

BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN

4.1. Gambaran Umum Koridor Jalan Udayana

Koridor Jalan Udayana merupakan wilayah studi dari penelitian yang berada di dalam Kecamatan Selaparang Kota Mataram. Jalan Udayana merupakan jalan kolektor primer dengan tipe jalan empat lajur dua arah terbagi dengan median jalan. Koridor tersebut memiliki panjang sekitar 1,95 Km yang dimulai dari pertigaan Jalan Adi Sucipto dengan Jalan Udayana di sebelah utara hingga perempatan Jalan Langko, Jalan Airlangga dan Jalan Udayana di sebelah selatan. Untuk lebih jelasnya, berikut batas-batas wilayah dari koridor Jalan Udayana.

Sebelah Utara : Persimpangan Jalan Adi Sucipto – Jalan Udayana

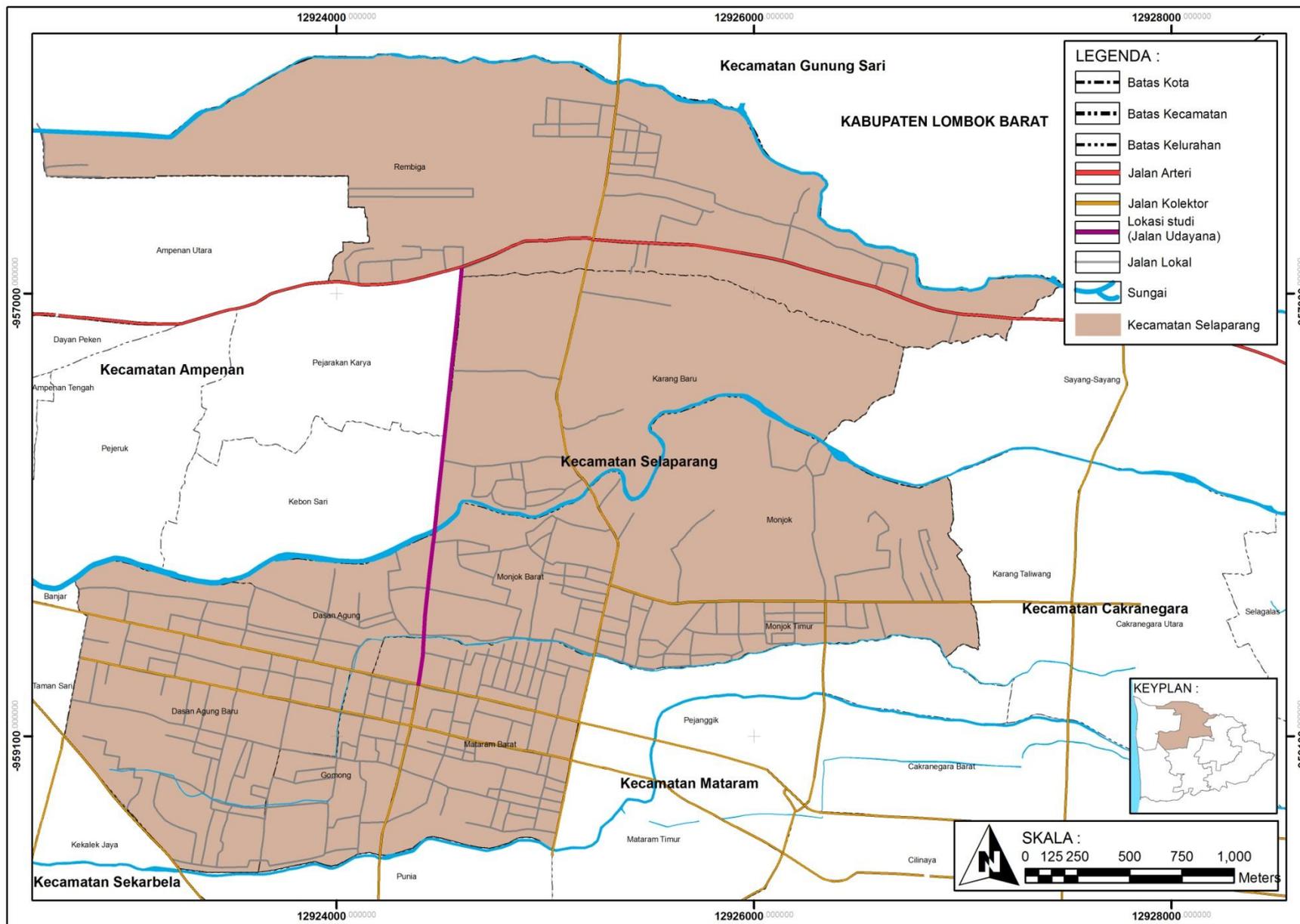
Sebelah Timur : Kelurahan Karang Baru, Kelurahan Monjok Barat dan Kelurahan Mataram Barat

Sebelah Selatan : Persimpangan Jalan Langko – Jalan Airlangga – Jalan Pejanggik - Jalan Udayana

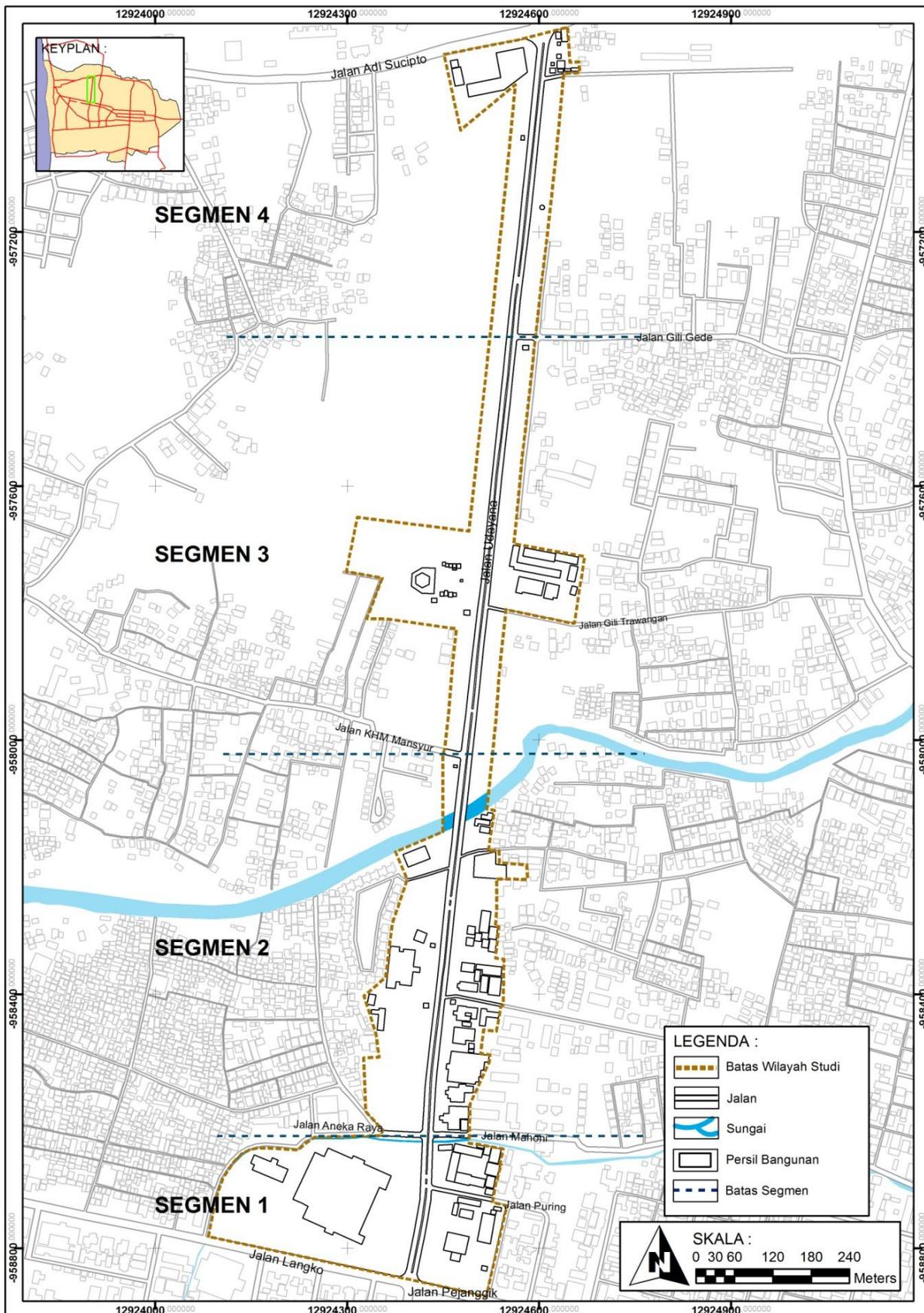
Sebelah Barat : Kelurahan Pejarakan Karya, Kelurahan Kebon Sari dan Kelurahan Dasan Agung

Keberadaan koridor tersebut juga dikenal masyarakat karena adanya taman kota yang berada di sisi barat dan timur jalan yang berfungsi sebagai sabuk pengaman kota serta menjadi taman yang biasanya digunakan untuk rekreasi dan bersantai.

Koridor terbagi menjadi empat segmen seperti yang telah dijelaskan pada Bab III sebelumnya. Segmen 1 memiliki batas dari ujung koridor Jalan Udayana sebelah selatan hingga ke utara di persimpangan Jalan Mahoni dan Jalan Aneka Raya. Sedangkan segmen 2 yaitu berada antara persimpangan Jalan Mahoni dengan Jalan Aneka Raya hingga persimpangan Jalan K.H.M Mansyur. Untuk segmen 3, dimulai dari persimpangan Jalan K.H.M Mansyur hingga persimpangan Jalan Gili Gede. Kemudian segmen 4 dimulai dari persimpangan Jalan Gili Gede hingga ujung koridor Jalan Udayana sebelah utara. Peta orientasi koridor Jalan Udayana terhadap Kecamatan Selaparang dapat dilihat pada Gambar 4.1, sedangkan peta administrasi koridor Jalan Udayana beserta pembagian segmennya dapat dilihat pada Gambar 4.2.



Gambar 4. 1 Peta orientasi koridor Jalan Udayana terhadap Kecamatan Selaparang



Gambar 4. 2 Peta administrasi koridor Jalan Udayana Kota Mataram

4.1.1 Kondisi penggunaan lahan

Penggunaan lahan di sekitar koridor Jalan Udayana berdasarkan kondisi eksisting yang ada terdiri dari perkantoran, permukiman, pendidikan, Ruang Terbuka Hijau (RTH), perdagangan dan jasa, peribadatan, lahan kosong serta sosial budaya. Berikut penjelasan guna lahan yang terdapat di tiap-tiap segmen pada koridor Jalan Udayana.

A. Segmen 1

Jenis penggunaan lahan pada segmen 1 hanya terdiri dari peribadatan, pendidikan dan perkantoran. Penggunaan lahan yang mendominasi yaitu peribadatan sebanyak 69,19%. Fungsi bangunan pada guna lahan peribadatan tersebut yaitu Gedung *Islamic Center*, yang hingga kini sedang dalam proses pembangunan. Sebelum menjadi tempat peribadatan, lahan tersebut merupakan lahan pendidikan dan perkantoran.

Sedangkan untuk guna lahan perkantoran yaitu berupa Bank Indonesia dan guna lahan pendidikan yaitu berupa SMA Negeri 5 Mataram yang keduanya berada pada sisi timur koridor. Keberadaan fasilitas pendidikan tersebut dapat menjadi tarikan dalam pergerakan pejalan kaki. Begitu juga dengan kehadiran *Islamic Center*, kedepannya dapat menjadi tarikan yang besar pula bagi pergerakan pejalan kaki di koridor Jalan Udayana. Kondisi guna lahan pada segmen 1 dapat dilihat pada Gambar 4.4.

B. Segmen 2

Untuk penggunaan lahan pada segmen 2, didominasi oleh perkantoran yaitu mencapai 58,10% dari luas lahan yang ada pada segmen tersebut. Perkantoran yang ada terdiri dari perkantoran pemerintah yaitu Kantor Imigrasi Mataram, Badan Penanaman Modal, Kantor Kementerian Agama RI wilayah Provinsi NTB, Badan Pengawas Pemilihan Umum Provinsi NTB, Balai Pengolahan Data Elektronika, Dinas Kebudayaan dan Pariwisata Kota Mataram, Kantor DPRD Provinsi NTB serta kantor *PP Construction and Investment*.

Sedangkan untuk perdagangan dan jasa terdiri dari hotel dan tempat futsal, sosial budaya yaitu Gedung Wanita yang biasa digunakan sebagai gedung pertemuan, kemudian beberapa permukiman di sisi timur dan RTH yang menyediakan taman bermain dan taman baca Udayana. Untuk lahan kosong, berada pada sisi barat yang merupakan lahan bekas perkantoran yang saat ini sedang dipersiapkan untuk lanjutan pembangunan *Islamic Center*. Jika dilihat secara keseluruhan, guna lahan pada segmen 2 tersebut kurang potensial menjadi tarikan bagi pergerakan pejalan kaki. Kondisi guna lahan di segmen 2 secara keseluruhan dapat dilihat pada Gambar 4.5.

C. Segmen 3

Pada segmen 3, terdapat tiga jenis guna lahan yaitu RTH, pendidikan dan perkantoran. Dapat dilihat pada Gambar 4.6, penggunaan lahan yang mendominasi pada segmen 3 yaitu guna lahan RTH sebanyak 82,29%. Guna lahan RTH tersebut yaitu berupa taman kota yang biasa disebut dengan Taman Udayana, terletak di sisi timur dan barat Jalan Udayana. Keberadaan taman tidak hanya menjadi paru-paru kota bagi Kota Mataram, namun juga menyediakan beraneka ragam fasilitas seperti lapangan basket, area fitness, area *skateboard*, monumen Bumi Gora serta terdapat area PKL yang tertata di dalam taman dengan lapak semi permanen. Sehingga dapat dikatakan bahwa taman tersebut juga menjadi tempat berolahraga, rekreasi serta hiburan bagi masyarakat dan membuat setiap sore taman ramai oleh pengunjung, terutama juga saat akhir pekan. Kondisi dari Taman Udayana yang terdapat di segmen 3 dapat dilihat pada Gambar 4.6.

Guna lahan perkantoran di segmen 3 yaitu berupa kantor Badan Pengawasan Keuangan (BPK). Sedangkan guna lahan pendidikan di segmen 3 yaitu SMP Negeri 6 Mataram, terletak di sisi timur koridor dan berdekatan dengan Taman Udayana. Adanya keberadaan taman dan fasilitas pendidikan pada segmen 3 memberikan tarikan bagi pergerakan pejalan kaki di koridor Jalan Udayana. Terlebih lagi dengan adanya keberadaan PKL di sekitar taman yang mampu mempengaruhi minat pejalan kaki. Kondisi guna lahan di segmen 3 secara keseluruhan dapat dilihat pada Gambar 4.6.

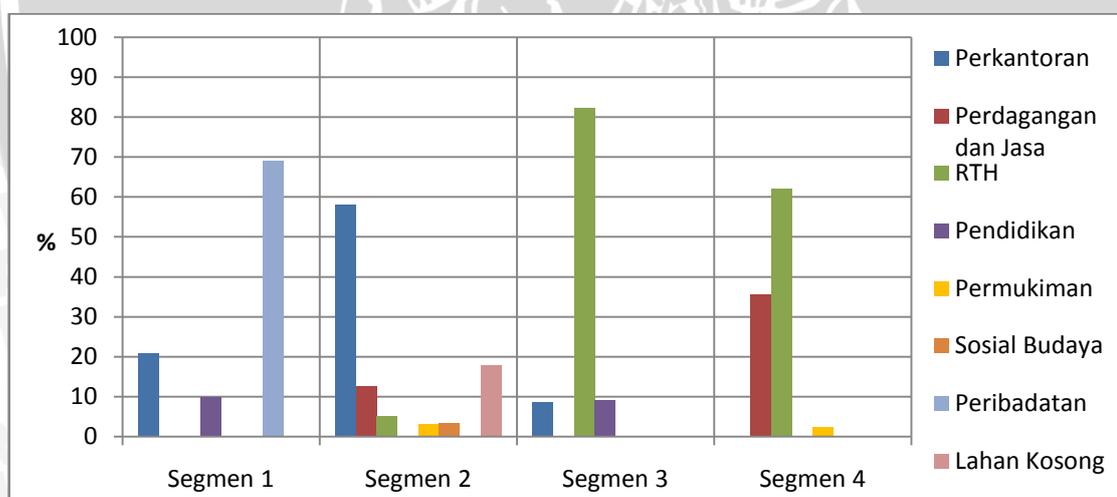
D. Segmen 4

Guna lahan di segmen 4 juga didominasi oleh keberadaan RTH. Adanya RTH pada segmen 4 juga merupakan bagian dari Taman Udayana. Perbedaan taman yang terletak di segmen 3 dan 4 yaitu fasilitas yang disediakan di dalamnya. Pada bagian taman sisi barat koridor, terdapat fasilitas area *jogging track* bagi pengunjung taman. Sedangkan untuk taman pada sisi timur koridor, juga tersedia area PKL yang tertata di dalamnya. Setiap harinya, taman selalu ramai dikunjungi baik untuk bersantai, olahraga maupun sekedar *nongkrong* sambil menikmati makanan yang dijual para PKL. Kondisi pada Taman Udayana di segmen 4 dapat dilihat pada Gambar 4.7.

Sedangkan guna lahan perdagangan dan jasa terdiri dari café, toko tanaman dan bunga, serta supermarket. Untuk permukiman yaitu berupa rumah warga terdapat di ujung barat koridor. Keberadaan RTH dengan segala fasilitas yang dimiliki serta perdagangan dan jasa tersebut mampu menjadi tarikan dalam pergerakan pejalan kaki di koridor Jalan Udayana. Kondisi guna lahan di segmen 4 dapat dilihat pada Gambar 4.7.

Selain beberapa guna lahan yang berada di pinggir koridor Jalan Udayana (lapis pertama) yang telah dijelaskan sebelumnya, juga terdapat kawasan permukiman yang walaupun tidak berada di pinggir Jalan Udayana namun jalur akses utamanya melalui Jalan Udayana. Seperti halnya Udayana Residence yang berada di sekitar Jalan K.H.M Mansyur, perumahan yang berada di sekitar Jalan Gili Gede, sekitar Jalan Mahoni dan sebagainya. Keberadaan permukiman tersebut juga memberikan pengaruh terhadap pergerakan pejalan kaki di koridor Jalan Udayana. Selain kawasan permukiman, guna lahan yang jalur akses utamanya melalui Jalan Udayana dan mempengaruhi pergerakan pejalan kaki di koridor Jalan Udayana yaitu keberadaan Pasar Dasan Agung di Jalan Aneka Raya.

Sehingga dapat dilihat bahwa penggunaan lahan di tiap segmen pada koridor Jalan Udayana bermacam-macam. Secara keseluruhan penggunaan lahan didominasi oleh RTH. Berikut Gambar 4.3 merupakan diagram yang menunjukkan persentase penggunaan lahan dari segmen 1 hingga segmen 4 di koridor Jalan Udayana. Sedangkan untuk data jenis penggunaan lahan beserta luasannya di tiap segmen pada koridor Jalan Udayana dapat dilihat pada Tabel 4.1.



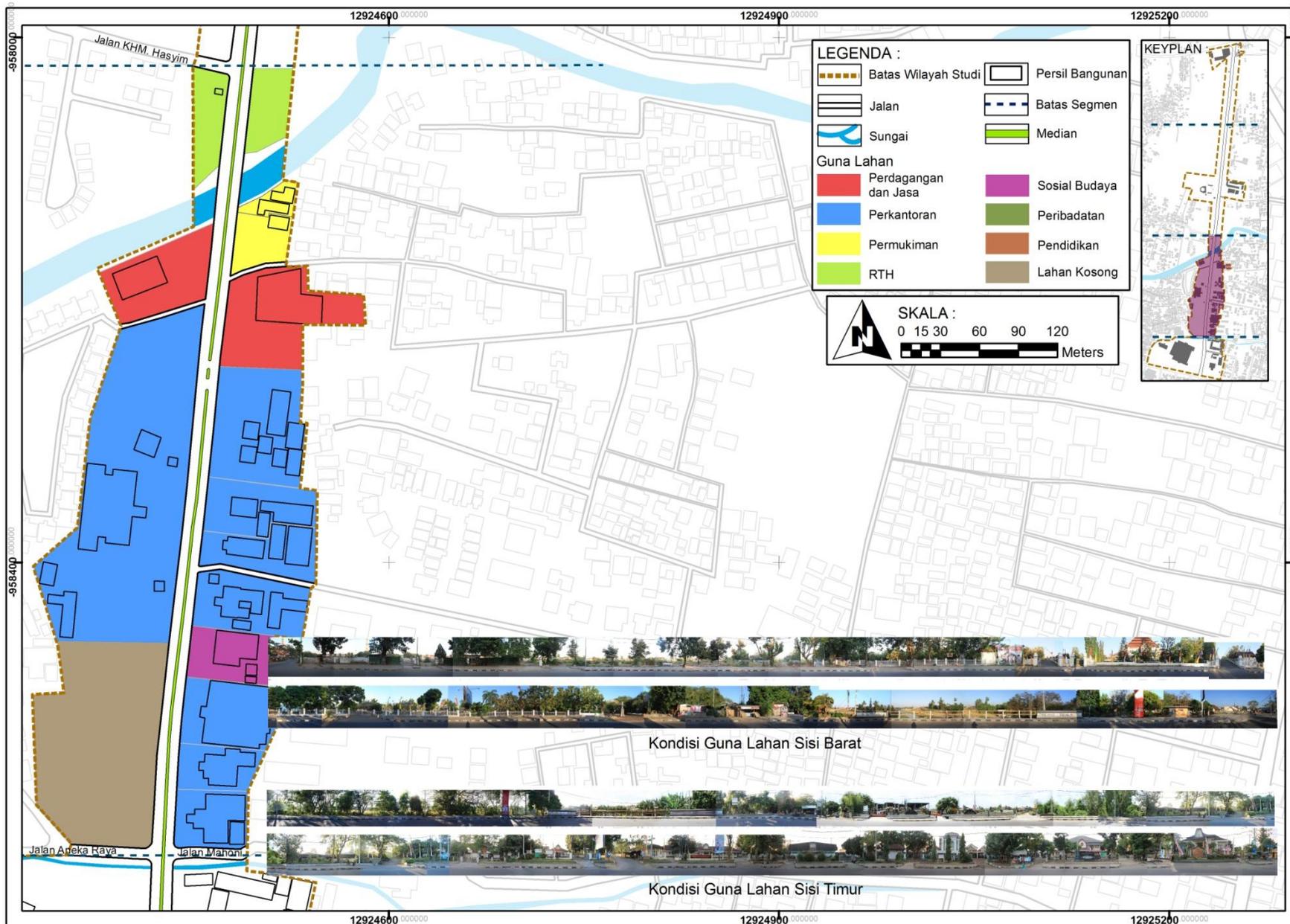
Gambar 4. 3 Persentase penggunaan lahan di koridor Jalan Udayana

Tabel 4. 1 Jenis penggunaan lahan eksisting di koridor Jalan Udayana

| Penggunaan lahan | Segmen 1 | | | Segmen 2 | | | Segmen 3 | | | Segmen 4 | | |
|-------------------------------------|-------------------------|-------------------------|--------------|-------------------------|-------------------------|--------------|-------------------------|-------------------------|--------------|-------------------------|-------------------------|--------------|
| | Timur (m ²) | Barat (m ²) | % | Timur (m ²) | Barat (m ²) | % | Timur (m ²) | Barat (m ²) | % | Timur (m ²) | Barat (m ²) | % |
| Perdagangan dan jasa | | | | | | | | | | | | |
| Hotel | - | - | 0.00 | 5505.22 | - | 7.42 | - | - | 0.00 | - | - | 0.00 |
| Toko tanaman dan bunga | - | - | 0.00 | - | - | 0.00 | - | - | 0.00 | 1067.37 | - | 2.94 |
| Café | - | - | 0.00 | - | - | 0.00 | - | - | 0.00 | 564.61 | - | 1.55 |
| Arena futsal | - | - | 0.00 | - | 3807.79 | 5.13 | - | - | 0.00 | - | - | 0.00 |
| Supermarket | - | - | 0.00 | - | - | 0.00 | - | - | 0.00 | - | 11281.54 | 31.06 |
| Total | 0 | 0 | 0.00 | 5505.22 | 3807.79 | 12.56 | 0 | 0 | 0.00 | 1631.98 | 11281.54 | 35.55 |
| Ruang terbuka hijau | | | | | | | | | | | | |
| Taman kota | - | - | 0.00 | 1827.10 | 1885.33 | 5.01 | 17262.15 | 41287.61 | 82.29 | 11634.96 | 10911.06 | 62.07 |
| Total | 0 | 0 | 0.00 | 1827.10 | 1885.33 | 5.01 | 17262.15 | 41287.61 | 82.29 | 11634.96 | 10911.06 | 62.07 |
| Fasilitas pendidikan | | | | | | | | | | | | |
| SMP | - | - | 0.00 | - | - | 0.00 | 6500.27 | - | 9.14 | - | - | 0.00 |
| SMA | 7628.89 | - | 9.87 | - | - | 0.00 | - | - | 0.00 | - | - | 0.00 |
| Total | 7628.89 | 0 | 9.87 | 0 | 0 | 0.00 | 6500.27 | 0 | 9.14 | 0 | 0 | 0.00 |
| Perkantoran | | | | | | | | | | | | |
| Bank | 16198.04 | - | 20.95 | - | - | 0.00 | - | - | 0.00 | - | - | 0.00 |
| Perkantoran pemerintah | - | - | 0.00 | 23052.41 | 20029.79 | 58.10 | 6097.99 | - | 8.57 | - | - | 0.00 |
| Total | 16198.04 | 0 | 20.95 | 23052.41 | 20029.79 | 58.10 | 6097.99 | 0.00 | 8.57 | 0 | 0 | 0.00 |
| Peribadatan | | | | | | | | | | | | |
| Islamic center | - | 53505.59 | 69.19 | - | - | 0.00 | - | - | 0.00 | - | - | 0.00 |
| Total | 0 | 53505.59 | 69.19 | 0 | 0 | 0.00 | 0 | 0 | 0.00 | 0 | 0 | 0.00 |
| Sosial budaya | | | | | | | | | | | | |
| Gedung pertemuan | - | - | 0.00 | 2454.81 | - | 3.31 | - | - | 0.00 | - | - | 0.00 |
| Total | 0 | 0 | 0.00 | 2454.81 | 0.00 | 3.31 | 0 | 0 | 0.00 | 0 | 0 | 0.00 |
| Permukiman | | | | | | | | | | | | |
| Rumah | - | - | 0.00 | 2350.31 | - | 3.17 | - | - | 0.00 | 865.93 | - | 2.38 |
| Total | 0 | 0 | 0.00 | 2350.31 | 0.00 | 3.17 | 0 | 0 | 0.00 | 865.93 | 0.00 | 2.38 |
| Lahan kosong | | | | | | | | | | | | |
| Lahan kosong | - | - | 0.00 | - | 13242.67 | 17.86 | - | - | 0.00 | - | - | 0.00 |
| Total | 0 | 0 | 0.00 | 0 | 13242.67 | 17.86 | 0 | 0 | 0.00 | 0 | 0 | 0.00 |
| Penggunaan lahan keseluruhan | 77332.52 | | 100 | 74155.42 | | 100 | 71148.02 | | 100 | 36325.46 | | 100 |



Gambar 4. 4 Guna lahan di koridor Jalan Udayana segmen 1



Gambar 4. 5 Guna lahan di koridor Jalan Udayana segmen 2



Gambar 4. 6 Guna lahan di koridor Jalan Udayana segmen 3



Gambar 4. 7 Guna lahan di koridor Jalan Udayana segmen 4

4.1.2 Sirkulasi kendaraan

Keberadaan Jalan Udayana selain sebagai pembatas antara dua kecamatan yaitu Kecamatan Selaparang dan Kecamatan Ampenan kemudian menghubungkan eks Bandara Selaparang dengan Kota Mataram, juga berfungsi menghubungkan kawasan permukiman dengan kawasan pusat pemerintahan, kawasan perdagangan dan kawasan pendidikan. Sehingga walaupun saat ini bandar udara tersebut sudah tidak beroperasi lagi, namun tidak mengurangi jumlah kendaraan yang melewati Jalan Udayana. Kendaraan yang berasal dari Kabupaten Lombok Barat menuju Kota Mataram juga banyak yang melewati jalan tersebut. Begitu pula sebaliknya yaitu kendaraan yang berasal dari Kota Mataram menuju Kabupaten Lombok Barat.

Waktu puncak dari kepadatan lalu lintas di Jalan Udayana yaitu pada pagi, siang dan sore. Saat pagi dan siang hari, kemacetan biasanya terjadi di sekitar fasilitas pendidikan dan di sekitar perkantoran. Sedangkan pada sore hari, kemacetan biasanya terjadi di sekitar Taman Udayana ketika para PKL di dalam taman mulai beroperasi dan pengunjung taman semakin ramai. Salah satu penyebab kemacetan tersebut yaitu karena adanya parkir *on street* yang mengganggu sirkulasi kendaraan. Setiap Hari Minggu pagi, Jalan Udayana digunakan untuk area *car free day* atau area bebas kendaraan.

Untuk keberadaan angkutan kota di Kota Mataram melayani rute antara Terminal Kebon Roek di Kecamatan Ampenan dengan Terminal Mandalika di Kecamatan Sandubaya yaitu bergerak melewati Jalan Langko – Jalan Pejanggik – Jalan Selaparang untuk rute dari barat menuju ke timur. Sedangkan rute sebaliknya yaitu dari barat ke timur melalui Jalan Tumpang Sari – Jalan Panca Usaha – Jalan Pancawarga – Jalan Pendidikan. Adapun angkutan desa biasanya bergerak juga di sekitar Jalan Dr. Wahidin, Jalan Adi Sucipto hingga menuju ke Ampenan. Sehingga angkutan kota ataupun desa tidak ada yang melalui Jalan Udayana.

4.1.3 Kondisi jalur pejalan kaki

Kondisi jalur pejalan kaki di koridor Jalan Udayana yang akan dibahas meliputi trotoar dan jalur penyebrangan serta fasilitas penunjang jalur pejalan kaki.

A. Segmen 1

Pada segmen 1, trotoar di zona 1 (sisi timur) memiliki lebar yang lebih besar dibandingkan trotoar di zona 2 (sisi barat), namun keduanya memiliki perkerasan paving dan memiliki tinggi 20 cm. Pada zona 1, terdapat bagian trotoar yang digunakan sebagai tempat parkir kendaraan yaitu di depan SMAN 5 Mataram. Begitu juga dengan zona 2, terdapat trotoar yang sebagian digunakan sebagai tempat parkir pengunjung

kantor Imigrasi dan digunakan oleh PKL. Gambar 4.8 menunjukkan kondisi trotoar di segmen 1 pada masing-masing zona.



Gambar 4. 8 Kondisi trotoar pada zona 1 dan zona 2 di segmen 1

Sumber: Survei primer (2013)

Selain itu ditemukan kondisi perkerasan trotoar yang berlubang dan rusak di masing-masing zona. Keberadaan PKL, parkir dan perkerasan yang kurang terawat dapat mengganggu sirkulasi pejalan kaki. Kondisi perkerasan pada trotoar di segmen 1 dapat dilihat pada Gambar 4.9. Pada segmen 1 terdapat satu *zebra cross* di ujung selatan koridor, dekat dengan *traffic light*. Sedangkan fasilitas penunjang jalur pejalan kaki pada segmen tersebut hanya terdapat lampu penerangan yang letaknya di median jalan. Trotoar yang ada tidak menerus, tidak dilengkapi *ramp* dan fasilitas *difable*. Persebaran peneduh juga masih belum merata.



Gambar 4. 9 Kondisi perkerasan trotoar pada segmen 1

Sumber: Survei primer (2013)

B. Segmen 2

Trotoar pada segmen 2 memiliki perkerasan paving dengan tinggi 20 cm. Jenis paving yang digunakan sama seperti paving pada segmen 1 yang dapat dilihat pada Gambar 4.10. Untuk lebar trotoar, antara zona 1 dan zona 2 memiliki ukuran yang berbeda. Pada zona 1, yaitu di depan kantor Imigrasi Mataram tidak tersedia trotoar karena lahan yang ada dipergunakan untuk lahan parkir mobil pegawai kantor. Sehingga pejalan kaki yang melewati daerah tersebut terpaksa berjalan di jalan raya. Pada zona 1, trotoar yang tersedia juga dipergunakan untuk kegiatan non pejalan kaki seperti usaha

tambal ban, penjualan bensin eceran maupun beberapa PKL lainnya. Sehingga ruang pejalan kaki menjadi sempit. Terdapat juga penggunaan jalur pejalan kaki sebagai tempat parkir seperti di depan Kantor Badan Penanaman Modal. Sehingga pejalan kaki sering turun ke jalan raya untuk melanjutkan perjalanannya. Hal yang sama juga terjadi pada zona 2. Kondisi trotoar di segmen 2 dapat dilihat pada gambar 4.10.



Gambar 4. 10 Kondisi trotoar pada zona 1 dan zona 2 di segmen 2
Sumber: Survei primer (2013)

Keadaan perkerasan pada trotoar di segmen tersebut tidak rata dan berlubang serta ditumbuhi rumput. Kondisi perkerasan trotoar pada segmen 2 dapat dilihat pada Gambar 4.11. Pada segmen 2 tidak terdapat jalur penyebrangan. Lampu penerangan hanya tersedia pada median jalan. Fasilitas penunjang lainnya tidak ditemukan di segmen 2, hanya terdapat bak sampah sebanyak dua buah pada zona 2. Trotoar yang ada baik di zona 1 maupun zona 2 tidak menerus, tidak dilengkapi *ramp* dan fasilitas *difable*.



Gambar 4. 11 Kondisi perkerasan trotoar pada segmen 2
Sumber: Survei primer (2013)

C. Segmen 3

Pada segmen 3, lebar trotoar yang terletak di zona 1 dan zona 2 memiliki ukuran yang sama yaitu 3 m. Namun sebagian perkerasan masih menggunakan paving dengan jenis yang sama seperti pada segmen 1 dan 2 serta sebagian lagi menggunakan batu sikat dan keramik. Penggunaan trotoar untuk kegiatan non pejalan kaki terjadi pada trotoar depan Taman Udayana sebelah timur (zona 1) yang digunakan para PKL serta pada sore hari sering digunakan sebagai tempat duduk para pembeli PKL yang berada di

dalam taman. Beberapa pengunjung taman juga terkadang memarkirkan kendaraannya pada trotoar tersebut. Begitu juga di depan SMPN 6 Mataram, trotoar sering digunakan pelajar untuk duduk menunggu jemputan. Sehingga kegiatan pejalan kaki menjadi terganggu. Beberapa permasalahan serupa juga terdapat di zona 2, terutama di depan monumen Bumi Gora. Trotoar yang ada baik di zona 1 maupun zona 2 tidak menerus, tidak dilengkapi *ramp* dan fasilitas *difable*. Kondisi trotoar di segmen 3 dapat dilihat pada gambar 4.12.



Gambar 4.12 Kondisi trotoar pada zona 1 dan zona 2 di segmen 3
Sumber: Survei primer (2013)

Terdapat satu *zebra cross* yaitu di depan SMPN 6 Mataram. Tidak terdapat tempat sampah khusus jalur pejalan kaki, yang tersedia hanya tempat sampah dari Taman Udayana yang diletakan di pinggir taman sehingga diperuntukan juga oleh pejalan kaki. Untuk lampu penerangan hanya menggunakan lampu jalan yang tersedia di median jalan. Fasilitas penunjang lainnya tidak ditemukan di segmen 3.

D. Segmen 4

Trotoar yang terdapat pada segmen 4 seluruhnya sudah menggunakan perkerasan batu sikat dan keramik. Ukuran lebar yang dimiliki antara zona 1 dan zona 2 juga sama yaitu 3 m. Kondisi trotoar di segmen 4 dapat dilihat pada gambar 4.13.



Gambar 4.13 Kondisi trotoar pada zona 1 dan zona 2 di segmen 4
Sumber: Survei primer (2013)

Walaupun memiliki lebar dan perkerasan yang lebih baik dari segmen sebelumnya, namun beberapa hambatan juga ditemui pada trotoar di segmen 4. Seperti penggunaan trotoar oleh PKL maupun tempat bersantai atau *nongkrong* para pengunjung Taman Udayana. Sehingga hal tersebut membuat ruang untuk pejalan kaki yang semula luas menjadi sempit. Keberadaan hambatan tersebut terjadi baik di zona 1 maupun zona 2.

Terdapat dua *zebra cross* pada segmen 4 yaitu di depan Taman Udayana dan di ujung utara koridor Jalan Udayana. Fasilitas penunjang jalur pejalan kaki pada segmen 4 juga masih kurang. Tempat sampah yang tersedia masih berasal dari Taman Udayana yang diletakan di pinggir taman sehingga digunakan juga oleh pejalan kaki. Fasilitas difabel dan *ramp* juga tidak ditemui di sekitar trotoar. Tidak ada penerangan khusus untuk jalur pejalan kaki.

Adapun persebaran fasilitas utama dan penunjang jalur pejalan kaki di koridor Jalan Udayana dapat dilihat pada Gambar 4.15 dan Gambar 4.16.

4.1.4 Hambatan pada jalur pejalan kaki

Hambatan yang sering ditemukan pada jalur pejalan kaki di koridor Jalan Udayana seperti yang telah dijelaskan sebelumnya dalam gambaran kondisi jalur pejalan kaki, yaitu terdiri dari kegiatan non pejalan kaki seperti keberadaan PKL, parkir kendaraan dan keberadaan pembeli PKL serta pelajar yang memanfaatkan jalur pejalan kaki sebagai tempat duduk atau *nongkrong*. Sehingga dengan adanya hambatan tersebut, lebar efektif jalur pejalan kaki yang tersedia menjadi berkurang dan mengganggu sirkulasi pejalan kaki yang melintas.

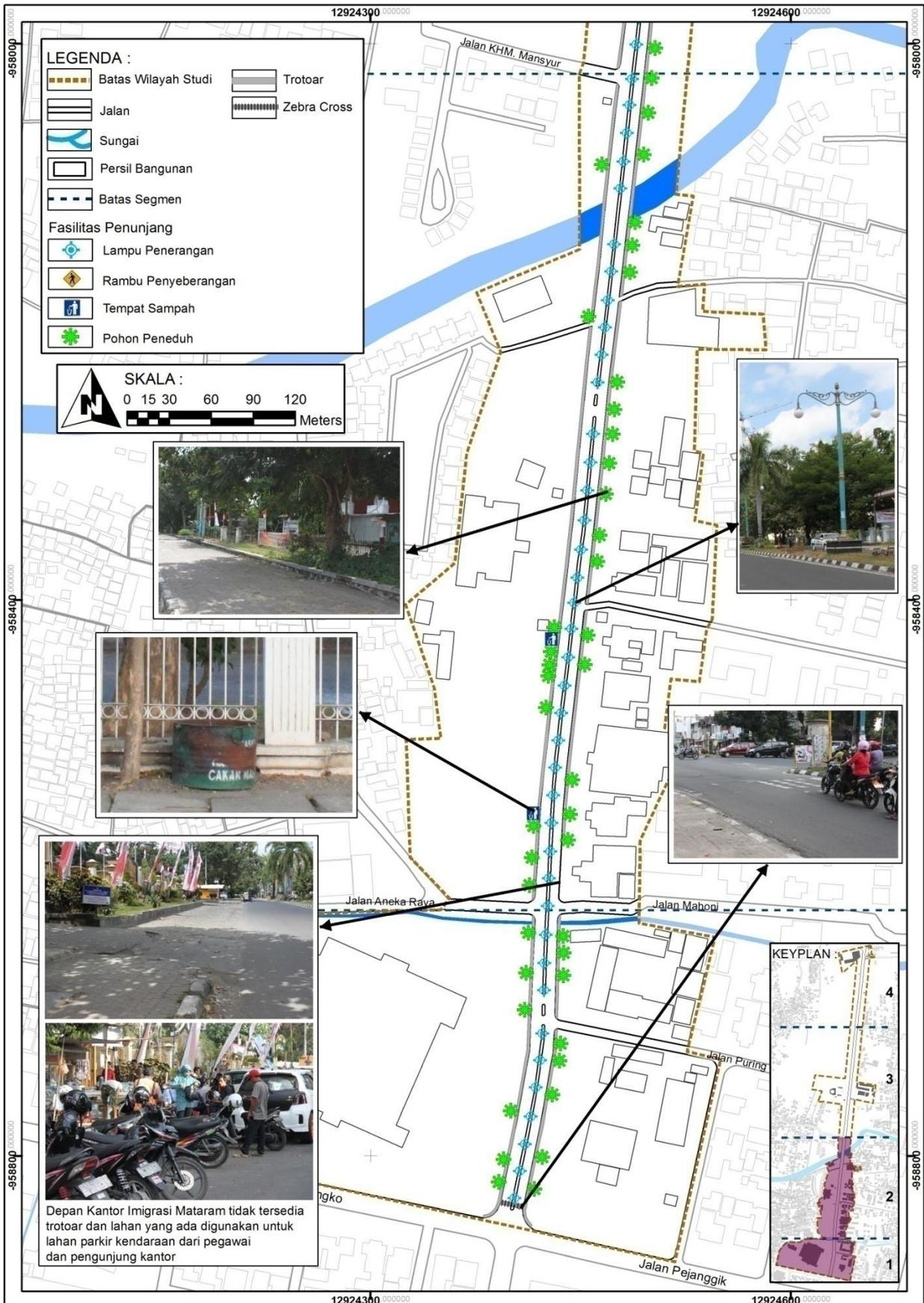
Untuk kondisi perparkiran di Jalan Udayana, selain terdapat parkir *on street* atau parkir di badan jalan, juga terdapat parkir *off street* atau parkir di luar badan jalan. Untuk parkir *off street*, ada yang berupa fasilitas parkir sebagai fasilitas penunjang yang memang disediakan untuk menunjang kegiatan pada bangunan utama serta fasilitas parkir untuk umum yang diusahakan sebagai kegiatan tersendiri dan diperuntukan untuk umum. Fasilitas parkir untuk umum pada Jalan Udayana terdapat di sekitar Taman Udayana, yaitu pada segmen 2, segmen 3 dan segmen 4. Sedangkan untuk keberadaan PKL, dilarang menempati trotoar yang ada pada koridor Jalan Udayana dan telah disediakan tempat untuk berjualan yaitu di dalam Taman Udayana yang terletak di kanan dan kiri jalan Udayana serta juga di jalan masuk Pasar Dasan Agung yaitu pada Jalan Aneka Raya. Namun pada kenyataannya masih banyak ditemukan keberadaan parkir kendaraan dan PKL yang menempati trotoar di Jalan Udayana dan hal tersebut

melanggar aturan yang ada. Gambar 4.14 menunjukkan beberapa hambatan yang ditemui di jalur pejalan kaki pada koridor Jalan Udayana.

