



**PENATAAN JALUR PEJALAN KAKI BERDASARKAN PERSEPSI
DAN PERILAKU PEJALAN KAKI DI KAWASAN PUSAT
KOTA MALANG**

**(Studi Kasus: Jalan Semeru – Jalan Kahuripan – Jalan Tugu – Jalan
Kertanegara)**

SKRIPSI

Diajukan untuk memenuhi persyaratan
mendapatkan gelar Sarjana Teknik



Disusun oleh:

AKTIVIAN TIA POSHI NEGASARI

NIM. 105060600111004

**KEMENTERIAN PENDIDIKAN DAN KEBUDAYAAN
UNIVERSITAS BRAWIJAYA
FAKULTAS TEKNIK
MALANG**

2014



LEMBAR PERSETUJUAN

PENATAAN JALUR PEJALAN KAKI BERDASARKAN PERSEPSI DAN PERILAKU PEJALAN KAKI DI KAWASAN PUSAT

KOTA MALANG

(Studi Kasus: Jalan Semeru – Jalan Kahuripan – Jalan Tugu – Jalan
Kertanegara)

SKRIPSI

Diajukan untuk memenuhi persyaratan
memperoleh gelar Sarjana Teknik



Disusun oleh:

AKTIVIANZIA POSHI NEGASARI

NIM. 105060600111004

Telah diperiksa dan disetujui oleh :

Dosen Pembimbing I

Dosen Pembimbing II

Imma Widyawati Agustin, ST., MT., PH.D

NIP. 19750803 200604 2 001

Nailah Firdausiyah, ST., MT., M.Sc

NIP. 850911 06 1 2 0244

**LEMBAR PENGESAHAN****PENATAAN JALUR PEJALAN KAKI BERDASARKAN PERSEPSI
DAN PERILAKU PEJALAN KAKI DI KAWASAN PUSAT****KOTA MALANG****(Studi Kasus: Jalan Semeru – Jalan Kahuripan – Jalan Tugu – Jalan
Kertanegara)****SKRIPSI**Diajukan untuk memenuhi persyaratan
memperoleh gelar Sarjana Teknik

Disusun oleh:

AKTIVIANZIA POSHI NEGASARI
NIM. 105060600111004Skripsi ini telah diuji dan dinyatakan lulus pada
Tanggal 30 Juni 2014**Dosen Penguji I****Dosen Penguji II****Dr. Ir. Agus Dwi Wicaksono, lic.Rer.Reg****Eddi Basuki Kurniawan, ST., MT****NIP. 19600812 198701 1 001****NIP. 19740924 200312 1 003****Mengetahui****Ketua Jurusan Perencanaan Wilayah dan Kota****Dr. Ir. Abdul Wahid Hasyim, MSP****NIP.19651218 199412 1 001**



KATA PENGANTAR

Puji dan syukur penulis panjatkan kepada Allah SWT atas hidayah dan karunia-Nya sehingga skripsi/tugas akhir berjudul *Penataan Jalur Pejalan Kaki Berdasarkan Persepsi dan Perilaku Pejalan Kaki di Kawasan Pusat Kota Malang (Studi Kasus: Jalan Semeru, Jalan Kahuripan, Jalan Tugu, Jalan Kertanegara)* dapat terselesaikan dengan baik. Penulis mengucapkan terimakasih kepada:

1. Allah SWT atas segala karunia dan kehendak-Nya yang amat sangat baik kepada penulis dan keluarga.
2. Baginda Nabi Muchammad SAW yang telah membimbing kita dari jaman kebodohan menuju jaman yang terang benderang.
3. Ibu tercinta Indah Juli Hartini, Bapak Happy Dwi Prastiawan, Teddy Dwi Nando Indiarta atas limpahan doa, dukungan dan kesabaran.
4. Dosen pembimbing Ibu Imma Widyawati Agustin, ST., MT., Ph.D. dan Ibu Nailah Firdausiyah, ST., MSc atas segala kebaikan, bimbingan, dan arahan untuk kesempurnaan penulisan tugas akhir ini.
5. Dosen penguji Bapak Dr. Ir. Agus Dwi Wicaksono, lic.Rer.Reg dan Bapak Eddi Basuki Kurniawan, ST., MT atas segala kebaikan, bimbingan, dan arahan untuk kesempurnaan penulisan tugas akhir ini serta seluruh dosen yang telah membagikan ilmunya kepada saya.
6. Seluruh responden di koridor Jalan Semeru, Jalan Kahuripan, Jalan Tugu dan Jalan Kertanegara yang telah meluangkan waktunya untuk diwawancarai.
7. Sahabat yang selalu mendukung, Esi, Amalia, Mila, Mamista, Dita, Dilla, Nurul, Enggar, Vina, Egi dan Rifqi serta teman-teman lainnya yang tidak dapat disebutkan satu persatu yang sejak awal membantu proses survei sekaligus memberi motivasi serta menjadi teman diskusi terhadap penyusunan tugas akhir.
8. Serta semua pihak yang telah membantu baik secara langsung dan tidak langsung.

Kritik dan saran yang sifatnya membangun dari berbagai pihak diperlukan peneliti sebagai bahan perbaikan dalam penyusunan tugas akhir nantinya. Peneliti berharap tugas akhir ini dapat berguna bagi pihak yang terkait.

Malang, Juli 2014

Penyusun

**DAFTAR ISI**

KATA PENGANTAR	i
DAFTAR ISI	ii
DAFTAR TABEL	v
DAFTAR GAMBAR	vii
BAB I PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang.....	1
1.2 Identifikasi Masalah.....	2
1.3 Rumusan Masalah.....	4
1.4 Tujuan Penelitian.....	5
1.5 Ruang Lingkup.....	5
1.5.1 Ruang Lingkup Wilayah.....	5
1.5.2 Ruang Lingkup Materi.....	5
1.6 Sistematika Penulisan.....	7
1.7 Kerangka Pemikiran.....	10
BAB II TINJAUAN TEORI	11
2.1 Pengertian Persepsi dan Perilaku.....	11
2.1.1 Pengertian Persepsi.....	11
2.1.2 Faktor Yang Mempengaruhi Persepsi.....	11
2.1.3 Pengertian Perilaku.....	12
2.2 Pejalan Kaki.....	13
2.2.1 Jenis Pejalan Kaki.....	14
2.2.2 Pergerakan Pejalan Kaki.....	15
2.2.3 Kriteria Jalur Pedestrian.....	15
2.2.4 Elemen Pelayanan Jalur Pedestrian.....	18
2.2.5 Standar Penyediaan Pelayanan Ruang Pejalan Kaki.....	22
2.2.6 Prasarana Pejalan Kaki.....	24
2.3 Fasilitas dan Bentuk Jalur Pejalan Kaki.....	26
2.4 Elemen Jalur Pejalan Kaki.....	27
2.5 Pengertian Segmen Jalan.....	32
2.5.1 Pembagian Segmen Jalan.....	33
2.6 Metode Analisis Kano.....	33



4.5.2 Street Furniture Segmen 2	108
4.5.3 Street Furniture Segmen 3	108
4.5.4 Street Furniture Segmen 4	109
4.5.5 Street Furniture Segmen 5	109
4.5.6 Street Furniture Segmen 6	110
4.5.7 Street Furniture Segmen 7	111
4.6 Karakteristik Pejalan Kaki di Pusat Kota.....	126
4.6.1 Umur Pejalan Kaki.....	126
4.6.2 Jenis Kelamin.....	127
4.6.3 Jenis Pekerjaan.....	127
4.6.4 Waktu Penggunaan.....	128
4.6.5 Sarana Perjalanan.....	128
4.6.6 Kepentingan Perjalanan.....	129
4.7 Pengamatan Jalur Pejalan Kaki Berdasarkan Perilaku.....	130
4.7.1 Analisis Behaviour Map.....	130
4.7.2 Kesimpulan Behaviour Map.....	171
4.8 Analisis Persepsi Pejalan Kaki.....	175
4.8.1 Analisis Kano (Persepsi Pengguna Jalan).....	175
4.8.2 Prioritas Analisis Kano.....	195
4.8.3 Kesimpulan Analisis Kano.....	196
4.9 Rekomendasi.....	211
4.9.1 Rekomendasi Desain Penunjang Jalur Pejalan Kaki.....	211
4.9.2 Rekomendasi Desain Jalur Pejalan Kaki di Jalan Semeru (segmen 1, segmen 2 dan segmen 3).....	214
4.9.3 Rekomendasi Desain Jalur Pejalan Kaki di Jalan Kahuripan (segmen 4 dan segmen 5).....	219
4.9.4 Rekomendasi Desain Jalur Pejalan Kaki di Jalan Tugu (Segmen 6).....	223
4.9.5 Rekomendasi Desain Jalur Pejalan Kaki di Jalan Kertanegara (segmen 7).....	226
BAB V PENUTUP.....	232
5.1 Kesimpulan.....	232
5.2 Saran.....	235
DAFTAR PUSTAKA	
LAMPIRAN	

DAFTAR TABEL

Tabel 1. 1	Ruang Lingkup Materi Penelitian.....	7
Tabel 2. 1	Tingkat Pelayanan Pejalan Kaki Yang Diharapkan.....	22
Tabel 2. 2	Standar Lebar Trotoar Menurut Klasifikasi Jalan.....	26
Tabel 2. 3	Standar Lebar Trotoar Menurut Penggunaan Lahan Sekitarnya.....	26
Tabel 2. 4	Kategori kualitas atribut Model Kano.....	36
Tabel 2. 5	Penelitian Terdahulu.....	51
Tabel 3. 1	Pengambilan Data Sekunder.....	66
Tabel 3. 2	Tingkat Pelayanan Pejalan Kaki Yang Diharapkan.....	70
Tabel 3. 3	Kategori Kualitas Atribut Model Kano.....	71
Tabel 3. 4	Tabel Metode Analisis.....	75
Tabel 3. 5	Distribusi Sampel Responden.....	78
Tabel 3. 6	Variabel Penelitian.....	79
Tabel 3. 7	Desain Survei.....	81
Tabel 4. 1	Rincian Lokasi Studi di Jalan Semeru – Jalan Kahuripan – Jalan Tugu – Jalan Kertanegara.....	86
Tabel 4. 2	Data Guna Lahan Pada Setiap Sisi Jalur Pejalan Kaki di Lokasi Studi (Jalan Semeru, Jalan Kahuripan, Jalna Tugu dan Jalan Kertanegara.....	86
Tabel 4. 3	Foto Mapping dan Penampang Atas Wilayah Studi.....	95
Tabel 4. 4	Karakteristik Geometrik Jalur Pejalan Kaki di Lokasi Studi.....	99
Tabel 4. 5	Tabel Tingkat Pelayanan Jalur Pejalan Kaki di Jalan Semeru, Jalan Kahuripan, Jalan Tugu dan Jalan Kertanegara (Weekend).....	101
Tabel 4. 6	Tingkat Pelayanan Jalur Pejalan Kaki di Jalan Semeru (Weekday).....	104
Tabel 4. 7	Street Furniture di Jalan Semeru.....	109
Tabel 4. 8	Street Furniture di Jalan Kahuripan.....	110
Tabel 4. 9	Street Furniture di Jalan Tugu.....	110
Tabel 4. 10	Street Furniture di Jalan Kertanegara.....	111
Tabel 4. 11	Tabel Analisis Kebutuhan Penunjang Jalur Pejalan Kaki (Street Furniture).....	112
Tabel 4. 12	Kesimpulan Behaviour Map.....	173
Tabel 4. 13	Tabel Penelitian Persepsi Pejalan Kaki.....	175
Tabel 4. 14	Atribut Persepsi Pengguna Jalur Pejalan Kaki.....	175



**DAFTAR GAMBAR**

Gambar 1. 1 Terputusnya Jalur Pejalan Kaki (Jalan Semeru)	3
Gambar 1. 2 Jalur Pejalan Kaki Yang Kurang Menarik (Jalan Semeru).....	3
Gambar 1. 3 Jalur Pejalan Kaki Menyempit Akibat Pertumbuhan Tanaman (Jalan Tugu).....	4
Gambar 1. 4 Perilaku Pejalan Kaki yang Berjalan di Badan Jalan (Jalan Tugu).....	4
Gambar 1. 5 Peta Lokasi Studi (Jalan Semeru – Jalan Kahuripan – Jalan Tugu – Jalan Kertanegara)	9
Gambar 1. 6 Kerangka Penelitian	10
Gambar 2. 1 LOS A	22
Gambar 2. 2 LOS B	23
Gambar 2. 3 LOS C	23
Gambar 2. 4 LOS D	23
Gambar 2. 5 LOS E	24
Gambar 2. 6 LOS F	24
Gambar 2. 7 Detail Lampu Penerangan	28
Gambar 2. 8 Macam-macam Halte	28
Gambar 2. 9 Contoh Signs	29
Gambar 2. 10 Contoh Telepon Umum.....	29
Gambar 2. 11 Contoh Tempat Sampah.....	30
Gambar 2. 12 Jalur Hijau dan Vegetasi Pada Jalur Pejalan Kaki	30
Gambar 2. 13 Pagar Pengaman Pada Jalur Pejalan Kaki	31
Gambar 2. 14 Penempatan Drainase Pada Jalur Pejalan Kaki	31
Gambar 2. 15 Tempat Duduk di Jalur Pejalan Kaki	31
Gambar 2. 16 Diagram Kano Model	35
Gambar 2. 17 Tabel Fungsional dan Disfungsional Tahap kedua	38
Gambar 2. 18 Tata Cara Pembuatan dan Penggunaan Kuisisioner Pada tabel Fungsional dan Disfungsional	38
Gambar 2. 19 Tabel Evaluasi hasil Wawancara dan Kuisisioner	39
Gambar 2. 20 Tabel Kombinasi Jawaban Kuisisioner Fungsional dan Disfungsional ..	39
Gambar 2. 21 Tabel Penggabungan Kuisisioner	39
Gambar 2. 22 Model Kepuasan-Kepentingan	40
Gambar 2. 23 Kerangka Pendekatan Ruang Dari Aspek Perilaku	42



