

BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN

4.1 Gambaran Umum Koridor Jalan Basuki Rahmat

4.1.1 Administratif Koridor Jalan Koridor Jalan Basuki Rahmat

Koridor Jalan Basuki Rahmat Kota Malang berada pada Kecamatan Klojen yaitu terdapat pada 3 kelurahan yaitu Kelurahan Klojen, Kelurahan Samaan dan Kelurahan Oro Oro Dowo. Kecamatan Klojen ini terletak di antara 112 26.14 hingga 112 40.42 bujur timur dan 077 36.38 hingga 008 01.57 lintang selatan, dimana batas administrasi Kecamatan Klojen adalah:

Sebelah Utara : Pertigaan Jalan Majapahit

Sebelah Timur : Perempatan Jalan Kahuripan

Sebelah Barat : Perempatan Jalan Semeru

4.2 Kondisi Tata Guna Lahan

Penggunaan lahan yang terdapat pada Koridor Jalan Basuki Rahmat ini tidak bervariasi, dimana dalam koridor ini didominasi oleh guna lahan perdagangan dan jasa. Namun, dalam koridor ini juga terdapat bangunan sebagai permukiman dan juga pada koridor ini terdapat bangunan kosong. Adapun eksisting penggunaan lahan lokasi wilayah studi adalah.

A. Perdagangan dan Jasa

Perdagangan dan jasa merupakan suatu sektor yang dapat menggerakkan suatu perekonomian suatu daerah, dimana perdagangan dan jasa yang mendominasi biasanya berada pada pusat kota. Koridor Jalan Basuki Rahmat ini merupakan daerah pusat Kota Malang yang mana mulai dari jaman dahulu kondisi guna lahannya didominasi oleh perdagangan dan jasa. Sehingga dalam perkembangan saat ini, koridor ini semakin ramai dalam pengembangan perdagangan dan jasanya. Berdasarkan penelitian yang dilakukan, jenis penggunaan perdagangan dan jasa yang ada di Koridor Jalan Basuki Rahmat adalah sebagai berikut:

Tabel 4. 1 Jenis Penggunaan Lahan Perdagangan dan Jasa Segmen 1

No.	Jenis	Jumlah	Prosentase
1.	Perdagangan	19	67,86%

2.	Jasa	9	32,14%
Total		28	100%

Sumber: Hasil Survey 2013

Tabel 4. 2 Jenis Penggunaan Lahan Perdagangan dan Jasa Segmen 2

No.	Jenis	Jumlah	Prosentase
1.	Perdagangan	39	68,42%
2.	Jasa	18	31,58%
Total		57	100%

Sumber: Hasil Survey 2013

Tabel 4. 3 Jenis Penggunaan Lahan Perdagangan dan Jasa Segmen 3

No.	Jenis	Jumlah	Prosentase
1.	Perdagangan	5	62,5%
2.	Jasa	3	37,5%
Total		8	100%

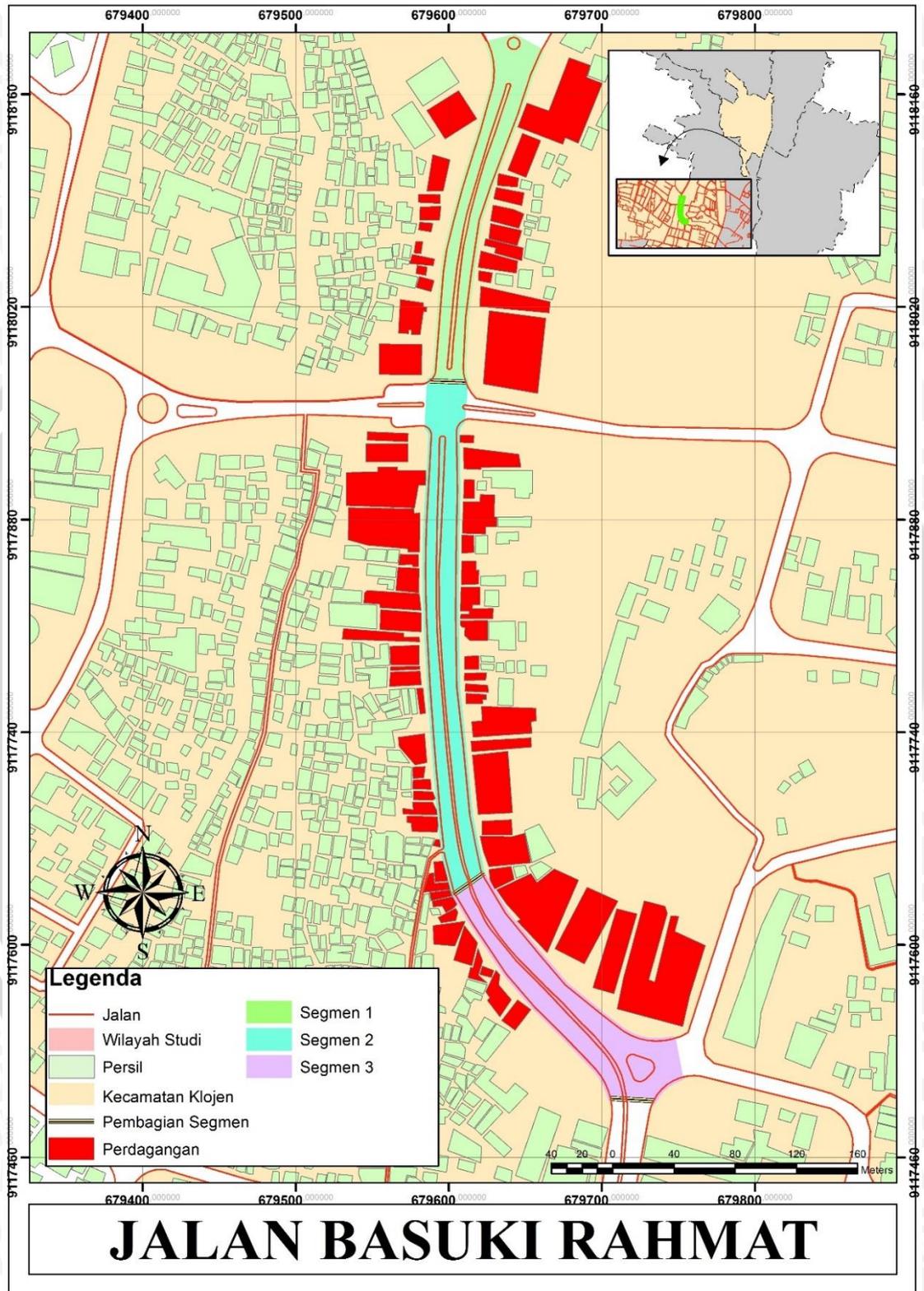
Sumber: Hasil Survey 2013

Dari data tersebut, dapat diketahui bahwa jenis perdangan lebih mendominasi guna lahan yang ada di Koridor Jalan Basuki Rahmat. Hal ini dikarenakan koridor ini merupakan koridor yang diperuntukkan untuk kegiatan komersil. Hal ini sangat mempengaruhi pola pergerakan pejalan kaki dikarenakan banyaknya aktifitas dalam hal perdagangan maupun jasa yang terdapat di Koridor Jalan Basuki Rahmat.

B. Permukiman

Jumlah permukiman yang berada dalam Koridor Jalan Basuki Rahmat tergolong sedikit. Dimana bangunannya lebih menyerupai toko namun digunakan sebagai tempat tinggal murni. Hal ini dikarenakan peruntukan dan besarnya lahan yang tidak memungkinkan untuk dijadikannya sebagai permukiman. Dalam survey yang telah dilakukan terdapat 8 rumah dimana dengan bangunan berbentuk ruko dan satu rumah yang memiliki satu lantai. Sedangkan terdapat 12 bangunan kosong, bangunan ini sengaja ditinggalkan maupun sedang dijual namun belum ada pemiliknya.

Koridor Jalan Basuki Rahmat ini juga memiliki dua lahan kosong yang dapat dimanfaatkan untuk mendukung pejalan kaki dan juga pengguna Koridor Jalan Basuki Rahmat ini.



Gambar 4. 1 Peta Tata Guna Lahan Dan Pembagian Segmen Koridor Jalan Basuki Rahmat

4.3 Kinerja Jalur pejalan kaki Koridor Jalan Basuki Rahmat

4.3.1 Karakteristik Jalur pejalan kaki

A. Kondisi geometri jalur pejalan kaki

Kondisi geometri yang ada pada jalur pejalan kaki Jalan Basuki Rahmat ini adalah melihat seberapa besar lebar jalur pejalan kaki, hambatan samping, rata-rata lebar efektif dan juga rata-rata tinggi jalur pejalan kaki Jalan Basuki Rahmat Kota Malang.

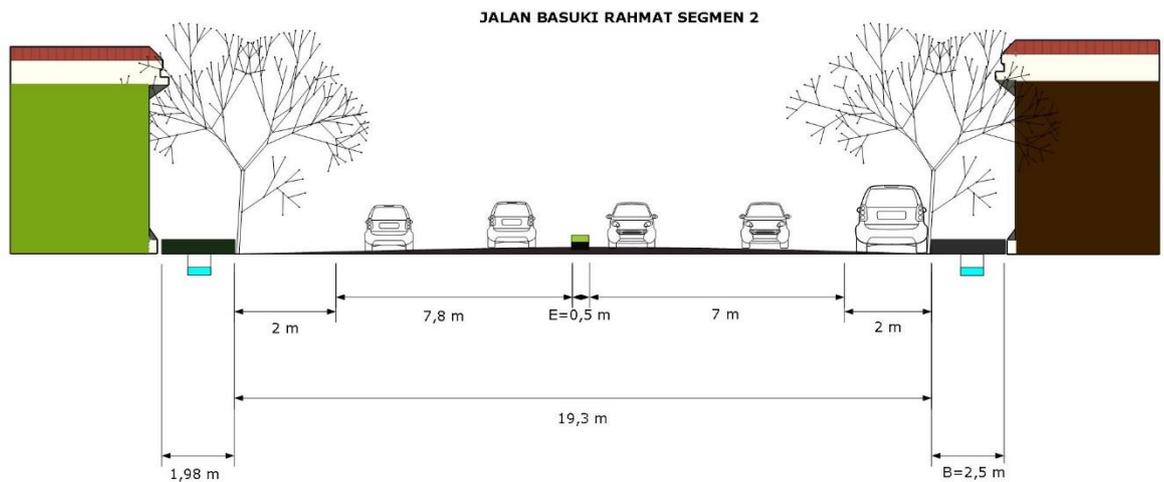
Tabel 4. 4 Kondisi Geometrik Jalur Pejalan Kaki Jalan Basuki Rahmat

Segmen	Rata-rata Lebar Jalur pejalan kaki (m)	Hambatan Samping (m)	Rata-rata Lebar Efektif Jalur pejalan kaki (m)	Rata-rata Tinggi Elevasi (m)
1A	1,9	0	1	+0,5
1B	2,5	0	2	+0,5
2A	1,98	0	1	+0,18
2B	2,5	0	1	+0,18
3A	2,25	0	2,25	+0,29
3B	2,25	0	2,25	+0,29

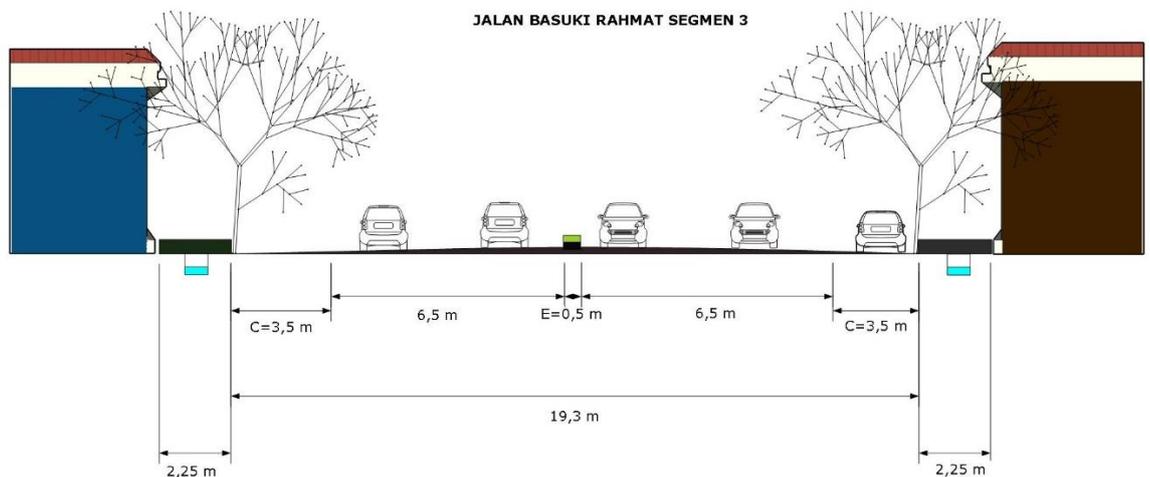
Sumber: Analisis 2014



Gambar 4. 2 Penampang Jalan Basuki Rahmat Kota Malang Segmen 1



Gambar 4. 3 Penampang Jalan Basuki Rahmat Kota Malang Segmen 2



Gambar 4. 4 Penampang Jalan Basuki Rahmat Kota Malang Segmen 3

B. Arus Pejalan Kaki

Arus pejalan kaki yang dihitung menggunakan satuan orang/m/menit yang didapat dari lajur harian rerata (LHR) yang dilakukan dengan menggunakan interval waktu 10 menit dalam 30 menit. Perhitungan arus pejalan kaki yang terdapat pada jalur pejalan kaki Jalan Basuki Rahmat dapat dilihat pada tabel berikut ini.

Tabel 4. 5 Arus Pejalan Kaki Jalur Pejalan Kaki Jalan Basuki Rahmat

Segmen	Waktu Pengamatan		Arus Pejalan Kaki Jam Puncak (orang/m/menit)
	Waktu	Jam	
1A	Pagi	07.00-07.30	9
	Siang	12.00-12.30	17
	Sore	17.00-17.30	9
	Malam	20.30-21.00	8



1B	Pagi	07.00-07.30	11
	Siang	12.00-12.30	11
	Sore	17.00-17.30	9
	Malam	20.30-21.00	10
2A	Pagi	07.00-07.30	9
	Siang	12.00-12.30	11
	Sore	17.00-17.30	7
	Malam	20.30-21.00	7
2B	Pagi	07.00-07.30	8
	Siang	12.00-12.30	9
	Sore	17.00-17.30	7
	Malam	20.30-21.00	8
3A	Pagi	07.00-07.30	4
	Siang	12.00-12.30	2
	Sore	17.00-17.30	1
	Malam	20.30-21.00	1
3B	Pagi	07.00-07.30	3
	Siang	12.00-12.30	2
	Sore	17.00-17.30	0
	Malam	20.30-21.00	1

Sumber: Analisis 2014

C. Kecepatan Rata-rata Ruang Pejalan Kaki

Perhitungan kecepatan rata-rata ruang pejalan kaki ini adalah jarak yang akan ditempuh oleh pejalan kaki pada jalur pejalan kaki yang dihitung menggunakan satuan waktu tertentu. Perhitungan kecepatan rata-rata ruang pejalan kaki yang terdapat di Jalan Basuki Rahmat adalah:

Tabel 4. 6 Kecepatan Rata-Rata Ruang Pejalan Kaki Jalur Pejalan Kaki Jalan Basuki Rahmat

Segmen	Waktu Pengamatan		Rata-rata Kecepatan Rata-rata Ruang Jam Puncak (m/mnt)
	Waktu	Jam	
1A	Pagi	07.00-07.30	29,33
	Siang	12.00-12.30	26,95
	Sore	17.00-17.30	30,56
	Malam	20.30-21.00	30,25
1B	Pagi	07.00-07.30	24,00
	Siang	12.00-12.30	41,64
	Sore	17.00-17.30	30,56
	Malam	20.30-21.00	24,20
2A	Pagi	07.00-07.30	29,33
	Siang	12.00-12.30	41,64
	Sore	17.00-17.30	39,29
	Malam	20.30-21.00	34,57
2B	Pagi	07.00-07.30	33,00
	Siang	12.00-12.30	50,89
	Sore	17.00-17.30	39,29
	Malam	20.30-21.00	30,25
3A	Pagi	07.00-07.30	66,00
	Siang	12.00-12.30	229,00
	Sore	17.00-17.30	275,00
	Malam	20.30-21.00	242,00

3B	Pagi	07.00-07.30	88,00
	Siang	12.00-12.30	229,00
	Sore	17.00-17.30	0,00
	Malam	20.30-21.00	242,00

Sumber: Analisis 2014

D. Kepadatan Pejalan Kaki

Kepadatan pejalan kaki ini dilihat untuk melihat jumlah pejalan kaki jika dibandingkan dengan luas jalur pejalan kaki dengan satuan org/m². Berikut ini adalah perhitungan kepadatan pejalan kaki di jalur pejalan kaki Jalan Basuki

Rahmat:

Tabel 4. 7 Kepadatan Pejalan Kaki Di Jalur Pejalan Kaki Jalan Basuki Rahmat

Segmen	Waktu Pengamatan		Kecepatan Rata-rata Ruang (m/mnt)	Arus (org/m/jam)	Kepadatan (org/m ²)	Pembulatan Kepadatan Pejalan Kaki
	Waktu	Jam				
1A	Pagi	07.00-07.30	29,33	9	0,31	1org/3,25m ²
	Siang	12.00-12.30	26,95	17	0,63	1org/1,59m ²
	Sore	17.00-17.30	30,56	9	0,30	1org/3,40m ²
	Malam	20.30-21.00	30,25	8	0,27	1org/3,78m ²
1B	Pagi	07.00-07.30	24,00	11	0,46	1org/2,18m ²
	Siang	12.00-12.30	41,64	11	0,27	1org/3,79m ²
	Sore	17.00-17.30	30,56	9	0,30	1org/3,40m ²
	Malam	20.30-21.00	24,20	10	0,41	1org/2,42m ²
2A	Pagi	07.00-07.30	29,33	9	0,31	1org/3,26m ²
	Siang	12.00-12.30	41,64	11	0,26	1org/3,79m ²
	Sore	17.00-17.30	39,29	7	0,18	1org/5,61m ²
	Malam	20.30-21.00	34,57	7	0,20	1org/4,93m ²
2B	Pagi	07.00-07.30	33,00	8	0,24	1org/4,12m ²
	Siang	12.00-12.30	50,89	9	0,18	1org/5,65m ²
	Sore	17.00-17.30	39,29	7	0,18	1org/5,61m ²
	Malam	20.30-21.00	30,25	8	0,26	1org/3,78m ²
3A	Pagi	07.00-07.30	66,00	4	0,06	1org/16,50m ²
	Siang	12.00-12.30	229,00	2	0,008	1org/114,50m ²
	Sore	17.00-17.30	275,00	1	0,003	1org/275m ²
	Malam	20.30-21.00	242,00	1	0,004	1org/241m ²
3B	Pagi	07.00-07.30	88,00	3	0,034	1org/29,33m ²
	Siang	12.00-12.30	229,00	2	0,008	1org/114,5m ²
	Sore	17.00-17.30	0,00	0	0	1org/0m ²
	Malam	20.30-21.00	242,00	1	0,004	1org/242m ²

Sumber: Analisis 2014

E. Ruang Pejalan Kaki

Ruang pejalan digunakan untuk melihat luas area rata-rata yang digunakan pejalan kaki pada jalur pejalan kaki tersebut. Berikut ini adalah perhitungan ruang pejalan kaki pada jalur pejalan kaki Jalan Basuki Rahmat:

Tabel 4. 8 Ruang Pejalan Kaki Di Jalur Pejalan Kaki Jalan Basuki Rahmat

Segmen	Waktu Pengamatan		Kepadatan Pejalan Kaki (org/m ²)	Rung Pejalan Kaki (m ² /org)
	Waktu	Jam		
1A	Pagi	07.00-07.30	0,31	3,25

1B	Siang	12.00-12.30	0,63	1,59
	Sore	17.00-17.30	0,30	3,40
	Malam	20.30-21.00	0,27	3,78
	Pagi	07.00-07.30	0,46	2,18
2A	Siang	12.00-12.30	0,27	3,79
	Sore	17.00-17.30	0,30	3,40
	Malam	20.30-21.00	0,41	2,42
	Pagi	07.00-07.30	0,31	3,26
2B	Siang	12.00-12.30	0,26	3,79
	Sore	17.00-17.30	0,18	5,61
	Malam	20.30-21.00	0,20	4,93
	Pagi	07.00-07.30	0,24	4,12
3A	Siang	12.00-12.30	0,18	5,65
	Sore	17.00-17.30	0,18	5,61
	Malam	20.30-21.00	0,26	3,78
	Pagi	07.00-07.30	0,06	16,50
3B	Siang	12.00-12.30	0,008	114,50
	Sore	17.00-17.30	0,003	275
	Malam	20.30-21.00	0,004	241
	Pagi	07.00-07.30	0,034	29,33
	Siang	12.00-12.30	0,008	114,5
	Sore	17.00-17.30	0	0
	Malam	20.30-21.00	0,004	242

Sumber: Analisis 2014

F. Tingkat Pelayanan (LOS)

Tingkat pelayanan pejalan kaki ini digunakan untuk melihat kapasitas jalur pejalan kaki yang ada di Jalan Basuki Rahmat untuk dilalui oleh pejalan kaki yang melewati jalur pejalan kaki tersebut. Berikut ini adalah perhitungan LOS jalur pejalan kaki yang ada di Jalan Basuki Rahmat:

Tabel 4. 9 Tingkat Pelayanan Pejalan Kaki Di Jalur Pejalan Kaki Jalan Basuki Rahmat

Segmen	Waktu Pengamatan		Ruang Pejalan Kaki (m ² /org)	LOS
	Waktu	Jam		
1A	Pagi	07.00-07.30	3,25	B
	Siang	12.00-12.30	1,59	C
	Sore	17.00-17.30	3,40	A
	Malam	20.30-21.00	3,78	A
1B	Pagi	07.00-07.30	2,18	C
	Siang	12.00-12.30	3,79	A
	Sore	17.00-17.30	3,40	A
	Malam	20.30-21.00	2,42	B
2A	Pagi	07.00-07.30	3,26	A
	Siang	12.00-12.30	3,79	A
	Sore	17.00-17.30	5,61	A
	Malam	20.30-21.00	4,93	A
2B	Pagi	07.00-07.30	4,12	A
	Siang	12.00-12.30	5,65	A
	Sore	17.00-17.30	5,61	A
	Malam	20.30-21.00	3,78	A
3A	Pagi	07.00-07.30	16,50	A

Segmen	Waktu Pengamatan		Ruang Pejalan Kaki (m ² /org)	LOS
	Waktu	Jam		
3B	Siang	12.00-12.30	114,50	A
	Sore	17.00-17.30	275	A
	Malam	20.30-21.00	241	A
	Pagi	07.00-07.30	29,33	A
	Siang	12.00-12.30	114,5	A
	Sore	17.00-17.30	0	A
	Malam	20.30-21.00	242	A

Sumber: Analisis 2014

Dari tabel perhitungan tingkat pelayanan pejalan kaki yang ada di jalur pejalan kaki Jalan Basuki Rahmat, yaitu memiliki rata-rata LOS A dimana, untuk LOS tertinggi adalah terdapat pada segmen 1A pada saat jam puncak siang dan 1B pada saat jam puncak pagi. Kondisi tersebut dikarenakan pada jalur pejalan kaki Jalan Basuki Rahmat ini jarang dilalui oleh pejalan kaki. Pada kondisi eksisting pejalan kaki yang melewati jalur pejalan kaki ini hanya untuk pergi ke lokasi pekerjaan mereka. Kurangnya fasilitas untuk pejalan kaki juga menjadi faktor mengapa kurangnya pejalan kaki yang melewati jalur pejalan kaki.

4.3.2 Karakteristik Pejalan Kaki

Hasil rekapitulasi kuisioner yang telah disebar sebanyak 28 responden. Hasil rekapitulasi tersebut dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel 4. 10 Rekapitulasi hasil kuisioner

Kuisioner	Hasil	
	Prosentase	Jenis
Jenis Kelamin	53%	Perempuan
	47%	Laki-laki
Usia	0%	<10 Tahun
	22%	11-20 Tahun
	47%	21-30 Tahun
	27%	31-40 Tahun
	4%	>40 Tahun
Maksud Pergerakan	20%	Perkantoran
	26%	Perdagangan
	25%	Jasa
	12%	Rumah Makan
	10%	Hiburan
	7%	Dll

Sumber: Survei Primer 2013

A. Jumlah Pejalan Kaki

Jumlah pejalan kaki yang melewati jalur pejalan kaki Jalan Basuki Rahmat ini dapat dilihat dari perhitungan lajur harian rerata (LHR) pejalan kaki yang dihitung dibagi menjadi hari sibuk dan hari libur, dengan jam puncak pagi, siang,

sore dan malam. Malam hari dilakukan karena untuk perencanaan konsep *walkability* maka aktivitas koridor tersebut seharusnya adalah 24 jam. Untuk jumlah pejalan kaki yang melewati Koridor Jalan Basuki Rahmat ini dapat dilihat pada tabel dibawah ini.

Tabel 4. 11 Jumlah pejalan kaki yang melewati jalur pejalan kaki Jalan Basuki Rahmat pada hari senin

Segmen	Waktu Puncak Pagi			Waktu Puncak Siang			Waktu Puncak Sore			Waktu Puncak Malam		
	07.00-07.10	07.10-07.20	07.20-07.30	12.00-12.10	12.00-12.20	12.00-12.30	17.00-17.10	17.10-17.20	17.20-17.30	20.30-20.40	20.40-20.50	20.50-21.00
1A	5	10	18	51	43	36	20	30	19	27	15	19
1B	16	24	29	16	36	26	38	25	12	24	32	15
2A	15	39	38	37	33	33	16	28	33	12	17	23
2B	12	30	33	31	30	34	26	27	29	24	17	10
3A	7	5	9	7	9	7	3	2	0	0	3	2
3B	10	6	7	3	5	4	0	3	0	1	2	1

Sumber: Hasil Survei 2013

Dari hasil survey jumlah pejalan kaki tersebut, dapat dilihat bahwa pada waktu pucak pagi yang paling banyak adalah pada segmen 2A yaitu sebanyak 92 pejalan kaki, hal ini dikarenakan banyaknya pejalan kaki yang bekerja sebagai pegawai dan pada saat pagi hari akan memulai aktifitasnya yaitu bekerja. Aktifitas pada waktu puncak siang yaitu paling banya dilalui oleh pejalan kaki yang melewati segmen 1B yaitu sebanyak 130 pejalan kaki. Hal ini dikarenakan banyaknya pejalan kaki yang istirahat dan pada segmen ini terdapat bangkitan berupa permukiman dan tarikan berupa McD, sehingga banyak pejalan kaki yang melewati segmen 1 pada siang hari. Aktifitas waktu puncak sore yang paling banyak adalah pada segmen 2B yaitu sebanyak 82 pejalan kaki, hal ini dikarenakan banyaknya aktifitas perdagangan dan jasa yang mulai tutup sehingga banyak pegawai yang pulang dan melintas dikoridor ini. Aktifitas waktu puncak malam yang banyak terjadi adalah pada segmen 1A, hal ini dikarenakan terdapatnya PKL sehingga banyak penduduk yang berada di segmen ini membeli makanan ataupun sekedar berjalan-jalan.

Tabel 4. 12 Jumlah pejalan kaki yang melewati jalur pejalan kaki Jalan Basuki Rahmat pada hari rabu

Segmen	Waktu Puncak Pagi			Waktu Puncak Siang			Waktu Puncak Sore			Waktu Puncak Malam		
	07.00-07.10	07.10-07.20	07.20-07.30	12.00-12.10	12.00-12.20	12.00-12.30	17.00-17.10	17.10-17.20	17.20-17.30	20.30-20.40	20.40-20.50	20.50-21.00
1A	7	12	15	59	36	65	35	40	16	20	25	13
1B	30	27	26	25	37	18	39	20	17	25	16	36
2A	27	39	41	43	39	39	29	18	10	17	20	10

Segmen	Waktu Puncak Pagi			Waktu Puncak Siang			Waktu Puncak Sore			Waktu Puncak Malam		
	07.00-07.10	07.10-07.20	07.20-07.30	12.00-12.10	12.00-12.20	12.00-12.30	17.00-17.10	17.10-17.20	17.20-17.30	20.30-20.40	20.40-20.50	20.50-21.00
2B	17	21	39	32	40	29	36	20	26	25	16	19
3A	3	6	1	8	1	2	3	0	1	2	0	0
3B	7	5	3	5	6	3	1	0	0	0	5	4

Sumber: Hasil Survei 2013

Dari hasil survey tersebut dapat dilihat bahwa aktifitas yang terjadi pada hari senin tidak jauh berbeda dengan hari senin, hal ini dikarenakan aktifitas rutin yang terjadi tidak jauh berbeda. Sehingga dapat dilihat bahwa untuk waktu puncak pagi yang paling banyak dilalui pejalan kaki adalah pada segmen 2A yaitu sebanyak 107 pejalan kaki, hal ini disebabkan banyaknya pegawai pertokoan dan perbankan yang melewati jalur pejalan kaki ini. Sedangkan untuk aktifitas pada jam puncak siang yang paling banyak dilalui pejalan kaki adalah pada segmen 1A yaitu sebanyak 160 pejalan kaki, hal ini dikarenakan banyaknya pejalan kaki yang istirahat dan pada segmen ini terdapat bangkitan berupa permukiman dan tarikan berupa McD, sehingga banyak pejalan kaki yang melewati segmen 1 pada siang hari. Aktifitas pejalan kaki pada waktu puncak sore adalah sebanyak 91 pejalan kaki yaitu pada segmen 1A, hal ini dikarenakan adanya bangkitan yaitu permukiman yang terdapat pada segmen ini sehingga banyak pejalan kaki yang mulai pulang kerumah setelah beraktifitas. Sedangkan untuk aktivitas pada waktu puncak malam yaitu paling banyak adalah pada segmen 1B yaitu 77 pejalan kaki. hal ini dikarenakan terdapatnya PKL sehingga banyak penduduk yang berada di segmen ini membeli makanan ataupun sekedar berjalan-jalan.

Tabel 4. 13Jumlah pejalan kaki yang melewati jalur pejalan kaki Jalan Basuki Rahmat pada hari sabtu

Segmen	Waktu Puncak Pagi			Waktu Puncak Siang			Waktu Puncak Sore			Waktu Puncak Malam		
	07.00-07.10	07.10-07.20	07.20-07.30	12.00-12.10	12.00-12.20	12.00-12.30	17.00-17.10	17.10-17.20	17.20-17.30	20.30-20.40	20.40-20.50	20.50-21.00
1A	18	44	34	26	32	43	4	42	17	23	21	16
1B	20	31	37	20	24	39	20	22	22	26	18	34
2A	9	21	16	10	21	21	7	15	16	16	21	12
2B	12	14	9	7	8	18	9	7	8	24	13	21
3A	2	0	4	6	4	2	2	4	1	0	3	0
3B	0	3	1	3	5	1	0	0	4	1	3	0

Sumber: Hasil Survei 2013

Dari hasil survey yang telah dilakukan, dapat diketahui bahwa jumlah pejalan kaki yang melewati koridor ini pada hari libur, lebih sedikit yang

melewati. Kondisi tersebut dikarenakan gunalahan Jalan Basuki Ramat ini adalah sebagian besar adalah perdagangan dan jasa, maka pada hari libur, banyak perbankan yang tutup sehingga tidak banyak pejalan kaki yang melewati koridor ini. Untuk pejalan kaki yang melewati koridor ini pada waktu puncak pagi adalah paling banyak pada segmen 1A yaitu sebanyak 96 pejalan kaki, hal ini dikarenakan adanya bangkitan yang pada pagi hari banyak penduduknya yang melakukan jalan pagi atau membeli makanan. Sedangkan untuk waktu puncak siang yaitu paling banyak adalah pada segmen 1A yaitu sebanyak 101 pejalan kaki, kondisi tersebut dikarenakan adanya pertokoan yang masih buka sehingga banyak aktivitas pejalan kaki yang dilakukan. Untuk waktu puncak sore yang paling banyak adalah terdapat pada segmen 1B yaitu 64 pejalan kaki, hal ini dikarenakan banyaknya pengunjung yang akan menuju pertokoan yang ada dikoridor ini. Sedangkan pada puncak malam, yang paling banyak adalah pada segmen 1B yaitu sebanyak 78 pejalan kaki, hal ini dikarenakan terdapatnya PKL.

Tabel 4. 14 Jumlah pejalan kaki yang melewati jalur pejalan kaki Jalan Basuki Rahmat pada hari minggu

Segmen	Waktu Puncak Pagi			Waktu Puncak Siang			Waktu Puncak Sore			Waktu Puncak Malam		
	07.00-07.10	07.10-07.20	07.20-07.30	12.00-12.10	12.00-12.20	12.00-12.30	17.00-17.10	17.10-17.20	17.20-17.30	20.30-20.40	20.40-20.50	20.50-21.00
1A	20	34	47	28	40	42	5	12	35	21	24	18
1B	25	51	10	22	26	38	21	20	21	22	19	36
2A	8	12	19	11	23	19	8	17	18	19	15	20
2B	20	7	31	8	10	17	11	10	6	25	15	20
3A	15	27	35	8	5	4	3	6	2	5	0	0
3B	10	26	19	4	4	2	0	6	0	0	2	1

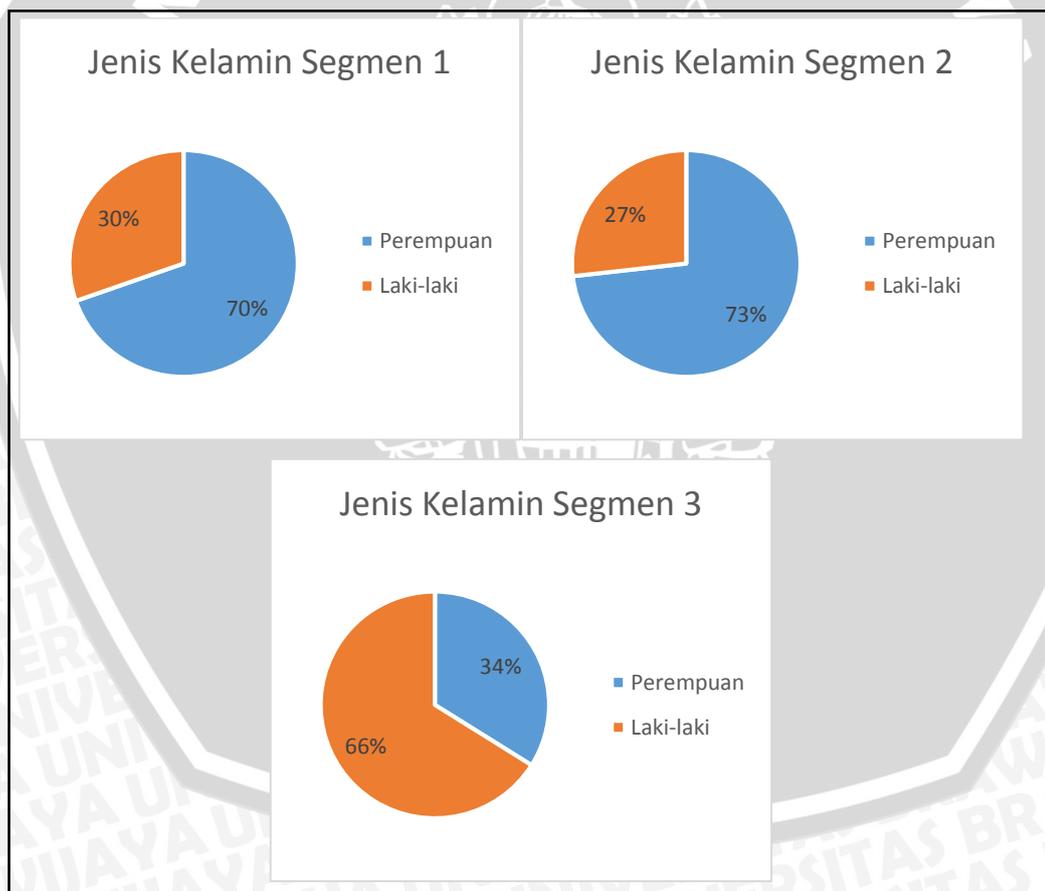
Sumber: Hasil Survei 2013

Berdasarkan hasil survey yang dilakukan, banyaknya jumlah pejalan kaki yang terjadi pada hari sabu lebih banyak dilakukan pada pagi hari, hal ini dikarenakan adanya tarikan berupa pasar minggu yang terletak diluar koridor, sehingga banyak pejalan kaki yang bertempat tinggal di Jalan Basuki Rahmat melakukan perjalanan ke sana. Jumlah pejalan kaki yang pada waktu puncak terjadi pada segmen 1A yaitu sebanyak 101 pejalan kaki. Hal ini dikarenakan adanya bangkitan pada segmen 1. Aktivitas waktu puncak siang yang paling banyak adalah pada segmen 1A yaitu sebanyak 101 pejalan kaki, hal ini dipengaruhi oleh kondisi tersebut dikarenakan adanya pertokoan yang masih buka sehingga banyak aktivitas pejalan kaki yang dilakukan. Aktifitas pada

waktu puncak sore adalah paling banyak terdapat pada segmen 1B yaitu sebanyak 62 pejalan kaki. Sedangkan untuk waktu puncak malam, yang terbanyak adalah pada segmen 1B.