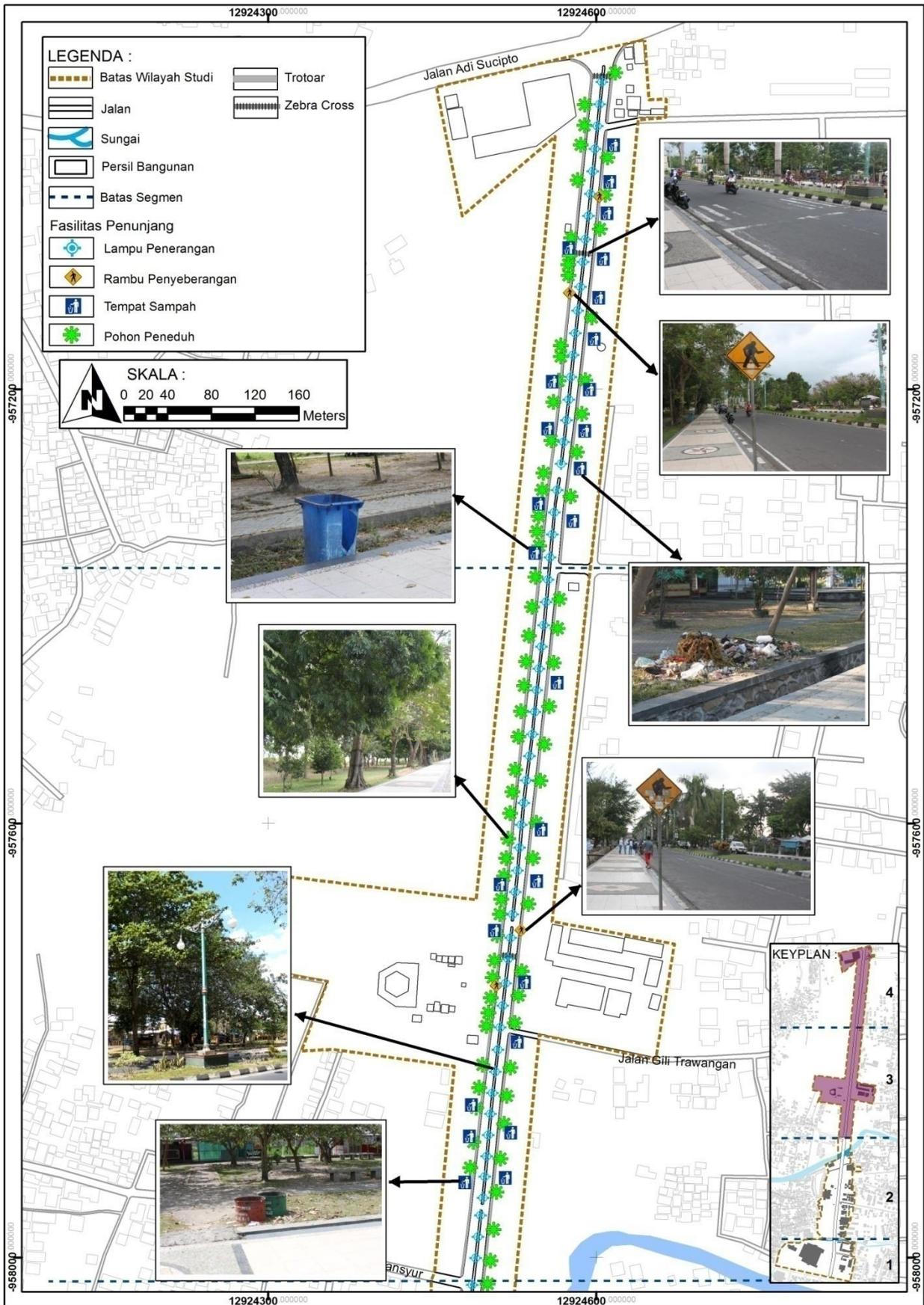


Gambar 4. 14 Hambatan yang terdapat pada jalur pejalan kaki di koridor Jalan Udayana
 Sumber: Survei primer (2013)





Gambar 4. 15 Persebaran fasilitas jalur pejalan kaki dan fasilitas penunjang jalur pejalan kaki di koridor Jalan Udayana segmen 1 dan 2



Gambar 4. 16 Persebaran fasilitas jalur pejalan kaki dan fasilitas penunjang jalur pejalan kaki di koridor Jalan Udayana segmen 3 dan 4

4.2. Kinerja Jalur Pejalan Kaki

Kinerja jalur pejalan kaki di wilayah studi baik kinerja yang dinilai dari kondisi pejalan kaki sebagai pengguna jalur pejalan kaki maupun dari kondisi jalur pejalan kaki yang tersedia.

4.2.1 Karakteristik pejalan kaki

Dengan mengidentifikasi karakteristik pejalan kaki dapat diketahui bagaimana penggunaan dari jalur pejalan kaki sehingga memberikan gambaran bagaimana kinerja atau kemampuan kerja dari jalur pejalan kaki di koridor Jalan Udayana. Adapun karakteristik yang dimaksud yaitu usia dan jenis kelamin pejalan kaki, asal dan tujuan pejalan kaki, moda yang digunakan sebelum dan sesudah berjalan, waktu yang dipilih pejalan kaki dalam berjalan di wilayah studi serta minat pejalan kaki dalam penggunaan jalur pejalan kaki.

A. Usia dan jenis kelamin pejalan kaki

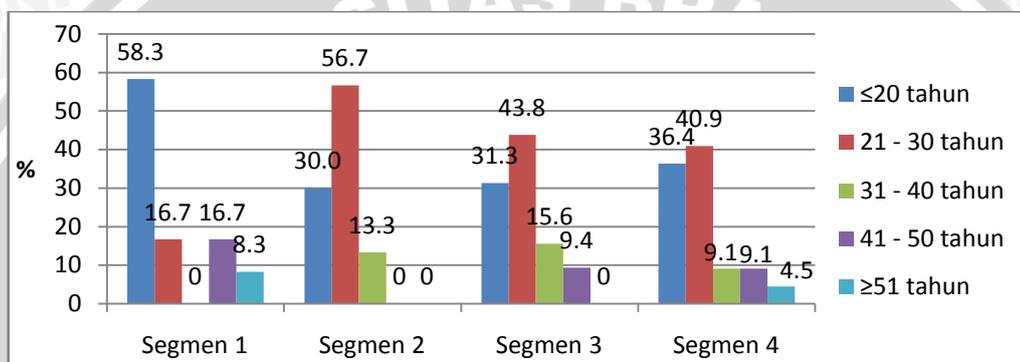
Berdasarkan hasil kuisioner yang disebar ke pejalan kaki, dapat diketahui ragam usia dan jenis kelamin dari pejalan kaki yang melewati koridor Jalan Udayana.

1. Usia pejalan kaki

Dapat dilihat pada Gambar 4.17, rata – rata usia pejalan kaki yang mendominasi yaitu antara 21 – 30 tahun. Jika dilihat per segmen, segmen 1 lebih didominasi oleh pejalan kaki yang berusia ≤ 20 yaitu sebesar 58.3% mengingat pada segmen 1 terdapat fasilitas pendidikan yaitu berupa SMA dan beberapa fasilitas pendidikan formal lainnya yang berada tidak jauh dari Jalan Udayana seperti pada Jalan Langko, Jalan Pejanggik, Jalan Aneka Raya ataupun Jalan Mahoni. Serta keberadaan Taman Udayana di koridor Jalan Udayana yang biasanya dikunjungi oleh remaja. Sehingga jalur pejalan kaki di segmen tersebut banyak dilalui pejalan kaki yang berusia muda.

Sedangkan untuk segmen 2, walaupun guna lahan didominasi oleh perkantoran dan tidak didominasi oleh pendidikan atau fasilitas yang dapat menarik usia muda, namun jalur pejalan kaki banyak dimanfaatkan oleh pejalan kaki yang berusia antara 21 – 30 tahun sebesar 56.7% dan usia ≤ 20 tahun sebesar 30%. Untuk segmen 3 dan 4 didominasi oleh pejalan kaki yang berusia 21 – 30 tahun kemudian disusul dengan persentase pejalan kaki yang berusia ≤ 20 tahun. Keadaan demikian dipengaruhi juga oleh keberadaan taman kota yang setiap hari banyak dimanfaatkan oleh kalangan muda maupun keberadaan fasilitas pendidikan pada segmen 3, sehingga mempengaruhi usia pejalan kaki yang melewati segmen-segmen tersebut.

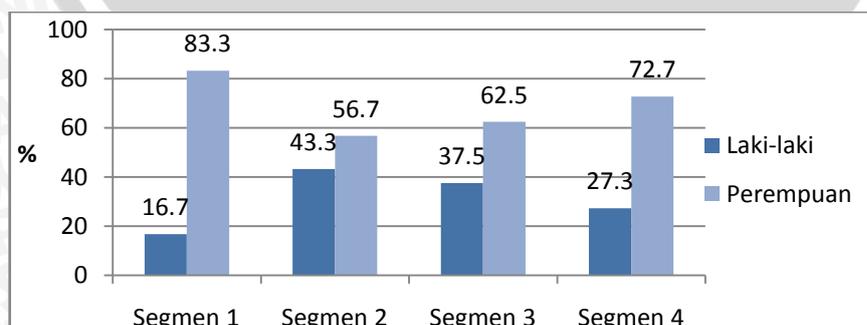
Sehingga dapat dikatakan bahwa usia muda memiliki proporsi terbesar dalam penggunaan jalur pejalan kaki di koridor Jalan Udayana dan jalur pejalan kaki yang ada tidak hanya digunakan oleh para pejalan kaki yang ingin menuju tempat – tempat yang ada di dalam koridor, namun juga sebagai akses untuk menuju kawasan di luar koridor atau hanya sekedar berjalan-jalan. Keberadaan usia muda yang mendominasi penggunaan jalur pejalan kaki tersebut juga membuktikan bahwa perjalanan dengan berjalan kaki memang cenderung dilakukan oleh usia muda daripada oleh usia tua yang biasanya lebih memilih untuk menggunakan kendaraan bermotor. Oleh karena itu, dalam penyediaan fasilitas jalur pejalan kaki nantinya disesuaikan dengan melihat karakteristik usia pejalan kaki yang mendominasi.



Gambar 4. 17 Persentase usia pejalan kaki di koridor Jalan Udayana

2. Jenis kelamin

Secara keseluruhan dapat dilihat pada Gambar 4.18 bahwa penggunaan jalur pejalan kaki di koridor Jalan Udayana didominasi oleh perempuan. Pada segmen 1 misalnya, walaupun usia muda ataupun pelajar banyak mendominasi penggunaan jalur pejalan kaki, namun tidak sedikit pula pejalan kaki melewati segmen tersebut untuk menuju tempat perdagangan berupa pasar tradisional di luar koridor yaitu Pasar Dasan Agung yang terletak di Jalan Aneka Raya. Sehingga hal tersebut juga membuat jumlah pejalan kaki perempuan mendominasi pada segmen 1 karena biasanya kegiatan berbelanja dilakukan oleh kaum perempuan.



Gambar 4. 18 Persentase jenis kelamin pejalan kaki di koridor Jalan Udayana

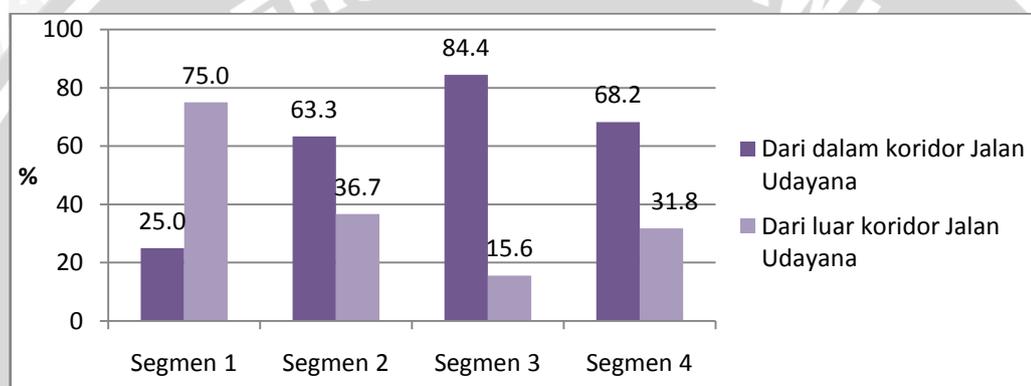
Oleh karena itu, dapat disimpulkan bahwa kecenderungan penggunaan jalur pejalan kaki di wilayah studi apakah oleh pejalan kaki laki-laki atau perempuan dipengaruhi oleh kegiatan atau tujuan dari pejalan kaki tersebut. Sehingga jalur pejalan kaki yang ada harus dapat mengakomodasi penggunaannya, termasuk mengenai faktor keamanan mengingat para perempuan biasanya rentan menjadi objek tindak kejahatan.

B. Asal dan tujuan pejalan kaki

Berikut penjelasan mengenai asal dan tujuan dari pergerakan pejalan kaki di koridor Jalan Udayana yang diperoleh melalui penyebaran kuisioner.

1. Asal pergerakan pejalan kaki

Pada Gambar 4.19 menunjukkan presentase lokasi awal pejalan kaki saat memulai perjalanannya dengan berjalan kaki.



Gambar 4. 19 Presentase lokasi awal pergerakan pejalan kaki di koridor Jalan Udayana

Untuk penjabaran titik – titik yang menjadi tempat awal memulai pergerakan pejalan kaki oleh para pejalan kaki dapat dilihat pada Tabel 4.2. Hanya pada segmen 1, jumlah pejalan kaki banyak yang berasal dari luar koridor Jalan Udayana yaitu sebesar 75%. Sedangkan untuk segmen lainnya, pejalan kaki sebagian besar memulai pergerakan dari dalam koridor Jalan Udayana.

Tabel 4. 2 Titik memulai berjalan oleh responden pejalan kaki di setiap segmen

| Titik lokasi memulai berjalan | Segmen | Segmen | Segmen | Segmen |
|----------------------------------------------------------------------------------------|--------|--------|--------|--------|
| | 1 (%) | 2 (%) | 3 (%) | 4 (%) |
| Samping Islamic Center | 8.3 | 0 | 0 | 0 |
| Ujung Jl. Udayana sebelah selatan (dari Jl. Langko, Jl. Pejanggik, atau Jl. Airlangga) | 50.0 | 3.3 | 0 | 0 |
| Depan SMAN 5 Mataram | 16.7 | 6.7 | 3.1 | 0 |
| Ujung Jl Udayana sebelah utara (dari Jl. Adi Sucipto) | 0 | 10.0 | 9.4 | 22.7 |
| Tempat parkir Jl Udayana depan jogging track | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Jalan Aneka Raya | 25.0 | 13.3 | 0 | 0 |
| Depan SMPN 6 Mataram | 0 | 3.3 | 21.9 | 13.6 |
| Depan kantor Migrasi | 0 | 0 | 3.1 | 0 |
| Jalan Gili Trawangan | 0 | 6.7 | 0 | 0 |
| Depan taman bermain Udayana | 0 | 10.0 | 0 | 0 |

| Titik lokasi memulai berjalan | Segmen 1 (%) | Segmen 2 (%) | Segmen 3 (%) | Segmen 4 (%) |
|-------------------------------------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| Depan <i>joging track</i> Taman Udayana | 0 | 20.0 | 0 | 4.5 |
| Depan monumen Bumi Gora | 0 | 6.7 | 28.1 | 18.2 |
| Depan Taman Udayana sebelah selatan monumen Bumi Gora | 0 | 3.3 | 0 | 0 |
| Depan Taman Udayana sebelah utara SMPN 6 Mataram | 0 | 6.7 | 0 | 0 |
| Tempat parkir Taman Udayana sebelah Jl. KHM .Mansyur | 0 | 6.7 | 9.4 | 0 |
| Depan area fitness | 0 | 0 | 6.3 | 0 |
| Tempat parkir Jl. Udayana depan monumen Bumi Gora | 0 | 0 | 12.5 | 4.5 |
| Jalan KHM mansyur | 0 | 0 | 3.1 | 4.5 |
| Depan pos polisi | 0 | 0 | 0 | 22.7 |
| Tempat parkir Taman Udayana samping Jl. Gili Gede | 0 | 0 | 0 | 4.5 |
| Jalan Gili Gede | 0 | 3.3 | 3.1 | 4.5 |

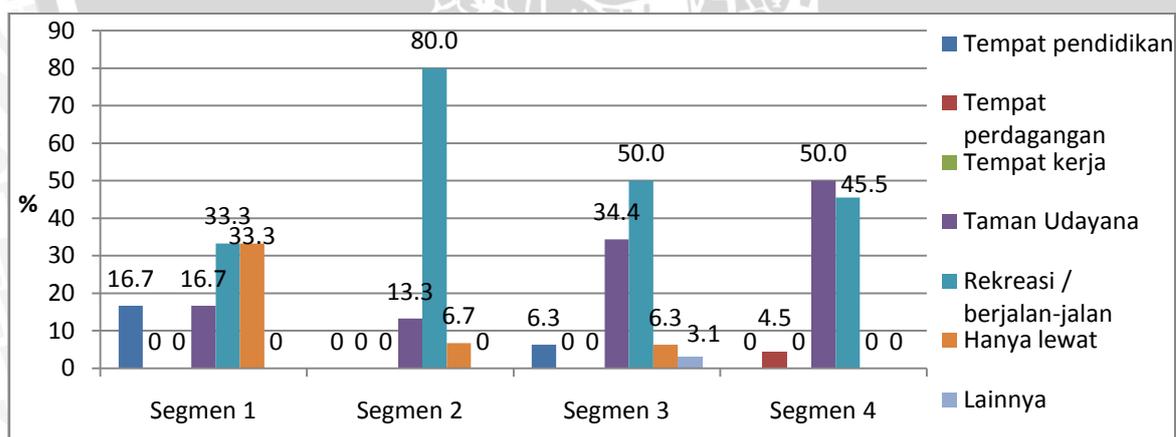
Sumber: Survei primer (2013)

Keterangan: Dari luar koridor

Sehingga dilihat dari rata-rata lokasi awal dari pejalan kaki yaitu banyak berasal dari dalam koridor Jalan Udayana. Oleh karena itu, penyediaan fasilitas jalur pejalan kaki nantinya tidak hanya mengakomodir pergerakan pejalan kaki yang berasal dari luar koridor namun juga yang berasal dari dalam koridor.

2. Maksud/tujuan pergerakan pejalan kaki

Persentase maksud/tujuan dari pejalan kaki ditunjukkan pada Gambar 4.20. Secara keseluruhan, pejalan kaki berjalan di koridor Jalan Udayana yaitu untuk berjalan-jalan atau berekreasi. Kemudian tujuan pejalan kaki terbesar kedua yaitu menuju Taman Udayana, baik taman yang terdapat pada segmen 3 atau 4.

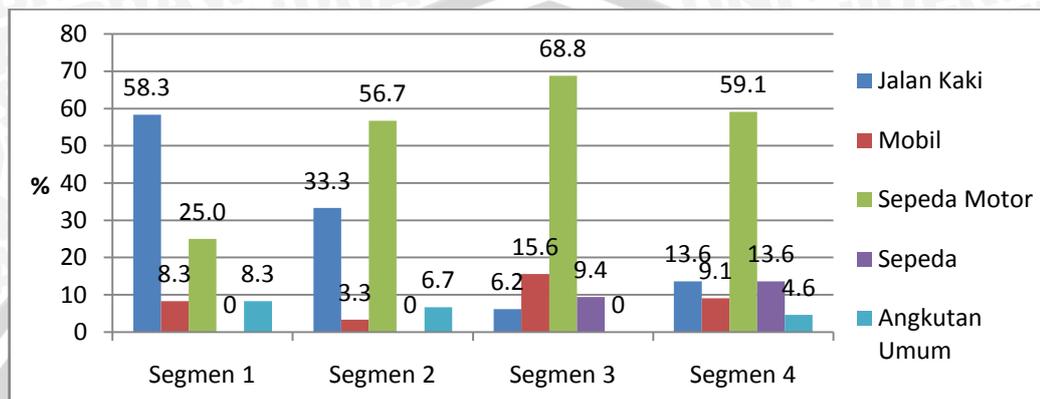


Gambar 4. 20 Tujuan pergerakan pejalan kaki di koridor Jalan Udayana

Sehingga nantinya penyediaan fasilitas jalur pejalan kaki juga diarahkan agar dapat mengakomodir kebutuhan pejalan kaki yang sering memanfaatkan jalur pejalan kaki di koridor Jalan Udayana untuk sekedar berjalan-jalan atau berekreasi.

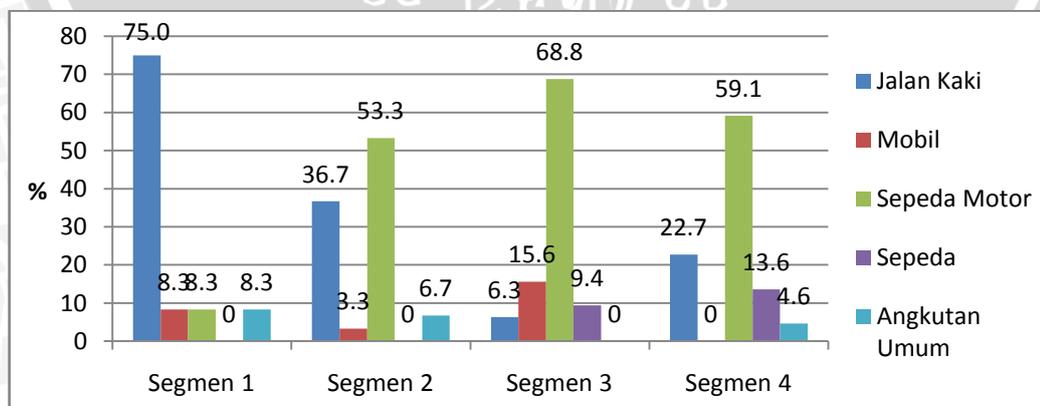
C. Moda yang digunakan sebelum dan sesudah berjalan

Untuk moda yang digunakan pejalan kaki sebelum berjalan yaitu rata-rata menggunakan sepeda motor, terutama pada segmen 2, 3 dan 4. Sedangkan pada segmen 1, sebagian besar pejalan kaki memulai perjalanannya dengan berjalan. Persentase moda yang digunakan sebelum dan sesudah berjalan dapat dilihat pada Gambar 4.21 dan Gambar 4.22.



Gambar 4. 21 Moda transportasi yang digunakan pejalan kaki sebelum berjalan di koridor Jalan Udayana

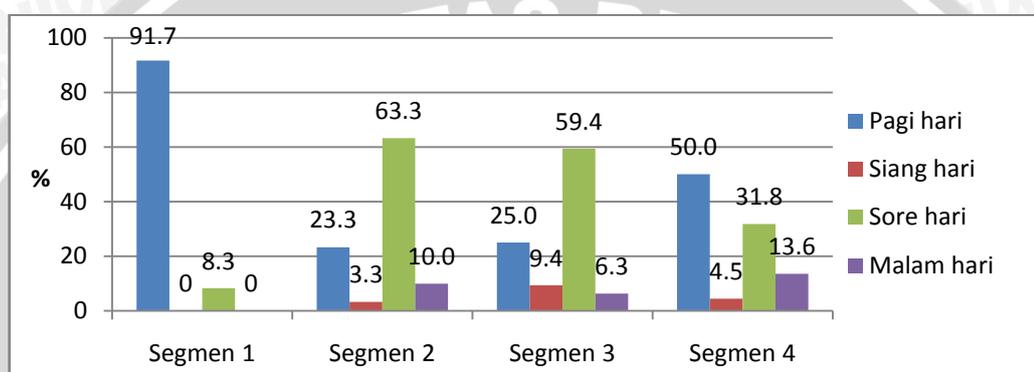
Sedangkan moda yang digunakan setelah berjalan, rata-rata pejalan kaki menggunakan sepeda motor. Dari jenis moda yang digunakan sebelum dan sesudah berjalan, dapat dilihat kategori pejalan kaki penuh yaitu banyak ditemukan pada segmen 1 karena moda awal dan akhir mereka hanya dengan berjalan kaki. Sedangkan untuk pejalan kaki di segmen lainnya sebagian besar termasuk kategori pejalan kaki pemakai kendaraan pribadi penuh, yaitu mereka yang menggunakan kendaraan pribadi sebagai moda awal dan sesudah berjalan serta berjalan kaki digunakan mereka sebagai moda antara tempat parkir menuju tempat tujuan mereka.



Gambar 4. 22 Moda transportasi yang digunakan pejalan kaki sesudah berjalan di koridor Jalan Udayana

D. Waktu pergerakan pejalan kaki

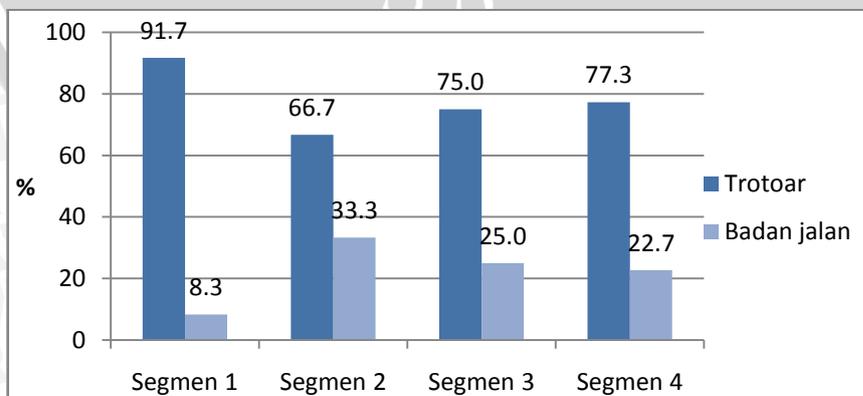
Dari penyebaran kuisioner yang dilakukan kepada para pejalan kaki di koridor Jalan Udayana, diperoleh bahwa pejalan kaki sebagian besar lebih menyukai berjalan pada sore hari. Alasan yang banyak melatarbelakangi pemilihan waktu tersebut yaitu karena pada sore hari keadaan koridor lebih sejuk dan tidak panas, sehingga cocok digunakan untuk berolahraga atau jalan santai. Kemudian alasan lainnya yaitu pada sore hari ramai oleh keberadaan PKL di sekitar Taman Udayana dan masyarakat lebih banyak memiliki waktu senggang ketika sore hari. Persentase waktu yang sering dipilih pejalan kaki untuk berjalan di koridor Jalan Udayana dapat dilihat pada Gambar 4.23.



Gambar 4. 23 Waktu yang sering dipilih pejalan kaki untuk berjalan kaki di koridor Jalan Udayana

E. Minat pejalan kaki

Dari penyebaran kuisioner diperoleh bahwa walaupun sebagian besar pejalan kaki masih menyukai trotoar sebagai jalur yang mereka pilih saat berjalan, namun ada beberapa pejalan kaki memilih badan jalan sebagai tempat berjalan kaki. Persentase trotoar atau badan jalan sebagai tempat yang dipilih pejalan kaki dalam berjalan dapat dilihat pada Gambar 4.24.



Gambar 4. 24 Persentase minat pejalan kaki dalam menggunakan trotoar atau badan jalan saat berjalan kaki

Dari hal tersebut dapat dikatakan bahwa terdapat kondisi dari trotoar yang mempengaruhi minat pejalan kaki dalam menggunakannya, baik kondisi fisik atau penunjangnya. Sehingga perlu adanya pembenahan terhadap keadaan trotoar, agar menarik minat pejalan kaki dan mereka tidak lagi berjalan di badan jalan yang dapat membahayakan keselamatan mereka.

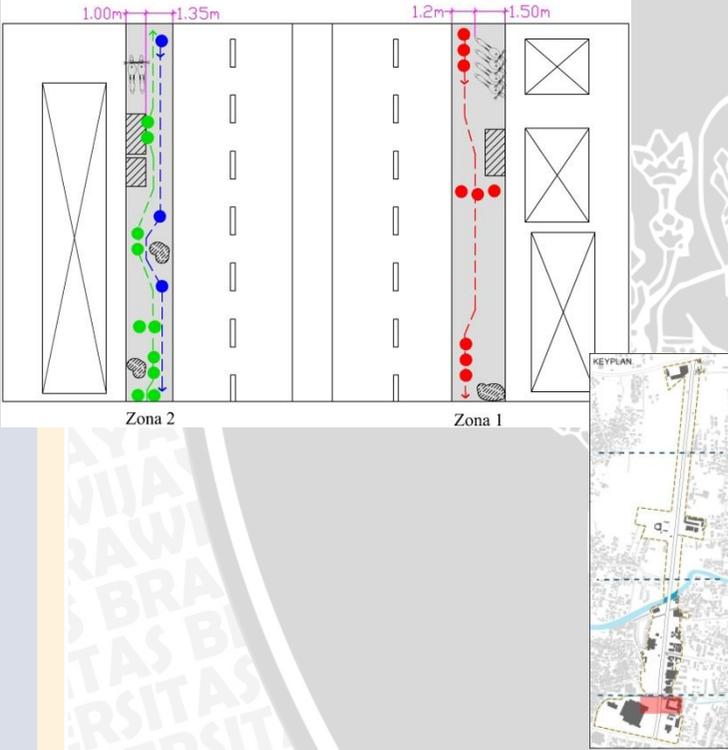
4.2.2 Perilaku pejalan kaki

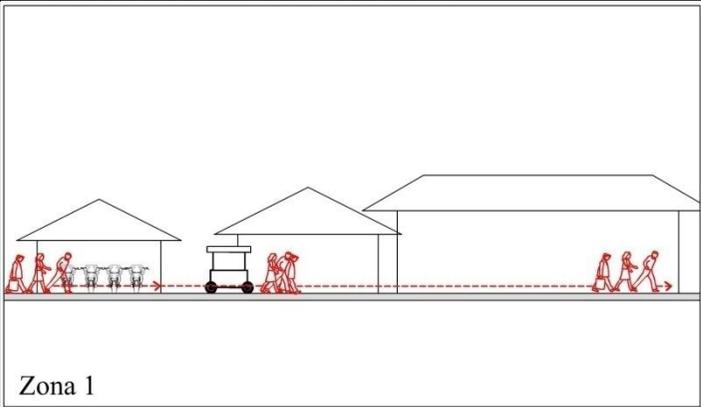
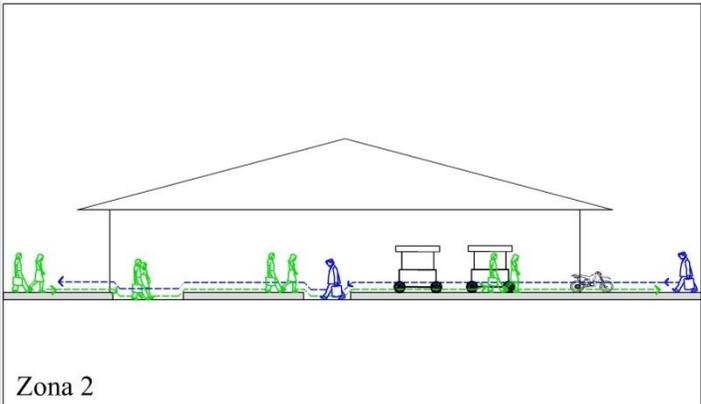
Analisis perilaku pejalan kaki bertujuan untuk mengetahui perilaku dari pejalan kaki dalam memanfaatkan jalur pejalan kaki di koridor Jalan Udayana. Dengan mengetahui perilaku pejalan kaki akan diketahui hubungan antara ruang (lingkungan fisik secara spasial) dengan aktifitas individu/kelompok dalam kurun waktu tertentu. Hasil pengamatan perilaku pejalan kaki yang diperoleh kemudian dianalisis berdasarkan *behavior setting* serta dikaitkan dengan empat kriteria jalur pejalan kaki (Untermann, 1984) yaitu *safety*, *convenience*, *comfort*, dan *attractiveness* yang akhirnya akan menghasilkan indikasi terhadap empat kriteria tersebut. Sehingga akan diperoleh pembahasan mengenai empat kriteria desain jalur pejalan kaki berdasarkan perilaku pejalan kaki serta akan diketahui daerah jalur pejalan kaki yang belum memenuhi kriteria. Dari indikasi tersebut, dapat disusun arahan untuk penataan jalur pejalan kaki.

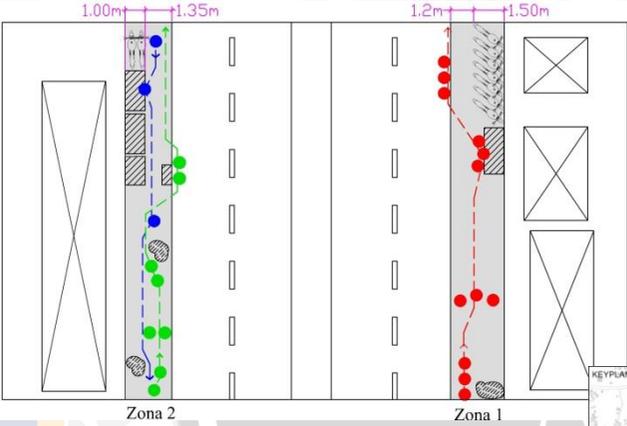
Analisis perilaku pejalan kaki akan dibahas per segmen dan dibedakan sesuai waktu pengamatan yaitu pagi, siang dan sore. Analisis perilaku pejalan kaki dalam memanfaatkan jalur pejalan kaki di koridor Jalan Udayana dapat dilihat pada Tabel 4.3.

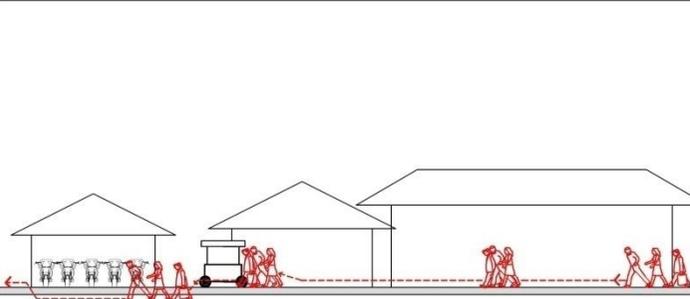
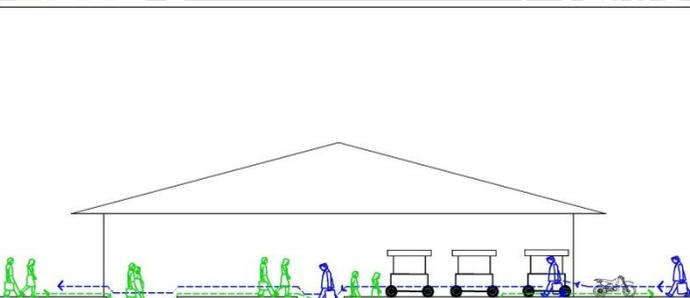


Tabel 4. 3 Analisis perilaku pejalan kaki dalam memanfaatkan jalur pejalan kaki di koridor Jalan Udayana

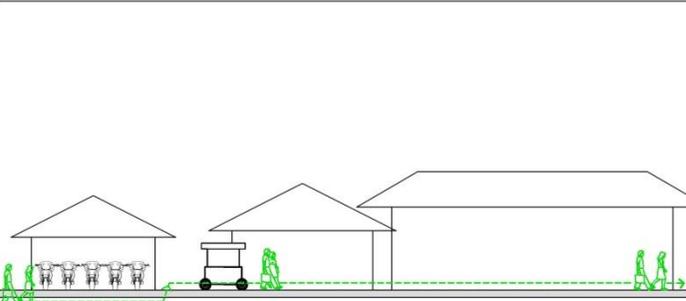
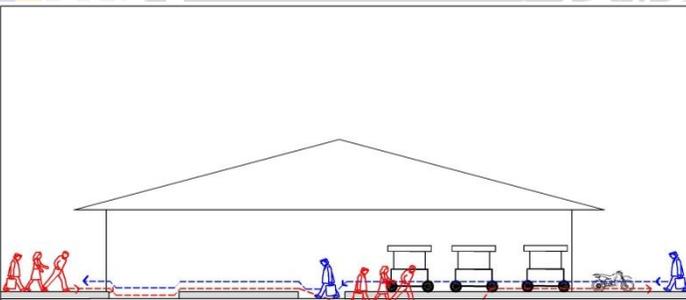
| Segmen | Standing Pattern of Behavior | Milieu | Synomorphic | Kriteria | Waktu | Indikasi | Arahan |
|----------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Segmen 1 | <p>Ditemui pemanfaatan oleh:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 1 individu - 1 berpasangan - 2 berkelompok <p>Pejalan kaki didominasi oleh perempuan dengan usia ≤ 20 tahun. Pola perilaku pejalan kaki di segmen 1 pada pagi hari sebagai berikut.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Pejalan kaki berjalan naik turun - Pejalan kaki mengubah posisi ataupun berpindah lajur - Pejalan kaki berjalan penuh di atas trotoar - Pejalan kaki berjalan kemudian berhenti sejenak |  | <ul style="list-style-type: none"> - Pejalan kaki berjalan naik turun karena mengikuti kondisi trotoar yang memiliki ketinggian berbeda. - Pejalan kaki mengubah posisi dari berjajar menjadi berbaris ataupun berpindah lajur saat berjalan karena adanya halangan berupa PKL dan parkir kendaraan yang mengurangi lebar trotoar serta adanya kondisi trotoar yang rusak. | <ul style="list-style-type: none"> • <i>Safety</i> (keselamatan) <ul style="list-style-type: none"> - Tidak tersandung akibat ketinggian trotoar/berjalan naik-turun - Tidak terjatuh dalam lubang/trotoar yang rusak - Tidak terserempet kendaraan yang melintas di koridor - Adanya penyeberangan, dapat menyeberang dengan mudah tanpa tertabrak • <i>Convenience</i> (kondisi menyenangkan) <ul style="list-style-type: none"> - Berjalan pelan lebih dari 1/2 detik - Dapat berjalan berjajar dengan pasangan, tidak berbaris atau berjalan posisi badan miring - Berjalan tidak berdesakan, terbebas dari gangguan/aktifi | <p>Pagi (07.00-08.00). Adanya fasilitas pendidikan pada segmen 1 dan beberapa fasilitas pendidikan formal lainnya yang berada tidak jauh dari Jalan Udayana membuat dominasi pergerakan pada waktu pagi yaitu untuk menuju tempat pendidikan.</p> | <ul style="list-style-type: none"> - Kondisi trotoar yang memiliki ketinggian berbeda (naik turun) membuat pejalan kaki berhati-hati dalam berjalan agar tidak tersandung atau terjatuh. Begitu juga dengan adanya kondisi trotoar yang rusak. Sehingga mengindikasikan kriteria keselamatan kurang terpenuhi pada segmen 1. - Adanya PKL dan parkir kendaraan yang mengurangi ruang pejalan kaki serta adanya kondisi trotoar yang rusak membuat pejalan kaki terganggu dan merubah posisi berjalan atau berpindah lajur. Hal tersebut mengindikasikan kriteria menyenangkan kurang terpenuhi | <ul style="list-style-type: none"> - Melakukan perbaikan terhadap perkerasan trotoar dengan mengganti material perkerasan yang lebih kokoh, tidak licin dan stabil. Kemudian menambahkan <i>ramp</i> pada jalur pejalan kaki yang memiliki ketinggian berbeda. Sehingga mayoritas pejalan kaki pada pagi hari yang merupakan pelajar tidak tersandung dan terjamin keselamatannya saat berjalan. - Melakukan peniadaan hambatan atau halangan pada jalur pejalan kaki dengan penertiban PKL dan parkir kendaraan yang menempati trotoar, serta perbaikan terhadap perkerasan trotoar. Sehingga mayoritas pejalan kaki pada pagi hari yang merupakan pelajar dapat dengan |

| Segmen | Standing Pattern of Behavior | Milleu | Synomorphic | Kriteria | Waktu | Indikasi | Arahan |
|--------|------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | |  <p>Zona 1</p>  <p>Zona 2</p> | <ul style="list-style-type: none"> - Pejalan kaki berjalan penuh di atas trotoar karena halangan yang ada tidak membuat pejalan kaki turun ke badan jalan. - Adanya PKL membuat pejalan kaki berhenti sejenak untuk melihat-lihat atau membeli PKL yang terletak di segmen 1. | <ul style="list-style-type: none"> • <i>Comfort</i> (kenyamanan) <ul style="list-style-type: none"> - Berjalan di atas trotoar, bukan di bahu jalan - Tidak terkena hujan, adanya peneduh • <i>Attractiveness</i> (daya tarik) <ul style="list-style-type: none"> - Melihat ke kanan-kiri jalan - Berhenti sejenak untuk melihat-lihat etalase atau PKL | | <ul style="list-style-type: none"> - Pejalan kaki pada segmen 1. berjalan penuh di atas trotoar mengindikasikan terpenuhinya kriteria kenyamanan. - Mayoritas pejalan kaki berminat untuk berhenti sejenak melihat atau membeli PKL di sekitar segmen. Sehingga mengindikasikan adanya daya tarik pada segmen 1. | <ul style="list-style-type: none"> - mudah berjalan di jalur pejalan kaki. - - |

| Segmen | Standing Pattern of Behavior | Milleu | Synomorphic | Kriteria | Waktu | Indikasi | Arahan |
|--------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | <p>Ditemui pemanfaatan oleh:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 1 individu - 2 berpasangan - 1 berkelompok <p>Pejalan kaki didominasi oleh perempuan dengan usia ≤ 20 tahun. Pola perilaku pejalan kaki di segmen 1 pada siang hari sebagai berikut.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Pejalan kaki berjalan naik turun - Pejalan kaki mengubah posisi ataupun berpindah lajur - Pejalan kaki berjalan di bahu jalan dan trotoar - Pejalan kaki berjalan dan kemudian berhenti sejenak |  | <ul style="list-style-type: none"> - Pejalan kaki berjalan naik turun karena mengikuti kondisi trotoar yang memiliki ketinggian berbeda. - Pejalan kaki mengubah posisi dari berjajar menjadi berbaris ataupun berpindah lajur karena adanya halangan berupa PKL dan parkir kendaraan yang mengurangi lebar trotoar serta adanya kondisi trotoar yang rusak. | <ul style="list-style-type: none"> • <i>Safety</i> (keselamatan) <ul style="list-style-type: none"> - Tidak tersandung akibat ketinggian trotoar/berjalan naik-turun - Tidak terjatuh dalam lubang/trotoar yang rusak - Tidak terserempet kendaraan yang melintas di koridor - Adanya penyeberangan, dapat menyeberang dengan mudah tanpa tertabrak • <i>Convenience</i> (kondisi menyenangkan) <ul style="list-style-type: none"> - Berjalan pelan lebih dari 1/2 detik - Dapat berjalan berjajar dengan pasangan, tidak berbaris atau berjalan posisi badan miring - Berjalan tidak berdesakan, terbebas dari gangguan/aktivitas lainnya (PKL) | <p>Siang (12.00 – 13.00). Adanya fasilitas pendidikan pada segmen 1 dan beberapa fasilitas pendidikan formal lainnya yang berada tidak jauh dari Jalan Udayana membuat pada waktu siang didominasi oleh pergerakan pelajar sepulang sekolah.</p> | <ul style="list-style-type: none"> - Kondisi trotoar yang memiliki ketinggian berbeda (naik turun) membuat pejalan kaki berhati-hati dalam berjalan agar tidak tersandung atau terjatuh. Begitu juga dengan adanya kondisi trotoar yang rusak. Sehingga mengindikasikan kriteria keselamatan kurang terpenuhi pada segmen 1. - Adanya PKL dan parkir kendaraan yang mengurangi ruang pejalan kaki serta kondisi trotoar yang rusak membuat pejalan kaki merubah posisi berjalan, sehingga mengindikasikan kriteria menyenangkan kurang terpenuhi pada segmen 1. | <ul style="list-style-type: none"> - Melakukan perbaikan terhadap perkerasan trotoar dengan mengganti material perkerasan yang lebih kokoh, tidak licin dan stabil. Kemudian menambahkan <i>ramp</i> pada jalur pejalan kaki yang memiliki ketinggian berbeda. Sehingga mayoritas pejalan kaki pada siang hari yang merupakan pelajar tidak tersandung dan terjamin keselamatannya saat berjalan. - Melakukan peniadaan hambatan atau halangan pada jalur pejalan kaki dengan penertiban PKL dan parkir kendaraan yang menempati trotoar, serta perbaikan terhadap perkerasan trotoar. Sehingga mayoritas pejalan kaki pada siang hari yang merupakan pelajar dapat dengan mudah berjalan di jalur pejalan kaki. |