Gambar 2. 24 Kerangka Teori	46
Gambar 3. 1 Pembagian Segmen Lokasi Studi	61
Gambar 3. 2 Model Kepuasan dan Kepentingan (I-S)	73
Gambar 3. 3 Diagram Alir Penelitian	80
Gambar 3. 4 Kerangka Metode	84
Gambar 4. 1 Peta Kecamatan Klojen	88
Gambar 4. 2 Peta Lokasi Studi Keseluruhan (Jalan Semeru – Jalan Kahuripan – Jalan Tugu – Jalan Kertanegara)	89
Gambar 4. 3 Persentase Fungsi Guna Lahan Jalan Semeru	90
Gambar 4. 4 Persentase Fungsi Guna Lahan di Jalan Kahuripan	91
Gambar 4. 5 Persentase Fungsi Guna Lahan di Jalan Tugu	92
Gambar 4. 6 Persentase Fungsi Guna Lahan di Jalan Kertanegara	93
Gambar 4. 7 Peta Level Of Service (LOS) Pada Jalan Semeru (Segmen 1, 2, dan 3) Pada Saat Weekend dan Weekday	106
Gambar 4. 8 Peta Level Of Service (LOS) Pada Jalan Kahuripan – Jalan Kertanegara (Segmen 4, 5, 6, dan 7) Pada Saat Weekend dan Weekday	107
Gambar 4. 9 Peta Street Furniture Di Jalan Semeru (Segmen 1)	119
Gambar 4. 10 Peta Street Furniture Di Jalan Semeru (Segmen 2)	120
Gambar 4. 11 Peta Street Furniture Di Jalan Semeru (Segmen 3)	121
Gambar 4. 12 Peta Street Furniture Di Jalan Kahuripan (Segmen 4)	122
Gambar 4. 13 Peta Street Furniture Di Jalan Kahuripan (Segmen 5)	123
Gambar 4. 14 Peta Street Furniture Di Jalan Tugu (Segmen 6)	124
Gambar 4. 15 Peta Street Furniture Di Jalan Kertanegara (Segmen 7)	125
Gambar 4. 16 Perbandingan Umur Pejalan Kaki Tiap Segmen	126
Gambar 4. 17 Persentase Perbandingan Jenis Kelamin Pejalan Kaki Tiap Segmen ..	127
Gambar 4. 18 Persentase Perbandingan Jenis Pekerjaan Pengguna Jalur Pejalan Kaki di Setiap Segmen	128
Gambar 4. 19 Persentase Perbandingan Seringnya Waktu Penggunaan Pejalan Kaki di Tiap Segmen	128
Gambar 4. 20 Persentase Perbandingan Penggunaan Sarana Perjalanan Setiap Segmen	129
Gambar 4. 21 Persentase Perbandingan Kepentingan Perjalanan Setiap Segmen	130
Gambar 4. 22 Milleu Pejalan Kaki Segmen 1 Pada Pagi Hari (Berpasangan &	



Individu).....	132
Gambar 4. 23 Milleu Pejalan Kaki Segmen 1 Pada Pagi Hari (Berkelompok).....	132
Gambar 4. 24 Milleu Pejalan Kaki Segmen 1 Pada Siang Hari (Berpasangan & Individu).....	133
Gambar 4. 25 Milleu Pejalan Kaki Segmen 1 Pada Siang Hari (Berkelompok).....	133
Gambar 4. 26 Milleu Pejalan Kaki Segmen 1 Pada Sore Hari (Individu & Berpasangan).....	134
Gambar 4. 27 Milleu Pejalan Kaki Segmen 1 Pada Sore Hari (Berkelompok).....	134
Gambar 4. 28 Milleu Pejalan Kaki Segmen 2 Pada Pagi Hari (Individu & Berpasangan).....	138
Gambar 4. 29 Milleu Pejalan Kaki Segmen 2 Pada Pagi Hari (Berkelompok).....	138
Gambar 4. 30 Milleu Pejalan Kaki Segmen 2 Pada Siang Hari (Individu & Berpasangan).....	139
Gambar 4. 31 Milleu Pejalan Kaki Segmen 2 Pada Siang Hari (Berkelompok).....	139
Gambar 4. 32 Milleu Pejalan Kaki Segmen 2 Pada Sore Hari (Individu & Berpasangan).....	140
Gambar 4. 33 Milleu Pejalan Kaki Segmen 2 Pada Sore Hari (Berkelompok).....	140
Gambar 4. 34 Milleu Pejalan Kaki Segmen 3 Pada Pagi Hari (Individu & Berpasangan).....	144
Gambar 4. 35 Milleu Pejalan Kaki Segmen 3 Pada Pagi Hari (Berkelompok).....	144
Gambar 4. 36 Milleu Pejalan Kaki Segmen 3 Pada Siang Hari (Individu & Berpasangan).....	145
Gambar 4. 37 Milleu Pejalan Kaki Segmen 3 Pada Siang Hari (Berkelompok).....	145
Gambar 4. 38 Milleu Pejalan Kaki Segmen 3 Pada Sore Hari (Individu & Berpasangan).....	146
Gambar 4. 39 Milleu Pejalan Kaki Segmen 3 Pada Sore Hari (Berkelompok).....	146
Gambar 4. 40 Milleu Pejalan Kaki Segmen 4 Pada Pagi hari (Individu & Berpasangan).....	150
Gambar 4. 41 Milleu Pejalan Kaki Segmen 4 Pada Pagi Hari (Berkelompok).....	150
Gambar 4. 42 Milleu Pejalan Kaki Segmen 4 Pada Siang Hari (Individu & Berpasangan).....	151
Gambar 4. 43 Milleu Pejalan Kaki Segmen 4 Pada Siang Hari (Berkelompok).....	151
Gambar 4. 44 Milleu Pejalan Kaki Segmen 4 Pada Sore Hari (Individu & Berpasangan).....	152



Gambar 4. 45 Milleu Pejalan Kaki Segmen 4 Pada Sore Hari (Berkelompok).....	152
Gambar 4. 46 Milleu Pejalan Kaki Segmen 5 Pada Pagi Hari (Individu & Berpasangan).....	156
Gambar 4. 47 Milleu Pejalan Kaki Segmen 5 Pada Pagi Hari (Berkelompok).....	156
Gambar 4. 48 Milleu Pejalan Kaki Segmen 5 Pada Siang Hari (Individu & Berpasangan).....	157
Gambar 4. 49 Milleu Pejalan Kaki Segmen 5 Pada Siang Hari (Berkelompok).....	157
Gambar 4. 50 Milleu Pejalan Kaki Segmen 5 Pada Sore Hari (Individu & Berpasangan).....	158
Gambar 4. 51 Milleu Pejalan Kaki Segmen 5 Pada Sore Hari (Berkelompok).....	158
Gambar 4. 52 Milleu Pejalan Kaki Segmen 6 Pada Pagi Hari (Individu & Berpasangan).....	161
Gambar 4. 53 Milleu Pejalan Kaki Segmen 6 Pada Pagi Hari (Berkelompok).....	162
Gambar 4. 54 Milleu Pejalan Kaki Segmen 6 Pada Siang Hari (Individu & Berpasangan).....	162
Gambar 4. 55 Milleu Pejalan Kaki Segmen 6 Pada Pagi Hari (Berkelompok).....	162
Gambar 4. 56 Milleu Pejalan Kaki Segmen 6 Pada Sore Hari (Individu & Berpasangan).....	163
Gambar 4. 57 Milleu Pejalan Kaki Segmen 6 Pada Sore Hari (Berkelompok).....	163
Gambar 4. 58 Milleu Pejalan Kaki Segmen 7 Pada Pagi Hari (Individu & Berpasangan).....	166
Gambar 4. 59 Milleu Pejalan Kaki Segmen 7 Pada Pagi hari (Berkelompok).....	167
Gambar 4. 60 Milleu Pejalan Kaki Segmen 7 Pada Siang Hari (Individu & Berpasangan).....	167
Gambar 4. 61 Milleu Pejalan Kaki Segmen 7 Pada Siang Hari (Berkelompok).....	168
Gambar 4. 62 Milleu Pejalan Kaki Segmen 7 Pada Sore Hari (Individu & Berpasangan).....	168
Gambar 4. 63 Milleu Pejalan Kaki Segmen 7 Pada Sore Hari (Berkelompok).....	169
Gambar 4. 64 Diagram Kano Kepuasan dan Ketidakpuasan Pengguna Jalur Pejalan Kaki Jalan Semeru.....	177
Gambar 4. 65 Diagram I-S Jalur Pejalan Kaki di Jalan Semeru.....	179
Gambar 4. 66 Diagram Kano Kepuasan dan Ketidakpuasan Pengguna Jalur Pejalan Kaki di Jalan Kahuripan.....	182
Gambar 4. 67 Diagram I-S Jalan Kahuripan.....	183



Gambar 4. 68 Diagram Kano Kepuasan dan Ketidakpuasan Pengguna Jalur Pejalan Kaki di Jalan Tugu.....	187
Gambar 4. 69 Diagram Nilai I-S Jalur Pejalan Kaki di Jalan Tugu.....	188
Gambar 4. 70 Diagram Kano Kepuasan dan Ketidakpuasan Pengguna Jalur Pejalan Kaki di Jalan Kertanegara.....	192
Gambar 4. 71 Diagram I-S Jalur Pejalan Kaki di Jalan Kertanegara.....	193
Gambar 4. 72 Pelengkap Jalur Pejalan Kaki (a) Lampu Jalan, (b) Lampu Jalur Pejalan Kaki, (c) Penunjuk Arah, (d) Pelican Crossing	211
Gambar 4. 73 Desain Tempat Sampah	211
Gambar 4. 74 Desain Bollard.....	212
Gambar 4. 75 (a) Keterangan alur perjalanan, (b) Jadwal Angkutan Kota.....	212
Gambar 4. 76 Desain Jalur Khusus Kaum Difable	213
Gambar 4. 77 Desain Cafe Non Permanen di Jalan Kertanegara	213
Gambar 4. 78 Desain Jalan Semeru Segmen 1	216
Gambar 4. 79 Desain Jalan Semeru Segmen 2	217
Gambar 4. 80 Desain Jalan Semeru Segmen 3.....	218
Gambar 4. 81 Desain Jalan Kahuripan Segmen 4.....	221
Gambar 4. 82 Desain Jalan Kahuripan Segmen 5.....	222
Gambar 4. 83 Desain Jalan Tugu Segmen 6	225
Gambar 4. 84 Desain Jalan Kertanegara.....	228
Gambar 4. 85 Desain Alternatif Dengan Konsep Berbagi Ruang (Full Shared)	229
Gambar 4. 86 Detail Sarana dan Prasarana Jalur Pejalan Kaki.....	230
Gambar 4. 87 Detail Sarana dan Prasarana Jalur Pejalan Kaki.....	231



BAB I PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Perencanaan jalur pejalan kaki dan jalan yang baik adalah perencanaan yang memperhatikan pejalan kaki dan juga pengguna jalan yang lainnya untuk dapat menggunakan jalan dan jalur pejalan kaki tersebut sebagai hak dari sarana pemenuhan kebutuhan pribadi. Dengan adanya perencanaan yang sesuai untuk pengguna jalan maupun pengguna jalur pejalan kaki maka tidak akan ada lagi alasan seseorang untuk tidak menggunakan jalur pejalan kaki tersebut sebagai tempat untuk berjalan kaki.

Berjalan kaki sebenarnya merupakan alat yang berperan untuk melakukan kegiatan, terutama untuk melakukan aktivitas di kawasan perdagangan dimana pejalan kaki memerlukan ruang yang cukup untuk dapat melihat. Sebelum menentukan untuk memasuki salah satu pertokoan di kawasan perdagangan tersebut.

Menurut John Fruin (1979) dalam Iswanto (2006) mengatakan Berjalan kaki merupakan alat untuk pergerakan internal kota, satu – satunya alat untuk memenuhi kebutuhan interaksi tatap muka yang ada didalam aktivitas komersial dan kultural di lingkungan kehidupan kota. Berjalan kaki merupakan alat penghubung antara moda – moda angkutan yang lain. Menurut Amos Rapoport (1977) dalam Iswanto (2006) mengatakan Dilihat dari kecepatannya moda jalan kaki memiliki kelebihan yakni kecepatan rendah sehingga menguntungkan karena dapat mengamati lingkungan sekitar dan mengamati objek secara detail serta mudah menyadari lingkungan sekitarnya.

Pejalan kaki merupakan moda angkutan yang memberikan peranan besar dalam sistem perangkutan di perkotaan. Pejalan kaki akan memberikan manfaat yang penting bagi peningkatan kualitas jalan, seperti timbulnya pengaturan lalu lintas yang lebih baik antara manusia dengan kendaraan bermotor (*traffic management*), menghidupkan kegiatan perekonomian kawasan setempat (*economic revitalization*), peningkatan kualitas kondisi lingkungan fisik (*envi-ronmental improvement*), serta peningkatan kualitas lingkungan sosial (*social benefits*) (Purnama, 2010).

Dengan fokus permasalahan mengenai “Penataan Jalur Pejalan Kaki Berdasarkan Presepsi Dan Perilaku Pejalan Kaki di Kawasan Pusat Kota Malang”, maka pada bab pembahasan akan melingkupi persepsi serta perilaku masyarakat pengguna jalur pejalan kaki, sehingga dapat diketahui jalur pejalan kaki tersebut sesuai atau tidak.



Penelitian ini dilakukan di Jalan Semeru, Jalan Kahuripan, Jalan Tugu dan Jalan Kertanegara, Kota Malang. Berdasarkan RTRW Kota Malang Tahun 2010-2030, lokasi tersebut merupakan bagian dari pusat kegiatan pelayanan di Kota Malang. Pusat kegiatan pelayanan memiliki kecenderungan aktivitas yang tinggi dan memerlukan fasilitas jalur pejalan kaki yang dapat mengakomodasi berbagai macam aktivitas yang terdapat di pusat kota khususnya yang berhubungan dengan jalur pejalan kaki, hal ini terkait dengan pernyataan Giovany Gideon (1977) dalam Iswanto (2006) yang mengatakan bahwa berjalan kaki merupakan sarana transportasi yang menghubungkan antara fungsi kawasan satu dengan yang lain terutama kawasan perdagangan, kawasan budaya, dan kawasan permukiman, dengan berjalan kaki menjadikan suatu kota menjadi lebih manusiawi.

