pengguna menunggu kendaraan umum <p>9. Jalur pejalan kaki</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Mempertahankan jalur sirkulasi yang digunakan yaitu bagian dalam <i>pedestrian way</i> yang tidak terhalang oleh <i>street furniture</i> maupun pepohonan, sehingga bagian tepi <i>pedestrian way</i> dapat digunakan sebagai lokasi peletakan <i>street furniture</i> maupun vegetasi <p>10. Utilitas</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Mempertahankan lokasi tiang utilitas yang sudah ada karena peletakan tiang utilitas tidak mengganggu atau menghalangi penggunaan <i>pedestrian way</i> <p>11. Kebisingan</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Menambah vegetasi peredam kebisingan di sepanjang koridor jalan karena tingkat kebisingan yang cenderung tinggi dari aktivitas lalu lintas kendaraan <hr/> <p>1. Fungsi kegiatan</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Menambah simpul aktivitas pada <i>pedestrian way</i> sebagai fasilitas beristirahat dan bersantai yang mengundang pengguna untuk datang dan dilengkapi dengan aktivitas penunjang berupa bangku, tempat sampah serta pedagang makanan dan minuman kecil atau pedagang koran <p>2. Kontur</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Mempertahankan keberadaan <i>curb ramp</i> untuk memfasilitasi kendaraan yang akan masuk ke dalam bangunan ▪ Menambah fasilitas <i>bollard</i> pada titik yang dibutuhkan untuk menghalangi sepeda motor mengakses <i>pedestrian way</i> <p>3. Sistem parkir</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Mempertahankan sistem parkir yang ada yaitu sistem parkir off street, karena fungsi bangunan menyediakan fasilitas parkir sehingga tidak mengganggu kenyamanan pejalan kaki dan lalu lintas jalan <p>4. Vegetasi</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Mempertahankan vegetasi yang ada karena cukup memberikan naungan pada <i>pedestrian way</i> dengan lokasi penanaman yang cukup teratur ▪ Menambah vegetasi penghias pada titik yang dibutuhkan untuk menambahkan aspek estetika pada <i>pedestrian way</i> <p>5. Tampilan</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Mempertahankan tampilan <i>pedestrian way</i> yaitu perkerasan keramik berwarna terang yang dilengkapi dengan garis putih untuk sensitifitas penglihatan dan garis hitam bergerigi untuk |

| Lokasi | Analisis | Konsep |
|---|----------|---|
| <p>potensi penyeberangan pejalan kaki</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Tidak terdapat fasilitas halte sehingga pengguna kendaraan umum memberhentikan kendaraan umum pada titik yang diinginkan ▪ Kondisi lalu lintas yang ramai dan padat mengakibatkan ketidakamanan bagi penyeberang jalan | | <p>sensitifitas perabaan sehingga membuka akses untuk penyandang cacat melalui <i>pedestrian way</i></p> <ol style="list-style-type: none"> 6. <i>Street furniture</i> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Menambah beberapa bangku pada titik berkumpulnya pengguna maupun titik peristirahatan pada <i>pedestrian way</i> dengan material berupa kayu sehingga nyaman untuk digunakan ▪ Menambah fasilitas bak sampah pada titik titik berkumpulnya pengguna maupun titik peristirahatan pada <i>pedestrian way</i> dengan pemisahan bak berdasarkan jenis sampah yang menggunakan simbol berupa gambar ▪ Menambah zebra cross pada titik persimpangan yang ramai, pada titik keberadaan halte maupun pada titik pengguna menyeberang yang belum dilengkapi oleh zebra cross 7. Lalu lintas kendaraan <ul style="list-style-type: none"> ▪ Menambah fasilitas <i>traffic calming</i> berupa lampu lalu lintas maupun <i>speed humps</i> pada titik penyeberangan yang ramai atau penyeberangan yang banyak dilalui oleh anak-anak dan remaja 8. Transportasi umum <ul style="list-style-type: none"> ▪ Mempertegas pemisahan jalur angkutan umum yang ada untuk memisahkan jalur antara jalur khusus kendaraan umum dengan jalur kendaraan pribadi ▪ Menambah sebuah halte dengan fasilitas pelengkap berupa bangku, papan informasi, tempat sampah dan lampu penerangan pada lokasi pengguna menunggu kendaraan umum 9. Jalur pejalan kaki <ul style="list-style-type: none"> ▪ Mempertahankan jalur sirkulasi yang digunakan yaitu bagian dalam <i>pedestrian way</i> yang tidak terhalang oleh <i>street furniture</i> maupun pepohonan, sehingga bagian tepi <i>pedestrian way</i> dapat digunakan sebagai lokasi peletakan <i>street furniture</i> maupun vegetasi 10. Utilitas <ul style="list-style-type: none"> ▪ Mempertahankan lokasi tiang utilitas yang sudah ada karena peletakan tiang utilitas tidak mengganggu atau menghalangi penggunaan <i>pedestrian way</i> 11. Kebisingan <ul style="list-style-type: none"> ▪ Menambah vegetasi peredam kebisingan di sepanjang koridor jalan karena tingkat kebisingan yang cenderung tinggi dari aktivitas lalu lintas kendaraan |