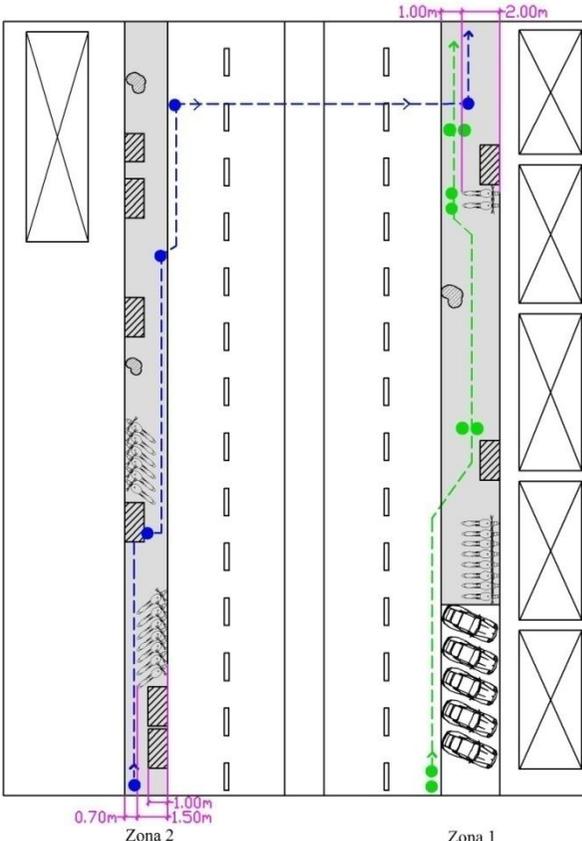
| Segmen | Standing Pattern of Behavior | Milieu | Synomorphic | Kriteria | Waktu | Indikasi | Arahan |
|--------|------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | |  <p data-bbox="443 691 521 711">Zona 1</p> | <ul style="list-style-type: none"> - Adanya halangan seperti PKL dan parkir kendaraan di beberapa titik yang menggunakan ruang trotoar membuat pejalan kaki sesekali harus turun ke bahu jalan untuk melanjutkan perjalanannya. | <ul style="list-style-type: none"> • <i>Comfort</i> (kenyamanan) <ul style="list-style-type: none"> - Berjalan di atas trotoar, bukan di bahu jalan - Tidak terkena hujan, adanya peneduh | | <ul style="list-style-type: none"> - Adanya halangan yang menyebabkan pejalan kaki berjalan di bahu jalan dapat membuat pejalan kaki tidak merasa nyaman. Sehingga mengindikasikan kurang terpenuhinya kriteria kenyamanan. | <ul style="list-style-type: none"> - Melakukan peniadaan hambatan pada jalur pejalan kaki sehingga lebar efektif trotoar dapat bertambah dan dapat menampung dengan baik mayoritas pejalan kaki pada siang hari yang merupakan pelajar. |
| | |  <p data-bbox="443 1118 521 1139">Zona 2</p> | <ul style="list-style-type: none"> - Adanya PKL di segmen 1 membuat pejalan kaki berhenti sejenak untuk melihat-lihat atau membeli PKL tersebut. | <ul style="list-style-type: none"> • <i>Attractiveness</i> (daya tarik) <ul style="list-style-type: none"> - Melihat ke kanan-kiri jalan - Berhenti sejenak untuk melihat-lihat etalase atau PKL | | <ul style="list-style-type: none"> - Mayoritas pejalan kaki berminat untuk berhenti sejenak melihat atau membeli PKL di sekitar segmen yang mengindikasikan adanya daya tarik pada segmen 1. | <ul style="list-style-type: none"> - |

| Segmen | Standing Pattern of Behavior | Milieu | Synomorphic | Kriteria | Waktu | Indikasi | Arahan |
|--------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | <p>Ditemui pemanfaatan oleh:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 1 individu - 1 berpasangan - 2 berkelompok <p>Pejalan kaki didominasi oleh laki-laki dengan usia ≤ 20 dan usia 21-30 tahun.</p> <p>Pola perilaku pejalan kaki di segmen 1 pada sore hari sebagai berikut.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Pejalan kaki berjalan naik turun - Pejalan kaki mengubah posisi ataupun berpindah lajur - Pejalan kaki berjalan di bahu jalan dan trotoar - Pejalan kaki berjalan sambil melihat ke kanan kiri | | <ul style="list-style-type: none"> - Pejalan kaki berjalan naik turun karena mengikuti kondisi trotoar yang memiliki ketinggian berbeda (naik turun). - Pejalan kaki mengubah posisi dari berjajar menjadi berbaris ataupun berpindah lajur karena adanya halangan seperti PKL dan parkir kendaraan yang mengurangi lebar trotoar serta adanya kondisi trotoar yang rusak. | <ul style="list-style-type: none"> • <i>Safety</i> (keselamatan) <ul style="list-style-type: none"> - Tidak tersandung akibat ketinggian trotoar/berjalan naik-turun - Tidak terjatuh dalam lubang/trotoar yang rusak - Tidak terserempet kendaraan yang melintas di koridor - Adanya penyeberangan, dapat menyeberang dengan mudah tanpa tertabrak • <i>Convenience</i> (kondisi menyenangkan) <ul style="list-style-type: none"> - Berjalan pelan lebih dari 1/2 detik - Dapat berjalan berjajar dengan pasangan, tidak berbaris atau berjalan posisi badan miring - Berjalan tidak berdesakan, terbebas dari gangguan/aktivitas lainnya (PKL) | <p>Sore (17.00 – 18.00).</p> <p>Dominasi pergerakan pada waktu sore yaitu untuk sekedar berjalan santai dan sebagian pergerakan pelajar sepulang sekolah, mengingat adanya fasilitas pendidikan pada segmen 1 dan beberapa fasilitas pendidikan formal lainnya yang berada tidak jauh dari Jalan Udayana.</p> | <ul style="list-style-type: none"> - Kondisi trotoar yang memiliki ketinggian berbeda (naik turun) membuat pejalan kaki berhati-hati dalam berjalan agar tidak tersandung atau terjatuh. Begitu juga dengan adanya kondisi trotoar yang rusak. Sehingga mengindikasikan kriteria keselamatan kurang terpenuhi pada segmen 1. - Kondisi trotoar yang rusak serta adanya PKL dan parkir kendaraan yang mengurangi ruang pejalan kaki membuat pejalan kaki merubah posisi berjalan ataupun berpindah lajur. Hal tersebut mengindikasikan kriteria menyenangkan kurang terpenuhi pada segmen 1. | <ul style="list-style-type: none"> - Melakukan perbaikan terhadap perkerasan trotoar dengan mengganti material perkerasan yang lebih kokoh, tidak licin dan stabil. Kemudian menambahkan <i>ramp</i> pada jalur pejalan kaki yang memiliki ketinggian berbeda. Sehingga mayoritas pejalan kaki pada sore hari yang merupakan pelajar dan orang dewasa tidak tersandung dan terjamin keselamatannya saat berjalan. - Melakukan peniadaan hambatan atau halangan pada jalur pejalan kaki dengan penertiban PKL dan parkir kendaraan yang menempati trotoar, serta perbaikan terhadap perkerasan trotoar. Sehingga mayoritas pejalan kaki pada sore hari yang merupakan pelajar dan orang dewasa dapat dengan mudah berjalan di |

| Segmen | Standing Pattern of Behavior | Milleu | Synomorphic | Kriteria | Waktu | Indikasi | Arahan |
|--------|------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | |  <p>Zona 1</p> | <ul style="list-style-type: none"> - Adanya PKL dan parkir kendaraan di beberapa titik yang menggunakan ruang trotoar membuat pejalan kaki sesekali harus turun ke bahu jalan untuk melanjutkan perjalanannya | <ul style="list-style-type: none"> • <i>Comfort</i> (kenyamanan) <ul style="list-style-type: none"> - Berjalan di atas trotoar, bukan di bahu jalan - Tidak terkena hujan, adanya peneduh | | <ul style="list-style-type: none"> - Halangan pada trotoar yang membuat pejalan kaki sesekali turun dan berjalan di bahu jalan dapat membuat pejalan kaki tidak merasa nyaman. Sehingga mengindikasikan kriteria kenyamanan kurang terpenuhi. | <p>jalur pejalan kaki.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Melakukan peniadaan hambatan pada jalur pejalan kaki sehingga lebar efektif trotoar dapat bertambah dan dapat menampung dengan baik mayoritas pejalan kaki pada sore hari yang merupakan pelajar dan orang dewasa. |
| | |  <p>Zona 2</p> | <ul style="list-style-type: none"> - Adanya PKL membuat pejalan kaki berjalan sambil melihat ke kanan kiri. | <ul style="list-style-type: none"> • <i>Attractiveness</i> (daya tarik) <ul style="list-style-type: none"> - Melihat ke kanan-kiri jalan - Berhenti sejenak untuk melihat-lihat etalase atau PKL | | <ul style="list-style-type: none"> - Pejalan kaki berjalan sambil melihat-lihat PKL mengindikasikan adanya kriteria daya tarik pada segmen 1. | <p>-</p> |

| Segmen | Standing Pattern of Behavior | Milieu | Synomorphic | Kriteria | Waktu | Indikasi | Arahan |
|----------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Segmen 2 | <p>Ditemui pemanfaatan oleh:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 3 individu - 4 berpasangan - 3 berkelompok <p>Pejalan kaki didominasi oleh perempuan dengan usia 21-30 tahun. Pola perilaku pejalan kaki di segmen 2 pada pagi hari sebagai berikut.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Pejalan kaki berjalan naik turun - Pejalan kaki mengubah posisi ataupun berpindah lajur - Pejalan kaki berjalan di bahu jalan dan trotoar - Pejalan kaki berjalan sambil melihat ke kanan kiri | | <ul style="list-style-type: none"> - Pejalan kaki berjalan naik turun karena mengikuti kondisi trotoar yang memiliki ketinggian berbeda. - Pejalan kaki mengubah posisi saat berjalan dari berjajar menjadi berbaris atau berpindah lajur karena adanya halangan berupa PKL dan parkir kendaraan, terutama di depan kantor Imigrasi, kantor Badan Penanaman Modal dan di depan lahan | <ul style="list-style-type: none"> • Safety (keselamatan) <ul style="list-style-type: none"> - Tidak tersandung ketinggian trotoar/berjalan naik-turun - Tidak terjatuh dalam lubang/trotoar yang rusak - Tidak terserempet kendaraan yang melintas di koridor - Adanya penyeberangan, dapat menyeberang dengan mudah tanpa tertabrak • Convenience (kondisi menyenangkan) <ul style="list-style-type: none"> - Berjalan pelan lebih dari 1/2 detik - Dapat berjalan berjajar dengan pasangan, tidak berbaris atau berjalan posisi badan miring - Berjalan tidak berdesakan, terbebas dari gangguan/aktivitas lainnya (PKL) | <p>Pagi (07.00-08.00). Dominasi tujuan pergerakan pada waktu pagi hari yaitu untuk jalan-jalan pagi menuju taman kota yang berada pada segmen selanjutnya (segmen 3 dan 4).</p> | <ul style="list-style-type: none"> - Kondisi trotoar yang memiliki ketinggian berbeda (naik turun) membuat pejalan kaki berhati-hati dalam berjalan agar tidak tersandung atau terjatuh. Begitu juga dengan adanya kondisi trotoar yang rusak. Sehingga mengindikasikan kriteria keselamatan kurang terpenuhi pada segmen 2. - Adanya PKL dan parkir kendaraan yang mengurangi ruang pejalan kaki serta kondisi trotoar yang rusak membuat pejalan kaki merubah posisi berjalan. Hal tersebut mengindikasikan kriteria menyenangkan kurang terpenuhi pada segmen 2. | <ul style="list-style-type: none"> - Melakukan perbaikan terhadap perkerasan trotoar dengan mengganti material perkerasan yang lebih kokoh, tidak licin dan stabil. Kemudian menambahkan <i>ramp</i> pada jalur pejalan kaki yang memiliki ketinggian berbeda. Sehingga mayoritas pejalan kaki pada pagi hari yang merupakan orang dewasa tidak tersandung dan terjamin keselamatannya saat berjalan. - Melakukan peniadaan hambatan atau halangan pada jalur pejalan kaki dengan penertiban PKL dan parkir kendaraan yang menempati trotoar, serta perbaikan terhadap perkerasan trotoar. Sehingga mayoritas pejalan kaki pada pagi hari yang merupakan orang dewasa dapat dengan mudah berjalan di jalur |

| Segmen | Standing Pattern of Behavior | Milleu | Synomorphic | Kriteria | Waktu | Indikasi | Arahan |
|--------|------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | |  <p>Zona 1</p> <p>Zona 2</p> | <p>kosong pada sisi barat (zona 2) yang mengurangi lebar trotoar serta adanya kondisi trotoar yang rusak.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Adanya halangan seperti PKL dan parkir kendaraan di beberapa titik yang menggunakan ruang trotoar membuat pejalan kaki sesekali harus turun dari trotoar ke bahu jalan untuk melanjutkan perjalanannya. - Adanya PKL membuat pejalan kaki berjalan sambil melihat ke kanan kiri | <ul style="list-style-type: none"> • <i>Comfort</i> (kenyamanan) <ul style="list-style-type: none"> - Berjalan di atas trotoar, bukan di bahu jalan - Tidak terkena hujan, adanya peneduh • <i>Attractiveness</i> (daya tarik) <ul style="list-style-type: none"> - Melihat ke kanan-kiri jalan - Berhenti sejenak untuk melihat-lihat etalase atau PKL | | <ul style="list-style-type: none"> - Halangan pada trotoar yang juga membuat pejalan kaki sesekali turun dan berjalan di bahu jalan dapat membuat pejalan kaki tidak merasa nyaman. Sehingga mengindikasikan kriteria kenyamanan kurang terpenuhi pada segmen 2. - Pejalan kaki berjalan sambil melihat-lihat PKL mengindikasikan kriteria daya tarik terdapat pada segmen 2. | <p>pejalan kaki.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Melakukan peniadaan hambatan pada jalur pejalan kaki sehingga lebar efektif trotoar dapat bertambah dan dapat menampung dengan baik mayoritas pejalan kaki pada pagi hari yang merupakan orang dewasa. |

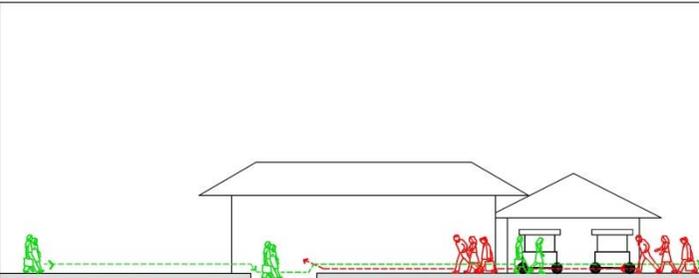
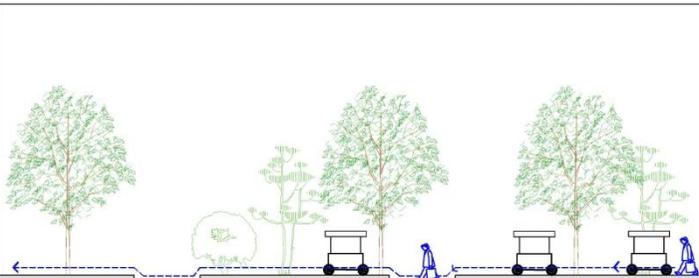
| Segmen | Standing Pattern of Behavior | Milieu | Synomorphic | Kriteria | Waktu | Indikasi | Arahan |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------|
| <p>Ditemui pemanfaatan oleh:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 6 individu - 4 berpasangan <p>Pejalan kaki didominasi oleh laki-laki dengan usia ≤ 20 tahun dan usia 21-30 tahun.</p> <p>Pola perilaku pejalan kaki di segmen 2 pada siang hari sebagai berikut.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Pejalan kaki berjalan naik turun lalu menyeberang - Pejalan kaki mengubah posisi ataupun berpindah lajur - Pejalan kaki berjalan di bahu jalan dan trotoar - Pejalan kaki berjalan kemudian berhenti sejenak |  | <ul style="list-style-type: none"> - Pejalan kaki berjalan naik turun karena mengikuti kondisi trotoar yang ketinggiannya berbeda (naik turun). Kemudian pejalan kaki sebagian besar berpindah jalur/zona namun membutuhkan waktu yang lama untuk menyeberang karena tidak terdapat fasilitas penyeberangan pada segmen 2. - Pejalan kaki mengubah posisi dari berjajar menjadi berbaris ataupun berpindah lajur karena adanya PKL dan parkir kendaraan yang mengurangi lebar trotoar dan keberadaannya | <ul style="list-style-type: none"> • <i>Safety</i> (keselamatan) <ul style="list-style-type: none"> - Tidak tersandung akibat ketinggian trotoar/berjalan naik-turun - Tidak terjatuh dalam lubang/trotoar yang rusak - Tidak terserempet kendaraan yang melintas di koridor penyeberangan, dapat menyeberang dengan mudah tanpa tertabrak • <i>Convenience</i> (kondisi menyenangkan) <ul style="list-style-type: none"> - Berjalan pelan lebih dari 1/2 detik - Dapat berjalan berjajar dengan pasangan, tidak berbaris atau berjalan posisi badan miring | <p>Siang (12.00 – 13.00).</p> <p>Dominasi tujuan pergerakan pada waktu siang hari yaitu untuk istirahat makan siang, mengingat dominasi lahan di sekitar yaitu berupa perkantoran dan PKL yang menyediakan makanan di sekitar perkantoran. Serta pergerakan pelajar sepulang sekolah baik yang berasal dari fasilitas pendidikan di segmen 1 atau segmen 3.</p> | <ul style="list-style-type: none"> - Kondisi trotoar yang memiliki ketinggian berbeda (naik turun) membuat pejalan kaki berhati-hati dalam berjalan agar tidak tersandung atau terjatuh. Begitu juga dengan adanya kondisi trotoar yang rusak. Sehingga mengindikasikan kriteria keselamatan kurang terpenuhi pada segmen 2. - Kesulitan pejalan kaki dalam menyeberang akibat tidak adanya fasilitas penyeberangan juga mengindikasikan kriteria keselamatan kurang terpenuhi pada segmen 2. - Adanya PKL dan parkir kendaraan yang mengurangi ruang pejalan kaki serta kondisi trotoar yang rusak membuat pejalan kaki sering merubah posisi berjalan. Hal tersebut mengindikasikan kriteria | <ul style="list-style-type: none"> - Melakukan perbaikan terhadap perkerasan trotoar dengan mengganti material perkerasan yang lebih kokoh, tidak licin dan stabil. Kemudian menambahkan <i>ramp</i> pada jalur pejalan kaki yang memiliki ketinggian berbeda. Sehingga mayoritas pejalan kaki pada siang hari yang merupakan pelajar dan pegawai kantoran tidak tersandung dan terjamin keselamatannya saat berjalan. - Menambahkan fasilitas penyeberangan untuk pejalan kaki yang ingin menyeberang jalan. - Melakukan peniadaan hambatan atau halangan pada jalur pejalan kaki dengan penertiban PKL dan parkir kendaraan yang menempati trotoar, serta perbaikan terhadap perkerasan trotoar. Sehingga mayoritas | |

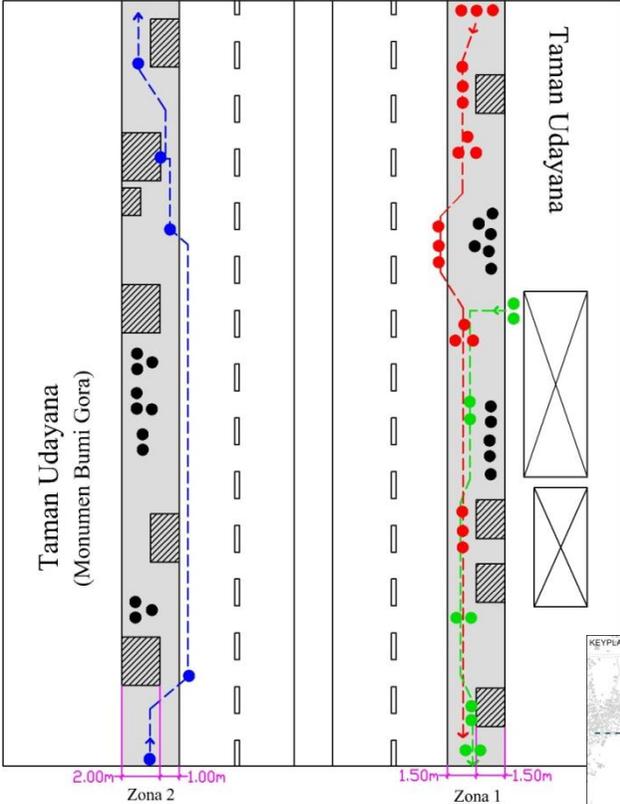
| Segmen | Standing Pattern of Behavior | Milleu | Synomorphic | Kriteria | Waktu | Indikasi | Arahan |
|--------|------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | |  <p>Zona 1</p> <p>Zona 2</p> | <p>semakin banyak pada waktu siang, terutama di depan kantor Imigrasi, kantor Badan Penanaman Modal dan di depan lahan kosong pada zona 2. Serta karena adanya kondisi trotoar yang rusak.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Adanya PKL dan parkir kendaraan di beberapa titik yang menggunakan ruang trotoar membuat pejalan kaki sesekali harus turun ke bahu jalan untuk melanjutkan perjalanannya. - Adanya PKL membuat pejalan kaki berhenti sejenak untuk melihat-lihat atau membeli PKL tersebut. | <ul style="list-style-type: none"> - Berjalan tidak berdesakan, terbebas dari gangguan/aktivitas lainnya (PKL) • <i>Comfort</i> (kenyamanan) <ul style="list-style-type: none"> - Berjalan di atas trotoar, bukan di bahu jalan - Tidak terkena hujan, adanya peneduh • <i>Attractiveness</i> (daya tarik) <ul style="list-style-type: none"> - Melihat ke kanan-kiri jalan - Berhenti sejenak untuk melihat-lihat etalase atau PKL | | <p>menyenangkan kurang terpenuhi pada segmen 2.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Keberadaan PKL dan parkir kendaraan di trotoar yang menyebabkan pejalan kaki sesekali berjalan di bahu jalan dapat membuat pejalan kaki tidak merasa nyaman. Sehingga mengindikasikan kriteria kenyamanan kurang terpenuhi pada segmen 2. - Keberadaan PKL di kanan kiri koridor yang membuat pejalan kaki berhenti sejenak untuk melihat atau membeli PKL mengindikasikan adanya kriteria daya tarik pada segmen 2. | <p>pejalan kaki pada siang hari yang merupakan pelajar dan pegawai kantor dapat dengan mudah berjalan di jalur pejalan kaki.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Melakukan peniadaan hambatan pada jalur pejalan kaki sehingga lebar efektif trotoar dapat bertambah dan dapat menampung dengan baik mayoritas pejalan kaki pada siang hari yang merupakan pelajar dan pegawai kantor. - |

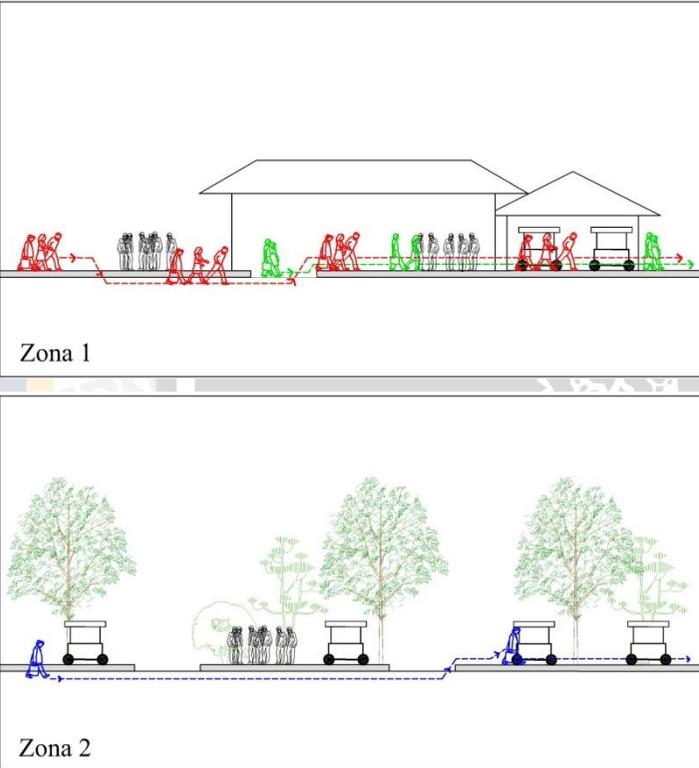
| Segmen | Standing Pattern of Behavior | Milieu | Synomorphic | Kriteria | Waktu | Indikasi | Arahan |
|--------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | <p>Ditemui pemanfaatan oleh:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 3 individu - 5 berpasangan - 2 berkelompok <p>Pejalan kaki didominasi oleh perempuan dengan usia 21-30 tahun. Pola perilaku pejalan kaki di segmen 2 pada sore hari sebagai berikut.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Pejalan kaki berjalan naik turun lalu menyeberang - Pejalan kaki mengubah posisi ataupun berpindah lajur - Pejalan kaki berjalan di bahu jalan dan trotoar - Pejalan kaki berjalan kemudian berhenti sejenak | | <ul style="list-style-type: none"> - Pejalan kaki berjalan naik turun karena mengikuti kondisi trotoar yang memiliki ketinggian berbeda. Kemudian berpindah jalur namun pejalan kaki harus menunggu lama ketika akan menyeberang jalan karena ramainya kendaraan dan tidak terdapat fasilitas penyeberangan. - Pejalan kaki mengubah posisi saat berjalan dari berjajar menjadi berbaris ataupun berpindah lajur karena adanya PKL dan parkir kendaraan di beberapa titik yang mengurangi | <ul style="list-style-type: none"> • <i>Safety</i> (keselamatan) <ul style="list-style-type: none"> - Tidak tersandung akibat ketinggian trotoar/berjalan naik-turun - Tidak terjatuh dalam lubang/trotoar yang rusak - Tidak terserempet kendaraan yang melintas di koridor - Adanya penyeberangan, dapat menyeberang dengan mudah tanpa tertabrak • <i>Convenience</i> (kondisi menyenangkan) <ul style="list-style-type: none"> - Berjalan pelan lebih dari 1/2 detik - Dapat berjalan berjajar dengan pasangan, tidak berbaris atau berjalan posisi badan miring - Berjalan tidak | <p>Sore (17.00 – 18.00). Dominasi tujuan pergerakan pada waktu ini yaitu untuk jalan-jalan sore menikmati suasana koridor ataupun menuju taman kota yang berada pada segmen selanjutnya.</p> | <ul style="list-style-type: none"> - Kondisi trotoar yang memiliki ketinggian berbeda (naik turun) membuat pejalan kaki berhati-hati dalam berjalan agar tidak tersandung atau terjatuh. Begitu juga dengan adanya kondisi trotoar yang rusak. Sehingga mengindikasikan kriteria keselamatan kurang terpenuhi pada segmen 2. - Kesulitan pejalan kaki dalam menyeberang akibat tidak adanya fasilitas penyeberangan juga mengindikasikan kriteria keselamatan kurang terpenuhi pada segmen 2. - Adanya PKL dan parkir kendaraan yang mengurangi ruang pejalan kaki serta kondisi trotoar yang rusak membuat pejalan kaki sering merubah posisi berjalan saat diatas trotoar. Sehingga mengindikasikan kriteria | <ul style="list-style-type: none"> - Melakukan perbaikan terhadap perkerasan trotoar dengan mengganti material perkerasan yang lebih kokoh, tidak licin dan stabil. Kemudian menambahkan <i>ramp</i> pada jalur pejalan kaki yang memiliki ketinggian berbeda. Sehingga mayoritas pejalan kaki pada sore hari yang merupakan orang dewasa tidak tersandung dan terjamin keselamatannya saat berjalan. - Menambahkan fasilitas penyeberangan untuk pejalan kaki yang ingin menyeberang jalan. - Melakukan peniadaan hambatan atau halangan pada jalur pejalan kaki dengan penertiban PKL dan parkir kendaraan yang menempati trotoar, serta perbaikan terhadap perkerasan trotoar. Sehingga mayoritas pejalan kaki pada |

| Segmen | Standing Pattern of Behavior | Milleu | Synomorphic | Kriteria | Waktu | Indikasi | Arahan |
|--------|------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | |  <p>Zona 1</p> <p>Zona 2</p> | <p>lebar trotoar serta adanya kondisi trotoar yang rusak.</p> <hr/> <ul style="list-style-type: none"> - Adanya PKL dan parkir kendaraan di beberapa titik yang menggunakan ruang trotoar membuat pejalan kaki sesekali harus turun ke bahu jalan untuk melanjutkan perjalanannya. <hr/> <ul style="list-style-type: none"> - Adanya PKL membuat pejalan kaki berhenti sejenak untuk melihat-lihat atau membeli PKL tersebut | <p>berdesakan, terbebas dari gangguan/aktivitas lainnya (PKL)</p> <hr/> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Comfort</i> (kenyamanan) <ul style="list-style-type: none"> - Berjalan di atas trotoar, bukan di bahu jalan - Tidak terkena hujan, adanya peneduh <hr/> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Attractiveness</i> (daya tarik) <ul style="list-style-type: none"> - Melihat ke kanan-kiri jalan - Berhenti sejenak untuk melihat-lihat etalase atau PKL | | <p>menyenangkan kurang terpenuhi pada segmen 2.</p> <hr/> <ul style="list-style-type: none"> - Halangan pada trotoar seperti keberadaan PKL dan parkir kendaraan yang menyebabkan pejalan kaki sesekali turun ke bahu jalan dapat membuat pejalan kaki tidak merasa nyaman. Sehingga mengindikasikan kriteria kenyamanan kurang terpenuhi pada segmen 2. - Keberadaan PKL di kanan kiri koridor yang membuat pejalan kaki berhenti sejenak untuk melihat atau membeli PKL mengindikasikan adanya kriteria daya tarik pada segmen 2. | <p>sore hari yang merupakan orang dewasa dapat dengan mudah berjalan di jalur pejalan kaki.</p> <hr/> <ul style="list-style-type: none"> - Melakukan peniadaan hambatan pada jalur pejalan kaki sehingga lebar efektif trotoar dapat bertambah dan dapat menampung dengan baik mayoritas pejalan kaki pada sore hari yang merupakan orang dewasa. |

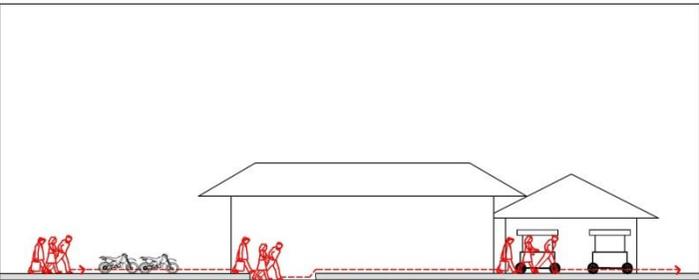
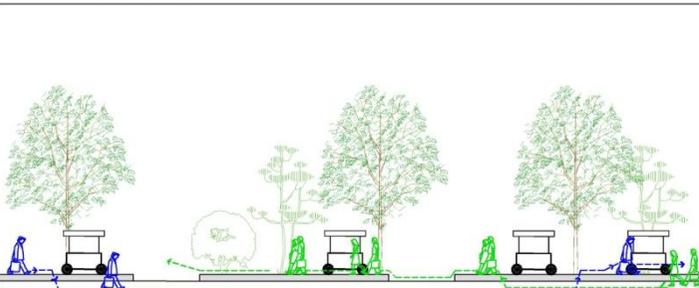
| Segmen | Standing Pattern of Behavior | Milleu | Synomorphic | Kriteria | Waktu | Indikasi | Arahan |
|----------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Segmen 3 | <p>Ditemui pemanfaatan oleh:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 4 individu - 4 berpasangan - 2 berkelompok <p>Pejalan kaki didominasi oleh laki-laki dengan usia ≤ 20 tahun dan usia 21-30 tahun.</p> <p>Pola perilaku pejalan kaki di segmen 3 pada pagi hari sebagai berikut.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Pejalan kaki berjalan naik turun - Pejalan kaki mengubah posisi ataupun berpindah lajur - Pejalan kaki berjalan di atas trotoar - Pejalan kaki berjalan sambil melihat ke kanan kiri | | <ul style="list-style-type: none"> - Pejalan kaki berjalan naik turun karena mengikuti kondisi trotoar yang memiliki ketinggian berbeda. - Pejalan kaki mengubah posisi dari berjajar menjadi berbaris ataupun berpindah lajur karena adanya PKL di beberapa titik yang menempati setengah dari lebar jalur pejalan kaki bahkan ada yang lebih. | <ul style="list-style-type: none"> • Safety (keselamatan) <ul style="list-style-type: none"> - Tidak tersandung akibat ketinggian trotoar/berjalan naik-turun - Tidak terjatuh dalam lubang/trotoar yang rusak - Tidak terserempet kendaraan yang melintas di koridor - Adanya penyeberangan, dapat menyeberang dengan mudah tanpa tertabrak • Convenience (kondisi menyenangkan) <ul style="list-style-type: none"> - Berjalan pelan lebih dari 1/2 detik - Dapat berjalan berjajar dengan pasangan, tidak berbaris atau berjalan posisi badan miring - Berjalan tidak berdesakan, terbebas dari gangguan/aktivitas lainnya (PKL) | <p>Pagi (07.00-08.00).</p> <p>Dominasi tujuan pergerakan pada waktu pagi hari yaitu untuk menuju tempat pendidikan, mengingat adanya fasilitas pendidikan pada segmen ini dan untuk sekedar jalan-jalan pagi menikmati suasana koridor atau menuju taman kota yang terdapat pada segmen ini.</p> | <ul style="list-style-type: none"> - Pejalan kaki menjadi berhati-hati dalam berjalan agar tidak tersandung atau terjatuh karena kondisi trotoar yang memiliki ketinggian yang berbeda (naik turun). Sehingga mengindikasikan kriteria keselamatan kurang terpenuhi. - Ruang pejalan kaki yang menyempit akibat adanya PKL membuat pejalan kaki terganggu dan merubah posisi berjalan saat diatas trotoar. Sehingga mengindikasikan kriteria menyenangkan kurang terpenuhi pada segmen 3. | <ul style="list-style-type: none"> - Menambahkan <i>ramp</i> pada jalur pejalan kaki yang memiliki ketinggian berbeda. Sehingga mayoritas pejalan kaki pada pagi hari yang merupakan pelajar dan orang dewasa tidak tersandung dan terjamin keselamatannya saat berjalan. - Melakukan peniadakan hambatan atau halangan pada jalur pejalan kaki yaitu dengan penertiban PKL yang menempati trotoar. Sehingga jalur pejalan kaki bebas dari aktivitas PKL dan mayoritas pejalan kaki pada pagi hari yang merupakan pelajar dan orang dewasa dapat dengan mudah berjalan di jalur pejalan kaki. |

| Segmen | Standing Pattern of Behavior | Milleu | Synomorphic | Kriteria | Waktu | Indikasi | Arahan |
|--------|------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------|
| | |  <p>Zona 1</p> | <ul style="list-style-type: none"> - Pejalan kaki berjalan penuh di atas trotoar karena halangan yang ada tidak sampai membuat pejalan kaki turun ke badan jalan. | <ul style="list-style-type: none"> • <i>Comfort</i> (kenyamanan) <ul style="list-style-type: none"> - Berjalan di atas trotoar, bukan di bahu jalan - Tidak terkena hujan, adanya peneduh | | <ul style="list-style-type: none"> - Pejalan kaki masih dapat berjalan penuh di atas trotoar dapat membuat pejalan kaki merasa nyaman karena mereka tidak harus turun ke bahu jalan untuk melanjutkan perjalanannya. Sehingga hal tersebut mengindikasikan terpenuhinya kriteria kenyamanan di segmen 3 pada pagi hari. | - |
| | |  <p>Zona 2</p> | <ul style="list-style-type: none"> - Adanya PKL dan pemandangan RTH di sekitar koridor membuat pejalan kaki sering berjalan sambil melihat ke kanan kiri. | <ul style="list-style-type: none"> • <i>Attractiveness</i> (daya tarik) <ul style="list-style-type: none"> - Melihat ke kanan-kiri jalan - Berhenti sejenak untuk melihat-lihat etalase atau PKL | | <ul style="list-style-type: none"> - Keberadaan PKL dan taman kota di kanan kiri koridor yang menarik perhatian dan membuat pejalan kaki berjalan sambil melihat ke kanan kiri mengindikasikan adanya kriteria daya tarik pada segmen 3. | - |

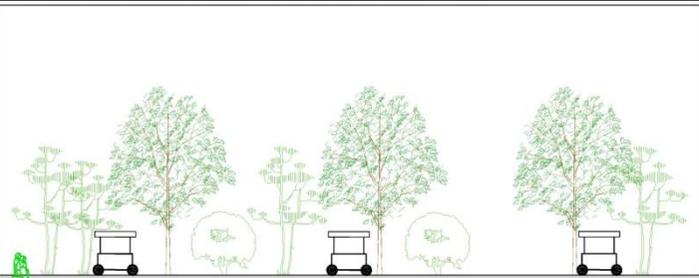
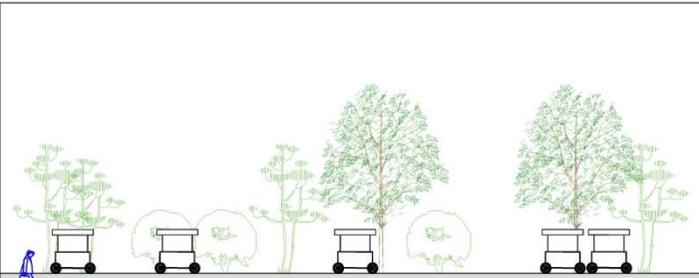
| Segmen | Standing Pattern of Behavior | Milieu | Synomorphic | Kriteria | Waktu | Indikasi | Arahan |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------|
| <p>Ditemui pemanfaatan oleh:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 3 individu - 4 berpasangan - 3 berkelompok <p>Pejalan kaki didominasi oleh perempuan dengan usia ≤ 20 tahun. Pola perilaku pejalan kaki di segmen 3 pada siang hari sebagai berikut.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Pejalan kaki berjalan naik turun - Pejalan kaki mengubah posisi ataupun berpindah lajur - Pejalan kaki berjalan di bahu jalan dan trotoar - Pejalan kaki berjalan dan kemudian berhenti sejenak |  | <ul style="list-style-type: none"> - Pejalan kaki berjalan naik turun karena mengikuti kondisi trotoar yang memiliki ketinggian berbeda (naik turun). - Pejalan kaki mengubah posisi dari berjajar menjadi berbaris ataupun berpindah lajur karena adanya PKL di beberapa titik yang menempati setengah dari lebar jalur pejalan kaki bahkan ada yang lebih. Serta adanya pelajar yang memanfaatkan | <ul style="list-style-type: none"> • Safety (keselamatan) <ul style="list-style-type: none"> - Tidak tersandung akibat ketinggian trotoar/berjalan naik-turun - Tidak terjatuh dalam lubang/trotoar yang rusak - Tidak terserempet kendaraan yang melintas di koridor - Adanya penyeberangan, dapat menyeberang dengan mudah tanpa tertabrak • Convenience (kondisi menyenangkan) <ul style="list-style-type: none"> - Berjalan pelan lebih dari 1/2 detik - Dapat berjalan berjajar dengan pasangan, tidak berbaris atau berjalan posisi badan miring - Berjalan tidak berdesakan, terbebas dari gangguan/aktivitas lainnya (PKL) | <p>Siang (12.00 – 13.00). Pada waktu tersebut, jalur pejalan kaki didominasi oleh pergerakan pelajar sekolah, mengingat adanya fasilitas pendidikan pada segmen ini.</p> | <ul style="list-style-type: none"> - Kondisi trotoar dengan ketinggian yang berbeda (naik turun) membuat pejalan kaki berhati-hati dalam berjalan agar tidak tersandung atau terjatuh. Sehingga mengindikasikan kriteria keselamatan kurang terpenuhi. - Ruang pejalan kaki yang menyempit akibat adanya PKL dan pelajar yang sering duduk di trotoar membuat pejalan kaki terganggu dan merubah posisi berjalan saat diatas trotoar. Sehingga mengindikasikan kriteria menyenangkan kurang terpenuhi pada segmen 3. | <ul style="list-style-type: none"> - Menambahkan <i>ramp</i> pada jalur pejalan kaki yang memiliki ketinggian berbeda. Sehingga mayoritas pejalan kaki pada siang hari yang merupakan pelajar tidak tersandung dan terjaming keselamatannya saat berjalan. - Melakukan peniadaan hambatan pada jalur pejalan kaki yaitu dengan penertiban PKL yang menempati trotoar dan menyediakan tempat duduk yang diletakan pada jalur amenities. Sehingga jalur pejalan kaki terbebas dari hambatan dan memudahkan mayoritas pejalan kaki pada siang hari | |

| Segmen | Standing Pattern of Behavior | Milleu | Synomorphic | Kriteria | Waktu | Indikasi | Arahan |
|--------|------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | |  <p>Zona 1</p> <p>Zona 2</p> | <p>trottoar sebagai tempat duduk saat menunggu jemputan sehingga mengganggu perjalanan pejalan kaki.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Adanya halangan seperti PKL di beberapa titik dan pelajar yang sering duduk di trottoar membuat pejalan kaki sesekali harus turun ke bahu jalan untuk melanjutkan perjalanannya. - Pejalan kaki berhenti sejenak untuk melihat-lihat suasana RTH di kanan dan kiri koridor ataupun melihat-lihat atau membeli PKL yang ada di segmen 3. | <ul style="list-style-type: none"> • <i>Comfort</i> (kenyamanan) <ul style="list-style-type: none"> - Berjalan di atas trottoar, bukan di bahu jalan - Tidak terkena hujan, adanya peneduh • <i>Attractiveness</i> (daya tarik) <ul style="list-style-type: none"> - Melihat ke kanan-kiri jalan - Berhenti sejenak untuk melihat-lihat etalase atau PKL | | <ul style="list-style-type: none"> - Halangan pada trottoar seperti keberadaan PKL dan pelajar yang sering duduk di trottoar menyebabkan pejalan kaki sesekali turun ke bahu jalan. Hal tersebut dapat membuat pejalan kaki tidak merasa nyaman dan mengindikasikan kriteria kenyamanan kurang terpenuhi pada segmen 3. - Keberadaan PKL dan taman kota di kanan kiri koridor yang membuat pejalan kaki berhenti sejenak untuk melihat pemandangan atau membeli PKL mengindikasikan adanya kriteria daya tarik pada segmen 3. | <p>yang merupakan pelajar dalam berjalan.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Melakukan peniadaan hambatan pada jalur pejalan kaki sehingga lebar efektif trottoar dapat bertambah dan dapat menampung dengan baik mayoritas pejalan kaki pada siang hari yang merupakan pelajar. |