Kondisi jalur pejalan kaki yang berada di lokasi studi menurut observasi awal yang telah dilakukan yakni jalur pejalan kaki tersebut tidak berfungsi sebagaimana mestinya, hal tersebut disebabkan karena kondisi pejalan kaki yang tidak sesuai yakni berupa kerusakan *paving*, terputusnya jalur pejalan kaki dan adanya pertumbuhan tanaman yang mengurangi luasan tempat untuk seseorang berjalan kaki. Perilaku pejalan kaki yang terdapat di lokasi studi beragam yakni adanya perilaku pejalan kaki yang menggunakan jalur pejalan kaki dengan perilaku berjalan pada badan jalan hal terjadi ketika tidak terdapat tempat berjalan atau jalur pejalan kaki terputus, perilaku ini dapat membahayakan keselamatan pengguna jalur pejalan kaki. Perilaku lainnya adalah berjalan menuruni jalur pejalan kaki hal ini disebabkan adanya pertumbuhan tanaman yang dapat merusak *paving* dan mengurangi luasan jalur pejalan kaki, hal ini dapat membahayakan pejalan kaki akibat menuruni jalur pejalan kaki dan beralih berjalan di badan jalan.

1.2 Identifikasi Masalah

Fungsi jalur pejalan kaki sebagai sarana penunjang yang diperuntukkan bagi pejalan kaki di kawasan pusat kota merupakan faktor penting dalam pembangunan sebuah perkotaan dengan meminimalisir penggunaan kendaraan pribadi di jalan. Jalur pejalan kaki juga merupakan faktor penunjang yang sangat penting bagi guna lahan disekitarnya. Hal ini dapat dijelaskan sebagai berikut:



1. Terputusnya jalur pejalan kaki menyebabkan pengguna jalur pejalan kaki berjalan di badan jalan dikarenakan terputusnya jalur pejalan kaki yang dapat membahayakan keselamatan pejalan kaki. (Ekodimus, Damasus, 2009).



Gambar 1. 1 Terputusnya Jalur Pejalan Kaki (Jalan Semeru)

(Hasil survei, Oktober, 2013)

2. Kondisi koridor yang kurang menarik di lokasi studi Jalan Semeru, Jalan Kahuripan, Jalan Tugu, dan Jalan Kertanegara juga menyebabkan kurangnya minat masyarakat dalam memilih menggunakan jalur pejalan kaki untuk memenuhi kebutuhannya. (Observasi lapangan, Oktober 2013).



Gambar 1. 2 Jalur Pejalan Kaki Yang Kurang Menarik (Jalan Semeru)

(Hasil survei, Oktober, 2013)

3. Jalur pejalan kaki yang berlubang, rusak, serta lebar jalur pejalan kaki yang menyempit akibat pertumbuhan tanaman disekitarnya juga menjadi indikasi utama ketidaknyamanan pejalan kaki saat berjalan di lokasi studi. (Ekodimus, Damasus, 2009).



Gambar 1.3 Jalur Pejalan Kaki Menyempit Akibat Pertumbuhan Tanaman (Jalan Tugu)

(Hasil survei, Oktober, 2013)

4. Pejalan kaki yang berjalan di badan jalan dikarenakan tidak terdapat jalur pejalan kaki, terdapat tanaman yang memotong jalur pejalan kaki atau terputusnya jalur pejalan kaki di lokasi tertentu. Indikasi dari perilaku pejalan kaki yang berjalan di badan jalan menunjukkan bahwa faktor kenyamanan dan keamanan yang kurang memadai. (Observasi lapangan, Oktober 2013).



Gambar 1.4 Perilaku Pejalan Kaki yang Berjalan di Badan Jalan (Jalan Tugu)

(Hasil survei, Oktober 2013)

1.3 Rumusan Masalah

Permasalahan yang dirasa perlu untuk mendapatkan perhatian dan menjadi objek dari penelitian yang akan diadakan oleh peneliti adalah:

1. Bagaimanakah kinerja jalur pejalan kaki di Jalan Semeru, Jalan Kahuripan, Jalan Tugu dan Jalan Kertanegara?
2. Bagaimanakah aspek keselamatan, kenyamanan, kesenangan dan daya tarik pada jalur pejalan kaki berdasarkan persepsi dan perilaku pengguna jalur pejalan kaki di Jalan Semeru, Jalan Kahuripan, Jalan Tugu dan Jalan Kertanegara?



1.4 Tujuan Penelitian

Tujuan utama dari penelitian ini adalah untuk memperbaiki desain jalur pejalan kaki di daerah pusat Kota Malang menjadi nyaman, aman, menyenangkan dan menarik bagi anak-anak, orang dewasa, lanjut usia dan pengguna berkebutuhan khusus (*difable*) sesuai dengan hasil persepsi dan perilaku dan pengguna jalur pejalan kaki pada kondisi saat ini, yakni dengan cara:

1. Menganalisis kinerja jalur pejalan kaki di Jalan Semeru, Jalan Kahuripan, Jalan Tugu dan Jalan Kertanegara.
2. Menganalisis aspek keselamatan, kenyamanan, kesenangan dan daya tarik pada jalur pejalan kaki berdasarkan persepsi dan perilaku pengguna jalur pejalan kaki di Jalan Semeru, Jalan Kahuripan, Jalan Tugu dan Jalan Kertanegara.

1.5 Ruang Lingkup

1.5.1 Ruang Lingkup Wilayah

Fokus dari penelitian ini adalah karakteristik jalur pejalan kaki yang mencakup perilaku pengguna jalur pejalan kaki, persepsi masyarakat mengenai kebiasaan menggunakan jalan (khususnya jalur pejalan kaki) yang berada di jalan utama pusat kota dengan studi kasus di Kota Malang, Jawa Timur. Pengambilan sampel terdapat pada Jalan Semeru, Jalan Kahuripan, Jalan Tugu dan Jalan Kertanegara yang merupakan kawasan bersejarah. Wilayah penelitian berada di dalam wilayah administratif Kecamatan Klojen, Kota Malang.

Wilayah studi terdiri dari jalur pejalan kaki koridor Jalan Semeru, koridor Jalan Kahuripan, koridor Jalan Tugu dan koridor Jalan Kertanegara. Batas-batas wilayah studi bagian utara dan selatan terdiri dari batas persil-persil pada sisi koridor. Batas wilayah studi pada sebelah barat adalah pertemuan antara Jalan Semeru dengan Jalan Ijen, dan batas sebelah timur adalah pertemuan Jalan Kertanegara dengan Jalan Trunojoyo di depan stasiun Kota Malang. Hal ini dapat dilihat pada Gambar 1.1.

1.5.2 Ruang Lingkup Materi

Berdasarkan rumusan masalah yang telah disebutkan, maka ruang lingkup materi yang akan dibahas dalam studi ini dapat dibatasi menjadi beberapa aspek khusus. Aspek-aspek yang akan dibahas antara lain:



1. Kinerja Jalur Pejalan Kaki

Pembahasan karakteristik dilakukan untuk dapat memberikan gambaran mengenai kondisi jalur pejalan kaki yang terperinci dan juga perilaku pengguna jalur pejalan kaki yang akan dilakukan terkait dengan data-data yang diperlukan dan yang akan dianalisis. Masukan data yang dibutuhkan untuk meneliti karakteristik lokasi studi antara lain adalah menggunakan (US HCM, 1985 dalam Zaky, 2005):

- a. Kecepatan Pejalan kaki
- b. Volume Pejalan kaki
- c. Kapasitas/ kepadatan
- d. Arus pejalan kaki
- e. Tingkat pelayanan jalur pejalan kaki

2. Identifikasi Jalur Pejalan Kaki

Identifikasi jalur pejalan kaki digunakan untuk melihat kecenderungan pemanfaatan jalur pejalan kaki di lokasi penelitian. Variabel yang digunakan untuk mengidentifikasi jalur pejalan kaki menggunakan (Untermann, 1984 dalam Lumbantoruan, 2008):

- a. *Comfort* (Kenyamanan)
- b. *Convenience* (Menyenangkan)
- c. *Safety* (Aman)
- d. *Attractiveness* (Memiliki daya tarik)

3. Pengguna Jalan

Pengguna jalan yang dimaksud adalah pengguna jalur pejalan kaki yang berjalan di jalur pejalan kaki dan di sisi jalan (bahu jalan). Hal ini dikarenakan pejalan kaki tidak mendapatkan ruang untuk berjalan pada jalur pejalan kaki yang seharusnya.

Hasil dari perhitungan jalur pejalan kaki di lokasi penelitian digunakan untuk melihat besarnya tingkat pelayanan jalur pejalan kaki yang terdapat pada lokasi penelitian.

Data primer dan sekunder yang digunakan dalam penelitian ini adalah data primer yang terkait lokasi-lokasi penelitian dengan fokus pada pejalan kaki. Data terkait kondisi jalur pejalan kaki, karakteristik pejalan kaki diambil pada bulan September - Oktober tahun 2013. Data tentang persepsi dan perilaku pejalan kaki diambil pada bulan September - Oktober tahun 2013, dan data-data lainnya terkait dengan jalur

pejalan kaki yang dapat diperoleh secara sekunder diperoleh dari kantor kelurahan, kecamatan, dan kantor Pemerintahan Kota Malang.

Batasan masalah penelitian adalah penelitian ini hanya membahas mengenai persepsi dan perilaku dari pengguna jalur pejalan kaki dan karakteristik dari jalur pejalan kaki di koridor daerah penelitian yakni koridor JL. Semeru, JL. Kahuripan, JL. Tugu dan JL. Kertanegara sebagai masukan desain penataan jalur pejalan kaki, dan penelitian ini tidak membahas mengenai analisis guna lahan, hanya mengidentifikasi kecenderungan guna lahan yang terdapat di lokasi studi. Untuk dapat memperjelas ruang lingkup materi penelitian, dapat dijelaskan pada tabel 1.2 berikut ini.

Tabel 1. 1 Ruang Lingkup Materi Penelitian

Variabel Penelitian	Ruang Lingkup Materi Penelitian	
	Jalan Semeru – Jalan Kahuripan – Jalan Tugu – Jalan Kertanegara	
Kinerja jalur pejalan kaki, Perilaku pejalan kaki dan Persepsi pejalan kaki	Pembahasan mengenai karakteristik jalur pejalan kaki sampai pada perilaku pejalan kaki dan kinerja serta pelayanan jalur pejalan kaki menggunakan perhitungan geometrik US HCM, 1984.	
Keselamatan	Pembahasan mengenai Keselamatan sampai pada bagaimana menjadikan jalur pejalan kaki tersebut dapat digunakan dengan aman oleh pengguna jalur pejalan kaki	
Kondisi menyenangkan	Pembahasan mengenai kondisi menyenangkan sampai pada persepsi pengguna jalur pejalan kaki mengenai adanya hambatan-hambatan yang dialami dan juga LOS jalur pejalan kaki yang digunakan.	
Kenyamanan	Pembahasan mengenai kenyamanan sampai pada persepsi pengguna jalur pejalan kaki untuk dapat menikmati perjalanannya tanpa harus merasa khawatir karena berjalan pada jalur pejalan kaki yang memiliki sisi jalan berbahaya	
Daya tarik	Pembahasan mengenai daya tarik sampai pada persepsi pengguna jalan mengenai guna lahan yang berada di sekitar jalur pejalan kaki.	

Sumber: Hasil pengamatan, 2013

Hasil dari penelitian ini adalah berupa penataan dan konsep desain jalur pejalan kaki berdasarkan persepsi dan perilaku pengguna jalur pejalan kaki terhadap aspek-aspek kenyamanan, keamanan, kesenangan dan daya tarik, namun dalam pembuatannya hanya berupa konsep tanpa memperhitungkan kedetailan desain pendukung dari segi arsitektur aspek kenyamanan, keselamatan, kesenangan dan daya tarik yang terpilih.

1.6 Sistematika Penulisan

Penelitian ini terdiri dari 3 (tiga) bab, yang dapat dijelaskan sebagai berikut:

BAB I LATAR BELAKANG

Bab ini merupakan bagian dari dasar penulisan laporan penelitian yang berisikan latar belakang, identifikasi masalah, objek permasalahan, lingkup permasalahan, struktur skripsi, kerangka kerja, dan referensi.



BAB II TINJAUAN TEORI

Bab ini berisikan landasan teori yang digunakan untuk mendukung penelitian yang akan dilakukan, sehingga pembahasan akan lebih relevan. Karena didasarkan pada sumber yang jelas. Bab ini berisi tentang tinjauan teori mengenai definisi dari persepsi, perilaku, Pejalan Kaki, Jalur Pejalan Kaki,

BAB III METODE PENELITIAN

Bab ini mendeskripsikan tentang metode-metode yang digunakan dalam penelitian yang dilaksanakan dengan menguraikan variabel penelitian, jenis dan sumber data, metode pengumpulan data, pengambilan jumlah sampel dan analisis data.