B. Jenis Kelamin

Hasil survey jalur pejalan kaki yang dilakukan untuk mengetahui karakteristik pejalan kaki ini dilihat dari jenis kelamin pejalan kaki yang melewati jalur pejalan kaki Koridor Jalan Basuki Rahmat. Pengamatan yang dilakukan adalah dengan penyebaran kuisisioner yang telah dilakukan. Dari hasil pengamatan tersebut akan ditarik kesimpulan mengenai karakteristik pejalan kaki berdasarkan jenis kelamin yang melewati jalur pejalan kaki Jalan Basuki Rahmat dapat dilihat pada diagram dibawah ini.

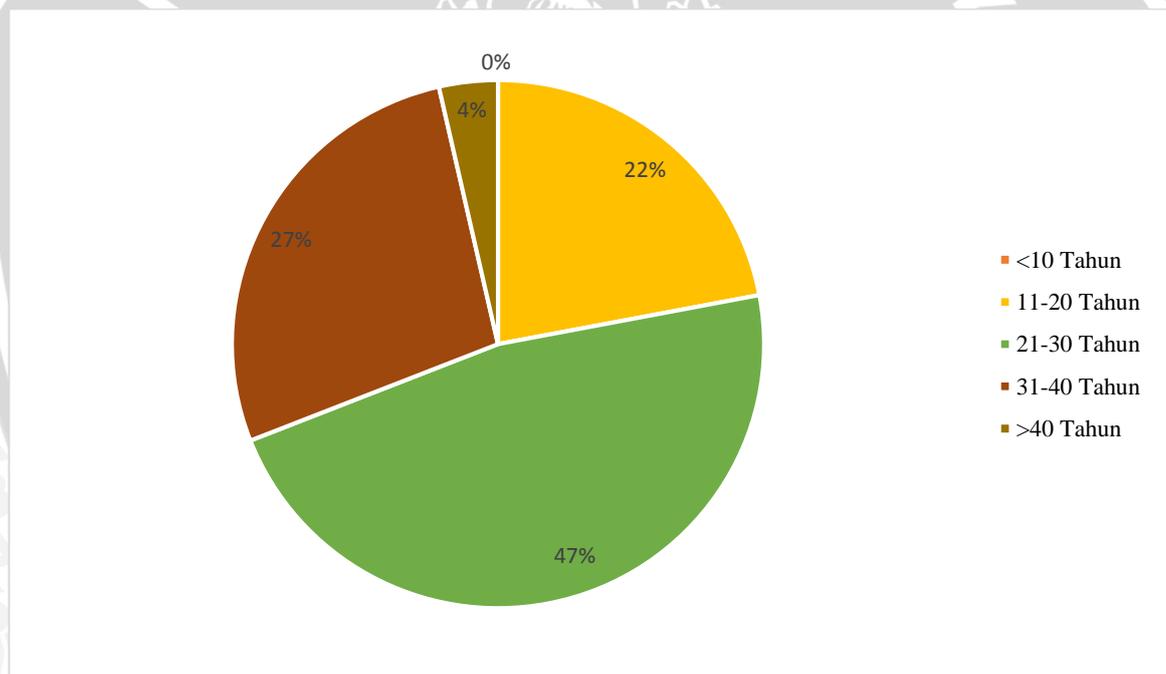


Gambar 4. 5 Diagram Jumlah Jenis Kelamin Yang Melewati Koridor Jalan Basuki Rahmat

Pada diagram diatas dapat diketahui bahwa jumlah pejalan kaki yang mendominasi adalah yang berjenis kelamin perempuan yaitu sebanyak 70% dan 73% terdapat di segmen 1 dan 2, sedangkan untuk segmen 3 didominasi oleh laki-laki yaitu sebanyak 66%. Sedangkan untuk laki-laki pada segmen 1 dan 2 adalah 30% dan 27%.

C. Usia

Berdasarkan survey yang telah dilakukan, pergerakan dari pejalan kaki ini tergantung dari maksud dan tujuan seseorang untuk melakukan perjalanan menuju kesuatu tempat. Dari pengamatan saat survey dilakukan, pejalan kaki yang ada di Koridor Jalan Basuki Rahmat memiliki rentan usia yang sangat jauh. Hal ini dapat dilihat pada diagram dibawah ini.



Gambar 4. 6 Jumlah Pejalan Kaki Berdasarkan Usia Yang Melewati Koridor Jalan Basuki Rahmat

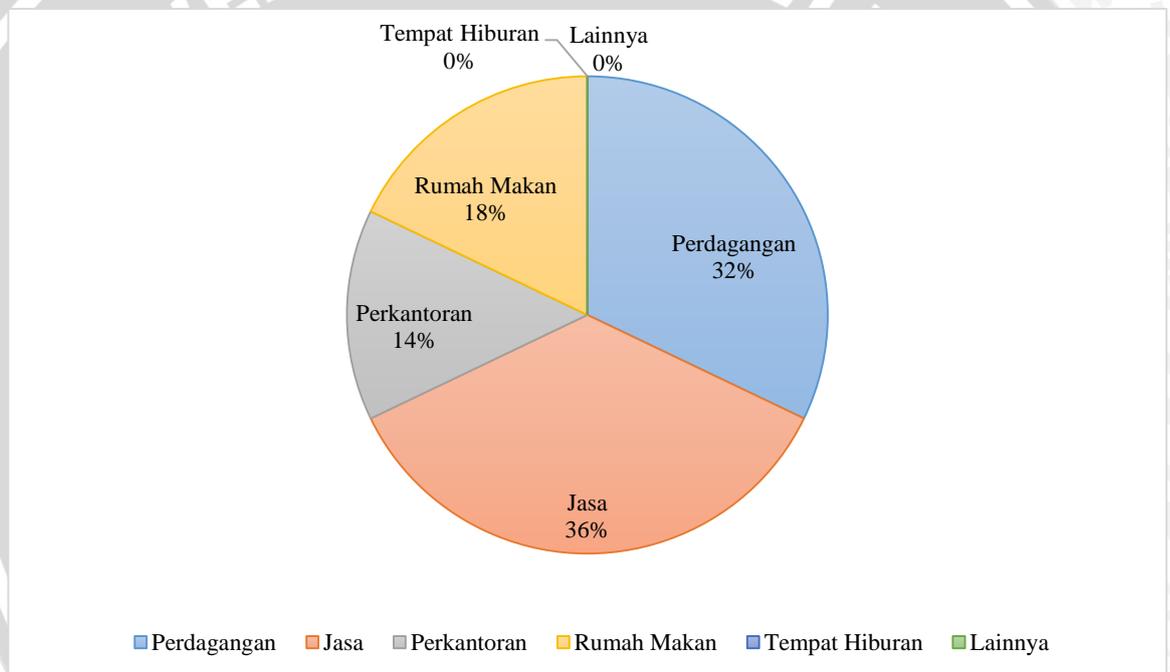
Dari jumlah berdasarkan usia tersebut, maka dapat dilihat jumlah pejalan kaki yang tersebar adalah umur 21-30 tahun yaitu sebesar 47%. Sedangkan untuk pejalan kaki yang melewati jalur pejalan kaki terendah adalah usia <10 tahun, yaitu sebanyak 0%.

D. Maksud Perjalanan

Maksud atau tujuan pergerakan yang ada di Jalan Basuki Rahmat adalah untuk mengetahui tujuan pejalan kaki yang melakukan pergerakan di jalur pejalan kaki ini. Dimana nantinya akan berpengaruh terhadap pola pergerakan pejalan kaki yang melewati jalur pejalan kaki.

a. Segmen 1A

Maksud pergerakan yang terjadi pada segmen 1A dapat dilihat pada diagram berikut, dimana maksud pergerakan ini dilihat pada jam pagi, siang, sore dan malam.

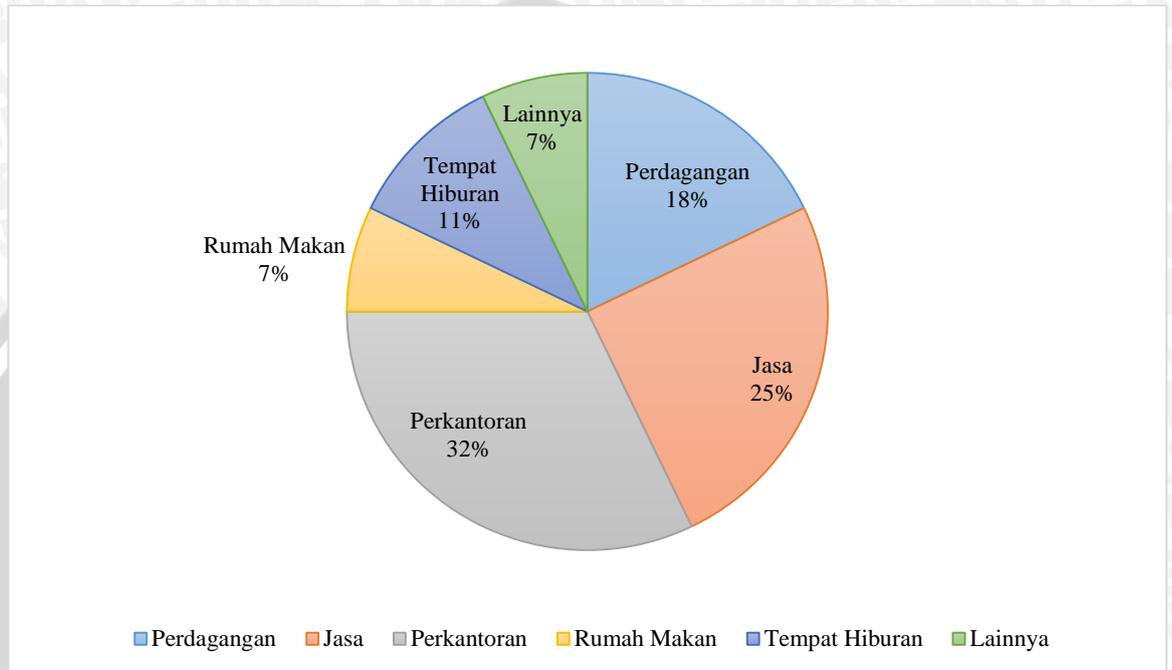


Gambar 4. 7 Maksud pergerakan pejalan kaki pada segmen 1A jalur pejalan kaki koridor Jalan Basuki Rahmat

Aktifitas yang banyak terjadi adalah pejalan kaki yang menuju jasa, dimana hal ini dikarenakan pada segmen 1A ini terdapat bangkitan sehingga maksud dari pejalan kaki yang melewati jalur pejalan kaki ini adalah untuk bekerja yaitu sebanyak 36%. Sedangkan yang terendah adalah untuk pergi kelainnya yaitu sebanyak 0%.

b. Segmen 1B

Maksud pergerakan yang terjadi pada segmen 1B dapat dilihat pada diagram berikut, dimana maksud pergerakan ini dilihat pada jam pagi, siang, sore dan malam.

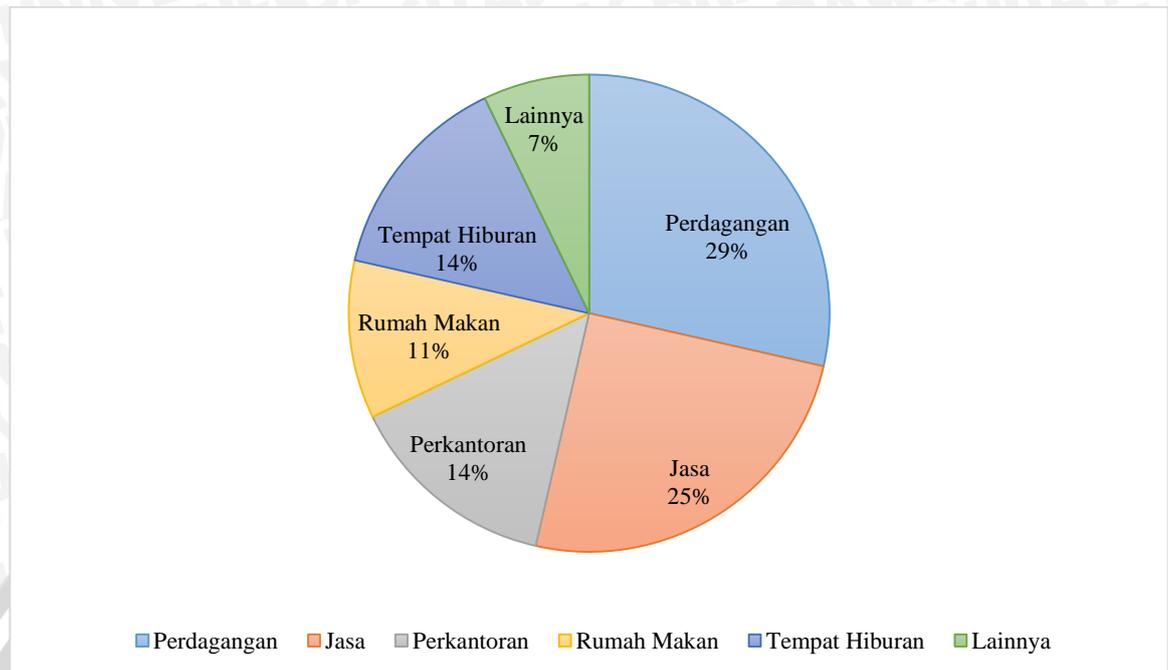


Gambar 4. 8 Maksud Pergerakan Pejalan Kaki Pada Segmen 1B Jalur Pejalan Kaki Koridor Jalan Basuki Rahmat

Pada segmen 1B ini, maksud pejalan kaki yang melewati jalur pejalan kaki ini adalah paling banyak menuju keperkantoran yaitu sebanyak 32%, hal ini dikarenakan banyaknya perbankan yang terletak di segmen ini. Selain itu adanya bangkitan berupa permukiman penduduk sehingga banyaknya pegawai yang pergi kekantor melewati segmen tersebut. Sedangkan untuk maksud terkecil adalah lain-lain dan menuju rumah makan sebesar 7%.

c. Segmen 2A

Maksud pergerakan yang terjadi pada segmen 2A dapat dilihat pada diagram berikut, dimana maksud pergerakan ini dilihat pada jam pagi, siang, sore dan malam.

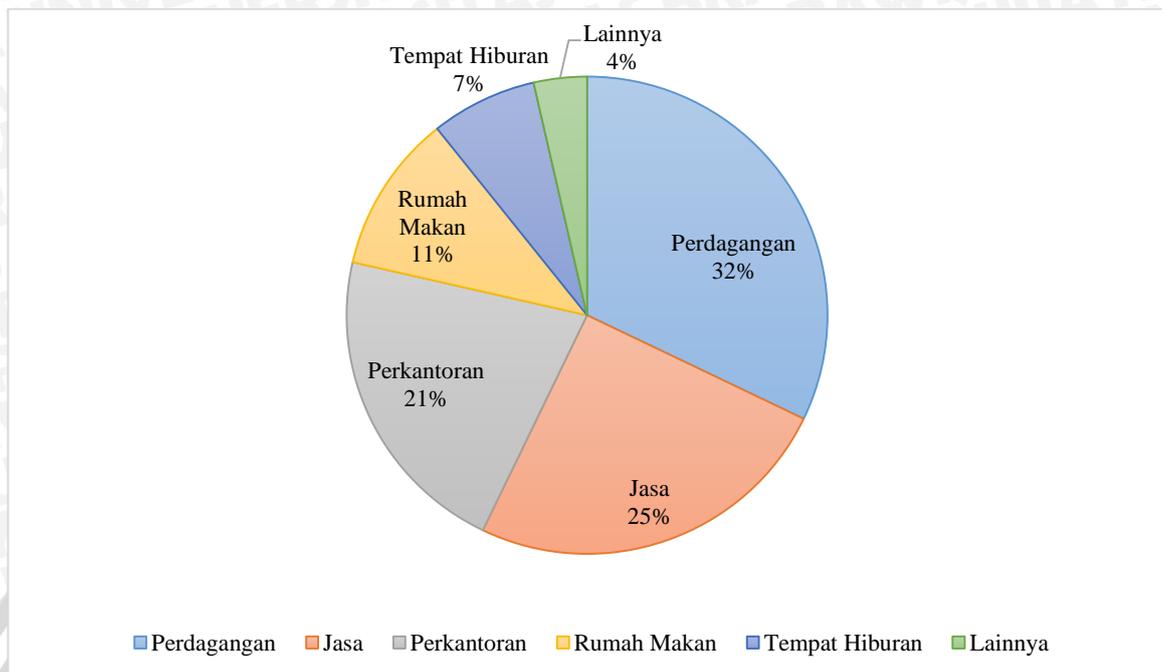


Gambar 4.9 Maksud Pergerakan Pejalan Kaki Pada Segmen 2A Jalur Pejalan Kaki Koridor Jalan Basuki Rahmat

Aktivitas yang paling sering dilakukan adalah pada saat pagi dan siang dimana hal ini pada segmen 2A hanya ada perdagangan dan jasa. Dimana saat siang hari banyak pegawai yang beristirahat dan menuju ke masjid dan rumah makan yang berada di luar koridor. Jumlah pejalan kaki tersebut adalah 25% dan 29%. Sedangkan untuk jumlah maksud terendah adalah pejalan kaki yang akan menuju ke lain-lain sebanyak 7%.

d. Segmen 2B

Maksud pergerakan yang terjadi pada segmen 2B dapat dilihat pada diagram berikut, dimana maksud pergerakan ini dilihat pada jam pagi, siang, sore dan malam.

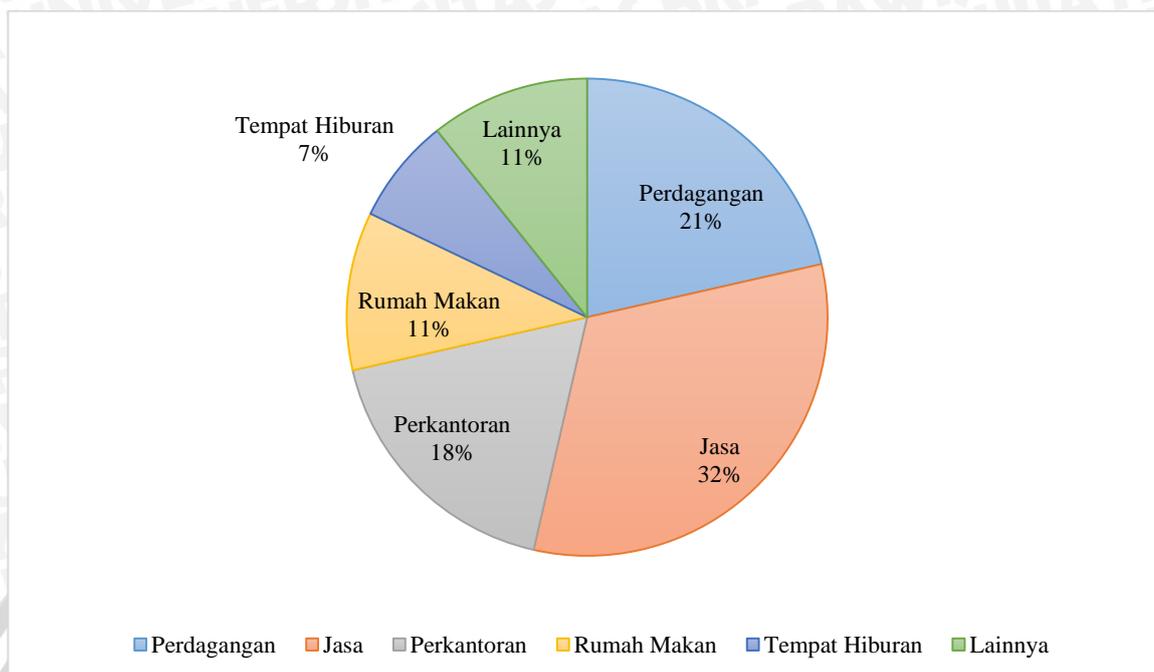


Gambar 4. 10 Maksud Pergerakan Pejalan Kaki Pada Segmen 2B Jalur Pejalan Kaki Koridor Jalan Basuki Rahmat

Aktifitas yang ada pada segmen ini adalah perdagangan dan jasa, sehingga banyak pejalan kaki yang melewati jalur pejalan kaki ini bermaksud untuk ke pertokoan ataupun pergi bekerja. Sehingga jumlah yang didapat yaitu menuju perdagangan 32% dan untuk maksud perjalanan terendah adalah menuju ke lain-lain yaitu sebanyak 4%.

e. Segmen 3A

Maksud pergerakan yang terjadi pada segmen 3A dapat dilihat pada diagram berikut, dimana maksud pergerakan ini dilihat pada jam pagi, siang, sore dan malam.

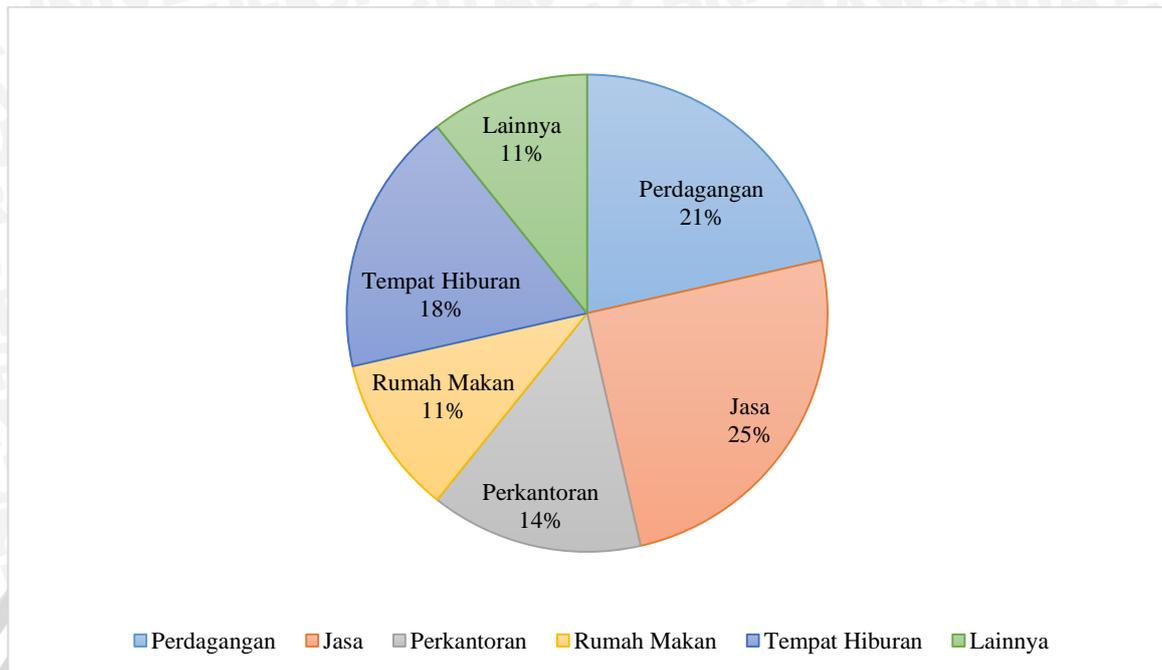


Gambar 4. 11 Maksud Pergerakan Pejalan Kaki Pada Segmen 3A Jalur Pejalan Kaki Koridor Jalan Basuki Rahmat

Aktifitas pejalan kaki yang berada pada segmen ini sangat sedikit sekali, sehingga banyak pejalan kaki hanya melewati segmen ini saja, pada saat malam hari hampir tidak ada pejalan kaki yang melewati jalur pejalan kaki ini dikarenakan tidak adanya penerangan. Jumlah pejalan kaki yang akan terbanyak adalah sebanyak 32%. Sedangkan untuk yang terendah adalah menuju ke tempat hiburan, yaitu sebanyak 7%.

f. Segmen 3B

Maksud pergerakan yang terjadi pada segmen 3B dapat dilihat pada diagram berikut, dimana maksud pergerakan ini dilihat pada jam pagi, siang, sore dan malam.



Gambar 4. 12 Maksud Pergerakan Pejalan Kaki Pada Segmen 3B Jalur Pejalan Kaki Koridor Jalan Basuki Rahmat

Aktivitas yang terjadi pada segmen 3B adalah pejalan kaki yang hanya melewati jalur pejalan kaki ini, namun ada beberapa pegawai dari pertokoan yang ada di segmen ini, dimana jumlah pejalan kaki yang melakukan tujuan ke jasa adalah sebanyak 25%. Sedangkan tujuan yang paling sedikit adalah menuju ke lain-lain dan rumah makan, yaitu sebanyak 11%.

E. Waktu Pergerakan

Pada pengamatan waktu pergerakan pejalan kaki ini, dari hasil yang didapatkan bahwa waktu pergerakan pejalan kaki dilihat dari tujuan pejalan kaki tersebut ke suatu lokasi yang akan dicapai. Waktu pergerakan pejalan kaki yang diamati adalah pada waktu puncak pagi, waktu puncak siang dan puncak sore (Tamin, 2008), namun peneliti menggunakan konsep *walkability* sehingga menggunakan waktu puncak tambahan yaitu pada malam hari.

a. Pagi hari (07.00-07.30)

Berdasarkan hasil pengamatan yang dilakukan, pejalan kaki yang melewati jalur pejalan kaki Jalan Basuki Rahmat pada pagi hari yaitu pejalan kaki yang berangkat melakukan aktifitas kegiatannya. Hal ini dapat dilihat dari banyaknya

pegawai toko dan juga perbankan yang melewati jalur pejalan kaki untuk memulai kegiatannya. Aktivitas pergerakan yang paling banyak terjadi pada saat hari sibuk yaitu pada segmen 2A yaitu sebanyak 107 pejalan kaki yang dimana hal ini disebabkan oleh banyaknya pejalan kaki yang melewati adalah pegawai dari perbankan yang melintas segmen ini. Dimana selanjutnya adalah segmen 1B yaitu sebanyak 83 pejalan kaki, hal ini dipengaruhi terdapatnya bangkitan yang terdapat pada segmen 1 yang mana banyak dijumpai warga yang memulai aktifitasnya pada pagi hari. Sedangkan pada hari libur aktifitas yang banyak terjadi adalah pada segmen 1A yaitu sebanyak 101 pejalan kaki, hal ini dikarenakan adanya bangkitan yang ada di segmen ini melakukan kegiatan olahraga pagi. Sedangkan untuk segmen 2 dan 3 jarang dilalui pejalan kaki dikarenakan banyaknya perbankan dan beberapa pertokoan yang tutup saat hari libur.

b. Siang hari (12.00-12.30)

Berdasarkan hasil pengamatan yang dilakukan, pejalan kaki yang melewati jalur pejalan kaki Jalan Basuki Rahmat pada siang hari adalah pegawai-pegawai yang sedang beristirahat dan juga anak-anak sekolah yang baru pulang. Aktivitas pergerakan yang terjadi saat hari libur yaitu paling banyak adalah yang terjadi pada segmen 1A yaitu sebanyak 160 pejalan kaki. Hal ini dikarenakan banyaknya pegawai dari perbankan yang melakukan istirahat dan pulang kekos atau kerumah mereka yang terletak di segmen 1, hal ini juga banyaknya orang yang melakukan kegiatan di segmen 1 ini. Selanjutnya adalah segmen 1A yaitu sebanyak 130 pejalan kaki. Sedangkan aktifitas pada hari libur yaitu paling banyak adalah pada segmen 1A yaitu sebanyak 110 pejalan kaki, hal ini dikarenakan banyaknya pejalan kaki yang pulang dari pasar pagi. Selanjutnya adalah pada segmen 1B yaitu sebanyak 86 pejalan kaki.

c. Sore hari (17.00-17.30)

Berdasarkan hasil pengamatan yang dilakukan, pejalan kaki yang melewati jalur pejalan kaki Jalan Basuki Rahmat saat sore hari adalah para pegawai yang pulang dari pekerjaannya, dimana dari pengamatan yang dilakukan pejalan kaki yang melewati jalur pejalan kaki saat sore hari adalah pegawai dari perbankan

yang ada di Jalan Basuki Rahmat ini. Aktifitas yang paling banyak dilakukan saat hari sibuk adalah pada segmen 1A yaitu sebanyak 91 pejalan kaki, hal ini dikarenakan pada jam ini banyaknya pegawai yang melewati segmen ini untuk kembali pulang ke rumah atau tempat kos. Selanjutnya adalah segmen 2b yaitu 82 pejalan kaki, hal ini dikarenakan banyaknya pegawai yang ada di segmen ini pulang kerumah. Selanjutnya untuk hari libur yang paling banyak adalah pada segmen 1B yaitu sebanyak 64 pejalan kaki, hal ini dikarenakan sedikitnya pertokoan yang buka pada saat hari libur mengakibatkan sedikitnya pejalan kaki yang melewati Koridor Jalan Basuki Rahmat.

d. Malam hari (20.30-21.00)

Berdasarkan hasil pengamatan yang dilakukan, pejalan kaki yang melewati jalur pejalan kaki Jalan Basuki Rahmat saat malam hari sangat sepi, hal ini dikarenakan aktifitas yang terjadi adalah perdagangan yang melayani pengunjung sampai jam 21.00. Sehingga pejalan kaki yang melewati jalur pejalan kaki saat malam hari adalah para pengunjung pertokoan dan juga pegawai pertokoan yang pulang kerumah mereka. Jumlah pejalan kaki yang melewati jalur pejalan kaki saat malam hari relative lebih sedikit dibandingkan dengan jam lain. Pejalan kaki pada hari sibuk yang paling banyak adalah pada segmen 1B yaitu sebanyak 77 pejalan kaki hal ini dikarenakan terdapatnya PKL yang ada sehingga banyak pejalan kaki yang berada pada segmen 1 ini, hal ini juga didukung adanya aktifitas yang buka 24 jam yaitu McD. Sedangkan untuk hari libur yang paling banyak adalah segmen 1B sebanyak 78 pejalan kaki, dimana segmen ini didukung adanya aktifitas dari McD yang buka 24 jam sehingga banyak aktivitas pejalan kaki yang melewati jalur pejalan kaki ini.

4.3.3 Fasilitas Penunjang

A. Kondisi Fisik Fasilitas Pejalan Kaki

a. Tempat Sampah

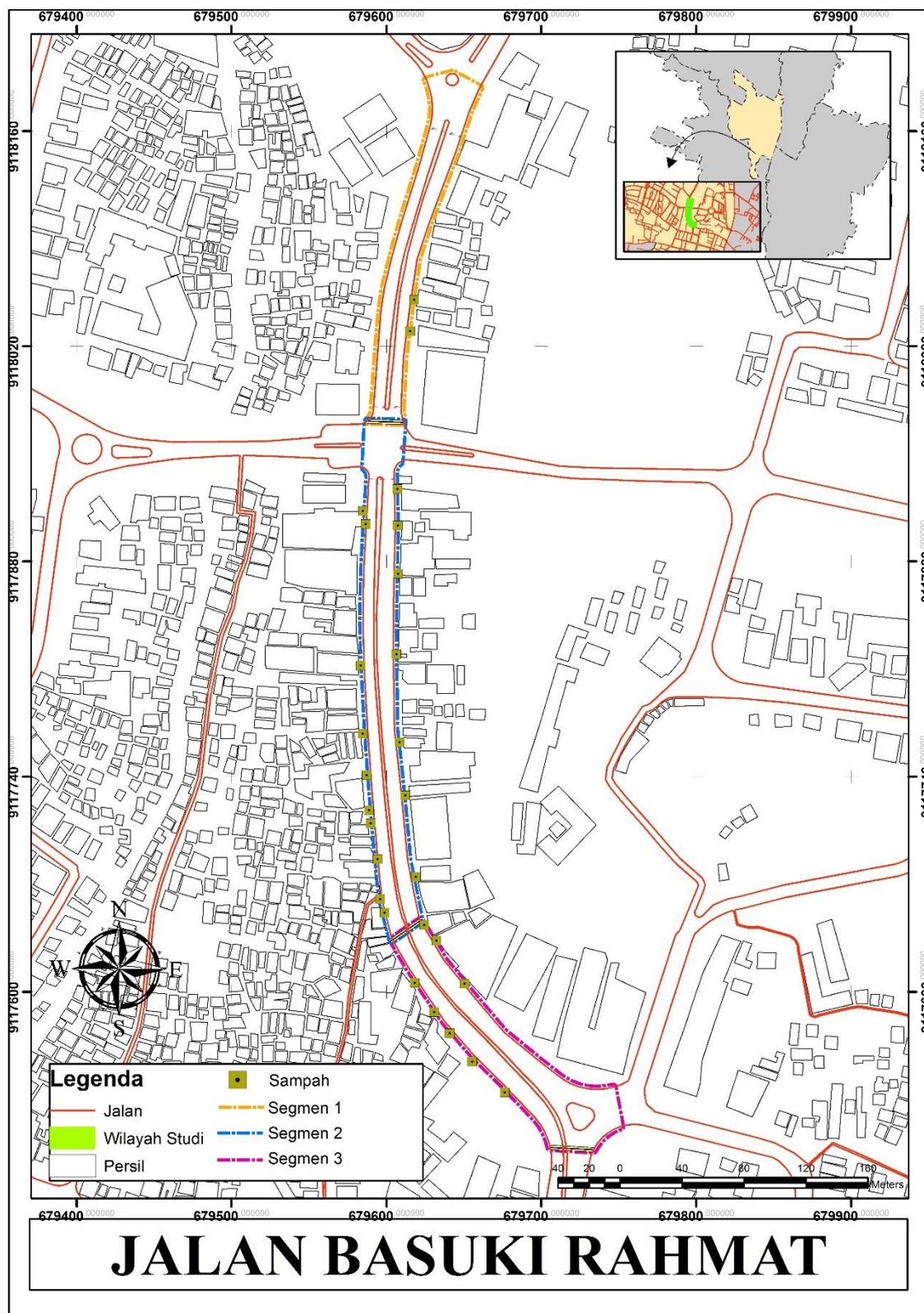
Jumlah tempat sampah yang ada di Koridor Jalan Basuki Rahmat yang disurvei adalah sejumlah 31 unit. Dimana lebih untuk segmen 1 sebanyak 2 unit, segmen 2 sebanyak 21 unit dan untuk segmen 3 sebanyak 8 unit. Fasilitas dan

kondisi tempat sampah yang terdapat di Koridor Jalan Basuki Rahmat dapat dilihat pada gambar berikut.



Gambar 4. 13 Kondisi tempat sampah koridor Jalan Basuki Rahmat

Peletakan tempat sampah seharusnya adalah 50-100 meter dari tempat sampah yang satu dan yang lainnya, dimana bahan yang digunakan untuk pembuatan tempat sampah adalah bahan yang tidak mudah rusak dan juga adanya pemisah antara sampah organik dan anorganik. Dalam hal ini, pada kondisi eksisting yang ada di Koridor Jalan Basuki Rahmat ini hanya pada segmen 1 tidak adanya pemisah antara sampah organik dan anorganik, sedangkan pada segmen 2 dan 3 menggunakan tempat sampah pemisah antara sampah organik dan anorganik dimana bahan yang dibuat adalah bahan yang tidak mudah rusak.



Gambar 4. 14 Persebaran tempat sampah di Koridor Jalan Basuki Rahmat

b. Lampu Penerangan

Lampu penerangan yang ada pada Koridor Jalan Basuki Rahmat ini yaitu untuk jalur pejalan kaki berasal dari pertokoan yang ada di sepanjang koridor ini, sehingga jika terdapat bangunan kosong maka akan cenderung gelap. Lampu penerangan terdapat pada median jalan dengan jarak 5 meter. Fasilitas dan kondisi lampu penerangan yang terdapat di Koridor Jalan Basuki Rahmat dapat dilihat pada gambar berikut.