Sumber: Analisis, 2013



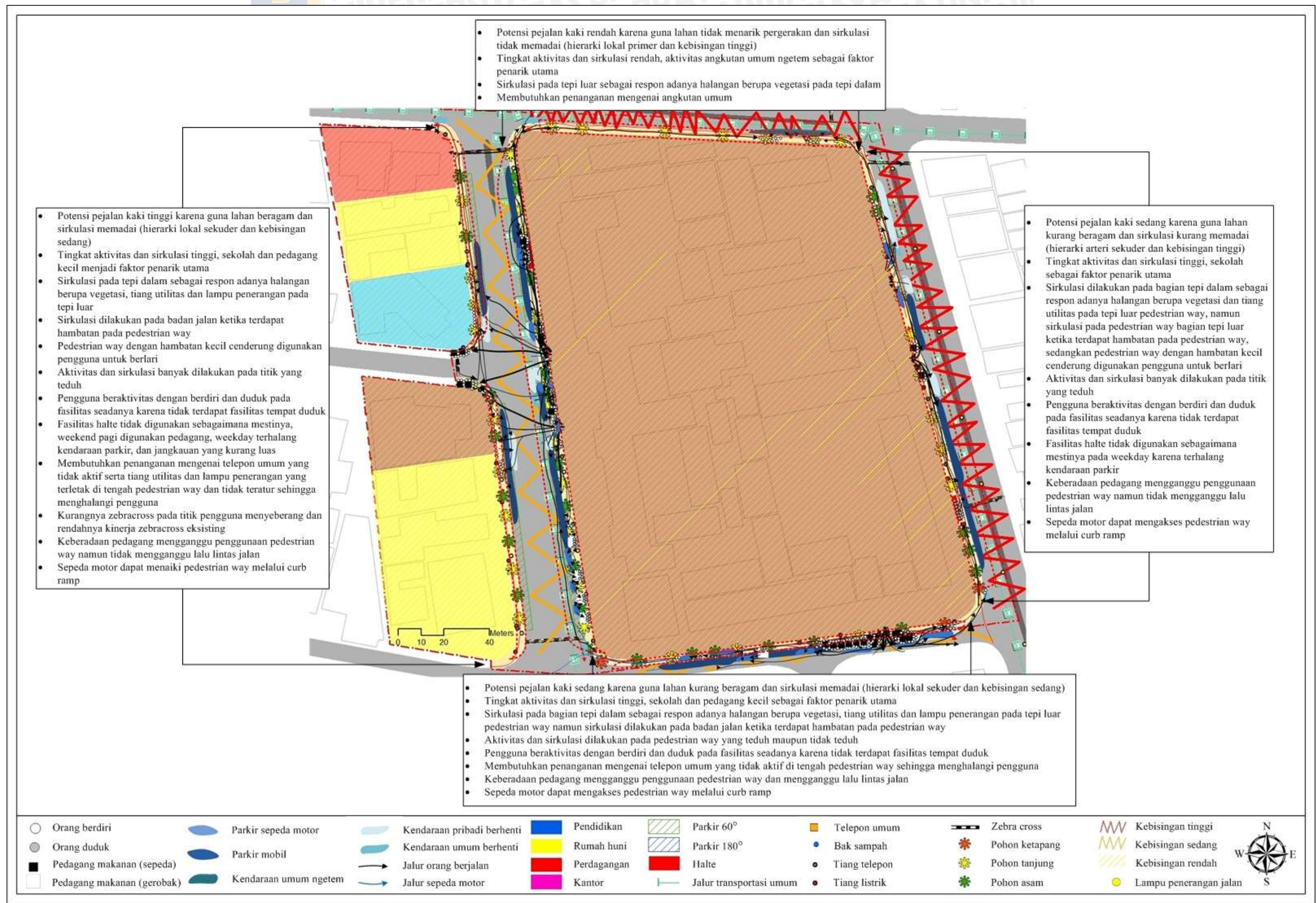
Gambar 4.85 Konsep Detail Penataan Lanjutan *Pedestrian Way* Jalan Raya Gubeng

4.6.3 Kawasan Wijaya Kusuma

Konsep penataan lanjutan pada *redesigned pedestrian way* di Kawasan Wijaya Kusuma secara umum yaitu sebagai berikut:

1. Menjadikan pedestrian way yang aman dan nyaman, dengan penerangan yang cukup, dimensi yang lebar, kehadiran pohon yang rindang, tidak terdapat halangan pada jalur berjalan, fasilitas yang memadai, penyeberangan yang aman bagi remaja, serta memiliki taman kecil di sepanjang *pedestrian way*
2. Menciptakan suasana yang tenang pada saat jam efektif sekolah, namun pada saat di luar jam sekolah terdapat aktivitas pendukung seperti pedagang kecil, dan tempat berkumpul
3. Menjadi *pedestrian way* yang mudah diakses, termasuk bagi remaja, penyandang cacat dan pengguna moda transportasi umum