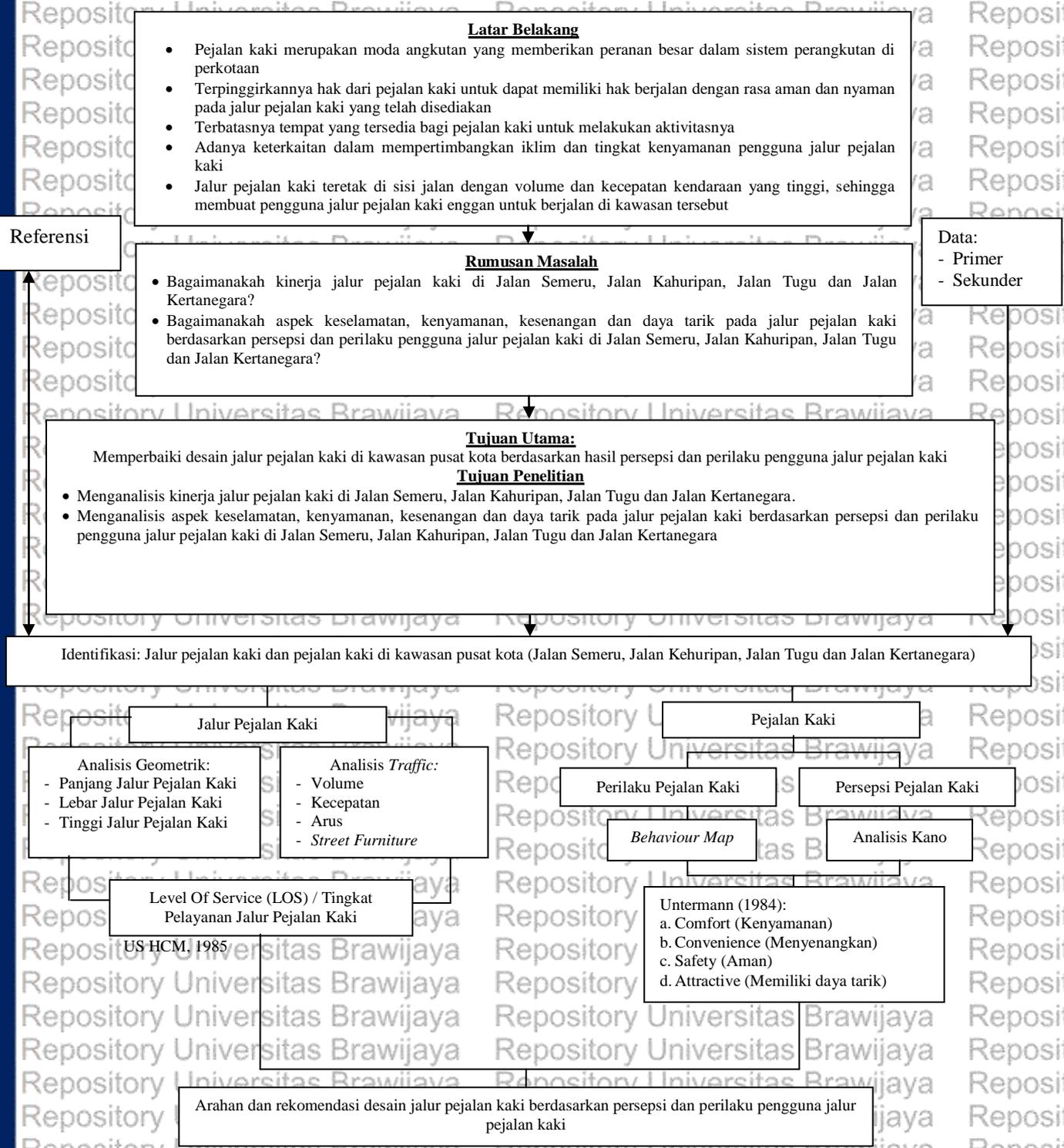
BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN

Berisi tentang data yang diperoleh dari survei primer dan survei sekunder, analisis data dan arahan yang dihasilkan dari analisis yang dilakukan untuk mencapai tujuan penelitian.

BAB V PENUTUP

Berisi kesimpulan dari hasil pembahasan yang sesuai dengan tujuan penelitian dan temuan baru dari hasil analisis. Selain itu, peneliti juga akan memberikan saran dan rekomendasi bagi pihak-pihak yang terkait dalam penataan dan desain dari jalur pejalan kaki untuk meningkatkan pelayanan jalur pejalan kaki di Jalan Semeru, Jalan Kahuripan, Jalan Tugu dan Jalan Kertanegara.

1.7 Kerangka Pemikiran



Gambar 1. 6 Kerangka Penelitian



1.1	Latar Belakang	1
1.2	Identifikasi Masalah	2
1.3	Rumusan Masalah	4
1.4	Tujuan Penelitian.....	5
1.5	Ruang Lingkup.....	5
1.5.1	Ruang Lingkup Wilayah.....	5
1.5.2	Ruang Lingkup Materi	5
1.6	Sistematika Penulisan.....	7
1.7	Kerangka Pemikiran.....	10
	Gambar 1. 1 Terputusnya Jalur Pejalan Kaki (Jalan Semeru)	3
	Gambar 1. 2 Jalur Pejalan Kaki Yang Kurang Menarik (Jalan Semeru).....	3
	Gambar 1. 3 Jalur Pejalan Kaki Menyempit Akibat Pertumbuhan Tanaman (Jalan Tugu)	4
	Gambar 1. 4 Perilaku Pejalan Kaki yang Berjalan di Badan Jalan (Jalan Tugu)	4
	Gambar 1. 5 Peta Lokasi Studi (Jalan Semeru – Jalan Kahuripan – Jalan Tugu – Jalan Kertanegara).....	9
	Gambar 1. 6 Kerangka Penelitian.....	10
	Tabel 1. 1 Ruang Lingkup Materi Penelitian.....	7



BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Pengertian Persepsi dan Perilaku

2.1.1 Pengertian Persepsi

Menurut Sarlito Wirawan Sarwono (1983:89) dalam Ramadhan (2009), persepsi adalah kemampuan seseorang untuk mengorganisir suatu pengamatan, kemampuan tersebut antara lain:

- Kemampuan untuk membedakan,
- Kemampuan untuk mengelompokkan,
- Kemampuan untuk memfokuskan

Oleh karena itu seseorang bisa saja memiliki persepsi yang berbeda, walaupun objeknya sama. Hal tersebut dimungkinkan karena adanya perbedaan dalam hal sistem nilai dan ciri kepribadian individu yang bersangkutan. Sondang P.Siagian (1989) dalam Ramadhan (2009) berpendapat bahwa persepsi merupakan suatu proses dimana seseorang mengorganisasikan dan menginterpretasikan kesan-kesan proses dimana seseorang dalam usahanya memberikan suatu makna tertentu dalam lingkungannya.

Menurut Robins (1999:124) dalam Ramadhan (2009), persepsi adalah suatu proses dimana individu mengorganisasikan dan menafsirkan kesan-kesan indera mereka untuk memberikan makna terhadap lingkungannya. Sedangkan menurut Toha (1999:134-124) dalam Ramadhan, persepsi pada hakekatnya adalah proses kognitif yang dialami oleh setiap orang dalam memahami setiap informasi tentang lingkungannya baik melalui pengelihatn, pendengaran, penghayatan, perasaan, dan penciuman.

2.1.2 Faktor Yang Mempengaruhi Persepsi

Menurut Siagian (1995) ada beberapa faktor yang mempengaruhi persepsi yaitu:

1. Diri orang yang bersangkutan, dalam hal ini orang yang berpengaruh adalah karakteristik individual meliputi dimana sikap, kepentingan, minat, pengalaman dan harapan.
2. Sasaran persepsi, yang menjadi sasaran persepsi dapat berupa orang, benda, peristiwa yang sifat sasaran dari persepsi dapat mempengaruhi persepsi orang yang melihatnya. Hal-hal lain yang ikut mempengaruhi persepsi



seseorang adalah gerakan, suara, ukuran, tindak tanduk dan lain-lain dari sasaran persepsi.

3. Faktor situasi, dalam hal ini tinjauan terhadap persepsi harus secara kontekstual artinya perlu dalam situasi yang mana persepsi itu timbul.

Sementara menurut Walgito (2002) dalam persepsi individu mengorganisasikan dan menginterpretasikan stimulus mempunyai arti individu yang bersangkutan dimana stimulus merupakan salah satu faktor yang berperan dalam persepsi. Berkaitan dengan hal itu faktor-faktor yang berperan dalam persepsi yaitu:

a. Adanya objek yang diamati, Objek menimbulkan stimulus yang mengenai alat indera atau reseptor stimulus dapat datang dari luar langsung mengenai alat indera (reseptor), dan dapat datang dari dalam yang langsung mengenai syaraf penerima (sensori) yang bekerja sebagai reseptor.

b. Alat indera atau reseptor, Alat indera (reseptor) merupakan alat untuk menerima stimulus. Disamping itu harus ada syaraf sensori sebagai alat untuk meneruskan stimulus yang diterima reseptor ke pusat syaraf yaitu otak sebagai pusat kesadaran. Dan sebagai alat untuk mengadakan respon diperlukan syaraf sensori.

c. Adanya perhatian, Perhatian merupakan langkah pertama sebagai suatu persiapan dalam suatu persepsi. Tanpa adanya perhatian tidak akan terbentuk persepsi.

2.1.3 Pengertian Perilaku

Pengertian Perilaku dipandang dari aspek biologis perilaku adalah suatu kegiatan atau aktivitas organisme atau makhluk hidup yang bisa dilihat sedangkan perilaku manusia pada hakikatnya adalah tindakan atau aktivitas dari manusia itu sendiri yang mempunyai bentangan yang sangat luas antara lain berjalan, berbicara, menangis, tertawa, membaca dan sebagainya, sehingga dapat disimpulkan bahwa perilaku manusia adalah semua kegiatan atau aktivitas manusia baik yang dapat diamati langsung maupun yang tidak dapat diamati oleh pihak luar (Notoatmodjo, 2003 dalam Fajariyah, 2008)

Menurut Skinner seorang ahli psikologi yang dikutip Notoatmodjo (2003) merumuskan bahwa perilaku merupakan respon atau reaksi seseorang terhadap stimulus (rangsang dari luar). Dalam teori Skinner ada 2 respon, yaitu:

1. Respondent respon atau *flexive*, yakni respon yang ditimbulkan oleh rangsangan-rangsangan (stimulus tertentu). Stimulus semacam ini disebut *eleciting stimulation* karena menimbulkan respon-respon yang *relative* tetap.

2. Operant respons atau instrumental respons, yakni respon yang timbul dan berkembang kemudian diikuti oleh stimulus atau perangsang tertentu. Perangsang ini disebut *reinforcing stimulation* atau *reinforcer* karena memperkuat respon.

Cara mengukur perilaku ada 2 cara (Notoatmodjo, 2005 dalam Fajariyah, 2008) yaitu:

1. Perilaku dapat diukur secara langsung yakni wawancara terhadap kegiatan-kegiatan yang telah dilakukan beberapa jam, hari, bulan yang lalu (*recall*).
2. Perilaku yang diukur secara tidak langsung yakni, dengan mengobservasi tindakan atau kegiatan responden.

Meskipun perilaku adalah bentuk respon atau reaksi terhadap stimulus atau rangsangan dari luar organisme (orang), namun dalam memberikan respon sangat tergantung pada karakteristik atau faktor-faktor lain dari orang yang bersangkutan.

Faktor-faktor lain yang membedakan respon terhadap stimulus yang berbeda disebut determinan perilaku. Determinan perilaku dibedakan menjadi 2.

1. Determinan atau faktor internal, Karakteristik orang yang bersangkutan, yang bersifat *given* atau bawaan, misalnya tingkat kecerdasan, tingkat emosional, jenis kelamin dan sebagainya.
2. Determinan atau faktor eksternal, Lingkungan baik lingkungan fisik, sosial, budaya, ekonomi, politik dan sebagainya. Faktor lingkungan sering merupakan faktor domain yang mewarnai perilaku seseorang (Notoatmodjo, 2007).

2.2 Pejalan Kaki

Dirjen Perhubungan Darat (1999:205) dalam Anggriani (2009:50) menyatakan bahwa pejalan kaki adalah suatu bentuk transportasi yang penting di daerah perkotaan.

Pejalan kaki merupakan kegiatan yang cukup esensial dari sistem angkutan dan harus mendapatkan tempat yang selayaknya. Pejalan kaki pada dasarnya lemah, mereka terdiri dari anak-anak, orang tua, dan masyarakat yang berpenghasilan rata-rata kecil.

Perjalanan dengan angkutan umum selalu diawali dan diakhiri dengan berjalan kaki.

Apabila fasilitas pejalan kaki tidak disediakan dengan baik, maka masyarakat akan kurang berminat menggunakan angkutan umum. Hal yang perlu diperhatikan dalam



masalah fasilitas adalah kenyamanan dan keselamatan, serta harus diingat bahwa para pejalan kaki bukan warga masyarakat kelas dua.

2.2.1 Jenis Pejalan Kaki

Jenis pejalan kaki merupakan faktor penting untuk mengetahui aktivitas apa saja yang dilakukan oleh pejalan kaki selama menggunakan jalur pejalan kaki. Jenis pejalan kaki memiliki pengertian bermacam-macam sesuai dengan penelitian para ahli.

Menurut Rubenstein (1987) dalam Anggriani (2009:63), kategori pejalan kaki dibedakan menjadi 2 yakni jenis pejalan kaki menurut sarana perjalanannya, dan menurut kepentingan perjalanannya, hal ini dapat dijelaskan sebagai berikut:

A. Menurut sarana perjalanannya:

1. Pejalan kaki penuh: merupakan mereka yang menggunakan moda jalan kaki sebagai moda utama, jalan kaki digunakan sepenuhnya dari tempat asal sampai ke tempat tujuan.
2. Pejalan kaki memakai kendaraan umum: merupakan pejalan kaki yang menggunakan moda jalan kaki sebagai moda antara. Biasanya dilakukan dari tempat asal ke tempat kendaraan umum, atau pada jalur perpindahan rute kendaraan umum, atau tempat pemberhentian kendaraan umum ke tempat tujuan akhir.
3. Pejalan kaki memakai kendaraan umum dan kendaraan pribadi: merupakan mereka yang menggunakan moda jalan kaki sebagai moda antara, dari tempat parkir kendaraan pribadi ke tempat kendaraan umum, dan dari tempat parkir kendaraan umum ke tempat tujuan akhir perjalanan.
4. Pejalan kaki memakai kendaraan pribadi penuh: merupakan mereka yang menggunakan moda jalan kaki sebagai moda antara dari tempat parkir kendaraan pribadi ke tempat tujuan bepergian yang hanya ditempuh dengan berjalan kaki.

B. Menurut kepentingan perjalanannya :

1. Perjalanan terminal: merupakan perjalanan yang dilakukan antara asal dengan area transportasi, misalnya : tempat parkir, halte bus dan sebagainya.
2. Perjalanan fungsional: merupakan perjalanan untuk mencapai tujuan tertentu, dari atau ke tempat kerja, sekolah, belanja, dan lain-lain.
3. Perjalanan rekreasional: merupakan perjalanan yang dilakukan dalam rangka mengisi waktu luang, misalnya menikmati pemandangan.