Gambar 4. 15 Kondisi penerangan jalur pejalan kaki Jalan Basuki Rahmat

Lampu penerangan adalah fasilitas pejalan kaki ataupun fasilitas pelangkap jalan yang berfungsi untuk memberikan cahaya pada saat malam hari. Lampu penerangan yang terdapat pada Koridor Jalan Basuki Rahmat ini terletak pada median jalan, namun pada jalur pejalan kaki tidak terdapat lampu penerangan jalan sehingga terdapat beberapa titik yang tidak tersinari cahaya, hal ini mengakibatkan daerah tersebut rawan terjadinya tindak kejahatan yang menjadikan terganggunya pejalan kaki yang melewati lokasi tersebut.

c. Vegetasi

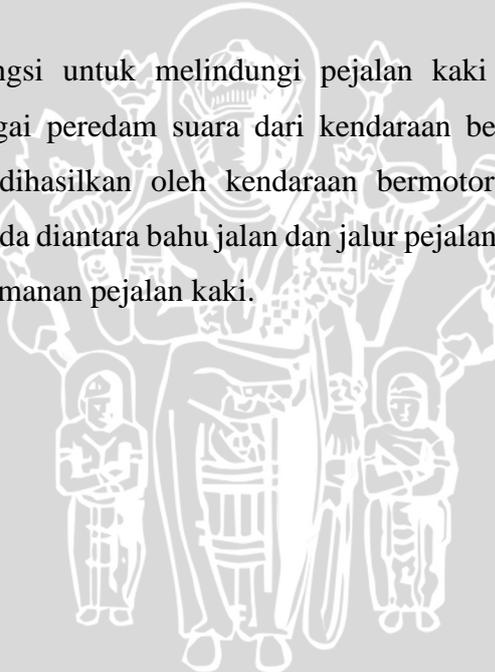
Jenis vegetasi yang ada di Koridor Jalan Basuki Rahmat adalah berupa pepohonan yang berfungsi untuk menyejukkan wilayah penelitian, namun lokasi dari vegetasi ini lebih banyak yang berada pada jalur pejalan kaki sehingga jalur pejalan kaki tersebut menjadi rusak dan juga mengganggu kenyamanan dari pejalan kaki tersebut. Jumlah vegetasi yang ada di Koridor Jalan Basuki Rahmat

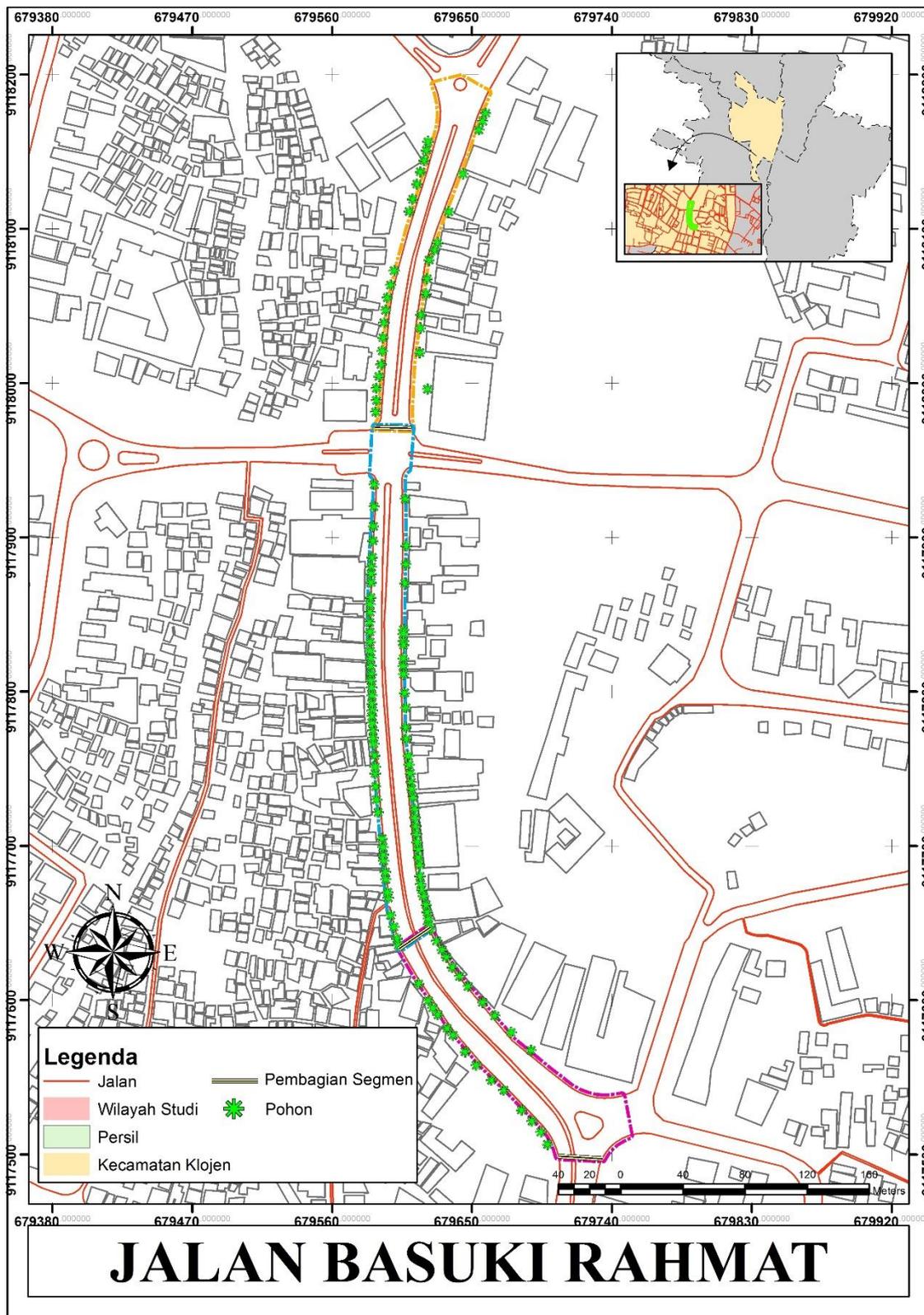
adalah pada segmen 1 sebanyak 33 pohon, segmen 2 sebanyak 60 pohon dan untuk segmen 3 yaitu sebanyak 24 pohon.



Gambar 4. 16 Jenis vegetasi jalur pejalan kaki Jalan Basuki Rahmat

Vegetasi ini berfungsi untuk melindungi pejalan kaki dari terik sinar matahari maupun sebagai peredam suara dari kendaraan bermotor dan juga peredam polusi yang dihasilkan oleh kendaraan bermotor. Peletakan dari vegetasi ini adalah berada diantara bahu jalan dan jalur pejalan kaki, hal ini agar tidak mengganggu kenyamanan pejalan kaki.





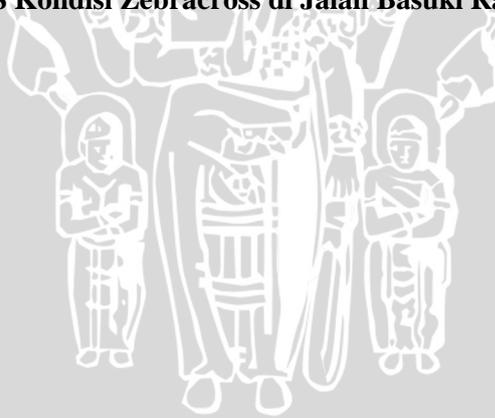
Gambar 4. 17 Persebaran pohon di Koridor Jalan Basuki Rahmat

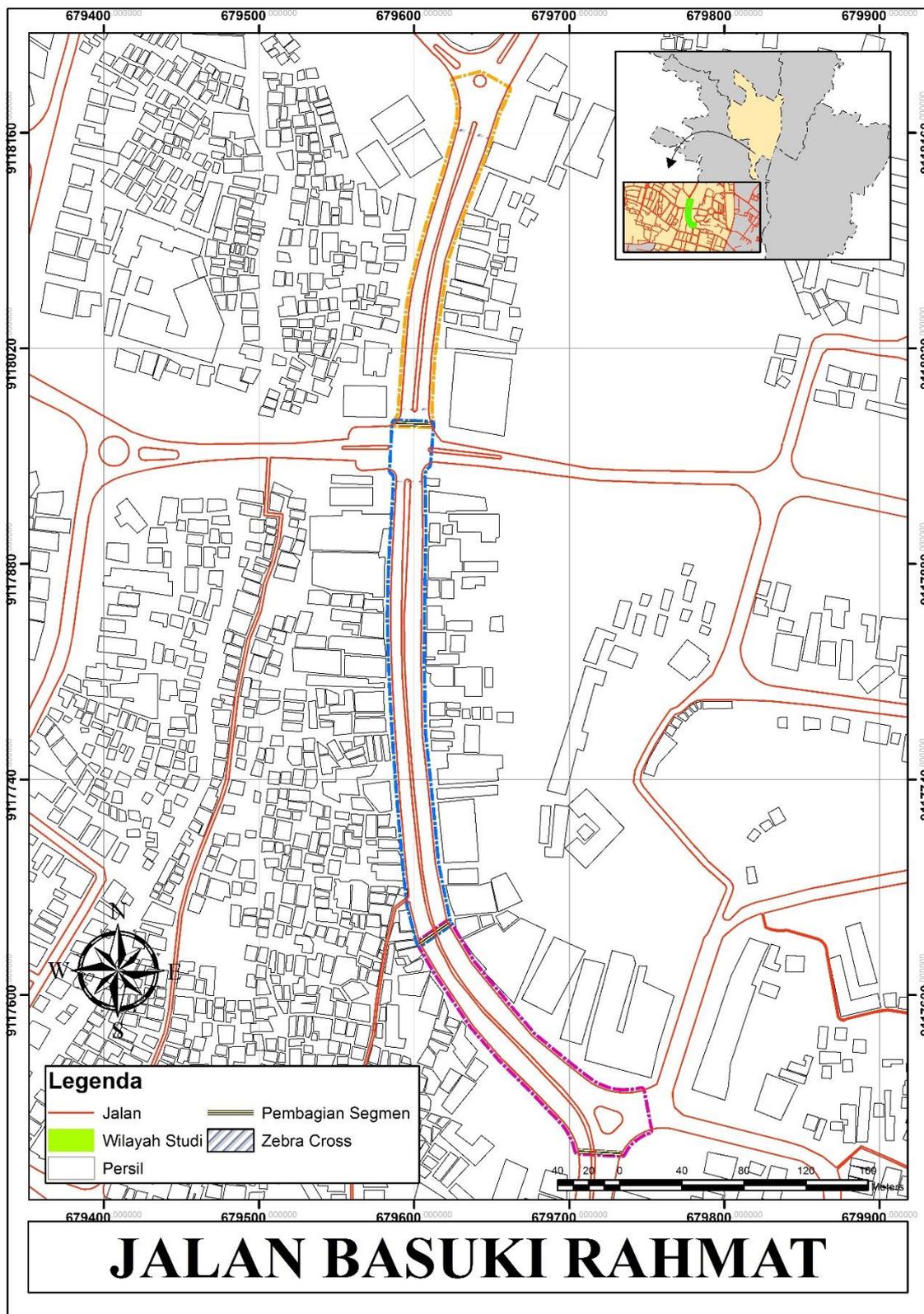
d. Zebra Cross

Lokasi zebra cross yang ada Koridor Jalan Basuki Rahmat ini terdapat di beberapa titik pengamatan. Pada segmen 1 lokasi berada depan McD dan PLN, depan Bank BCA dan Rumah makan Padang. Segmen 2 Lokasi berada didepan Common Wealth dan Koprasi Anugrah. Sedangkan Segmen 3 terdapat jembatan penyebrangan yang sudah tidak layak dilalui karena bangunanya yang lama dan juga kekuatan bangunan yang sudah rapuh.



Gambar 4. 18 Kondisi Zebracross di Jalan Basuki Rahmat





Gambar 4. 19 Persebaran letak zebracross di Koridor Jalan Basuki Rahmat

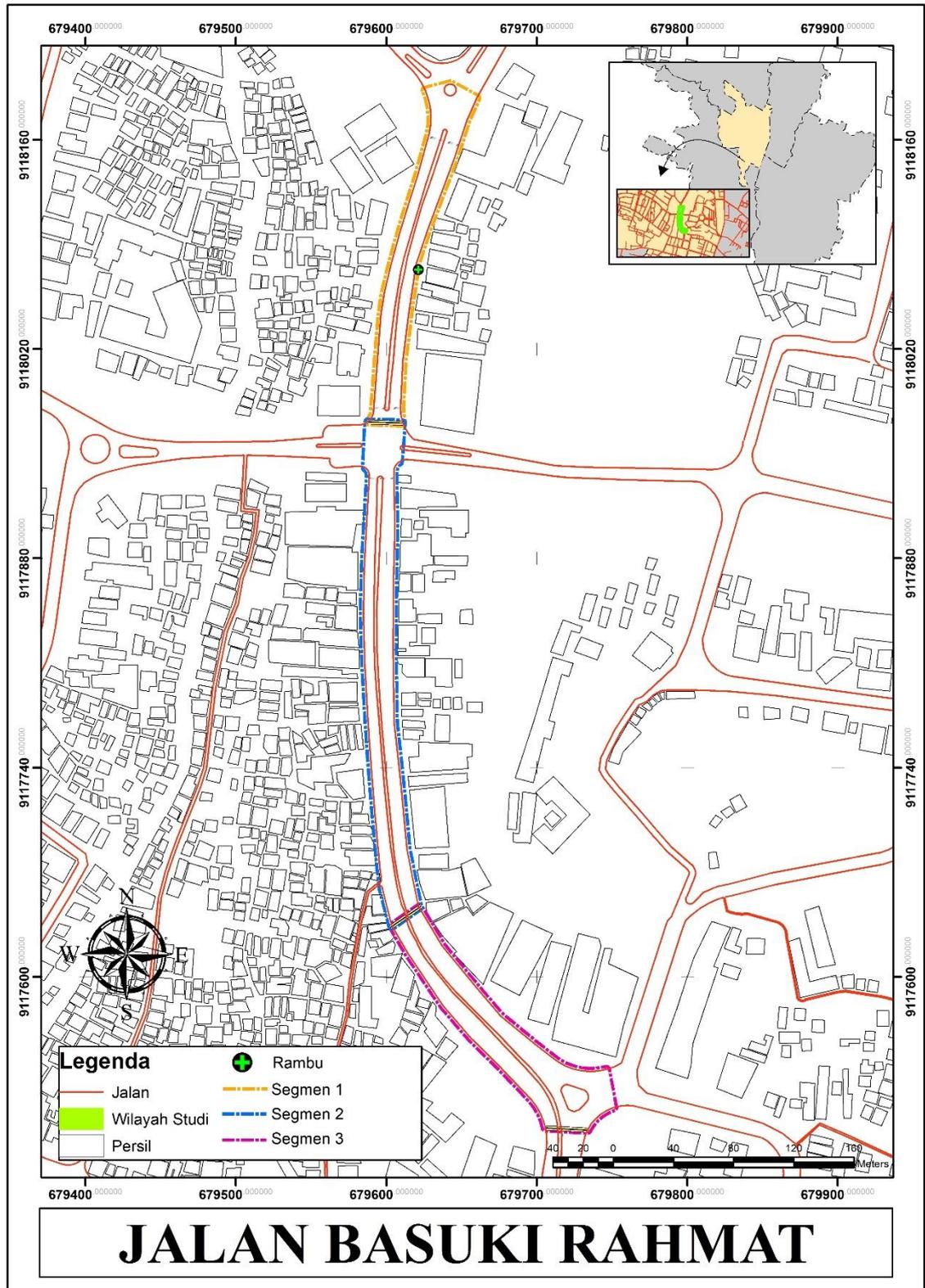
e. Rambu-rambu

Terdapatnya rambu-rambu yang berada jalur pejalan kaki sedikit banyak mengganggu pejalan kaki yang melewati, hal ini dikarenakan pada Koridor Jalan Basuki Rahmat ini banyaknya pengguna kendaraan yang memarkirkan kendaraannya di jalur pejalan kaki sehingga membuat lebar jalur pejalan kaki semakin sempit. Jumlah rambu-rambu lalu lintas yang terdapat di jalur pejalan kaki adalah sebanyak 1 unit di segmen 1.



Gambar 4. 20 Kondisi rambu-rambu di jalur pejalan kaki Jalan Basuki Rahmat

Peletakan rambu-rambu lalu lintas adalah diantara jalur pejalan kaki dan juga pada bahu jalan. Penempatan rambu-rambu lalu lintas yang ada di jalan Basuki Rahamat adalah tidak berada pada jalur pejalan kaki, sehingga tidak mengganggu aktifitas pejalan kaki pada jalur pejalan kaki. Selain itu, jumlah dari rambu-rambu lalu lintas dilihat kebutuhan yang di inginkan.



Gambar 4. 21 Persebaran rambu lalu lintas di Koridor Jalan Basuki Rahmat

B. Aktifitas Sekitar Koridor

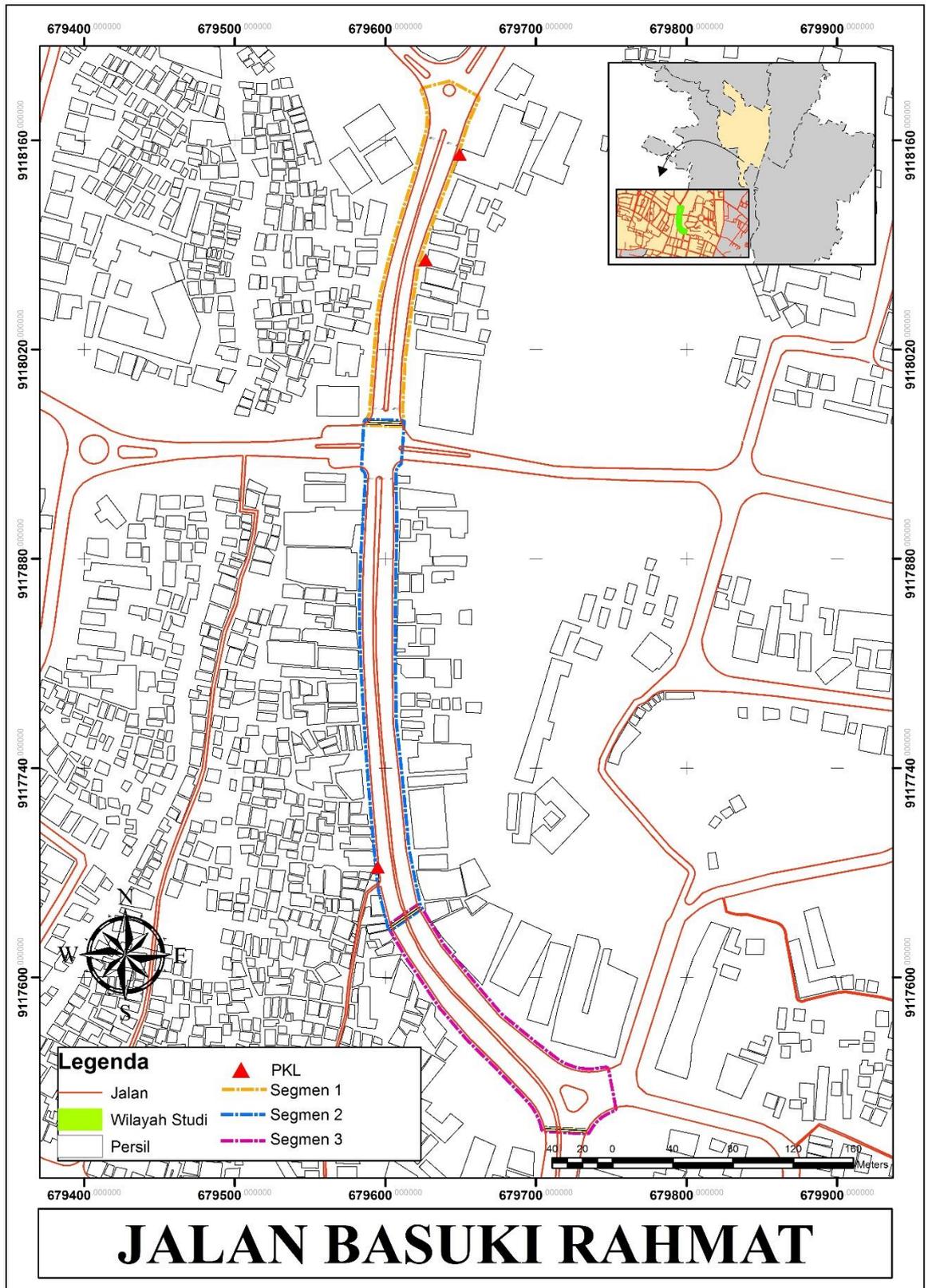
a. PKL

Terdapatnya beberapa PKL yang terletak di jalur pejalan kaki menjadikan jalur pejalan kaki ini tidak nyaman. Hal ini dikarenakan aktifitas PKL mengganggu pejalan kaki. PKL yang berada di Koridor Jalan Basuki Rahmat ini menggunakan gerobak ataupun bangunan semi permanen. Kegiatan yang dilakukan mulai pagi hingga malam hari, namun PKL yang ada di koridor ini tidak begitu banyak jika dibandingkan dengan koridor jalan lain seperti Jalan Soekarno-Hatta.



Gambar 4. 22 Kondisi PKL di jalur pejalan kaki Jalan Basuki Rahmat





Gambar 4. 23 Persebaran lapak PKL di Koridor Jalan Basuki Rahmat

b. Parkir

Sistem perparkiran yang ada di Koridor Jalan Basuki Rahmat ini lebih banyak menggunakan jalur pejalan kaki sebagai tempat parkir, kendaraan yang lebih sering menggunakan jalur pejalan kaki sebageaian besar adalah sepeda motor dan beberapa mobil, hal ini dikarenakan dibeberapa titik antara jalur pejalan kaki dan juga jalan tidak memiliki pembatas, sehingga banyak dari pemilik toko ataupun pegawai bank memarkir kendaraan di jalur pejalan kaki. Selain itu, mereka menganggap jika lebih aman untuk memarkir kendaraan pada jalur pejalan kaki. Belum adanya garis parkir pada bahu jalan tersebut mengakibatkan banyaknya kendaraan yang memarkirkan kendaraannya sembarang. Dari kondisi tersebut, maka luasan jalur pejalan kaki tidak mencukupi untuk pejalan kaki dan juga mengganggu kenyamanan dari pejalan kaki tersebut.



Gambar 4. 24 Kondisi parkir Jalan Basuki Rahmat

C. Visualisasi Bangunan

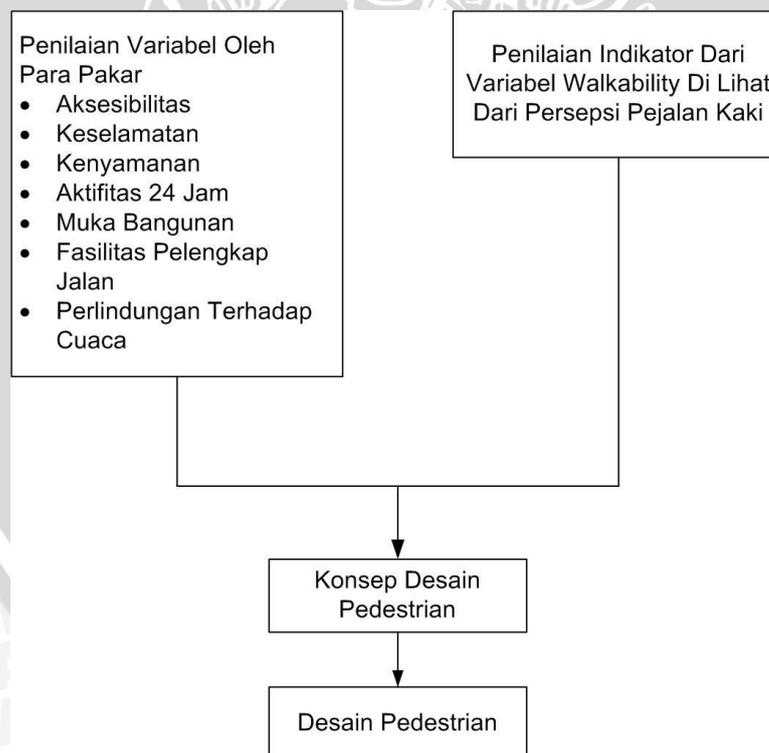
Visualisasi bangunan yang berada di Koridor Jalan Basuki Rahmat ini sangat mendukung aktifitas pejalan kaki, hal ini dikarenakan agar pejalan kaki tidak merasa bosan saat melewati jalur pejalan kaki ini. Bangunan yang ada di Jalan Basuki Rahmat ini memiliki bentuk bangunan yang masih menonjolkan bangunan pada jaman Kolonial Belanda. Hal ini dikarenakan kawasan koridor ini adalah kawasan lama Kota Malang. Namun, saat ini, banyaknya bangunan yang ditutupi dengan iklan-iklan yang besar sehingga masyarakat tidak lagi keelokan bangunan lama yang ada di koridor ini.

D. Perlindungan Terhadap Cuaca

Perlindungan terhadap cuaca disini yang dimaksud adalah adanya *canopy* yang dapat berfungsi untuk memberikan perlindungan terhadap pejalan kaki pada jalur pejalan kaki. Hal ini dimaksudkan bagaimanapun kondisi cuaca yang sedang terjadi, pejalan kaki tetap merasa nyaman melewati jalur pejalan kaki tersebut. Di jalur pejalan kaki Koridor Jalan Basuki Rahmat ini belum terdapat *canopy* yang dapat melindungi pejalan kaki dari kondisi cuaca.

4.4 Tingkat Walkability

Untuk mengukur tingkat *walkability* yang ada di Koridor Jalan Basuki Rahmat menggunakan 2 metode perhitungan, yaitu menggunakan pembobotan AHP, dimana pembobotan ini digunakan untuk melihat variabel mana menurut para ahli yang akan menjadi prioritas dalam perencanaan. Selanjutnya, adalah menggunakan penilaian dari responden yang mana dilakukan pengamatan dari penyebaran kuisisioner yang dilakukan. Dimana skema dari analisis tingkat *walkability* dapat dilihat pada tabel berikut.



Gambar 4. 25 Skema Analisis tingkat walkability jalur pejalan kaki Jalan Basuki Rahmat

Dari skema tersebut dapat dilihat bahwa dari pembobotan AHP maka akan dikalikan dengan nilai persepsi dari pejalan kaki. Dari hasil tersebut maka akan dilihat faktor-faktor yang akan diperbaiki setelah itu maka akan menghasilkan konsep desain jalur pejalan kaki Jalan Basuki Rahmat yang nantinya digunakan sebagai dasar pembuatan desain jalur pejalan kaki yang sesuai dengan konsep *walkability*.

A. Pembobotan AHP variabel pembentuk konsep *walkability*

Pembobotan AHP yang dilakukan adalah untuk membobotkan variabel-variabel yang terkait dengan konsep *walkability*. Dalam pembobotan variabel ini, ditentukan 4 responden yaitu Pemerintah, Konsultan, Dosen, dan Orang yang mengetahui wilayah studi. Pendapat dari responden tersebut nantinya digunakan sebagai tolak ukur untuk mengetahui variabel yang paling berpengaruh dan juga hasil dari pembobotan nantinya akan digunakan untuk pembobotan dalam penilaian konsep *walkability*. Wawancara terhadap dari responden menggunakan variabel *walkability* yaitu aksesibilitas, kenyamanan, keselamatan, aktivitas 24 jam, muka bangunan, fasilitas pelengkap jalan dan perlindungan terhadap cuaca.

Wawancara dilakukan pada empat orang responden antara lain *planner* (Alfian Fajar Antofani ST); BAPPEDA Kota Malang (Bpk. Aniss); Komunitas Pandupustaka (Bpk. Ismail) dan Akademisi- Dosen Perencanaan Wilayah dan Kota Universitas Brawijaya Malang (ibu Dian Kusuma Wardani ST., MT). Variabel yang akan di ketahuai pembobotannya yaitu:

1. Aksesibilitas

Aksesibilitas yang dimaksud adalah adanya suatu bentuk kegiatan yang diperuntukkan untuk pejalan kaki sehingga dapat menghilangkan kebudayaan dalam berkendara, dimana hal ini jalur pejalan kaki harus memiliki konektivitas dari suatu kegiatan ke kegiatan lain untuk mempermudah pejalan kaki melaluinya (Gudmunson 2003). Selain itu penilaian aksesibilitas juga berdasarkan kemudahan pejalan kaki untuk mengakses suatu lokasi (Litman, 2011).

2. Kenyamanan

Kenyamanan pejalan kaki ini dapat dilihat dari jalur jalur pejalan kaki yang mudah dilalui dan tidak ada hambatan (Untermann, 1984). Selain itu, Konsep dari *walkable* seharusnya harus bisa memberi ruang pada pengguna jalan. Dimana pengguna jalan akan merasa aman dan nyaman jika melewati koridor tersebut. Bangunan yang berada di sepanjang koridor yang akan dibuat konsep *walkable* memiliki tinggi 2 lantai sehingga lebih menciptakan rasa menyenangkan dan lebar koridor sesuai dengan konsep *walkable* (Dom, 2000).

Penilaian untuk variabel kenyamanan juga meliputi Jika kita akan menghidupkan koridor tersebut, maka seharusnya adanya keteraturan jarak antar bangunan yang berdekatan, konsep ini difungsikan agar pejalan kaki dapat mudah menjangkau dari tempat lain dengan jarak yang berdekatan (Dom, 2000).

3. Keselamatan

Yang dimaksud dengan kenyamanan adalah pejalan kaki harus dapat mudah bergerak atau berpindah namun tetap terlindungi oleh kendaraan bermotor, dimana keselamatan ini diwujudkan dengan penempatan jalur pejalan kaki, struktur, tekstur, pola perkerasan dan dimensi jalur pejalan kaki (untermann, 1984). Selain itu, jika akan dibuat konsep *wakable*, maka fasilitas pejalan kaki seperti jalur jalur pejalan kaki seharusnya bersifat ramah bagi pejalan kaki. Selain untuk pejalan kaki juga untuk orang berkebutuhan khusus, dan juga seharusnya konsep yang akan dibuat harus memiliki unsur pembentukan koridor yang menarik jadi banyak pengguna jalan yang melalui koridor tersebut (Dom, 2000).

Koridor jalan yang akan dibuat konsep *walkable* adalah harusnya koridor yang memiliki arus lalu lintas yang tidak padat sehingga pejalan kaki yang melewati koridor tersebut akan merasa nyaman dan tidak terganggu oleh aktifitas dari lalu lintas tersebut (Dom, 2000). Didalam transportasi, keselamatan yang dimaksud adalah disebabkan adanya kecelakaan yang dikarenakan oleh tertabraknya pejalan kaki oleh kendaraan bermotor.

Selain itu, keselamatan pejalan kaki kurang diperhatikan akibat masih banyaknya perampokan yang terjadi. Pejalan kaki lansia, dua kali lipat lebih banyak menjadi korban. Hal ini dikarenakan kondisi fisik mereka yang telah

mengalami penurunan sehingga tidak dapat menghindari konflik tersebut (Gudmunson, 2003).

4. Aktivitas 24 Jam

Variabel yang akan dinilai pada aktivitas 24 jam ini dikarenakan konsep *walkable* ini mendukung suatu kawasan untuk hidup juga pada malam hari, hal ini dikarenakan jika kegiatan yang dilakukan agar menghidupkan kawasan dengan kegiatan koridor yang berlangsung 24 jam (Dom, 2000).

5. Muka Bangunan

Muka bangunan yang menarik akan mengakibatkan koridor jalan menjadi beragam dan harmoni. Jika bangunan tersebut beragam dan harmonis maka akan memunculkan keterkaitan pejalan kaki untuk melakukan aktifitas. Hal ini sebagai cara untuk menghidupkan kawasannya (Dom, 2000).

6. Fasilitas Pelengkap Jalan

Penempatan fasilitas pejalan kaki harusnya sesuai dengan peraturan dan juga harusnya tidak mengganggu aktifitas pejalan kaki. Jika penempatan fasilitas tersebut tidak beraturan maka akan mengakibatkan buruknya kualitas koridor yang ada (Dom, 2000).

7. Perlindungan Terhadap Cuaca

Suasana yang teduh akan membuat pejalan kaki betah berjalan kaki, hal ini dikarenakan konsep dari *walkable* mempertimbangkan kenyamanan pejalan saat hujan maupun terik matahari.

Berdasarkan penjabaran tersebut, maka variabel yang akan mempengaruhi konsep *walkability* adalah aksesibilitas, kenyamanan, keselamatan, muka bangunan, fasilitas pelengkap jalan, aktivitas 24 jam dan perlindungan terhadap cuaca. Ketujuh variabel tersebut digunakan untuk analisis AHP. Dalam penilaian AHP ini bertujuan untuk mengetahui prioritas dan pembobotan dari variabel yang telah dinilai berdasarkan responden. Berikut ini adalah perhitungan AHP yang dihitung menggunakan *software "Expert Choice 11"* terhadap keempat responden.

1. Planner

Berdasarkan hasil AHP yang paling berpengaruh untuk konsep *walkability* jalur pejalan kaki Jalan Basuki Rahmat Kota Malang menurut pakar 1 adalah keselamatan. Berikut ini adalah hasil perbandingan berpasangan konsep *walkability* jalur pejalan kaki Jalan Basuki Rahmat Kota Malang.

Tabel 4. 15 Perbandingan berpasangan variabel *walkability* jalur pejalan kaki Jalan Basuki Rahmat oleh Planner

	Aksesibilitas	Kenyamanan	Keselamatan	Aktifitas 24 jam	Muka bangunan	Fasilitas pelengkap	Perlindungan cuaca
Aksesibilitas		1/3	1/5	3	1/2	1	1
Kenyamanan	3		1/2	3	1	1	1
Keselamatan	5	2		5	3	3	1
Aktivitas 24 jam	1/3	1/3	1/5		1	1	1/3
Muka bangunan	2	1/1	1/3	1/1		2	1
Fasilitas pelengkap	1/1	1/1	1/3	1/1	1/2		1
Perlindungan cuaca	1/1	1/1	1/1	3	1/1	1/1	

Tabel 4. 16 Priority Vector (VP) variabel *walkability* jalur pejalan kaki Jalan Basuki Rahmat Oleh Planner

	Priority Vector (VP)	Indeks Konsistensi
Aksesibilitas	0.096	
Kenyamanan	0.156	
Keselamatan	0.302	
Aktivitas 24 jam	0.065	0.06
Muka bangunan	0.132	
Fasilitas pelengkap	0.098	
Perlindungan cuaca	0.151	

Berdasarkan pakar 1, maka variabel yang memiliki pengaruh terbesar adalah keselamatan yaitu sebesar 0,302 terhadap konsep *walkability* koridor Jalan Basuki Rahmat Kota Malang.

2. Pemerintah

Berdasarkan hasil AHP yang paling berpengaruh untuk konsep *walkability* jalur pejalan kaki Jalan Basuki Rahmat Kota Malang menurut pakar 2 adalah keselamatan. Berikut ini adalah hasil perbandingan berpasangan konsep *walkability* jalur pejalan kaki Jalan Basuki Rahmat Kota Malang.

Tabel 4. 17 Perbandingan berpasangan variabel *walkability* jalur pejalan kaki Jalan Basuki Rahmat oleh Pemerintah

	Aksesibilitas	Kenyamanan	Keselamatan	Aktifitas 24 jam	Muka bangunan	Fasilitas pelengkap	Perlindungan cuaca
Aksesibilitas		1	1/3	3	3	1/3	3

Kenyamanan	1/1		1/2	3	3	1	1
Keselamatan	3	2		5	3	3	1
Aktivitas 24 jam	1/3	1/3	1/5		1	1/2	1
Muka bangunan	1/3	1/3	1/3	1/1		1	1/2
Fasilitas pelengkap	3	1/1	1/3	2	1/1		3
Perlindungan cuaca	1/3	1/1	1/1	1/1	2	1/3	

Tabel 4. 18 Priority Vector (VP) variabel *walkability* jalur pejalan kaki Jalan Basuki Rahmat Oleh Planner

	Priority Vector (VP)	Indeks Konsistensi
Aksesibilitas	0.151	
Kenyamanan	0.145	
Keselamatan	0.282	
Aktivitas 24 jam	0.063	0.10
Muka bangunan	0.072	
Fasilitas pelengkap	0.179	
Perlindungan cuaca	0.109	

Berdasarkan pakar 2, maka variabel yang memiliki pengaruh terbesar adalah keselamatan yaitu sebesar 0,282 terhadap konsep *walkability* koridor Jalan Basuki Rahmat Kota Malang.

3. Pandu Pustaka

Berdasarkan hasil AHP yang paling berpengaruh untuk konsep *walkability* jalur pejalan kaki Jalan Basuki Rahmat Kota Malang menurut pakar 3 adalah keselamatan. Berikut ini adalah hasil perbandingan berpasangan konsep *walkability* jalur pejalan kaki Jalan Basuki Rahmat Kota Malang.

Tabel 4. 19 Perbandingan berpasangan variabel *walkability* jalur pejalan kaki Jalan Basuki Rahmat oleh Planner

	Aksesibilitas	Kenyamanan	Keselamatan	Aktivitas 24 jam	Muka bangunan	Fasilitas pelengkap	Perlindungan cuaca
Aksesibilitas		1/3	1/5	3	3	1	1
Kenyamanan	3		1/3	2	1	1	1
Keselamatan	5	3		3	3	3	2
Aktivitas 24 jam	1/3	1/2	1/3		1/3	1/3	1
Muka bangunan	1/3	1/1	1/3	3		1/3	1
Fasilitas pelengkap	1/1	1/1	1/3	3	3		1
Perlindungan cuaca	1/1	1/1	1/2	1	1/1	1/1	



Tabel 4. 20 Priority Vector (VP) variabel *walkability* jalur pejalan kaki Jalan Basuki Rahmat Oleh Planner

	Priority Vector (VP)	Indeks Konsistensi
Aksesibilitas	0.125	
Kenyaman	0.143	
Keselamatan	0.325	
Aktivitas 24 jam	0.061	0.08
Muka bangunan	0.095	
Fasilitas pelengkap	0.143	
Perlindungan cuaca	0.109	

Berdasarkan pakar 3, maka variabel yang memiliki pengaruh terbesar adalah keselamatan yaitu sebesar 0,325 terhadap konsep *walkability* koridor Jalan Basuki Rahmat Kota Malang.

4. Akademisi

Berdasarkan hasil AHP yang paling berpengaruh untuk konsep *walkability* jalur pejalan kaki Jalan Basuki Rahmat Kota Malang menurut pakar 4 adalah perlindungan terhadap cuaca. Berikut ini adalah hasil perbandingan berpasangan konsep *walkability* jalur pejalan kaki Jalan Basuki Rahmat Kota Malang.

Tabel 4. 21 Perbandingan berpasangan variabel *walkability* jalur pejalan kaki Jalan Basuki Rahmat oleh Planner

	Aksesibilitas	Kenyamanan	Keselamatan	Aktivitas 24 jam	Muka bangunan	Fasilitas pelengkap	Perlindungan cuaca
Aksesibilitas		1	1	5	3	1	1/5
Kenyamanan	1/1		1	5	3	3	1
Keselamatan	1/1	1/1		5	3	3	2
Aktivitas 24 jam	1/5	1/5	1/5		1/3	1	1/5
Muka bangunan	1/3	1/3	1/3	3		1	1/5
Fasilitas pelengkap	1/1	1/3	1/3	1/1	1/1		1/3
Perlindungan cuaca	5	1/1	1/2	5	5	3	

Tabel 4. 22 Priority Vector (VP) variabel *walkability* jalur pejalan kaki Jalan Basuki Rahmat Oleh Planner

	Priority Vector (VP)	Indeks Konsistensi
Aksesibilitas	0.142	
Kenyaman	0.039	
Keselamatan	0.072	
Aktivitas 24 jam	0.189	0.07
Muka bangunan	0.225	
Fasilitas pelengkap	0.065	
Perlindungan cuaca	0.267	

Berdasarkan pakar 1, maka variabel yang memiliki pengaruh terbesar adalah perlindungan terhadap cuaca yaitu sebesar 0,267 terhadap konsep *walkability* koridor Jalan Basuki Rahmat Kota Malang.