Gambar 4.86 Analisis Sumperimpose Pedestrian way Kawasan Wijaya Kusuma



Gambar 4.87 Konsep Umum Penataan Lanjutan *Redesigned Pedestrian way* Kawasan Wijaya Kusuma

Tabel 4.34 Konsep Penataan Lanjutan *Redesigned Pedestrian Way* Kawasan Wijaya Kusuma

| Lokasi | Analisis | Konsep |
|---------------------------|--|--|
| Jalan Wijaya Kusuma | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Potensi pejalan kaki tinggi karena guna lahan beragam dan sirkulasi yang memadai dengan hierarki lokal sekunder dan kebisingan yang sedang dengan pengguna dominan berusia remaja ▪ Tingkat aktivitas dan sirkulasi tinggi dengan sekolah dan pedagang kecil sebagai faktor penarik utama ▪ Sirkulasi dilakukan pada bagian dalam <i>pedestrian way</i> sebagai respon adanya halangan berupa vegetasi, tiang utilitas dan lampu penerangan pada bagian tepi <i>pedestrian way</i> namun sirkulasi dilakukan pada badan jalan ketika terdapat hambatan pada <i>pedestrian way</i> sedangkan <i>pedestrian way</i> dengan hambatan kecil cenderung digunakan pengguna untuk berlari ▪ Aktivitas dan sirkulasi banyak dilakukan pada titik yang teduh dengan naungan pepohonan ▪ Pengguna beraktivitas dengan berdiri dan duduk pada fasilitas seadanya karena tidak terdapat fasilitas bangku pada <i>pedestrian way</i> ▪ Fasilitas halte tidak digunakan sebagaimana mestinya karena <i>weekend</i> pagi digunakan pedagang, <i>weekday</i> terhalang kendaraan parkir dan jangkauan yang kurang luas ▪ Membutuhkan penanganan mengenai telepon umum yang tidak aktif ▪ Kurangnya zebracross pada titik pengguna menyeberang dan rendahnya kinerja zebra cross eksisting ▪ Keberadaan pedagang mengganggu penggunaan <i>pedestrian way</i> namun tidak mengganggu lalu lintas jalan | <ol style="list-style-type: none"> 1. Fungsi kegiatan <ul style="list-style-type: none"> ▪ Mempertahankan keberadaan pedagang makanan kecil di sekitar sekolah untuk menarik aktivitas pada <i>pedestrian way</i> dengan penataan yang teratur sehingga tidak menghalangi penggunaan <i>pedestrian way</i> ▪ Menambah simpul aktivitas pada <i>pedestrian way</i> sebagai fasilitas beristirahat dan bersantai yang mengundang pengguna untuk datang dan dilengkapi dengan aktivitas penunjang berupa bangku, tempat sampah serta pedagang makanan dan minuman kecil 2. Kontur <ul style="list-style-type: none"> ▪ Mempertahankan keberadaan <i>curb ramp</i> dan kesamaan ketinggian antara zebra cross dengan permukaan <i>pedestrian way</i> ▪ Menambah fasilitas <i>bollard</i> pada titik yang dibutuhkan untuk menghalangi sepeda motor mengakses <i>pedestrian way</i> 3. Sistem parkir <ul style="list-style-type: none"> ▪ Melakukan penataan parkir dengan menetapkan derajat kemiringan parkir kendaraan on street sehingga tidak mengganggu lalu lintas jalan, mempertegas garis parkir sehingga lebih teratur dan tidak menghalangi fasilitas pada <i>pedestrian way</i>, serta memberikan jarak antara batas parkir dengan lokasi penyeberangan sehingga tidak menghalangi pandangan terhadap pengguna <i>pedestrian way</i> yang akan menyeberang 4. Vegetasi <ul style="list-style-type: none"> ▪ Mempertahankan vegetasi yang ada karena cukup memberikan naungan pada <i>pedestrian way</i> dengan lokasi penanaman yang cukup teratur 5. Tampilan <ul style="list-style-type: none"> ▪ Menggunakan perkerasan keramik berwarna cerah yang sesuai untuk remaja yang dilengkapi dengan garis putih untuk sensitifitas penglihatan dan garis hitam bergerigi untuk sensitifitas perabaan sehingga membuka akses untuk penyandang cacat melalui <i>pedestrian way</i> 6. <i>Street furniture</i> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Menambah beberapa bangku pada titik berkumpulnya pengguna maupun titik peristirahatan pada <i>pedestrian way</i> dengan material berupa kayu dan dilengkapi dengan sandaran sehingga nyaman untuk digunakan pengguna berusia remaja ▪ Menambah fasilitas bak sampah pada titik titik berkumpulnya pengguna maupun titik peristirahatan pada <i>pedestrian way</i> dengan pemisahan bak berdasarkan jenis sampah yang menggunakan simbol berupa gambar dan menggunakan warna-warna cerah dan kontras ▪ Menambah zebra cross pada titik persimpangan yang ramai, pada titik keberadaan halte maupun pada titik pengguna menyeberang yang belum dilengkapi oleh zebra cross |