2.2.2 Pergerakan Pejalan Kaki

Pergerakan pejalan kaki dapat digunakan sebagai alat untuk mendeteksi kebiasaan maupun perilaku pejalan kaki yang menggunakan jalur pejalan kaki. Menurut Untermann (1984) dalam Iswanto (2006), terdapat 4 faktor penting yang mempengaruhi panjang atau jarak orang untuk berjalan kaki, yakni:

1. Waktu Berjalan kaki pada waktu-waktu tertentu mempengaruhi panjang atau jarak yang mampu ditempuh. Misalnya, berjalan kaki pada waktu rekreasi memiliki jarak yang relatif, sedangkan waktu berbelanja terkadang dapat dilakukan 2 jam dengan jarak sampai 2 mil tanpa disadari sepenuhnya oleh si pejalan kaki.
2. Kenyamanan: Kenyamanan orang untuk berjalan kaki dipengaruhi oleh faktor cuaca dan jenis aktivitas.
3. Pola Tata Guna Lahan: Pada daerah dengan penggunaan lahan campuran (*mixed use*) seperti yang banyak ditemui di pusat kota, perjalanan dengan berjalan kaki dapat dilakukan dengan lebih cepat dibandingkan perjalanan dengan kendaraan bermotor karena perjalanan dengan kendaraan bermotor sulit untuk berhenti setiap saat.
4. Ketersediaan Kendaraan Bermotor: Ketersediaan penyediaan moda angkutan kendaraan bermotor baik umum maupun pribadi sebagai moda pengantar sebelum atau sesudah berjalan kaki sangat mempengaruhi jarak tempuh orang berjalan kaki.

Ketersediaan fasilitas kendaraan angkutan umum yang memadai dalam hal penempatan penyediaannya akan mendorong orang untuk berjalan lebih jauh dibanding dengan apabila tidak tersedianya fasilitas ini secara merata, termasuk juga penyediaan fasilitas transportasi lainnya seperti jaringan jalan yang baik, kemudahan parkir dan lokasi penyebaran, serta pola penggunaan lahan campuran (*mixed use*) dan sebagainya.

Pola Tata Guna Lahan Pada daerah dengan penggunaan lahan campuran (*mixed use*) seperti yang banyak ditemui di pusat kota, perjalanan dengan berjalan kaki dapat dilakukan dengan lebih cepat dibanding perjalanan dengan kendaraan bermotor karena perjalanan dengan kendaraan bermotor sulit untuk berhenti setiap saat.

2.2.3 Kriteria Jalur Pedestrian

Fungsi utama dari jalur pedestrian adalah untuk memberikan pelayanan kepada pejalan kaki sehingga dapat meningkatkan kelancaran, keamanan, kenyamanan pejalan kaki. Jalur Penyeberangan. Merupakan jalur pejalan kaki yang digunakan sebagai jalur

menyeberang untuk mengatasi dan menghindari konflik dengan angkutan atau pengguna jalan atau jalur penyeberangan bawah tanah. Untuk itu diperlukan fasilitas berupa *zebra cross*, *skyway*, *subway*, *plaza*. Merupakan jalur pejalan kaki yang bersifat rekreasi.

Pejalan kaki dapat berhenti dan beristirahat pada bangku-bangku yang telah disediakan. *Pedestrian Mall*. Merupakan jalur pejalan kaki yang digunakan untuk berbagai aktivitas, untuk berjalan, duduk santai, dan sekaligus berjalan-jalan sambil melihat etalase pertokoan (*mall*). Sekarang *mall* merupakan bentuk jalan atau *plaza* di kawasan pusat bisnis yang berorientasi pada pola jalur pedestrian sebagai ruang transit (Untermann, 1984 dalam Lumbantoruan, 2008)

Dalam perancangan pedestrian yang baik, perlu diperhatikan kriteria desain jalur pejalan kaki yang diperlukan, yakni (Untermann, 1984 dalam Lumbantoruan, 2008:50):

A. Keselamatan (*Safety*)

Pejalan kaki harus mudah untuk bergerak atau berpindah dengan perlindungan kendaraan bermotor. Keamanan pedestrian dari kecelakaan dan gangguan-gangguan khusus oleh kendaraan umum yang merupakan penyebab utama banyak kecelakaan.

Keselamatan berarti terlindungi dari kecelakaan yang terutama disebabkan oleh kendaraan bermotor maupun oleh kondisi trotoar yang rusak. Keselamatan dalam berjalan menurut Untermann (1984:26), berhubungan dengan besar kecilnya konflik antara kendaraan yang menggunakan jalan yang sama, keselamatan pengguna dengan karakteristik khusus seperti anak-anak, lansia dan orang-orang dengan keterbatasan fisik.

B. Menyenangkan (*Convenience*)

Pejalan kaki harus memiliki rute bebas dari hambatan dari satu lokasi ke lokasi yang lain. Karakteristik perjalanan pedestrian yang sesuai bergantung pada sistem perjalanan yang langsung/ *directness*, kontinuitas serta ketersediaan jalur pejalan kaki.

Kesenangan meliputi kesesuaian desain skala lingkungan dengan kemampuan pejalan kaki, yakni:

1. Nyaman dalam berjalan adalah terbebas dari gangguan yang dapat mengurangi kelancaran pejalan bergerak melakukan perpindahan dari satu tempat ke tempat yang lain.

2. Kesenambungan perjalanan tidak ada halangan sepanjang jalur sirkulasi. Halangan dapat berupa kondisi jalur sirkulasi yang rusak ataupun aktivitas dalam jalur sirkulasi.

Kesenangan, apabila jalur pejalan kaki terlihat menarik baik segi kegiatan disekitar jalur tersebut atau keindahan. Selain itu berhubungan dengan penyediaan fasilitas pejalan kaki berupa *street furniture*, sehingga pejalan kaki dapat berjalan secara menerus dan berkelanjutan dengan jarak yang masih dalam jangkauan.

C. Kenyamanan (*Comfort*)

Pejalan kaki harus memiliki jalur yang mudah dilalui. Kenyamanan dipengaruhi oleh jarak tempuh, sehingga memungkinkan pejalan kaki untuk memperpanjang perjalanannya. Faktor yang mempengaruhi jarak tempu adalah:

1. Waktu yang berkaitan dengan maksud atau kepentingan berjalan kaki,
2. Kenyamanan orang berjalan kaki dipengaruhi oleh cuaca dan jenis aktivitas.

Adapun kenyamanan menurut Hakim (2008:185) dalam Rakhmah (2012:26), kenyamanan adalah segala sesuatu yang memperhatikan penggunaan ruang secara harmonis, baik dari segi bentuk, tekstur, warna, aroma, suara, bunyi, dan cahaya.

Faktor-faktor yang mempengaruhi kenyamanan antara lain:

1. Sirkulasi

Sistem sirkulasi sangat erat kaitannya dengan pola penempatan aktivitas dan penggunaan tapak, sehingga merupakan pergerakan dari ruang ke ruang lain.

Kenyamanan dapat berkurang akibat dari sirkulasi yang kurang baik. Untuk hal tersebut hendaknya diadakan pembagian sirkulasi pejalan kaki dan kendaraan.

Sirkulasi manusia sebagai pejalan kaki dapat berupa pedestrian atau *mall* yang membentuk hubungan erat dengan aktivitas kegiatan di dalam suatu wilayah.

2. Iklim atau kekuatan alam

a. Radiasi sinar matahari

b. Angin

c. Curah hujan

d. Temperatur

3. Bising

Kebisingan lebih berpengaruh terhadap kenyamanan pada area pendidikan dan perkantoran. Untuk mengurangi kebisingan digunakan tanamandengan pola dan ketebalan rapat.

4. Aroma atau bau-bauan

Aroma atau bau tak sedap biasanya ditimbulkan oleh sampah, sehingga mengganggu kenyamanan pejalan kaki yang melaluinya, untuk mengurangi hal tersebut, sumber bau dapat dialokasikan dan ditempatkan pada area tertutup dari pandangan visual serta dihalangi oleh pepohonan.

5. Bentuk

Bentuk elemen perabot jalan harus disesuaikan dengan ukuran standar manusia agar skala yang dibentuk memiliki rassa nyaman.

6. Keamanan

Keamanan merupakan masalah penting, karena dapat mengganggu dan menghambat aktivitas yang dilakukan. Keamanan disini bukan berarti mencakup segi kriminal saja, namun juga termasuk kekuatan konstruksi elemen perabot jalan, tata letak elemen, bentuk dan kejelasan fungsinya.

7. Kebersihan

Kebersihan dapat menambah kenyamanan dan daya tarik lokasi jalur pejalan kaki, karena bebas dari kotoran sampah dan bau-bauan yang tidak menyenangkan.

8. Keindahan

Keindahan mencakup masalah kepuasan batin dan panca indera, sehingga rasa nyaman dapat diperoleh. Setiap orang memiliki persepsi tersendiri dan berbeda-beda terhadap sesuatu yang dikatakan indah. Namun dalam hal nyaman, keindahan dapat diperole dari segi bentuk, warna, komposisi elemen perkerasan.

D. Daya Tarik (*Attractiveness*)

Pada tempat-tempat tertentu diberikan elemen yang dapat menimbulkan daya tarik seperti elemen estetika, lampu penerangan jalan dan lain-lain. Pada kawasan perdagangan, kriteria daya tarik ini dilihat dari segi yang berbeda yakni keberadaan etalase pertokoan dan hal yang menarik orang untuk berkunjung kembali.

2.2.4 Elemen Pelayanan Jalur Pedestrian

Elemen-elemen yang perlu diperhatikan dalam perencanaan keamanan pedestrian adalah (Anggriani, 2009):

1. Desain jalan dan jalur *pedestrian* : desain jalan untuk pejalan kaki harus nyaman dan aman serta memiliki daya tarik agar orang merasa betah melaluinya.

2. Kecepatan dan kepadatan : keamanan pejalan kaki salah satunya agar terhindar dari kecelakaan lalu lintas. Pada jalan yang memiliki kecepatan dan kepadatan lalu lintas yang tinggi harus memiliki *barrier* pada jalur pedestrian. *Barrier* ini dapat berupa pepohonan, pot bunga, dan adanya jarak antara jalur *pedestrian* dengan jalan raya.
3. Pemilihan perencanaan jalur *pedestrian* yang berkesinambungan: hal ini berhubungan dengan perencanaan kawasan yang mampu menyatukan elemen-elemen yang ada disekitarnya menjadi satu kesatuan.
4. Kondisi musim : akibat sering berubahnya musim maka jalur *pedestrian* harusnya mampu mengantisipasinya dengan memperhitungkan faktor alam yang mampu mempengaruhi aktivitas-aktivitas orang yang melewatinya.
5. Waktu : Jalur *pedestrian* digunakan untuk berjalan kaki baik siang maupun malam hari. Untuk itu perlu adanya pemikiran untuk mengolah jalur *pedestrian* agar aktivitas yang berhubungan dengan waktu dapat berjalan lancar dengan tersedianya fasilitas yang membuat nyaman orang yang melaluinya.
6. *Comfort* (Kenyamanan) Kenyamanan merupakan segala sesuatu yang memperlihatkan dirinya sesuai dan harmonis dengan penggunaan suatu ruang. Jalur *pedestrian* memiliki peran penting dalam pembentukan arsitektur kota. Kondisi jalur *pedestrian* yang mengutamakan kenyamanan, tentunya juga mempertimbangkan aspek manusiawi. Faktor-faktor yang mempengaruhi kenyamanan :
 - a. Sirkulasi : kenyamanan dapat berkurang akibat sirkulasi yang kurang baik, misalnya kurangnya kejelasan sirkulasi, penggunaan fungsi ruang sirkulasi yang berbeda (misal trotoar dijadikan tempat berjualan), tidak jelasnya pembagian ruang antara sirkulasi pejalan kaki dan sirkulasi kendaraan. Untuk hal tersebut, hendaknya diadakan pembagian sirkulasi antara manusia dan kendaraan.
 - b. Gaya alam dan iklim : radiasi matahari dapat mengurangi kenyamanan terutama pada daerah tropis khususnya di siang hari. Curah hujan sering menimbulkan gangguan terhadap aktivitas manusia di luar. Maka diperlukan adanya peneduh.
7. Keamanan : keamanan yang ditujukan bagi pejalan kaki baik dari unsur kejahatan maupun faktor lain.



8. Kebersihan : segala sesuatu yang bersih akan menambah daya tarik, juga akan menambah kenyamanan pejalan kaki karena bebas dari kotoran sampah dan bau-bauan yang tidak menyenangkan. Untuk memenuhi hal tersebut kiranya perlu ditempatkan dan disediakan bak sampah.

9. Keindahan : kenyamanan disini mencakup masalah kepuasan batin dan panca indra sehingga rasa nyaman dapat diperoleh. Sulit untuk menilai suatu keindahan, setiap orang memiliki persepsi yang berbeda terhadap sesuatu yang dikatakan indah.