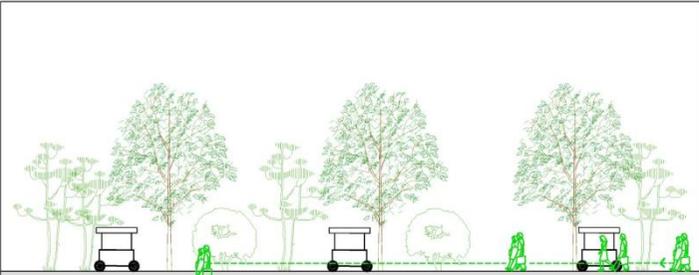
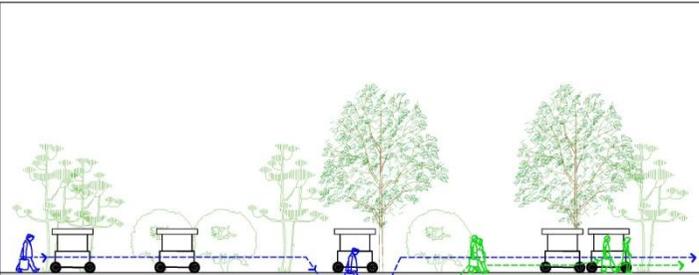
| Segmen | Standing Pattern of Behavior | Milieu | Synomorphic | Kriteria | Waktu | Indikasi | Arahan |
|--------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | <p>Ditemui pemanfaatan oleh:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 4 individu - 5 berpasangan - 3 berkelompok <p>Pejalan kaki didominasi oleh perempuan dengan usia 21-30 tahun. Pola perilaku pejalan kaki di segmen 3 pada sore hari sebagai berikut.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Pejalan kaki berjalan naik turun - Pejalan kaki mengubah posisi ataupun berpindah lajur - Pejalan kaki berjalan di bahu jalan dan trotoar - Pejalan kaki berjalan, melihat kiri kanan dan kemudian berhenti sejenak | | <ul style="list-style-type: none"> - Pejalan kaki berjalan naik turun karena mengikuti kondisi trotoar yang ketinggiannya berbeda (naik turun). - Pejalan kaki mengubah posisi dari berjajar menjadi berbaris ataupun berpindah lajur karena adanya PKL di beberapa titik yang menempati setengah dari lebar jalur pejalan kaki bahkan lebih. | <ul style="list-style-type: none"> • Safety (keselamatan) <ul style="list-style-type: none"> - Tidak tersandung akibat ketinggian trotoar/berjalan naik-turun - Tidak terjatuh dalam lubang/trotoar yang rusak - Tidak terserempet kendaraan yang melintas di koridor - Adanya penyeberangan, dapat menyeberang dengan mudah tanpa tertabrak • Convenience (kondisi menyenangkan) <ul style="list-style-type: none"> - Berjalan pelan lebih dari 1/2 detik - Dapat berjalan berjajar dengan pasangan, tidak berbaris atau berjalan posisi badan miring - Berjalan tidak berdesakan, terbebas dari gangguan/aktivitas lainnya (PKL) | <p>Sore (17.00 – 18.00). Dominasi tujuan pergerakan pada waktu sore hari yaitu untuk sekedar jalan-jalan sore menikmati suasana koridor ataupun menuju taman kota yang terdapat pada segmen ini.</p> | <ul style="list-style-type: none"> - Kondisi trotoar dengan ketinggian yang berbeda (naik turun) membuat pejalan kaki berhati-hati dalam berjalan agar tidak tersandung atau terjatuh. Sehingga mengindikasikan kriteria keselamatan kurang terpenuhi. - Akibat adanya PKL yang menempati setengah dari lebar jalur pejalan kaki bahkan membuat ruang pejalan kaki menyempit dan perjalanan pejalan kaki terganggu sehingga mereka merubah posisi berjalan saat diatas trotoar. Hal tersebut mengindikasikan kriteria menyenangkan kurang terpenuhi. | <ul style="list-style-type: none"> - Menambahkan <i>ramp</i> pada jalur pejalan kaki yang memiliki ketinggian berbeda. Sehingga mayoritas pejalan kaki pada sore hari yang merupakan orang dewasa tidak tersandung dan terjamin keselamatannya saat berjalan. - Melakukan peniadaan hambatan atau halangan pada jalur pejalan kaki yaitu dengan penertiban PKL yang menempati trotoar. Sehingga jalur pejalan kaki bebas dari aktivitas PKL dan mayoritas pejalan kaki pada sore hari yang merupakan orang dewasa dapat dengan mudah berjalan di jalur |

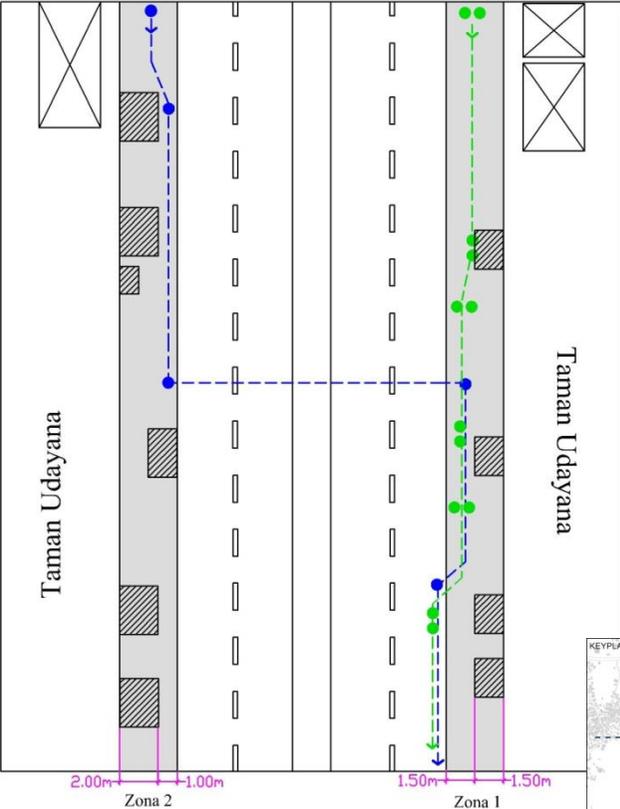
| Segmen | Standing Pattern of Behavior | Milleu | Synomorphic | Kriteria | Waktu | Indikasi | Arahan |
|--------|------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | |  <p>Zona 1</p> | <ul style="list-style-type: none"> - Adanya halangan pada trotoar berupa PKL di beberapa titik sekitar depan Taman Udayana membuat pejalan kaki sesekali harus turun ke badan jalan untuk melanjutkan perjalanannya. | <ul style="list-style-type: none"> • <i>Comfort</i> (kenyamanan) <ul style="list-style-type: none"> - Berjalan di atas trotoar, bukan di bahu jalan - Tidak terkena hujan, adanya peneduh | | <ul style="list-style-type: none"> - Halangan pada trotoar seperti keberadaan PKL di sekitar depan Taman Udayana juga menyebabkan pejalan kaki sesekali turun ke bahu jalan. Hal tersebut dapat membuat pejalan kaki tidak merasa nyaman dan mengindikasikan kriteria kenyamanan kurang terpenuhi pada segmen 3. | <p>pejalan kaki.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Melakukan peniadaan hambatan pada jalur sehingga lebar efektif trotoar dapat bertambah dan dapat menampung dengan baik mayoritas pejalan kaki pada sore hari yang merupakan orang dewasa. |
| | |  <p>Zona 2</p> | <ul style="list-style-type: none"> - Adanya PKL dan pemandangan RTH di sekitar koridor membuat pejalan kaki sering berjalan sambil melihat ke kanan kiri dan berhenti sejenak untuk membeli PKL | <ul style="list-style-type: none"> • <i>Attractiveness</i> (daya tarik) <ul style="list-style-type: none"> - Melihat ke kanan-kiri jalan - Berhenti sejenak untuk melihat-lihat etalase atau PKL | | <ul style="list-style-type: none"> - Keberadaan PKL dan taman kota di kanan kiri koridor menarik perhatian dan membuat pejalan kaki berjalan sambil melihat ke kanan kiri kemudian berhenti sejenak untuk membeli PKL. Hal tersebut mengindikasikan adanya kriteria daya tarik pada segmen 3. | |

| Segmen | Standing Pattern of Behavior | Milieu | Synomorphic | Kriteria | Waktu | Indikasi | Arahan |
|----------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Segmen 4 | <p>Ditemui pemanfaatan oleh:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 4 individu - 2 berpasangan <p>Pejalan kaki didominasi oleh laki-laki dengan usia 41-50 tahun. Pola perilaku pejalan kaki di segmen 4 pada pagi hari sebagai berikut.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Pejalan kaki berjalan tidak berdesakan - Pejalan kaki berjalan di bahu jalan - Pejalan kaki berjalan sambil melihat ke kanan kiri | | <ul style="list-style-type: none"> - Sebagian besar pejalan kaki yang ditemui melakukan lari pagi pada segmen 4, sehingga mereka bergerak di bahu jalan karena pada trotoar terdapat PKL yang dapat menghalangi aktifitas mereka. | <ul style="list-style-type: none"> • <i>Convenience</i> (kondisi menyenangkan) <ul style="list-style-type: none"> - Berjalan pelan lebih dari 1/2 detik - Dapat berjalan berjajar dengan pasangan, tidak berbaris atau berjalan posisi badan miring - Berjalan tidak berdesakan, terbebas dari gangguan/aktifitas lainnya (PKL) • <i>Comfort</i> (kenyamanan) <ul style="list-style-type: none"> - Berjalan di atas trotoar, bukan di bahu jalan - Tidak terkena hujan, adanya peneduh • <i>Safety</i> (keselamatan) <ul style="list-style-type: none"> - Tidak tersandung akibat ketinggian trotoar/berjalan naik-turun - Tidak terjatuh dalam lubang/trotoar yang rusak - Tidak terserempet kendaraan yang | <p>Pagi (07.00-08.00). Dominasi tujuan pergerakan pada pagi hari yaitu untuk sekedar jalan-jalan pagi menikmati suasana koridor ataupun menuju taman kota yang terdapat pada segmen ini.</p> | <ul style="list-style-type: none"> - Keberadaan PKL pada trotoar menghalangi aktifitas pejalan kaki dan membuat pejalan kaki memilih berjalan penuh di bahu jalan. Hal tersebut mengindikasikan kriteria kondisi menyenangkan dan kenyamanan kurang terpenuhi. - Pejalan kaki berjalan tanpa berdesakan dan dapat berjajar karena mereka berjalan di bahu jalan sehingga terbebas dari gangguan. Namun hal tersebut dapat mengancam keselamatan pejalan kaki yaitu dapat terserempet atau tertabrak kendaraan | <ul style="list-style-type: none"> - Melakukan peniadaan hambatan atau halangan pada jalur pejalan kaki yaitu dengan penertiban PKL yang menempati trotoar. Sehingga jalur pejalan kaki bebas dari aktivitas PKL dan mayoritas pejalan kaki pada pagi hari yang merupakan orang tua tidak harus turun ke bahu jalan untuk melanjutkan perjalanannya. - Melakukan peniadaan hambatan pada jalur pejalan kaki dan memberikan pembatas fisik antara jalur pejalan kaki dengan jalur kendaraan. Sehingga dapat melindungi mayoritas pejalan kaki pada pagi hari yang merupakan orang tua dari |

| Segmen | Standing Pattern of Behavior | Milleu | Synomorphic | Kriteria | Waktu | Indikasi | Arahan |
|--------|------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------|
| | |  <p data-bbox="432 667 510 687">Zona 1</p> | <ul style="list-style-type: none"> - Adanya PKL dan pemandangan RTH yaitu taman kota di kanan dan kiri koridor membuat pejalan kaki sering berjalan sambil melihat ke kanan kiri | <ul style="list-style-type: none"> - melintas di koridor - Adanya penyeberangan, dapat menyeberang dengan mudah tanpa tertabrak • <i>Attractiveness</i> (daya tarik) - Melihat ke kanan-kiri jalan - Berhenti sejenak untuk melihat-lihat etalase atau PKL | | <ul style="list-style-type: none"> - bermotor. Sehingga mengindikasikan kriteria keselamatan kurang terpenuhi. - Pejalan kaki berjalan sambil melihat-lihat PKL dan suasana taman kota di kiri dan kanan koridor mengindikasikan adanya kriteria daya tarik pada segmen 4. | <ul style="list-style-type: none"> - kendaraan bermotor. |
| | |  <p data-bbox="432 1066 510 1086">Zona 2</p> | | | | | |

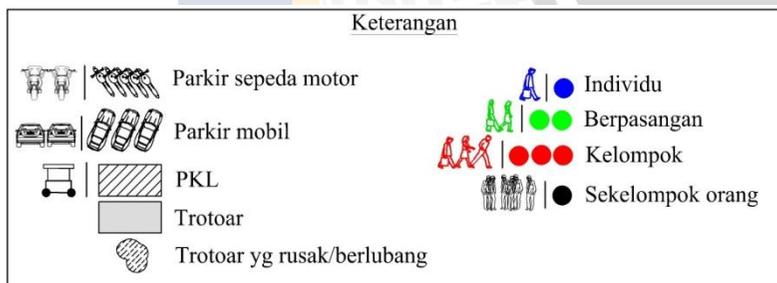
| Segmen | Standing Pattern of Behavior | Milleu | Synomorphic | Kriteria | Waktu | Indikasi | Arahan |
|--------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | <p>Ditemui pemanfaatan oleh:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 4 individu - 4 berpasangan <p>Pejalan kaki didominasi oleh laki-laki dengan usia ≤ 20 tahun dan usia 21-30 tahun.</p> <p>Pola perilaku pejalan kaki di segmen 4 pada siang hari sebagai berikut.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Pejalan kaki berjalan kemudian menyeberang dengan mudah - Pejalan kaki mengubah posisi ataupun berpindah lajur - Pejalan kaki berjalan di bahu jalan dan trotoar - Pejalan kaki berjalan, melihat kiri kanan dan kemudian berhenti sejenak | | <ul style="list-style-type: none"> - Pejalan kaki berjalan di trotoar kemudian menyeberang jalan dengan mudah karena tersedianya fasilitas penyebrangan pada segmen 4. - Pejalan kaki mengubah posisi dari berjajar menjadi berbaris ataupun berpindah lajur saat berjalan karena adanya halangan berupa PKL di beberapa titik yang mengurangi lebar trotoar. | <ul style="list-style-type: none"> • <i>Safety</i> (keselamatan) <ul style="list-style-type: none"> - Tidak tersandung akibat ketinggian trotoar/berjalan naik-turun - Tidak terjatuh dalam penyebrangan yang rusak - Tidak terserempet kendaraan yang melintas di koridor - Adanya penyeberangan, dapat menyeberang dengan mudah tanpa tertabrak • <i>Convenience</i> (kondisi menyenangkan) <ul style="list-style-type: none"> - Berjalan pelan lebih dari 1/2 detik - Dapat berjalan berjajar dengan pasangan, tidak berbaris atau berjalan posisi badan miring - Berjalan tidak berdesakan, terbebas dari gangguan/aktivitas lainnya | <p>Siang (12.00 – 13.00). Pada waktu tersebut, jalur pejalan kaki didominasi oleh pergerakan pelajar sepulang sekolah yang berasal dari fasilitas pendidikan pada segmen 3 serta pergerakan menuju taman kota.</p> | <ul style="list-style-type: none"> - Kemudahan pejalan kaki dalam menyeberang jalan karena adanya fasilitas penyeberangan mengindikasikan kriteria keselamatan terpenuhi. - Adanya PKL yang mengurangi lebar trotoar membuat pejalan kaki terganggu dan sering merubah posisi berjalan saat diatas trotoar. Sehingga mengindikasikan kriteria menyenangkan kurang terpenuhi. | <ul style="list-style-type: none"> - Melakukan peniadaan hambatan atau halangan pada jalur pejalan kaki yaitu dengan penertiban PKL yang menempati trotoar. Sehingga mayoritas pejalan kaki pada siang hari yang merupakan pelajar dan orang dewasa dapat dengan mudah berjalan di jalur pejalan kaki. |

| Segmen | Standing Pattern of Behavior | Milleu | Synomorphic | Kriteria | Waktu | Indikasi | Arahan |
|--------|------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | |  <p data-bbox="439 667 517 687">Zona 1</p> | <ul style="list-style-type: none"> - Adanya penggunaan trotoar oleh PKL di beberapa titik sekitar depan taman membuat trotoar sempit dan pejalan kaki sesekali harus turun ke bahu jalan untuk melanjutkan perjalanannya. | <p>(PKL)</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Comfort</i> (kenyamanan) <ul style="list-style-type: none"> - Berjalan di atas trotoar, bukan di bahu jalan - Tidak terkena hujan, adanya peneduh | | <ul style="list-style-type: none"> - Halangan pada trotoar yaitu keberadaan PKL yang menyebabkan pejalan kaki sesekali turun ke bahu jalan dapat membuat pejalan kaki tidak merasa nyaman. Sehingga mengindikasikan kriteria kenyamanan kurang terpenuhi. | <ul style="list-style-type: none"> - Melakukan peniadaan hambatan pada jalur pejalan kaki, sehingga lebar efektif trotoar dapat bertambah dan dapat menampung dengan baik mayoritas pejalan kaki pada siang hari yang merupakan pelajar dan orang dewasa. |
| | |  <p data-bbox="439 1066 517 1086">Zona 2</p> | <ul style="list-style-type: none"> - Adanya PKL dan pemandangan RTH di sekitar koridor membuat pejalan kaki sering berjalan sambil melihat ke kanan kiri dan berhenti sejenak untuk membeli PKL | <ul style="list-style-type: none"> • <i>Attractiveness</i> (daya tarik) <ul style="list-style-type: none"> - Melihat ke kanan-kiri jalan - Berhenti sejenak untuk melihat-lihat etalase atau PKL | | <ul style="list-style-type: none"> - Taman kota dan PKL yang berada di kanan kiri koridor menarik perhatian dan membuat pejalan kaki berjalan sambil melihat ke kanan kiri kemudian berhenti sejenak untuk membeli PKL. Hal tersebut mengindikasikan adanya kriteria daya tarik pada segmen 4. | - |

| Segmen | Standing Pattern of Behavior | Milieu | Synomorphic | Kriteria | Waktu | Indikasi | Arahan |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------|
| <p>Ditemui pemanfaatan oleh:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 3 individu - 5 berpasangan <p>Pejalan kaki didominasi oleh perempuan dengan usia 21-30 tahun. Pola perilaku pejalan kaki di segmen 4 pada sore hari sebagai berikut.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Pejalan kaki berjalan kemudian menyeberang dengan mudah - Pejalan kaki mengubah posisi ataupun berpindah lajur - Pejalan kaki berjalan di bahu jalan dan trotoar - Pejalan kaki berjalan, melihat kiri kanan dan kemudian berhenti sejenak |  | <ul style="list-style-type: none"> - Ketersediaan fasilitas penyebrangan membuat pejalan kaki menyeberang jalan dengan mudah saat berpindah ke zona lain. - Keberadaan PKL di beberapa titik sekitar depan taman yang mengurangi lebar trotoar membuat pejalan kaki mengubah posisi saat berjalan dari berjajar menjadi berbaris atau berpindah lajur. | <ul style="list-style-type: none"> • <i>Safety</i> (keselamatan) <ul style="list-style-type: none"> - Tidak tersandung akibat ketinggian trotoar/berjalan naik-turun - Tidak terjatuh dalam lubang/trotoar yang rusak - Tidak terserempet kendaraan yang melintas di koridor - Adanya penyeberangan, dapat menyeberang dengan mudah tanpa tertabrak • <i>Convenience</i> (kondisi menyenangkan) <ul style="list-style-type: none"> - Berjalan pelan lebih dari 1/2 detik - Dapat berjalan berjajar dengan pasangan, tidak berbaris atau berjalan posisi badan miring - Berjalan tidak berdesakan, terbebas dari gangguan/aktivitas lainnya (PKL) | <p>Sore (17.00 – 18.00). Dominasi tujuan pergerakan pada waktu sore hari yaitu untuk sekedar jalan-jalan sore menikmati suasana koridor ataupun menuju taman kota yang terdapat pada segmen ini.</p> | <ul style="list-style-type: none"> - Pejalan kaki mudah dalam menyeberang jalan saat berpindah zona karena adanya fasilitas penyeberangan mengindikasikan kriteria keselamatan terpenuhi. - Lebar trotoar yang berkurang akibat adanya PKL membuat pejalan kaki terganggu dan sering merubah posisi berjalan saat diatas trotoar. Sehingga mengindikasikan kriteria menyenangkan kurang terpenuhi. | <ul style="list-style-type: none"> - Melakukan peniadaan hambatan atau halangan pada jalur pejalan kaki yaitu dengan penertiban PKL yang menempati trotoar. Sehingga jalur pejalan kaki bebas dari aktivitas PKL dan mayoritas pejalan kaki pada sore hari yang merupakan orang dewasa dapat dengan mudah berjalan di jalur | |

| Segmen | Standing Pattern of Behavior | Milleu | Synomorphic | Kriteria | Waktu | Indikasi | Arahan |
|--------|------------------------------|---------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | | <p>Zona 1</p> | <ul style="list-style-type: none"> - Adanya PKL yang menempati setengah dari lebar trotoar bahkan lebih juga membuat pejalan kaki sesekali turun ke badan jalan untuk melanjutkan perjalanannya | <ul style="list-style-type: none"> • <i>Comfort</i> (kenyamanan) <ul style="list-style-type: none"> - Berjalan di atas trotoar, bukan di bahu jalan - Tidak terkena hujan, adanya peneduh | | <ul style="list-style-type: none"> - Keberadaan PKL yang menempati setengah dari lebar trotoar bahkan lebih yang menyebabkan pejalan kaki sesekali turun ke bahu jalan dapat membuat pejalan kaki tidak merasa nyaman. Sehingga mengindikasikan kriteria kenyamanan kurang terpenuhi. | <ul style="list-style-type: none"> - Melakukan peniadaan hambatan pada jalur pejalan kaki sehingga lebar efektif trotoar dapat bertambah dan dapat menampung dengan baik mayoritas pejalan kaki pada sore hari yang merupakan orang dewasa. |
| | | <p>Zona 2</p> | <ul style="list-style-type: none"> - Adanya PKL dan pemandangan RTH di sekitar koridor membuat pejalan kaki sering berjalan sambil melihat ke kanan kiri dan berhenti sejenak untuk membeli PKL | <ul style="list-style-type: none"> • <i>Attractiveness</i> (daya tarik) <ul style="list-style-type: none"> - Melihat ke kanan-kiri jalan - Berhenti sejenak untuk melihat-lihat etalase atau PKL | | <ul style="list-style-type: none"> - Keberadaan PKL dan taman kota di kanan kiri koridor menarik perhatian dan membuat pejalan kaki berjalan sambil melihat ke kanan kiri ataupun berhenti sejenak untuk membeli PKL. Hal tersebut mengindikasikan adanya kriteria daya tarik pada segmen 4. | - |

Sumber: Hasil analisis (2013)



Berdasarkan Tabel 4.3, kolom *standing pattern of behavior* menunjukkan aktivitas berulang yang dilakukan oleh pejalan kaki baik pejalan kaki yang berjalan sendiri atau individu, berpasangan maupun berkelompok yang ditemui pada lokasi pengamatan. Kemudian kolom *milleu* yang menunjukkan lingkungan fisik dari pengamatan yaitu keadaan jalur pejalan kaki beserta gambaran aktivitas yang dilakukan para pejalan kaki. Setelah itu pembahasan mengenai hubungan aktivitas atau pola perilaku dari pejalan kaki dengan keadaan jalur pejalan kaki ditunjukkan pada kolom *synomorphic* yang pada akhirnya dikaitkan dengan kriteria desain jalur pejalan kaki dan menghasilkan indikasi terhadap empat kriteria tersebut.

Analisis perilaku pejalan kaki dengan menggunakan *behavior setting* ini digunakan dalam penyusunan arahan penataan jalur pejalan kaki. Untuk menyusun arahan penataan, tidak hanya melihat dari hasil kesesuaian dengan standar namun juga berdasarkan hasil perilaku pejalan kaki dalam memanfaatkan jalur pejalan kaki. Hal tersebut karena dari hasil analisis perilaku dengan *behavior setting*, dapat diketahui daerah jalur pejalan kaki yang sudah maupun yang belum memenuhi kriteria dan diketahui kebutuhan dari pejalan kaki melalui perilaku yang dilakukan. Sehingga nantinya dapat dihasilkan arahan penataan jalur pejalan kaki yang sesuai dengan standar dan mampu mengakomodasi kebutuhan pejalan kaki.

Dari analisis yang dilakukan pada Tabel 4.3, dapat disimpulkan bahwa berdasarkan perilaku pejalan kaki kriteria *attractiveness* (daya tarik) telah terpenuhi di semua segmen, baik segmen 1 hingga segmen 4. Sedangkan untuk tiga kriteria lainnya, yaitu *safety* (keselamatan), *convenience* (kondisi menyenangkan) dan *comfort* (kenyamanan) masih kurang terpenuhi untuk tiap-tiap segmen. Beberapa pejalan kaki di tiap segmen menunjukkan perilaku yang sama karena adanya beberapa kondisi pada jalur pejalan kaki yang sama seperti kondisi trotoar yang memiliki ketinggian berbeda (naik turun), trotoar yang rusak atau berlubang, maupun keberadaan PKL atau parkir kendaraan di trotoar yang menghalangi pergerakan pejalan kaki. Kesimpulan dari analisis perilaku pejalan kaki dapat dilihat pada Tabel 4.4.

Tabel 4. 4 Kesimpulan analisis perilaku pejalan kaki

| Kriteria | Kriteria terpenuhi jika | Aktivitas yang ditemui | Hasil | Arahan |
|-----------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <i>Safety</i> (keselamatan) | - Tidak tersandung akibat ketinggian trotoar/berjalan naik-turun - Tidak terjatuh dalam lubang/trotoar | - Pejalan kaki berjalan naik turun - Pejalan kaki berjalan naik turun lalu menyeberang | Kriteria keselamatan kurang terpenuhi | - Melakukan perbaikan terhadap perkerasan trotoar dengan mengganti material perkerasan yang lebih kokoh, tidak licin dan stabil. Kemudian menambahkan <i>ramp</i> pada jalur pejalan kaki yang memiliki ketinggian berbeda. |

| Kriteria | Kriteria terpenuhi jika | Aktivitas yang ditemui | Hasil | Arahan |
|----------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | yang rusak - Tidak terserempet kendaraan yang melintas di koridor - Adanya penyeberangan, dapat menyeberang dengan mudah tanpa tertabrak | - Pejalan kaki mengubah posisi berjalan ataupun berpindah lajur - Pejalan kaki berjalan tidak berdesakan - Pejalan kaki berjalan penuh di atas trotoar | | Sehingga pejalan kaki tidak tersandung dan terjamin keselamatannya saat berjalan. - Menambahkan fasilitas penyeberangan untuk pejalan kaki yang ingin menyeberang jalan. - Memberikan pembatas fisik antara jalur pejalan kaki dengan jalur kendaraan. Sehingga dapat melindungi pejalan kaki dari kendaraan bermotor. |
| <i>Convenience</i> (kondisi menyenangkan) | - Berjalan pelan lebih dari 1/2 detik - Dapat berjalan berjajar dengan pasangan, tidak berbaris atau berjalan posisi badan miring - Berjalan tidak berdesakan, terbebas dari gangguan/aktifitas lainnya (PKL) | - Pejalan kaki berjalan di bahu jalan dan trotoar - Pejalan kaki berjalan kemudian berhenti sejenak pada PKL - Pejalan kaki berjalan sambil melihat ke kanan kiri | Kriteria kondisi menyenangkan kurang terpenuhi | - Melakukan peniadaan hambatan atau halangan pada jalur pejalan kaki dengan penertiban PKL dan parkir kendaraan yang menempati trotoar, perbaikan terhadap perkerasan trotoar, serta menyediakan tempat duduk agar trotoar tidak dimanfaatkan sebagai tempat duduk. Sehingga jalur pejalan kaki terbebas dari hambatan dan pejalan kaki menjadi lebih mudah berjalan. |
| <i>Comfort</i> (kenyamanan) | - Berjalan di atas trotoar, bukan di bahu jalan - Tidak terkena hujan, adanya peneduh | - Pejalan kaki berjalan, melihat ke kanan kiri dan kemudian berhenti sejenak pada PKL | Kriteria kenyamanan kurang terpenuhi | - Melakukan peniadaan hambatan pada jalur pejalan kaki sehingga lebar efektif trotoar dapat bertambah dan dapat menampung pejalan kaki dengan baik. |
| <i>Attractiveness</i> (daya tarik) | - Melihat ke kanan-kiri jalan - Berhenti sejenak untuk melihat-lihat etalase atau PKL | | Kriteria daya tarik terpenuhi | - |

Sumber: Hasil analisis (2013)

4.2.3 Kondisi jalur pejalan kaki

A. Geometrik jalur pejalan kaki

Dalam analisis geometrik jalur pejalan kaki di koridor Jalan Udayana akan dibahas mengenai kondisi eksisting geometrik jalur pejalan kaki dan kemudian dianalisis kesesuaiannya dengan standar yang ada, serta dilihat juga berdasarkan tingkat pelayanan atau *Level of Service* (LOS). Analisis tersebut bertujuan untuk mengkaji kondisi geometrik dari jalur pejalan kaki di koridor Jalan Udayana. Sehingga dapat dilihat bagaimana kinerja dari jalur pejalan kaki yang terdapat di koridor Jalan Udayana tersebut.

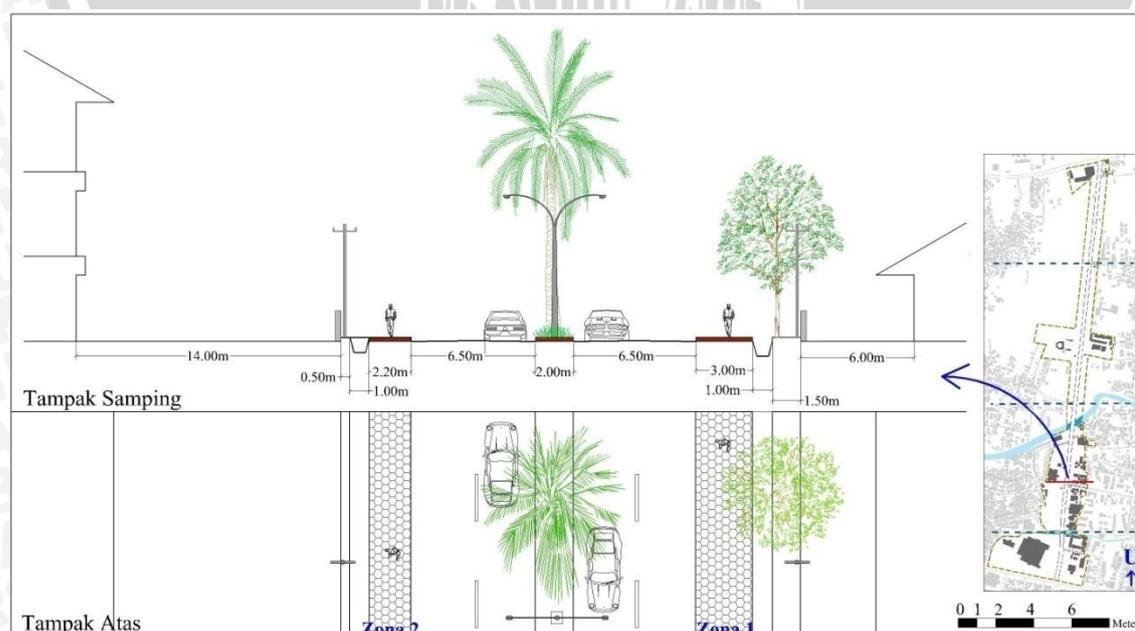
1. Kesesuaian kondisi fisik jalur pejalan kaki dengan standar

Menurut Pedoman Perencanaan Jalur Pejalan Kaki pada Jalan Umum oleh Dirjen Bina Marga No.032/T/BM/1999, jalur pejalan kaki merupakan lintasan yang

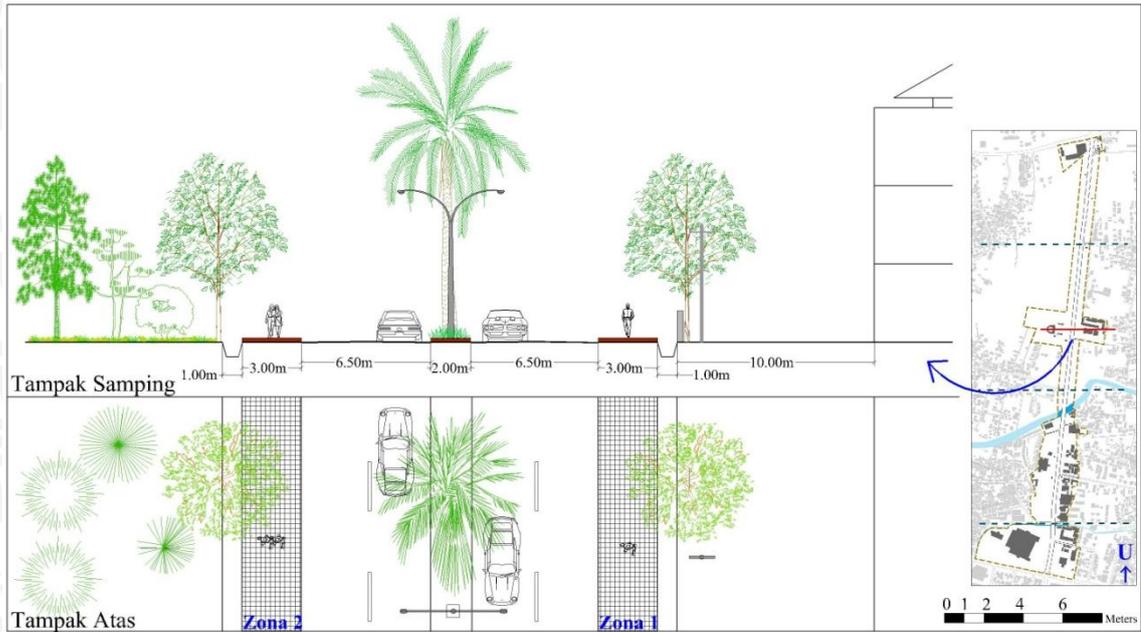
diperuntukan untuk berjalan kaki, dapat berupa trotoar dan sarana penyebrangan. Beberapa permasalahan ditemui pada kondisi jalur pejalan kaki di koridor Jalan Udayana. Salah satu diantaranya yang banyak terjadi di seluruh segmen yaitu adanya penggunaan trotoar untuk kegiatan non pejalan kaki yang membuat lebar efektif trotoar berkurang. Gambar penampang trotoar segmen 1 hingga segmen 4 dapat dilihat pada Gambar 4.25 hingga Gambar 4.28. Sedangkan analisis dari kondisi trotoar sebagai jalur pejalan kaki yang tersedia di koridor Jalan Udayana dapat dilihat pada Tabel 4.5.



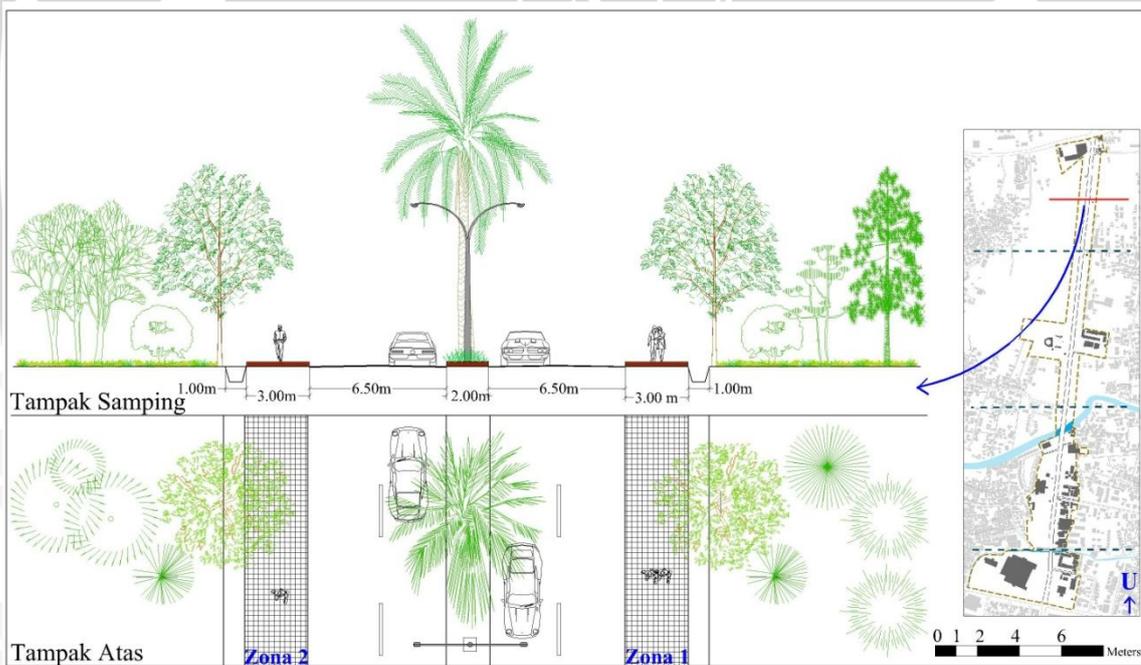
Gambar 4. 25 Penampang trotoar segmen 1 koridor Jalan Udayana