| Lokasi | Analisis | Konsep |
|-------------------|---|--|
| | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Sepeda motor dapat mengakses <i>pedestrian way</i> melalui <i>curb ramp</i> karena tidak terdapat penghalang pada <i>pedestrian way</i> | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Menata ulang tiang lampu penerangan jalan umum pada bagian tepi <i>pedestrian way</i> sehingga tidak mengganggu pejalan kaki ▪ Meniadakan fasilitas telepon umum yang sudah tidak berfungsi sehingga tidak mengganggu aktivitas dan sirkulasi yang dilakukan pada <i>pedestrian way</i> serta tidak menghalangi pandangan terhadap pengguna <i>pedestrian way</i> ▪ Menambah pagar pembatas berupa <i>bollard</i> dengan warna cerah yang berpendar ketika malam hari di sepanjang <i>pedestrian way</i> kawasan pendidikan kecuali pada jalur masuk bangunan sekolah maupun penyeberangan untuk mengurangi kebiasaan pengguna terutama anak-anak untuk menyeberang diluar lokasi penyeberangan yang seharusnya <ol style="list-style-type: none"> 7. Lalu lintas kendaraan <ul style="list-style-type: none"> ▪ Menambah fasilitas <i>traffic calming</i> berupa lampu lalu lintas maupun <i>speed humps</i> pada titik penyeberangan yang ramai atau penyeberangan yang banyak dilalui oleh remaja 8. Transportasi umum <ul style="list-style-type: none"> ▪ Mempertegas pemisahan jalur angkutan umum yang ada untuk memisahkan jalur antara jalur khusus kendaraan umum dengan jalur kendaraan pribadi ▪ Memindah halte yang ada ke lokasi yang memiliki jangkauan lebih luas ▪ Menambah fasilitas pelengkap pada halte yang ada yaitu berupa bangku, papan informasi, tempat sampah dan lampu penerangan 9. Jalur pejalan kaki <ul style="list-style-type: none"> ▪ Mempertahankan jalur sirkulasi yang digunakan yaitu bagian dalam <i>pedestrian way</i> yang tidak terhalang oleh <i>street furniture</i> maupun pepohonan, sehingga bagian tepi <i>pedestrian way</i> dapat digunakan sebagai lokasi peletakan <i>street furniture</i> maupun vegetasi 10. Utilitas <ul style="list-style-type: none"> ▪ Menata ulang tiang utilitas yang mengganggu pengguna pada lokasi dekat dengan pagar bangunan 11. Kebisingan <ul style="list-style-type: none"> ▪ Tidak perlu menambah vegetasi peredam kebisingan karena tingkat kebisingan yang relatif sedang dan tidak mengganggu aktivitas pada <i>pedestrian way</i> |
| Jalan BKR Pelajar | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Potensi pejalan kaki sedang karena guna lahan kurang beragam dan sirkulasi yang memadai dengan hierarki lokal sekunder dan kebisingan yang sedang dengan pengguna dominan berusia remaja ▪ Tingkat aktivitas dan sirkulasi tinggi dengan sekolah dan pedagang kecil sebagai faktor | <ol style="list-style-type: none"> 1. Fungsi kegiatan <ul style="list-style-type: none"> ▪ Mempertahankan keberadaan pedagang makanan kecil di sekitar sekolah untuk menarik aktivitas pada <i>pedestrian way</i> dengan penataan yang teratur sehingga tidak menghalangi penggunaan <i>pedestrian way</i> ▪ Menambah simpul aktivitas pada <i>pedestrian way</i> sebagai fasilitas beristirahat dan bersantai yang mengundang pengguna untuk datang dan dilengkapi dengan aktivitas penunjang berupa bangku, tempat sampah serta pedagang makanan dan minuman kecil |