Berdasarkan pendapat dari keempat pakar tersebut terhadap ketujuh variabel pembentuk konsep *walkability* yang kemudian dilakukan analisis dengan menghitung gabungan pendapat dari keempat pendapat pakar untuk mengetahui prioritas dari ketujuh variabel yang mempengaruhi konsep *walkability* Koridor Jalan Basuki Rahmat Kota Malang. Berikut ini merupakan gabungan pendapat para pakar untuk mengetahui variabel berdasarkan semua pakar.

Tabel 4. 23 Hasil Gabungan Pendapat Pakar Terhadap Konsep *Walkability* Koridor Jalan Basuki Rahmat Kota Malang

	Aksesibilitas	Kenyamanan	Keselamatan	Aktivitas 24 jam	Muka bangunan	Fasilitas pelengkap	Perlindungan cuaca
Aksesibilitas	1	0.57	0.34	3.41	1.92	0.76	0.6
Kenyamanan	1.73	1	0.54	3.08	1.73	1.32	1
Keselamatan	2.94	1.86	1	4.40	3	3	1.41
Aktivitas 24 jam	0.73	0.32	0.22	1	0.55	0.64	0.51
Muka bangunan	0.52	0.573	0.33	1.73	1	0.90	0.70
Fasilitas pelengkap	1.32	0.76	0.59	1.57	1.11	1	0.99
Perlindungan cuaca	1.13	1	0.71	1.97	1.78	0.99	1
Total	9.37	6.083	3.73	17.16	11.09	8.61	6.21

Tabel 4. 24 Normalisasi Hasil Gabungan Pendapat Pakar Terhadap Konsep *Walkability* Koridor Jalan Basuki Rahmat Kota Malang

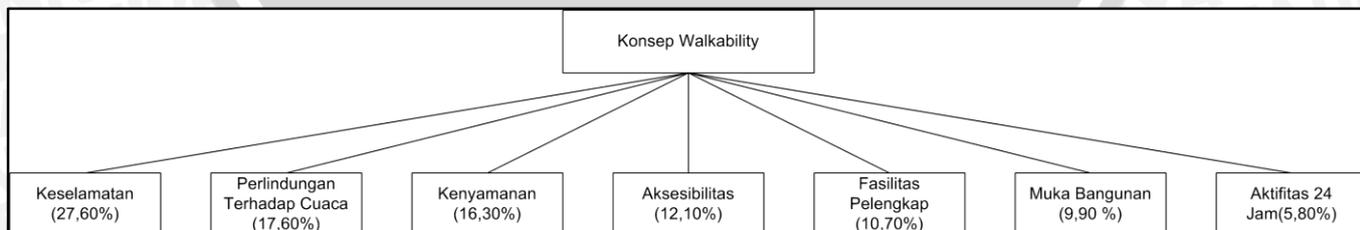
	Aksesibilitas	Kenyamanan	Keselamatan	Aktivitas 24 jam	Muka bangunan	Fasilitas pelengkap	Perlindungan cuaca
Aksesibilitas	0.11	0.09	0.09	0.20	0.17	0.09	0.10
Kenyamanan	0.18	0.16	0.14	0.18	0.16	0.15	0.16
Keselamatan	0.31	0.31	0.27	0.26	0.27	0.35	0.23
Aktivitas 24 jam	0.08	0.05	0.06	0.06	0.05	0.07	0.08
Muka bangunan	0.06	0.09	0.09	0.10	0.09	0.10	0.11
Fasilitas pelengkap	0.14	0.12	0.16	0.09	0.10	0.12	0.16
Perlindungan cuaca	0.12	0.16	0.19	0.11	0.16	0.11	0.16
Total	1	1	1	1	1	1	1

Tabel 4. 25 Priority Vector Hasil Gabungan Pendapat Pakar Terhadap Konsep Walkability Koridor Jalan Basuki Rahmat Kota Malang

	Priority Vector (VP)	Rating Prioritas
Aksesibilitas	0.121	IV
Kenyaman	0.163	III
Keselamatan	0.276	I
Aktivitas 24 jam	0.058	VII
Muka bangunan	0.099	VI
Fasilitas pelengkap	0.107	V
Perlindungan cuaca	0.176	II

Berdasarkan perhitungan dari gabungan para pakar, diketahui bahwa semua pendapat para pakar adalah konsisten dan telah memenuhi ketentuan konsistensi sebesar $<0,1\%$. Berdasarkan analisis menggunakan metode AHP, maka dapat disimpulkan bahwa variabel yang memiliki rating tertinggi merupakan prioritas yang harusnya memenuhi konsep *walkability*. Dalam hal ini, analisis AHP digunakan untuk mengetahui prioritas utama variabel yang membentuk konsep *walkability* yang dapat diterapkan di Indonesia. Berikut ini merupakan urutan variabel yang mempengaruhi berdasarkan rating untuk prioritas konsep *walkability* di Koridor Jalan Basuki Rahmat Kota Malang.

1. Keselamatan (27,60%)
2. Perlindungan terhadap cuaca (17,60%)
3. Kenyamanan (16,30%)
4. Aksesibilitas (12,10%)
5. Fasilitas pelengkap (10,70%)
6. Muka bangunan (9,90%)
7. Aktifitas 24 jam (5,80%)



Gambar 4. 26 Diagram Pembobotan Hirarki Analisis Hirarki Proses Variabel Walkability

Dari hasil perhitungan tersebut, maka akan digunakan sebagai bobot dalam perhitungan menggunakan analisis AHP maka, dalam penentuan konsep *walkability*, terdapat tujuh faktor yang dihitung untuk mengetahui prioritas dari setiap faktor. Hasil prioritas tersebut diambil dari perbandingan berpasangan dari responden. Dalam penilaian ini, maka faktor keselamatan menurut para ahli lebih berprioritas sebesar 27,60%, selanjutnya untuk perlindungan cuaca lebih berprioritas dari pada kenyamanan yaitu sebesar 17,60% untuk perlindungan terhadap cuaca, sedangkan faktor keselamatan, perlindungan cuaca dan kenyamanan lebih berprioritas 61,5% daripada faktor aksesibilitas, dimana untuk faktor aksesibilitas lebih berprioritas 12,10% daripada faktor fasilitas pelengkap jalur pejalan kaki, faktor muka bangunan lebih berprioritas 9,90%, sedangkan faktor yang prioritasnya terendah adalah aktifitas 24 jam. Hasil pembobotan tersebut, maka akan dihitung dengan perkalian dengan nilai responden sehingga akan diketahui tingkat *walkability* pada setiap segmen.

B. Perhitungan tingkat *walkability* jalur pejalan kaki Jalan Basuki Rahmat

Dalam penentuan konsep *walkability* yang terdapat di Jalan Basuki Rahmat peneliti melihat juga penilaian masyarakat tentang setiap segmen yang ada di wilayah tersebut. Hasil penilaian dari pejalan kaki ini akan di kalikan dengan pembobotan variabel-variabel pembentuk konsep *walkability* yang telah dihitung menggunakan analisis AHP.

Range tingkat *walkability* untuk setiap indikator:

- Baik = 103-140
- Sedang= 65-102
- Buruk = 28-64

Sedangkan, range nilai *walkability* untuk setiap segmen adalah:

31.528,94-42.378 = Baik

20.679,88-31.528,93 = Sedang

9.830,8-20.679,87 = Buruk

Sehingga menghasilkan penilaian sebagai berikut:

1. Segmen 1A

Tabel 4. 26 Perhitungan nilai walkability

Variabel	Indikator	Hasil Penilaian	Ket (**)	Pembobotan	Nilai Kinerja	Rata-rata nilai ^{*)}	Keterangan Variabel
Aksesibilitas	Tujuan Lokasi	46	J	12,1	556,6	46	Buruk
Jumlah Penilaian		46					
Kenyamanan	Kondisi jalur pejalan kaki	116	B	16,3	5.085,6	104	Baik
	Lebar jalur pejalan kaki	98	S				
	Aktifitas PKL dan parkir yang ada di jalur pejalan kaki	98	S				
Jumlah Penilaian		312					
Keselamatan	Kondisi pos polisi	112	B	276	6.403,2	77,3	Sedang
	Kuantitas pos polisi	92	S				
	Kondisi pagar pembatas	28	J				
Jumlah Penilaian		232					
Aktivitas 24 Jam	Jumlah Aktifitas Siang	140	B	5,8	3.201,6	110,4	Baik
	Jumlah Aktifitas Malam	84	S				
	Kondisi PKL	92	S				
	Kondisi Aktifitas Sekitar Koridor	96	S				
	Jumlah Aktifitas Sekitar Koridor	140	B				
Jumlah Penilaian		552					
Muka Bangunan	Jarak antara bangunan dengan jalur pejalan kaki	112	B	9,9	1.980	100	Sedang
	Tampilan bangunan	88	S				
Jumlah Penilaian		200					
Fasilitas Pelengkap Jalan	Kondisi dan keberadaan halte	28	J	10,7	5.157,4	68,85	Sedang
	Kondisi lampu penerangan	64	J				
	Kualitas lampu penerangan	96	S				
	Kondisi rambu lalu lintas	112	B				
	Kondisi tempat sampah	84	S				
	Kuantitas tempat sampah	70	S				
	Kondisi tempat duduk	28	J				
Jumlah Penilaian		482					
Perlindungan Terhadap Cuaca	Kondisi dan kuantitas pohon peneduh	76	S	17,6	1.830,4	52	Buruk
	Kondisi <i>canopy</i>	28	J				
Jumlah Penilaian		104					
Jumlah Nilai Kinerja					24.214,8		Sedang

Sumber: Analisis, 2014

*) Dapat dilihat pada halaman 53

**) Keterangan: J= Buruk; S= Sedang; B= Baik

Dari hasil perhitungan nilai kinerja tersebut, maka dihasilkan rata-rata nilai kinerja pada segmen 1A memiliki nilai *walkability* sebesar 24.214,8. Sehingga dari hasil perhitungan tersebut maka pada segmen 1A memiliki tingkat *walkability* sedang, sehingga perlu adanya

arahan yang baik sehingga dapat membentuk *walkability* yang baik. Dari variabel-variabel yang telah dihitung maka, variabel yang akan di diperbaiki adalah:

a. Aksesibilitas

Perlu adanya pusat-pusat kegiatan yang dapat menarik pejalan kaki untuk mengunjungi lebih dari 3 lokasi kegiatan yang ada di Koridor ini. Pusat-pusat tersebut dapat berupa adanya kegiatan perdagangan yang lebih beragam dengan menjual barang yang dapat memenuhi kebutuhan pejalan kaki, selain itu membuat bangunan yang dapat dilihat pengunjung dari luar.

b. Perlindungan terhadap cuaca

- Untuk jumlah pohon yang terdapat pada segmen 1A sudah mencukupi yaitu berjumlah 14 buah dengan peletakan 3-4m, namun perlu adanya penyiraman dan pemangkasan yang dilakukan secara rutin sehingga bentuk dan ukuran pohon tersebut sama, selain itu juga agar tanaman tetap sehat. Pemeliharaan tersebut juga dilakukan karena pohon atau tanaman yang mati atau patah tidak mengganggu lingkungan sekitar (Direktorat PU, 1995) Sehingga perlu adanya pembersihan dan perawatan pohon setiap 1 bulan.
- Pengadaan canopy di setiap bangunan.



Gambar 4. 27 Gambar pengadaan canopy disetiap bangunan

c. Keselamatan

- Pos polisi

Perbaiki sarana pos polisi yang telah ada pada segmen ini, sehingga pejalan kaki yang melewati jalur pejalan kaki tersebut merasa aman dan juga perlu adanya pembenahan sistem pada pos polisi tersebut, hal ini dikarenakan keberadaan polisi hanya pada jam-jam tertentu sehingga pada malam hari kurang adanya sistem keamanan, peletakan pos polisi adalah terletak pada perempatan Jalan Semeru.



Gambar 4. 28 Gambar pos polisi

- Pagar pembatas

Perlu dibuatnya pagar pembatas, sehingga adanya batas antara pejalan kaki dan juga kendaraan bermotor. Pagar pembatas ini berupa tiang-tiang keselamatan yang diletakkan dengan jarak 1 meter, hal ini dikarenakan agar pejalan kaki dapat dengan mudah mengakses semua lokasi dengan mudah.



Gambar 4. 29 Gambar pagar pembatas

d. Muka bangunan

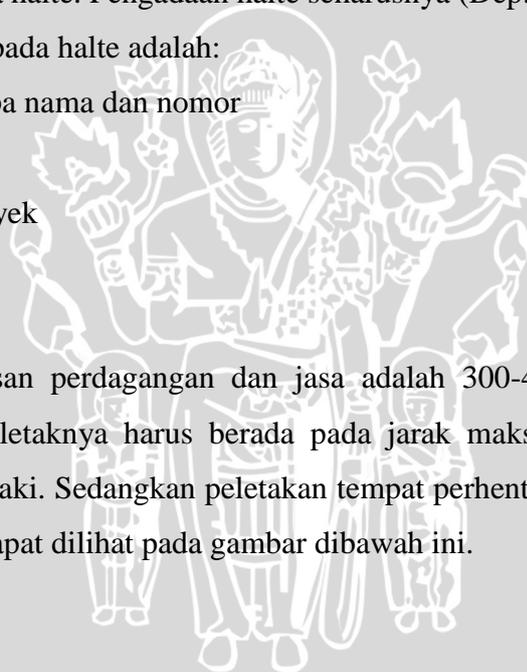
Tampilan bangunan yang kurang menarik diakibatkan oleh banyaknya iklan-iklan yang dipasang oleh pertokoan yang ada, sehingga mengurangi citra kota yang sudah menempel pada kayu tangan, yaitu kawasan kota lama. Hal ini dikarenakan banyaknya bangunan jaman kolonial yang tertutup oleh papan iklan yang dipasang dipertokoan tersebut. Sehingga dalam perencanaan kawasannya maka perlu adanya penataan iklan yang nantinya akan menarik perhatian pejalan kaki jika melewati jalur pejalan kaki tersebut.

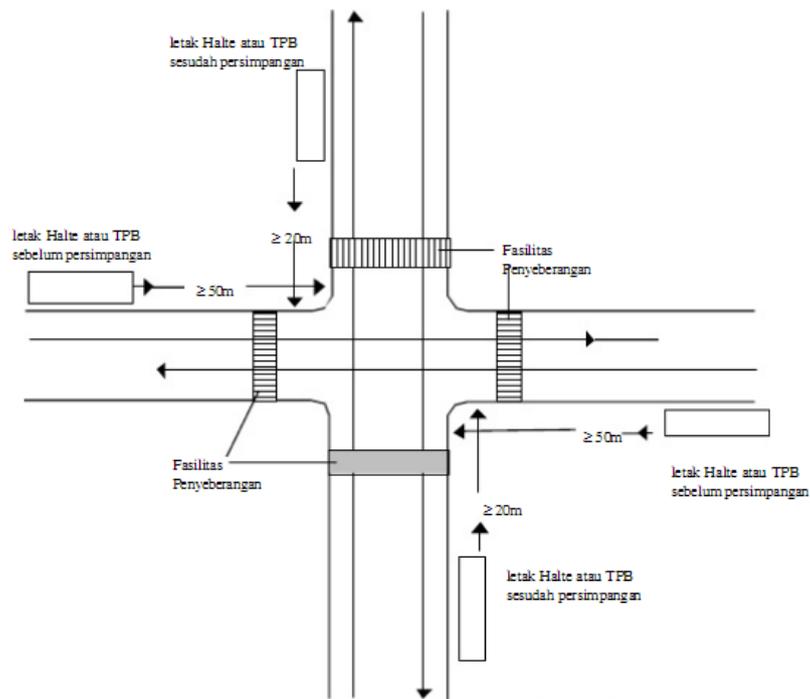
e. Fasilitas pelengkap jalan

- Halte

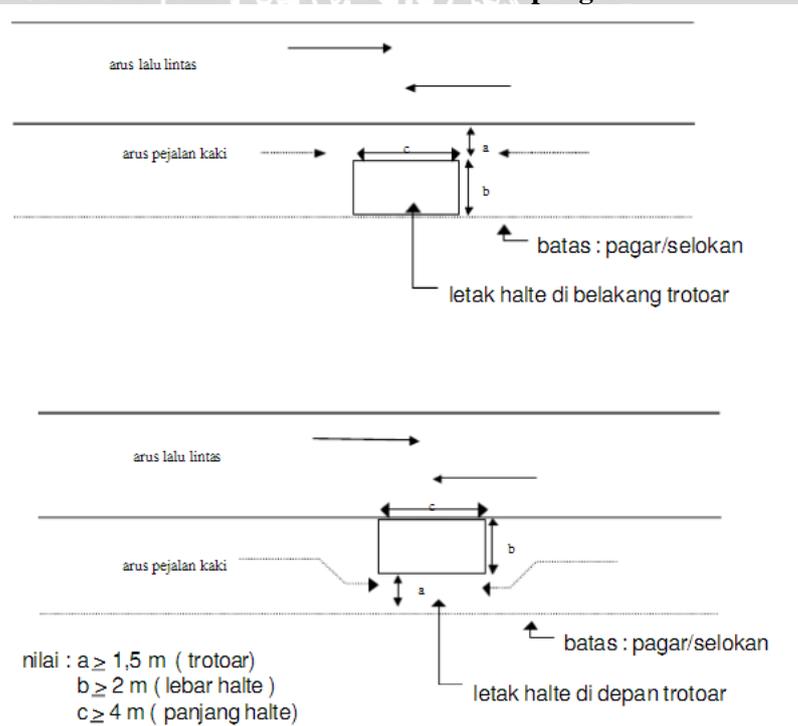
Perlu adanya halte pada segmen ini, dimana pembangunan ini halte ini berdasarkan pada kebutuhan pejalan kaki akan fasilitas untuk pemerhentian angkutan umum, hal ini juga dikarenakan belum adanya halte pada segmen ini. Sehingga, diperlukan penataan fasilitas pejalan kaki berupa halte. Pengadaan halte seharusnya (Dep.Perhubungan, 1996):

- Fasilitas yang terdapat pada halte adalah:
 - Identitas halte berupa nama dan nomor
 - Rambu petunjuk
 - Papan informasi trayek
 - Lampu penerangan
 - Tempat duduk
- Peletakan untuk kawasan perdagangan dan jasa adalah 300-400 m tempat henti. Sedangkan untuk tata letaknya harus berada pada jarak maksimal 100 m dengan penyebrangan pejalan kaki. Sedangkan peletakan tempat perhentian yang berada pada jalan simpang empat, dapat dilihat pada gambar dibawah ini.





Gambar 4. 30 Peletakan Halte Di Persimpangan



Gambar 4. 31 Peletakan Halte Di Jalur pejalan kaki



Gambar 4. 32 Gambar desain halte

- Lampu penerangan

Kondisi lampu penerangan yang ada pada segmen ini memiliki nilai jelek, hal ini dikarenakan lampu penerangan yang terdapat di jalur pejalan kaki adalah berasal dari lampu penerangan dari bangunan gedung, sehingga penerangan yang terdapat pada segmen ini pada malam hari tidak terang. Sehingga perlu adanya peletakan lampu penerangan pada jalur amenitas, peletakkannya adalah setiap 10 meter (Dep.PU, 2008).



Gambar 4. 33 Desain lampu penerangan yang terdapat pada jalur pejalan kaki

- Tempat sampah

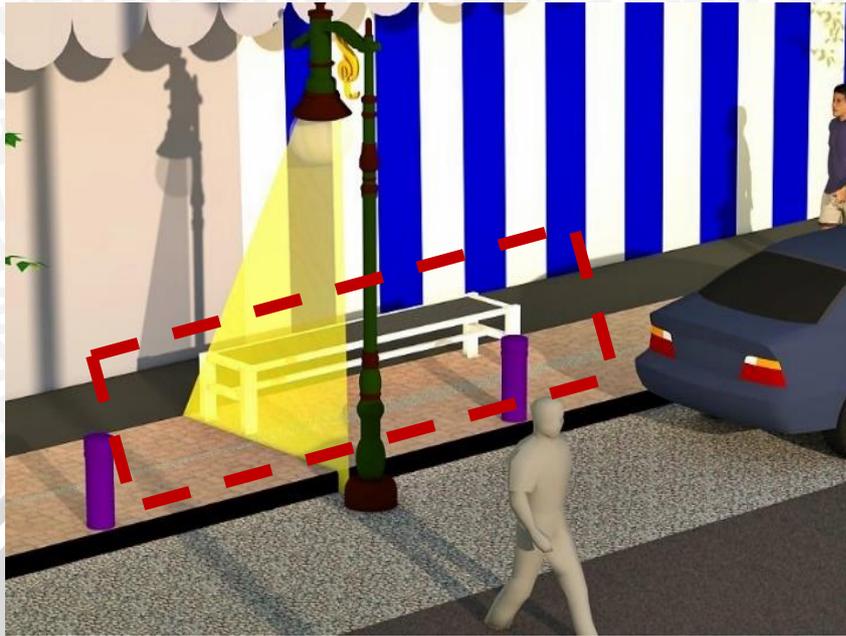
Kondisi tempat sampah yang ada di segmen ini memiliki nilai sedang, namun perlu adanya perbaikan dari tata letak dan juga bentuk fisik dari tempat sampah tersebut. Tempat sampah harus diletakkan menyebar, peletakannya tidak mengganggu pejalan kaki, dapat ditutup, berbentuk kotak atau silinder dan kedap air, memiliki ukuran 10-50liter (Kep. Bina Marga, 1995). Sehingga untuk menyeragamkan akan dibuat tempat sampah yang sama dengan segmen lainnya. Hal ini dikarenakan pada segmen 2 dan 3 sudah memiliki tempat sampah pemisah dan juga peletakan tempat sampah akan berada setiap 50m, sehingga pejalan kaki dengan mudah membuang sampah.



Gambar 4. 34 Desain tempat sampah Koridor Jalan Basuki Rahmat Kota Malang

- Tempat duduk

Belum adanya tempat duduk yang ada pada segmen ini membuat penilaian pada segmen ini menjadi jelek. Sehingga perlu adanya peletakan tempat duduk untuk mendukung konsep *walkability* pada segmen ini. Peletakan tempat duduk ini berada pada setiap 10 meter dengan lebar 40 sampai 50 centimeter dengan panjang 150 centimeter (Dep.PU, 2008).



Gambar 4. 35 Gambar tempat duduk

Sedangkan untuk variabel yang memiliki nilai baik akan dipertahankan. Variabel yang memiliki nilai baik yang ada pada jalur pejalan kaki segmen 1A adalah:

a. Kenyamanan

Kondisi kenyamanan pejalan kaki pada segmen ini sudah baik. Standart untuk kawasan yang ada di Jalan Basuki Rahmat ini minimal harus memiliki lebar 2 meter (Bina Marga, 1990), sehingga pada segmen ini perlu adanya penambahan pelebaran menjadi 0,02 meter menjadi 2 meter dikarenakan untuk mengakomodir kegiatan pejalan kaki sehingga terasa nyaman. Selain itu, perlu adanya penataan parkir sehingga tidak mengganggu aktivitas pejalan kaki maupun kendaraan yang melintas.

b. Aktivitas 24 jam

Aktivitas yang ada di segmen ini sudah baik terutama pada siang hari, namun untuk mendukung suatu kawasan untuk hidup juga pada malam hari, hal ini dikarenakan jika kegiatan yang dilakukan agar menghidupkan kawasan dengan kegiatan koridor yang berlangsung 24 jam (Dom Nozzi, 2000). Sehingga untuk mendukung aktifitas koridor Jalan Basuki Rahmat agar aktifitas pada malam hari tidak mati maka perlu adanya penataan PKL yang menjual aneka makanan sehingga banyak aktifitas yang dilakukan pada malam hari. Hal ini dapat berupa angkringan ataupun jajanan malam sehingga dapat menghidupkan suasana kawasan lama Kota Malang.

Sistem dari PKL adalah penempatan PKL pada bahu jalan yang mana tenda PKL tersebut bersistem bongkar pasang, setiap pemilik PKL akan mulai beroperasi pada jam 9 malam, hal ini

dikarenakan pertokoan yang ada di Koridor Jalan Basuki Rahmat mulai tutup pada jam 9 malam dan akan berakhir pada jam 24.00-01.00 malam. Dimana gerobak dan tenda akan diangkut sesuai dengan pemilik. Sehingga pada siang hari tidak ada kegiatan PKL yang akan mengganggu aktifitas di Koridor.

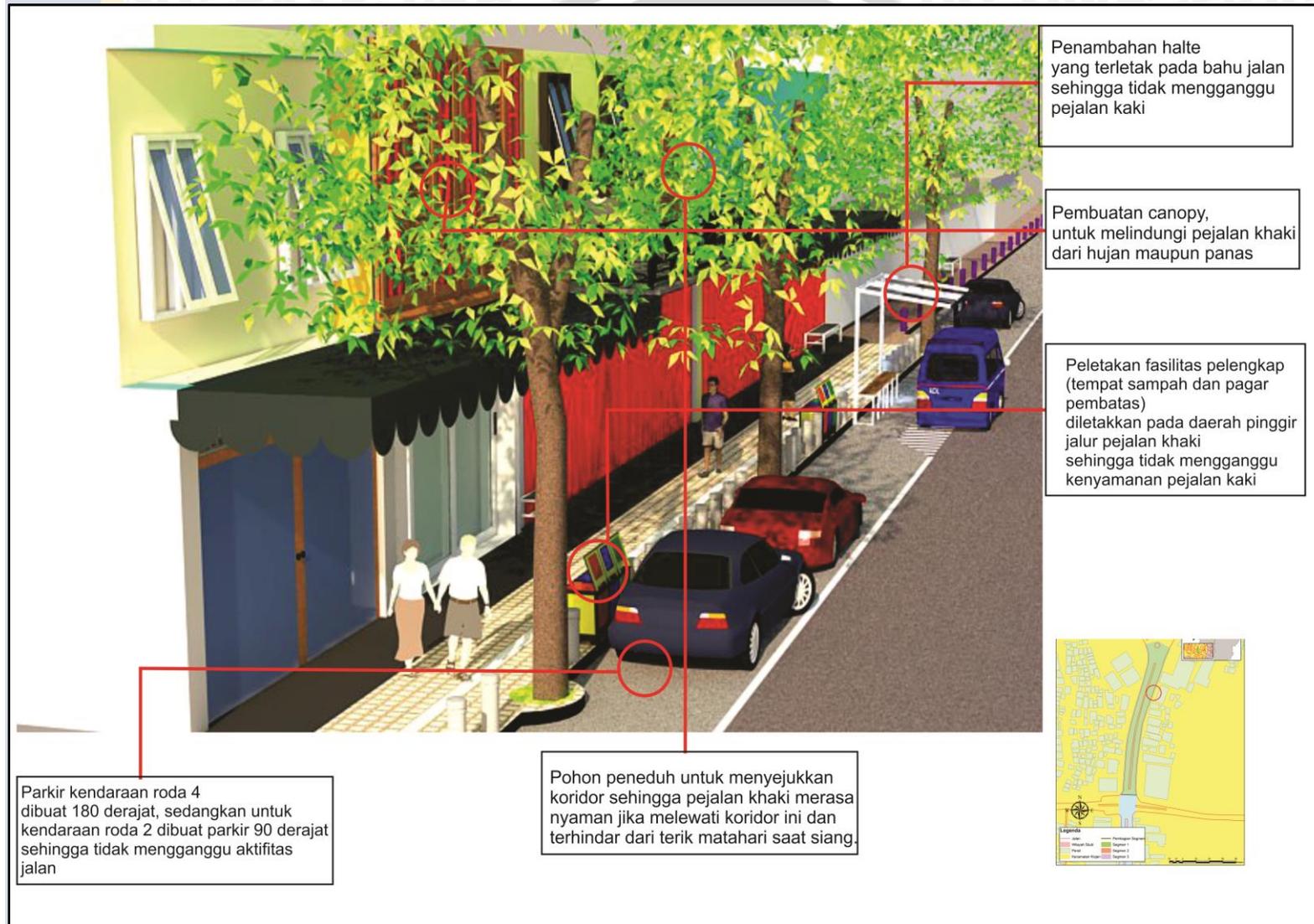


Tabel 4. 27 Konsistensi Arahan Jalur Pejalan Kaki Segmen 1A

Karakteristik Jalur Pejalan Kaki dan Pejalan Kaki	Pedoman	Walkability	Arahan
<p>Kondisi geometrik jalur pejalan kaki yang terdapat pada segmen ini memiliki lebar rata-rata jalur pejalan kaki 1,9 meter dengan rata-rata lebar efektifnya adalah selebar 1 meter. Arus pejalan kaki pada siang hari lebih banyak, yaitu sebesar 17 org/m/mnt. Kecepatan rata-rata ruang pejalan kaki pada segmen ini paling tinggi adalah pada saat sore hari yaitu sebesar 30,56. Sedangkan untuk ruang pejalan kaki pada segmen ini paling tinggi adalah saat malam hari. Sehingga LOS jalur pejalan kaki pada segmen ini adalah pada pagi hari LOS B, siang LOS C, sore LOS A dan malam LOS A.</p> <p>Jumlah pejalan kaki yang melewati segmen ini pada hari sibuk (senin dan rabu) adalah sebanyak 636 orang. Sedangkan untuk jenis kelamin adalah lebih didominasi oleh laki-laki. Sedangkan untuk usia lebih didominasi oleh pejalan kaki yang berusia produktif. Untuk maksud perjalanan pada segmen ini adalah lebih didominasi oleh pejalan kaki yang akan bekerja.</p> <p>Jumlah tempat sampah yang ada pada segmen ini adalah sebanyak dua dengan kondisi tidak ada pemisah antara sampah organik dan anorganik dan jenis tempat sampah terbuat dari ban.</p>	<p>Lebar jalur pejalan kaki untuk guna lahan pertokoan adalah 2 meter (Bina Marga, 1990)</p> <p>Tempat sampah diletakkan pada jalur amenities. Terletak setiap 20 meter dengan besaran sesuai dengan kebutuhan dan bahan yang digunakan adalah bahan dengan durabilitas tinggi seperti metal dan beton cetak (Dep.PU, 2008).</p>	<p>Dari penilaian responden dan pembobotan AHP, maka nilai kondisi jalur pejalan kaki sudah baik, namun untuk lebar dan aktifitas yang ada pada segmen ini memiliki nilai sedang. Dimana kondisi ini adalah termasuk kedalam variabel kenyamanan</p> <p>Rata-rata responden penilaian adalah para penduduk yang berusia produktif, sehingga rencana nantinya akan bertujuan untuk mengakomodir aktifitas mereka. Sedangkan untuk nilai dari tujuan lokasi pada segmen ini adalah jelek.</p> <p>Penilaian jumlah dan kondisi tempat sampah memiliki nilai sedang.</p>	<p>Kondisi kenyamanan pejalan kaki pada segmen ini sudah baik. Standart untuk kawasan yang ada di Jalan Basuki Rahmat ini minimal harus memiliki lebar 2 meter (Bina Marga, 1990), sehingga pada segmen ini perlu adanya penambahan pelebaran menjadi 0,02 meter menjadi 2 meter dikarenakan untuk mengakomodir kegiatan pejalan kaki sehingga terasa nyaman.</p> <p>Perlu adanya pusat-pusat kegiatan yang dapat menarik pejalan kaki untuk mengunjungi lebih dari 3 lokasi kegiatan yang ada di Koridor ini. Pusat-pusat tersebut dapat berupa adanya kegiatan perdagangan yang lebih beragam dengan menjual barang yang dapat memenuhi kebutuhan pejalan kaki, selain itu membuat bangunan yang dapat dilihat pengunjung dari luar. Menyeragamkan akan dibuat tempat sampah yang sama dengan segmen lainnya. Hal ini dikarenakan pada segmen 2 dan 3 sudah memiliki tempat sampah pemisah dan juga peletakan tempat sampah akan berada setiap</p>

Karakteristik Jalur Pejalan Kaki dan Pejalan Kaki	Pedoman	Walkability	Arahan
Kondisi lampu penerangan pada segmen ini berasal dari setiap bangunan dan juga dari lampu median jalan.	Lampu penerangan diletakkan pada jalur amenitas. Terletak setiap 10 meter dengan tinggi maksimal 4 meter, dan bahan yang digunakan adalah bahan dengan durabilitas tinggi seperti metal dan beton cetak (Dep.PU, 2008).	Penilaian kondisi lampu penerangan pada segmen ini adalah jelek. Sedangkan kualitas lampu penerangan memiliki nilai jelek.	50m, sehingga pejalan kaki dengan mudah membuang sampah. Peletakan lampu penerangan pada jalur amenitas, peletakkannya adalah setiap 10 meter (Dep.PU, 2008).
Jumlah vegetasi yang ada di segmen ini berjumlah 14 buah. Dimana dari jumlah ini sudah memberikan kesan nyaman.	Jenis peneduh harus disesuaikan dengan jenis jalur pejalan kaki yang dapat berupa, pohon pelindung, atap dll.	Kondisi dan kuantitas pohon peneduh pada segmen ini adalah memiliki nilai sedang.	Pemeliharaan tersebut juga dilakukan karena pohon atau tanaman yang mati atau patah tidak mengganggu lingkungan sekitar (Direktorat PU, 1995) Sehingga perlu adanya pembersihan dan perawatan pohon setiap 1 bulan.
Penempatan rambu-rambu jalan yang terdapat di jalur pejalan kaki dan juga adanya zebracross pada segmen ini. Belum adanya halte pada segmen ini.	Rambu biasanya ditempatkan dan dimensinya sesuai dengan spesifikasi rambu.	Penempatan rambu-rambu yang terdapat di jalur pejalan kaki memiliki nilai baik, sehingga tidak mengganggu pejalan kaki. Penilaian tentang fasilitas halte adalah memiliki nilai jelek.	Sehingga hanya dibuatnya rambu-rambu untuk tidak parkir pada jalur pejalan kaki. Perlu adanya halte pada segmen ini, dimana pembangunan ini halte ini berdasarkan pada kebutuhan pejalan kaki akan fasilitas untuk pemerhentian angkutan umum
Belum adanya tempat duduk pada segmen ini	Tempat duduk diletakkan pada jalur amenitas. Peletakan tempat duduk ini berada pada setiap 10 meter dengan lebar 40 sampai 50 centimeter dengan panjang 150 centimeter (Dep.PU, 2008).	Penilaian tentang fasilitas tempat duduk adalah memiliki nilai jelek.	Peletakan tempat duduk untuk mendukung konsep <i>walkability</i> pada segmen ini. Peletakan tempat duduk ini berada pada setiap 10 meter dengan lebar 40 sampai 50 meter dengan panjang 150 meter (Dep.PU, 2008).
Terdapatnya PKL yang menggelar dagangannya di jalur pejalan kaki, sehingga mengganggu pejalan kaki.		Penilaian untuk kondisi PKL dan aktifitas sekitar koridor memiliki nilai sedang.	Untuk mendukung aktifitas koridor Jalan Basuki Rahmat agar aktifitas pada malam hari tidak

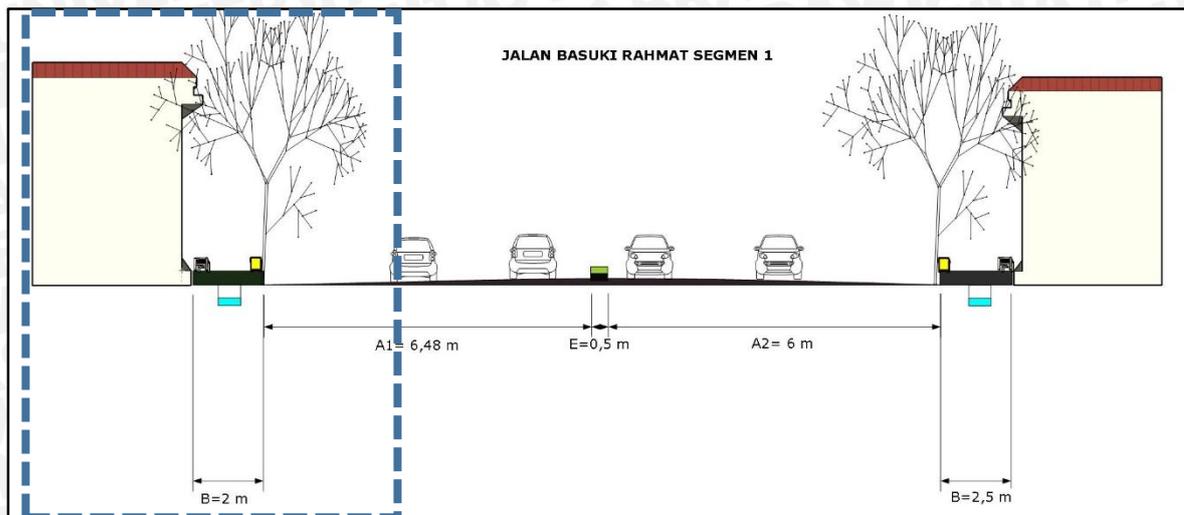
Karakteristik Jalur Pejalan Kaki dan Pejalan Kaki	Pedoman	Walkability	Arahan
<p>Sistem perparkiran yang terdapat pada segmen ini adalah memakai badan jalur pejalan kaki, sehingga mengganggu kenyamanan pejalan kaki.</p> <p>Visualisasi bangunan yang terdapat pada segmen ini sangat mendukung pejalan kaki, namun masih banyak iklan-iklan yang terpasang sehingga kurang menarik minat pejalan kaki.</p> <p>Belum terdapat canopy pada setiap bangunan yang dapat melindungi pejalan kaki dari panas maupun saat hujan</p>	<p>> 15 bangunan tiap 100 m/ beragam</p> <p>10-15 bangunan tiap 100 m/cukup beragam</p> <p>< 10 bangunan tiap 100 m/tidak beragam</p> <p>Jenis peneduh harus disesuaikan dengan jenis jalur pejalan kaki yang dapat berupa, pohon pelindung, atap dll.</p>	<p>Aktifitas dari perparkiran memiliki nilai sedang.</p> <p>Jika dilihat dari jarak antar bangunan dengan pejalan kaki memiliki nilai baik dan untuk tampilan bangunan memiliki nilai sedang.</p> <p>Untuk variabel perlindungan terhadap cuaca jika menilai kondisi canopy adalah jelek, hal ini dikarenakan belum adanya canopy pada segmen ini.</p>	<p>mati maka perlu adanya penataan PKL yang menjual aneka makanan sehingga banyak aktifitas yang dilakukan pada malam hari. Hal ini dapat berupa angkringan ataupun jajanan malam sehingga dapat menghidupkan suasana kawasan lama Kota Malang.</p> <p>Perlu adanya penataan parkir pada daerah pinggir jalan, sehingga tidak ada lagi yang parkir pada jalur pejalan kaki.</p> <p>Sehingga dalam perencanaan kawasannya maka perlu adanya penataan iklan yang nantinya akan menarik perhatian pejalan kaki jika melewati jalur pejalan kaki tersebut.</p> <p>Pengadaan canopy di setiap bangunan.</p>