Gambar 4. 26 Penampang trotoar segmen 2 koridor Jalan Udayana



Gambar 4. 27 Penampang trotoar segmen 3 koridor Jalan Udayana



Gambar 4. 28 Penampang trotoar segmen 4 koridor Jalan Udayana

Tabel 4. 5 Analisis kondisi trotoar di koridor Jalan Udayana

| No. | Segmen - zona | Kondisi eksisting | Standar | Analisis |
|-----|-------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1 | Segmen 1 – zona 1 | <ul style="list-style-type: none"> - Lebar trotoar 2.7 m dan tinggi 0.2 m - Lebar efektif 1.2 m - Perkerasan dengan paving blok tanpa ornamen atau pewarnaan. Permukaan rata namun di beberapa titik, perkerasan mengalami kerusakan - Trotoar tidak menerus - Tidak tersedia <i>ramp</i> dan fasilitas difabel - Hambatan berupa PKL, parkir sepeda motor pengunjung kantor Imigrasi - Pembatas berupa <i>kerb</i>, namun beberapa ada yang runtuh | <ul style="list-style-type: none"> - Lebar jalur pejalan kaki harus leluasa, minimal dua orang pejalan kaki berpapasan tanpa bersinggungan dengan lebar efektif minimum adalah 1,50 meter - Lebar jalur harus ditambah jika terdapat perlengkapan jalan pada jalur tersebut. | <ul style="list-style-type: none"> - Lebar dan tinggi eksisting trotoar sudah memenuhi standar yang ada, namun adanya hambatan berupa keberadaan PKL dan parkir sepeda motor mengurangi lebar efektif dan mengganggu kegiatan pejalan kaki. Sehingga perlu dilakukan pengaturan terkait kegiatan PKL dan parkir di sekitar jalur pejalan kaki agar tetap tercipta fungsi utama dari ruang pejalan kaki yaitu sebagai sirkulasi bagi para pejalan kaki. - Perlu adanya perbaikan pada perkerasan beserta <i>kerb</i> yang masih mengalami kerusakan - Penyediaan <i>ramp</i> dan marka untuk kaum difabel perlu dilakukan karena belum tersedia pada zona tersebut dan agar memudahkan pergerakan para pejalan kaki |
| 2 | Segmen 1 – zona 2 | <ul style="list-style-type: none"> - Lebar trotoar 2.35 m dan tinggi 0.2 m - Lebar efektif 1.35 m - Perkerasan dengan paving blok tanpa ornamen atau pewarnaan. Permukaan rata namun di beberapa titik, perkerasan mengalami kerusakan dan berlubang - Trotoar tidak menerus - Tidak tersedia <i>ramp</i> dan fasilitas difabel - Penggunaan trotoar terhalang oleh PKL dan parkir motor - Pembatas berupa <i>kerb</i> | <ul style="list-style-type: none"> - Jalur pejalan kaki harus diperkeras, dan apabila mempunyai perbedaan tinggi dengan sekitarnya harus diberi pembatas seperti <i>kerb</i> atau batas penghalang/<i>barrier</i>. - Permukaan harus rata dan mempunyai kemiringan melintang 2-3% supaya tidak terjadi genangan air. <p>(Sumber: Pedoman Perencanaan Jalur Pejalan Kaki Pada Jalan</p> | <ul style="list-style-type: none"> - Lebar dan tinggi eksisting trotoar sudah memenuhi standar yang ada, namun adanya hambatan berupa keberadaan PKL dan parkir sepeda motor mengurangi lebar efektif trotoar sehingga tidak sesuai dengan standar yang ada. Sehingga mengganggu kegiatan pejalan kaki dan kurang memberikan ruang yang cukup ketika dua pejalan kaki berjalan bergandengan atau berpapasan. Perlu dilakukan pengaturan terkait kegiatan PKL dan parkir di sekitar jalur pejalan kaki. - Perlu adanya perbaikan pada perkerasan yang mengalami kerusakan agar tidak mengganggu kegiatan pejalan kaki. - Penyediaan <i>ramp</i> dan marka untuk kaum difabel perlu dilakukan karena belum tersedia pada zona tersebut sehingga memudahkan pergerakan para pejalan kaki dari kalangan manapun. |
| 3 | Segmen 2 – zona 1 | <ul style="list-style-type: none"> - Lebar trotoar 3 m dan tinggi 0.2 m - Lebar efektif 1 m - Perkerasan dengan paving blok tanpa ornamen atau pewarnaan. Permukaan rata namun di beberapa titik, perkerasan mengalami kerusakan, ditumbuhi rumput dan terdapat <i>kerb</i> yang runtuh - Trotoar tidak menerus | <ul style="list-style-type: none"> - Permukaan harus rata dan mempunyai kemiringan melintang 2-3% supaya tidak terjadi genangan air. <p>(Sumber: Pedoman Perencanaan Jalur Pejalan Kaki Pada Jalan</p> | <ul style="list-style-type: none"> - Lebar dan tinggi eksisting trotoar sudah memenuhi standar yang ada, namun adanya hambatan berupa keberadaan PKL dan parkir sepeda motor dari pengunjung kantor mengurangi lebar efektif trotoar sehingga tidak sesuai dengan standar yang ada. Sehingga mengganggu kegiatan pejalan kaki dan kurang memberikan ruang yang cukup ketika dua pejalan kaki berjalan bergandengan atau berpapasan. Perlu dilakukan pengaturan terkait kegiatan PKL dan parkir di sekitar jalur pejalan kaki. |

| No. | Segmen - zona | Kondisi eksisting | Standar | Analisis |
|-----|-------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | | <ul style="list-style-type: none"> - Hambatan berupa PKL dan parkir sepeda motor dari pengunjung kantor Imigrasi - Terdapat jalur non trotoar yang digunakan untuk parkir mobil sehingga pejalan kaki harus turun ke jalan untuk melanjutkan perjalanan - Tidak tersedia <i>ramp</i> dan fasilitas difabel | <p>Umum oleh Dirjen Bina Marga No. 032/T/BM/1999)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ruang pejalan kaki memiliki perbedaan ketinggian dengan jalur kendaraan bermotor dengan perbedaan tinggi maksimal yaitu 20 cm. - Jalur pejalan kaki harus menerus dari satu titik ke titik lainnya, dilengkapi dengan <i>ramp</i>. - Bahan perkerasan jalur pejalan kaki dapat terbuat dari material yang padat, kokoh, stabil dan tidak licin. Serta cepat kering (tidak menggenang ketika hujan turun) dan permukaan harus konsisten secara visual (keseluruhan warna dan tekstur) agar tidak mempersulit pejalan kaki dengan keterbatasan kemampuan. | <ul style="list-style-type: none"> - Perlu adanya perbaikan pada perkerasan beserta <i>kerb</i> yang mengalami kerusakan agar tidak mengganggu kegiatan pejalan kaki. Penggunaan perkerasan yang tepat dengan perawatan yang mudah, tidak ditumbuhi rumput dan tidak menggenang ketika hujan turun. - Penyediaan <i>ramp</i> dan marka untuk kaum difabel perlu dilakukan sehingga memudahkan pergerakan para pejalan kaki dari kalangan manapun. |
| 4 | Segmen 2 – zona 2 | <ul style="list-style-type: none"> - Lebar trotoar 2.2 m dan tinggi 0.2 m - Lebar efektif 0.7 m - Perkerasan dengan paving blok tanpa ornamen atau pewarnaan. Permukaan rata namun di beberapa titik, perkerasan mengalami kerusakan, ditumbuhi rumput dan terdapat <i>kerb</i> yang runtuh - Trotoar tidak menerus - Hambatan berupa PKL dan parkir sepeda motor pengunjung kantor Imigrasi maupun tukang ojek - Tidak tersedia <i>ramp</i> dan fasilitas difabel | <p>bermotor dengan perbedaan tinggi maksimal yaitu 20 cm.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Jalur pejalan kaki harus menerus dari satu titik ke titik lainnya, dilengkapi dengan <i>ramp</i>. - Bahan perkerasan jalur pejalan kaki dapat terbuat dari material yang padat, kokoh, stabil dan tidak licin. Serta cepat kering (tidak menggenang ketika hujan turun) dan permukaan harus konsisten secara visual (keseluruhan warna dan tekstur) agar tidak mempersulit pejalan kaki dengan keterbatasan kemampuan. | <ul style="list-style-type: none"> - Lebar dan tinggi eksisting trotoar sudah memenuhi standar yang ada, namun adanya hambatan berupa keberadaan PKL dan parkir sepeda motor mengurangi lebar efektif trotoar sehingga tidak sesuai dengan standar yang ada. Serta mengganggu kegiatan pejalan kaki dan kurang memberikan ruang yang cukup ketika dua pejalan kaki berjalan bergandengan atau berpapasan. Perlu dilakukan pengaturan terkait kegiatan PKL dan parkir motor pengunjung kantor maupun parkir motor tukang ojek di sekitar jalur pejalan kaki. - Perlu adanya perbaikan pada perkerasan beserta <i>kerb</i> yang mengalami kerusakan agar tidak mengganggu kegiatan dan menjaga keamanan pejalan kaki. Penggunaan perkerasan yang tepat dengan perawatan yang mudah, tidak ditumbuhi rumput dan tidak menggenang ketika hujan turun. - Penyediaan <i>ramp</i> dan marka untuk kaum difabel perlu dilakukan karena belum tersedia pada zona tersebut sehingga memudahkan pergerakan para pejalan kaki dari kalangan manapun. |
| 5 | Segmen 3 – zona 1 | <ul style="list-style-type: none"> - Lebar trotoar 3 m dan tinggi 0.2 m - Lebar efektif 1.5 m - Perkerasan sebagian dengan paving blok tanpa ornamen atau pewarnaan dan sebagian menggunakan keramik serta batu sikat - Dilengkapi pembatas berupa <i>kerb</i> - Trotoar tidak menerus - Trotoar juga digunakan oleh PKL, parkir sepeda motor, serta para pelajar dan pengunjung PKL dari dalam taman yang memanfaatkan trotoar sebagai tempat duduk | <p>bermotor dengan perbedaan tinggi maksimal yaitu 20 cm.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Jalur pejalan kaki harus menerus dari satu titik ke titik lainnya, dilengkapi dengan <i>ramp</i>. - Bahan perkerasan jalur pejalan kaki dapat terbuat dari material yang padat, kokoh, stabil dan tidak licin. Serta cepat kering (tidak menggenang ketika hujan turun) dan permukaan harus konsisten secara visual (keseluruhan warna dan tekstur) agar tidak mempersulit pejalan kaki dengan keterbatasan kemampuan. | <ul style="list-style-type: none"> - Lebar dan tinggi eksisting trotoar sudah memenuhi standar yang ada. Namun adanya keberadaan PKL, parkir sepeda motor, serta para pelajar dan pembeli PKL yang memanfaatkan trotoar sebagai tempat duduk menghalangi kegiatan pejalan kaki walaupun lebar efektif yang ada masih sesuai standar. Perlu dilakukan pengaturan terkait kegiatan PKL serta kegiatan non pejalan kaki lainnya yang berada pada zona tersebut agar tetap tercipta fungsi utama dari ruang pejalan kaki yaitu sebagai sirkulasi bagi para pejalan kaki. - Penyediaan <i>ramp</i> dan marka untuk kaum difabel perlu dilakukan karena belum tersedia sehingga nantinya dapat memudahkan pergerakan para pejalan kaki dari semua kalangan. |

| No. | Segmen - zona | Kondisi eksisting | Standar | Analisis |
|-----|-------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 6 | Segmen 3 – zona 2 | <ul style="list-style-type: none"> - Tidak tersedia <i>ramp</i> dan fasilitas difabel - Lebar trotoar 3 m dan tinggi 0.2 m - Lebar efektif 1 m - Perkerasan menggunakan keramik serta batu sikat dan permukaan rata - Dilengkapi pembatas berupa <i>kerb</i> - Trotoar tidak menerus - Trotoar juga digunakan oleh PKL, parkir sepeda motor, serta pelajar dan pengunjung PKL dari dalam taman yang memanfaatkan trotoar sebagai tempat duduk - Tidak tersedia <i>ramp</i> dan fasilitas difabel | <ul style="list-style-type: none"> - Penyediaan <i>ram</i> (<i>ramp</i>) dan marka penyandang cacat juga harus terpenuhi sebagai bagian dari fasilitas dasar. - Marka atau jalur difabel diletakan di sepanjang prasarana jaringan pejalan kaki dan memanfaatkan tekstur ubin pemandu. <i>Ramp</i> diletakan di setiap persimpangan, prasarana ruang pejalan kaki yang memasuki <i>enterance</i> bangunan dan pada titik-titik penyeberangan dengan tingkat kelandaian tidak melebihi 10%. <p>(Sumber: Pedoman Penyediaan dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Ruang Pejalan Kaki di Perkotaan oleh Dirjen Penataan Ruang, 2008)</p> | <ul style="list-style-type: none"> - Lebar dan tinggi eksisting trotoar sudah memenuhi standar yang ada. Namun adanya keberadaan PKL, parkir sepeda motor, serta para pelajar dan pembeli PKL yang memanfaatkan trotoar sebagai tempat duduk menghalangi kegiatan pejalan kaki dan mengurangi lebar efektif sehingga tidak sesuai dengan standar yang ada. - Sehingga perlu juga dilakukan pengaturan terkait kegiatan PKL dan kegiatan non pejalan kaki lainnya di zona tersebut. - Penyediaan <i>ramp</i> dan marka untuk kaum difabel perlu dilakukan karena pada zona 2 juga belum tersedia sehingga nantinya dapat memudahkan pergerakan para pejalan kaki dari semua kalangan. |
| 7 | Segmen 4 – zona 1 | <ul style="list-style-type: none"> - Lebar trotoar 3 m dan tinggi 0.2 m - Lebar efektif 1.5 m - Perkerasan menggunakan keramik serta batu sikat dan permukaan rata - Dilengkapi pembatas berupa <i>kerb</i> - Trotoar menerus - Trotoar juga digunakan oleh PKL serta pengunjung PKL yang memanfaatkan trotoar sebagai tempat duduk - Tidak tersedia <i>ramp</i> dan fasilitas difabel | <ul style="list-style-type: none"> - Lebar dan tinggi eksisting trotoar sudah memenuhi standar. Namun keberadaan PKL serta pembeli PKL yang memanfaatkan trotoar sebagai tempat duduk menghalangi kegiatan pejalan kaki. Walaupun lebar trotoar yang tersisa masih cukup, namun tidak jarang dengan adanya keadaan tersebut pejalan kaki lebih memilih turun ke jalan ketika berjalan. Perlu dilakukan pengaturan terkait beberapa kegiatan non pejalan kaki tersebut agar tetap tercipta fungsi utama dari ruang pejalan kaki yaitu sebagai sirkulasi bagi para pejalan kaki. - Penyediaan <i>ramp</i> dan marka untuk kaum difabel perlu dilakukan, sehingga nantinya dapat memudahkan pergerakan para pejalan kaki dari semua kalangan. | |
| 8 | Segmen 4 – zona 2 | <ul style="list-style-type: none"> - Lebar trotoar 3 m dan tinggi 0.2 m - Lebar efektif 1 m - Perkerasan menggunakan keramik serta batu sikat dan permukaan rata - Dilengkapi pembatas berupa <i>kerb</i> - Trotoar menerus - Trotoar juga digunakan oleh PKL serta pengunjung PKL yang memanfaatkan trotoar sebagai tempat duduk - Tidak tersedia <i>ramp</i> dan fasilitas difabel | <ul style="list-style-type: none"> - Lebar dan tinggi eksisting trotoar sudah memenuhi standar. Namun seperti halnya pada zona 1, keberadaan PKL serta pembeli PKL yang memanfaatkan trotoar sebagai tempat duduk mengurangi lebar efektif sehingga tidak sesuai dengan standar yang ada dan menghalangi kegiatan pejalan kaki. Oleh karena itu juga perlu dilakukan pengaturan terkait beberapa kegiatan non pejalan kaki tersebut. - Penyediaan <i>ramp</i> dan marka untuk kaum difabel juga perlu dilakukan, sehingga dapat memudahkan pergerakan para pejalan kaki dari semua kalangan. | |

Sumber: Hasil analisis (2013)

Dapat dilihat pada Tabel 4.5 bahwa tidak semua kondisi fisik atau geometrik dari trotoar yang tersedia sudah sesuai dengan standar yang ada. Sehingga perlu adanya perbaikan terhadap kondisi trotoar yang rusak ataupun yang tidak sesuai dengan ketentuan yang ada serta pengaturan terhadap kegiatan non pejalan kaki yang mengurangi lebar efektif trotoar dan mengganggu sirkulasi pejalan kaki.

Selain trotoar, fasilitas penyeberangan juga merupakan bagian dari jalur pejalan kaki yang terdapat pada koridor Jalan Udayana. Analisis kondisi fasilitas penyeberangan pada koridor Jalan Udayana dapat dilihat pada Tabel 4.6.

Tabel 4. 6 Analisis kondisi fasilitas penyeberangan di koridor Jalan Udayana

| Segmen | Kondisi eksisting | Standar | Analisis |
|--------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1 | Terdapat satu <i>zebra cross</i> di segmen 1, namun tidak dilengkapi dengan rambu penyeberangan | <ul style="list-style-type: none"> - Terdapat tempat penyeberangan orang ditandai dengan marka - Informasi yang dibutuhkan (rambu-rambu atau petunjuk bagi pejalan kaki) yang mudah dilihat - Marka jalan hanya ditempatkan pada jalur pejalan kaki yang memotong jalan berupa <i>zebra cross</i> dan pelikan <i>cross</i>. - Marka jalan dibuat sedemikian rupa sehingga mudah terlihat dengan jelas bagi pemakai jalan dan pemasangan harus bersifat tetap serta tidak berdampak licin. | Sudah tersedia <i>zebra cross</i> sebagai fasilitas penyeberangan bagi pejalan kaki namun perlu dilakukan perawatan terhadap marka agar terlihat jelas bagi pengguna jalan dan pengadaan rambu-rambu peringatan yang dipasang sebelum lokasi untuk memperingatkan pada pengendara bermotor akan adanya aktifitas penyeberangan. Diperlukan ruang pemberhentian pejalan kaki sementara pada median jalan yang saat ini belum tersedia untuk memudahkan pejalan kaki saat menyeberang jalan. |
| 2 | Tidak terdapat fasilitas penyeberangan di segmen 2 | <ul style="list-style-type: none"> - Durasi/waktu yang dapat dipergunakan pejalan kaki untuk melintas. - Terdapat fasilitas untuk berhenti sementara pejalan kaki dalam melakukan penyeberangan yang diletakan pada median jalan (lapak tunggu) dengan lebar minimum 1.20 m. | Perlu adanya pengadaan <i>zebra cross</i> pada segmen 2 agar keamanan dan keselamatan pejalan kaki tetap terjaga. Serta mengingat sebagian besar pejalan kaki di segmen tersebut memiliki motif berjalan utama yaitu berekreasi/berjalan-jalan. Sehingga <i>zebra cross</i> diperlukan agar memudahkan pejalan kaki jika ingin menyeberang. |
| 3 | Terdapat satu <i>zebra cross</i> di depan SMP 6 Mataram | <ul style="list-style-type: none"> - Garis membujur tempat penyeberangan (marka) memiliki lebar 0.3 m dan panjang sekurang-kurangnya 2.5 m. | Sudah tersedia <i>zebra cross</i> sebagai fasilitas penyeberangan namun perlu dilakukan perawatan terhadap marka agar terlihat jelas bagi pengguna jalan. Diperlukan ruang pemberhentian pejalan kaki sementara pada median jalan yang saat ini belum tersedia untuk memudahkan pejalan kaki saat menyeberang jalan. |
| 4 | Terdapat dua <i>zebra cross</i> di segmen 4 yaitu di depan Taman Udayana dan sebelum ujung Jalan Udayana | (sumber: Pedoman Teknis Perencanaan Fasilitas Pejalan Kaki di Wilayah Kota oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Darat SK. 43/AJ/007/DRJ/97 dan Tata Cara Perencanaan Fasilitas Pejalan Kaki di Kawasan Perkotaan oleh Dirjen Bina Marga No.011/T/Bt/1995)) | Sudah tersedia <i>zebra cross</i> sebagai fasilitas penyeberangan namun perlu dilakukan perawatan terhadap marka agar terlihat jelas bagi pengguna jalan. Diperlukan ruang pemberhentian pejalan kaki sementara pada median jalan yang saat ini belum tersedia untuk memudahkan pejalan kaki saat menyeberang jalan. |

Sumber: Hasil analisis (2013)

Dapat dilihat pada Tabel 4.6 bahwa masih terdapat tempat yang memerlukan fasilitas penyeberangan yaitu pada segmen 2. Sehingga diperlukan fasilitas penyeberangan berupa *zebra cross* pada segmen tersebut agar pejalan kaki memiliki tempat khusus untuk menyeberang dan tidak menyebrang di sembarang tempat yang dapat membahayakan mereka. Perlu juga adanya perawatan terhadap marka penyebrangan serta penambahan ruang pemberhentian pejalan kaki sementara pada median jalan (lapak tunggu) pada tempat penyeberangan yang telah tersedia.

2. Tingkat pelayanan

Berikut perhitungan untuk mendapatkan tingkat pelayanan dari jalur pejalan kaki di koridor Jalan Udayana. Untuk dapat mengetahui arus, diperlukan jumlah pejalan kaki dan lebar efektif trotoar yang dapat dilihat pada Tabel 4.7.

Tabel 4. 7 Jumlah pejalan kaki dan kondisi lebar jalur pejalan kaki di koridor Jalan Udayana

| Segmen | Zona | Jumlah pejalan kaki Hari Senin (org) | | | Jumlah pejalan kaki Hari Sabtu (org) | | | Jumlah pejalan kaki Hari Minggu (org) | | | Kondisi lebar trotoar | | |
|--------|------|--------------------------------------|-------|------|--------------------------------------|-------|------|---------------------------------------|-------|------|-------------------------------|--------------------------|-------------------------------|
| | | Pagi | Siang | Sore | Pagi | Siang | Sore | Pagi | Siang | Sore | Rata – rata lebar trotoar (m) | Lebar total halangan (m) | Rata – rata lebar efektif (m) |
| 1 | 1 | 40 | 116 | 25 | 79 | 105 | 68 | - | 22 | 47 | 2.7 | 1.5 | 1.2 |
| | 2 | 41 | 167 | 58 | 46 | 172 | 119 | - | 19 | 52 | 2.35 | 1 | 1.35 |
| 2 | 1 | 35 | 134 | 87 | 49 | 126 | 136 | - | 37 | 79 | 3 | 2 | 1 |
| | 2 | 23 | 146 | 89 | 41 | 157 | 113 | - | 30 | 82 | 2.2 | 1.5 | 0.7 |
| 3 | 1 | 51 | 299 | 191 | 80 | 297 | 208 | - | 26 | 197 | 3 | 1.5 | 1.5 |
| | 2 | 105 | 216 | 207 | 118 | 224 | 222 | - | 53 | 211 | 3 | 2 | 1 |
| 4 | 1 | 25 | 52 | 189 | 39 | 41 | 193 | - | 35 | 144 | 3 | 1.5 | 1.5 |
| | 2 | 31 | 30 | 174 | 41 | 45 | 187 | - | 18 | 180 | 3 | 2 | 1 |

Sumber: Survei primer (2013)

Sedangkan standar tingkat pelayanan (LOS) jalur pejalan kaki didasarkan oleh Pedoman Penyediaan dan Pemanfaatan Jalur Pejalan Kaki di Kawasan Perkotaan oleh Dirjen Penataan Ruang (2008) yang dapat dilihat pada Tabel 4.8. Kriteria utama dalam penentuan tingkat pelayanan yaitu menggunakan perhitungan ruang pejalan kaki, karena dengan perhitungan ruang dapat diketahui apakah jalur pejalan kaki memiliki masalah kepadatan dan rumus dalam menentukan ruang pejalan kaki mengandung arus pejalan kaki dan kecepatan rata-rata pejalan kaki (Putra *et al*, 2013: XI-5).

Tabel 4. 8 Standar tingkat pelayanan jalur pejalan kaki

| Tingkat pelayanan (LOS) | Luas jalur pejalan kaki/pedestrian (m ² /orang) |
|-------------------------|------------------------------------------------------------|
| LOS A | >5,6 |
| LOS B | >3,7-5,6 |
| LOS C | >2,2-3,7 |
| LOS D | >1,1-2,2 |
| LOS E | >0,75-1,1 |
| LOS F | <0,75 |

Sumber: Pedoman Penyediaan dan Pemanfaatan Jalur Pejalan Kaki di Kawasan Perkotaan (2008)

Tingkat pelayanan jalur pejalan kaki di koridor Jalan Udayana pada *weekday* yang diwakili oleh Hari Senin dan *weekend* yaitu Hari Sabtu dan Hari Minggu dapat dilihat pada Tabel 4.9, Tabel 4.10 dan Tabel 4.11.

Tabel 4. 9 Tingkat pelayanan jalur pejalan kaki di koridor Jalan Udayana pada *weekday* (Hari Senin)

| Segmen | Zona | Waktu pengamatan | Arus pejalan kaki (org/m/menit) | Kecepatan (m/menit) | Kepadatan (org/m ²) | Ruang pejalan kaki (m ² /org) | Tingkat pelayanan | |
|--------|------|-----------------------|---------------------------------|---------------------|---------------------------------|------------------------------------------|-------------------|---|
| 1 | 1 | Pagi (07.00 – 08.00) | 2.22 | 36.28 | 0.06 | 16.33 | A | |
| | | Siang (12.00 – 13.00) | 6.44 | 32.32 | 0.20 | 5.02 | B | |
| | | Sore (17.00 – 18.00) | 1.39 | 36.79 | 0.04 | 26.49 | A | |
| | 2 | Pagi (07.00 – 08.00) | 2.02 | 36.16 | 0.06 | 17.86 | A | |
| | | Siang (12.00 – 13.00) | 8.25 | 30.49 | 0.27 | 3.70 | C | |
| | | Sore (17.00 – 18.00) | 2.86 | 35.27 | 0.08 | 12.31 | A | |
| | 2 | 1 | Pagi (07.00 – 08.00) | 2.33 | 35.94 | 0.06 | 15.40 | A |
| | | | Siang (12.00 – 13.00) | 8.93 | 30.10 | 0.30 | 3.37 | C |
| | | | Sore (17.00 – 18.00) | 5.80 | 32.37 | 0.18 | 5.58 | B |
| 2 | | Pagi (07.00 – 08.00) | 2.19 | 35.87 | 0.06 | 16.38 | A | |
| | | Siang (12.00 – 13.00) | 13.90 | 29.82 | 0.47 | 2.14 | D | |
| | | Sore (17.00 – 18.00) | 8.48 | 31.04 | 0.27 | 3.66 | C | |
| 3 | | 1 | Pagi (07.00 – 08.00) | 2.27 | 35.92 | 0.06 | 15.85 | A |
| | | | Siang (12.00 – 13.00) | 13.29 | 29.26 | 0.45 | 2.20 | D |
| | | | Sore (17.00 – 18.00) | 8.49 | 31.15 | 0.27 | 3.67 | C |
| | 2 | Pagi (07.00 – 08.00) | 7.00 | 32.29 | 0.22 | 4.61 | B | |
| | | Siang (12.00 – 13.00) | 14.40 | 30.14 | 0.48 | 2.09 | D | |
| | | Sore (17.00 – 18.00) | 13.80 | 30.25 | 0.46 | 2.19 | D | |
| | 4 | 1 | Pagi (07.00 – 08.00) | 1.11 | 36.56 | 0.03 | 32.90 | A |
| | | | Siang (12.00 – 13.00) | 2.31 | 35.81 | 0.06 | 15.49 | A |
| | | | Sore (17.00 – 18.00) | 8.40 | 31.08 | 0.27 | 3.70 | C |
| 2 | | Pagi (07.00 – 08.00) | 2.07 | 36.52 | 0.06 | 17.67 | A | |
| | | Siang (12.00 – 13.00) | 2.00 | 36.86 | 0.05 | 18.43 | A | |
| | | Sore (17.00 – 18.00) | 11.60 | 30.93 | 0.38 | 2.67 | C | |

Sumber: Hasil perhitungan (2013)

Tabel 4. 10 Tingkat pelayanan jalur pejalan kaki di koridor Jalan Udayana pada *weekend* (Hari Sabtu)

| Segmen | Zona | Waktu pengamatan | Arus pejalan kaki (org/m/menit) | Kecepatan (m/menit) | Kepadatan (org/m ²) | Ruang pejalan kaki (m ² /org) | Tingkat pelayanan | |
|--------|------|-----------------------|---------------------------------|---------------------|---------------------------------|------------------------------------------|-------------------|---|
| 1 | 1 | Pagi (07.00 – 08.00) | 4.39 | 33.56 | 0.13 | 7.65 | A | |
| | | Siang (12.00 – 13.00) | 5.83 | 32.46 | 0.18 | 5.56 | B | |
| | | Sore (17.00 – 18.00) | 3.78 | 34.40 | 0.11 | 9.11 | A | |
| | 2 | Pagi (07.00 – 08.00) | 2.27 | 35.29 | 0.06 | 15.54 | A | |
| | | Siang (12.00 – 13.00) | 8.49 | 31.29 | 0.27 | 3.68 | C | |
| | | Sore (17.00 – 18.00) | 5.88 | 32.32 | 0.18 | 5.50 | B | |
| | 2 | 1 | Pagi (07.00 – 08.00) | 3.27 | 34.90 | 0.09 | 10.68 | A |
| | | | Siang (12.00 – 13.00) | 8.40 | 31.12 | 0.27 | 3.70 | C |
| | | | Sore (17.00 – 18.00) | 9.07 | 31.16 | 0.29 | 3.44 | C |
| 2 | | Pagi (07.00 – 08.00) | 3.90 | 34.52 | 0.11 | 8.84 | A | |
| | | Siang (12.00 – 13.00) | 14.95 | 30.25 | 0.49 | 2.02 | D | |
| | | Sore (17.00 – 18.00) | 10.76 | 31.07 | 0.35 | 2.89 | C | |
| 3 | | 1 | Pagi (07.00 – 08.00) | 3.56 | 34.77 | 0.10 | 9.78 | A |
| | | | Siang (12.00 – 13.00) | 13.20 | 29.01 | 0.46 | 2.20 | D |

| Segmen | Zona | Waktu pengamatan | Arus pejalan kaki (org/m/menit) | Kecepatan (m/menit) | Kepadatan (org/m ²) | Ruang pejalan kaki (m ² /org) | Tingkat pelayanan |
|--------|------|-----------------------|---------------------------------|---------------------|---------------------------------|------------------------------------------|-------------------|
| 2 | | Sore (17.00 – 18.00) | 9.24 | 31.45 | 0.29 | 3.40 | C |
| | | Pagi (07.00 – 08.00) | 7.87 | 32.19 | 0.24 | 4.09 | B |
| | | Siang (12.00 – 13.00) | 14.93 | 30.63 | 0.49 | 2.05 | D |
| 4 | 1 | Sore (17.00 – 18.00) | 14.80 | 30.91 | 0.48 | 2.09 | D |
| | | Pagi (07.00 – 08.00) | 1.73 | 36.23 | 0.05 | 20.90 | A |
| | | Siang (12.00 – 13.00) | 1.82 | 36.12 | 0.05 | 19.82 | A |
| | 2 | Sore (17.00 – 18.00) | 8.58 | 31.66 | 0.27 | 3.69 | C |
| | | Pagi (07.00 – 08.00) | 2.73 | 35.44 | 0.08 | 12.97 | A |
| | | Siang (12.00 – 13.00) | 3.00 | 35.20 | 0.09 | 11.73 | A |
| | | Sore (17.00 – 18.00) | 12.47 | 30.56 | 0.41 | 2.45 | C |

Sumber: Hasil perhitungan (2013)

Tabel 4. 11 Tingkat pelayanan jalur pejalan kaki di koridor Jalan Udayana pada *weekend* (Hari Minggu)

| Segmen | Zona | Waktu pengamatan | Arus pejalan kaki (org/m/menit) | Kecepatan (m/menit) | Kepadatan (org/m ²) | Ruang pejalan kaki (m ² /org) | Tingkat pelayanan |
|--------|------|-----------------------|---------------------------------|---------------------|---------------------------------|------------------------------------------|-------------------|
| 1 | 1 | Pagi (07.00 – 08.00) | - | - | - | - | - |
| | | Siang (12.00 – 13.00) | 1.22 | 36.68 | 0.03 | 30.01 | A |
| | | Sore (17.00 – 18.00) | 2.61 | 35.38 | 0.07 | 13.55 | A |
| 2 | 2 | Pagi (07.00 – 08.00) | - | - | - | - | - |
| | | Siang (12.00 – 13.00) | 0.94 | 36.93 | 0.03 | 39.36 | A |
| | | Sore (17.00 – 18.00) | 2.57 | 35.40 | 0.07 | 13.79 | A |
| 2 | 1 | Pagi (07.00 – 08.00) | - | - | - | - | - |
| | | Siang (12.00 – 13.00) | 2.47 | 35.59 | 0.07 | 14.43 | A |
| | | Sore (17.00 – 18.00) | 5.27 | 32.59 | 0.16 | 6.19 | A |
| | 2 | Pagi (07.00 – 08.00) | - | - | - | - | - |
| | | Siang (12.00 – 13.00) | 2.86 | 35.38 | 0.08 | 12.38 | A |
| | | Sore (17.00 – 18.00) | 7.81 | 32.37 | 0.24 | 4.14 | B |
| 3 | 1 | Pagi (07.00 – 08.00) | - | - | - | - | - |
| | | Siang (12.00 – 13.00) | 1.16 | 36.72 | 0.03 | 31.78 | A |
| | | Sore (17.00 – 18.00) | 8.76 | 31.64 | 0.28 | 3.61 | C |
| | 2 | Pagi (07.00 – 08.00) | - | - | - | - | - |
| | | Siang (12.00 – 13.00) | 3.53 | 34.68 | 0.10 | 9.82 | A |
| | | Sore (17.00 – 18.00) | 14.07 | 30.41 | 0.46 | 2.16 | D |
| 4 | 1 | Pagi (07.00 – 08.00) | - | - | - | - | - |
| | | Siang (12.00 – 13.00) | 1.56 | 36.49 | 0.04 | 23.46 | A |
| | | Sore (17.00 – 18.00) | 6.40 | 32.49 | 0.20 | 5.08 | B |
| | 2 | Pagi (07.00 – 08.00) | - | - | - | - | - |
| | | Siang (12.00 – 13.00) | 1.20 | 36.64 | 0.03 | 30.53 | A |
| | | Sore (17.00 – 18.00) | 12.00 | 30.80 | 0.39 | 2.57 | C |

Sumber: Hasil perhitungan (2013)

Khusus untuk Hari Minggu Pagi, tingkat pelayanan jalur pejalan kaki tidak dihitung karena setiap Minggu Pagi terdapat kegiatan *car free day* atau area bebas kendaraan di sepanjang koridor Jalan Udayana. Analisis mengenai tingkat pelayanan jalur pejalan kaki di koridor Jalan Udayana yang telah dihitung sebelumnya dapat dilihat pada Tabel 4.12.

Tabel 4. 12 Analisis tingkat pelayanan (LOS) jalur pejalan kaki di koridor Jalan Udayana

| Segmen | Zona | Waktu | Tingkat pelayanan (LOS) | | | Analisis |
|--------|------|-------|-------------------------|-------|--------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | | | Senin | Sabtu | Minggu | |
| 1 | 1 | Pagi | A | A | - | Jalur pejalan kaki saat pagi hari di segmen 1 zona 1 baik pada Hari Senin dan Hari Sabtu berada pada tingkat pelayanan (LOS) A, karena lebar efektif trotoar yang tersedia yaitu 1.2 m dan jumlah pejalan kaki saat pagi hari tidak terlalu banyak. Sehingga ruang pejalan kaki yang ada masih dapat bebas digunakan oleh para pejalan kaki, termasuk bebas menentukan arah berjalan dan kecepatan yang digunakan tanpa menimbulkan gangguan antar sesama pejalan kaki. |
| | | Siang | B | B | A | Jalur pejalan kaki saat siang hari di segmen 1 zona 1 pada Hari Senin dan Sabtu berada pada LOS B yang berarti bahwa ruang pejalan kaki masih nyaman dilewati dengan kecepatan yang cepat tanpa mengganggu pejalan lainnya walaupun keberadaan pejalan kaki lainnya sudah mulai berpengaruh pada arus pejalan kaki. Hal tersebut dikarenakan oleh lebar efektif trotoar yang tersedia yaitu 1.2 m dan jumlah pejalan kaki semakin bertambah. Sedangkan pada Hari Minggu termasuk kategori LOS A yang berarti bahwa pejalan kaki masih dapat bebas menentukan arah berjalan dan kecepatan yang digunakan tanpa menimbulkan gangguan antar sesama pejalan kaki pada ruang pejalan kaki tersebut. |
| | | Sore | A | A | A | Jalur pejalan kaki saat sore hari di segmen 1 zona 1 baik pada Hari Senin, Hari Sabtu dan Hari Minggu berada pada LOS A karena lebar efektif trotoar yang tersedia yaitu 1.2 m dan jumlah pejalan kaki saat sore hari tidak terlalu banyak. Sehingga ruang pejalan kaki yang ada masih dapat bebas digunakan oleh para pejalan kaki termasuk bebas menentukan arah dan kecepatan berjalan tanpa menimbulkan gangguan antar sesama pejalan kaki. |
| 2 | | Pagi | A | A | - | Jalur pejalan kaki saat pagi hari di segmen 1 zona 2 baik pada Hari Senin dan Hari Sabtu berada LOS A karena lebar efektif trotoar yang tersedia yaitu 1.35 m dan jumlah pejalan kaki saat pagi hari tidak terlalu banyak. Sehingga ruang pejalan kaki yang ada masih dapat bebas digunakan oleh para pejalan kaki termasuk bebas menentukan arah dan kecepatan berjalan tanpa menimbulkan gangguan antar sesama pejalan kaki. |
| | | Siang | C | C | A | Jalur pejalan kaki saat siang hari di segmen 1 zona 2 pada Hari Senin dan Hari Sabtu berada pada LOS C yang berarti bahwa berpotensi terjadinya persinggungan kecil ketika pejalan kaki bergerak pada zona tersebut dan pejalan kaki berjalan relatif lambat karena keterbatasan ruang antar pejalan kaki. Hal tersebut dikarenakan oleh lebar efektif trotoar yang tersedia yaitu 1.35 m dan jumlah pejalan kaki semakin bertambah. Sedangkan pada Hari Minggu berada pada LOS A yang berarti bahwa ruang pejalan kaki masih dapat bebas digunakan oleh para pejalan kaki termasuk bebas menentukan arah dan kecepatan berjalan tanpa menimbulkan gangguan antar sesama pejalan kaki. |
| | | Sore | A | B | A | Jalur pejalan kaki saat sore hari di segmen 1 zona 2 pada Hari Senin dan Hari Minggu berada pada LOS A yang berarti bahwa ruang pejalan kaki masih dapat bebas digunakan oleh para pejalan kaki, termasuk bebas menentukan arah dan kecepatan berjalan tanpa |

| Segmen | Zona | Waktu | Tingkat pelayanan (LOS) | | | Analisis |
|--------|------|-------|-------------------------|-------|--------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | | | Senin | Sabtu | Minggu | |
| 2 | 1 | Pagi | A | A | - | menimbulkan gangguan antar sesama pejalan kaki.. Sedangkan pada Hari Sabtu termasuk kategori LOS B yang berarti bahwa ruang pejalan kaki masih tetap nyaman dilewati dengan kecepatan yang cepat tanpa mengganggu pejalan lainnya walaupun keberadaan pejalan kaki lainnya sudah mulai berpengaruh pada arus pejalan kaki. Hal tersebut dikarenakan oleh lebar efektif trotoar yaitu 1.35 m dan dilewati oleh banyak pejalan kaki. |
| | | Siang | C | C | A | Jalur pejalan kaki saat siang hari di segmen 2 zona 1 pada Hari Senin dan Hari Sabtu berada pada LOS C yang berarti bahwa berpotensi terjadinya persinggungan kecil ketika pejalan kaki bergerak pada zona tersebut dan pejalan kaki berjalan relatif lambat karena keterbatasan ruang antar pejalan kaki. Hal tersebut dikarenakan oleh lebar efektif trotoar yang tersedia yaitu 1 m dan jumlah pejalan kaki semakin bertambah. Sedangkan pada Hari Minggu termasuk kategori LOS A yang berarti bahwa pejalan kaki dapat bebas menentukan arah dan kecepatan berjalan tanpa menimbulkan gangguan antar sesama pejalan kaki pada ruang pejalan kaki tersebut. |
| | | Sore | B | C | A | Jalur pejalan kaki saat sore hari di segmen 2 zona 1 pada Hari Senin berada pada LOS B yang berarti bahwa ruang pejalan kaki masih nyaman dilewati dengan kecepatan yang cepat walaupun keberadaan pejalan kaki lainnya sudah mulai berpengaruh pada arus pejalan kaki. Sedangkan pada Hari Sabtu termasuk kategori LOS C, sehingga berpotensi terjadinya persinggungan kecil antar pejalan kaki dan pejalan kaki berjalan relatif lambat karena keterbatasan ruang antar pejalan kaki. Hal tersebut dikarenakan oleh lebar efektif trotoar yang tersedia yaitu 1 m dan dilewati oleh banyak pejalan kaki. Untuk Hari Minggu termasuk kategori LOS A, yaitu ruang pejalan kaki masih dapat bebas digunakan oleh para pejalan kaki termasuk bebas menentukan arah dan kecepatan berjalan. |
| 2 | 2 | Pagi | A | A | - | Jalur pejalan kaki saat pagi hari di segmen 2 zona 2 baik pada Hari Senin dan Hari Sabtu berada pada LOS A karena lebar efektif trotoar yang tersedia yaitu 0.7 m namun jumlah pejalan kaki saat pagi hari tidak terlalu banyak. Sehingga ruang pejalan kaki yang ada masih dapat bebas digunakan oleh para pejalan kaki termasuk bebas menentukan arah dan kecepatan berjalan tanpa menimbulkan gangguan antar sesama pejalan kaki. |
| | | Siang | D | D | A | Jalur pejalan kaki saat siang hari di segmen 2 zona 2 pada Hari Senin dan Hari Sabtu berada pada LOS D yang berarti bahwa ruang pejalan kaki mulai terbatas, pejalan kaki akan sering berganti posisi dan merubah kecepatan. Berpotensi timbulnya persinggungan antar pejalan kaki. Hal tersebut dikarenakan oleh lebar efektif trotoar yang |

| Segmen | Zona | Waktu | Tingkat pelayanan (LOS) | | | Analisis |
|--------|------|-------|-------------------------|-------|--------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | | | Senin | Sabtu | Minggu | |
| | | Sore | C | C | B | tersedia yaitu 0.7 m dan jumlah pejalan kaki semakin bertambah. Sedangkan pada Hari Minggu termasuk kategori LOS A, yaitu pejalan kaki dapat bebas menentukan arah berjalan dan kecepatan yang digunakan tanpa menimbulkan gangguan antar sesama pejalan kaki pada ruang pejalan kaki tersebut. |
| 3 | 1 | Pagi | A | A | - | Jalur pejalan kaki saat sore hari di segmen 2 zona 2 pada Hari Senin dan Hari Sabtu berada pada LOS C yang berarti bahwa berpotensi terjadinya persinggungan kecil ketika pejalan kaki bergerak pada zona tersebut dan pejalan kaki berjalan relatif lambat karena keterbatasan ruang antar pejalan kaki. Hal tersebut dikarenakan oleh lebar efektif trotoar yang tersedia yaitu 0.7 m dan dilewati oleh banyak pejalan kaki. Sedangkan pada Hari Minggu termasuk kategori LOS B yang berarti bahwa ruang pejalan kaki masih nyaman dilewati dengan kecepatan yang cepat walaupun keberadaan pejalan kaki lainnya sudah mulai berpengaruh pada arus pejalan kaki. |
| | | Siang | D | D | A | Jalur pejalan kaki saat pagi hari di segmen 3 zona 1 baik pada Hari Senin dan Hari Sabtu berada pada LOS A karena lebar efektif trotoar yang tersedia yaitu 1.5 m namun jumlah pejalan kaki saat pagi hari tidak terlalu banyak. Sehingga ruang pejalan kaki yang ada masih dapat bebas digunakan oleh para pejalan kaki termasuk bebas menentukan arah dan kecepatan berjalan tanpa menimbulkan gangguan antar sesama pejalan kaki. |
| | | Sore | C | C | C | Jalur pejalan kaki saat siang hari di segmen 3 zona 1 pada Hari Senin dan Hari Sabtu berada pada LOS D yang berarti ruang pejalan kaki mulai terbatas, pejalan kaki akan sering berganti posisi dan merubah kecepatan. Berpotensi timbulnya persinggungan antar pejalan kaki. Hal tersebut dikarenakan oleh lebar efektif trotoar yang tersedia yaitu 1.5 m dan jumlah pejalan kaki semakin bertambah. Sedangkan pada Hari Minggu termasuk kategori LOS A, yaitu pejalan kaki dapat bebas menentukan arah berjalan dan kecepatan yang digunakan tanpa menimbulkan gangguan antar sesama pejalan kaki pada ruang pejalan kaki tersebut. |
| | 2 | Pagi | B | B | - | Jalur pejalan kaki saat sore hari di segmen 3 zona 1 baik pada Hari Senin, Hari Sabtu dan Hari Minggu berada pada LOS C. Hal tersebut dikarenakan oleh lebar efektif trotoar yang tersedia yaitu 1.5 m dan dilewati oleh banyak pejalan kaki. Sehingga berpotensi terjadinya persinggungan kecil ketika pejalan kaki bergerak pada zona tersebut dan pejalan kaki berjalan relatif lambat karena keterbatasan ruang antar pejalan kaki. |
| | | Siang | D | D | A | Jalur pejalan kaki saat pagi hari di segmen 3 zona 2 baik pada Hari Senin dan Hari Sabtu berada pada LOS B yang berarti bahwa ruang pejalan kaki masih nyaman dilewati dengan kecepatan yang cepat tanpa mengganggu pejalan kaki lainnya walaupun keberadaan pejalan kaki lainnya sudah mulai berpengaruh pada arus pejalan kaki. Hal tersebut dikarenakan oleh lebar efektif trotoar yang tersedia yaitu 1 m dan dilewati oleh banyak pejalan kaki. |
| | | | | | | Jalur pejalan kaki saat siang hari di segmen 3 zona 2 pada Hari Senin dan Hari Sabtu berada pada LOS D yang berarti bahwa ruang pejalan kaki mulai terbatas, pejalan |