| Lokasi | Analisis | Konsep |
|--------|---|--|
| | <p>penarik utama</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Sirkulasi dilakukan pada bagian dalam <i>pedestrian way</i> sebagai respon adanya halangan berupa vegetasi, tiang utilitas dan lampu penerangan pada bagian tepi <i>pedestrian way</i> namun sirkulasi dilakukan pada badan jalan ketika terdapat hambatan pada <i>pedestrian way</i> ▪ Aktivitas dan sirkulasi banyak dilakukan pada titik yang teduh maupun tidak teduh ▪ Pengguna beraktivitas dengan berdiri dan duduk pada fasilitas seadanya karena tidak terdapat fasilitas bangku pada <i>pedestrian way</i> ▪ Membutuhkan penanganan mengenai telepon umum yang tidak aktif di tengah <i>pedestrian way</i> sehingga menghalangi pengguna ▪ Keberadaan pedagang mengganggu penggunaan <i>pedestrian way</i> dan mengganggu lalu lintas jalan ▪ Sepeda motor dapat mengakses <i>pedestrian way</i> melalui <i>curb ramp</i> karena tidak terdapat penghalang pada <i>pedestrian way</i> | <ol style="list-style-type: none"> 2. Kontur <ul style="list-style-type: none"> ▪ Mempertahankan keberadaan <i>curb ramp</i> untuk memfasilitasi kendaraan yang akan masuk ke dalam bangunan ▪ Menambah fasilitas <i>bollard</i> pada titik yang dibutuhkan untuk menghalangi sepeda motor mengakses <i>pedestrian way</i> 3. Sistem parkir <ul style="list-style-type: none"> ▪ Melakukan penataan parkir dengan menetapkan derajat kemiringan parkir kendaraan on street sehingga tidak mengganggu lalu lintas jalan, mempertegas garis parkir sehingga lebih teratur dan tidak menghalangi fasilitas pada <i>pedestrian way</i> serta memberikan jarak antara batas parkir dengan lokasi penyeberangan sehingga tidak menghalangi pandangan terhadap pengguna <i>pedestrian way</i> yang akan menyeberang 4. Vegetasi <ul style="list-style-type: none"> ▪ Mempertahankan vegetasi yang ada karena cukup memberikan naungan pada <i>pedestrian way</i> dengan lokasi penanaman yang cukup teratur 5. Tampilan <ul style="list-style-type: none"> ▪ Menggunakan perkerasan keramik berwarna cerah yang sesuai untuk remaja yang dilengkapi dengan garis putih untuk sensitifitas penglihatan dan garis hitam bergerigi untuk sensitifitas perabaan sehingga membuka akses untuk penyandang cacat melalui <i>pedestrian way</i> 6. <i>Street furniture</i> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Menambah beberapa bangku pada titik berkumpulnya pengguna maupun titik peristirahatan pada <i>pedestrian way</i> dengan material berupa kayu dan dilengkapi dengan sandaran sehingga nyaman untuk digunakan pengguna berusia remaja ▪ Menambah fasilitas bak sampah pada titik titik berkumpulnya pengguna maupun titik peristirahatan pada <i>pedestrian way</i> dengan pemisahan bak berdasarkan jenis sampah yang menggunakan simbol berupa gambar dan menggunakan warna-warna cerah dan kontras ▪ Menata ulang tiang lampu penerangan jalan umum pada bagian tepi <i>pedestrian way</i> sehingga tidak mengganggu pejalan kaki ▪ Meniadakan fasilitas telepon umum yang sudah tidak berfungsi sehingga tidak mengganggu aktivitas dan sirkulasi yang dilakukan pada <i>pedestrian way</i> serta tidak menghalangi pandangan terhadap pengguna <i>pedestrian way</i> 7. Lalu lintas kendaraan <ul style="list-style-type: none"> ▪ Menambah fasilitas <i>traffic calming</i> berupa lampu lalu lintas maupun <i>speed humps</i> pada titik penyeberangan yang ramai atau penyeberangan yang banyak dilalui oleh anak-anak dan remaja 8. Transportasi umum <ul style="list-style-type: none"> ▪ Tidak perlu menambah jalur transportasi umum dan fasilitas pelengkap karena hierarki jalan |