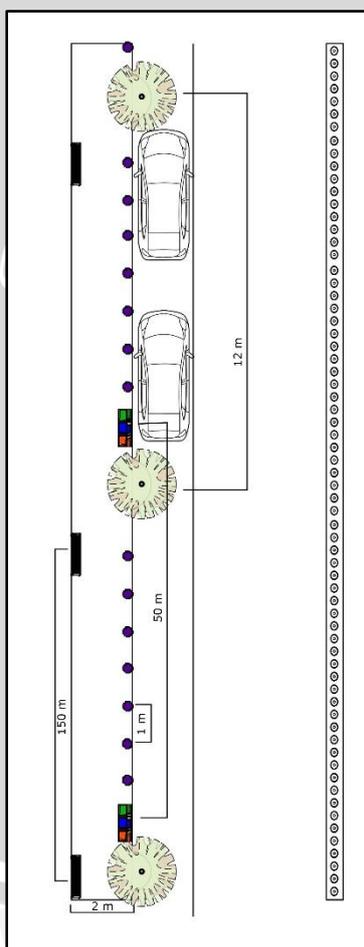
Gambar 4. 36 Gambar Desain Walkability Segmen 1A



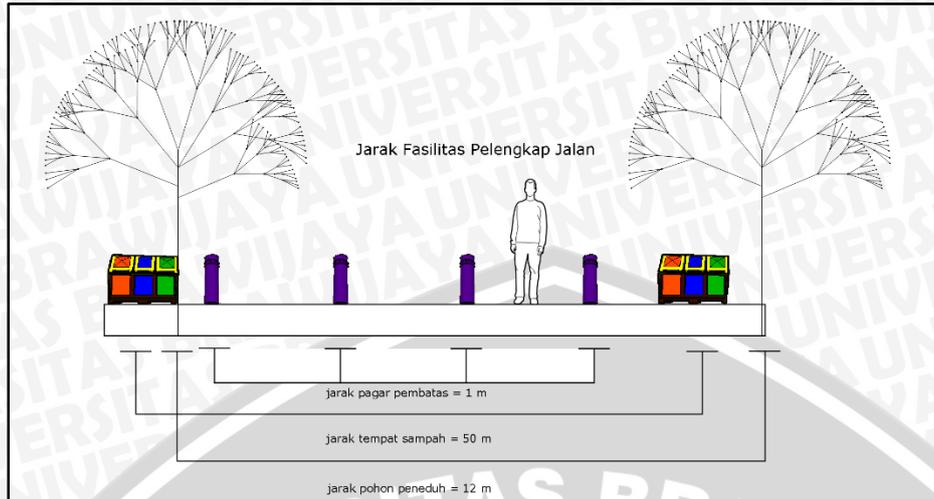
Gambar 4. 37 Montase segmen 1A



Gambar 4. 38 Desain penampang Segmen 1



Gambar 4. 39 Penampang fasilitas pejalan kaki segmen 1A



Gambar 4. 40 Jarak Antar Fasilitas Pelengkap Jalur Pejalan Kaki Segmen 1A

2. Segmen 1B

Tabel 4. 28 Tabel Perhitungan nilai walkability

Variabel	Indikator	Hasil Penilaian	Ket (**)	Pembobotan	Nilai Kinerja	Rata-rata Nilai *)	Keterangan
Aksesibilitas	Tujuan Lokasi	42	J	12,1	508,2	42	Buruk
Jumlah Penilaian		42					
Kenyamanan	Kondisi jalur pejalan kaki	118	B	16,3	5.444,2	111,33	Baik
	Lebar jalur pejalan kaki	106	B				
	Aktifitas PKL dan parkir yang ada di jalur pejalan kaki	110	B				
Jumlah Penilaian		334					
Keselamatan	Kondisi pos polisi	92	S	276	5.961,6	72	Sedang
	Kuantitas pos polisi	116	B				
	Kondisi pagar pembatas	28	J				
Jumlah Penilaian		216					
Aktivitas 24 Jam	Jumlah Aktifitas Siang	140	B	5,8	3.422	118	Baik
	Jumlah Aktifitas Malam	84	S				
	Kondisi PKL	112	B				
	Kondisi Aktifitas Sekitar Koridor	104	B				
	Jumlah Aktifitas Sekitar Koridor	140	B				
Jumlah Penilaian		590					
Muka Bangunan	Jarak antara bangunan dengan jalur pejalan kaki	124	B	9,9	2.395,8	121	Baik
	Tampilan bangunan	118	B				
Jumlah Penilaian		242					
Fasilitas Pelengkap Jalan	Kondisi dan keberadaan halte	28	J	10,7	5.842,2	78	Sedang
	Kondisi lampu penerangan	122	B				
	Kualitas lampu penerangan	126	B				
	Kondisi rambu lalu lintas	124	B				
	Kondisi tempat sampah	114	B				

Variabel	Indikator	Hasil Penilaian	Ket (**)	Pembobotan	Nilai Kinerja	Rata-rata Nilai *)	Keterangan
	Kuantitas tempat sampah	118	B				
	Kondisi tempat duduk	28	J				
Jumlah Penilaian		546					
Perlindungan Terhadap Cuaca	Kondisi dan kuantitas pohon peneduh	106	B	17,6	2.358,4	67	Sedang
	Kondisi <i>canopy</i>	28	J				
Jumlah Penilaian		134					
Jumlah Nilai Kinerja					25.932,4		Sedang

Sumber: Analisis,2014

*) Dapat dilihat pada halaman 53

**)Keterangan: J= Buruk; S= Sedang; B= Baik

Dari hasil perhitungan nilai kinerja tersebut, maka dihasilkan rata-rata nilai kinerja pada segmen 1B memiliki nilai *walkability* sebesar 25.932,4. Sehingga dari hasil perhitungan tersebut maka pada segmen 1B memiliki *walkability* sedang, namun ada beberapa variabel yang masih harus dibenahi sehingga dapat membentuk tingkat *walkability* yang lebih baik. Variabel yang harus dibenahi adalah:

a. Aksesibilitas

Perlu adanya pusat-pusat kegiatan yang dapat menarik pejalan kaki untuk mengunjungi lebih dari 3 lokasi kegiatan yang ada di Koridor ini. Pusat-pusat tersebut dapat berupa adanya kegiatan perdagangan yang lebih beragam dengan menjual barang yang dapat memenuhi kebutuhan pejalan kaki, selain itu membuat bangunan yang dapat dilihat pengunjung dari luar.

b. Keselamatan

- Pagar pembatas

Perlu dibuatnya pagar pembatas, sehingga adanya batas antara pejalan kaki dan juga kendaraan bermotor. Pagar pembatas ini berupa tiang-tiang keselamatan yang diletakkan dengan jarak 1 meter, hal ini dikarenakan agar pejalan kaki dapat dengan mudah mengakses semua lokasi dengan mudah (dapat dilihat pada Gambar 4.33).

c. Fasilitas pelengkap jalan

- Halte

Perlu adanya halte pada segmen ini, dimana pembangunan ini halte ini berdasarkan pada kebutuhan pejalan kaki akan fasilitas untuk pemerhentian angkutan umum, hal ini juga dikarenakan belum adanya halte pada segmen ini. Sehingga, diperlukan penataan fasilitas pejalan kaki berupa halte (Dep.Perhubungan, 1996), pengadaan halte seharusnya:

- Fasilitas yang terdapat pada halte adalah:

- Identitas halte berupa nama dan nomor
 - Rambu petunjuk
 - Papan informasi trayek
 - Lampu penerangan
 - Tempat duduk
- Peletakan untuk kawasan perdagangan dan jasa adalah 300-400 m tempat henti. Sedangkan untuk tata letaknya harus berada pada jarak maksimal 100 m dengan penyebrangan pejalan kaki. Sedangkan peletakan tempat perhentian yang berada pada jalan simpang empat, dapat dilihat pada (Gambar 4.34, Gambar 4.35 dan Gambar 4.36)

- Tempat duduk

Belum adanya tempat duduk yang ada pada segmen ini membuat penilaian pada segmen ini menjadi jelek. Sehingga perlu adanya peletakan tempat duduk untuk mendukung konsep *walkability* pada segmen ini. Peletakan tempat duduk ini berada pada setiap 10 meter dengan lebar 40 sampai 50 centimeter dengan panjang 150 centimeter (Dep.PU, 2008). Dapat dilihat pada Gambar 4.39).

d. Perlindungan terhadap cuaca

- Pengadaan canopy di setiap bangunan (Dapat dilihat pada Gambar 4.31).

Sedangkan variabel yang memiliki nilai baik akan dipertahankan. Variabel yang memiliki nilai baik pada jalur pejalan kaki segmen 1B adalah:

a. Kenyamanan

Kondisi kenyamanan pejalan kaki pada segmen ini sudah baik. Standart untuk kawasan yang ada di Jalan Basuki Rahmat ini minimal harus memiliki lebar 2 meter (Bina Marga, 1990), sehingga pada segmen ini tidak ada penambahan lebar jalur pejalan kaki dikarenakan sudah memenuhi standart, namun perlu adanya perbaikan kondisi jalur pejalan kaki yang rusak.

b. Aktifitas 24 jam

Aktivitas yang ada di segmen ini sudah baik terutama pada siang hari, namun untuk mendukung suatu kawasan untuk hidup juga pada malam hari, hal ini dikarenakan jika kegiatan yang dilakukan agar menghidupkan kawasan dengan kegiatan koridor yang berlangsung 24 jam (Dom Nozzi, 2000). Sehingga untuk mendukung aktifitas koridor Jalan Basuki Rahmat agar aktifitas pada malam hari tidak mati maka perlu adanya penataan PKL yang menjual aneka makanan sehingga banyak aktifitas yang dilakukan pada malam hari. Hal ini dapat berupa angkringan ataupun jajanan malam sehingga dapat menghidupkan suasana kawasan lama Kota Malang.

c. Muka bangunan

Tampilan bangunan yang sudah menarik karena sudah tertatanya papan iklan yang ada di segmen ini, namun perlu dibuatnya bangunan yang menarik sehingga pejalan kaki yang melewati segmen ini merasa senang.

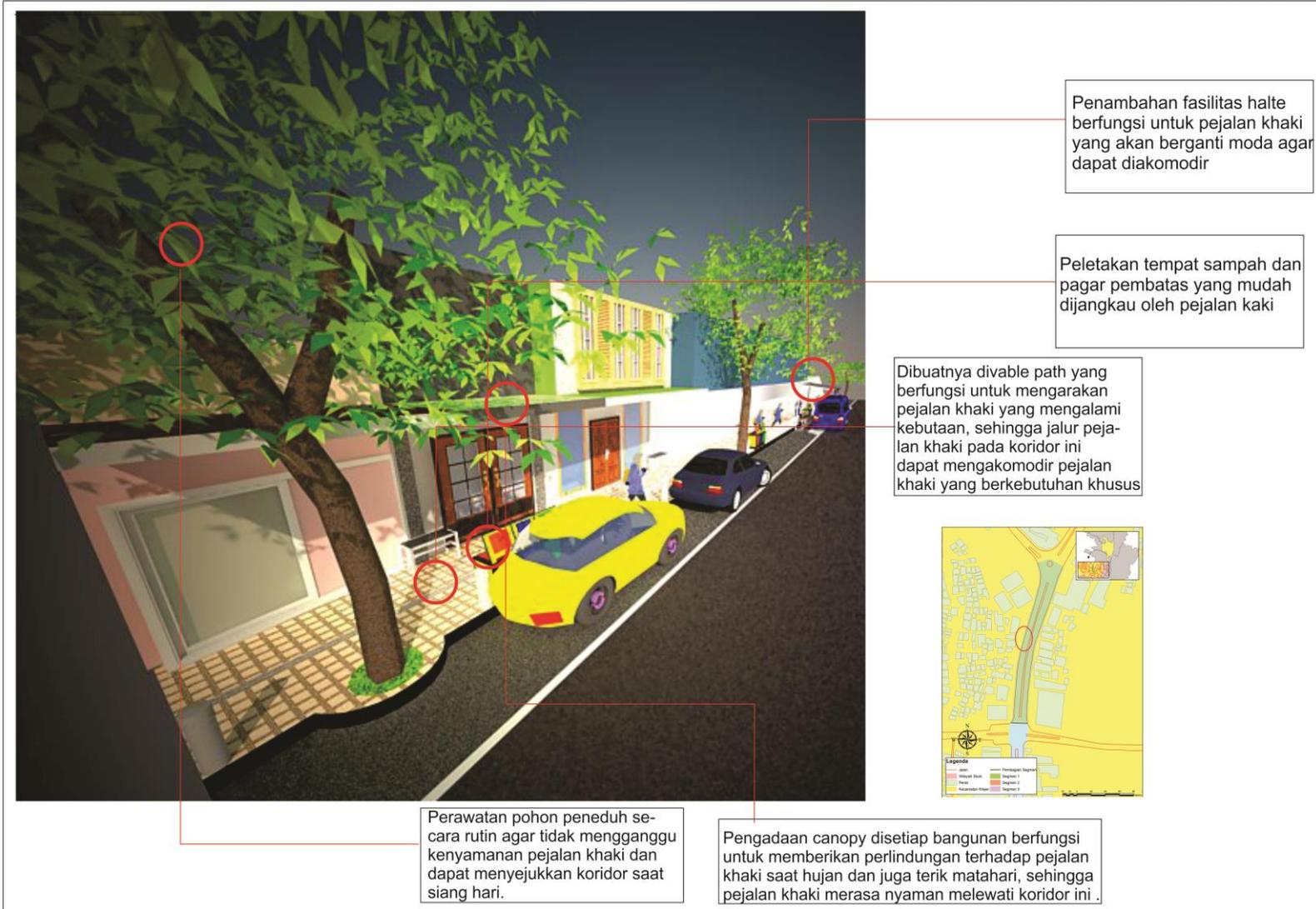


Tabel 4. 29 Konsistensi Arahan Jalur Pejalan Kaki Segmen 1B

Karakteristik Jalur Pejalan Kaki dan Pejalan Kaki	Pedoman	Walkability	Arahan
<p>Kondisi geometrik jalur pejalan kaki yang terdapat pada segmen ini memiliki lebar rata-rata jalur pejalan kaki 2,5 meter dengan rata-rata lebar efektifnya adalah selebar 2 meter. Arus pejalan kaki pada pagi dan siang hari lebih banyak, yaitu sebesar 11 org/m/mnt. Kecepatan rata-rata ruang pejalan kaki pada segmen ini paling tinggi adalah pada saat siang hari yaitu sebesar 41,46m/mnt. Sedangkan untuk ruang pejalan kaki pada segmen ini paling tinggi adalah saat siang. Sehingga LOS jalur pejalan kaki pada segmen ini adalah pada pagi hari LOS C, siang LOS A, sore LOS A dan malam LOS B.</p> <p>Jumlah pejalan kaki yang melewati segmen ini pada hari sibuk (senin dan rabu) adalah sebanyak 609 orang. Sedangkan untuk jenis kelamin adalah lebih didominasi oleh laki-laki. Sedangkan untuk usia lebih didominasi oleh pejalan kaki yang berusia produktif. Untuk maksud perjalanan pada segmen ini adalah lebih didominasi oleh pejalan kaki yang akan bekerja menuju kantor.</p> <p>Tidak terdapat tempat sampah yang memenuhi standart pada segmen ini, dimana tempat sampah yang</p>	<p>Lebar jalur pejalan kaki untuk guna lahan pertokoan adalah 2 meter (Bina Marga, 1990)</p> <p>Tempat sampah diletakkan pada jalur amenitas. Terletak setiap 20 meter dengan besaran sesuai dengan kebutuhan dan</p>	<p>Dari penilaian responden dan pembobotan AHP, maka nilai kondisi jalur pejalan kaki sudah baik, namun untuk lebar dan aktifitas yang ada pada segmen ini memiliki nilai baik. Dimana kondisi ini adalah termasuk kedalam variabel kenyamanan</p> <p>Rata-rata responden penilaian adalah para penduduk yang berusia produktif, sehingga rencana nantinya akan bertujuan untuk mengakomodir aktifitas mereka. Sedangkan untuk nilai dari tujuan lokasi pada segmen ini adalah jelek.</p> <p>Penilaian jumlah dan kondisi tempat sampah memiliki nilai baik.</p>	<p>Kondisi kenyamanan pejalan kaki pada segmen ini sudah baik. Standart untuk kawasan yang ada di Jalan Basuki Rahmat ini minimal harus memiliki lebar 2 meter (Bina Marga, 1990), tidak ada penambahan lebar, namun tetap memperbaiki kondisi jalur pejalan kaki yang rusak.</p> <p>Perlu adanya pusat-pusat kegiatan yang dapat menarik pejalan kaki untuk mengunjungi lebih dari 3 lokasi kegiatan yang ada di Koridor ini. Pusat-pusat tersebut dapat berupa adanya kegiatan perdagangan yang lebih beragam dengan menjual barang yang dapat memenuhi kebutuhan pejalan kaki, selain itu membuat bangunan yang dapat dilihat pengunjung dari luar. Menyeragamkan akan dibuat tempat sampah yang sama dengan segmen lainnya. Hal ini dikarenakan pada segmen 2 dan</p>

Karakteristik Jalur Pejalan Kaki dan Pejalan Kaki	Pedoman	Walkability	Arahan
terdapat pada segmen ini adalah berupa kresek.	bahan yang digunakan adalah bahan dengan durabilitas tinggi seperti metal dan beton cetak (Dep.PU, 2008).		3 sudah memiliki tempat sampah pemisah dan juga peletakan tempat sampah akan berada setiap 50m, sehingga pejalan kaki dengan mudah membuang sampah. Tetap mempertahankan lampu penerangan yang sudah ada.
Kondisi lampu penerangan pada segmen ini berasal dari setiap bangunan dan juga dari lampu median jalan.	Lampu penerangan diletakkan pada jalur amenitas. Terletak setiap 10 meter dengan tinggi maksimal 4 meter, dan bahan yang diguakan adalah bahan dengan durabilitas tinggi seperti metal dan beton cetak (Dep.PU, 2008).	Penilaian kondisi lampu penerangan pada segmen ini adalah baik. Sedangkan kualitas lampu penerangan memiliki nilai baik.	
Jumlah vegetasi yang ada di segmen ini berjumlah 19 buah. Dimana dari jumlah ini sudah memberikan kesan nyaman.	Jenis peneduh harus disesuaikan dengan jenis jalur pejalan kaki yang dapat berupa, pohon pelindung, atap dll.	Kondisi dan kuantitas pohon peneduh pada segmen ini adalah memiliki nilai baik.	Pemeliharaan tersebut juga dilakukan karena pohon atau tanaman yang mati atau patah tidak mengganggu lingkungan sekitar (Direktorat PU, 1995) Sehingga perlu adanya pembersihan dan perawatan pohon setiap 1 bulan.
Penempatan rambu-rambu jalan yang terdapat di jalur pejalan kaki dan juga adanya zebracross pada segmen ini. Belum adanya halte pada segmen ini.	Rambu biasanya ditempatkan dan dimensinya sesuai dengan spesifikasi rambu.	Penempatan rambu-rambu yang terdapat di jalur pejalan kaki memiliki nilai baik, sehingga tidak mengganggu pejalan kaki. Penilaian tentang fasilitas halte adalah memiliki nilai jelek.	Sehingga hanya dibuatnya rambu-rambu untuk tidak parkir pada jalur pejalan kaki. Perlu adanya halte pada segmen ini, dimana pembangunan ini halte ini berdasarkan pada kebutuhan pejalan kaki akan fasilitas untuk pemerhentian angkutan umum
Belum adanya tempat duduk pada segmen ini	Tempat duduk diletakkan pada jalur amenitas. Peletakan tempat duduk ini berada pada	Penilaian tentang fasilitas tempat duduk adalah memiliki nilai jelek.	Peletakan tempat duduk untuk mendukung konsep <i>walkability</i> pada segmen ini. Peletakan

Karakteristik Jalur Pejalan Kaki dan Pejalan Kaki	Pedoman	Walkability	Arahan
Keberadaan PKL tidak ada pada segmen ini, sehingga aktifitas PKL tidak mengganggu pejalan kaki.	setiap 10 meter dengan lebar 40 sampai 50 centimeter dengan panjang 150 centimeter (Dep.PU, 2008).	Penilaian untuk kondisi PKL dan aktifitas sekitar koridor memiliki nilai baik.	tempat duduk ini berada pada setiap 10 meter dengan lebar 40 sampai 50 meter dengan panjang 150 meter (Dep.PU, 2008). Untuk mendukung aktifitas koridor Jalan Basuki Rahmat agar aktifitas pada malam hari tidak mati maka perlu adanya penataan PKL yang menjual aneka makanan sehingga banyak aktifitas yang dilakukan pada malam hari. Hal ini dapat berupa angkringan ataupun jajanan malam sehingga dapat menghidupkan suasana kawasan lama Kota Malang.
Sistem perparkiran yang terdapat pada segmen ini adalah memakai badan jalur pejalan kaki, sehingga mengganggu kenyamanan pejalan kaki.	> 15 bangunan tiap 100 m/ beragam 10-15 bangunan tiap 100 m/cukup beragam < 10 bangunan tiap 100 m/tidak beragam	Aktifitas dari perparkiran memiliki nilai baik.	Perlu adanya penataan parkir pada daerah pinggir jalan, sehingga tidak ada lagi yang parkir pada jalur pejalan kaki.
Visualisasi bangunan yang terdapat pada segmen ini sangat mendukung pejalan kaki, namun masih banyak iklan-iklan yang terpasang sehingga kurang menarik minat pejalan kaki.	> 15 bangunan tiap 100 m/ beragam 10-15 bangunan tiap 100 m/cukup beragam < 10 bangunan tiap 100 m/tidak beragam	Jika dilihat dari jarak antar bangunan dengan pejalan kaki memiliki nilai baik dan untuk tampilan bangunan memiliki nilai baik.	Namun, tetap perlu ada penataan iklan yang mengganggu pandangan pejalan kaki.
Belum terdapat canopy pada setiap bangunan yang dapat melindungi pejalan kaki dari panas maupun saat hujan	Jenis peneduh harus disesuaikan dengan jenis jalur pejalan kaki yang dapat berupa, pohon pelindung, atap dll.	Untuk variabel perlindungan terhadap cuaca jika menilai kondisi canopy adalah jelek, hal ini dikarenakan belum adanya canopy pada segmen ini.	Pengadaan canopy di setiap bangunan.

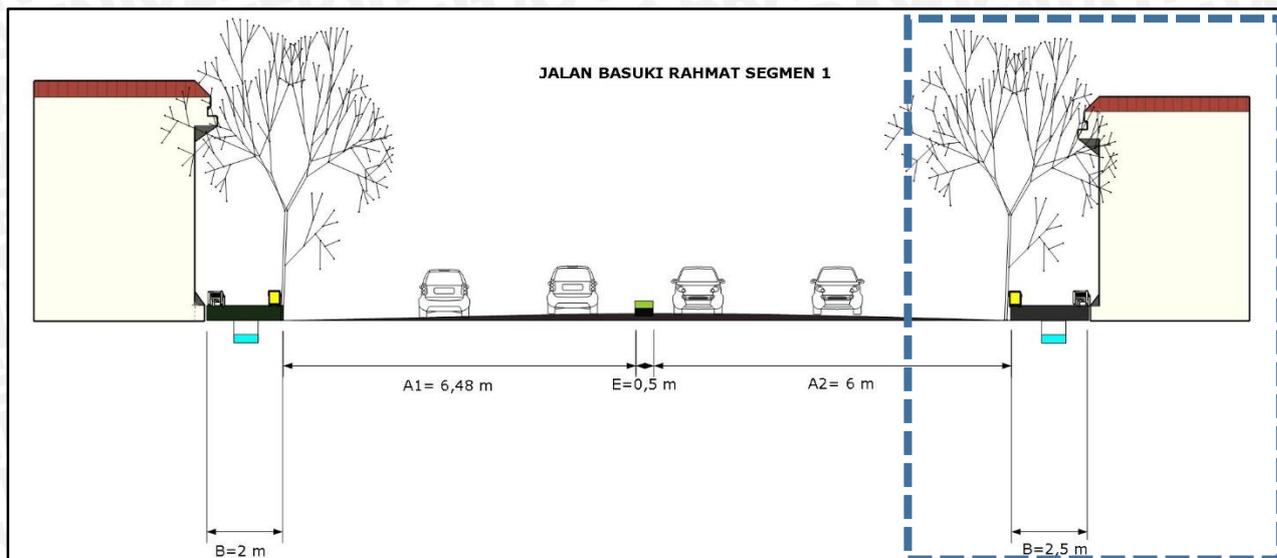


Gambar 4. 41 Gambar desain *walkability* segmen 1B

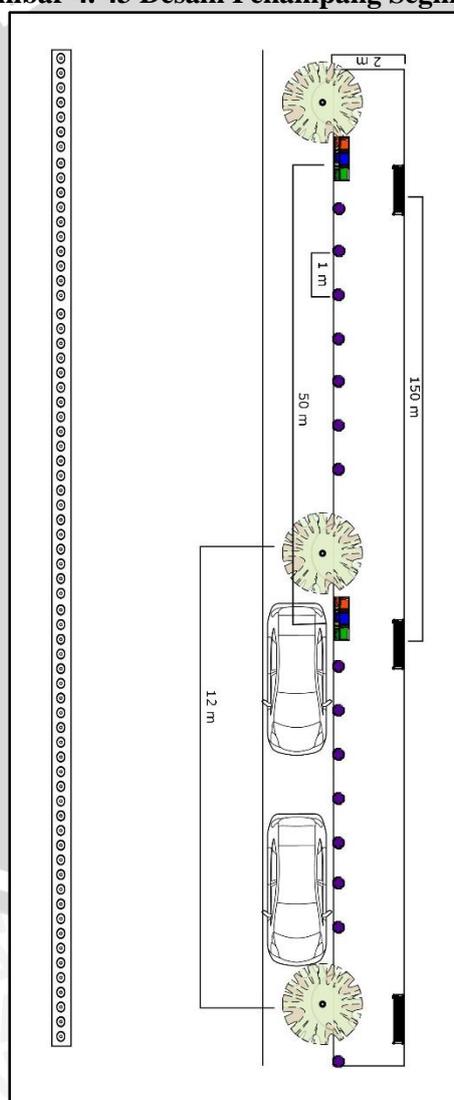


Gambar 4. 42 Montage segmen 1B

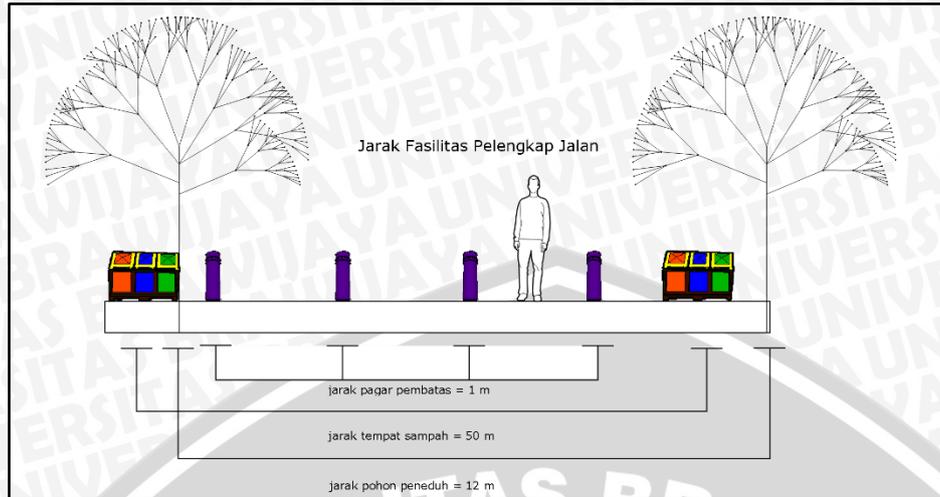




Gambar 4. 43 Desain Penampang Segmen 1



Gambar 4. 44 Penampang Fasilitas Pejalan Kaki Segmen 1B



Gambar 4. 45 Jarak Antar Fasilitas Jalur Pejalan Kaki Segmen 1B

3. Segmen 2A

Tabel 4. 30 Tabel Perhitungan nilai walkability

Variabel	Indikator	Hasil Penilaian	Ket (**)	Pembobotan	Nilai Kinerja	Rata-rata Nilai (*)	Keterangan
Aksesibilitas	Tujuan Lokasi	50	J	12,1	605	50	Buruk
Jumlah Penilaian		50					
Kenyamanan	Kondisi jalur pejalan kaki	152	B	16,3	6.357	130	Baik
	Lebar jalur pejalan kaki	114	B				
	Aktifitas PKL dan parkir yang ada di jalur pejalan kaki	124	B				
Jumlah Penilaian		390					
Keselamatan	Kondisi pos polisi	126	B	276	8.004	96,67	Sedang
	Kuantitas pos polisi	136	B				
	Kondisi pagar pembatas	28	J				
Jumlah Penilaian		290					
Aktivitas 24 Jam	Jumlah Aktifitas Siang	140	B	5,8	3.352,4	115,6	Baik
	Jumlah Aktifitas Malam	84	S				
	Kondisi PKL	100	B				
	Kondisi Aktifitas Sekitar Koridor	114	B				
	Jumlah Aktifitas Sekitar Koridor	140	B				
Jumlah Penilaian		578					
Muka Bangunan	Jarak antara bangunan dengan jalur pejalan kaki	108	B	9,9	3.197,7	161,5	Baik
	Tampilan bangunan	124	B				
Jumlah Penilaian		323					
Fasilitas Pelengkap Jalan	Kondisi dan keberadaan halte	28	J	10,7	5.157,4	68,86	Sedang
	Kondisi lampu penerangan	64	J				
	Kualitas lampu penerangan	96	S				
	Kondisi rambu lalu lintas	112	B				
	Kondisi tempat sampah	84	S				

Variabel	Indikator	Hasil Penilaian	Ket **)	Pembobotan	Nilai Kinerja	Rata-rata Nilai *)	Keterangan
	Kuantitas tempat sampah	70	S	17,6	1.795,2	51	Buruk
	Kondisi tempat duduk	28	J				
Jumlah Penilaian		482					
Perlindungan Terhadap Cuaca	Kondisi dan kuantitas pohon peneduh	74	S				
	Kondisi <i>canopy</i>	28	J				
Jumlah Penilaian		102					
	Jumlah Nilai Kinerja				28.468,7		Sedang

Sumber: Analisis,2014

*) Dapat dilihat pada halaman 53

**)Keterangan: J= Buruk; S= Sedang; B= Baik

Dari hasil perhitungan nilai kinerja tersebut, maka dihasilkan rata-rata nilai kinerja pada segmen 2A memiliki nilai *walkability* sebesar 28.468,7. Sehingga dari hasil perhitungan tersebut maka pada segmen 2A memiliki *walkability* sedang, namun ada beberapa variabel yang masih harus dibenahi sehingga dapat membentuk tingkat *walkability* yang lebih baik. Variabel yang harus dibenahi adalah:

a. Aksesibilitas

Perlu adanya pusat-pusat kegiatan yang dapat menarik pejalan kaki untuk mengunjungi lebih dari 3 lokasi kegiatan yang ada di Koridor ini. Pusat-pusat tersebut dapat berupa adanya kegiatan perdagangan yang lebih beragam dengan menjual barang yang dapat memenuhi kebutuhan pejalan kaki, selain itu membuat bangunan yang dapat dilihat pengunjung dari luar.

b. Perlindungan terhadap cuaca

- Untuk jumlah pohon yang terdapat pada segmen 2A sudah mencukupi yaitu sebanyak 42 buah dengan jarak 3-4m, namun perlu adanya penyiraman dan pemangkasan yang dilakukan secara rutin sehingga bentuk dan ukuran pohon tersebut sama, selain itu juga agar tanaman tetap sehat. Pemeliharaan tersebut juga dilakukan karena pohon atau tanaman yang mati atau patah tidak mengganggu lingkungan sekitar (Direktorat PU, 1995). Sehingga perlu adanya pembersihan dan perawatan pohon setiap 1 bulan.
- Pengadaan *canopy* di setiap bangunan(Dapat dilihat pada Gambar 4.31).

c. Keselamatan

- Pagar pembatas

Perlu dibuatnya pagar pembatas, sehingga adanya batas antara pejalan kaki dan juga kendaraan bermotor. Pagar pembatas ini berupa tiang-tiang keselamatan yang diletakkan

dengan jarak 1 meter, hal ini dikarenakan agar pejalan kaki dapat dengan mudah mengakses semua lokasi dengan mudah (dapat dilihat pada Gambar 4.33).

d. Fasilitas pelengkap jalan

- Halte

Perlu adanya halte pada segmen ini, dimana pembangunan ini halte ini berdasarkan pada kebutuhan pejalan kaki akan fasilitas untuk pemerhentian angkutan umum, hal ini juga dikarenakan belum adanya halte pada segmen ini. Sehingga, diperlukan penataan fasilitas pejalan kaki berupa halte (Dep.Perhubungan, 1996), pengadaan halte seharusnya:

- Fasilitas yang terdapat pada halte adalah:

- Identitas halte berupa nama dan nomor
- Rambu petunjuk
- Papan informasi trayek
- Lampu penerangan
- Tempat duduk

- Peletakan untuk kawasan perdagangan dan jasa adalah 300-400 m tempat henti. Sedangkan untuk tata letaknya harus berada pada jarak maksimal 100 m dengan penyebrangan pejalan kaki. Sedangkan peletakan tempat perhentian yang berada pada jalan simpang empat, dapat dilihat pada (Gambar 4.34, Gambar 4.35 dan Gambar 4.36).

- Lampu penerangan

Kondisi lampu penerangan yang ada pada segmen ini memiliki nilai jelek, hal ini dikarenakan lampu penerangan yang terdapat di jalur pejalan kaki adalah berasal dari lampu penerangan dari bangunan gedung, sehingga penerangan yang terdapat pada segmen ini pada malam hari tidak terang. Sehingga perlu adanya peletakan lampu penerangan pada jalur amenitas, peletakkannya adalah setiap 10 meter (Dep.PU, 2008) (dapat dilihat pada Gambar 4.37).

- Tempat duduk

Belum adanya tempat duduk yang ada pada segmen ini membuat penilaian pada segmen ini menjadi jelek. Sehingga perlu adanya peletakan tempat duduk untuk mendukung konsep *walkability* pada segmen ini. Peletakan tempat duduk ini berada pada setiap 10 meter dengan lebar 40 sampai 50 centimeter dengan panjang 150 centimeter (Dep.PU, 2008). (dapat dilihat pada Gambar 4.39).