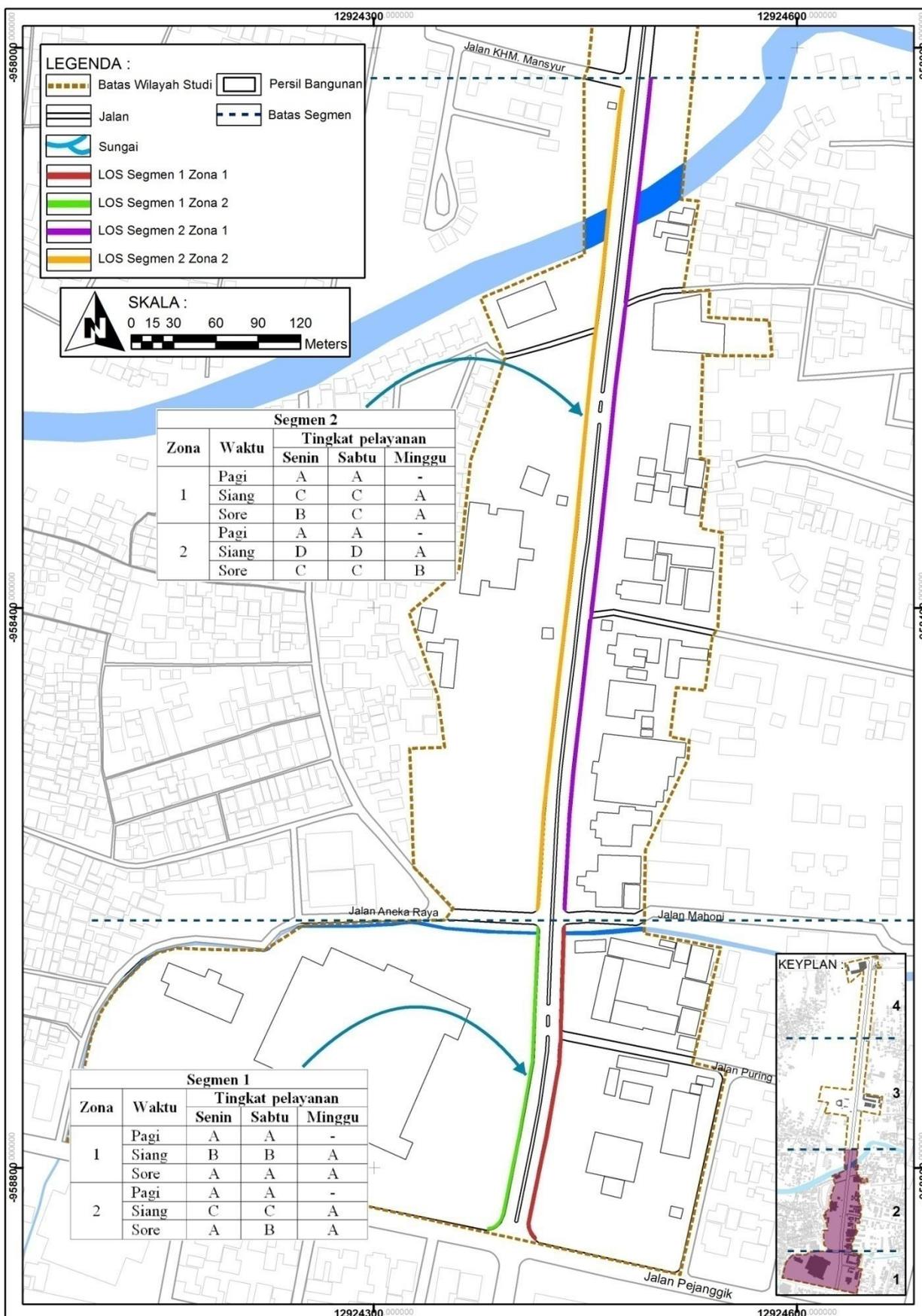
| Segmen | Zona | Waktu | Tingkat pelayanan (LOS) | | | Analisis |
|--------|------|-------|-------------------------|-------|--------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | | | Senin | Sabtu | Minggu | |
| 4 | 1 | Sore | D | D | D | <p>kaki akan sering berganti posisi dan merubah kecepatan. Berpotensi timbulnya persinggungan antar pejalan kaki. Hal tersebut dikarenakan oleh lebar efektif trotoar yang tersedia yaitu 1 m dan dilewati oleh banyak pejalan kaki. Sedangkan pada Hari Minggu termasuk kategori LOS A, yaitu pejalan kaki dapat bebas menentukan arah dan kecepatan berjalan tanpa menimbulkan gangguan antar sesama pejalan kaki pada ruang pejalan kaki.</p> <p>Jalur pejalan kaki saat sore hari di segmen 3 zona 2 baik pada Hari Senin, Hari Sabtu dan Hari Minggu berada pada LOS D. Hal tersebut dikarenakan oleh lebar efektif trotoar yang tersedia yaitu 1 m dan dilewati oleh banyak pejalan kaki. Sehingga menjelaskan bahwa ruang pejalan kaki mulai terbatas yang akhirnya membuat pejalan kaki akan sering berganti posisi dan merubah kecepatan. Serta berpotensi timbulnya persinggungan antar pejalan kaki.</p> |
| | | Pagi | A | A | - | <p>Jalur pejalan kaki saat pagi hari di segmen 4 zona 1 baik pada Hari Senin dan Hari Sabtu berada pada LOS A yang berarti bahwa pada ruang pejalan kaki tersebut, pejalan kaki dapat bebas menentukan arah dan kecepatan berjalan tanpa menimbulkan gangguan antar sesama pejalan kaki. Hal tersebut dikarenakan lebar efektif trotoar yang tersedia yaitu 1.5 m namun jumlah pejalan kaki saat pagi hari tidak terlalu banyak.</p> |
| | | Siang | A | A | A | <p>Jalur pejalan kaki saat siang hari di segmen 4 zona 1 baik pada Hari Senin, Hari Sabtu dan Hari Minggu berada pada LOS A. Hal tersebut dikarenakan lebar efektif trotoar yang tersedia yaitu 1.5 m namun jumlah pejalan kaki saat pagi hari tidak terlalu banyak. Sehingga ruang pejalan kaki yang ada masih dapat bebas digunakan oleh para pejalan kaki, termasuk bebas menentukan arah dan kecepatan berjalan tanpa menimbulkan gangguan antar pejalan kaki.</p> |
| 2 | | Sore | C | C | B | <p>Jalur pejalan kaki saat sore hari di segmen 4 zona 1 pada Hari Senin dan Hari Sabtu berada pada LOS C yang berarti bahwa berpotensi terjadinya persinggungan kecil ketika pejalan kaki bergerak dan pejalan kaki berjalan relatif lambat karena keterbatasan ruang antar pejalan kaki. Hal tersebut dikarenakan oleh lebar efektif trotoar yang tersedia yaitu 1.5 m dan jumlah pejalan kaki semakin bertambah. Sedangkan pada Hari Minggu termasuk kategori LOS B yang berarti bahwa ruang pejalan kaki masih nyaman dilewati dengan kecepatan yang cepat walaupun keberadaan pejalan kaki lainnya sudah mulai berpengaruh pada arus pejalan kaki.</p> |
| | | Pagi | A | A | - | <p>Jalur pejalan kaki saat pagi hari di segmen 4 zona 2 baik pada Hari Senin dan Hari Sabtu berada pada LOS A. Hal tersebut dikarenakan lebar efektif trotoar yang tersedia yaitu 1 m namun jumlah pejalan kaki saat pagi hari tidak terlalu banyak. Sehingga ruang pejalan kaki yang ada masih dapat bebas digunakan oleh para pejalan kaki, termasuk bebas menentukan arah dan kecepatan berjalan tanpa menimbulkan gangguan antar sesama pejalan kaki.</p> |
| | | Siang | A | A | A | <p>Jalur pejalan kaki saat siang hari di segmen 4 zona 2 baik pada Hari Senin, Hari Sabtu dan Hari Minggu berada pada LOS A. Hal tersebut dikarenakan lebar efektif trotoar yang tersedia yaitu 1 m namun jumlah pejalan</p> |

| Segmen | Zona | Waktu | Tingkat pelayanan (LOS) | | | Analisis |
|--------|------|-------|-------------------------|-------|--------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | | | Senin | Sabtu | Minggu | |
| | | | | | | kaki saat pagi hari tidak terlalu banyak. Sehingga ruang pejalan kaki yang ada masih dapat bebas digunakan oleh para pejalan kaki, termasuk bebas menentukan arah dan kecepatan berjalan tanpa menimbulkan gangguan antar sesama pejalan kaki. |
| | | Sore | C | C | C | Jalur pejalan kaki saat sore hari di segmen 4 zona 2 baik pada Hari Senin, Hari Sabtu dan Hari Minggu berada pada LOS C. Hal tersebut dikarenakan oleh lebar efektif trotoar yang tersedia yaitu 1 m dan jumlah pejalan kaki semakin bertambah. Sehingga berpotensi terjadinya persinggungan kecil ketika pejalan kaki bergerak dan pejalan kaki berjalan relatif lambat karena keterbatasan ruang antar pejalan kaki. |

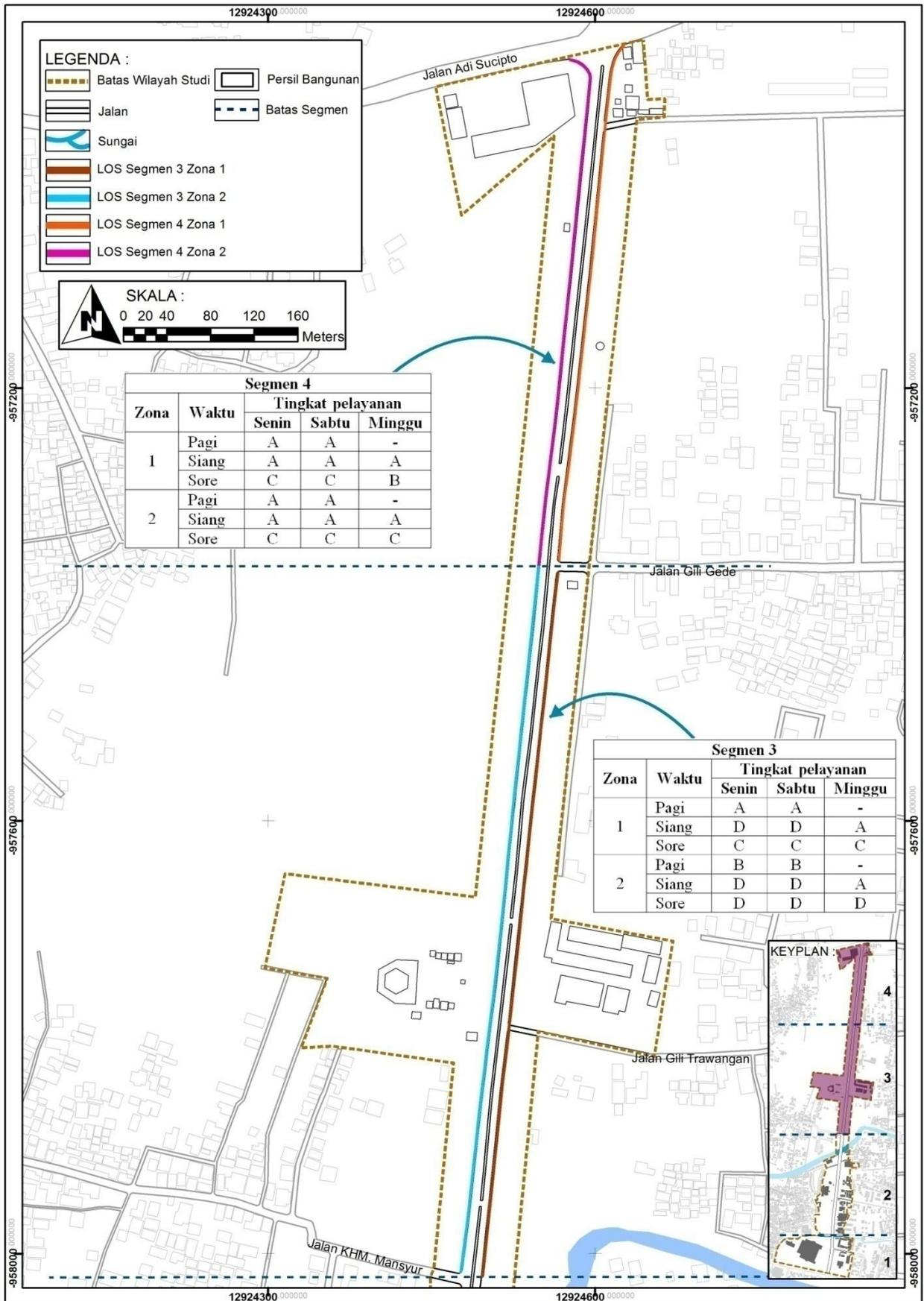
Sumber: Hasil analisis (2013)

Setiap zona memiliki tingkat pelayanan yang berbeda-beda karena jumlah pejalan kaki dan lebar trotoar yang berbeda-beda. Walaupun pada kenyataannya lebar eksisting trotoar yang ada sebagian telah memenuhi standar yang ada, namun terdapat beberapa halangan yang membuat lebar efektif dari trotoar menjadi lebih kecil dan tidak sesuai ketentuan serta mempengaruhi tingkat pelayanan (LOS). Oleh karena itu, diperlukan lebar efektif trotoar yang memadai yaitu dengan menambah lebar ataupun mengatur keberadaan kegiatan non pejalan kaki atau hal-hal lainnya yang menjadi hambatan dan mengurangi lebar trotoar. Sehingga ruang pejalan kaki dapat menampung pejalan kaki dengan baik tanpa berpotensi timbulnya persinggungan antar pejalan kaki.

Selain tersedianya lebar efektif trotoar yang mencukupi, perlu juga adanya penyediaan fasilitas penunjang pada jalur pejalan kaki agar dapat memfasilitasi pejalan kaki dengan baik dan memberikan kenyamanan bagi pengguna ruang pejalan kaki tersebut. Peta tingkat pelayanan jalur pejalan kaki di koridor Jalan Udayana pada segmen 1 dan 2 dapat dilihat pada Gambar 4.29 sedangkan untuk tingkat pelayanan jalur pejalan kaki pada segmen 3 dan 4 dapat dilihat pada Gambar 4.30.



Gambar 4. 29 Tingkat pelayanan jalur pejalan kaki pada segmen 1 dan 2 koridor Jalan Udayana



Gambar 4. 30 Tingkat pelayanan jalur pejalan kaki pada segmen 3 dan 4 koridor Jalan Udayana

B. Fasilitas penunjang jalur pejalan kaki

Analisis fasilitas penunjang jalur pejalan kaki digunakan juga untuk melihat kinerja jalur pejalan kaki di koridor Jalan Udayana yaitu dengan mengetahui kondisi dari fasilitas penunjang jalur pejalan kaki yang tersedia dan kemudian dianalisis kesesuaiannya dengan standar yang digunakan.

1. Lampu penerangan

Lampu penerangan merupakan salah satu fasilitas penunjang jalur pejalan kaki yang berfungsi untuk menerangi jalur pejalan kaki, terutama saat malam hari. Kondisi dilapangan menunjukkan bahwa lampu penerangan jalan di koridor Jalan Udayana yang berada pada median jalan juga difungsikan sebagai penerangan untuk jalur pejalan kaki. Berikut Tabel 4.13 menampilkan analisis dari kondisi lampu penerangan di koridor Jalan Udayana.

Tabel 4. 13 Analisis kondisi lampu penerangan di koridor Jalan Udayana

| Segmen | Kondisi eksisting | Standar | Analisis |
|--------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1 | Tidak ada penerangan khusus untuk jalur pejalan kaki, hanya terdapat lampu jalan yang terletak di median jalan dengan interval ± 20 m dan belum memberikan penerangan yang cukup bagi jalur pejalan kaki. Hal tersebut terjadi baik di zona 1 maupun zona 2. | - Diletakan pada jalur amenitas - Terletak setiap 10 m dengan tinggi maksimal 4 - Memiliki bahan yang berdurabilitas tinggi seperti metal dan beton cetak (Sumber: Pedoman Penyediaan dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Ruang Pejalan Kaki di Perkotaan oleh Dirjen Penataan Ruang, 2008) | Lampu penerangan jalan yang tersedia belum memberikan penerangan yang cukup kepada jalur pejalan kaki, sehingga masih terlihat gelap pada malam hari. Perlu adanya penambahan lampu penerangan untuk jalur pejalan kaki sesuai dengan standar sehingga dapat memfasilitasi dengan baik pejalan kaki pada malam hari. |
| 2 | Tidak ada penerangan khusus untuk jalur pejalan kaki di segmen 2. Sama seperti pada segmen 1, hanya terdapat lampu jalan yang terletak di median jalan dengan interval ± 20 m dan belum memberikan penerangan yang cukup bagi jalur pejalan kaki. Keadaan tersebut terjadi baik di zona 1 maupun zona 2. | | Lampu penerangan jalan yang tersedia di median jalan belum memberikan penerangan yang cukup kepada jalur pejalan kaki di segmen 2, sehingga masih terlihat gelap pada malam hari. Perlu adanya penambahan lampu penerangan untuk jalur pejalan kaki sesuai dengan standar, sehingga dapat memfasilitasi dengan baik pejalan kaki pada malam hari. |
| 3 | Pada segmen 3 juga tidak terdapat penerangan khusus untuk jalur pejalan kaki. Hanya terdapat lampu jalan yang letaknya di median jalan. Hal tersebut belum memberikan penerangan yang cukup bagi jalur pejalan kaki dan menjadi rawan terhadap tindak kejahatan. Kondisi demikian terjadi baik di zona 1 maupun zona 2. | | Perlu adanya penambahan lampu penerangan untuk jalur pejalan kaki karena lampu penerangan jalan yang tersedia pada median jalan belum memberikan penerangan yang cukup kepada jalur pejalan kaki, terutama pada bagian jalur pejalan kaki di dekat taman yang terlindungi oleh pohon – pohon rimbun. Adanya lampu khusus jalur pejalan kaki yang sesuai standar dapat memfasilitasi dengan baik pejalan kaki pada malam hari dan menghindari pejalan kaki dari tindak kriminal serta juga dapat memperindah kawasan taman. |
| 4 | Penerangan khusus jalur pejalan kaki juga tidak | | Lampu penerangan jalan yang tersedia pada median jalan belum memberikan penerangan |

| Segmen | Kondisi eksisting | Standar | Analisis |
|--------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | ditemukan pada segmen 4 baik pada zona 1 dan 2. Hanya memanfaatkan penerangan jalan yang tersedia di median jalan dan belum memberikan penerangan yang cukup bagi jalur pejalan kaki di kedua zona. | | yang cukup kepada jalur pejalan kaki, terutama pada jalur pejalan kaki di dekat taman yang memiliki pepohonan rimbun di sekitarnya dan terkesan sangat gelap serta rawan tindak kejahatan. Perlu adanya lampu khusus jalur pejalan kaki agar dapat memfasilitasi dengan baik pejalan kaki pada malam hari dan menghindari tindak kriminal serta dapat juga memperindah kawasan taman. |

Sumber: Hasil analisis (2013)

Dari kondisi yang ada menunjukkan bahwa saat malam hari, jalur pejalan kaki di koridor Jalan Udayana masih minim penerangan. Penerangan sangat diperlukan, selain sebagai pemenuhan fasilitas penunjang jalur pejalan kaki juga dapat mempengaruhi minat berjalan para pejalan kaki pada malam hari.

2. Tanaman peneduh

Tanaman peneduh diperlukan pada jalur pejalan kaki sebagai pelindung dari sinar matahari. Biasanya beberapa jenis tanaman peneduh yang dapat digunakan yaitu jenis Kiara Payung, Tanjung atau Bungur. Analisis dari kondisi tanaman peneduh untuk jalur pejalan kaki di koridor Jalan Udayana dapat dilihat pada Tabel 4.14.

Tabel 4. 14 Analisis kondisi tanaman peneduh di koridor Jalan Udayana

| Segmen | Kondisi eksisting | Standar | Analisis |
|--------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1 | Terdapat tanaman peneduh dengan jenis <i>Filicium</i> (Kiara Payung) yang ditanam di samping jalur pejalan kaki karena tidak terdapat jalur tanaman, dengan interval 5 – 15 m dan memiliki ketinggian rata-rata 10 m. Namun sebagian pada zona 1 persebarannya tidak merata. Contohnya di depan SMA 5 Mataram, keberadaan pohon peneduh masih kurang. Kemudian persebaran juga kurang merata pada zona 2, hanya terdapat beberapa tanaman peneduh saja. | <ul style="list-style-type: none"> - Mempunyai batang dan percabangan yang kuat dan tidak mudah patah. - Dapat ditempatkan pada jalur tanaman (1.5 m) yang terletak diantara jalur lalu lintas kendaraan dan jalur pejalan kaki | Ukuran dan interval dari pohon peneduh yang telah ada sudah memenuhi standar, namun diperlukan penambahan tanaman peneduh lagi pada daerah-daerah yang belum dilengkapi peneduh sesuai dengan ketentuan yang ada, tidak mengganggu pejalan kaki dan mampu memberikan perlindungan terhadap sinar matahari. |
| 2 | Terdapat tanaman peneduh dengan jenis <i>Filicium</i> (Kiara Payung) di zona 1 yang ditanam di samping jalur pejalan kaki dengan interval 10 – 15 m serta memiliki ketinggian rata-rata 10 m. Namun beberapa bagian pada zona 1 belum tersedia tanaman peneduh. Kemudian persebaran juga kurang merata pada zona 2, hanya terdapat beberapa tanaman peneduh saja di beberapa tempat dengan interval yang sama seperti pada zona 1. | <ul style="list-style-type: none"> - Percabangan 2 m di atas tanah. - Bentuk percabangan batang tidak merunduk. - Bermassa daun padat. - Ditanam secara berbaris | Ukuran dan interval dari pohon peneduh yang telah ada sudah sesuai, namun diperlukan penambahan tanaman peneduh lagi pada daerah-daerah yang belum dilengkapi peneduh seperti pada zona 1 yaitu depan Kantor Kementerian Agama, Gedung Wanita, Grand Madani Hotel serta kemudian pada zona 2 yaitu di depan kantor DPRD dengan tanaman yang sesuai dengan ketentuan yang ada, tidak mengganggu pejalan kaki dan mampu memberikan perlindungan terhadap sinar matahari. |
| 3 | Ketersediaan tanaman peneduh | berbaris | Ukuran dan interval dari pohon peneduh |

| Segmen | Kondisi eksisting | Standar | Analisis |
|--------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | dengan jenis <i>Filicium</i> (Kiara Payung) pada segmen 3 sudah cukup merata baik pada zona 1 dan 2 yang ditanam di samping jalur pejalan kaki, walaupun terdapat sedikit tempat yang belum dilengkapi tanaman peneduh. Tanaman peneduh yang tersedia rata-rata memiliki interval 5 – 15 m serta memiliki ketinggian rata-rata 10 m. | - Jenis tanaman peneduh dapat berupa pohon Kiara Payung, Tanjung atau Angsana. (Sumber: Tata Cara Perencanaan | yang tersedia sudah sesuai standar. Namun tetap diperlukan penambahan pada daerah-daerah yang belum memiliki tanaman peneduh agar dapat melindungi pejalan kaki dari sinar matahari dengan baik. Untuk tanaman peneduh yang telah ada juga perlu dilakukan perawatan agar pertumbuhannya tidak mengganggu trotoar dan percabangannya tidak menghalangi pejalan kaki. |
| 4 | Sama seperti segmen 3, pada segmen 4 ketersediaan tanaman peneduh sudah cukup merata baik pada zona 1 dan 2, namun masih terdapat beberapa tempat yang belum dilengkapi tanaman peneduh. Tanaman peneduh yang tersedia rata-rata memiliki interval 5 – 15 m serta memiliki ketinggian rata-rata 10 m. | Teknik Lansekap Jalan oleh Dirjen Bina Marga No: 033/T/BM/1996) | Ukuran dan interval dari pohon peneduh yang tersedia sudah sesuai standar. Namun tetap diperlukan penambahan pada daerah-daerah di segmen 4 yang belum memiliki tanaman peneduh agar dapat melindungi pejalan kaki dari sinar matahari dengan baik. Untuk tanaman peneduh yang telah ada juga perlu dilakukan perawatan agar pertumbuhannya tidak mengganggu trotoar dan percabangannya tidak menghalangi pejalan kaki. |

Sumber: Hasil analisis (2013)

Dari Tabel 4.14 dapat disimpulkan bahwa terdapat beberapa segmen yang jalur pejalan kakinya telah dilengkapi dengan tanaman peneduh dan sebagian lagi memiliki tanaman peneduh namun tidak tersebar merata. Sehingga perlu beberapa penambahan tanaman peneduh pada daerah yang belum dilengkapi peneduh dan mempertahankan serta merawat peneduh yang telah sesuai dengan ketentuan yang ada agar tumbuh dengan baik dan dapat memberikan kenyamanan bagi pejalan kaki.

3. Tempat duduk

Pada koridor jalan Udayana tidak ditemukan adanya fasilitas tempat duduk bagi pejalan kaki. Berikut Tabel 4.15 menjelaskan analisis mengenai tempat duduk untuk pejalan kaki di koridor Jalan Udayana.

Tabel 4. 15 Analisis kondisi tempat duduk di koridor Jalan Udayana

| Segmen | Kondisi eksisting | Standar | Analisis |
|--------|----------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1 | Tidak terdapat tempat duduk baik di zona 1 maupun zona 2 | - Diletakan pada jalur amenities, terletak setiap 10 m - Lebar 40 – 50 cm dengan panjang sekitar 150 cm | Perlu adanya pengadaan tempat duduk pada segmen 1, baik di zona 1 dan 2 mengingat pada segmen tersebut pejalan kaki banyak berasal dari luar koridor dengan moda awal dan akhir yaitu dengan berjalan kaki. Sehingga memerlukan tempat untuk beristirahat sejenak sebelum melanjutkan perjalanannya. |
| 2 | Tidak terdapat tempat duduk baik di zona 1 maupun zona 2 | - Bahan yang digunakan adalah bahan dengan durabilitas tinggi seperti | Diperlukan pengadaan tempat duduk, mengingat karakteristik dari pejalan kaki di segmen 2 juga ada yang merupakan pejalan kaki penuh yaitu mereka yang menggunakan berjalan kaki sebagai moda utama dari tempat asal hingga ke tujuan. Sehingga memerlukan |

| Segmen | Kondisi eksisting | Standar | Analisis |
|--------|----------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | | metal dan beton cetak. (Sumber: Pedoman Penyediaan dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Ruang Pejalan Kaki di Perkotaan oleh Dirjen Penataan Ruang, 2008) | tempat duduk untuk memfasilitasi mereka ketika ingin beristirahat sejenak sebelum melanjutkan perjalanannya. |
| 3 | Tidak terdapat tempat duduk baik di zona 1 maupun zona 2 | | Segmen 3 sebagai kawasan pendidikan dan RTH juga memerlukan tempat duduk pada jalur pejalan kakinya, terlebih lagi tujuan utama dari pejalan kaki di segmen tersebut yaitu berekreasi/berjalan – jalan. Sehingga diperlukan penyediaan fasilitas penunjang pejalan kaki baik di zona 1 dan 2, termasuk ketersediaan tempat duduk. Dengan adanya tempat duduk juga diharapkan tidak ada yang duduk lagi di trotoar dan menghalangi pejalan kaki yang melintas. |
| 4 | Tidak terdapat tempat duduk baik di zona 1 maupun zona 2 | | Diperlukan pengadaan tempat duduk pada segmen 4 baik di zona 1 maupun 2 mengingat pejalan kaki pada segmen tersebut juga selain memiliki tujuan utama ke Taman Udayana juga banyak yang bertujuan untuk sekedar berekreasi/berjalan-jalan. Sehingga diperlukan penyediaan fasilitas penunjang pejalan kaki yang baik, termasuk ketersediaan tempat duduk. Dengan adanya tempat duduk juga diharapkan tidak ada yang duduk lagi di trotoar dan menghalangi pejalan kaki yang melintas. |

Sumber: Hasil analisis (2013)

Dari kondisi eksisting dan karakteristik pejalan kaki di koridor Jalan Udayana menunjukkan bahwa keberadaan tempat duduk diperlukan untuk memfasilitasi para pejalan kaki yang melintas, baik pada segmen 1 hingga segmen 4.

4. Tempat sampah

Tempat sampah yang selama ini tersedia di koridor Jalan Udayana sebagian besar merupakan tempat sampah dari Taman Udayana yang diletakan di pinggir taman sehingga diperuntukan juga oleh pejalan kaki. Analisis mengenai kondisi tempat sampah di koridor Jalan Udayana dapat dilihat pada Tabel 4.16.

Tabel 4. 16 Analisis kondisi tempat sampah di koridor Jalan Udayana

| Segmen | Kondisi eksisting | Standar | Analisis |
|--------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1 | Tidak terdapat tempat sampah baik di zona 1 maupun zona 2 | - Diletakan setiap 15-20 meter dengan besar yang sesuai dengan kebutuhan. - Mudah dalam pengangkutan, tertutup dan memiliki tinggi 60-75 cm. - Bentuk atau model tempat sampah | Perlu adanya pengadaan tempat sampah untuk pejalan kaki di segmen 1 baik pada zona 1 dan 2 karena belum ada sama sekali media yang digunakan untuk menampung sampah dari pejalan kaki. Sehingga akan tercipta lingkungan yang bersih dan membuat pejalan kaki merasa nyaman. |
| 2 | Terdapat dua tempat sampah pada zona 2, dengan bahan drum bekas. Sedangkan pada zona 1 tidak terdapat tempat sampah sama sekali. | | Bentuk dan ukuran tempat sampah yang tersedia sudah memenuhi standar, namun masih belum tertutup. Diperlukan penambahan tempat sampah baik di zona 1 dan 2 dengan ukuran dan ketentuan lainnya yang sesuai dengan standar. |
| 3 | Tidak terdapat tempat sampah khusus jalur pejalan kaki, | | Tidak adanya tempat sampah khusus untuk pejalan kaki dan menggunakan tempat |

| Segmen | Kondisi eksisting | Standar | Analisis |
|--------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | yang tersedia hanya tempat sampah dari Taman Udayana yang diletakan di pinggir taman sehingga diperuntukan juga oleh pejalan kaki. Desain tempat sampah beragam, ada yang terbuat dari plastik, drum bekas dan besi. Sebagian kondisi tempat sampah tidak terawat dan mengganggu pemandangan. Pada sisi timur berjumlah 7 tempat sampah, sedangkan sisi barat berjumlah 5 tempat sampah. | mengacu pada kondisi/lokasi penempatan dan tempat sampah harus fungsional. (Sumber: Tata Cara Perencanaan Teknik Lansekap Jalan oleh Dirjen Bina Marga No: 033/T/BM/1996 dan Pedoman Penyediaan dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Ruang Pejalan Kaki di Perkotaan oleh Dirjen Penataan Ruang, 2008) | sampah taman membuat pejalan kaki tidak dapat menjangkau tempat sampah dengan baik dan terkadang memilih membuang sampahnya di trotoar atau saluran drainase. Sehingga perlu adanya pengadaan tempat sampah yang diperuntukan khusus untuk jalur pejalan kaki, baik pada zona 1 dan 2 dengan ketentuan yang sesuai pada standar. |
| 4 | Tidak terdapat tempat sampah khusus jalur pejalan kaki, yang tersedia hanya tempat sampah dari Taman Udayana yang diletakan di pinggir taman sehingga diperuntukan juga oleh pejalan kaki. Desain tempat sampah beragam, ada yang terbuat dari plastik, drum bekas dan anyaman bambu. Sebagian kondisi tempat sampah tidak terawat dan mengganggu pemandangan. Pada sisi timur berjumlah 10 tempat sampah, sedangkan sisi barat berjumlah 5 tempat sampah. | | Sama seperti pada segmen 3, perlu adanya pengadaan tempat sampah khusus pejalan kaki di segmen 4 baik pada zona 1 dan 2 sehingga pejalan kaki dapat menjangkau tempat sampah dengan baik. Pengadaan tempat sampah tersebut tetap mengacu pada ketentuan standar yang ada. |

Sumber: Hasil analisis (2013)

Tidak semua segmen di koridor Jalan Udayana telah dilengkapi tempat sampah. Sehingga diperlukan pengadaan tempat sampah yang sesuai dengan ketentuan yang ada dan dapat dipergunakan dengan mudah oleh pejalan kaki.

5. Drainase

Sepanjang koridor Jalan Udayana telah dilengkapi dengan saluran drainase namun dengan ukuran dan karakteristik yang berbeda-beda pada setiap segmen. Tabel 4.17 menjelaskan mengenai analisis dari kondisi drainase di koridor Jalan Udayana.

Tabel 4. 17 Analisis kondisi drainase di koridor Jalan Udayana

| Segmen | Kondisi eksisting | Standar | Analisis |
|--------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1 | Terdapat saluran drainase terbuka yang terletak berdampingan dari ruang pejalan kaki, baik di sisi timur dan sisi barat. Lebar drainase sisi timur 1.45 m dan tinggi 0.5 m. Sedangkan sisi barat memiliki lebar 1 m dan tinggi 0.5 m. | - Drainase terletak berdampingan atau dibawah dari ruang pejalan kaki. - Drainase berfungsi sebagai penampung dan jalur aliran air pada | Kondisi drainase pada segmen 1 sudah sesuai dengan standar dan diperlukan perawatan secara berkala agar kondisi drainase tetap terjaga kebersihannya serta tidak dipenuhi oleh sampah. Sehingga tidak mengganggu kenyamanan pejalan kaki yang melintas. |
| 2 | Terdapat saluran drainase yang terletak berdampingan dari ruang pejalan kaki. | | Kondisi drainase pada segmen 2 sudah sesuai dengan standar dan diperlukan perawatan secara berkala agar tetap terjaga |

| Segmen | Kondisi eksisting | Standar | Analisis |
|--------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | Drainase sisi timur merupakan drainase terbuka dengan lebar 1 m dan tinggi 0.5, sedangkan drainase sisi barat sebagian merupakan drainase terbuka dan sebagian tertutup dengan lebar 1 m dan tinggi 0.7 m. | ruang pejalan kaki. - Dimensi minimal adalah lebar 50 cm dan tinggi 50 cm. (Sumber: Pedoman Penyediaan dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Ruang Pejalan Kaki di Perkotaan oleh Dirjen Penataan Ruang, 2008) | kebersihannya serta tidak dipenuhi oleh sampah, terutama pada drainase terbuka. Sehingga tidak mengganggu kenyamanan pejalan kaki yang melintas. |
| 3 | Terdapat saluran drainase yang terletak berdampingan dari ruang pejalan kaki. Drainase sisi timur merupakan drainase terbuka dengan lebar 1 m dan tinggi 0.5 m, sedangkan drainase sisi barat merupakan drainase terbuka dan sebagian tertutup dengan lebar 1 m dan tinggi 0.5 m. | | Kondisi drainase pada segmen 3 sudah sesuai dengan standar dan diperlukan perawatan secara berkala agar tetap terjaga kebersihannya serta tidak dipenuhi oleh sampah, terutama pada drainase terbuka. Sehingga tidak mengganggu kenyamanan pejalan kaki yang melintas. |
| 4 | Drainase sisi timur terletak berdampingan dari ruang pejalan kaki dan terbuka serta memiliki lebar 1 m dan tinggi 0.5 m. Sedangkan drainase sisi barat terletak dibawah dari ruang pejalan kaki serta memiliki lebar 1 m dan tinggi 0.5 m. | | Kondisi drainase pada segmen 4 sudah sesuai dengan standar dan diperlukan perawatan secara berkala agar tetap terjaga kebersihannya serta tidak dipenuhi oleh sampah, terutama pada drainase terbuka. Sehingga tidak mengganggu kenyamanan pejalan kaki yang melintas. |

Sumber: Hasil analisis (2013)

Kondisi saluran drainase di koridor Jalan Udayana pada setiap segmennya sudah memenuhi standar yang ada dan dapat berfungsi sebagai penampung dan jalur aliran air pada ruang pejalan kaki. Hanya diperlukan perawatan secara berkala agar kondisi saluran tetap bersih.

6. Papan informasi

Berikut Tabel 4.18 menjelaskan mengenai kondisi dari ketersediaan papan infotmasi di koridor Jalan Udayana serta kesesuaiannya dengan standar yang ada.

Tabel 4. 18 Analisis kondisi papan informasi di koridor Jalan Udayana

| Kondisi eksisting | Standar | Analisis |
|-------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Tidak terdapat papan informasi untuk pejalan kaki baik di segmen 1 hingga segmen 4. | - Papan informasi (<i>signage</i>) diletakan pada jalur amenities, pada titik interaksi sosial, pada jalur dengan arus pedestrian padat, dengan besaran sesuai kebutuhan. - Ditempatkan sedemikian rupa sehingga mudah dilihat dengan jelas terutama pada malam hari dan tidak merintangai pejalan kaki (Sumber: Pedoman Penyediaan dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Ruang Pejalan Kaki di Perkotaan oleh Dirjen Penataan Ruang (2008) dan Tata Cara Perencanaan Fasilitas Pejalan Kaki di Kawasan Perkotaan No.011/T/Bt/1995) | Ketersediaan papan informasi bagi pejalan kaki di koridor Jalan Udayana masih belum terpenuhi. Oleh karena itu perlu penambahan papan informasi yang dapat memberikan informasi mengenai tempat, arah dan sebagainya sehingga dapat memberikan keterangan serta fasilitas yang bermanfaat bagi pejalan kaki. Ditempatkan pada titik-titik pusat kegiatan serta tidak merintangai pejalan kaki. |

Sumber: Hasil analisis (2013)

7. Tempat peneduh

Sepanjang jalur pejalan kaki pada koridor Jalan Udayana belum tersedia tempat peneduh bagi pejalan kaki. Analisis mengenai kondisi tempat peneduh di koridor Jalan Udayana dapat dilihat pada Tabel 4.19.

Tabel 4. 19 Analisis kondisi tempat peneduh di koridor Jalan Udayana

| Kondisi eksisting | Standar | Analisis |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Tidak terdapat tempat peneduh yang dapat melindungi pejalan kaki dari sinar matahari maupun hujan di sepanjang jalur pejalan kaki pada koridor Jalan Udayana, baik pada segmen 1 hingga segmen 4. Hanya terdapat pohon peneduh yang dapat melindungi pejalan kaki dari sinar matahari. | <ul style="list-style-type: none"> - Jenis peneduh disesuaikan dengan jenis jalur pejalan kaki, dapat berupa pohon pelindung, atap, dll. - Terdapat beberapa bentuk peneduh berupa atap yaitu seperti penutup atap yang massif dan penutup atap yang transparan. (Pedoman Perencanaan Jalur Pejalan Kaki Pada Jalan Umum No. 032/T/BM/1999 dan Hakim, 2003) | Ketersediaan tempat peneduh bagi pejalan kaki di koridor Jalan Udayana masih belum terpenuhi. Sehingga perlu adanya pengadaan tempat peneduh yang dapat ditempatkan pada pusat-pusat kegiatan di dalam koridor agar dapat menjadi naungan bagi pejalan kaki dari sinar matahari ataupun saat hujan. |

Sumber: Hasil analisis (2013)

8. Pagar pengaman

Kondisi di lapangan menunjukkan bahwa tidak tersedia pagar pengaman pada jalur pejalan kaki di koridor Jalan Udayana. Analisis mengenai pagar pengaman untuk jalur pejalan kaki di koridor Jalan Udayana ditunjukkan pada Tabel 4.20 .

Tabel 4. 20 Analisis kondisi pagar pengaman di koridor Jalan Udayana

| Kondisi eksisting | Standar | Analisis |
|------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Tidak terdapat pagar pengaman di sepanjang jalur pejalan kaki pada koridor Jalan Udayana | <ul style="list-style-type: none"> - Pagar pengaman diletakan pada titik tertentu yang berbahaya dan memerlukan perlindungan dengan tinggi 90 cm. - Pagar pengaman dibutuhkan apabila volume pejalan kaki di satu sisi jalan sudah >459 orang/jam/lebar, volume kendaraan >500 kendaraan/jam dan kecepatan kendaraan >40 km/jam serta kecenderungan pejalan kaki tidak menggunakan fasilitas penyeberangan. (Sumber: Pedoman Perencanaan Jalur Pejalan Kaki Pada Jalan Umum oleh Dirjen Bina Marga No. 032/T/BM/1999) | Jalur pejalan kaki di koridor Jalan Udayana pada semua zona di setiap segmen tidak terdapat pagar pengaman. Untuk selanjutnya belum memerlukan pengadaan pagar pengaman sebagai fasilitas penunjang pejalan kaki di koridor Jalan Udayana, mengingat kecenderungan pejalan kaki dalam menyeberang dan menggunakan fasilitas penyeberangan cukup besar. |

Sumber: Hasil analisis (2013)

9. Halte

Halte merupakan tempat pemberhentian kereta api, trem, atau bus yang umumnya mempunyai ruang tunggu yang beratap, tetapi lebih kecil daripada stasiun/terminal. Analisis yang menjelaskan ketersediaan serta bagaimana kebutuhan fasilitas halte di koridor Jalan Udayana dapat dilihat pada Tabel 4.21.

Tabel 4. 21 Analisis kondisi halte di koridor Jalan Udayana

| Kondisi eksisting | Standar | Analisis |
|---------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Tidak terdapat halte di sepanjang koridor Jalan Udayana | <ul style="list-style-type: none"> - Halte/shelter bus harus diletakan pada setiap radius 300 m atau pada titik potensial kawasan. - Halte berada di jalur pejalan kaki dan dapat dijangkau rute angkutan umum serta jarak maksimal halte terhadap fasilitas penyeberangan pejalan kaki 100 m. <p>(Sumber: Pedoman Teknis Perencanaan Tempat Perhentian Kendaraan Penumpang Umum oleh Dirjen Perhubungan Darat No. 27/HK.105/DRJD/96)</p> | Rute angkutan kota ataupun angkutan tradisional (cidomo) tidak melalui Jalan Udayana. Sehingga kedepannya belum memerlukan pengadaan halte sebagai fasilitas penunjang pejalan kaki di koridor Jalan Udayana tersebut. |

Sumber: Hasil analisis (2013)

10. Telpon umum

Telepon umum juga merupakan salah satu bagian dari fasilitas penunjang pada jalur pejalan kaki. Analisis mengenai ketersediaan telepon umum di koridor Jalan Udayana dapat dilihat pada Tabel 4.22.

Tabel 4. 22 Analisis kondisi telepon umum di koridor Jalan Udayana

| Kondisi eksisting | Standar | Analisis |
|------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Tidak terdapat telepon umum di koridor Jalan Udayana baik pada segmen 1 hingga segmen 4. | <ul style="list-style-type: none"> - Telepon umum diletakan setiap radius 300 m atau pada titik potensial kawasan - Besaran sesuai kebutuhan. <p>(Sumber: Menurut Pedoman Penyediaan dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Ruang Pejalan Kaki di Perkotaan oleh Dirjen Penataan Ruang, 2008)</p> | Seiring berkembangnya jaman, penggunaan telepon umum tergeser dengan keberadaan telepon genggam. Sehingga jika diperlukan, telepon umum dapat diletakan pada titik-titik potensial dalam koridor Jalan Udayana seperti di sekitar kawasan pendidikan pada segmen 1 dan 3. Hal tersebut dilakukan agar para siswa yang belum memiliki telepon genggam juga dapat menggunakan telepon umum ataupun oleh pejalan kaki lainnya sesuai dengan kebutuhannya. |

Sumber: Hasil analisis (2013)

Dari beberapa penjabaran kondisi fasilitas penunjang jalur pejalan kaki tersebut, diketahui bahwa terdapat fasilitas penunjang yang telah sesuai standar dan beberapa yang belum memenuhi standar serta terdapat beberapa fasilitas yang memang perlu disediakan pada jalur pejalan kaki di koridor Jalan Udayana karena belum terdapat pada jalur pejalan kaki tersebut. Fasilitas penunjang yang telah sesuai seperti ketersediaan saluran drainase. Sedangkan fasilitas penunjang yang belum memenuhi standar atau perlu ditambahkan yaitu seperti lampu penerangan jalur pejalan kaki, tempat sampah, tempat duduk, papan informasi, tanaman peneduh dan tempat peneduh.