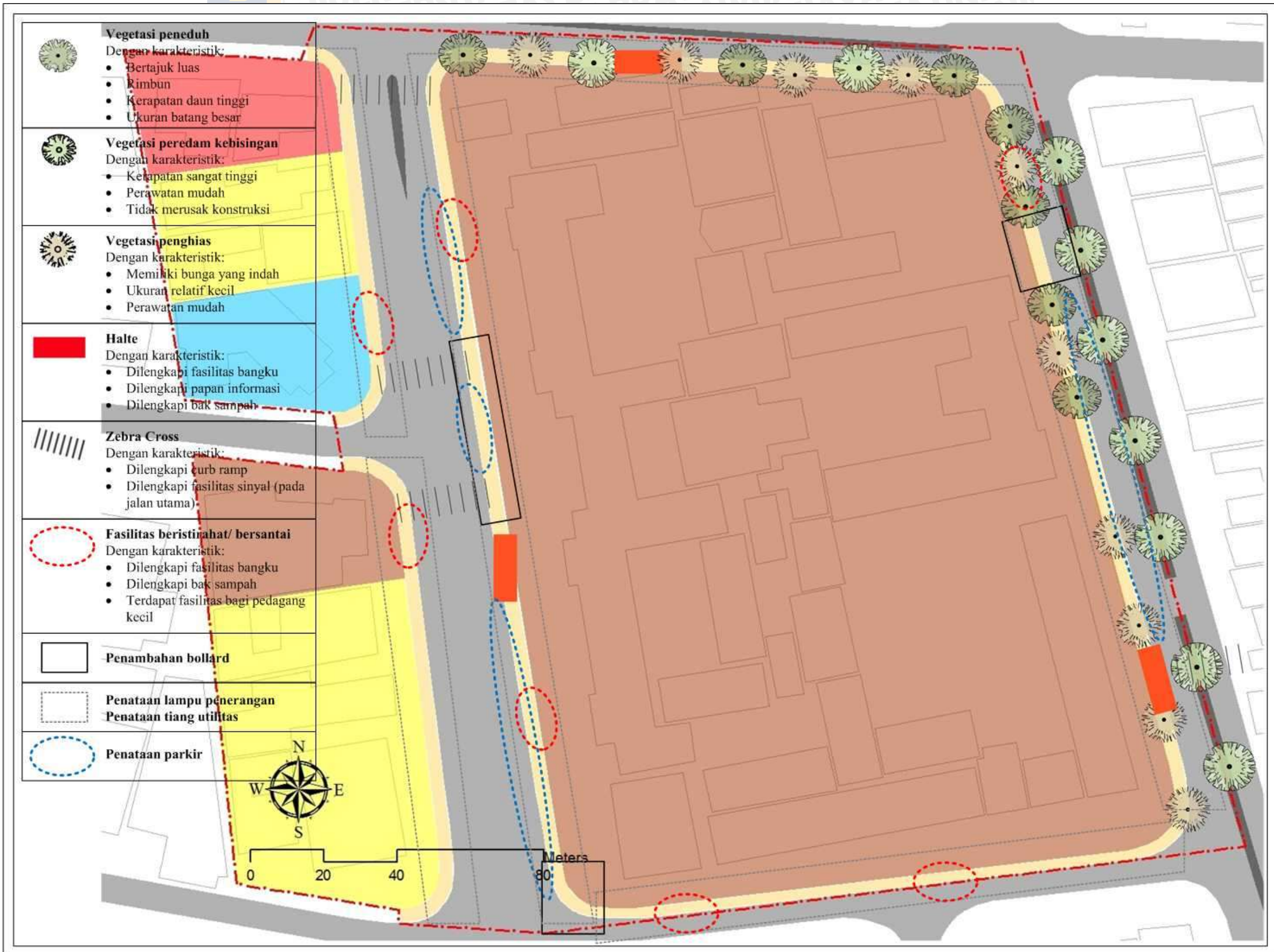
| Lokasi | Analisis | Konsep |
|----------------------------|--|--|
| | | <p>berupa lokal sekunder dan dapat mengakses transportasi umum pada jalan sekitarnya yang relatif dekat</p> <p>9. Jalur pejalan kaki</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Mempertahankan jalur sirkulasi yang digunakan yaitu bagian dalam <i>pedestrian way</i> yang tidak terhalang oleh <i>street furniture</i> maupun pepohonan, sehingga bagian tepi <i>pedestrian way</i> dapat digunakan sebagai lokasi peletakan <i>street furniture</i> maupun vegetasi <p>10. Utilitas</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Menata ulang tiang utilitas yang mengganggu pengguna pada lokasi dekat dengan pagar bangunan <p>11. Kebisingan</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Tidak perlu menambah vegetasi peredam kebisingan karena tingkat kebisingan yang relatif sedang dan tidak mengganggu aktivitas pada <i>pedestrian way</i> |
| <p>Jalan Kusuma Bangsa</p> | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Potensi pejalan kaki sedang karena guna lahan kurang beragam dan sirkulasi kurang memadai dengan hierarki arteri sekunder dan kebisingan yang tinggi dengan pengguna dominan berusia remaja ▪ Tingkat aktivitas dan sirkulasi tinggi dengan sekolah sebagai faktor penarik utama ▪ Sirkulasi dilakukan pada bagian dalam <i>pedestrian way</i> sebagai respon adanya halangan berupa vegetasi dan tiang utilitas pada bagian tepi <i>pedestrian way</i> namun sirkulasi dilakukan pada tepi luar ketika terdapat hambatan pada <i>pedestrian way</i> sedangkan <i>pedestrian way</i> dengan hambatan kecil cenderung digunakan pengguna untuk berlari ▪ Aktivitas dan sirkulasi banyak dilakukan pada titik yang teduh dengan naungan pepohonan ▪ Pengguna beraktivitas dengan berdiri dan duduk pada fasilitas seadanya karena tidak terdapat fasilitas bangku pada <i>pedestrian way</i> ▪ Fasilitas halte tidak digunakan sebagaimana mestinya karena <i>weekday</i> terhalang kendaraan | <p>1. Fungsi kegiatan</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Mempertahankan keberadaan pedagang makanan kecil di sekitar sekolah untuk menarik aktivitas pada <i>pedestrian way</i> dengan penataan yang teratur sehingga tidak menghalangi penggunaan <i>pedestrian way</i> ▪ Menambah simpul aktivitas pada <i>pedestrian way</i> sebagai fasilitas beristirahat dan bersantai yang mengundang pengguna untuk datang dan dilengkapi dengan aktivitas penunjang berupa bangku, tempat sampah serta pedagang makanan dan minuman kecil <p>2. Kontur</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Mempertahankan keberadaan <i>curb ramp</i> untuk memfasilitasi kendaraan yang akan masuk ke dalam bangunan ▪ Menambah fasilitas <i>curb ramp</i> karena terdapat perbedaan ketinggian antara permukaan <i>pedestrian way</i> dengan zebra cross ▪ Menambah fasilitas <i>bollard</i> pada titik yang dibutuhkan untuk menghalangi sepeda motor mengakses <i>pedestrian way</i> <p>3. Sistem parkir</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Melakukan penataan parkir dengan menetapkan derajat kemiringan parkir kendaraan on street sehingga tidak mengganggu lalu lintas jalan, mempertegas garis parkir sehingga lebih teratur dan tidak menghalangi fasilitas pada <i>pedestrian way</i>, serta memberikan jarak antara batas parkir dengan lokasi penyeberangan sehingga tidak menghalangi pandangan terhadap pengguna <i>pedestrian way</i> yang akan menyeberang <p>4. Vegetasi</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Mempertahankan vegetasi yang ada karena cukup memberikan naungan pada <i>pedestrian way</i> dengan lokasi penanaman yang cukup teratur |