Dalam analisis tingkat pelayanan jalur pejalan kaki, metode evaluatif yang digunakan adalah metode evaluatif standar/ normatif dikarenakan telah terdapat standar dan penelitian mengikuti dan menyesuaikan kondisi eksisting di wilayah studi dengan standar yang sesuai. Standar ini digunakan untuk menentukan volume pejalan kaki, kecepatan pejalan kaki, kapasitas pejalan kaki, arus pejalan kaki, dan tingkat pelayanan pejalan kaki. Metode analisis ini menggunakan standar dari *Highway Capacity Manual* (US HCM) dalam Putra *et al*, 2013: XI-2

1. Perhitungan arus

Yaitu untuk mengetahui jumlah pejalan kaki yang melintasi suatu titik pada penggal trotoar dalam satuan pejalan kaki per meter per menit. Rumus untuk menghitung arus pejalan kaki yaitu sebagai berikut (Putra *et al*, 2013: XI-2).

$$Q = \frac{N}{T}$$

$$Q_{15} = \frac{Nm}{15WE}$$

Keterangan:

Q_{15} = arus pejalan kaki pada interval 15 terbesar (org/m/menit)

Nm = jumlah pejalan kaki terbanyak pada interval 15 menitan (org)

WE = lebar efektif trotoar (m)

$WE = WT - B$

B = lebar total halangan yang tidak bisa digunakan untuk berjalan kaki (m)

2. Perhitungan kecepatan pejalan kaki

Yaitu untuk mengetahui jarak yang dapat ditempuh oleh pejalan kaki pada suatu ruas trotoar per satuan waktu tertentu. Rumus mencari kecepatan dari pejalan kaki yang yaitu sebagai berikut (Putra *et al*, 2013: XI-2).

$$V = \frac{L}{t}$$



Keterangan:

V = kecepatan pejalan kaki (meter/menit)

L = panjang penggal pengamatan (meter)

t = waktu tempuh (menit)

Kemudian menghitung kecepatan rata-rata ruang (*Space Mean Speed*):

$$V_s = \frac{1}{n} \sum_{i=1}^n \frac{1}{V_i}$$

Keterangan:

V_s = kecepatan rata-rata ruang (meter/menit)

n = jumlah data

V_i = kecepatan tiap pejalan kaki yang diamati (meter/menit)

3. Perhitungan kepadatan pejalan kaki

Kepadatan adalah jumlah pejalan kaki persatuan luas trotoar tertentu. Melalui kepadatan pejalan kaki, dapat membantu dalam menentukan besaran ruang pejalan kaki. Rumus kepadatan yaitu sebagai berikut (Putra *et al*, 2013:XI-2).

$$D = \frac{Q}{V_s}$$

Keterangan:

D = kepadatan (orang/m²)

Q = arus (orang/m/menit)

V_s = kecepatan rata-rata ruang (m/menit)

4. Perhitungan ruang pejalan kaki

Yaitu merupakan luas area rata-rata yang tersedia untuk masing-masing pejalan kaki pada suatu trotoar. Rumus untuk menentukan ruang pejalan kaki yaitu sebagai berikut (Putra *et al*, 2013:XI-2).

$$S = \frac{V_s}{Q} = \frac{1}{D}$$

Keterangan:

S = ruang pejalan kaki (m²/orang)

D = kepadatan (orang/m²)

Q = arus pejalan kaki (orang/m/menit)

V_s = kecepatan rata-rata ruang (m/menit)

Kemudian untuk menentukan tingkat pelayanan dari jalur pejalan kaki digunakan kriteria tingkat pelayanan dari Pedoman Penyediaan dan Pemanfaatan Prasarana dan

Sarana Ruang Pejalan Kaki di Perkotaan. Dalam penentuan tingkat pelayanan digunakan perhitungan ruang pejalan kaki.

Tabel 2.1 Tingkat Pelayanan Pejalan Kaki Yang Diharapkan

Tingkat Pelayanan	Arus dan Kecepatan Yang Diharapkan			
	Ruang (m^2 /pjk) C	Kecepatan rata-rata S (meter/menit)	Arus pejalan kaki, V (pjk/meter/menit)	Rasio volume/kapasitas (V/C)
A	$\geq 12,08$	$\geq 79,25$	≤ 7	$\leq 0,08$
B	$\geq 3,72$	$\geq 76,20$	≤ 23	$\leq 0,28$
C	$\geq 2,09$	$\geq 73,15$	≤ 33	$\leq 0,40$
D	$\geq 1,39$	$\geq 68,58$	≤ 49	$\leq 0,60$
E	$\geq 0,56$	$\geq 15,72$	≤ 83	$\leq 1,00$
F	$\geq 0,56$	$\geq 45,72$	≥ 83	$\geq 1,00$

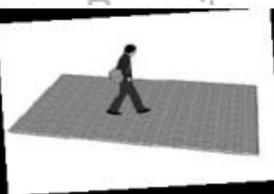
Sumber: *Highway Capacity Manual*, 1985:13-8 dalam Zaky, 2005:30

2.2.5 Standar Penyediaan Pelayanan Ruang Pejalan Kaki

Tingkat pelayanan jaringan pejalan kaki pada pedoman ini bersifat teknis dan umum, dan dapat disesuaikan dengan kondisi lingkungan yang ada. Standar penyediaan ini dapat dikembangkan dan dimanfaatkan sesuai dengan tipologi ruang pejalan kaki dengan memperhatikan aktivitas dan kultur lingkungan sekitar. Tingkat pelayanan (*Level Of Service*) pejalan kaki dapat dijelaskan sebagai berikut (Anggriani, 2009:23-25)

A. LOS A

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



Gambar 2.1 LOS A

Sumber: Anggriani, 2009:24

B. LOS B

Jalur pejalan kaki seluas $5,6$ m^2 /pedestrian, besar arus pejalan kaki $>16-23$ pedestrian/menit/meter. Pada LOS B, ruang pejalan kaki masih nyaman untuk dilewati dengan kecepatan yang cepat. Keberadaan pejalan kaki yang lainnya sudah



mulai berpengaruh pada arus pedestrian, tetapi para pejalan kaki masih dapat berjalan dengan nyaman tanpa mengganggu pejalan kaki lainnya.



Gambar 2. 2 LOS B

Sumber: Anggriani, 2009:24

C. LOS C

Jalur pejalan kaki seluas $>2,2-3,7$ m²/pedestrian, besar arus pejalan kaki $>23-33$ pedestrian/menit/meter. Pada LOS C, ruang pejalan kaki masih memiliki kapasitas normal, para pejalan kaki dapat bergerak dengan arus yang searah secara normal walaupun pada arah yang berlawanan akan terjadi persinggungan kecil. Arus pejalan kaki berjalan dengan normal tetapi relatif lambat karena keterbatasan ruang antar pejalan kaki.



Gambar 2. 3 LOS C

Sumber: Anggriani, 2009:24

D. LOS D

Jalur pejalan kaki seluas $>1,1-2,2$ m²/pedestrian, besar arus pejalan kaki $>33-49$ pedestrian/menit/meter. Pada LOS D, ruang pejalan kaki mulai terbatas, untuk berjalan dengan arus normal harus sering berganti posisi dan merubah kecepatan. Arus berlawanan pejalan kaki memiliki potensi untuk dapat menimbulkan konflik. LOS D masih menghasilkan arus ambang nyaman untuk pejalan kaki tetapi berpotensi timbulnya persinggungan dan interaksi antar pejalan kaki.



Gambar 2. 4 LOS D

Sumber: Anggriani, 2009:25



E. LOS E

Jalur pejalan kaki seluas $>0,75-1,4$ m²/pedestrian, besar arus pejalan kaki $>49-75$ pedestrian/menit/meter. Pada LOS E, setiap pejalan kaki akan memiliki kecepatan yang sama, karena banyaknya pejalan kaki yang ada. Berbalik arah, atau berhenti akan memberikan dampak pada arus secara langsung. Pergerakan akan relatif lambat dan tidak teratur. Keadaan ini mulai tidak nyaman untuk dilalui tetapi masih merupakan ambang bawah dari kapasitas rencana ruang pejalan kaki.



Gambar 2.5 LOS E

Sumber: Anggriani, 2009:25

F. LOS F

Jalur pejalan kaki seluas $<0,75$ m²/pedestrian, besar arus pejalan kaki beragam pedestrian/menit/meter. Pada LOS F, kecepatan arus pejalan kaki sangat lambat dan terbatas. Akan sering terjadi konflik dengan para pejalan kaki yang searah ataupun berlawanan. Untuk berbalik arah atau berhenti tidak mungkin dilakukan. Karakter ruang pejalan kaki ini lebih kearah berjalan sangat pelan dan mengantri. LOS F ini merupakan tingkat pelayanan yang sudah tidak nyaman dan sudah tidak sesuai dengan kapasitas ruang pejalan kaki.



Gambar 2.6 LOS F

Sumber: Anggriani, 2009:26

2.2.6 Prasarana Pejalan Kaki

Macam-macam jenis fasilitas yang digunakan untuk menampung pejalan kaki dapat dikelompokkan sebagai berikut:

- A. Jalur pejalan kaki yang dibuat terpisah dari jalur kendaraan umum, biasanya terletak bersebelahan atau berdekatan. Pejalan kaki melakukan kegiatan berjalan kaki sebagai sarana angkutan yang menghubungkan tempat tujuan. Diperlukan

fasilitas yang aman dari bahaya kendaraan bermotor dan mempunyai permukaan rata, umumnya berupa trotoar dan terletak di sisi jalan.

B. Jalur pejalan kaki yang digunakan sebagai jalur menyeberang untuk mengatasi dan menghindari konflik dengan moda angkutan lain yaitu lajur penyeberangan jalan, jembatan penyeberangan atau jalur penyeberangan bawah tanah. Untuk itu diperlukan yang berupa *zebra cross*, *skyway* dan *subway*.

C. Jalur pejalan kaki yang bersifat rekreatif dan mengisi waktu luang, yang terpisah sama sekali dari jalur kendaraan bermotor dan biasanya dapat dinikmati secara santai tanpa terganggu oleh kendaraan. Pejalan kaki dapat berhenti dan beristirahat pada bangku-bangku yang telah disediakan, fasilitas ini berupa plaza di taman-taman kota.

D. Jalur pejalan kaki yang digunakan untuk berbagai aktivitas, untuk berjualan, duduk santai dan sekaligus untuk berjalan-jalan sambil melihat etalase pertokoan yang biasanya disebut *mall*.

Di Indonesia menurut Direktur Jenderal Perhubungan Darat Departemen Perhubungan (1997:12), trotoar adalah bagian dari Daerah Manfaat Jalan yang khusus disediakan bagi pejalan kaki. Persyaratan umum yang harus diperhatikan dalam merencanakan fasilitas pejalan kaki ini adalah:

1. Menerus, fasilitas pejalan kaki harus menerus, langsung dan lurus ke tujuan.
2. Aman, pejalan kaki harus merasa aman selama berjalan kaki, baik pada jalurnya sendiri maupun dalam hubungannya dengan suatu sistem jaringan lalu lintas lainnya.
3. Nyaman, permukaan fasilitas pejalan kaki harus rata, kering dan tidak licin pada waktu hujan, cukup lebar, kemiringan sekecil mungkin, jika diperlukan boleh diberi tangga yang nyaman.
4. Mudah dan Jelas, fasilitas pejalan kaki harus mudah dan cepat dikenali.

Mengacu pada Tata Cara Perencanaan Fasilitas Pejalan Kaki di Kawasan Perkotaan dari Departemen Pekerjaan Umum Direktorat Jenderal Bina Marga Tahun 1997 menyebutkan persyaratan teknis trotoar sebagai berikut:

1. Trotoar dapat direncanakan pada ruas jalan yang terdapat volume pejalan kaki lebih dari 300 orang per 12 jam (jam 06.00 – jam 18.00) dan volume lalu lintas lebih dari 1000 kendaraan per 12 jam (jam 06.00 – jam 18.00)
2. Ruang bebas trotoar tidak kurang dari 2,5 m dan kedalaman bebas tidak kurang dari 1 m dari permukaan trotoar. Kebebasan samping tidak kurang

dari 0,3 m. Perencanaan pemasangan utilitas selain harus memenuhi ruang bebas trotoar juga harus memenuhi ketentuan dalam buku petunjuk pelaksanaan pemasangan utilitas.

3. Lebar trotoar harus dapat melayani volume pejalan kaki yang ada. Lebar minimum trotoar sebaiknya seperti yang tercantum pada tabel berikut sesuai dengan klasifikasi jalan.

Tabel 2. 2 Standar Lebar Trotoar Menurut Klasifikasi Jalan

Klasifikasi Jalan	Standart Minimum (m)	Lebar Minimum (m)
Kelas I	3,0	1,5
Kelas II	3,0	1,5
Kelas III	1,5	1,0

Sumber: Departemen Pekerjaan Umum Direktorat Jenderal Bina Marga, 1997.

Berdasarkan keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat No. SK. 43/AJ/007/DRPD/97 tanggal 1 februari 1997 tentang Perekayasaan Fasilitas Pejalan Kaki di Wilayah Kota, menyebutkan bahwa penetapan lebar trotoar juga dapat didasarkan pada penggunaan lahan disekitarnya seperti terlihat pada tabel,

Tabel 2. 3 Standar Lebar Trotoar Menurut Penggunaan Lahan Sekitarnya

Penggunaan Lahan Sekitarnya	Lebar Minimum (m)	Lebar Dianjurkan (m)
Permukiman	1,5	2,75
Perkantoran	2	3
Industri	2	3
Sekolah	2	3
Terminal/ stop bis/ TPKPU	2	3
Pertokoan/ Perbelanjaan	2	4
Jembatan/ Terowongan	1	1

Sumber: Direktur Jenderal Perhubungan Darat No. SK. 43/ AJ/007/DRPD/97, 1997.

Lebar trotoar direncanakan harus mampu memnuhi arus pejalan kaki yang ada.

Trotoar disarankan untuk direncanakan dengan tingkat pelayanan serendah-rendahnya C.

2.3 Fasilitas dan Bentuk Jalur Pejalan Kaki

Jalur pejalan kaki dapat dibedakan menurut tata letak dan jenis kegiatan yang dilayani, yakni fasilitas jalur pejalan kaki yang terlindung dan fasilitas jalur pejalan kaki yang terbuka.

Menurut Iswanto (2006) dalam Rakhmah (2012:16), fasilitas atau bentuk jalur pejalan kaki terlindung dibedakan menjadi dua, yakni:

1. Fasilitas jalur pejalan kaki yang terlindung di dalam bangunan, misalnya:

- a. Fasilitas jalur pejalan kaki arah vertical, yakni fasilitas jalur pejalan kaki yang menghubungkan lantai bawah dengan lantai atasnya dalam bangunan atau gedung bertingkat, seperti tangga, ramp dan sebagainya.
 - b. Fasilitas jalur pejalan kaki arah horizontal, seperti koridor, hall, dan sebagainya.
2. Fasilitas jalur pejalan kaki yang terlindung di luar bangunan, misalnya:
 - a. *Arcade*, yakni merupakan selasar yang terbentuk oleh sederetan kolom-kolom yang menyangga atap yang berbentuk lengkungan-lengkungan busur dapat merupakan bagian luar dari bangunan atau berdiri sendiri.
 - b. *Gallery*, yakni lorong yang lebar, umumnya terdapat pada lantai teratas.
 - c. *Covered Walk* atau selasar, yakni merupakan fasilitas atau asrama yang menghubungkan bagian bangunan yang satu dengan bangunan yang lain.
 - d. *Shopping mall*, merupakan fasilitas pejalan kaki yang sangat luas yang terletak di dalam bangunan di mana orang berlalu-lalang sambil berbelanja langsung di tempat tersebut.