Sedangkan variabel yang memiliki nilai baik akan dipertahankan. Variabel yang memiliki nilai baik pada jalur pejalan kaki segmen 2A adalah:

a. Kenyamanan

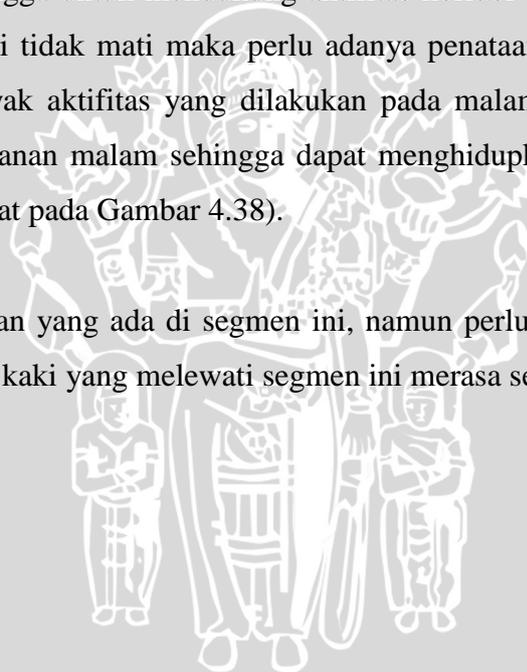
Kondisi kenyamanan pejalan kaki pada segmen ini sudah baik. Standart untuk kawasan yang ada di Jalan Basuki Rahmat ini minimal harus memiliki lebar 2 meter (Bina Marga, 1990), sehingga pada segmen ini perlu adanya penambahan pelebaran menjadi 2 meter dikarenakan untuk mengakomodir kegiatan pejalan kaki sehingga terasa nyaman. Selain itu, perlu adanya penataan parkir sehingga tidak mengganggu aktivitas pejalan kaki maupun kendaraan yang melintas.

b. Aktivitas 24 jam

Aktivitas yang ada di segmen ini sudah baik terutama pada siang hari, namun untuk mendukung suatu kawasan untuk hidup juga pada malam hari, hal ini dikarenakan jika kegiatan yang dilakukan agar menghidupkan kawasan dengan kegiatan koridor yang berlangsung 24 jam (Dom Nozzi, 2000). Sehingga untuk mendukung aktifitas koridor Jalan Basuki Rahmat agar aktifitas pada malam hari tidak mati maka perlu adanya penataan PKL yang menjual aneka makanan sehingga banyak aktifitas yang dilakukan pada malam hari. Hal ini dapat berupa angkringan ataupun jajanan malam sehingga dapat menghidupkan suasana kawasan lama Kota Malang (Dapat dilihat pada Gambar 4.38).

c. Muka bangunan

Sudah tertatanya papan iklan yang ada di segmen ini, namun perlu dibuatnya bangunan yang menarik sehingga pejalan kaki yang melewati segmen ini merasa senang.

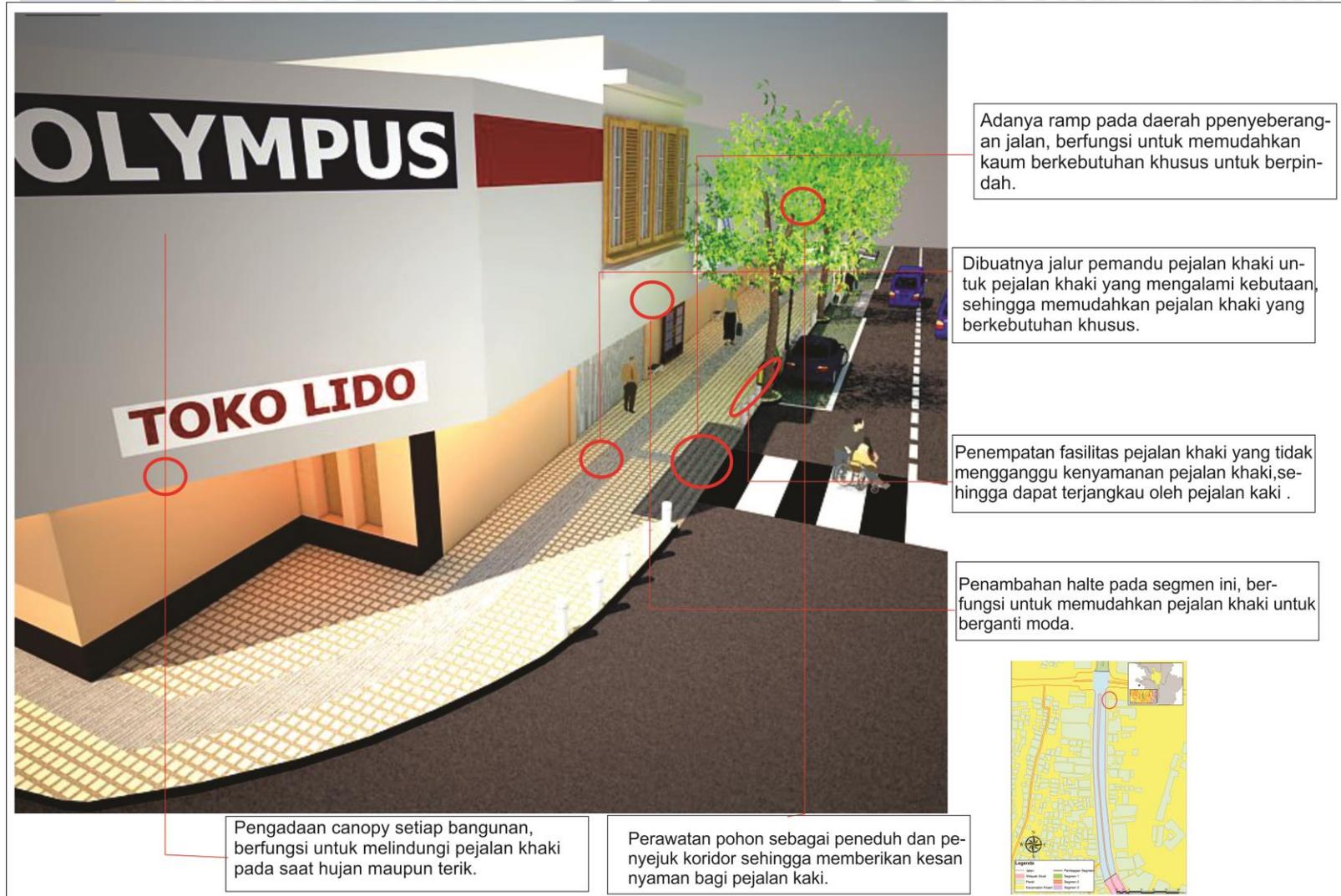


Tabel 4. 31 Konsistensi Arahan Jalur Pejalan Kaki Segmen 2A

Karakteristik Jalur Pejalan Kaki dan Pejalan Kaki	Pedoman	Walkability	Arahan
<p>Kondisi geometrik jalur pejalan kaki yang terdapat pada segmen ini memiliki lebar rata-rata jalur pejalan kaki 1,98 meter dengan rata-rata lebar efektifnya adalah selebar 1 meter. Arus pejalan kaki pada pagi dan siang hari lebih banyak, yaitu sebesar 11 org/m/mnt. Kecepatan rata-rata ruang pejalan kaki pada segmen ini paling tinggi adalah pada saat siang hari yaitu sebesar 41,64 m/mnt. Sedangkan untuk ruang pejalan kaki pada segmen ini paling tinggi adalah saat sore. Sehingga LOS jalur pejalan kaki pada segmen ini adalah LOS A.</p> <p>Jumlah pejalan kaki yang melewati segmen ini pada hari sibuk (senin dan rabu) adalah sebanyak 609 orang. Sedangkan untuk jenis kelamin adalah lebih didominasi oleh laki-laki. Sedangkan untuk usia lebih didominasi oleh pejalan kaki yang berusia produktif. Untuk maksud perjalanan pada segmen ini adalah lebih didominasi oleh pejalan kaki yang akan bekerja menuju kantor.</p> <p>Jumlah tempat sampah yang terdapat pada segmen ini adalah 10 dengan kondisi tempat sampah yang baik, yaitu terdapat pemisah antar sampah organik dan anorganik.</p>	<p>Lebar jalur pejalan kaki untuk guna lahan pertokoan adalah 2 meter (Bina Marga, 1990)</p> <p>Tempat sampah diletakkan pada jalur amenitas. Terletak setiap 20 meter dengan besaran sesuai dengan kebutuhan dan bahan yang digunakan adalah bahan dengan durabilitas tinggi seperti metal dan beton cetak (Dep.PU, 2008).</p>	<p>Dari penilaian responden dan pembobotan AHP, maka nilai kondisi jalur pejalan kaki sudah baik, namun untuk lebar dan aktifitas yang ada pada segmen ini memiliki nilai baik. Dimana kondisi ini adalah termasuk kedalam variabel kenyamanan</p> <p>Rata-rata responden penilaian adalah para penduduk yang berusia produktif, sehingga rencana nantinya akan bertujuan untuk mengakomodir aktifitas mereka. Sedangkan untuk nilai dari tujuan lokasi pada segmen ini adalah jelek.</p> <p>Penilaian jumlah dan kondisi tempat sampah memiliki nilai sedang</p>	<p>Kondisi kenyamanan pejalan kaki pada segmen ini sudah baik. Standart untuk kawasan yang ada di Jalan Basuki Rahmat ini minimal harus memiliki lebar 2 meter (Bina Marga, 1990), sehingga pada segmen ini perlu adanya penambahan pelebaran menjadi 0,02 meter menjadi 2 meter dikarenakan untuk mengakomodir kegiatan pejalan kaki sehingga terasa nyaman.</p> <p>Perlu adanya pusat-pusat kegiatan yang dapat menarik pejalan kaki untuk mengunjungi lebih dari 3 lokasi kegiatan yang ada di Koridor ini. Pusat-pusat tersebut dapat berupa adanya kegiatan perdagangan yang lebih beragam dengan menjual barang yang dapat memenuhi kebutuhan pejalan kaki, selain itu membuat bangunan yang dapat dilihat pengunjung dari luar. Menyeragamkan akan dibuat tempat sampah yang sama dengan segmen lainnya. Hal ini dikarenakan pada segmen 2 dan 3 sudah memiliki tempat sampah pemisah dan juga peletakan tempat sampah akan berada setiap 50m, sehingga pejalan kaki dengan mudah membuang sampah.</p>

Karakteristik Jalur Pejalan Kaki dan Pejalan Kaki	Pedoman	Walkability	Arahan
Kondisi lampu penerangan pada segmen ini berasal dari setiap bangunan dan juga dari lampu median jalan.	Lampu penerangan diletakkan pada jalur amenitas. Terletak setiap 10 meter dengan tinggi maksimal 4 meter, dan bahan yang digunakan adalah bahan dengan durabilitas tinggi seperti metal dan beton cetak (Dep.PU, 2008).	Penilaian kondisi lampu penerangan pada segmen ini adalah jelek. Sedangkan kualitas lampu penerangan memiliki nilai sedang.	Tetap mempertahankan lampu penerangan yang sudah ada.
Jumlah vegetasi yang ada di segmen ini berjumlah 27 buah. Dimana dari jumlah ini sudah memberikan kesan nyaman.	Jenis peneduh harus disesuaikan dengan jenis jalur pejalan kaki yang dapat berupa, pohon pelindung, atap dll.	Kondisi dan kuantitas pohon peneduh pada segmen ini adalah memiliki nilai sedang.	Pemeliharaan tersebut juga dilakukan karena pohon atau tanaman yang mati atau patah tidak mengganggu lingkungan sekitar (Direktorat PU, 1995) Sehingga perlu adanya pembersihan dan perawatan pohon setiap 1 bulan.
Penepatan rambu-rambu jalan yang terdapat di jalur pejalan kaki dan juga adanya zebra cross pada segmen ini. Belum adanya halte pada segmen ini.	Rambu biasanya ditempatkan dan dimensinya sesuai dengan spesifikasi rambu.	Penempatan rambu-rambu yang terdapat di jalur pejalan kaki memiliki nilai baik, sehingga tidak mengganggu pejalan kaki. Penilaian tentang fasilitas halte adalah memiliki nilai jelek.	Sehingga hanya dibuatnya rambu-rambu untuk tidak parkir pada jalur pejalan kaki. Perlu adanya halte pada segmen ini, dimana pembangunan ini halte ini berdasarkan pada kebutuhan pejalan kaki akan fasilitas untuk pemerhentian angkutan umum
Belum adanya tempat duduk pada segmen ini	Tempat duduk diletakkan pada jalur amenitas. Peletakan tempat duduk ini berada pada setiap 10 meter dengan lebar 40 sampai 50 centimeter dengan panjang 150 centimeter (Dep.PU, 2008).	Penilaian tentang fasilitas tempat duduk adalah memiliki nilai jelek.	Peletakan tempat duduk untuk mendukung konsep <i>walkability</i> pada segmen ini. Peletakan tempat duduk ini berada pada setiap 10 meter dengan lebar 40 sampai 50 meter dengan panjang 150 meter (Dep.PU, 2008).
Keberadaan PKL tidak ada pada segmen ini, sehingga aktifitas PKL tidak mengganggu pejalan kaki.		Penilaian untuk kondisi PKL dan aktifitas sekitar koridor memiliki nilai baik.	Untuk mendukung aktifitas koridor Jalan Basuki Rahmat agar aktifitas pada malam hari tidak mati maka perlu adanya penataan PKL yang menjual aneka makanan sehingga banyak aktifitas yang dilakukan pada malam hari. Hal ini dapat berupa angkringan ataupun jajanan malam sehingga dapat

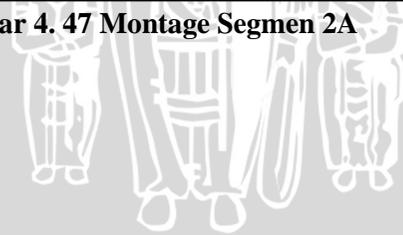
Karakteristik Jalur Pejalan Kaki dan Pejalan Kaki	Pedoman	Walkability	Arahan
<p>Sistem perparkiran yang terdapat pada segmen ini adalah memakai badan jalur pejalan kaki, sehingga mengganggu kenyamanan pejalan kaki.</p> <p>Visualisasi bangunan yang terdapat pada segmen ini sangat mendukung pejalan kaki, namun masih banyak iklan-iklan yang terpasang sehingga kurang menarik minat pejalan kaki.</p> <p>Belum terdapat canopy pada setiap bangunan yang dapat melindungi pejalan kaki dari panas maupun saat hujan</p>	<p>> 15 bangunan tiap 100 m/ beragam</p> <p>10-15 bangunan tiap 100 m/cukup beragam</p> <p>< 10 bangunan tiap 100 m/tidak beragam</p> <p>Jenis peneduh harus disesuaikan dengan jenis jalur pejalan kaki yang dapat berupa, pohon pelindung, atap dll.</p>	<p>Aktifitas dari perparkiran memiliki nilai baik.</p> <p>Jika dilihat dari jarak antar bangunan dengan pejalan kaki memiliki nilai baik dan untuk tampilan bangunan memiliki nilai baik.</p> <p>Untuk variabel perlindungan terhadap cuaca jika menilai kondisi canopy adalah jelek, hal ini dikarenakan belum adanya canopy pada segmen ini.</p>	<p>menghidupkan suasana kawasan lama Kota Malang.</p> <p>Perlu adanya penataan parkir pada daerah pinggir jalan, sehingga tidak ada lagi yang parkir pada jalur pejalan kaki.</p> <p>Namun, tetap perlu ada penataan iklan yang mengganggu pandangan pejalan kaki.</p> <p>Pengadaan canopy di setiap bangunan.</p>

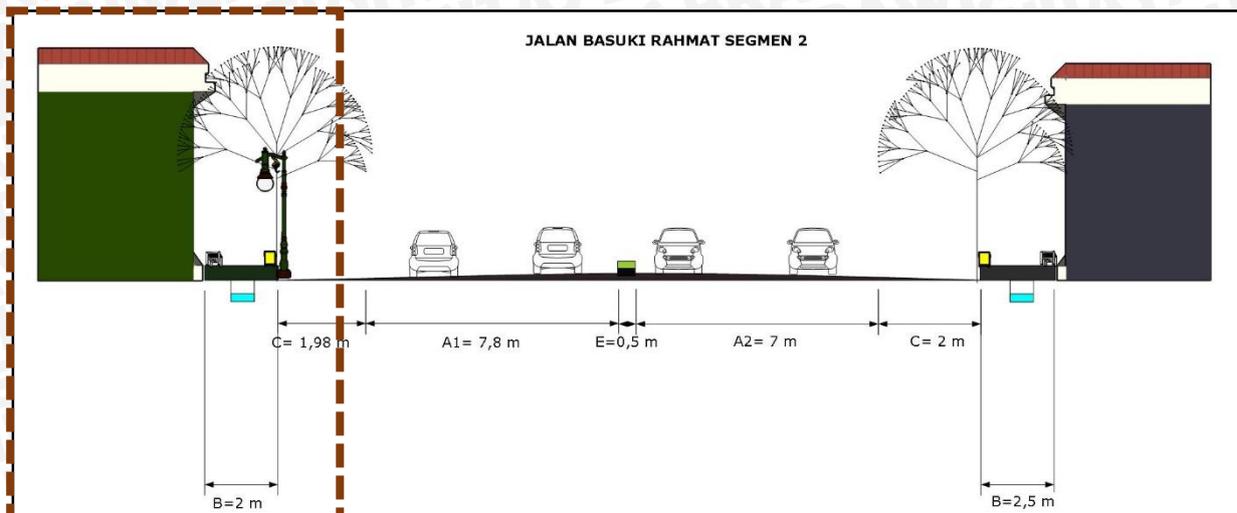


Gambar 4. 46 Gambar desain walkability segmen 2A

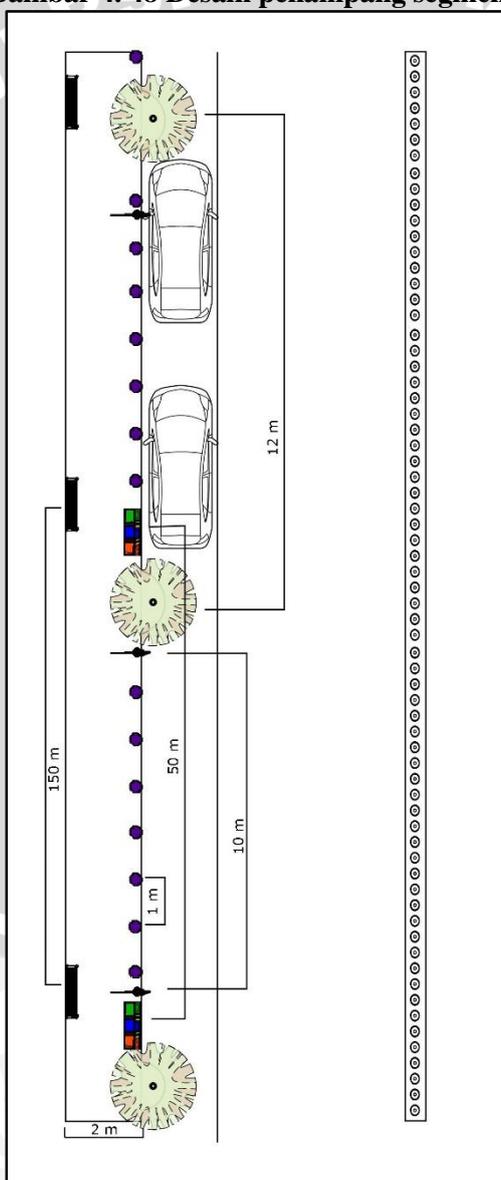


Gambar 4. 47 Montage Segmen 2A

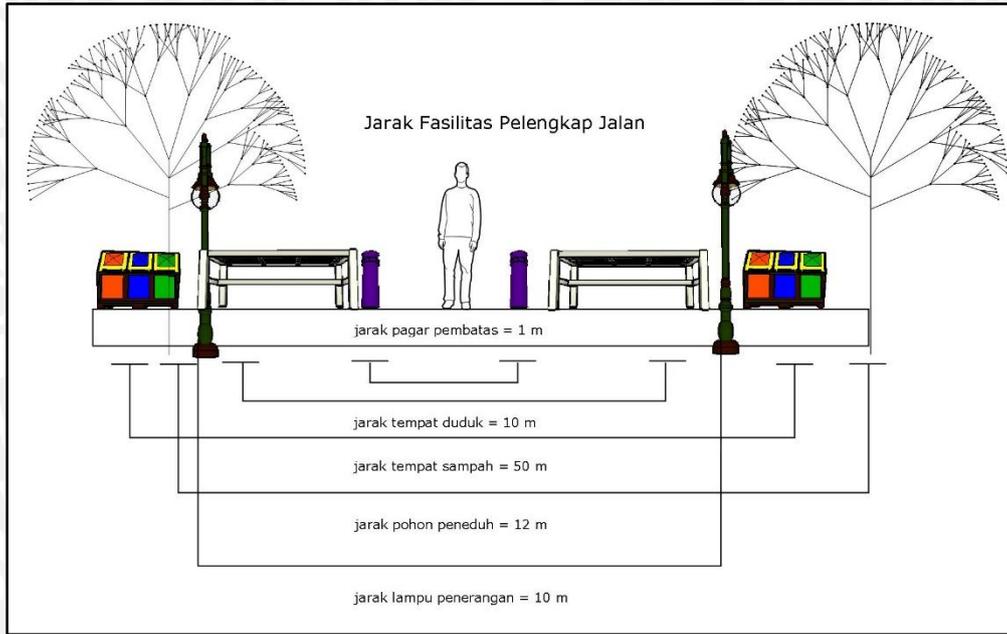




Gambar 4. 48 Desain penampang segmen 2



Gambar 4. 49 Penampang fasilitas pejalan kaki segmen 2A



Gambar 4. 50 Jarak Antar Fasilitas Pelengkap Jalur Pejalan Kaki Segmen 2A

4. Segmen 2B

Tabel 4. 32 Perhitungan nilai walkability

Variabel	Indikator	Hasil Penilaian	Ket (**)	Pembobotan	Nilai Kinerja	Rata-rata Nilai (*)	Keterangan
Aksesibilitas	Tujuan Lokasi	70	S	12,1	847	70	Sedang
Jumlah Penilaian		70					
Kenyamanan	Kondisi jalur pejalan kaki	120	B	16,3	6.128,8	125,33	Baik
	Lebar jalur pejalan kaki	116	B				
	Aktifitas PKL dan parkir yang ada di jalur pejalan kaki	140	B				
Jumlah Penilaian		376					
Keselamatan	Kondisi pos polisi	94	S	276	6.513,6	78,67	Sedang
	Kuantitas pos polisi	114	B				
	Kondisi pagar pembatas	28	J				
Jumlah Penilaian		236					
Aktivitas 24 Jam	Jumlah Aktifitas Siang	140	B	5,8	3.526,4	121,6	Baik
	Jumlah Aktifitas Malam	140	B				
	Kondisi PKL	88	S				
	Kondisi Aktifitas Sekitar Koridor	100	B				
	Jumlah Aktifitas Sekitar Koridor	140	B				
Jumlah Penilaian		608					
Muka Bangunan	Jarak antara bangunan dengan jalur pejalan kaki	118	B	9,9	2.296,8	116	Baik
	Tampilan bangunan	114	B				
Jumlah Penilaian		232					
Fasilitas Pelengkap Jalan	Kondisi dan keberadaan halte	28	J	10,7	6.783,8	90,57	Sedang
	Kondisi lampu penerangan	130	B				

Variabel	Indikator	Hasil Penilaian	Ket (**)	Pembobotan	Nilai Kinerja	Rata-rata Nilai (*)	Keterangan
	Kualitas lampu penerangan	102	B				
	Kondisi rambu lalu lintas	112	B				
	Kondisi tempat sampah	112	B				
	Kuantitas tempat sampah	122	B				
	Kondisi tempat duduk	28	J				
Jumlah Penilaian		634					
Perlindungan Terhadap Cuaca	Kondisi dan kuantitas pohon peneduh	74	S	17,6	1.795,2	51	Buruk
	Kondisi <i>canopy</i>	28	J				
Jumlah Penilaian		102					
Jumlah Nilai Kinerja					27.891,6		Sedang

Sumber: Analisis,2014

*) Dapat dilihat pada halaman 53

**)Keterangan: J= Buruk; S= Sedang; B= Baik

Dari hasil perhitungan nilai kinerja tersebut, maka dihasilkan rata-rata nilai kinerja pada segmen 2B memiliki nilai *walkability* sebesar 27.891,6. Sehingga dari hasil perhitungan tersebut maka pada segmen 2B memiliki *walkability* sedang, namun ada beberapa variabel yang masih harus dibenahi sehingga dapat membentuk tingkat *walkability* yang lebih baik. Variabel yang harus dibenahi adalah:

a. Perlindungan terhadap cuaca

- Pengadaan *canopy* di setiap bangunan (Dapat dilihat pada Gambar 4.31).

b. Aksesibilitas

Perlu adanya pusat-pusat kegiatan yang dapat menarik pejalan kaki untuk mengunjungi lebih dari 3 lokasi kegiatan yang ada di Koridor ini. Pusat-pusat tersebut dapat berupa adanya kegiatan perdagangan yang lebih beragam dengan menjual barang yang dapat memenuhi kebutuhan pejalan kaki, selain itu membuat bangunan yang dapat dilihat pengunjung dari luar.

c. Keselamatan

- Pagar pembatas

Perlu dibuatnya pagar pembatas, sehingga adanya batas antara pejalan kaki dan juga kendaraan bermotor. Pagar pembatas ini berupa tiang-tiang keselamatan yang diletakkan dengan jarak 1 meter, hal ini dikarenakan agar pejalan kaki dapat dengan mudah mengakses semua lokasi dengan mudah (dapat dilihat pada Gambar 4.33).

d. Fasilitas pelengkap jalan

- Halte

Perlu adanya halte pada segmen ini, dimana pembangunan ini halte ini berdasarkan pada kebutuhan pejalan kaki akan fasilitas untuk pemerhentian angkutan umum, hal ini juga dikarenakan belum adanya halte pada segmen ini. Sehingga, diperlukan penataan fasilitas pejalan kaki berupa halte (Dep.Perhubungan, 1996), pengadaan halte seharusnya:

- Fasilitas yang terdapat pada halte adalah:
 - Identitas halte berupa nama dan nomor
 - Rambu petunjuk
 - Papan informasi trayek
 - Lampu penerangan
 - Tempat duduk
- Peletakan untuk kawasan perdagangan dan jasa adalah 300-400 m tempat henti. Sedangkan untuk tata letaknya harus berada pada jarak maksimal 100 m dengan penyebrangan pejalan kaki. Sedangkan peletakan tempat perhentian yang berada pada jalan simpang empat, dapat dilihat pada (Gambar 4.34, Gambar 4.35 dan gambar 4.36).

- Tempat duduk

Belum adanya tempat duduk yang ada pada segmen ini membuat penilaian pada segmen ini menjadi jelek. Sehingga perlu adanya peletakan tempat duduk untuk mendukung konsep *walkability* pada segmen ini. Peletakan tempat duduk ini berada pada setiap 10 meter dengan lebar 40 sampai 50 centimeter dengan panjang 150 centimeter (Dep.PU, 2008). (Dapat dilihat pada Gambar 4.39).

Sedangkan variabel yang memiliki nilai baik akan dipertahankan. Variabel yang memiliki nilai baik pada jalur pejalan kaki segmen 2B adalah:

a. Kenyamanan

Kondisi kenyamanan pejalan kaki pada segmen ini sudah baik. Standart untuk kawasan yang ada di Jalan Basuki Rahmat ini minimal harus memiliki lebar 2 meter (Bina Marga, 1990), sehingga pada segmen ini tidak perlu adanya penambahan lebar jalur pejalan kaki.

b. Aktivitas 24 jam

Aktivitas yang ada di segmen ini sudah baik terutama pada siang hari, namun untuk mendukung suatu kawasan untuk hidup juga pada malam hari, hal ini dikarenakan jika kegiatan yang dilakukan agar menghidupkan kawasan dengan kegiatan koridor yang berlangsung 24 jam (Dom Nozzi, 2000). Sehingga untuk mendukung aktifitas koridor Jalan Basuki Rahmat agar aktifitas pada malam hari tidak mati maka perlu adanya penataan PKL yang menjual aneka makanan sehingga banyak aktifitas yang dilakukan pada malam hari. Hal ini dapat

berupa angkringan ataupun jajanan malam sehingga dapat menghidupkan suasana kawasan lama Kota Malang.

c. Muka bangunan

Sudah tertatanya papan iklan yang ada di segmen ini, namun perlu dibuatnya bangunan yang menarik sehingga pejalan kaki yang melewati segmen ini merasa senang.

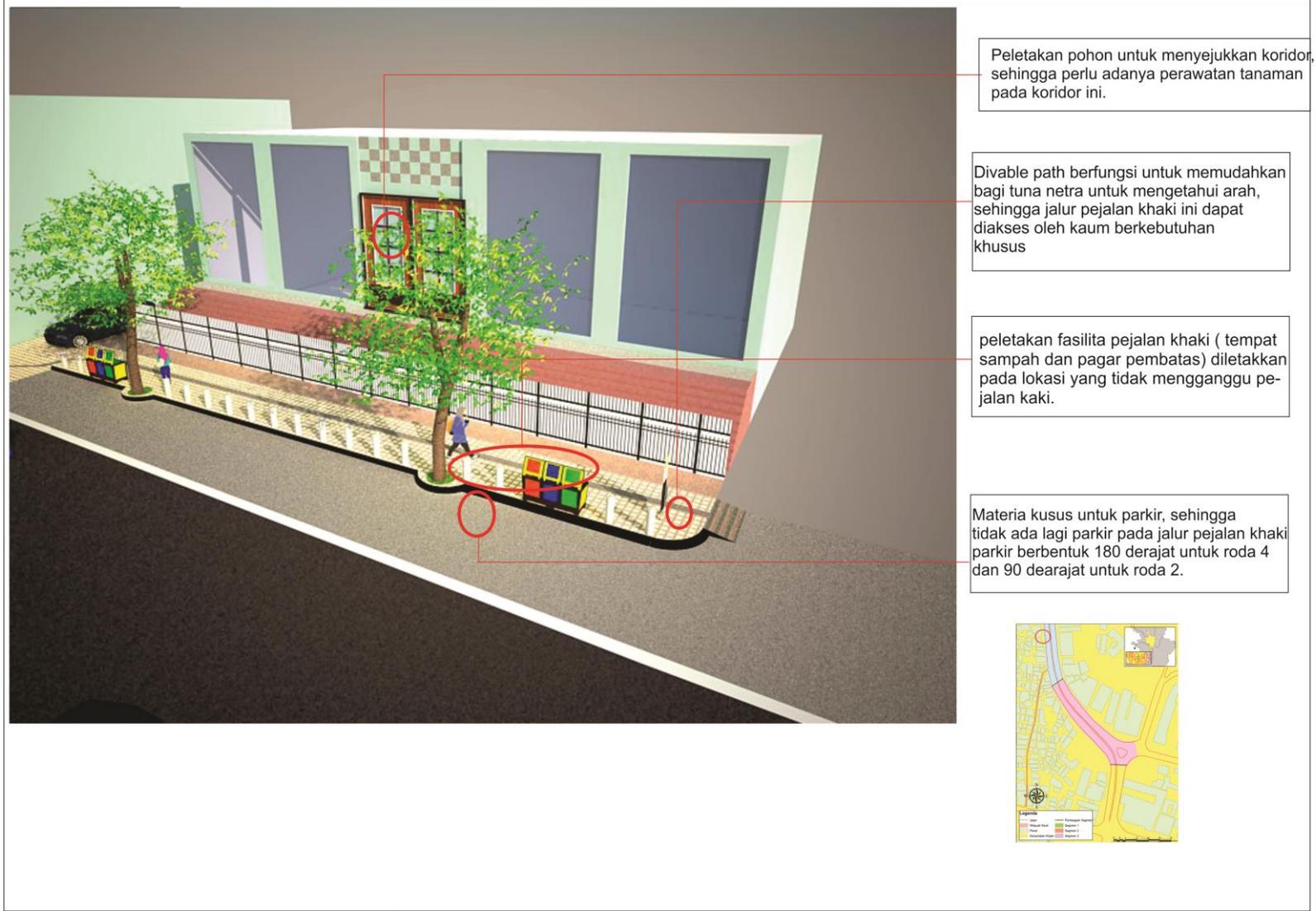


Tabel 4. 33 Konsistensi Arahkan Jalur Pejalan Kaki Segmen 2B

Karakteristik Jalur Pejalan Kaki dan Pejalan Kaki	Pedoman	Walkability	Arahkan
<p>Kondisi geometrik jalur pejalan kaki yang terdapat pada segmen ini memiliki lebar rata-rata jalur pejalan kaki 2,5 meter dengan rata-rata lebar efektifnya adalah selebar 1 meter. Arus pejalan kaki pada siang hari lebih banyak, yaitu sebesar 9 org/m/mnt. Kecepatan rata-rata ruang pejalan kaki pada segmen ini paling tinggi adalah pada saat siang hari yaitu sebesar 50,89 m/mnt. Sedangkan untuk ruang pejalan kaki pada segmen ini paling tinggi adalah saat siang. Sehingga LOS jalur pejalan kaki pada segmen ini adalah LOS A.</p> <p>Jumlah pejalan kaki yang melewati segmen ini pada hari sibuk (senin dan rabu) adalah sebanyak 623 orang. Sedangkan untuk jenis kelamin adalah lebih didominasi oleh perempuan. Sedangkan untuk usia lebih didominasi oleh pejalan kaki yang berusia produktif. Untuk maksud perjalanan pada segmen ini adalah lebih didominasi oleh pejalan kaki yang akan bekerja menuju ke perdagangan.</p> <p>Jumlah tempat sampah yang terdapat pada segmen ini adalah 11 dengan kondisi tempat sampah yang baik, yaitu terdapat pemisah antar sampah organik dan anorganik.</p>	<p>Lebar jalur pejalan kaki untuk gunalahan pertokoan adalah 2 meter (Bina Marga, 1990)</p> <p>Tempat sampah diletakkan pada jalur amenitas. Terletak setiap 20 meter dengan besaran sesuai dengan kebutuhan dan bahan yang digunakan adalah bahan dengan durabilitas tinggi seperti metal dan beton cetak (Dep.PU, 2008).</p>	<p>Dari penilaian responden dan pembobotan AHP, maka nilai kondisi jalur pejalan kaki sudah baik, untuk lebar dan aktifitas yang ada pada segmen ini memiliki nilai baik. Dimana kondisi ini adalah termasuk kedalam variabel kenyamanan</p> <p>Rata-rata responden penilaian adalah para penduduk yang berusia produktif, sehingga rencana nantinya akan bertujuan untuk mengakomodir aktifitas mereka. Sedangkan untuk nilai dari tujuan lokasi pada segmen ini adalah sedang.</p> <p>Penilaian jumlah dan kondisi tempat sampah memiliki nilai baik.</p>	<p>Kondisi kenyamanan pejalan kaki pada segmen ini sudah baik. Standart untuk kawasan yang ada di Jalan Basuki Rahmat ini minimal harus memiliki lebar 2 meter (Bina Marga, 1990), tidak adanya pelebaran jalan, dikarenakan lebar sudah memenuhi.</p> <p>Perlu adanya pusat-pusat kegiatan yang dapat menarik pejalan kaki untuk mengunjungi lebih dari 3 lokasi kegiatan yang ada di Koridor ini. Pusat-pusat tersebut dapat berupa adanya kegiatan perdagangan yang lebih beragam dengan menjual barang yang dapat memenuhi kebutuhan pejalan kaki, selain itu membuat bangunan yang dapat dilihat pengujung dari luar. Menyeragamkan akan dibuat tempat sampah yang sama dengan segmen lainnya. Hal ini dikarenakan pada segmen 2 dan 3 sudah memiliki tempat sampah pemisah dan juga peletakan tempat sampah akan berada setiap 50m, sehingga pejalan</p>

Karakteristik Jalur Pejalan Kaki dan Pejalan Kaki	Pedoman	Walkability	Arahan
Kondisi lampu penerangan pada segmen ini berasal dari setiap bangunan dan juga dari lampu median jalan.	Lampu penerangan diletakkan pada jalur amenitas. Terletak setiap 10 meter dengan tinggi maksimal 4 meter, dan bahan yang digunakan adalah bahan dengan durabilitas tinggi seperti metal dan beton cetak (Dep.PU, 2008).	Penilaian kondisi lampu penerangan pada segmen ini adalah baik. Sedangkan kualitas lampu penerangan memiliki nilai baik.	kaki dengan mudah membuang sampah. Tetap mempertahankan lampu penerangan yang sudah ada.
Jumlah vegetasi yang ada di segmen ini berjumlah 33 buah. Dimana dari jumlah ini sudah memberikan kesan nyaman.	Jenis peneduh harus disesuaikan dengan jenis jalur pejalan kaki yang dapat berupa, pohon pelindung, atap dll.	Kondisi dan kuantitas pohon peneduh pada segmen ini adalah memiliki nilai sedang.	Pemeliharaan tersebut juga dilakukan karena pohon atau tanaman yang mati atau patah tidak mengganggu lingkungan sekitar (Direktorat PU, 1995) Sehingga perlu adanya pembersihan dan perawatan pohon setiap 1 bulan.
Penepatan rambu-rambu jalan yang terdapat di jalur pejalan kaki dan juga adanya zebracross pada segmen ini.	Rambu biasanya ditempatkan dan dimensinya sesuai dengan spesifikasi rambu.	Penempatan rambu-rambu yang terdapat di jalur pejalan kaki memiliki nilai baik, sehingga tidak mengganggu pejalan kaki.	Sehingga hanya dibuatnya rambu-rambu untuk tidak parkir pada jalur pejalan kaki.
Belum adanya halte pada segmen ini.		Penilaian tentang fasilitas halte adalah memiliki nilai jelek.	Perlu adanya halte pada segmen ini, dimana pembangunan ini halte ini berdasarkan pada kebutuhan pejalan kaki akan fasilitas untuk
Belum adanya tempat duduk pada segmen ini	Tempat duduk diletakkan pada jalur amenitas. Peletakan tempat duduk ini berada pada setiap 10 meter dengan lebar 40 sampai 50 centimeter dengan panjang 150 centimeter (Dep.PU, 2008).	Penilaian tentang fasilitas tempat duduk adalah memiliki nilai jelek.	pemerhentian angkutan umum Peletakan tempat duduk untuk mendukung konsep <i>walkability</i> pada segmen ini. Peletakan tempat duduk ini berada pada setiap 10 meter dengan lebar 40 sampai 50 meter dengan panjang 150 meter (Dep.PU, 2008).
Keberadaan PKL yang berada pada jalur pejalan kaki, mengakibatkan		Penilaian untuk kondisi PKL dan aktifitas sekitar koridor memiliki nilai sedang.	Untuk mendukung aktifitas koridor Jalan Basuki Rahmat agar aktifitas pada malam hari tidak mati maka