| Lokasi | Analisis | Konsep |
|--------|--|--|
| | <p>parkir</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Keberadaan pedagang mengganggu penggunaan <i>pedestrian way</i> namun tidak mengganggu lalu lintas jalan ▪ Sepeda dan sepeda motor dapat mengakses <i>pedestrian way</i> melalui <i>curb ramp</i> karena tidak terdapat penghalang pada <i>pedestrian way</i> | <p>Menambah vegetasi peneduh pada titik yang kurang teduh dan vegetasi penghias pada titik yang dibutuhkan untuk menambahkan aspek estetika pada <i>pedestrian way</i></p> <ol style="list-style-type: none"> 5. Tampilan <ul style="list-style-type: none"> ▪ Menggunakan perkerasan keramik berwarna cerah yang sesuai untuk remaja yang dilengkapi dengan garis putih untuk sensitifitas penglihatan dan garis hitam bergerigi untuk sensitifitas perabaan sehingga membuka akses untuk penyandang cacat melalui <i>pedestrian way</i> 6. <i>Street furniture</i> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Menambah beberapa bangku pada titik berkumpulnya pengguna maupun titik peristirahatan pada <i>pedestrian way</i> dengan material berupa kayu dan dilengkapi dengan sandaran sehingga nyaman untuk digunakan pengguna berusia remaja ▪ Menambah fasilitas bak sampah pada titik titik berkumpulnya pengguna maupun titik peristirahatan pada <i>pedestrian way</i> dengan pemisahan bak berdasarkan jenis sampah yang menggunakan simbol berupa gambar dan menggunakan warna-warna cerah dan kontras ▪ Menambah fasilitas lampu penerangan pada <i>pedestrian way</i> karena belum adanya fasilitas lampu penerangan khusus untuk jalur <i>pedestrian</i> ▪ Menambah zebra cross pada titik persimpangan yang ramai, pada titik keberadaan halte maupun pada titik pengguna menyeberang yang belum dilengkapi oleh zebra cross ▪ Menambah pagar pembatas berupa <i>bollard</i> dengan warna cerah yang berpendar ketika malam hari di sepanjang <i>pedestrian way</i> kawasan pendidikan kecuali pada jalur masuk bangunan sekolah maupun penyeberangan untuk mengurangi kebiasaan pengguna terutama anak-anak untuk menyeberang diluar lokasi penyeberangan yang seharusnya 7. Lalu lintas kendaraan <ul style="list-style-type: none"> ▪ Menambah fasilitas <i>traffic calming</i> berupa lampu lalu lintas maupun <i>speed humps</i> pada titik penyeberangan yang ramai atau penyeberangan yang banyak dilalui oleh anak-anak dan remaja 8. Transportasi umum <ul style="list-style-type: none"> ▪ Mempertegas pemisahan jalur angkutan umum yang ada untuk memisahkan jalur antara jalur khusus kendaraan umum dengan jalur kendaraan pribadi ▪ Menambah fasilitas pelengkap pada halte yang ada yaitu berupa bangku, papan informasi, tempat sampah dan lampu penerangan 9. Jalur pejalan kaki <ul style="list-style-type: none"> ▪ Mempertahankan jalur sirkulasi yang digunakan yaitu bagian dalam <i>pedestrian way</i> yang tidak terhalang oleh <i>street furniture</i> maupun pepohonan, sehingga bagian tepi <i>pedestrian way</i> dapat digunakan sebagai lokasi peletakan <i>street furniture</i> maupun vegetasi 10. Utilitas <ul style="list-style-type: none"> ▪ Menata ulang tiang utilitas yang mengganggu pengguna pada lokasi dekat dengan pagar |