Fasilitas atau bentuk jalur pejalan kaki yang tidak terlindung/ terbuka, terdiri dari:

1. *Trotoar / sidewalk*, yakni fasilitas jalur pejalan kaki dengan lantai perkerasan yang terletak di kanan-kiri fasilitas jalan kendaraan bermotor.
2. *Foot path*/ jalan setapak, yakni fasilitas jalur pejalan kaki seperti gang-gang di lingkungan permukiman kampung.
3. *Plaza*, yakni tempat terbuka dengan lantai perkerasan, berfungsi sebagai pengikat massa bangunan, dapat pula sebagai pengikat-pengikat kegiatan.
4. *Pedestrian mall*, yakni jalur pejalan kaki yang cukup luas, disamping digunakan untuk sirkulasi pejalan kaki juga dapat dimanfaatkan untuk kontak komunikasi atau interaksi sosial.
5. *Zebra cross*, yakni fasilitas jalur pejalan kaki sebagai fasilitas untuk menyeberang jalan kendaraan bermotor.

2.4 Elemen Jalur Pejalan Kaki

Selain fasilitas yang dimiliki oleh jalur pejalan kaki, jalur pejalan kaki juga memiliki elemen-elemen yang harus dipenuhi. Elemen pendukung jalur pejalan kaki menurut Iswanto (2006) dalam Rakhmah (2012:18), terdapat 7 (tujuh) elemen, yaitu:

A. Lampu penerangan

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.



Gambar 2.7 Detail Lampu Penerangan

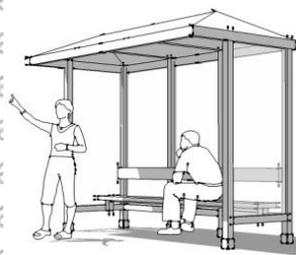
Sumber: Pedoman Penyediaan dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Ruang Pejalan Kaki di Perkotaan (2000:21)

B. Halte bus

Halte/*shelter* bus dan lapak tunggu diletakkan pada jalur yang sesuai. *Shelter* haru diletakkan pada setiap radius 300 meter atau pada titik potensial kawasan.

Dengan kriteria sebagai berikut:

1. Terlindung dari cuaca (panas dan hujan)
2. Penempatan pada pinggir jalan utama yang padat lalu lintas
3. Panjang halte minimum sama dengan panjang bus kota, yang memungkinkan penumpang dapat naik dan turun dari pintu depan atau belakang.



Gambar 2.8 Macam-macam Halte

Sumber: Pedoman Penyediaan dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Ruang Pejalan Kaki di Perkotaan (2000:24)

C. Tanda petunjuk

Marka dan perambuan, papan informasi (*signage*) diletakkan pada titik interaksi sosial, pada jalur dengan arus pejalan kaki padat, yaitu dengan kriteria sebagai berikut:

1. Penyatuan tanda petunjuk dengan lampu penerangan atau *traffic light* akan lebih mengefisienkan dan memudahkan orang membaca.
2. Terletak di tempat terbuka, ketinggian papan reklame yang sejajar dengan kondisi jalan.
3. Tanda petunjuk ini memuat informasi tentang lokasi dan fasilitasnya.
4. Tidak tertutup pepohonan.



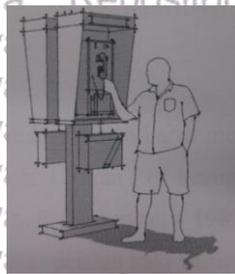
Gambar 2. 9 Contoh Signs

Sumber: Pedoman Penyediaan dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Ruang Pejalan Kaki di Perkotaan (2000:23)

D. Telepon Umum

Telepon umum diletakkan pada jalur amenitas. Terletak pada setiap radius 300 meter, kriteria telepon umum yakni:

1. Memberikan ciri sebagai fasilitas telekomunikasi
2. Memberikan kenyamanan dan keamanan bagi pengguna
3. Mudah terlihat, terlindung dari cuaca
4. Penempatan pada tepi atau tengah area jalur pejalan kaki
5. Tiap satu fasilitas telepon umum berdimensi lebar kurang lebih 1 meter.



Gambar 2. 10 Contoh Telepon Umum

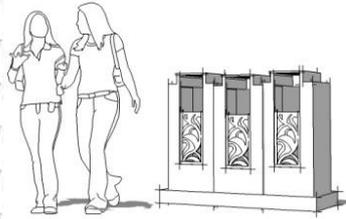
Sumber: Pedoman Penyediaan dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Ruang Pejalan Kaki di Perkotaan (2000:24)

E. Tempat sampah

Tempat sampah merupakan elemen penting dalam perancangan lansekap, perletakkan tempat sampah sebaiknya menyebar diutamakan pada tempat-tempat yang menjadi jalur sirkulasi utama ataupun tempat-tempat dekat dengan daerah peristirahatan. Kriteria tempat sampah yakni sebagai berikut:



1. Perletakan tempat sampah yang diatur dalam jarak tertentu (jarak penempatan 15-20 meter)
2. Mudah dalam sistem pengangkutannya
3. Jenis tempat sampah yang disediakan memiliki tipe yang berbeda-beda sesuai dengan fungsinya (tempat sampah kering dan tempat sampah basah)



Gambar 2. 11 Contoh Tempat Sampah

Sumber: Pedoman Penyediaan dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Ruang Pejalan Kaki di Perkotaan (2000:23)

F. Vegetasi dan pot bunga

Pot yang digunakan untuk tanaman harus memiliki kedalaman tidak *foot* dan sistem pengairan yang baik. Ukuran pot tanaman harus disesuaikan agar tanaman dapat tumbuh dengan baik (Rubenstein, 1987:38) dalam Rakhmah (2012:22).

Kriteria vegetasi pada jalur pejalan kaki yakni:

1. Dapat berfungsi sebagai peneduh (jalur tanaman tepi)
2. Ditempatkan pada jalur tanaman (minimal 1,50 meter), percabangan 2 meter diatas tanah, bentuk percabangan tidak merunduk, bermassa daun padat dan ditanam secara berbaris.
3. Jenis dan bentuk pohon yang dipergunakan antara lain: Angsana, Tanjung, dan Kiara Payung.



Gambar 2. 12 Jalur Hijau dan Vegetasi Pada Jalur Pejalan Kaki

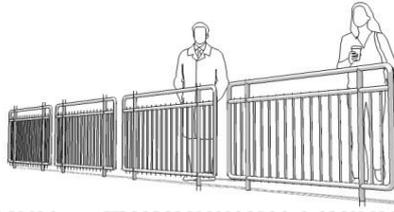
Sumber: Pedoman Penyediaan dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Ruang Pejalan Kaki di Perkotaan (2000:21)

G. Pagar Pengaman

Pagar pengaman diletakan pada jalur amenitas. Pada titik tertentu yang berbahaya dan memerlukan perlindungan dengan tinggi 90 centimeter, dan bahan



yang digunakan adalah metal/beton yang tahan terhadap cuaca, kerusakan, dan murah pemelihara.

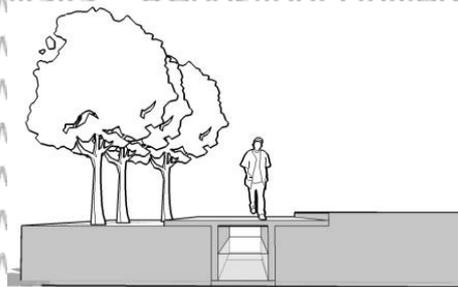


Gambar 2. 13 Pagar Pengaman Pada Jalur Pejalan Kaki

Sumber: Pedoman Penyediaan dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Ruang Pejalan Kaki di Perkotaan (2000:23)

H. Drainase

Drainase terletak berdampingan atau dibawah dari ruang pejalan kaki. Drainase berfungsi sebagai penampung dan jalur aliran air pada ruang pejalan kaki. Keberadaan drainase akan dapat mencegah terjadinya banjir dan genangan-genangan air pada saat hujan. Dimensi minimal adalah lebar 50 centimeter dan tinggi 50 centimeter.

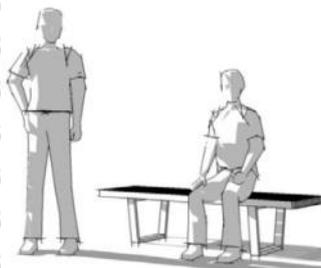


Gambar 2. 14 Penempatan Drainase Pada Jalur Pejalan Kaki

Sumber: Pedoman Penyediaan dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Ruang Pejalan Kaki di Perkotaan (2000:21)

I. Tempat Duduk

Tempat duduk diletakan pada jalur amenitas. Terletak setiap 10 meter dengan lebar 40-50 centimeter, panjang 150 centimeter dan bahan yang digunakan adalah bahan dengan durabilitas tinggi seperti metal dan beton cetak.



Gambar 2. 15 Tempat Duduk di Jalur Pejalan Kaki

Sumber: Pedoman Penyediaan dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Ruang Pejalan Kaki di Perkotaan (2000:22)

2.5 Pengertian Segmen Jalan

Menurut Manual Kapasitas Jalan Indonesia (1997), Segmen jalan didefinisikan sebagai panjang jalan diantara dan tidak dipengaruhi oleh simpang bersinyal atau simpang tak bersinyal utama, mempunyai karakteristik yang hampir sama sepanjang jalan. Titik dimana karakteristik jalan berubah secara berarti menjadi batas segmen walaupun tidak ada simpang di dekatnya. Perubahan kecil dalam geometrik tidak perlu dipersoalkan (misalnya perbedaan lebar jalur lalu-lintas kurang dari 0,5 m), terutama jika perubahan tersebut hanya sebagian.

Segmen jalan didefinisikan sebagai perkotaan/semi perkotaan atau luar kota sebagai berikut:

A. Segmen jalan perkotaan/semi perkotaan: Mempunyai perkembangan secara permanen dan menerus sepanjang seluruh atau hampir seluruh jalan, minimum pada satu sisi jalan, apakah berupa perkembangan lahan atau bukan. Jalan di atau dekat pusat perkotaan dengan penduduk lebih dari 100.000 selalu digolongkan dalam kelompok ini. Jalan di daerah perkotaan dengan penduduk kurang dari 100.000 juga digolongkan dalam kelompok ini jika mempunyai perkembangan samping jalan yang permanen dan menerus.

B. Segmen jalan luar kota: Tidak ada perkembangan yang menerus pada setiap sisi jalan, walaupun mungkin terdapat beberapa perkembangan permanen seperti rumah makan, pabrik, atau perkampungan. (Catatan: Kios kecil dan kedai di sisi jalan bukan merupakan perkembangan permanen). Indikasi penting lebih lanjut tentang daerah perkotaan atau semi perkotaan adalah karakteristik arus lalu-lintas puncak pada pagi dan sore hari, secara umum lebih tinggi dan terdapat perubahan komposisi lalu-lintas (dengan persentase kendaraan pribadi dan sepeda motor yang lebih tinggi, dan persentase truk berat yang lebih rendah dalam arus lalu-lintas). Peningkatan arus yang berarti pada jam puncak biasanya menunjukkan perubahan distribusi arah lalu-lintas (tidak seimbang), dan karena itu batas segmen jalan harus dibuat antara segmen jalan luar kota dan jalan semi perkotaan. Dengan cara yang sama, perubahan arus yang berarti biasanya juga menunjukkan batas segmen. Indikasi lain yang membantu (walaupun tidak pasti) yaitu keberadaan kereb: jalan luar kota jarang dilengkapi kereb.

2.5.1 Pembagian Segmen Jalan

1. Bagi jalan menjadi segmen. Segmen jalan didefinisikan sebagai panjang jalan yang mempunyai karakteristik yang hampir sama. Titik dimana karakteristik jalan berubah secara berarti menjadi batas segmen.
2. Setiap segmen dianalisa secara terpisah. Jika beberapa alternatif (keadaan) geometrik sedang diamati untuk suatu segmen, masing-masing diberi kode khusus dan dicatat dalam formulir data masukan yang terpisah (UR-1 dan UR-2). Formulir analisa terpisah (UR-3) juga digunakan untuk masing-masing keadaan.
3. Jika periode waktu terpisah akan dianalisa, maka nomor kode yang khusus harus diberikan untuk masing-masing keadaan, dan formulir data masukan dan analisa yang terpisah harus digunakan.
4. Segmen jalan yang diamati sebaiknya tidak dipengaruhi oleh simpang utama atau simpang susun yang mungkin mempengaruhi kapasitas dan perilaku lalu-lintasnya.

2.6 Metode Analisis Kano

2.6.1 Pengertian Model Kano

Model Kano pertama kali dimunculkan oleh profesor Noriaki Kano di Universitas Tokyo Rika dengan tujuan untuk mengkategorikan atribut-atribut dari produk atau jasa. Pengkategorian atribut berdasarkan pada seberapa baik produk atau jasa tersebut mampu memuaskan kebutuhan konsumen (Puspitasari, 2010)

Model Kano dibagi ke dalam tiga tipe kebutuhan produk yang mempengaruhi kepuasan pelanggan, yakni (Tan dan Pawitra, 2001 dalam Puspitasari, 2010)

Tujuan digunakannya model kano pada penelitian ini adalah untuk mengetahui persepsi dan perilaku pengguna jalur pejalan kaki terhadap kondisi jalur pejalan kaki dan jalan yang ada saat ini dan membandingkan persepsi dan perilaku tersebut terhadap desain baru yang akan disesuaikan dengan kebutuhan masyarakat. Standar yang digunakan adalah standar mengenai kriteria jalur pejalan kaki dan jalan.

2.6.2 Keuntungan Model Kano

Keuntungan dari menggunakan model kano adalah (Puspitasari, 2010):

1. Prioritas pengembangan produk
2. Kebutuhan produk mudah dipahami

3. Model kano untuk kepuasan pelanggan digunakan sebagai prasyarat mengidentifikasi kebutuhan, hierarki dan prioritas pelanggan
4. Metode Kano memberikan bantuan dalam tingkat pengembangan produk
5. Menemukan dan memenuhi attractive requirements akan menciptakan sebuah perbedaan besar.

2.6.3 Penggunaan Model Kano

Dalam penggunaan metode kano, dapat di bagi menjadi lima kategori, yakni (Yang, 2005):

1. *Attractive Quality Attribute:*

Suatu atribut yang memberikan kepuasan jika terdapat suatu produk atau pelayanan, dan atribut tersebut tidak akan menghasilkan kepuasan jika suatu produk atau pelayanan tersebut tidak ada.