Karakteristik Jalur Pejalan Kaki dan Pejalan Kaki	Pedoman	Walkability	Arahan
<p>terganggunya pejalan kaki yang melewati jalur pejalan kaki pada segmen ini.</p>			<p>perlu adanya penataan PKL yang menjual aneka makanan sehingga banyak aktifitas yang dilakukan pada malam hari. Hal ini dapat berupa angkringan ataupun jajanan malam sehingga dapat menghidupkan suasana kawasan lama Kota Malang. Perlu adanya penataan parkir pada daerah pinggir jalan, sehingga tidak ada lagi yang parkir pada jalur pejalan kaki.</p>
<p>Sistem perparkiran yang terdapat pada segmen ini adalah memakai badan jalur pejalan kaki, sehingga mengganggu kenyamanan pejalan kaki. Visualisasi bangunan yang terdapat pada segmen ini sangat mendukung pejalan kaki, namun masih banyak iklan-iklan yang terpasang sehingga kurang menarik minat pejalan kaki.</p>	<p>> 15 bangunan tiap 100 m/ beragam 10-15 bangunan tiap 100 m/cukup beragam < 10 bangunan tiap 100 m/tidak beragam</p>	<p>Aktifitas dari perparkiran memiliki nilai baik. Jika dilihat dari jarak antar bangunan dengan pejalan kaki memiliki nilai baik dan untuk tampilan bangunan memiliki nilai baik.</p>	<p>Perlu adanya penataan parkir pada daerah pinggir jalan, sehingga tidak ada lagi yang parkir pada jalur pejalan kaki. Namun, tetap perlu ada penataan iklan yang mengganggu pandangan pejalan kaki.</p>
<p>Belum terdapat canopy pada setiap bangunan yang dapat melindungi pejalan kaki dari panas maupun saat hujan</p>	<p>Jenis peneduh harus disesuaikan dengan jenis jalur pejalan kaki yang dapat berupa, pohon pelindung, atap dll.</p>	<p>Untuk variabel perlindungan terhadap cuaca jika menilai kondisi canopy adalah jelek, hal ini dikarenakan belum adanya canopy pada segmen ini.</p>	<p>Pengadaan canopy di setiap bangunan.</p>

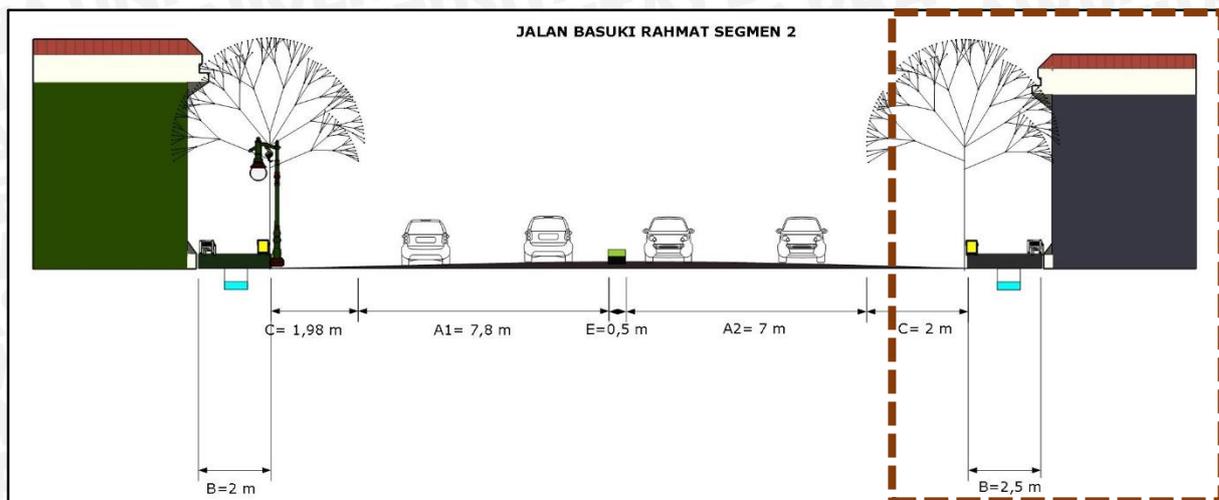


Gambar 4. 51 Gambar desain walkability segmen 2B

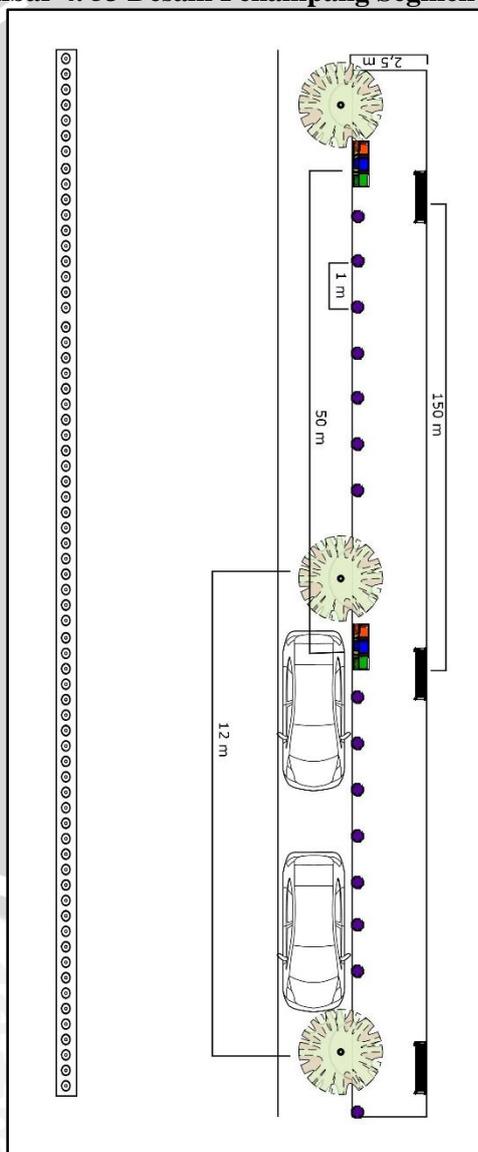


Gambar 4. 52 Montage Segmen 2B

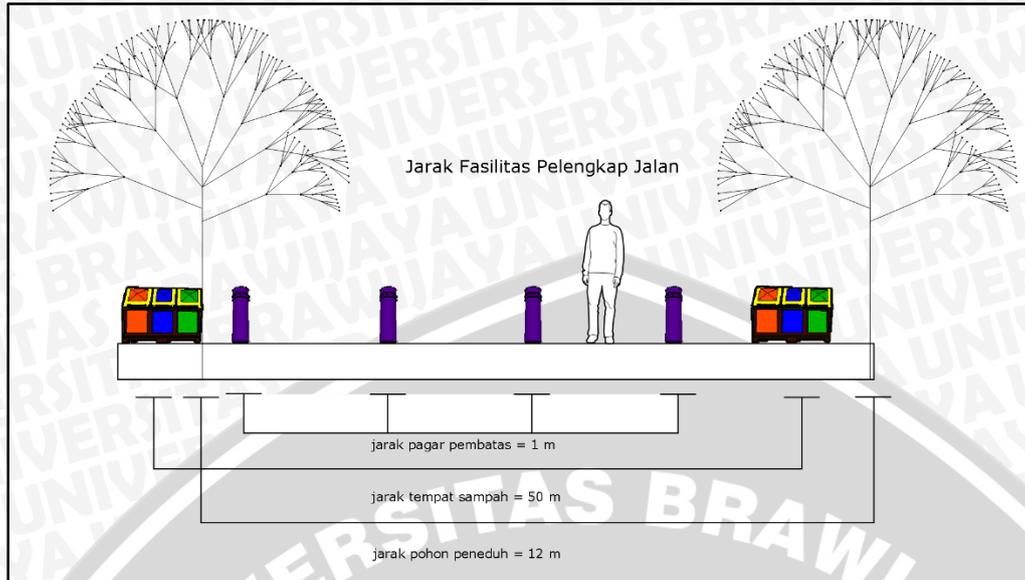




Gambar 4. 53 Desain Penampang Segmen 2



Gambar 4. 54 Penampang fasilitas pejalan kaki segmen 2B



Gambar 4. 55 Jarak Antar Fasilitas Pelengkap Jalur Pejalan Kaki Segmen 2B

5. Segmen 3A

Tabel 4. 34 Perhitungan nilai walkability

Variabel	Indikator	Hasil Penilaian	Ket (**)	Pembobotan	Nilai Kinerja	Rata-rata Niali*)	Keterangan
Aksesibilitas	Tujuan Lokasi	58	J	12,1	701,8	58	Buruk
Jumlah Penilaian		58					
Kenyamanan	Kondisi jalur pejalan kaki	134	B	16,3	6.487,4	132,67	Baik
	Lebar jalur pejalan kaki	124	B				
	Aktifitas PKL dan parkir yang ada di jalur pejalan kaki	140	B				
Jumlah Penilaian		398					
Keselamatan	Kondisi pos polisi	110	B	276	5.685,6	68,67	Sedang
	Kuantitas pos polisi	68	S				
	Kondisi pagar pembatas	28	J				
Jumlah Penilaian		206					
Aktivitas 24 Jam	Jumlah Aktifitas Siang	84	S	5,8	3.224,8	111,20	Sedang
	Jumlah Aktifitas Malam	84	S				
	Kondisi PKL	140	B				
	Kondisi Aktifitas Sekitar Koridor	108	B				
	Jumlah Aktifitas Sekitar Koridor	140	B				
Jumlah Penilaian		556					
Muka Bangunan	Jarak antara bangunan dengan jalur pejalan kaki	134	B	9,9	2.633,4	133	Baik
	Tampilan bangunan	132	B				
Jumlah Penilaian		266					
Fasilitas Pelengkap Jalan	Kondisi dan keberadaan halte	28	J	10,7	6.751,7	90,14	Sedang
	Kondisi lampu penerangan	130	B				
	Kualitas lampu penerangan	102	B				
	Kondisi rambu lalu lintas	109	B				

Variabel	Indikator	Hasil Penilaian	Ket (**)	Pembobotan	Nilai Kinerja	Rata-rata Niali*)	Keterangan
	Kondisi tempat sampah	112	B				
	Kuantitas tempat sampah	122	B				
	Kondisi tempat duduk	28	J				
Jumlah Penilaian		631					
Perlindungan Terhadap Cuaca	Kondisi dan kuantitas pohon peneduh	106	B	17,6	2.358,4	67	Sedang
	Kondisi <i>canopy</i>	28	J				
Jumlah Penilaian		134					
Jumlah Nilai Kinerja					27.843,1		Sedang

Sumber: Analisis,2014

*) Dapat dilihat pada halaman 53

**) Keterangan: J= Buruk; S= Sedang; B= Baik

Dari hasil perhitungan nilai kinerja tersebut, maka dihasilkan rata-rata nilai kinerja pada segmen 3A memiliki nilai *walkability* sebesar 27.843,1. Sehingga dari hasil perhitungan tersebut maka pada segmen 3A memiliki *walkability* sedang, namun ada beberapa variabel yang masih harus dibenahi sehingga dapat membentuk tingkat *walkability* yang lebih baik. Variabel yang harus dibenahi adalah:

a. Aksesibilitas

Perlu adanya pusat-pusat kegiatan yang dapat menarik pejalan kaki untuk mengunjungi lebih dari 3 lokasi kegiatan yang ada di Koridor ini. Pusat-pusat tersebut dapat berupa adanya kegiatan perdagangan yang lebih beragam dengan menjual barang yang dapat memenuhi kebutuhan pejalan kaki, selain itu membuat bangunan yang dapat dilihat pengunjung dari luar.

b. Keselamatan

• Pagar pembatas

Perlu dibuatnya pagar pembatas, sehingga adanya batas antara pejalan kaki dan juga kendaraan bermotor. Pagar pembatas ini berupa tiang-tiang keselamatan yang diletakkan dengan jarak 1 meter, hal ini dikarenakan agar pejalan kaki dapat dengan mudah mengakses semua lokasi dengan mudah (dapat dilihat pada Gambar 4.33).

c. Aktivitas 24 jam

• Aktivitas siang

Kurangnya aktivitas pada siang hari mengakibatkan kurangnya pejalan kaki yang melewati jalur pejalan kaki ini, sehingga perlu adanya bangunan ataupun kegiatan pada siang hari sehingga banyak pejalan kaki melewati segmen ini. Arahkan dapat berupa perbaikan jembatan penyebrangan dan juga adanya pertokoan yang menarik sehingga banyak pejalan kaki yang ingin melihat.

- Aktivitas malam

Mendukung aktifitas koridor Jalan Basuki Rahmat agar aktifitas pada malam hari tidak mati maka perlu adanya penataan PKL yang menjual aneka makanan sehingga banyak aktifitas yang dilakukan pada malam hari. Hal ini dapat berupa angkringan ataupun jajanan malam sehingga dapat menghidupkan suasana kawasan lama Kota Malang.

d. Fasilitas pelengkap

- Halte

Perlu adanya halte pada segmen ini, dimana pembangunan ini halte ini berdasarkan pada kebutuhan pejalan kaki akan fasilitas untuk pemerhentian angkutan umum, hal ini juga dikarenakan belum adanya halte pada segmen ini. Sehingga, diperlukan penataan fasilitas pejalan kaki berupa halte (Dep.Perhubungan, 1996), pengadaan halte seharusnya:

- Fasilitas yang terdapat pada halte adalah:

- Identitas halte berupa nama dan nomor
- Rambu petunjuk
- Papan informasi trayek
- Lampu penerangan
- Tempat duduk

- Peletakan untuk kawasan perdagangan dan jasa adalah 300-400 m tempat henti. Sedangkan untuk tata letaknya harus berada pada jarak maksimal 100 m dengan penyebrangan pejalan kaki. Sedangkan peletakan tempat perhentian yang berada pada jalan simpang empat, dapat dilihat pada (Gambar 4.34, Gambar 4.35 dan Gambar 4.36).

- Tempat duduk

Belum adanya tempat duduk yang ada pada segmen ini membuat penilaian pada segmen ini menjadi jelek. Sehingga perlu adanya peletakan tempat duduk untuk mendukung konsep *walkability* pada segmen ini. Peletakan tempat duduk ini berada pada setiap 10 meter dengan lebar 40 sampai 50 centimeter dengan panjang 150 centimeter (Dep.PU, 2008) (Dapat dilihat pada Gambar 4.39).

e. Perlindungan terhadap cuaca

- Pengadaan canopy di setiap bangunan (Dapat dilihat pada Gambar 4.31).

Sedangkan variabel yang memiliki nilai baik akan dipertahankan. Variabel yang memiliki nilai baik pada jalur pejalan kaki segmen 3A adalah:

a. Muka bangunan

Sudah tertatanya papan iklan yang ada di segmen ini, namun perlu dibuatnya bangunan yang menarik sehingga pejalan kaki yang melewati segmen ini merasa senang.

b. Kenyamanan

Kondisi kenyamanan pejalan kaki pada segmen ini sudah baik. Standart untuk kawasan yang ada di Jalan Basuki Rahmat ini minimal harus memiliki lebar 2 meter (Bina Marga, 1990), sehingga pada segmen ini perlu adanya penambahan pelebaran menjadi 2,5meter dikarenakan untuk mengakomodir kegiatan pejalan kaki sehingga terasa nyaman.

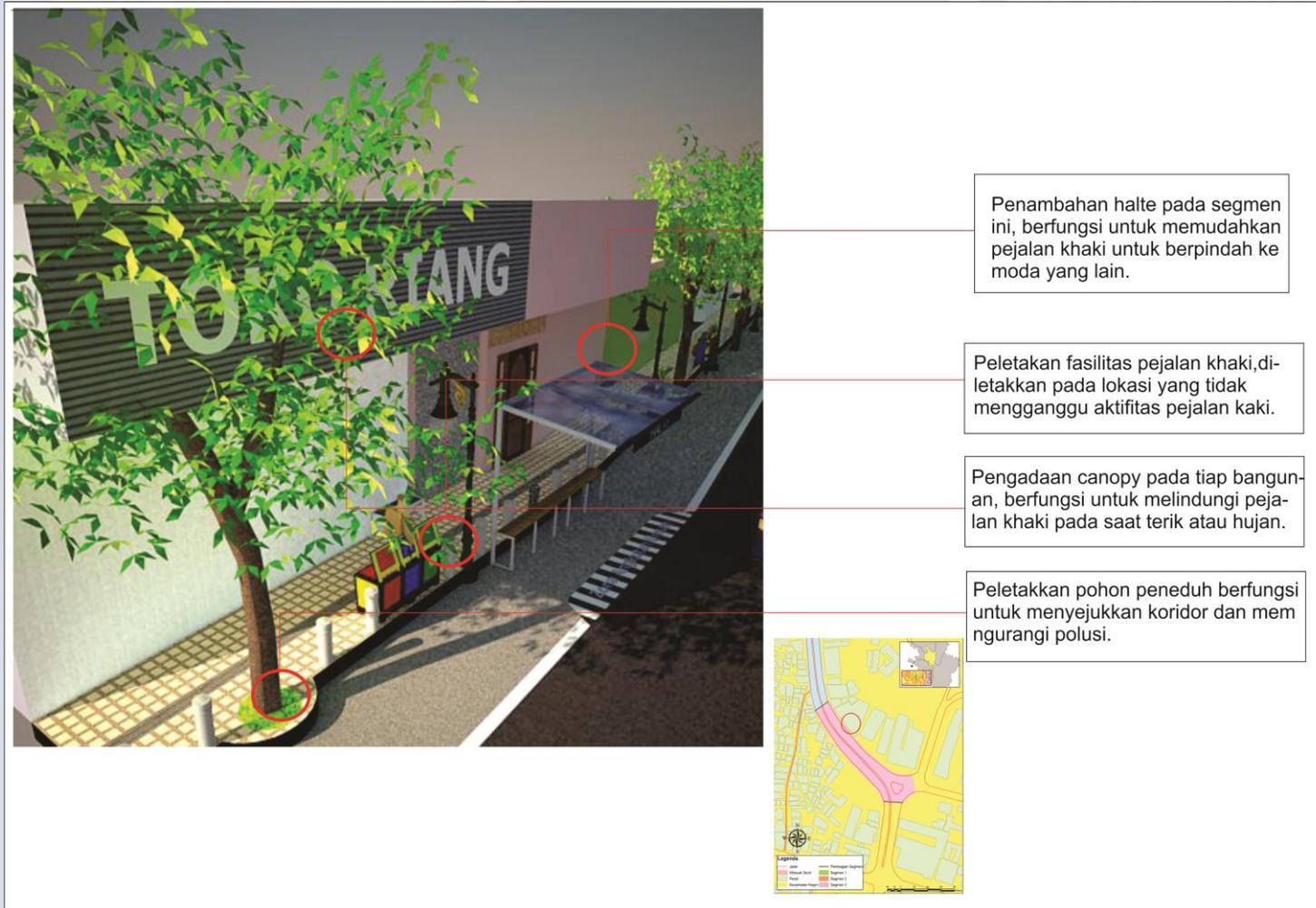


Tabel 4. 35 Konsistensi Arahkan Jalur Pejalan Kaki Segmen 3A

Karakteristik Jalur Pejalan Kaki dan Pejalan Kaki	Pedoman	Walkability	Arahkan
<p>Kondisi geometrik jalur pejalan kaki yang terdapat pada segmen ini memiliki lebar rata-rata jalur pejalan kaki 2,25 meter dengan rata-rata lebar efektifnya adalah selebar 2,25 meter. Arus pejalan kaki pada pagi hari lebih banyak, yaitu sebesar 4 org/m/mnt. Kecepatan rata-rata ruang pejalan kaki pada segmen ini paling tinggi adalah pada saat sore hari yaitu sebesar 275,00 m/mnt. Sedangkan untuk ruang pejalan kaki pada segmen ini paling tinggi adalah saat siang. Sehingga LOS jalur pejalan kaki pada segmen ini adalah LOS A.</p> <p>Jumlah pejalan kaki yang melewati segmen ini pada hari sibuk (senin dan rabu) adalah sebanyak 81 orang dan pada hari sibuk (sabtu dan minggu) sebanyak 138 orang. Sedangkan untuk jenis kelamin adalah lebih didominasi oleh perempuan. Sedangkan untuk usia lebih didominasi oleh pejalan kaki yang berusia produktif. Untuk maksud perjalanan pada segmen ini adalah lebih didominasi oleh pejalan kaki yang akan bekerja menuju ke jasa.</p> <p>Jumlah tempat sampah yang terdapat pada segmen ini adalah 3 dengan kondisi tempat sampah yang baik, yaitu terdapat pemisah antar sampah organik dan anorganik.</p> <p>Kondisi lampu penerangan pada segmen ini berasal dari setiap bangunan dan juga dari lampu median jalan.</p>	<p>Lebar jalur pejalan kaki untuk lahan pertokoan adalah 2 meter (Bina Marga, 1990)</p> <p>Tempat sampah diletakkan pada jalur amenitas. Terletak setiap 20 meter dengan besaran sesuai dengan kebutuhan dan bahan yang digunakan adalah bahan dengan durabilitas tinggi seperti metal dan beton cetak (Dep.PU, 2008).</p> <p>Lampu penerangan diletakkan pada jalur amenitas. Terletak setiap 10 meter dengan tinggi maksimal 4</p>	<p>Dari penilaian responden dan pembobotan AHP, maka nilai kondisi jalur pejalan kaki sudah baik, untuk lebar dan aktifitas yang ada pada segmen ini memiliki nilai baik. Dimana kondisi ini adalah termasuk kedalam variabel kenyamanan</p> <p>Rata-rata responden penilaian adalah para penduduk yang berusia produktif, sehingga rencana nantinya akan bertujuan untuk mengakomodir aktifitas mereka. Sedangkan untuk nilai dari tujuan lokasi pada segmen ini adalah sedang.</p> <p>Penilaian jumlah dan kondisi tempat sampah memiliki nilai baik.</p> <p>Penilaian kondisi lampu penerangan pada segmen ini adalah</p>	<p>Kondisi kenyamanan pejalan kaki pada segmen ini sudah baik. Standart untuk kawasan yang ada di Jalan Basuki Rahmat ini minimal harus memiliki lebar 2 meter (Bina Marga, 1990), adanya pelebaran menjadi 2,5 meter sehingga lebih memberi kenyamanan pejalan kaki.</p> <p>Perlu adanya pusat-pusat kegiatan yang dapat menarik pejalan kaki untuk mengunjungi lebih dari 3 lokasi kegiatan yang ada di Koridor ini. Pusat-pusat tersebut dapat berupa adanya kegiatan perdagangan yang lebih beragam dengan menjual barang yang dapat memenuhi kebutuhan pejalan kaki, selain itu membuat bangunan yang dapat dilihat pengunjung dari luar.</p> <p>Menyeragamkan akan dibuat tempat sampah yang sama dengan segmen lainnya. Hal ini dikarenakan pada segmen 2 dan 3 sudah memiliki tempat sampah pemisah dan juga peletakan tempat sampah akan berada setiap 50m, sehingga pejalan kaki dengan mudah membuang sampah.</p> <p>Tetap mempertahankan lampu penerangan yang sudah ada.</p>

Karakteristik Jalur Pejalan Kaki dan Pejalan Kaki	Pedoman	Walkability	Arahan
Jumlah vegetasi yang ada di segmen ini berjumlah 10 buah. Dimana dari jumlah ini sudah memberikan kesan nyaman.	meter, dan bahan yang digunakan adalah bahan dengan durabilitas tinggi seperti metal dan beton cetak (Dep.PU, 2008). Jenis peneduh harus disesuaikan dengan jenis jalur pejalan kaki yang dapat berupa, pohon pelindung, atap dll.	baik. Sedangkan kualitas lampu penerangan memiliki nilai baik. Kondisi dan kuantitas pohon peneduh pada segmen ini adalah memiliki nilai baik.	Pemeliharaan tersebut juga dilakukan karena pohon atau tanaman yang mati atau patah tidak mengganggu lingkungan sekitar (Direktorat PU, 1995) Sehingga perlu adanya pembersihan dan perawatan pohon setiap 1 bulan.
Penempatan rambu-rambu jalan yang terdapat di jalur pejalan kaki.	Rambu biasanya ditempatkan dan dimensinya sesuai dengan spesifikasi rambu.	Penempatan rambu-rambu yang terdapat di jalur pejalan kaki memiliki nilai baik, sehingga tidak mengganggu pejalan kaki. Penilaian tentang fasilitas halte adalah memiliki nilai jelek.	Sehingga hanya dibuatnya rambu-rambu untuk tidak parkir pada jalur pejalan kaki.
Belum adanya halte pada segmen ini.	Tempat duduk diletakkan pada jalur amenities. Peletakan tempat duduk ini berada pada setiap 10 meter dengan lebar 40 sampai 50 centimeter dengan panjang 150 centimeter (Dep.PU, 2008).	Penilaian tentang fasilitas tempat duduk adalah memiliki nilai jelek.	Perlu adanya halte pada segmen ini, dimana pembangunan ini halte ini berdasarkan pada kebutuhan pejalan kaki akan fasilitas untuk pemerhentian angkutan umum Peletakan tempat duduk untuk mendukung konsep <i>walkability</i> pada segmen ini. Peletakan tempat duduk ini berada pada setiap 10 meter dengan lebar 40 sampai 50 meter dengan panjang 150 meter (Dep.PU, 2008).
Tidak adanya PKL sehingga keberadaannya tidak mengganggu pejalan kaki yang melewati segmen ini.		Penilaian untuk kondisi PKL dan aktifitas sekitar koridor memiliki nilai baik.	Untuk mendukung aktifitas koridor Jalan Basuki Rahmat agar aktifitas pada malam hari tidak mati maka perlu adanya penataan PKL yang menjual aneka makanan sehingga banyak aktifitas yang dilakukan pada malam hari. Hal ini dapat berupa angkringan ataupun jajanan malam sehingga dapat menghidupkan suasana kawasan lama Kota Malang.

Karakteristik Jalur Pejalan Kaki dan Pejalan Kaki	Pedoman	Walkability	Arahan
<p>Sistem perparkiran yang terdapat pada segmen ini adalah memakai badan jalur pejalan kaki, sehingga mengganggu kenyamanan pejalan kaki.</p> <p>Visualisasi bangunan yang terdapat pada segmen ini sangat mendukung pejalan kaki, namun masih banyak iklan-iklan yang terpasang sehingga kurang menarik minat pejalan kaki.</p> <p>Belum terdapat canopy pada setiap bangunan yang dapat melindungi pejalan kaki dari panas maupun saat hujan</p>	<p>> 15 bangunan tiap 100 m/beragam</p> <p>10-15 bangunan tiap 100 m/cukup beragam</p> <p>< 10 bangunan tiap 100 m/tidak beragam</p> <p>Jenis peneduh harus disesuaikan dengan jenis jalur pejalan kaki yang dapat berupa, pohon pelindung, atap dll.</p>	<p>Aktifitas dari perparkiran memiliki nilai baik.</p> <p>Jika dilihat dari jarak antar bangunan dengan pejalan kaki memiliki nilai baik dan untuk tampilan bangunan memiliki nilai baik.</p> <p>Untuk variabel perlindungan terhadap cuaca jika menilai kondisi canopy adalah jelek, hal ini dikarenakan belum adanya canopy pada segmen ini.</p>	<p>Perlu adanya penataan parkir pada daerah pinggir jalan, sehingga tidak ada lagi yang parkir pada jalur pejalan kaki.</p> <p>Namun, tetap perlu ada penataan iklan yang mengganggu pandangan pejalan kaki.</p> <p>Pengadaan canopy di setiap bangunan.</p>



Gambar 4. 56 Gambar desain *walkability* segmen 3A

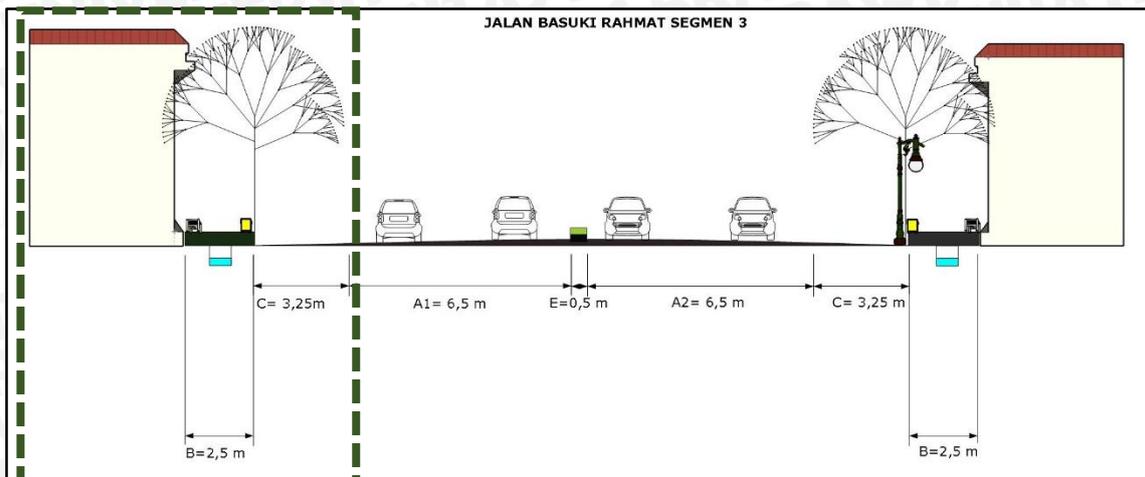


Gambar 4. 57 Desain aktifitas malam Koridor Jalan Basuki Rahmat segmen 3A

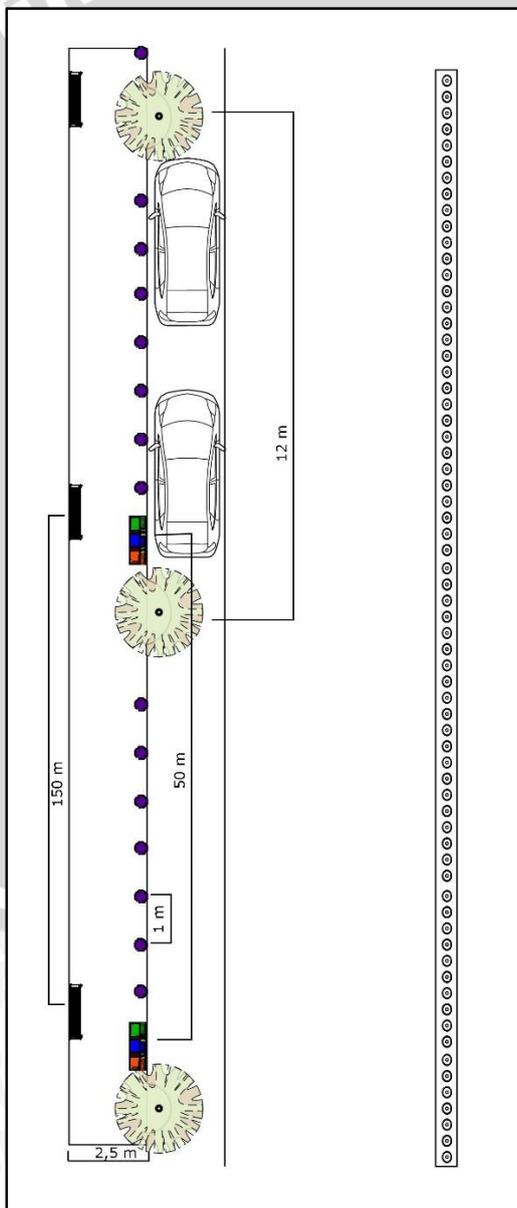


Gambar 4. 58 Montage segmen 3A

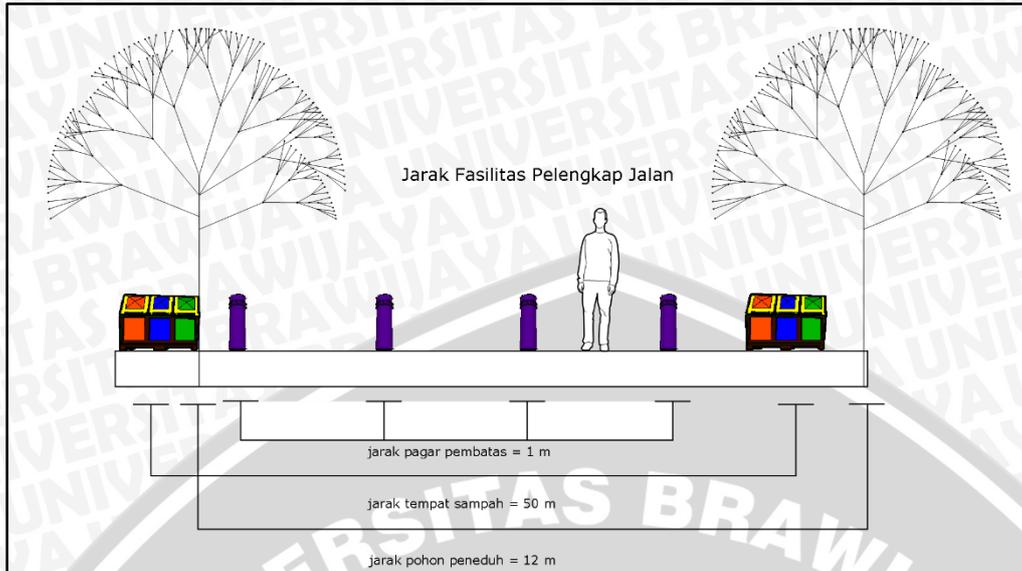




Gambar 4. 59 Desain penampang segmen 3



Gambar 4. 60 Penampang fasilitas pejalan kaki segmen 3A



Gambar 4. 61 Jarak Antar Fasilitas Pelengkap Jalur Pejalan Kaki Segmen 3A

6. Segmen 3B

Tabel 4. 36 Perhitungan nilai walkability

Variabel	Indikator	Hasil Penilaian	Ket (**)	Pembobotan	Nilai Kinerja	Rata-rata Nilai*)	Keterangan
Aksesibilitas	Tujuan Lokasi	48	J	12,1	580,8	48	Buruk
Jumlah Penilaian		48					
Kenyamanan	Kondisi jalur pejalan kaki	114	B	16,3	6.194	126,67	Baik
	Lebar jalur pejalan kaki	126	B				
	Aktifitas PKL dan parkir yang ada di jalur pejalan kaki	140	B				
Jumlah Penilaian		380					
Keselamatan	Kondisi pos polisi	28	J	276	3.588	43,33	Buruk
	Kuantitas pos polisi	74	S				
	Kondisi pagar pembatas	28	J				
Jumlah Penilaian		130					
Aktivitas 24 Jam	Jumlah Aktifitas Siang	84	S	5,8	2.888,4	99,60	Sedang
	Jumlah Aktifitas Malam	28	J				
	Kondisi PKL	132	B				
	Kondisi Aktifitas Sekitar Koridor	114	B				
	Jumlah Aktifitas Sekitar Koridor	140	B				
Jumlah Penilaian		498					
Muka Bangunan	Jarak antara bangunan dengan jalur pejalan kaki	128	B	9,9	2.410,8	123	Baik
	Tampilan bangunan	118	B				
Jumlah Penilaian		246					
Fasilitas Pelengkap Jalan	Kondisi dan keberadaan halte	28	J	10,7	5.895,7	78,71	Sedang
	Kondisi lampu penerangan	99	S				
	Kualitas lampu penerangan	78	S				
	Kondisi rambu lalu lintas	92	S				

Variabel	Indikator	Hasil Penilaian	Ket **)	Pembobotan	Nilai Kinerja	Rata-rata Nilai*)	Keterangan
	Kondisi tempat sampah	116	B				
	Kuantitas tempat sampah	110	B				
	Kondisi tempat duduk	28	J				
Jumlah Penilaian		551					
Perlindungan Terhadap Cuaca	Kondisi dan kuantitas pohon peneduh	116	B	17,6	2.534,4	72	Sedang
	Kondisi <i>canopy</i>	28	S				
Jumlah Penilaian		144					
Jumlah Nilai Kinerja					24.092,1		Sedang

Sumber: Analisis,2014

*) Dapat dilihat pada halaman 53

**) Keterangan: J= Buruk; S= Sedang; B= Baik

Dari hasil perhitungan nilai kinerja tersebut, maka dihasilkan rata-rata nilai kinerja pada segmen 3B memiliki nilai *walkability* sebesar 24.092,1. Sehingga dari hasil perhitungan tersebut maka pada segmen 3B memiliki *walkability* sedang, sehingga perlu adanya arahan yang baik sehingga dapat membentuk *walkability* yang baik. Dari variabel-variabel yang telah dihitung maka, variabel yang akan di diperbaiki adalah:

a. Aksesibilitas

Perlu adanya pusat-pusat kegiatan yang dapat menarik pejalan kaki untuk mengunjungi lebih dari 3 lokasi kegiatan yang ada di Koridor ini. Pusat-pusat tersebut dapat berupa adanya kegiatan perdagangan yang lebih beragam dengan menjual barang yang dapat memenuhi kebutuhan pejalan kaki, selain itu membuat bangunan yang dapat dilihat pengunjung dari luar.

b. Keselamatan

- Pos polisi

Penambahan sarana pos polisi yang telah ada pada segmen ini, sehingga pejalan kaki yang melewati jalur pejalan kaki tersebut merasa aman dan juga perlu adanya pembenahan sistem pada pos polisi tersebut, hal ini dikarenakan keberadaan polisi hanya pada jam-jam tertentu sehingga pada malam hari kurang adanya sistem keamanan (dapat dilihat pada Gambar 4.32).