4.3. Penentuan Prioritas Kriteria dalam Penataan Jalur Pejalan Kaki Berdasarkan Persepsi *Stakeholder*

Untuk mengetahui kriteria yang diprioritaskan dalam penataan jalur pejalan kaki di koridor Jalan Udayana berdasarkan persepsi *stakeholder*, digunakan metode *Analytic Hierarchy Proses* (AHP). Penentuan prioritas kriteria berdasarkan persepsi *stakeholder* karena dalam merencanakan, membangun dan memelihara ruang pejalan kaki dilakukan oleh pemangku kepentingan baik pemerintah kota, perencana maupun pihak-pihak lainnya. Adapun kriteria yang digunakan dalam AHP merupakan kriteria desain jalur pejalan kaki (Unterman, 1984) yaitu *safety*, *convenience*, *comfort* dan *attractiveness*. Berikut hasil perhitungan AHP terhadap pendapat lima *stakeholder* menggunakan aplikasi *Expert Choice 11*.

A. Dinas Perhubungan Kota Mataram (*stakeholder 1*)

Hasil perbandingan berpasangan kriteria penataan jalur pejalan kaki di koridor Jalan Udayana berdasarkan pendapat *stakeholder 1* dapat dilihat pada Tabel 4.23. Sedangkan untuk *priority vector*/vektor prioritas (VP) yang dihasilkan dapat dilihat pada Tabel 4.24.

Tabel 4. 23 Perbandingan berpasangan kriteria penataan jalur pejalan kaki di koridor Jalan Udayana berdasarkan Dinas Perhubungan Kota Mataram

| | <i>Safety</i> | <i>Convenience</i> | <i>Comfort</i> | <i>Attractiveness</i> |
|-----------------------|---------------|--------------------|----------------|-----------------------|
| <i>Safety</i> | | 3 | 1 | 5 |
| <i>Convenience</i> | 1/3 | | 1 | 3 |
| <i>Comfort</i> | 1 | 1 | | 3 |
| <i>Attractiveness</i> | 1/5 | 1/3 | 1/3 | |

Tabel 4. 24 *Priority Vector* (VP) kriteria penataan jalur pejalan kaki di koridor Jalan Udayana berdasarkan Dinas Perhubungan Kota Mataram

| Kriteria | <i>Priority vector</i> /vektor prioritas (VP) | Rasio konsistensi |
|-----------------------|-----------------------------------------------|-------------------|
| <i>Safety</i> | 0.425 | |
| <i>Convenience</i> | 0.213 | |
| <i>Comfort</i> | 0.282 | 0.04 |
| <i>Attractiveness</i> | 0.080 | |
| Total VP | 1 | |

Berdasarkan pendapat *stakeholder 1*, kriteria yang paling diprioritaskan dalam penataan jalur pejalan kaki di koridor Jalan Udayana yaitu kriteria *safety* karena memiliki nilai VP terbesar yaitu 0.425. Pendapat *stakeholder 1* juga telah konsisten karena memenuhi ketentuan konsistensi pendapat < 0.1 atau sebesar 0.04.

B. Dinas Tata Kota, Kota Mataram (*stakeholder 2*)

Hasil perbandingan berpasangan kriteria penataan jalur pejalan kaki di koridor Jalan Udayana berdasarkan pendapat *stakeholder 2* dapat dilihat pada Tabel 4.25.

Sedangkan untuk *priority vector*/vektor prioritas (VP) yang dihasilkan dapat dilihat pada Tabel 4.26.

Tabel 4. 25 Perbandingan berpasangan kriteria penataan jalur pejalan kaki di koridor Jalan Udayana berdasarkan Dinas Tata Kota, Kota Mataram

| | <i>Safety</i> | <i>Convenience</i> | <i>Comfort</i> | <i>Attractiveness</i> |
|-----------------------|---------------|--------------------|----------------|-----------------------|
| <i>Safety</i> | | 3 | 1 | 3 |
| <i>Convenience</i> | 1/3 | | 1 | 3 |
| <i>Comfort</i> | 1 | 1 | | 5 |
| <i>Attractiveness</i> | 1/3 | 1/3 | 1/5 | |

Tabel 4. 26 Priority Vector (VP) kriteria penataan jalur pejalan kaki di koridor Jalan Udayana berdasarkan Dinas Tata Kota, Kota Mataram

| Kriteria | Priority vector/vektor prioritas (VP) | Rasio konsistensi |
|-----------------------|---------------------------------------|-------------------|
| <i>Safety</i> | 0.382 | |
| <i>Convenience</i> | 0.217 | |
| <i>Comfort</i> | 0.318 | 0.07 |
| <i>Attractiveness</i> | 0.083 | |
| Total VP | 1 | |

Berdasarkan pendapat *stakeholder 2*, kriteria yang paling diprioritaskan dalam penataan jalur pejalan kaki di koridor Jalan Udayana adalah kriteria *safety* karena memiliki nilai VP terbesar yaitu 0.382. Pendapat *stakeholder 2* juga telah konsisten karena memenuhi ketentuan konsistensi pendapat < 0.1 atau sebesar 0.07.

C. Dinas Pertamanan Kota Mataram (*stakeholder 3*)

Hasil perbandingan berpasangan kriteria penataan jalur pejalan kaki di koridor Jalan Udayana berdasarkan pendapat *stakeholder 3* dapat dilihat pada Tabel 4.27. Sedangkan untuk *priority vector*/vektor prioritas (VP) yang dihasilkan dapat dilihat pada Tabel 4.28.

Tabel 4. 27 Perbandingan berpasangan kriteria penataan jalur pejalan kaki di koridor Jalan Udayana berdasarkan Dinas Pertamanan Kota Mataram

| | <i>Safety</i> | <i>Convenience</i> | <i>Comfort</i> | <i>Attractiveness</i> |
|-----------------------|---------------|--------------------|----------------|-----------------------|
| <i>Safety</i> | | 1 | 1/3 | 1/3 |
| <i>Convenience</i> | 1 | | 1/3 | 1 |
| <i>Comfort</i> | 3 | 3 | | 1 |
| <i>Attractiveness</i> | 3 | 1 | 1 | |

Tabel 4. 28 Priority Vector (VP) kriteria penataan jalur pejalan kaki di koridor Jalan Udayana berdasarkan Dinas Pertamanan Kota Mataram

| Kriteria | Priority vector/vektor prioritas (VP) | Rasio konsistensi |
|-----------------------|---------------------------------------|-------------------|
| <i>Safety</i> | 0.130 | |
| <i>Convenience</i> | 0.178 | |
| <i>Comfort</i> | 0.389 | 0.06 |
| <i>Attractiveness</i> | 0.303 | |
| Total VP | 1 | |

Berdasarkan pendapat *stakeholder* 3, kriteria yang paling diprioritaskan dalam penataan jalur pejalan kaki di koridor Jalan Udayana adalah kriteria *comfort* karena memiliki nilai VP terbesar yaitu 0.389. Pendapat *stakeholder* 3 juga telah konsisten karena memenuhi ketentuan konsistensi pendapat < 0.1 atau sebesar 0.06.

D. Dinas Pekerjaan Umum Kota Mataram (*stakeholder* 4)

Hasil perbandingan berpasangan kriteria penataan jalur pejalan kaki di koridor Jalan Udayana berdasarkan pendapat *stakeholder* 4 dapat dilihat pada Tabel 4.29. Sedangkan untuk *priority vector*/vektor prioritas (VP) yang dihasilkan dapat dilihat pada Tabel 4.30.

Tabel 4. 29 Perbandingan berpasangan kriteria penataan jalur pejalan kaki di koridor Jalan Udayana berdasarkan Dinas Pekerjaan Umum Kota Mataram

| | <i>Safety</i> | <i>Convenience</i> | <i>Comfort</i> | <i>Attractiveness</i> |
|-----------------------|---------------|--------------------|----------------|-----------------------|
| <i>Safety</i> | | 5 | 3 | 5 |
| <i>Convenience</i> | 1/5 | | 1 | 3 |
| <i>Comfort</i> | 1/3 | 1 | | 5 |
| <i>Attractiveness</i> | 1/5 | 1/3 | 1/5 | |

Tabel 4. 30 Priority Vector (VP) kriteria penataan jalur pejalan kaki di koridor Jalan Udayana berdasarkan Dinas Pekerjaan Umum Kota Mataram

| Kriteria | Priority vector/vektor prioritas (VP) | Rasio konsistensi |
|-----------------------|---------------------------------------|-------------------|
| <i>Safety</i> | 0.559 | |
| <i>Convenience</i> | 0.163 | |
| <i>Comfort</i> | 0.212 | 0.07 |
| <i>Attractiveness</i> | 0.065 | |
| Total VP | 1 | |

Berdasarkan pendapat *stakeholder* 4, kriteria yang paling diprioritaskan dalam penataan jalur pejalan kaki di koridor Jalan Udayana adalah kriteria *safety* karena memiliki nilai VP terbesar yaitu 0.559. Pendapat *stakeholder* 4 juga telah konsisten karena memenuhi ketentuan konsistensi pendapat < 0.1 atau sebesar 0.07.

E. Akademisi (Dosen Teknik Sipil Universitas Mataram/*stakeholder* 5)

Hasil perbandingan berpasangan kriteria penataan jalur pejalan kaki di koridor Jalan Udayana berdasarkan pendapat *stakeholder* 5 dapat dilihat pada Tabel 4.31. Sedangkan untuk *priority vector*/vektor prioritas (VP) yang dihasilkan dapat dilihat pada Tabel 4.32.

Tabel 4. 31 Perbandingan berpasangan kriteria penataan jalur pejalan kaki di koridor Jalan Udayana berdasarkan Akademisi (Dosen Teknik Sipil Universitas Mataram)

| | <i>Safety</i> | <i>Convenience</i> | <i>Comfort</i> | <i>Attractiveness</i> |
|-----------------------|---------------|--------------------|----------------|-----------------------|
| <i>Safety</i> | | 1 | 1/3 | 3 |
| <i>Convenience</i> | 1 | | 1 | 3 |
| <i>Comfort</i> | 3 | 1 | | 3 |
| <i>Attractiveness</i> | 1/3 | 1/3 | 1/3 | |

Tabel 4. 32 Priority Vector (VP) kriteria penataan jalur pejalan kaki di koridor Jalan Udayana berdasarkan Akademisi (Dosen Teknik Sipil Universitas Mataram)

| Kriteria | Priority vector/vektor prioritas (VP) | Rasio konsistensi |
|-----------------------|---------------------------------------|-------------------|
| <i>Safety</i> | 0.223 | |
| <i>Convenience</i> | 0.287 | |
| <i>Comfort</i> | 0.394 | 0.06 |
| <i>Attractiveness</i> | 0.096 | |
| Total VP | 1 | |

Berdasarkan pendapat *stakeholder* 5, kriteria yang paling diprioritaskan dalam penataan jalur pejalan kaki di koridor Jalan Udayana adalah kriteria *comfort* karena memiliki nilai VP terbesar yaitu 0.394. Pendapat *stakeholder* 4 juga telah konsisten karena memenuhi ketentuan konsistensi pendapat < 0.1 atau sebesar 0.06.

Setelah diketahui pendapat dan rasio konsistensi pendapat dari masing-masing *stakeholder*, maka selanjutnya dilakukan perhitungan gabungan pendapat kelima *stakeholder* untuk mengetahui prioritas dari keempat kriteria yang akan digunakan dalam penataan jalur pejalan kaki di koridor Jalan Udayana. Perhitungan gabungan pendapat *stakeholder* dapat dilihat pada Tabel 4.33, Tabel 4.34 dan Tabel 4.35.

Tabel 4. 33 Hasil gabungan pendapat para stakeholder terhadap kriteria penataan jalur pejalan kaki di koridor Jalan Udayana

| | <i>Safety</i> | <i>Convenience</i> | <i>Comfort</i> | <i>Attractiveness</i> |
|-----------------------|-----------------|--------------------|----------------|-----------------------|
| <i>Safety</i> | 1 | 2 3/5 | 1 1/8 | 3 1/4 |
| <i>Convenience</i> | 5/13 | 1 | 7/8 | 2 3/5 |
| <i>Comfort</i> | 8/9 | 1 1/7 | 1 | 3 2/5 |
| <i>Attractiveness</i> | 4/13 | 5/13 | 5/17 | 1 |
| Total | 2 68/117 | 5 58/455 | 3 5/17 | 10 1/4 |

Tabel 4. 34 Normalisasi hasil gabungan pendapat para stakeholder terhadap kriteria penataan jalur pejalan kaki di koridor Jalan Udayana

| | <i>Safety</i> | <i>Convenience</i> | <i>Comfort</i> | <i>Attractiveness</i> |
|-----------------------|---------------|--------------------|----------------|-----------------------|
| <i>Safety</i> | 2/5 | 1/2 | 1/3 | 1/3 |
| <i>Convenience</i> | 1/7 | 1/5 | 1/4 | 1/4 |
| <i>Comfort</i> | 1/3 | 2/9 | 1/3 | 1/3 |
| <i>Attractiveness</i> | 1/8 | 3/40 | 5/56 | 4/41 |
| Total | 1 | 1 | 1 | 1 |

Tabel 4. 35 Priority Vector (VP) hasil gabungan pendapat para stakeholder terhadap kriteria penataan jalur pejalan kaki di koridor Jalan Udayana

| Kriteria | Total normalisasi gabungan pendapat | Priority Vector (VP) | Rating prioritas |
|-----------------------|-------------------------------------|----------------------|------------------|
| <i>Safety</i> | 1.56 | 0.389 | I |
| <i>Convenience</i> | 0.86 | 0.215 | III |
| <i>Comfort</i> | 1.20 | 0.301 | II |
| <i>Attractiveness</i> | 0.38 | 0.095 | IV |

Perhitungan gabungan pendapat *stakeholder* yang telah dijabarkan pada Tabel 4.33, Tabel 4.34 dan Tabel 4.35 telah konsisten, karena telah memenuhi ketentuan konsistensi pendapat $< 10\%$ yaitu sebesar 0.03. Hasil dari analisis terhadap pendapat

stakeholder dengan metode AHP menunjukkan bahwa kriteria *safety* merupakan kriteria dengan nilai VP tertinggi sebagai prioritas pertama yaitu sebesar 0.389, kemudian urutan kedua yaitu kriteria *comfort* dengan nilai VP sebesar 0.301 serta urutan ketiga yaitu kriteria *convenience* dengan nilai VP sebesar 0.215. Sedangkan untuk kriteria urutan keempat dengan nilai VP paling rendah yaitu *attractiveness* dengan nilai 0,095. Sehingga kriteria tersebut tidak dipikirkan lebih lanjut atau diabaikan pada penyusunan arahan penataan jalur pejalan kaki karena memiliki nilai $VP \leq 0.10$.

4.4. Arahan Penataan Jalur Pejalan Kaki

Setelah memperoleh prioritas kriteria untuk penataan jalur pejalan kaki di koridor Jalan Udayana berdasarkan *stakeholder*, kemudian disusun arahan penataan dengan terlebih dahulu mengetahui variabel atau komponen apa saja yang akan diprioritaskan. Dalam Pedoman Penyediaan dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Ruang Pejalan kaki di Perkotaan (2008) dijelaskan bahwa pemerintah dalam merencanakan, membangun dan memelihara ruang pejalan kaki dapat melibatkan masyarakat. Wujud peran masyarakat tersebut yaitu dengan bantuan pemikiran atau pertimbangan berkenaan dengan kebijakan penyediaan dan pemanfaatan sarana dan prasarana di ruang pejalan kaki. Sehingga dalam menentukan variabel atau komponen untuk penataan jalur pejalan kaki di koridor Jalan Udayana, akan melibatkan tingkat kepentingan dan kepuasan dari masyarakat selaku pengguna jalur pejalan kaki yang kemudian dianalisis dengan metode IPA (*Importance Performance Analysis*). Hasil IPA akan menunjukkan mana variabel atau komponen dari kriteria-kriteria jalur pejalan kaki (*comfort* (kenyamanan), *convenience* (kondisi menyenangkan), *safety* (keselamatan) dan *attractiveness* (daya tarik)) yang perlu dipertahankan dan yang perlu diperbaiki untuk membuat arahan penataan, sehingga dapat mengoptimalkan kinerja jalur pejalan kaki. Tabel 4.36 merupakan perhitungan nilai kepuasan dan kepentingan terhadap kondisi jalur pejalan kaki yang diperoleh dari 96 sampel pejalan kaki di koridor Jalan Udayana.

Tabel 4. 36 Nilai kepuasan dan kepentingan pejalan kaki terhadap kondisi jalur pejalan kaki di koridor Jalan Udayana

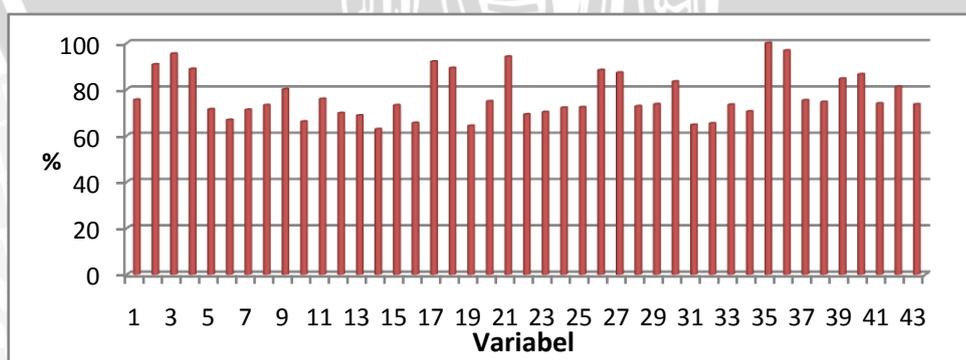
| No. | Variabel | Nilai Kepuasan | Rata-rata nilai kepuasan | Nilai kepentingan | Rata-rata nilai kepentingan | Tingkat kesesuaian (%) |
|-----------------------------|----------------------------------------------------------|----------------|--------------------------|-------------------|-----------------------------|------------------------|
| Safety (Keselamatan) | | | | | | |
| 1 | Keadaan perkerasan trotoar (tidak licin dan tidak rusak) | 309 | 3.22 | 409 | 4.26 | 75.55 |
| 2 | Ketinggian trotoar tidak membuat pejalan kaki tersandung | 366 | 3.81 | 403 | 4.20 | 90.82 |

| No. | Variabel | Nilai Kepuasan | Rata-rata nilai kepuasan | Nilai kepentingan | Rata-rata nilai kepentingan | Tingkat kesesuaian (%) |
|-------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------|----------------|--------------------------|-------------------|-----------------------------|------------------------|
| 3 | Pembagian ruang pejalan kaki dan kendaraan | 397 | 4.14 | 416 | 4.33 | 95.43 |
| 4 | Ketersediaan pembatas (<i>kerb</i>) | 368 | 3.83 | 414 | 4.31 | 88.89 |
| 5 | Ketersediaan jalur tanaman atau vegetasi sebagai pembatas fisik | 295 | 3.07 | 413 | 4.30 | 71.43 |
| 6 | Ketersediaan fasilitas penyeberangan | 286 | 2.98 | 428 | 4.46 | 66.82 |
| 7 | Lokasi fasilitas penyeberangan | 304 | 3.17 | 427 | 4.45 | 71.19 |
| 8 | Ketersediaan marka pada fasilitas penyeberangan | 300 | 3.13 | 410 | 4.27 | 73.17 |
| 9 | Ketersediaan rambu penyeberangan | 321 | 3.34 | 401 | 4.18 | 80.05 |
| 10 | Ketersediaan ruang pemberhentian pejalan kaki sementara pada median jalan (lapak tunggu) | 273 | 2.84 | 413 | 4.30 | 66.10 |
| 11 | Ketersediaan <i>traffic calming</i> | 296 | 3.08 | 390 | 4.06 | 75.90 |
| 12 | Ketersediaan lampu penerangan | 293 | 3.05 | 420 | 4.38 | 69.76 |
| 13 | Lokasi lampu penerangan | 288 | 3.00 | 419 | 4.36 | 68.74 |
| 14 | Ketersediaan marka untuk kaum difabel (berkebutuhan khusus) | 262 | 2.73 | 417 | 4.34 | 62.83 |
| Convenience (Kondisi menyenangkan) | | | | | | |
| 15 | Bebas dari keberadaan pedagang kaki lima di atas trotoar | 300 | 3.13 | 410 | 4.27 | 73.17 |
| 16 | Bebas dari keberadaan parkir kendaraan di atas trotoar | 274 | 2.85 | 418 | 4.35 | 65.55 |
| 17 | Bebas dari penempatan <i>street furniture</i> yang tidak sesuai | 382 | 3.98 | 415 | 4.32 | 92.05 |
| Comfort (Kenyamanan) | | | | | | |
| 18 | Ketersediaan trotoar untuk pejalan kaki | 383 | 3.99 | 429 | 4.47 | 89.28 |
| 19 | Kondisi lebar efektif trotoar | 277 | 2.89 | 431 | 4.49 | 64.27 |
| 20 | Keadaan trotoar yang tidak terputus | 310 | 3.23 | 414 | 4.31 | 74.88 |
| 21 | Keadaan trotoar yang datar (tidak curam) | 387 | 4.03 | 411 | 4.28 | 94.16 |
| 22 | Ketersediaan tempat duduk bagi pejalan kaki | 290 | 3.02 | 419 | 4.36 | 69.21 |
| 23 | Lokasi tempat duduk bagi pejalan kaki | 290 | 3.02 | 413 | 4.30 | 70.22 |
| 24 | Ketersediaan halte/ <i>shelter</i> | 279 | 2.91 | 387 | 4.03 | 72.09 |
| 25 | Lokasi halte/ <i>shelter</i> | 279 | 2.91 | 386 | 4.02 | 72.28 |
| 26 | Ketersediaan telepon umum | 281 | 2.93 | 318 | 3.31 | 88.36 |
| 27 | Lokasi telepon umum | 281 | 2.93 | 322 | 3.35 | 87.27 |
| 28 | Ketersediaan <i>ramp</i> atau bidang miring pada trotoar | 299 | 3.11 | 411 | 4.28 | 72.75 |
| 29 | Ketersediaan pohon/tanaman peneduh dengan percabangan yang tidak rendah | 310 | 3.23 | 421 | 4.39 | 73.63 |
| 30 | Lokasi pohon/tanaman peneduh dengan percabangan yang tidak rendah | 347 | 3.61 | 416 | 4.33 | 83.41 |
| 31 | Ketersediaan tempat peneduh | 275 | 2.86 | 425 | 4.43 | 64.71 |

| No. | Variabel | Nilai Kepuasan | Rata-rata nilai kepuasan | Nilai kepentingan | Rata-rata nilai kepentingan | Tingkat kesesuaian (%) |
|------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------|----------------|--------------------------|-------------------|-----------------------------|------------------------|
| 32 | Lokasi tempat peneduh | 275 | 2.86 | 421 | 4.39 | 65.32 |
| 33 | Ketersediaan tempat sampah | 309 | 3.22 | 421 | 4.39 | 73.40 |
| 34 | Lokasi tempat sampah | 296 | 3.08 | 420 | 4.38 | 70.48 |
| 35 | Ketersediaan saluran drainase | 405 | 4.22 | 405 | 4.22 | 100.00 |
| 36 | Lokasi saluran drainase | 391 | 4.07 | 404 | 4.21 | 96.78 |
| 37 | Ketersediaan papan informasi (<i>signage</i>) | 308 | 3.21 | 409 | 4.26 | 75.31 |
| 38 | Lokasi papan informasi (<i>signage</i>) | 308 | 3.21 | 413 | 4.30 | 74.58 |
| Attractiveness (Daya tarik) | | | | | | |
| 39 | Jenis tanaman peneduh | 337 | 3.51 | 398 | 4.15 | 84.67 |
| 40 | Tata guna lahan di sekitar | 354 | 3.69 | 409 | 4.26 | 86.55 |
| 41 | Desain permukaan trotoar | 304 | 3.17 | 411 | 4.28 | 73.97 |
| 42 | Keberadaan PKL di sekitar trotoar | 335 | 3.49 | 413 | 4.30 | 81.11 |
| 43 | Ukuran dan desain dari <i>street furniture</i> atau fasilitas penunjang jalur pejalan kaki | 295 | 3.07 | 401 | 4.18 | 73.57 |
| Total | | | 140.82 | | 182.82 | 3319.71 |
| Rata-rata | | | 3.27 | | 4.25 | 77.20 |

Sumber: Hasil analisis (2013)

Dari Tabel 4.36 dapat dilihat bahwa rata-rata dari total rata-rata nilai kepentingan (\bar{Y}) yaitu 4.25 lebih besar dibandingkan rata-rata dari total rata-rata nilai kepuasan (\bar{X}) yaitu 3.27, sehingga $\frac{\bar{X}}{\bar{Y}} = 0.77$ atau $\frac{\bar{X}}{\bar{Y}} < 1$ yang menunjukkan bahwa tingkat kepuasan dari para pejalan kaki mengenai kondisi jalur pejalan kaki di koridor Jalan Udayana masih dibawah standar atau belum optimal. Oleh karena itu diperlukan peningkatan pelayanan dari jalur pejalan kaki agar dapat memberikan kepuasan kepada para penggunanya.

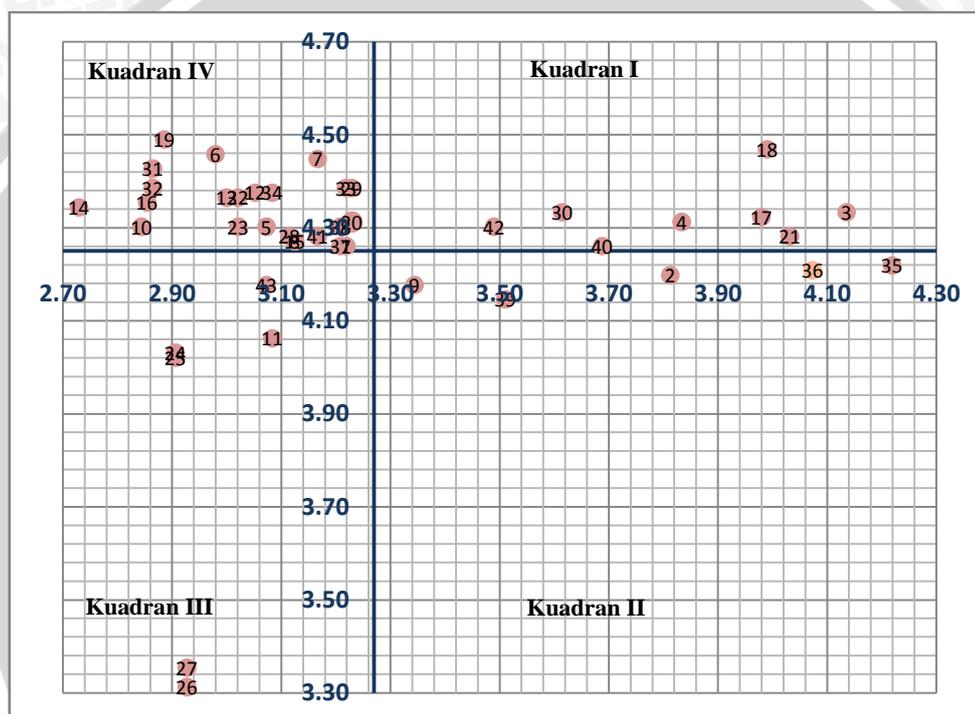


Gambar 4.31 Tingkat kesesuaian masing-masing variabel

Pada masing-masing variabel memiliki tingkat kesesuaian dari kepuasan dan kepentingan pejalan kaki yang beragam. Tingkat kesesuaian yang paling tinggi dapat dilihat pada Gambar 4.31 yaitu pada variabel ketersediaan saluran drainase sebesar

100% yang berarti bahwa nilai kepuasan dan kepentingannya sudah sesuai. Sedangkan variabel dengan tingkat kesesuaian paling rendah yaitu variabel ketersediaan marka untuk kaum difabel (berkebutuhan khusus) yang berarti bahwa nilai kepuasan tidak seimbang atau lebih kecil dari nilai kepentingannya, sehingga tingkat kesesuaiannya rendah.

Perhitungan dari nilai kepentingan dan kepuasan menghasilkan empat kuadran berbeda yang berisi variabel-variabel dengan prioritas penanganan yang berbeda untuk meningkatkan kepuasan para pejalan kaki. Diagram IPA dapat dilihat pada Gambar 4.32.



Gambar 4. 32 Diagram IPA dari tingkat kepuasan dan kepentingan terhadap kondisi jalur pejalan kaki di koridor Jalan Udayana

Titik perpotongan antara sumbu X dengan sumbu Y diperoleh dari \bar{X} (3.27) dan \bar{Y} (4.25). Dari diagram IPA dapat diketahui mana saja variabel yang termasuk dalam kuadran I hingga kuadran IV. Hasil pengelompokan variabel berdasarkan kuadran IPA dapat dilihat pada Tabel 4.37.

Tabel 4. 37 Pengelompokan variabel berdasarkan kuadran IPA

| Kuadran | Kriteria | No. | Variabel |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------|-----|-----------------------------------------------------------------|
| Kuadran I <i>(Keep Up The Good Work/lanjutkan prestasi)</i> Variabel ini dianggap penting dan memiliki kualitas/kondisi yang sangat baik oleh pejalan kaki. | <i>Safety</i> (Keselamatan) | 3 | Pembagian ruang pejalan kaki dan kendaraan |
| | <i>Convenience</i> (Kondisi menyenangkan) | 4 | Ketersediaan pembatas (<i>kerb</i>) |
| | <i>Comfort</i> (Kenyamanan) | 17 | Bebas dari penempatan <i>street furniture</i> yang tidak sesuai |
| | | 18 | Ketersediaan trotoar untuk pejalan kaki |
| | | 21 | Keadaan trotoar yang datar (tidak curam) |

| Kuadran | Kriteria | No. | Variabel | |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------|
| | <i>Attractiveness</i> (Daya tarik) | 30 | Lokasi pohon/tanaman peneduh dengan percabangan yang tidak rendah | |
| | | 40 | Tata guna lahan di sekitar | |
| | | 42 | Keberadaan PKL di sekitar trotoar | |
| Kuadran II <i>(Possible Overkil/berlebihan)</i> | <i>Safety</i> (Keselamatan) | 2 | Ketinggian trotoar tidak membuat pejalan kaki tersandung | |
| Variabel ini dianggap kurang penting tetapi memiliki kualitas/kondisi yang baik. Sehingga dianggap lebih dari cukup dan pelayanan lebih dioptimalkan pada variabel lain yang memiliki kepentingan tinggi. | | 9 | Ketersediaan rambu penyebrangan | |
| | <i>Comfort</i> (Kenyamanan) | 35 | Ketersediaan saluran drainase | |
| | | 36 | Lokasi saluran drainase | |
| | <i>Attractiveness</i> (Daya tarik) | 39 | Jenis tanaman peneduh | |
| Kuadran III <i>(Low Priority/prioritas rendah)</i> | <i>Safety</i> (Keselamatan) | 11 | Ketersediaan <i>traffic calming</i> | |
| Variabel ini dianggap kurang penting dan kurang memuaskan sehingga memberi manfaat yang kecil terhadap pejalan kaki. | <i>Comfort</i> (Kenyamanan) | 24 | Ketersediaan halte/ <i>shelter</i> | |
| | | 25 | Lokasi halte/ <i>shelter</i> | |
| | | 26 | Ketersediaan telepon umum | |
| | <i>Attractiveness</i> (Daya tarik) | 27 | Lokasi telepon umum | |
| | | 43 | Ukuran dan desain dari <i>street furniture</i> atau fasilitas penunjang jalur pejalan kaki | |
| Kuadran IV <i>(Concentrate Here/prioritas utama)</i> | <i>Safety</i> (Keselamatan) | 1 | Keadaan perkerasan trotoar (tidak licin dan tidak rusak) | |
| Variabel ini menunjukkan bahwa tingkat kepentingan sangat tinggi tetapi dalam pelaksanaannya belum sesuai dengan keinginan pejalan kaki. | | 5 | Ketersediaan jalur tanaman atau vegetasi sebagai pembatas fisik | |
| | | 6 | Ketersediaan fasilitas penyebrangan | |
| | | 7 | Lokasi fasilitas penyeberangan | |
| | | 8 | Ketersediaan marka pada fasilitas penyeberangan | |
| | | 10 | Ketersediaan ruang pemberhentian pejalan kaki sementara pada median jalan (lapak tunggu) | |
| | | 12 | Ketersediaan lampu penerangan | |
| | | 13 | Lokasi lampu penerangan | |
| | | 14 | Ketersediaan marka untuk kaum difabel (berkebutuhan khusus) | |
| | | <i>Convenience</i> (Kondisi menyenangkan) | 15 | Bebas dari keberadaan pedagang kaki lima di atas trotoar |
| | | | 16 | Bebas dari keberadaan parkir kendaraan di atas trotoar |
| | | <i>Comfort</i> (Kenyamanan) | 19 | Kondisi lebar efektif trotoar |
| | | | 20 | Keadaan trotoar yang tidak terputus |
| | | | 22 | Ketersediaan tempat duduk bagi pejalan kaki |
| 23 | Lokasi tempat duduk bagi pejalan kaki | | | |
| 28 | Ketersediaan <i>ramp</i> atau bidang miring pada trotoar | | | |
| 29 | Ketersediaan pohon/tanaman peneduh dengan percabangan yang tidak rendah | | | |
| 31 | Ketersediaan tempat peneduh | | | |
| 32 | Lokasi tempat peneduh | | | |
| <i>Attractiveness</i> (Daya tarik) | 33 | Ketersediaan tempat sampah | | |
| | 34 | Lokasi tempat sampah | | |
| | 37 | Ketersediaan papan informasi (<i>signage</i>) | | |
| | 38 | Lokasi papan informasi (<i>signage</i>) | | |
| | 41 | Desain permukaan trotoar | | |

Sumber: Hasil analisis (2013)

Variabel pada kuadran IV menjadi variabel yang perlu diperbaiki atau ditingkatkan kinerjanya. Hal tersebut disebabkan karena variabel yang terdapat di kuadran IV merupakan komponen yang dinilai penting tetapi dalam pelaksanaannya masih belum memuaskan pejalan kaki. Kemudian variabel yang terdapat pada kuadran IV tersebut disesuaikan dengan kriteria yang diprioritaskan oleh *stakeholder*. Kriteria *attractiveness* (daya tarik) memiliki nilai prioritas terendah (nilai $VP \leq 0.10$) dan menjadi prioritas terakhir, sehingga tidak dipikirkan lebih lanjut atau diabaikan dalam arahan penataan jalur pejalan kaki di koridor Jalan Udayana.

Sehingga arahan penataan jalur pejalan kaki di koridor Jalan Udayana menggunakan tiga konsep yang didasarkan dari prioritas kriteria menurut persepsi *stakeholder* yaitu terdiri dari konsep *safety* (keselamatan) dengan komponen yang harus dibenahi seperti perkerasan trotoar, jalur tanaman sebagai pembatas, fasilitas penyeberangan dan lapak tunggu pada median jalan, lampu penerangan, serta marka untuk kaum difabel. Kemudian konsep *convenience* (menyenangkan) dengan komponen yang harus dibenahi yaitu keberadaan PKL dan parkir kendaraan yang berada di atas trotoar. Serta berdasarkan konsep *comfort* (kenyamanan) yaitu dengan komponen yang harus dibenahi seperti lebar efektif trotoar, trotoar yang terputus, tempat duduk, ramp, pohon peneduh, tempat peneduh, tempat sampah, dan papan informasi. Dari hasil analisis-*analisis* sebelumnya juga menunjukkan bahwa variabel atau komponen yang terpilih tersebut memang merupakan variabel yang membutuhkan perbaikan ataupun diperlukan karena belum tersedia di jalur pejalan kaki tersebut.

Arahan juga disesuaikan dengan hasil analisis perilaku melalui *behavior setting*. Hasil analisis perilaku pejalan kaki menunjukkan dominasi perilaku dari pejalan kaki dan daerah pemanfaatannya. Dari hasil tersebut juga diketahui bagaimana kebutuhan dari pejalan kaki. Sehingga arahan yang dihasilkan dapat mengakomodasi kebutuhan pejalan kaki dan tidak hanya melihat dari standar yang ada.

Untuk arahan penataan jalur pejalan kaki di koridor Jalan Udayana berdasarkan konsep-konsep tersebut dapat dilihat pada Tabel 4.38, Tabel 4.39 dan Tabel 4.40. Arahan penataan jalur pejalan kaki disesuaikan dengan standar yang berlaku. Adapun untuk ilustrasi penataan jalur pejalan kaki di koridor Jalan Udayana beserta penampang dapat dilihat pada Gambar 4.33 dan Gambar 4.34. Dari arahan penataan jalur pejalan kaki tersebut dapat digunakan untuk memperbaiki desain jalur pejalan kaki di koridor Jalan Udayana agar dapat sesuai dengan kriteria desain jalur pejalan kaki yang tepat.