| Lokasi | Analisis | Konsep |
|----------------|---|---|
| Jalan Ambengan | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Potensi pejalan kaki rendah karena guna lahan tidak menarik pergerakan dan sirkulasi kurang memadai dengan hierarki lokal primer dan kebisingan yang tinggi dengan pengguna dominan berusia remaja ▪ Tingkat aktivitas dan sirkulasi rendah dengan aktivitas angkutan umum ngetem sebagai faktor penarik utama ▪ Sirkulasi dilakukan pada bagian tepi <i>pedestrian way</i> sebagai respon adanya halangan berupa vegetasi pada bagian dalam <i>pedestrian way</i> ▪ Membutuhkan penanganan mengenai angkutan umum akibat adanya angkutan umum yang ngetem dan menaikkan atau menurunkan penumpang sembarangan | <p style="text-align: center;">bangunan</p> <p>11. Kebisingan</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Menambah vegetasi peredam kebisingan di sepanjang koridor jalan karena tingkat kebisingan yang cenderung tinggi dari aktivitas lalu lintas kendaraan <hr/> <p>1. Fungsi kegiatan</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Menambah simpul aktivitas pada <i>pedestrian way</i> sebagai fasilitas beristirahat dan bersantai yang mengundang pengguna untuk datang dan dilengkapi dengan aktivitas penunjang berupa bangku, tempat sampah serta pedagang makanan dan minuman kecil <p>2. Kontur</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Mempertahankan keberadaan <i>curb ramp</i> untuk memfasilitasi kendaraan yang akan masuk ke dalam bangunan <p>3. Sistem parkir</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Menata ulang lokasi parkir (angkutan umum ngetem) untuk mengurangi hambatan dengan menetapkan derajat kemiringan parkir kendaraan on street sehingga tidak mengganggu lalu lintas jalan serta mempertegas garis parkir sehingga lebih teratur dan tidak menghalangi fasilitas pada <i>pedestrian way</i> <p>4. Vegetasi</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Mempertahankan vegetasi yang ada karena cukup memberikan naungan pada <i>pedestrian way</i> dengan lokasi penanaman yang cukup teratur ▪ Menambah vegetasi peneduh pada titik yang kurang teduh dan vegetasi penghias pada titik yang dibutuhkan untuk menambahkan aspek estetika pada <i>pedestrian way</i> <p>5. Tampilan</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Menggunakan perkerasan keramik berwarna cerah yang sesuai untuk remaja yang dilengkapi dengan garis putih untuk sensitifitas penglihatan dan garis hitam bergerigi untuk sensitifitas perabaan sehingga membuka akses untuk penyandang cacat melalui <i>pedestrian way</i> <p>6. <i>Street furniture</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Menambah beberapa bangku pada titik berkumpulnya pengguna maupun titik peristirahatan pada <i>pedestrian way</i> dengan material berupa kayu dan dilengkapi dengan sandaran sehingga nyaman untuk digunakan pengguna berusia remaja ▪ Menambah fasilitas bak sampah pada titik titik berkumpulnya pengguna maupun titik peristirahatan pada <i>pedestrian way</i> dengan pemisahan bak berdasarkan jenis sampah yang menggunakan simbol berupa gambar dan menggunakan warna-warna cerah dan kontras ▪ Menambah fasilitas lampu penerangan pada <i>pedestrian way</i> karena belum adanya fasilitas lampu penerangan khusus untuk jalur <i>pedestrian</i> <p>7. Lalu lintas kendaraan</p> |

| Lokasi | Analisis | Konsep |
|--------|----------|--|
| | | <ul style="list-style-type: none">▪ Tidak perlu menambah fasilitas <i>traffic calming</i> <p>8. Transportasi umum</p> <ul style="list-style-type: none">▪ Mempertegas pemisahan jalur angkutan umum yang ada untuk memisahkan jalur antara jalur khusus kendaraan umum dengan jalur kendaraan pribadi▪ Menambah sebuah halte dengan fasilitas pelengkap berupa bangku, papan informasi, tempat sampah dan lampu penerangan pada lokasi pengguna menunggu kendaraan umum <p>9. Jalur pejalan kaki</p> <ul style="list-style-type: none">▪ Mempertahankan jalur sirkulasi yang digunakan yaitu bagian tepi <i>pedestrian way</i> yang tidak terhalang oleh <i>street furniture</i> maupun pepohonan, sehingga bagian dalam <i>pedestrian way</i> dapat digunakan sebagai lokasi peletakan <i>street furniture</i> maupun vegetasi <p>10. Utilitas</p> <ul style="list-style-type: none">▪ Tidak perlu melakukan penataan <p>11. Kebisingan</p> <ul style="list-style-type: none">▪ Menambah vegetasi peredam kebisingan di sepanjang koridor jalan karena tingkat kebisingan yang cenderung tinggi dari aktivitas lalu lintas kendaraan |

Sumber: Analisis, 2013



Gambar 4.88 Konsep Detail Penataan Lanjutan *Pedestrian way* Kawasan Wijaya Kusuma