- Pagar pembatas

Perlu dibuatnya pagar pembatas, sehingga adanya batas antara pejalan kaki dan juga kendaraan bermotor. Pagar pembatas ini berupa tiang-tiang keselamatan yang diletakkan dengan jarak 1 meter, hal ini dikarenakan agar pejalan kaki dapat dengan mudah mengakses semua lokasi dengan mudah (dapat dilihat pada Gambar 4.33).

c. Aktivitas 24 jam

- Aktivitas malam

Mendukung aktifitas koridor Jalan Basuki Rahmat agar aktifitas pada malam hari tidak mati maka perlu adanya penataan PKL yang menjual aneka makanan sehingga banyak aktifitas yang dilakukan pada malam hari. Hal ini dapat berupa angkringan ataupun jajanan malam sehingga dapat menghidupkan suasana kawasan lama Kota Malang.

d. Fasilitas pelengkap jalan

- Halte

Perlu adanya halte pada segmen ini, dimana pembangunan ini halte ini berdasarkan pada kebutuhan pejalan kaki akan fasilitas untuk pemerhentian angkutan umum, hal ini juga dikarenakan belum adanya halte pada segmen ini. Sehingga, diperlukan penataan fasilitas pejalan kaki berupa halte (Dep.Perhubungan, 1996), pengadaan halte seharusnya:

- Fasilitas yang terdapat pada halte adalah:

- Identitas halte berupa nama dan nomor
- Rambu petunjuk
- Papan informasi trayek
- Lampu penerangan
- Tempat duduk

- Peletakan untuk kawasan perdagangan dan jasa adalah 300-400 m tempat henti. Sedangkan untuk tata letaknya harus berada pada jarak maksimal 100 m dengan penyebrangan pejalan kaki. Sedangkan peletakan tempat perhentian yang berada pada jalan simpang empat, (dapat dilihat pada Gambar 4.34, Gambar 4.35 dan Gambar 4.36).

- Lampu penerangan

Kondisi lampu penerangan yang ada pada segmen ini sudah mencukupi, hal ini dikarenakan banyaknya pertokoan yang menghidupkan lampu depan pada malam hari, sehingga pejalan kaki yang melewati jalur pejalan kaki tidak takut jika melewatinya pada malam hari. Sehingga perlu adanya peletakan lampu penerangan pada jalur amenitas, peletakkannya adalah setiap 10 meter (Dep.PU, 2008) (dapat dilihat pada Gambar 4.37).

- Tempat duduk

Belum adanya tempat duduk yang ada pada segmen ini membuat penilaian pada segmen ini menjadi jelek. Sehingga perlu adanya peletakan tempat duduk untuk mendukung konsep *walkability* pada segmen ini. Peletakan tempat duduk ini berada pada setiap 10 meter dengan lebar 40 sampai 50 centimeter dengan panjang 150 centimeter (Dep.PU, 2008). (Dapat dilihat pada Gambar 4.39).

e. Perlindungan terhadap cuaca

- Pengadaan canopy di setiap bangunan (Dapat dilihat pada Gambar 4.31).

Sedangkan variabel yang memiliki nilai baik akan dipertahankan. Variabel yang memiliki nilai baik pada jalur pejalan kaki segmen 3B adalah:

a. Kenyamanan

Kondisi kenyamanan pejalan kaki pada segmen ini sudah baik. Standart untuk kawasan yang ada di Jalan Basuki Rahmat ini minimal harus memiliki lebar 2 meter (Bina Marga, 1990), sehingga pada segmen ini perlu adanya penambahan pelebaran menjadi 2,5meter dikarenakan untuk mengakomodir kegiatan pejalan kaki sehingga terasa nyaman.

b. Muka bangunan

Sudah tertatanya papan iklan yang ada di segmen ini, namun perlu dibuatnya bangunan yang menarik sehingga pejalan kaki yang melewati segmen ini merasa senang.

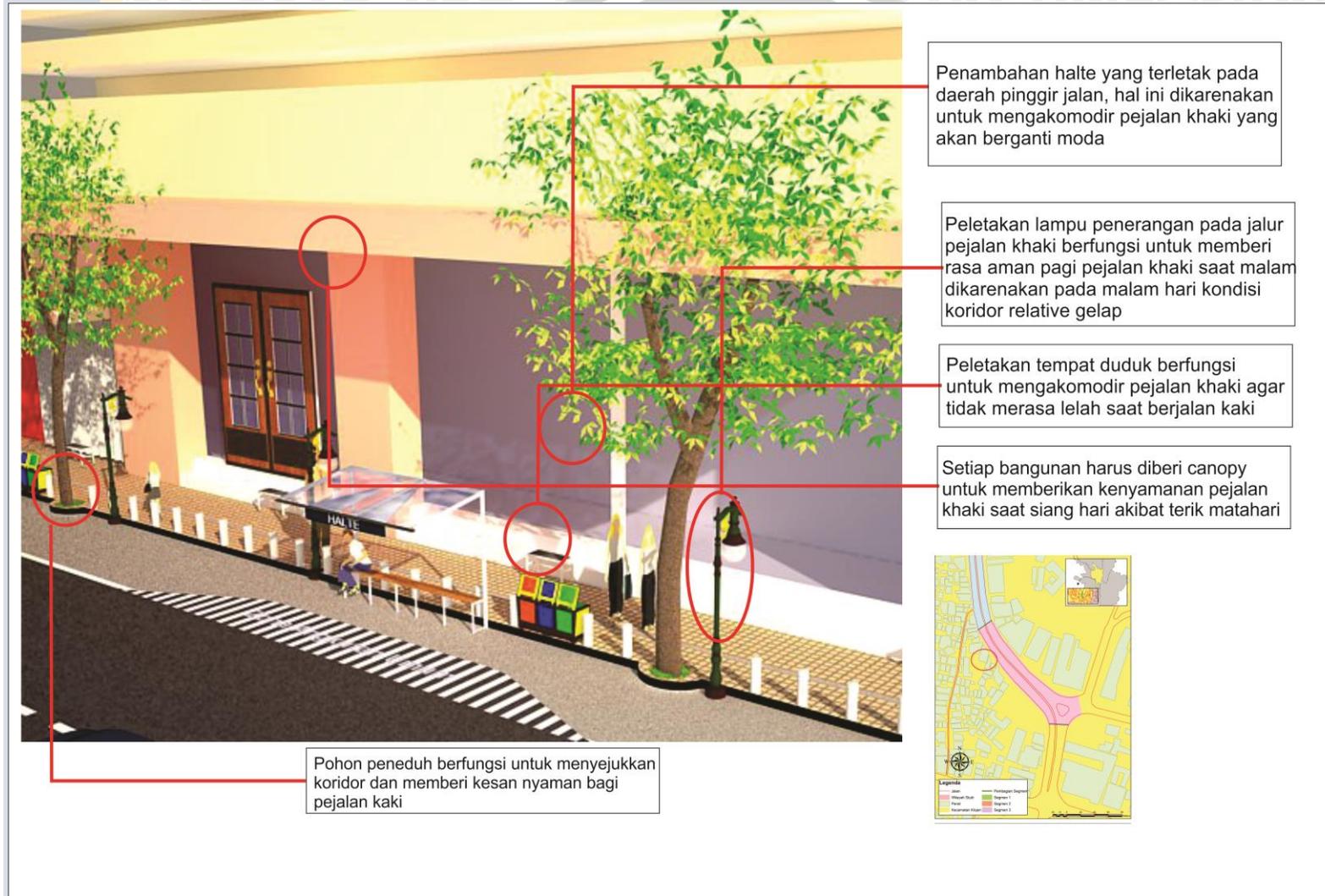


Tabel 4. 37 Konsistensi Arahan Jalur Pejalan Kaki Segmen 3B

Karakteristik Jalur Pejalan Kaki dan Pejalan Kaki	Pedoman	Walkability	Arahan
<p>Kondisi geometrik jalur pejalan kaki yang terdapat pada segmen ini memiliki lebar rata-rata jalur pejalan kaki 2,25 meter dengan rata-rata lebar efektifnya adalah selebar 2,25 meter. Arus pejalan kaki pada pagi hari lebih banyak, yaitu sebesar 3 org/m/mnt. Kecepatan rata-rata ruang pejalan kaki pada segmen ini paling tinggi adalah pada saat malam hari yaitu sebesar 242,00 m/mnt. Sedangkan untuk ruang pejalan kaki pada segmen ini paling tinggi adalah saat siang. Sehingga LOS jalur pejalan kaki pada segmen ini adalah LOS A. Jumlah pejalan kaki yang melewati segmen ini pada hari sibuk (senin dan rabu) adalah sebanyak 81 orang dan pada hari libur (sabtu dan minggu) adalah 95 orang. Sedangkan untuk jenis kelamin adalah lebih didominasi oleh perempuan. Sedangkan untuk usia lebih didominasi oleh pejalan kaki yang berusia produktif. Untuk maksud perjalanan pada segmen ini adalah lebih didominasi oleh pejalan kaki yang akan bekerja menuju ke jasa.</p> <p>Jumlah tempat sampah yang terdapat pada segmen ini adalah 5 dengan kondisi tempat sampah yang baik, yaitu terdapat pemisah antar sampah organik dan anorganik.</p>	<p>Lebar jalur pejalan kaki untuk gunalahan pertokoan adalah 2 meter (Bina Marga, 1990)</p> <p>Tempat sampah diletakkan pada jalur amenities. Terletak setiap 20 meter dengan besaran sesuai dengan kebutuhan dan bahan yang digunakan adalah bahan dengan durabilitas tinggi seperti metal dan beton cetak (Dep.PU, 2008).</p>	<p>Dari penilaian responden dan pembobotan AHP, maka nilai kondisi jalur pejalan kaki sudah baik, untuk lebar dan aktifitas yang ada pada segmen ini memiliki nilai baik. Dimana kondisi ini adalah termasuk kedalam variabel kenyamanan</p> <p>Rata-rata responden penilaian adalah para penduduk yang berusia produktif, sehingga rencana nantinya akan bertujuan untuk mengakomodir aktifitas mereka. Sedangkan untuk nilai dari tujuan lokasi pada segmen ini adalah sedang.</p> <p>Penilaian jumlah dan kondisi tempat sampah memiliki nilai baik.</p>	<p>Kondisi kenyamanan pejalan kaki pada segmen ini sudah baik. Standart untuk kawasan yang ada di Jalan Basuki Rahmat ini minimal harus memiliki lebar 2 meter (Bina Marga, 1990), adanya pelebaran menjadi 2,5 meter sehingga lebih memberi kenyamanan pejalan kaki.</p> <p>Perlu adanya pusat-pusat kegiatan yang dapat menarik pejalan kaki untuk mengunjungi lebih dari 3 lokasi kegiatan yang ada di Koridor ini. Pusat-pusat tersebut dapat berupa adanya kegiatan perdagangan yang lebih beragam dengan menjual barang yang dapat memenuhi kebutuhan pejalan kaki, selain itu membuat bangunan yang dapat dilihat pengunjung dari luar.</p> <p>Menyeragamkan akan dibuat tempat sampah yang sama dengan segmen lainnya. Hal ini dikarenakan pada segmen 2 dan 3 sudah memiliki tempat sampah pemisah dan juga peletakan tempat sampah akan berada setiap</p>

Karakteristik Jalur Pejalan Kaki dan Pejalan Kaki	Pedoman	Walkability	Arahan
Kondisi lampu penerangan pada segmen ini berasal dari setiap bangunan dan juga dari lampu median jalan.	Lampu penerangan diletakkan pada jalur amenitas. Terletak setiap 10 meter dengan tinggi maksimal 4 meter, dan bahan yang digunakan adalah bahan dengan durabilitas tinggi seperti metal dan beton cetak (Dep.PU, 2008).	Penilaian kondisi lampu penerangan pada segmen ini adalah sedang. Sedangkan kualitas lampu penerangan memiliki nilai sedang.	50m, sehingga pejalan kaki dengan mudah membuang sampah. Tetap mempertahankan lampu penerangan yang sudah ada.
Jumlah vegetasi yang ada di segmen ini berjumlah 14 buah. Dimana dari jumlah ini sudah memberikan kesan nyaman.	Jenis peneduh harus disesuaikan dengan jenis jalur pejalan kaki yang dapat berupa, pohon pelindung, atap dll.	Kondisi dan kuantitas pohon peneduh pada segmen ini adalah memiliki nilai baik.	Pemeliharaan tersebut juga dilakukan karena pohon atau tanaman yang mati atau patah tidak mengganggu lingkungan sekitar (Direktorat PU, 1995) Sehingga perlu adanya pembersihan dan perawatan pohon setiap 1 bulan.
Tidak adanya rambu-rambu yang mengganggu pejalan kaki	Rambu biasanya ditempatkan dan dimensinya sesuai dengan spesifikasi rambu.	Penempatan rambu-rambu yang terdapat di jalur pejalan kaki memiliki nilai sedang, sehingga tidak mengganggu pejalan kaki.	Sehingga hanya dibuatnya rambu-rambu untuk tidak parkir pada jalur pejalan kaki.
Belum adanya halte pada segmen ini.		Penilaian tentang fasilitas halte adalah memiliki nilai jelek.	Perlu adanya halte pada segmen ini, dimana pembangunan ini halte ini berdasarkan pada kebutuhan pejalan kaki akan fasilitas untuk pemerhentian angkutan umum
Belum adanya tempat duduk pada segmen ini	Tempat duduk diletakkan pada jalur amenitas. Peletakan tempat duduk ini berada pada setiap 10 meter dengan lebar 40 sampai 50 centimeter dengan panjang 150 centimeter (Dep.PU, 2008).	Penilaian tentang fasilitas tempat duduk adalah memiliki nilai jelek.	Peletakan tempat duduk untuk mendukung konsep <i>walkability</i> pada segmen ini. Peletakan tempat duduk ini berada pada setiap 10 meter dengan lebar 40 sampai 50 meter dengan panjang 150 meter (Dep.PU, 2008).
Tidak adanya PKL sehingga keberadaannya tidak mengganggu pejalan kaki yang melewati segmen ini.		Penilaian untuk kondisi PKL dan aktifitas sekitar koridor memiliki nilai baik.	Untuk mendukung aktifitas koridor Jalan Basuki Rahmat agar aktifitas pada malam hari tidak mati maka perlu adanya penataan PKL yang menjual aneka makanan sehingga banyak

Karakteristik Jalur Pejalan Kaki dan Pejalan Kaki	Pedoman	Walkability	Arahan
<p>Sistem perparkiran yang terdapat pada segmen ini adalah memakai badan jalur pejalan kaki, sehingga mengganggu kenyamanan pejalan kaki.</p> <p>Visualisasi bangunan yang terdapat pada segmen ini sangat mendukung pejalan kaki, namun masih banyak iklan-iklan yang terpasang sehingga kurang menarik minat pejalan kaki.</p> <p>Belum terdapat canopy pada setiap bangunan yang dapat melindungi pejalan kaki dari panas maupun saat hujan</p>	<p>> 15 bangunan tiap 100 m/ beragam</p> <p>10-15 bangunan tiap 100 m/cukup beragam</p> <p>< 10 bangunan tiap 100 m/tidak beragam</p> <p>Jenis peneduh harus disesuaikan dengan jenis jalur pejalan kaki yang dapat berupa, pohon pelindung, atap dll.</p>	<p>Aktifitas dari perparkiran memiliki nilai baik.</p> <p>Jika dilihat dari jarak antar bangunan dengan pejalan kaki memiliki nilai baik dan untuk tampilan bangunan memiliki nilai baik.</p> <p>Untuk variabel perlindungan terhadap cuaca jika menilai kondisi canopy adalah jelek, hal ini dikarenakan belum adanya canopy pada segmen ini.</p>	<p>aktifitas yang dilakukan pada malam hari. Hal ini dapat berupa angkringan ataupun jajanan malam sehingga dapat menghidupkan suasana kawasan lama Kota Malang.</p> <p>Perlu adanya penataan parkir pada daerah pinggir jalan, sehingga tidak ada lagi yang parkir pada jalur pejalan kaki.</p> <p>Namun, tetap perlu ada penataan iklan yang mengganggu pandangan pejalan kaki.</p> <p>Pengadaan canopy di setiap bangunan.</p>



Gambar 4. 62 Gambar Desain *walkability* segmen 3B



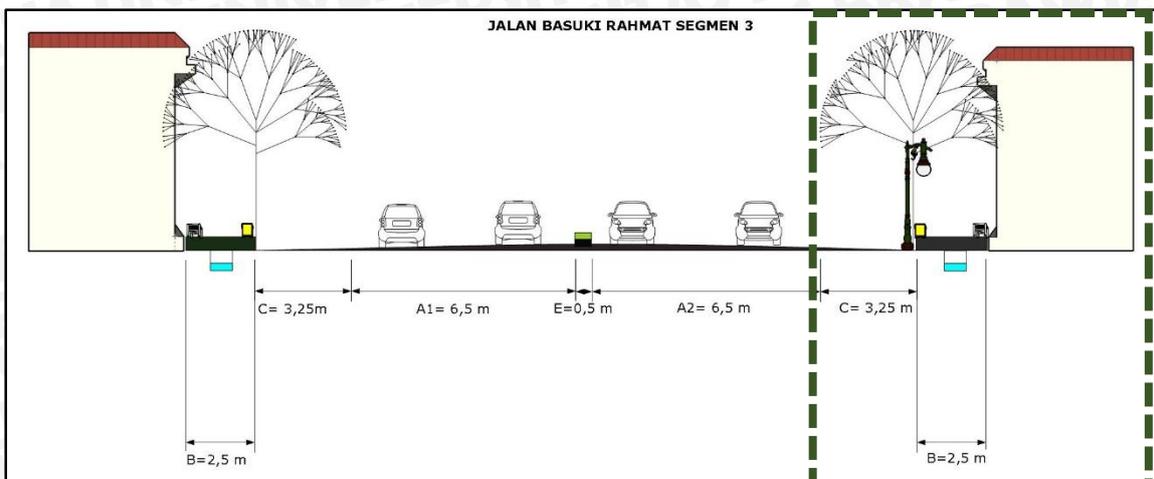
Gambar 4. 63 Desain aktivitas malam Koridor Jalan Basuki Rahmat Kota Malang segmn 3B



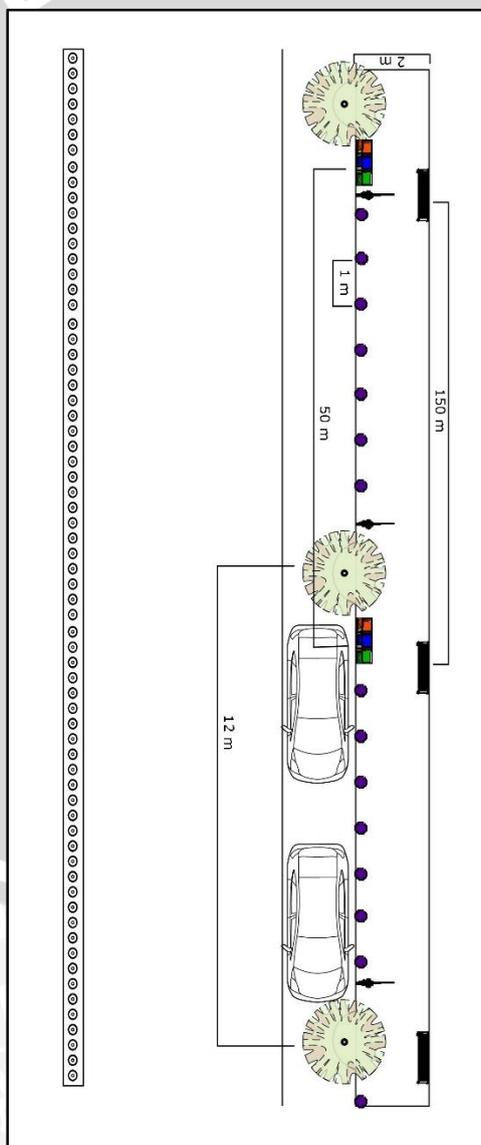


Gambar 4. 64 Montage Segmen 3B

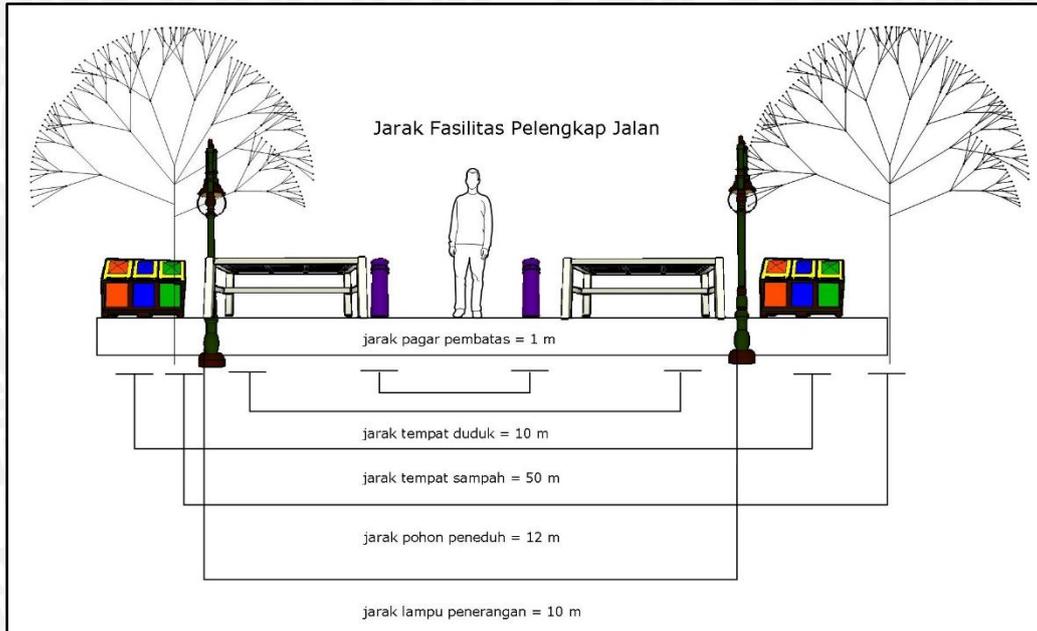




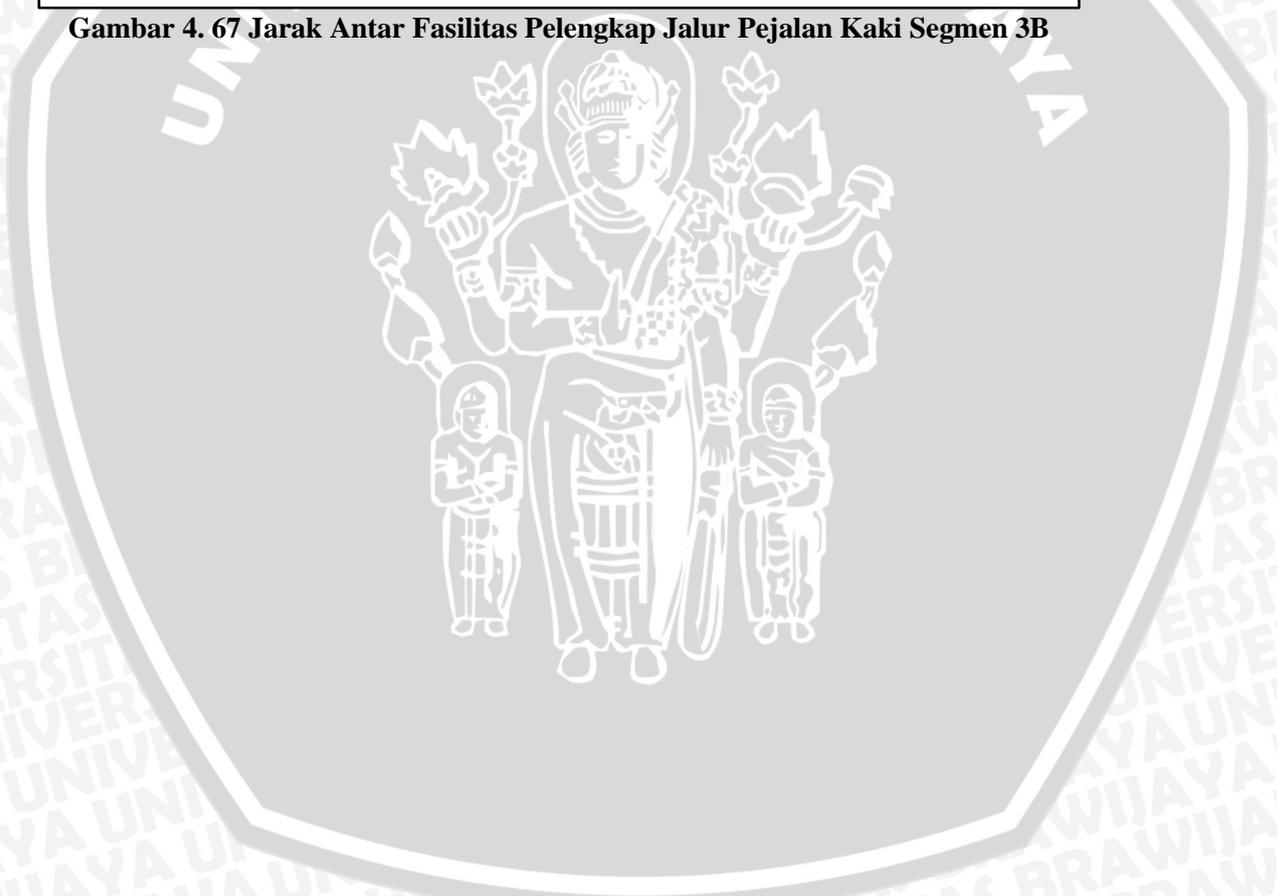
Gambar 4. 65 Desain Penampang Segmen 3

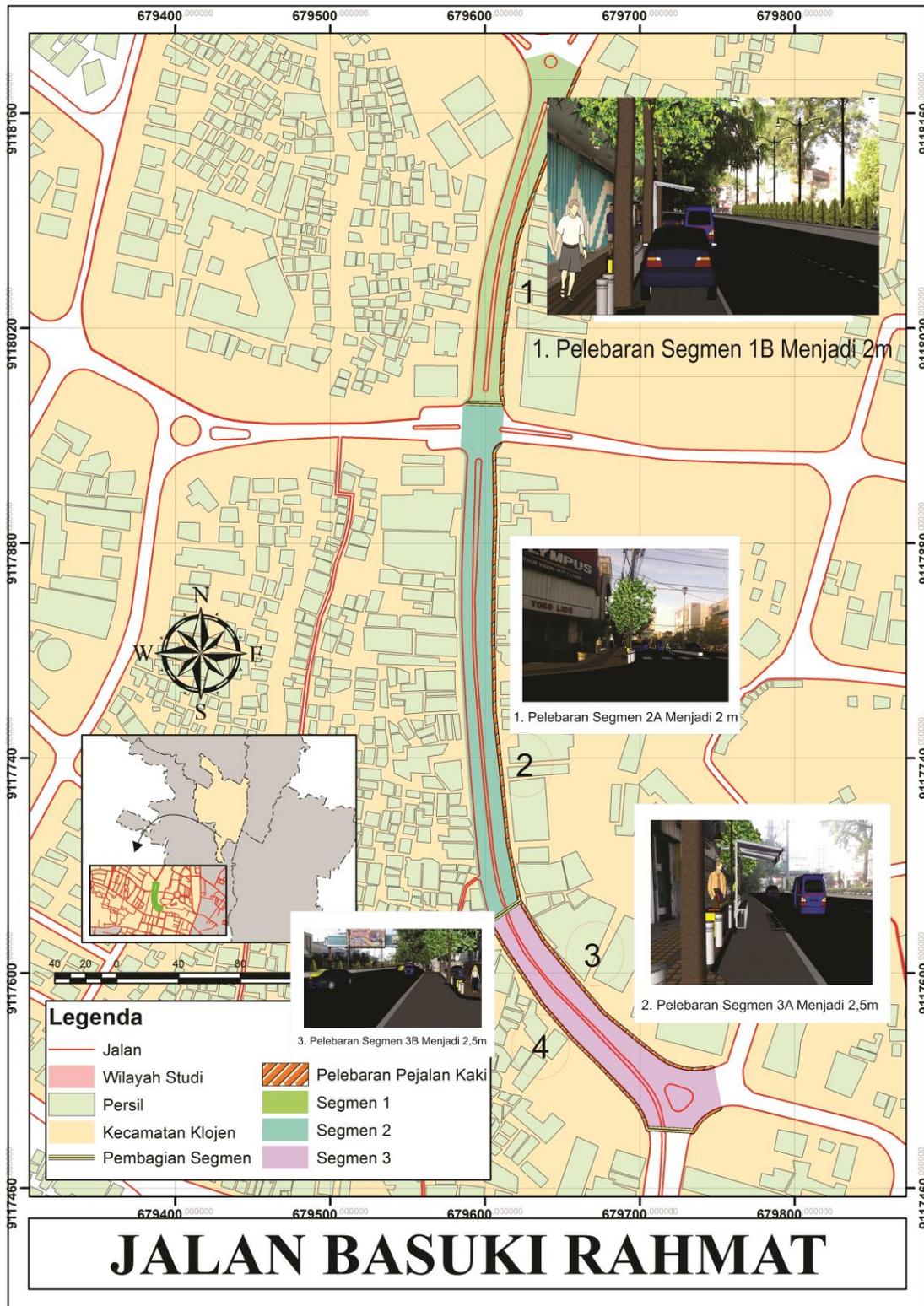


Gambar 4. 66 Penampang fasilitas pejalan kaki segmen 3B

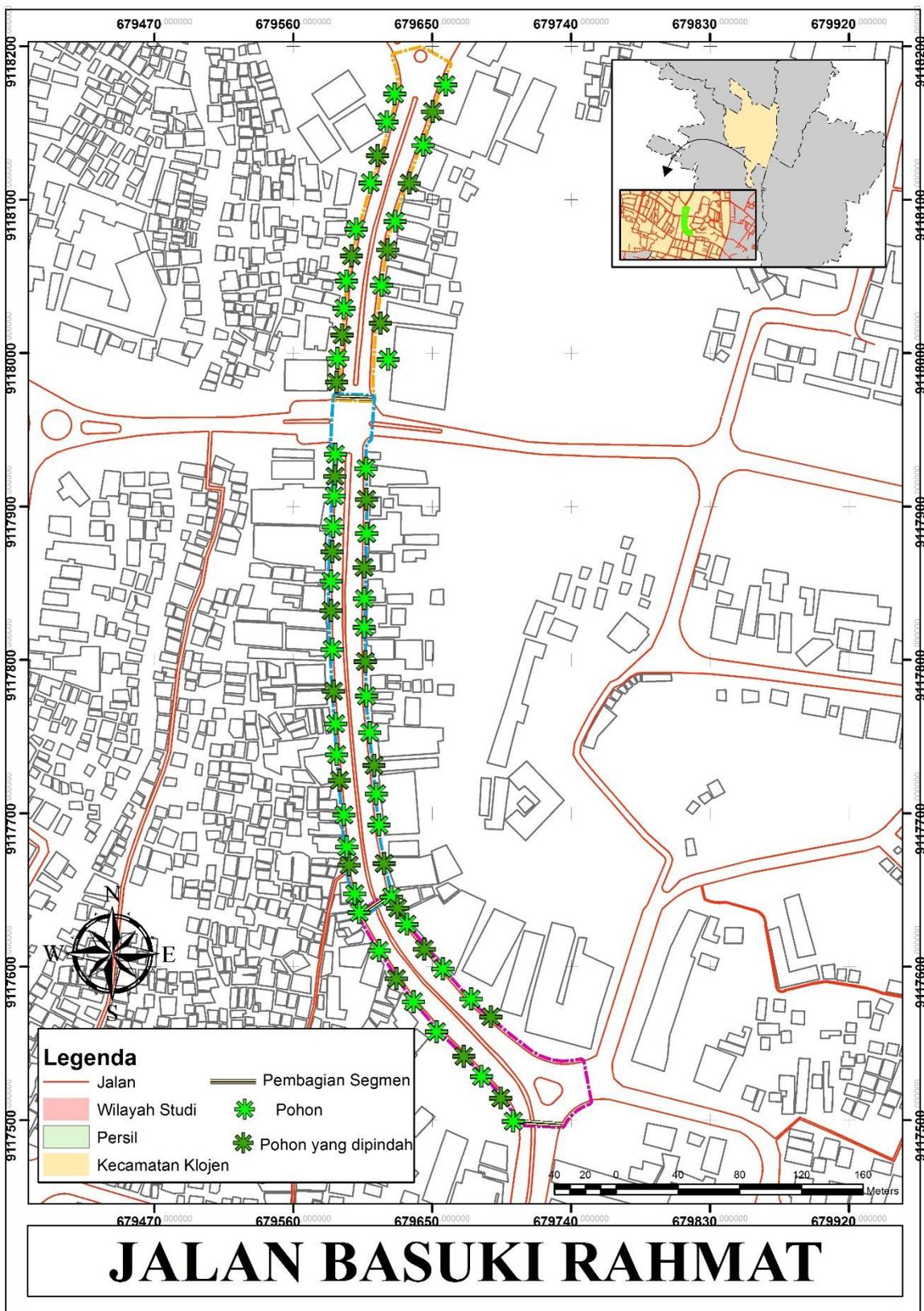


Gambar 4. 67 Jarak Antar Fasilitas Pelengkap Jalur Pejalan Kaki Segmen 3B

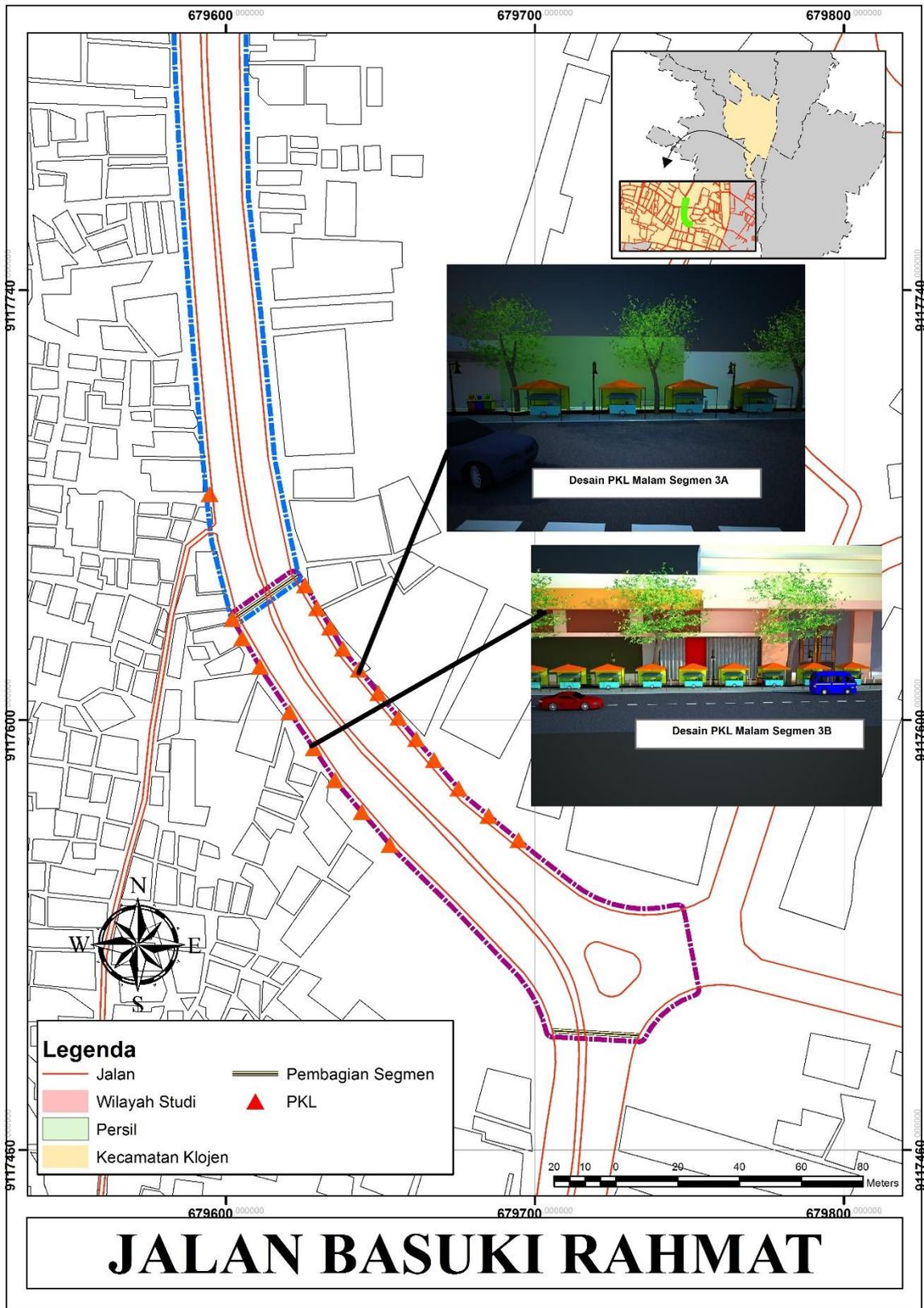




Gambar 4. 68 Peta Pelebaran Jalur Pejalan Kaki Koridor Jalan Basuki Rahmat



Gambar 4. 69 Peta Pohon Yang Dipindahkan



Gambar 4. 70 Peta dan Desain Lokasi PKL Malam