Tabel 4. 38 Arahan penataan jalur pejalan kaki di koridor Jalan Udayana berdasarkan konsep *safety* (keselamatan)

| No. | Variabel penataan | Eksisting | Standar | Arahan |
|-----|--------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1 | Perkerasan trotoar | Pada trotoar di segmen 1, 2 dan sebagian pada segmen 3 menggunakan perkerasan dari paving blok. Keadaan perkerasan pada segmen 1 dan 2 rata-rata mengalami kerusakan dan berlubang serta beberapa ditumbuhi rumput. Adanya kerusakan tersebut dapat mengancam keselamatan pejalan kaki. Sedangkan perkerasan pada segmen lainnya yaitu segmen 4 dan beberapa bagian pada segmen 3 menggunakan keramik dan batu sikat. | - Jalur pejalan kaki harus diperkeras, dengan bahan yang dapat terbuat dari material yang padat, kokoh, stabil dan tidak licin. Serta cepat kering dan permukaan harus konsisten secara visual (keseluruhan warna dan tekstur) agar tidak mempersulit pejalan kaki dengan keterbatasan kemampuan. (Sumber: Pedoman Penyediaan dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Ruang Pejalan Kaki di Perkotaan oleh Dirjen Penataan Ruang, 2008) | - Sepanjang koridor Jalan Udayana (segmen 1-4) Melakukan perbaikan pada perkerasan trotoar dengan mengganti material perkerasan yang lebih kokoh dan stabil yaitu menggunakan batu sikat atau dapat dikombinasikan dengan keramik, dengan corak yang menarik dan sama untuk seluruh trotoar di sepanjang koridor. Penggunaan batu sikat membuat permukaan tidak licin. |
| 2 | Jalur tanaman sebagai pembatas fisik | Tidak terdapat jalur tanaman sepanjang jalur pejalan kaki di koridor Jalan Udayana. | - Jalur tanaman diletakan diantara jalur lalu lintas kendaraan dan jalur pejalan kaki atau pada jalur amenitas dengan lebar maksimal 150 cm. Serta penentuan jenis tanaman yang akan ditanam disesuaikan dengan lebar jalur tanaman. (Sumber: Pedoman Perencanaan Jalur Pejalan Kaki Pada Jalan Umum oleh Dirjen Bina Marga No. 032/T/BM/1999 dan Pedoman Penyediaan dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Ruang Pejalan Kaki di Perkotaan oleh Dirjen Penataan Ruang, 2008) | - Sepanjang koridor Jalan Udayana (segmen 1-4) Menambahkan jalur tanaman atau jalur hijau yang dapat digunakan sebagai pembatas antara jalur pejalan kaki dengan jalur kendaraan (<i>buffer</i>). Diletakan pada jalur amenitas yaitu diantara jalur pejalan kaki dengan jalur kendaraan sehingga juga dapat dimanfaatkan untuk peletakan fasilitas penunjang jalur pejalan kaki lainnya. Lebar jalur tanaman yang direncanakan yaitu 1 m. |
| 3 | Fasilitas penyeberangan | Fasilitas penyeberangan pada koridor Jalan Udayana yaitu berupa <i>zebra cross</i> terdapat pada segmen 1, 3, dan 4. Namun kondisi marka pada semua fasilitas penyeberangan sudah tidak utuh sehingga tidak terlihat jelas bagi pengguna jalan. Sedangkan pada segmen 2 tidak terdapat sarana penyeberangan. Pada segmen 2, intensitas menyeberang | - Terdapat tempat penyeberangan orang ditandai dengan marka. - Marka jalan dibuat sedemikian rupa sehingga mudah terlihat dengan jelas bagi pemakai jalan dan pemasangan harus bersifat tetap serta tidak berdampak licin. - Informasi yang dibutuhkan (rambu-rambu atau petunjuk bagi pejalan kaki) yang dapat dilihat | - Segmen 2 Menambahkan fasilitas penyeberangan yaitu berupa <i>zebra cross</i> yang diletakan di depan Kantor Badan Penanaman Modal yang didasarkan atas pertimbangan pergerakan pejalan kaki yang tinggi. Fasilitas penyeberangan dilengkapi juga dengan rambu penyeberangan dan marka dengan lebar jalur sekurang-kurangnya 2.5 m. - Segmen 1, 2, dan 3 |

| No. | Variabel penataan | Eksisting | Standar | Arahan |
|-----|-----------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | | oleh pejalan kaki tinggi namun tidak didukung oleh keberadaan fasilitas penyeberangan yang memadai. | <ul style="list-style-type: none"> - Jarak pandang yang tepat - Durasi/waktu yang dapat dipergunakan pejalan kaki untuk melintas - Garis membujur tempat penyeberangan (marka) memiliki lebar 0.3 m dan panjang sekurang-kurangnya 2.5. (sumber: Pedoman Teknis Perencanaan Fasilitas Pejalan Kaki di Wilayah Kota oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Darat SK. 43/AJ/007/DRJ/97 dan Pedoman Perencanaan Jalur Pejalan Kaki Pada Jalan Umum No. 032/T/BM/1999) | Diperlukan perawatan terhadap marka pada fasilitas penyeberangan yang telah tersedia agar jelas terlihat bagi pengguna jalan baik siang maupun malam hari. |
| 4 | Ruang pemberhentian pejalan kaki sementara pada median jalan (lapak tunggu) | Tidak terdapat ruang pemberhentian pejalan kaki sementara pada median jalan yang dapat digunakan pejalan kaki dalam menunggu kesempatan saat melakukan penyeberangan maupun memperpendek penyeberangan di koridor Jalan Udayana. | <ul style="list-style-type: none"> - Lapak tunggu merupakan tempat penyeberang jalan dapat berhenti untuk sementara dalam menunggu kesempatan menyeberang, diletakan pada median jalan dengan lebar minimum 1,20 m. (Sumber: Tata Cara Perencanaan Fasilitas Pejalan Kaki di Kawasan Perkotaan oleh Dirjen Bina Marga No.011/T/Bt/1995) | - Sepanjang koridor Jalan Udayana (segmen 1-4) Membuat lapak tunggu atau ruang pemberhentian pejalan kaki sementara pada median jalan yang diletakan sejajar dengan jalur penyeberangan serta dengan lebar minimum 1.2 m atau disesuaikan dengan lebar jalur penyeberangan. |
| 5 | Lampu penerangan | Tidak terdapat lampu penerangan khusus untuk jalur pejalan kaki di sepanjang koridor Jalan Udayana, baik pada segmen 1 hingga segmen 4. Lampu penerangan jalan yang tersedia di median jalan belum memberikan penerangan yang cukup kepada jalur pejalan kaki, terutama pada malam hari. | <ul style="list-style-type: none"> - Diletakan pada jalur amenitas dan terletak setiap 10 m dengan tinggi maksimal 4 m. (Sumber: Pedoman Penyediaan dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Ruang Pejalan Kaki di Perkotaan oleh Dirjen Penataan Ruang, 2008) | - Sepanjang koridor Jalan Udayana (segmen 1-4) Pengadaan lampu penerangan khusus untuk jalur pejalan kaki yang ditempatkan di samping jalur pejalan kaki yaitu pada jalur tanaman, dengan interval peletakan yaitu 10 m dan tinggi tiang lampu 4 m. |
| 6 | Marka untuk kaum difabel | Tidak tersedia marka untuk kaum difabel atau para penyandang cacat di sepanjang jalur pejalan kaki di koridor Jalan Udayana, sehingga belum memberikan keselamatan dan kemudahan untuk para difabel dalam melintasi jalur pejalan kaki. | <ul style="list-style-type: none"> - Marka atau jalur difabel diletakan di sepanjang prasarana jaringan pejalan kaki - Pemilihan bahan untuk memandu penyandang cacat atau <i>difabel</i> pada jalur pejalan kaki dapat memanfaatkan tekstur ubin pemandu (ubin garis-garis) dan untuk situasi di sekitar jalur yang | - Sepanjang koridor Jalan Udayana (segmen 1-4) Menambahkan marka untuk kaum difabel atau para penyandang cacat di sepanjang jalur pejalan kaki di koridor Jalan Udayana, dengan memanfaatkan tekstur ubin pemandu (ubin garis-garis) dan untuk situasi di sekitar jalur yang membahayakan dapat memanfaatkan tektur ubin |

| No. | Variabel penataan | Eksisting | Standar | Arahan |
|-----|-------------------|-----------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------|
| | | | membahayakan dapat memanfaatkan tekstur ubin peringatan (ubin dot/bulat). (Sumber: Pedoman Penyediaan dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Ruang Pejalan Kaki di Perkotaan oleh Dirjen Penataan Ruang (2008) dan Pedoman Teknik Persyaratan Aksesibilitas Pada Jalan Umum No. 022/T/BM/1999) | peringatan (ubin dot/bulat). Sehingga memberikan keselamatan dan kemudahan bagi para difabel. |

Tabel 4. 39 Arahan penataan jalur pejalan kaki di koridor Jalan Udayana berdasarkan konsep *convenience* (kondisi menyenangkan)

| No. | Variabel penataan | Eksisting | Standar | Arahan |
|-----|------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1 | Bebas dari keberadaan PKL | Terdapat PKL yang berada di atas trotoar, baik pada segmen 1 hingga segmen 4. Sehingga menghalangi pejalan kaki yang sedang melintas dan mengurangi lebar efektif trotoar. | - Aktifitas jual beli yang dilakukan pejalan kaki dapat menjadi daya tarik tersendiri bagi kawasan jika tertata dengan baik, tetapi dapat menimbulkan permasalahan jika ruang pejalan kaki tersebut tidak tertata dengan baik. (Sumber: Pedoman Penyediaan dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Ruang Pejalan Kaki di Perkotaan oleh Dirjen Penataan Ruang, 2008) | - Segmen 1 dan 2 Penertiban PKL yang menempati trotoar dengan mengarahkan ke lapak khusus yang telah disediakan untuk menampung PKL yaitu di jalan masuk Pasar Dasan Agung (Jalan Aneka Raya). Letak lapak tersebut masih dapat dijangkau pejalan kaki yaitu melalui Jalan Udayana sehingga masih menjadi daya tarik bagi pejalan kaki. Penertiban tersebut membuat tidak ada lagi PKL yang menempati trotoar. - Segmen 3 dan 4 Penertiban PKL yang menempati trotoar dengan mengarahkan ke tempat-tempat berjualan bagi para PKL yang telah disediakan di dalam Taman Udayana yang berada di sisi kanan dan kiri jalan. Sehingga tidak ada lagi yang berjualan di atas trotoar dan mengganggu pejalan kaki. |
| 2 | Bebas dari keberadaan parkir | Trotoar pada segmen 1, 2 dan 3 sering digunakan beberapa kendaraan bermotor sebagai tempat parkir. Sehingga menghalangi pejalan kaki dan mengurangi lebar efektif trotoar. | - Aktivitas kendaraan bermotor tidak diperbolehkan memanfaatkan fasilitas di ruang pejalan kaki. (Sumber: Pedoman Penyediaan dan Pemanfaatan Prasarana dan | - Segmen 1, 2 dan 3 Penertiban parkir kendaraan di atas trotoar dengan mengarahkan ke tempat-tempat parkir <i>off street</i> yaitu pada tempat-tempat parkir yang telah disediakan pada masing-masing guna lahan yang |

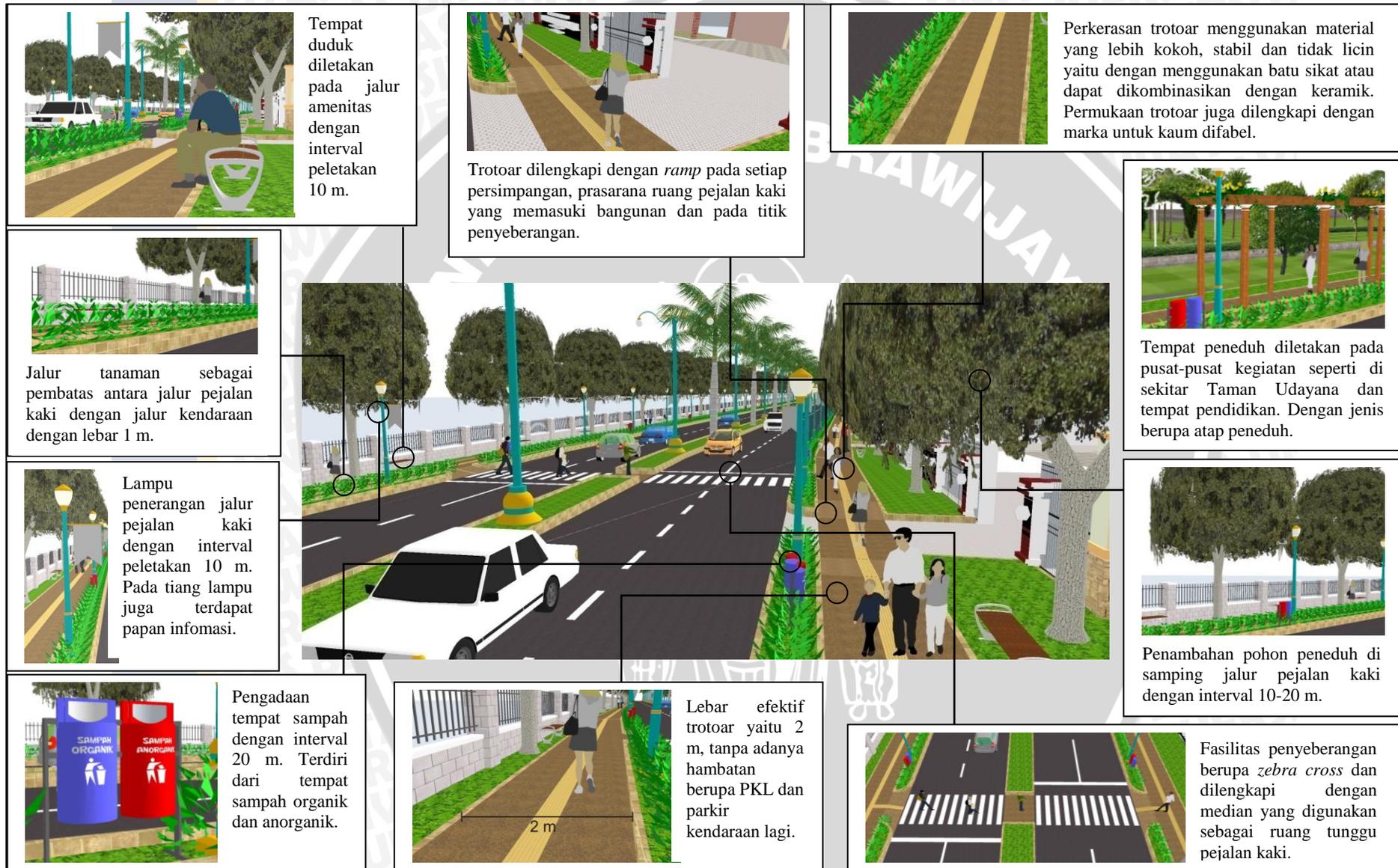
| No. | Variabel penataan | Eksisting | Standar | Arahan |
|-----|-------------------|-----------|--------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | | | Sarana Ruang Pejalan Kaki di Perkotaan oleh Dirjen Penataan Ruang, 2008) | ada serta pada fasilitas parkir untuk umum seperti yang telah disediakan di sekitar Taman Udayana pada segmen 2, 3 dan 4. Sehingga tidak lagi menggunakan trotoar dan mengganggu pejalan kaki. |

Tabel 4. 40 Arahan penataan jalur pejalan kaki di koridor Jalan Udayana berdasarkan konsep *comfort* (kenyamanan)

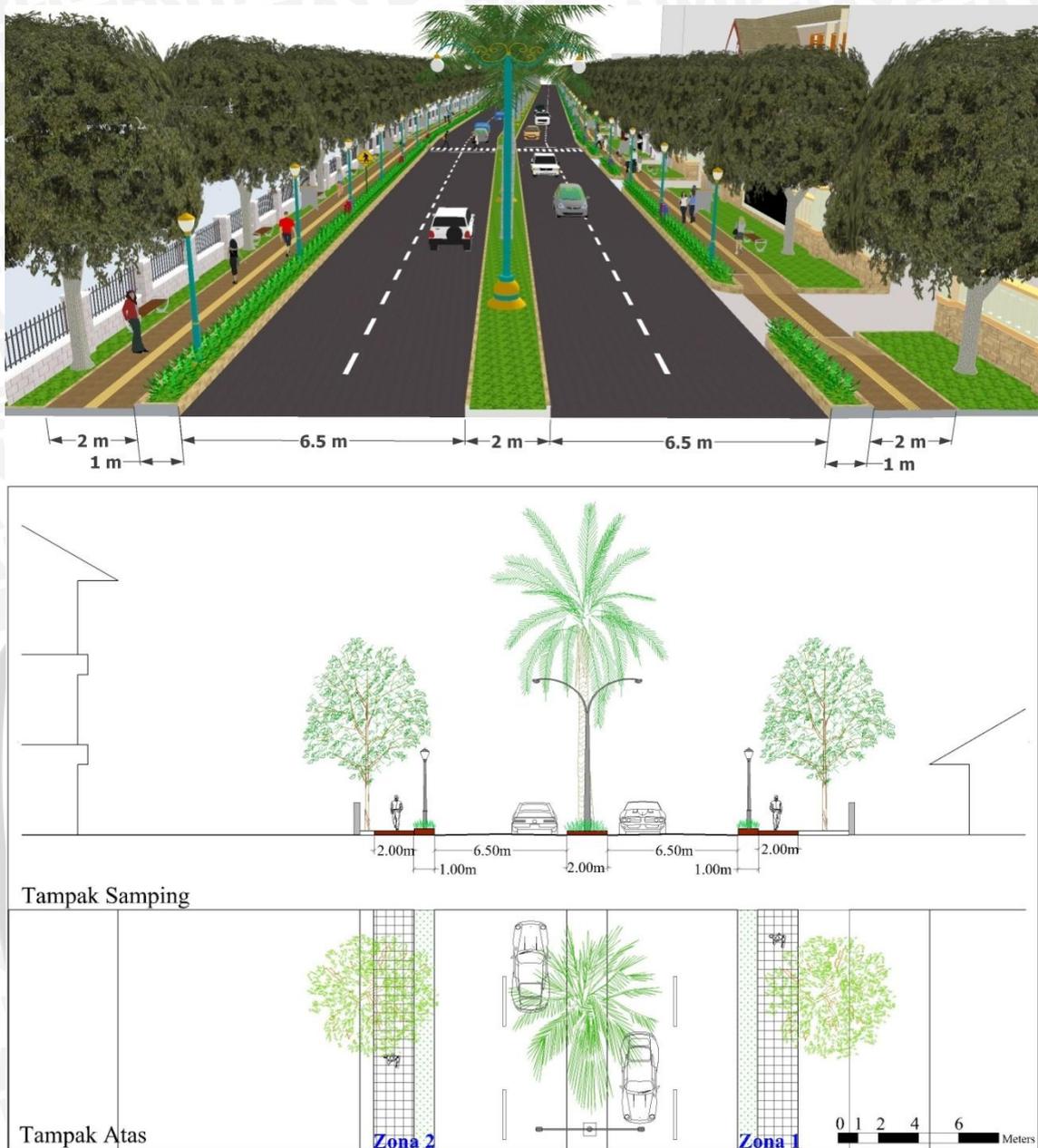
| No. | Variabel penataan | Eksisting | Standar | Arahan |
|-----|-----------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1 | Lebar trotoar efektif | Lebar efektif trotoar di tiap segmen berbeda-beda. Lebar efektif trotoar pada segmen 1 zona 1 yaitu 1.2 m dan pada segmen 1 zona 2 yaitu 1.35 m. Pada segmen 2, lebar efektif trotoar zona 1 yaitu 1 m dan zona 2 yaitu 0.7 m. Sedangkan pada segmen 3, trotoar pada zona 1 memiliki lebar efektif yaitu 1.5 m dan pada zona 2 yaitu 1 m. Kemudian pada segmen 4, lebar efektif trotoar pada zona 1 yaitu 1.5 m dan pada zona 2 yaitu 1 m. | - Lebar efektif minimum jaringan pejalan kaki berdasarkan kebutuhan orang adalah 60 cm ditambah 15 cm untuk bergoyang tanpa membawa barang, sehingga kebutuhan total minimal untuk dua orang pejalan kaki berpapasan menjadi 150 cm (1,5 m). (Sumber: Pedoman Penyediaan dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Ruang Pejalan Kaki di Perkotaan oleh Dirjen Penataan Ruang, 2008) | - Sepanjang koridor Jalan Udayana (segmen 1-4) Meniadakan hambatan yang mengurangi lebar efektif trotoar seperti keberadaan PKL dan parkir kendaraan bermotor serta lebar efektif trotoar dibuat 2 m. Sehingga pejalan kaki memiliki ruang yang lebih untuk berjalan dan tingkat pelayanan jalur pejalan kaki dapat lebih baik. |
| 2 | Trotoar yang tidak terputus | Trotoar yang tersedia pada koridor Jalan Udayana tidak menerus, karena terhalang oleh adanya jalan masuk menuju suatu tata guna lahan ataupun oleh adanya persimpangan. Sehingga trotoar menjadi terputus dan memiliki ketinggian berbeda (naik turun) serta membuat pejalan berjalan naik turun. Keadaan trotoar yang terputus terjadi pada segmen 1, 2 dan 3. | - Jalur pejalan kaki harus menerus dari satu titik ke titik lainnya, dapat dilengkapi dengan <i>ramp</i> yang diletakan di setiap persimpangan maupun prasarana ruang pejalan kaki yang memasuki <i>entrance</i> bangunan. (Sumber: Pedoman Penyediaan dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Ruang Pejalan Kaki di Perkotaan oleh Dirjen Penataan Ruang, 2008) | - Segmen 1, 2 dan 3 Melakukan perbaikan pada trotoar yang terputus yaitu dengan membuat bidang miring (<i>ramp</i>) yang diletakan di setiap prasarana ruang pejalan kaki yang memasuki bangunan maupun setiap persimpangan, serta memberikan perkerasan pada prasarana ruang pejalan kaki yang memasuki bangunan. Sehingga trotoar menjadi menerus, rata dengan perkerasan dan membuat jalur pejalan kaki nyaman dilalui. |
| 3 | Tempat duduk | Tidak terdapat fasilitas penunjang jalur pejalan kaki berupa tempat duduk di sepanjang koridor Jalan Udayana, baik | - Diletakan pada jalur amenitas, terletak setiap 10 m. - Lebar 40 – 50 cm dengan panjang sekitar | - Sepanjang koridor Jalan Udayana (segmen 1-4) Pengadaan tempat duduk bagi pejalan kaki yang diletakan di jalur amenitas, dengan lebar 40 cm |

| No. | Variabel penataan | Eksisting | Standar | Arahan |
|-----|-------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | | pada segmen 1 hingga segmen 4. | 150 cm. (Sumber: Pedoman Penyediaan dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Ruang Pejalan Kaki di Perkotaan oleh Dirjen Penataan Ruang, 2008) | dan panjang 150 cm serta memiliki interval peletakan yaitu 10 m. |
| 4 | <i>Ramp</i> | Tidak tersedia <i>ramp</i> di sepanjang jalur pejalan kaki pada koridor Jalan Udayana baik di setiap persimpangan, pada titik-titik penyeberangan maupun saat trotoar terhalang oleh jalan masuk menuju suatu tata guna lahan. Sehingga hal tersebut membuat jalur pejalan kaki tidak menerus. | - <i>Ramp</i> diletakan di setiap persimpangan, prasarana ruang pejalan kaki yang memasuki <i>entrance</i> bangunan dan pada titik-titik penyeberangan dengan tingkat kelandaian tidak melebihi 10%. (Sumber: Pedoman Penyediaan dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Ruang Pejalan Kaki di Perkotaan oleh Dirjen Penataan Ruang (2008) dan Tata Cara Perencanaan Fasilitas Pejalan Kaki di Kawasan Perkotaan No.011/T/Bt/1995) | - Sepanjang koridor Jalan Udayana (segmen 1-4) Penyediaan <i>ramp</i> di sepanjang jalur pejalan kaki di koridor Jalan Udayana dilakukan di setiap persimpangan, prasarana ruang pejalan kaki yang memasuki <i>entrance</i> bangunan dan pada titik-titik penyeberangan. <i>Ramp</i> yang akan disediakan memiliki tingkat kelandaian 10%. |
| 5 | Pohon peneduh | Keberadaan pohon atau tanaman peneduh yang dapat digunakan sebagai pelindung dari sinar matahari bagi pejalan kaki belum tersebar merata di sepanjang koridor Jalan Udayana, terutama pada segmen 1 dan 2. Beberapa tanaman peneduh yang telah tersedia berada di samping jalur pejalan kaki dan memiliki interval penanaman yaitu 5 – 15 m dengan tinggi rata-rata 10 m. | - Mempunyai batang dan percabangan yang kuat dan tidak mudah patah. - Dapat ditempatkan pada jalur tanaman - Percabangan 2 m di atas tanah. - Bentuk percabangan batang tidak merunduk. - Bermassa daun padat. - Ditanam secara berbaris. - Jenis tanaman peneduh dapat berupa pohon Kiara Payung, Tanjung atau Angsana. (Sumber: Tata Cara Perencanaan Teknik Lansekap Jalan oleh Dirjen Bina Marga No: 033/T/BM/1996) | - Sepanjang koridor Jalan Udayana (segmen 1-4) Perlu penambahan pohon peneduh pada daerah-daerah yang ketersediaan pohon peneduhnya masih belum merata. Jenis pohon peneduh yang digunakan yaitu dapat berupa Kiara Payung (<i>Filicium decipiens</i>) dengan interval penanaman 10 – 20 m. Penambahan pohon ditanam di samping jalur pejalan kaki, sama seperti letak pohon atau tanaman peneduh yang telah tersedia sebelumnya. |
| 6 | Tempat peneduh | Tidak tersedia tempat peneduh di sepanjang jalur pejalan kaki di koridor Jalan Udayana yang dapat melindungi pejalan kaki dari panas maupun saat | - Jenis peneduh disesuaikan dengan jenis jalur pejalan kaki, dapat berupa pohon pelindung, atap, dll. - Terdapat beberapa bentuk peneduh | - Sepanjang koridor Jalan Udayana (segmen 1-4) Menambahkan tempat peneduh atau naungan bagi pejalan kaki dari panas ataupun saat hujan, yang diletakan pada pusat-pusat kegiatan seperti di |

| No. | Variabel penataan | Eksisting | Standar | Arahan |
|-----|-------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | | hujan, baik pada segmen 1 hingga segmen 4. | berupa atap yaitu seperti penutup atap yang massif dan penutup atap yang transparan. (Pedoman Perencanaan Jalur Pejalan Kaki Pada Jalan Umum No. 032/T/BM/1999 dan Hakim, 2003) | sekitar Taman Udayana atau tempat pendidikan. Jenis peneduh yang digunakan yaitu berupa atap peneduh dengan penempatan di atas jalur pejalan kaki sehingga memiliki lebar yang sama dengan lebar jalur pejalan kaki. |
| 7 | Tempat sampah | Tempat sampah tidak tersedia pada segmen 1, baik pada zona 1 maupun zona 2. Sedangkan untuk segmen 2, tempat sampah untuk pejalan kaki hanya terletak pada zona 2 saja namun kondisinya tidak sesuai dengan standar. Untuk segmen 3 dan 4, tempat sampah yang tersedia merupakan tempat sampah dari Taman Udayana yang diletakan di pinggir taman sehingga diperuntukkan juga bagi pejalan kaki dengan desain yang beragam dan sebagian kondisinya tidak terawat. | <ul style="list-style-type: none"> - Diletakan setiap 15-20 meter dengan besaran yang sesuai dengan kebutuhan. - Mudah dalam pengangkutan, tertutup dan memiliki tinggi 60-75 cm. - Bentuk atau model tempat sampah mengacu pada kondisi/lokasi penempatan dan tempat sampah harus fungsional. (Sumber: Tata Cara Perencanaan Teknik Lansekap Jalan oleh Dirjen Bina Marga No: 033/T/BM/1996 dan Pedoman Penyediaan dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Ruang Pejalan Kaki di Perkotaan oleh Dirjen Penataan Ruang, 2008) | - Sepanjang koridor Jalan Udayana (segmen 1-4) Pengadaan tempat sampah khusus untuk pejalan kaki yang ditempatkan di samping jalur pejalan kaki yaitu pada jalur amenitas dengan besaran sesuai kebutuhan. Tempat sampah diletakan setiap 20 m dan terdiri dari tempat sampah organik dan anorganik dengan bentuk yang seragam untuk seluruh segmen sehingga juga memberikan kesan teratur. |
| 8 | Papan informasi | Tidak terdapat papan informasi untuk pejalan kaki di sepanjang koridor Jalan Udayana baik pada segmen 1 hingga segmen 4. | <ul style="list-style-type: none"> - Papan informasi (<i>signage</i>) diletakan pada jalur amenitas, pada titik interaksi sosial, pada jalur dengan arus pedestrian padat, dengan besaran sesuai kebutuhan. - Ditempatkan sedemikian rupa sehingga mudah dilihat dengan jelas terutama pada malam hari dan tidak merintang pejalan kaki (Sumber: Pedoman Penyediaan dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Ruang Pejalan Kaki di Perkotaan oleh Dirjen Penataan Ruang (2008) dan Tata Cara Perencanaan Fasilitas Pejalan Kaki di Kawasan Perkotaan No.011/T/Bt/1995) | - Sepanjang koridor Jalan Udayana (segmen 1-4) Penambahan papan informasi yang dapat ditempatkan pada titik-titik pusat kegiatan dan berisi mengenai informasi yang dibutuhkan bagi pejalan kaki ataupun pengguna jalan serta diletakan pada tiang lampu penerangan jalur pejalan kaki sehingga mudah terlihat dan dibaca. |



Gambar 4. 33 Ilustrasi penataan jalur pejalan kaki di koridor Jalan Udayana



Gambar 4. 34 Penampang jalur pejalan kaki di koridor Jalan Udayana setelah penataan

Sedangkan untuk tingkat pelayanan jalur pejalan kaki di koridor Jalan Udayana setelah dilakukannya penataan dapat dilihat pada Tabel 4.41, Tabel 4.42 dan Tabel 4.43.

Tabel 4. 41 Tingkat pelayanan jalur pejalan kaki di koridor Jalan Udayana setelah dilakukan penataan (*weekday*-Hari Senin)

| Segmen | Zona | Waktu pengamatan | Arus pejalan kaki (org/m/menit) | Kecepatan (m/menit) | Kepadatan (org/m ²) | Ruang pejalan kaki (m ² /org) | Tingkat pelayanan |
|--------|------|-----------------------|---------------------------------|---------------------|---------------------------------|------------------------------------------|-------------------|
| 1 | 1 | Pagi (07.00 – 08.00) | 1.33 | 36.28 | 0.04 | 27.21 | A |
| | | Siang (12.00 – 13.00) | 3.87 | 32.32 | 0.12 | 8.36 | A |
| | | Sore (17.00 – 18.00) | 0.83 | 36.79 | 0.02 | 44.15 | A |
| | 2 | Pagi (07.00 – 08.00) | 1.37 | 36.16 | 0.04 | 26.46 | A |
| | | Siang (12.00 – 13.00) | 5.57 | 30.49 | 0.18 | 5.48 | B |
| | | Sore (17.00 – 18.00) | 1.93 | 35.27 | 0.05 | 18.24 | A |

| Segmen | Zona | Waktu pengamatan | Arus pejalan kaki (org/m/menit) | Kecepatan (m/menit) | Kepadatan (org/m ²) | Ruang pejalan kaki (m ² /org) | Tingkat pelayanan |
|--------|------|-----------------------|---------------------------------|---------------------|---------------------------------|------------------------------------------|-------------------|
| 2 | 1 | Pagi (07.00 – 08.00) | 1.17 | 35.94 | 0.03 | 30.81 | A |
| | | Siang (12.00 – 13.00) | 4.47 | 30.10 | 0.15 | 6.74 | A |
| | | Sore (17.00 – 18.00) | 2.90 | 32.37 | 0.09 | 11.16 | A |
| | 2 | Pagi (07.00 – 08.00) | 0.77 | 35.87 | 0.02 | 46.79 | A |
| | | Siang (12.00 – 13.00) | 4.87 | 29.82 | 0.16 | 6.13 | A |
| | | Sore (17.00 – 18.00) | 2.97 | 31.04 | 0.10 | 10.46 | A |
| 3 | 1 | Pagi (07.00 – 08.00) | 1.70 | 35.92 | 0.05 | 21.13 | A |
| | | Siang (12.00 – 13.00) | 9.97 | 29.26 | 0.34 | 2.94 | C |
| | | Sore (17.00 – 18.00) | 6.37 | 31.15 | 0.20 | 4.89 | B |
| | 2 | Pagi (07.00 – 08.00) | 3.50 | 32.29 | 0.11 | 9.23 | A |
| | | Siang (12.00 – 13.00) | 7.20 | 30.14 | 0.24 | 4.19 | B |
| | | Sore (17.00 – 18.00) | 6.90 | 30.25 | 0.23 | 4.38 | B |
| 4 | 1 | Pagi (07.00 – 08.00) | 0.83 | 36.56 | 0.02 | 43.87 | A |
| | | Siang (12.00 – 13.00) | 1.73 | 35.81 | 0.05 | 20.66 | A |
| | | Sore (17.00 – 18.00) | 6.30 | 31.08 | 0.20 | 4.93 | B |
| | 2 | Pagi (07.00 – 08.00) | 1.03 | 36.52 | 0.03 | 35.34 | A |
| | | Siang (12.00 – 13.00) | 1.00 | 36.86 | 0.03 | 36.86 | A |
| | | Sore (17.00 – 18.00) | 5.80 | 30.93 | 0.19 | 5.33 | B |

Sumber: Hasil perhitungan (2014)

Tabel 4. 42 Tingkat pelayanan jalur pejalan kaki di koridor Jalan Udayana setelah dilakukan penataan (weekend-Hari Sabtu)

| Segmen | Zona | Waktu pengamatan | Arus pejalan kaki (org/m/menit) | Kecepatan (m/menit) | Kepadatan (org/m ²) | Ruang pejalan kaki (m ² /org) | Tingkat pelayanan |
|--------|------|-----------------------|---------------------------------|---------------------|---------------------------------|------------------------------------------|-------------------|
| 1 | 1 | Pagi (07.00 – 08.00) | 2.63 | 33.56 | 0.08 | 12.74 | A |
| | | Siang (12.00 – 13.00) | 3.50 | 32.46 | 0.11 | 9.27 | A |
| | | Sore (17.00 – 18.00) | 2.27 | 34.40 | 0.07 | 15.18 | A |
| | 2 | Pagi (07.00 – 08.00) | 1.53 | 35.29 | 0.04 | 23.02 | A |
| | | Siang (12.00 – 13.00) | 5.73 | 31.29 | 0.18 | 5.46 | B |
| | | Sore (17.00 – 18.00) | 3.97 | 32.32 | 0.12 | 8.15 | A |
| 2 | 1 | Pagi (07.00 – 08.00) | 1.63 | 34.90 | 0.05 | 21.37 | A |
| | | Siang (12.00 – 13.00) | 4.20 | 31.12 | 0.13 | 7.41 | A |
| | | Sore (17.00 – 18.00) | 4.53 | 31.16 | 0.15 | 6.87 | A |
| | 2 | Pagi (07.00 – 08.00) | 1.37 | 34.52 | 0.04 | 25.26 | A |
| | | Siang (12.00 – 13.00) | 5.23 | 30.25 | 0.17 | 5.78 | A |
| | | Sore (17.00 – 18.00) | 3.77 | 31.07 | 0.12 | 8.25 | A |
| 3 | 1 | Pagi (07.00 – 08.00) | 2.67 | 34.77 | 0.08 | 13.04 | A |
| | | Siang (12.00 – 13.00) | 9.90 | 29.01 | 0.34 | 2.93 | C |
| | | Sore (17.00 – 18.00) | 6.93 | 31.45 | 0.22 | 4.54 | B |
| | 2 | Pagi (07.00 – 08.00) | 3.93 | 32.19 | 0.12 | 8.18 | A |
| | | Siang (12.00 – 13.00) | 7.47 | 30.63 | 0.24 | 4.10 | B |
| | | Sore (17.00 – 18.00) | 7.40 | 30.91 | 0.24 | 4.18 | B |
| 4 | 1 | Pagi (07.00 – 08.00) | 1.30 | 36.23 | 0.04 | 27.87 | A |
| | | Siang (12.00 – 13.00) | 1.37 | 36.12 | 0.04 | 26.43 | A |
| | | Sore (17.00 – 18.00) | 6.43 | 31.66 | 0.20 | 4.92 | B |
| | 2 | Pagi (07.00 – 08.00) | 1.37 | 35.44 | 0.04 | 25.93 | A |
| | | Siang (12.00 – 13.00) | 1.50 | 35.20 | 0.04 | 23.47 | A |
| | | Sore (17.00 – 18.00) | 6.23 | 30.56 | 0.20 | 4.90 | B |

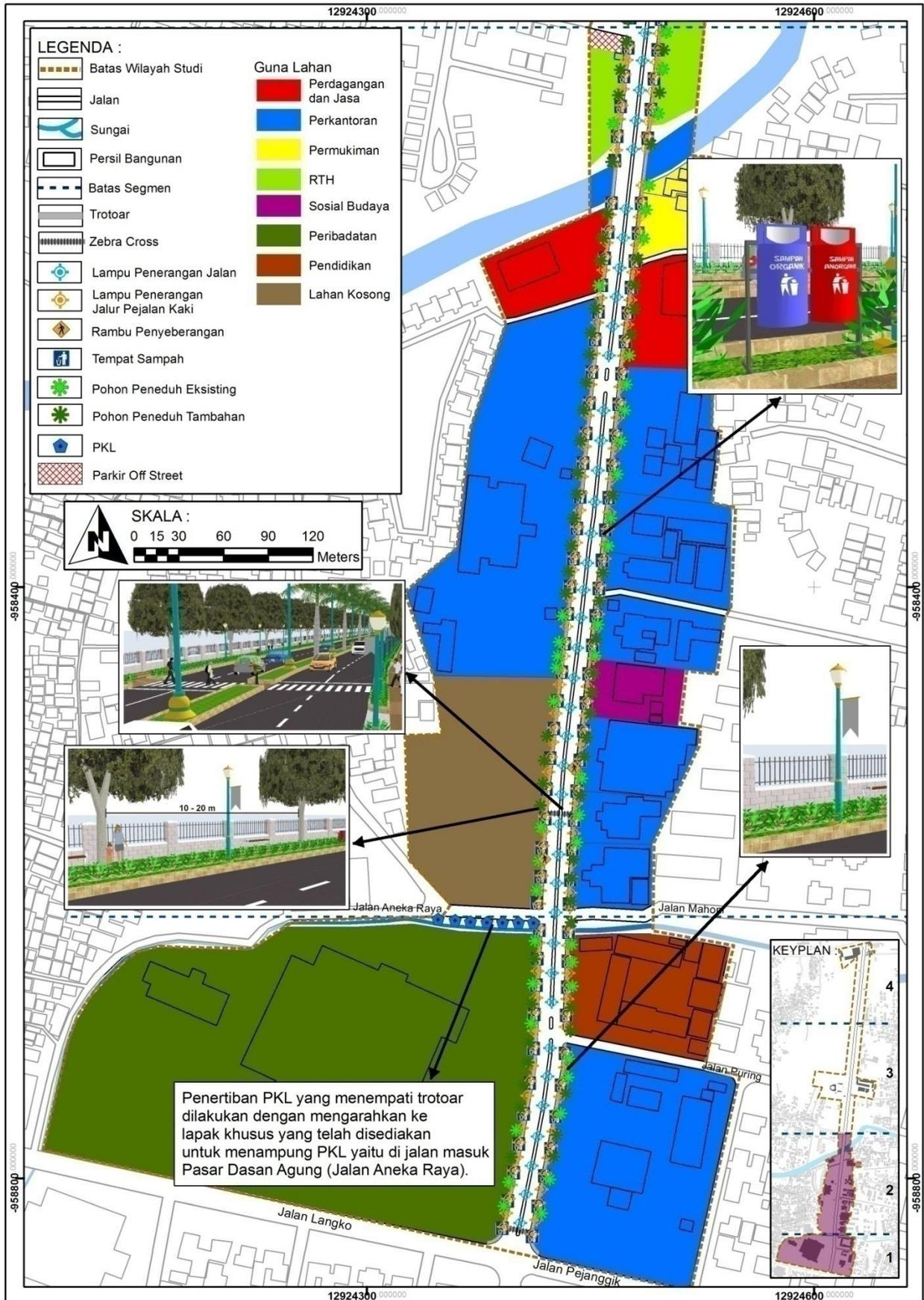
Sumber: Hasil perhitungan (2014)

Tabel 4. 43 Tingkat pelayanan jalur pejalan kaki di koridor Jalan Udayana setelah dilakukan penataan (*weekend*-Hari Minggu)

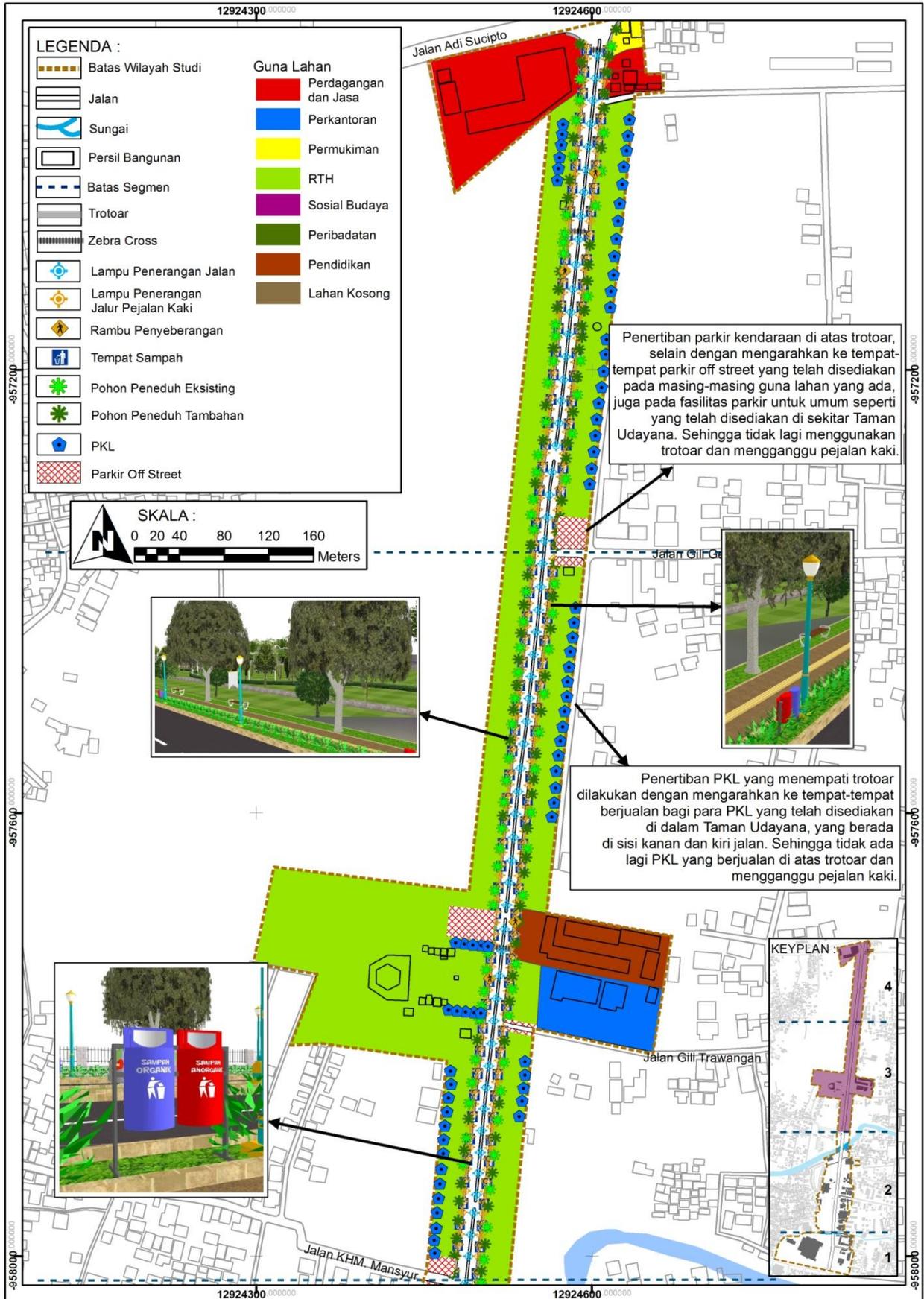
| Segmen | Zona | Waktu pengamatan | Arus pejalan kaki (org/m/menit) | Kecepatan (m/menit) | Kepadatan (org/m ²) | Ruang pejalan kaki (m ² /org) | Tingkat pelayanan |
|--------|------|-----------------------|---------------------------------|---------------------|---------------------------------|------------------------------------------|-------------------|
| 1 | 1 | Pagi (07.00 – 08.00) | - | - | - | - | - |
| | | Siang (12.00 – 13.00) | 0.73 | 36.68 | 0.02 | 50.02 | A |
| | | Sore (17.00 – 18.00) | 1.57 | 35.38 | 0.04 | 22.58 | A |
| | 2 | Pagi (07.00 – 08.00) | - | - | - | - | - |
| | | Siang (12.00 – 13.00) | 0.63 | 36.93 | 0.02 | 58.31 | A |
| | | Sore (17.00 – 18.00) | 1.73 | 35.40 | 0.05 | 20.42 | A |
| 2 | 1 | Pagi (07.00 – 08.00) | - | - | - | - | - |
| | | Siang (12.00 – 13.00) | 1.23 | 35.59 | 0.03 | 28.86 | A |
| | | Sore (17.00 – 18.00) | 2.63 | 32.59 | 0.08 | 12.38 | A |
| | 2 | Pagi (07.00 – 08.00) | - | - | - | - | - |
| | | Siang (12.00 – 13.00) | 1.00 | 35.38 | 0.03 | 35.38 | A |
| | | Sore (17.00 – 18.00) | 2.73 | 32.37 | 0.08 | 11.84 | A |
| 3 | 1 | Pagi (07.00 – 08.00) | - | - | - | - | - |
| | | Siang (12.00 – 13.00) | 0.87 | 36.72 | 0.02 | 42.37 | A |
| | | Sore (17.00 – 18.00) | 6.57 | 31.64 | 0.21 | 4.82 | B |
| | 2 | Pagi (07.00 – 08.00) | - | - | - | - | - |
| | | Siang (12.00 – 13.00) | 1.77 | 34.68 | 0.05 | 19.63 | A |
| | | Sore (17.00 – 18.00) | 7.03 | 30.41 | 0.23 | 4.32 | B |
| 4 | 1 | Pagi (07.00 – 08.00) | - | - | - | - | - |
| | | Siang (12.00 – 13.00) | 1.17 | 36.49 | 0.03 | 31.28 | A |
| | | Sore (17.00 – 18.00) | 4.80 | 32.49 | 0.15 | 6.77 | A |
| | 2 | Pagi (07.00 – 08.00) | - | - | - | - | - |
| | | Siang (12.00 – 13.00) | 0.60 | 36.64 | 0.02 | 61.07 | A |
| | | Sore (17.00 – 18.00) | 6.00 | 30.80 | 0.19 | 5.13 | B |

Sumber: Hasil perhitungan (2014)

Dapat dilihat pada Tabel 4.9, Tabel 4.10 dan Tabel 4.11 sebelumnya bahwa terdapat tingkat pelayanan jalur pejalan kaki di koridor Jalan Udayana yang mencapai tingkat pelayanan D. Kemudian setelah dilakukan penataan, adanya penambahan lebar efektif trotoar menjadi 2 meter dapat membuat pejalan kaki memiliki ruang yang lebih untuk berjalan dan tingkat pelayanan jalur pejalan kaki menjadi lebih baik dari sebelumnya. Adapun untuk peta arahan penataan jalur pejalan kaki di koridor Jalan Udayana dapat dilihat pada Gambar 4.35 dan Gambar 4.36.



Gambar 4. 35 Peta penataan jalur pejalan kaki di koridor Jalan Udayana segmen 1 dan 2



Gambar 4. 36 Peta penataan jalur pejalan kaki di koridor Jalan Udayana segmen 3 dan 4