2. *One-dimensional Quality Attribute*

Suatu atribut yang mempunyai hubungan setara dengan tingkat kepuasan dari suatu produk atau pelayanan. Semakin besar tingkat pelayanannya maka semakin besar pula tingkat kepuasan penggunaannya.

3. *Must-be Quality Attribute*

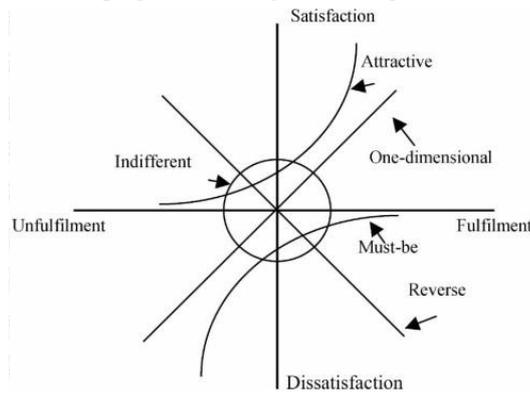
Atribut yang jika pada suatu produk atau pelayanan tidak ada maka akan menyebabkan penurunan kepuasan pelanggan, tetapi dengan adanya suatu produk atau pelayanan hal tersebut tidak akan terlalu berpengaruh terhadap pelanggan karena pelanggan berpikir bahwa atribut tersebut sudah seharusnya ada.

4. *Indifferent Quality Attribute*

Atribut yang ada dan tidaknya suatu produk atau pelayanan tidak akan berpengaruh terhadap kepuasan pelanggan.

5. *Reverse Quality Attribute*

Atribut yang kehadirannya menjadikan pelanggan merasa tidak puas dan tidak ada hasilnya dalam kepuasan pelanggan.



Gambar 2. 16 Diagram Kano Model

Sumber: Yang, 2005

Pada gambar tersebut menggambarkan hubungan antara kepuasan konsumen atau pelanggan dengan kinerja dari produk atau jasa untuk ketiga tipe di atas. Sumbu x menggambarkan seberapa berfungsinya sebuah produk dan sumbu y menggambarkan kepuasan konsumen.

Kebutuhan konsumen berdasarkan ketiga tipe di atas (*one-dimensional*, *must be*, *attractive*) dapat diklasifikasikan dalam bentuk kuisioner. Ada dua macam bentuk pertanyaan dalam kuisioner yakni pertanyaan fungsional dan pertanyaan disfungsional.

Kedua pertanyaan tersebut kemudian dapat diklasifikasikan menjadi enam kategori, yakni:

- A = *Attractive*
- M = *Must-be*
- O = *One-dimensional*
- I = *Indifferent*
- R = *Reverse*
- Q = *Questionable*

Pada dasarnya pada model kano terdiri dari 3 kategori tetapi respon konsumen selalu muncul kategori *indifferent*, *questionable*, dan *reverse*. *Indifferent* merupakan kategori dimana jika ada tidaknya layanan tidak akan berpengaruh pada kepuasan konsumen. *Reverse* (kemunduran), derajat kepuasan konsumen lebih tinggi jika layanan berlangsung tidak semestinya dibandingkan kepuasan terhadap layanan yang berjalan lebih baik atau dapat dikatakan penetapan dari perusahaan terbalik dengan apa yang dirasakan oleh konsumen. Sedangkan *questionable* (diragukan) adalah jawaban dari konsumen tidak jelas atau kurang sesuai dengan pertanyaan yang ada.

Tabel 2. 4 Kategori kualitas atribut Model Kano

<i>Categories of quality attributes in Kano's Model</i>	<i>Categories of quality attributes with high importance in refined model</i>	<i>Categories of quality attributes with low importance in refined model</i>
<i>Attractive</i>	<i>Highly attractive</i>	<i>Less attractive</i>
<i>One-dimensional</i>	<i>High value-added</i>	<i>Low value-added</i>
<i>Must be</i>	<i>Critical</i>	<i>Necessary</i>
<i>Indifferent</i>	<i>Potential</i>	<i>Care-free</i>

Sumber: Yang, 2005

Atribut *one-dimensional* dapat meningkatkan kepuasan pelanggan, sehingga dapat ditentukan beberapa atribut kualitas *one-dimensional* dengan kepentingan tinggi sebagai nilai tambah atribut dengan kualitas tinggi. Sedangkan yang lain dapat digolongkan sama rendah dengan atribut nilai tambah.

Atribut *attractive*, pengguna dengan tingkat kepentingan tinggi dapat diklasifikasikan sebagai atribut yang sangat *attractive*. Sedangkan yang kurang penting dapat diklasifikasikan sebagai atribut kualitas kurang menarik.

Atribut *indifferent* yang dimaksud adalah atribut kualitas perawatan gratis. Hal ini dikarenakan meskipun tidak memiliki kepentingan yang tinggi namun dapat menarik perhatian pengguna. Sehingga atribut *indifferent* digolongkan sebagai atribut yang potensial tergantung pada tingkat kepentingannya.

Setelah semua atribut di kelompokkan kembali atau di *redefinition*, maka suatu perusahaan atau *stakeholder* dapat membuat keputusan yang lebih berkualitas dan lebih sesuai. Berikut merupakan penerapan dari model kano *redefinition* (Yang, 2005).

a. *Kano's attractive attributes*

Highly attractive quality attribute

Ini merupakan alat yang baik bagi perusahaan atau *stakeholder* untuk menarik pengguna atau pelanggan yang potensial. Dapat menampilkan atau menjual atribut yang strategis

Less attractive quality attributes

Dikarenakan memiliki daya tarik yang sedikit untuk pengguna atau pelanggan, maka atribut dapat dibuang jika melibatkan pertimbangan biaya

b. *Kano's one-dimensional attributes*

High value-added quality attributes

Atribut ini memiliki kontribusi tinggi terhadap kepuasan pengguna atau pelanggan, sehingga dapat meningkatkan pendapatan. Oleh karena itu perusahaan atau *stakeholder* harus berupaya untuk memberikan atribut tersebut kepada pengguna atau pelanggan.

Low value-added quality attributes

Atribut ini kurang memberikan kontribusi terhadap kepuasan pengguna atau pelanggan. Tetapi perusahaan atau *stakeholder* tidak dapat mengabaikan atribut ini, perusahaan tidak boleh memberikan terlalu sedikit atribut ini kepada pengguna atau pelanggan karena akan membuat ketidakpuasan pengguna.

c. *Kano's must be quality attributes*

Critical quality attributes

Atribut ini sangat penting dan berpengaruh terhadap kepuasan pengguna atau pelanggan, sehingga perusahaan atau *stakeholder* harus memenuhi secara optimal atribut tersebut.

Necessary quality attributes

Pihak perusahaan dapat memenuhi atribut ini hanya pada tingkat diperlukannya atribut ini, hal ini untuk menghindari pengguna yang merasa tidak puas.

d. *Kano's indifferent quality attributes*

Potential quality attributes

Atribut ini merupakan atribut yang dapat menarik perhatian secara bertahap. Sehingga perusahaan atau *stakeholder* dapat mempertimbangkan hal-hal strategis yang diperlukan untuk menarik pelanggan di masa yang akan datang.

Care-free quality attributes

Jika diperlukan, perusahaan atau *stakeholder* tidak perlu menawarkan atribut-atribut ini dalam pertimbangan biaya.

2.6.4 Tahap Penggunaan Metode Kano

A. Tahap Pertama: Mengidentifikasi produk yang ditawarkan

Titik awal untuk membuat kuisisioner Kano adalah dengan memiliki penentuan persyaratan produk/ variabel dari obyek yang akan diteliti.

B. Tahap Kedua: Menyusun kuisisioner Kano

Penyusunan *must be, one dimensional, attractive attributes and indifferent quality attributes* dapat diklasifikasikan dengan cara kuisisioner. Untuk setiap tampilan obyek/ produk sepasang pertanyaan dapat diformulasikan untuk pelanggan dalam menjawab pertanyaan penelitian dan dapat diklasifikasikan di dalam lima cara yang berbeda tergantung dengan jawaban yang telah didapatkan



dari kuisioner. Hal tersebut digolongkan dengan pertanyaan yang bersifat *fungsional* dan *disfungsional*. Contoh pertanyaan fungsional yakni:

Functional form of the question	
↓	
If the edges of your skis grip well on hard snow, how do you feel?	1. I like it that way 2. It must be that way 3. I am neutral 4. I can live with it that way 5. I dislike it that whay
↑	
Dysfunctional form of the question	
If the edges of your skis do not grip well on hard snow, how do you feel?	1. I like it that way 2. It must be that way 3. I am neutral 4. I can live with it that way 5. I dislike it that whay

Gambar 2. 17 Tabel Fungsional dan Disfungsional Tahap kedua

If your skis make it much easier for you to ski in deep powder snow, how do you feel?	<input checked="" type="checkbox"/> I like it that way <input type="checkbox"/> It must be that way <input type="checkbox"/> I am neutral <input type="checkbox"/> I can live with it that way <input type="checkbox"/> I dislike it that way
If your skis do not make it any easier for you to ski in deep powder snow, how do you feel?	<input type="checkbox"/> I like it that way <input type="checkbox"/> It must be that way <input checked="" type="checkbox"/> I am neutral <input type="checkbox"/> I can live with it that way <input type="checkbox"/> I dislike it that way

Gambar 2. 18 Tata Cara Pembuatan dan Penggunaan Kuisioner Pada tabel Fungsional dan Disfungsional

Setelah diketahui jawaban dari masing-masing pertanyaan Fungsional dan Disfungsional yang telah di berikan kepada sampel penelitian, maka dapat dimasukkan ke dalam tabel kombinasi yang digunakan untuk menganalisis jawaban dari tabel fungsional dan disfungsional agar dapat memperoleh hasil klasifikasi yang sesuai dengan standar yang ditetapkan oleh metode Kano.

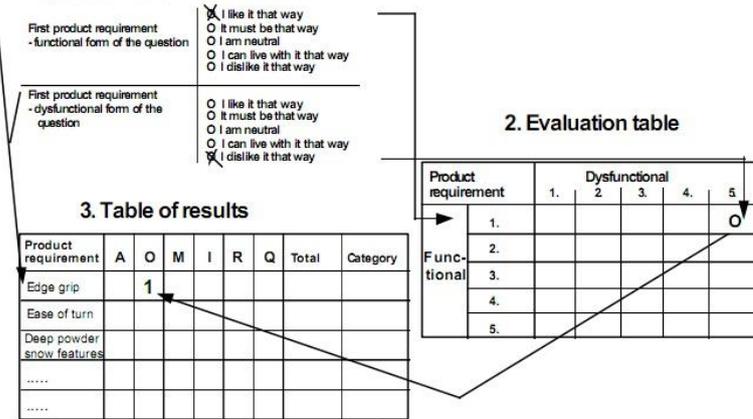
C. Langkah Ketiga: Mengelola hasil wawancara dengan pengguna

Pada Metode Analisis Kano yang digunakan lebih kepada wawancara kepada pengguna, dikarenakan pada analisis kano ini wawancara lisan dianggap efektif untuk tingkat obyektivitas suatu hasil wawancara atau kuisioner.

D. Langkah Keempat: Evaluasi dan Pelaksanaan

Kuisioner yang telah didapatkan jawaban dari hasil survei dan observasi lapangan kemudian dievaluasi terlebih dahulu dalam tiga langkah, setelah dikombinasikan jawaban atas fungsional dan disfungsional di dalam tabel evaluasi, maka hasil kriteria produk dapat dilihat pada tabel hasil yang

menunjukkan distribusi keseluruhan kebutuhan kategori. Langkah berikut ini merupakan langkah untuk dapat menginterpretasikan hasil dari metode kano.



Gambar 2. 19 Tabel Evaluasi hasil Wawancara dan Kuisiner

Customer requirements	Dysfunctional (negative) question				
	1. like	2. must be	3. neutral	4. live with	5. dislike
1. like	Q	A	A	A	O
2. must-be	R	I	I	I	M
3. neutral	R	I	I	I	M
4. live with	R	I	I	I	M
5. dislike	R	R	R	R	Q

Customer requirement is ...

A: Attractive
M: Must-be
R: Reverse

O: One-dimensional
Q: Questionable
I: Indifferent

Gambar 2. 20 Tabel Kombinasi Jawaban Kuisiner Fungsional dan Disfungsional

Table 2. Air-conditioner quality attributes

Ranking	Quality attribute	Importance (mean)	Satisfaction (mean)	Category in Kano's model	Category in refined Kano's model	Category in I-S model
1	Compressor noise	4.46	3.46	One-dimensional	High value-added	To be improved
2	Durability of fan motor	4.33	3.88	One-dimensional	High value-added	Excellent
3	Outlet noise of air-conditioner	4.33	3.54	One-dimensional	High value-added	To be improved
4	Anti-erosion of heat exchanger	4.32	3.76	One-dimensional	High value-added	Excellent
5	Stainless base	4.15	3.90	Must-be	Critical	Excellent
6	Ease of maintenance and cleaning	4.07	3.75	One-dimensional	High value-added	Excellent
7	Comfort	4.06	3.72	One-dimensional	High value-added	Excellent
8	Air-cleaning efficiency	4.04	3.65	One-dimensional	High value-added	To be improved
9	Temperature display (room and setting)	4.02	3.87	Must-be	Critical	Excellent
10	Drop protection and drainage	3.97	3.75	One-dimensional	High value-added	Excellent
11	Inverter compressor	3.95	3.63	Must-be	Critical	To be improved
12	Negative ions	3.95	3.76	Attractive	Highly attractive	Excellent
13	Price	3.94	3.40	One-dimensional	Low value-added	Care-free
14	Material accordance of base and internal compressor surrounding	3.93	3.71	Attractive	Less attractive	Surplus
15	Free wind control and auto louver function	3.92	3.65	One-dimensional	Low value-added	Care-free
16	Cleaning instructions	3.92	3.54	Attractive	Less attractive	Care-free
17	Guard net for fin	3.86	3.79	Must-be	Necessary	Surplus
18	Ease of portability and installation	3.80	3.65	One-dimensional	Low value-added	Care-free
19	Attractiveness and design for external looks	3.77	3.73	One-dimensional	Low value-added	Surplus
20	Wired and wireless control function	3.68	3.77	Attractive	Less attractive	Surplus
21	Four key functions in one	3.64	3.60	Attractive	Less attractive	Care-free
22	Universal remote control	3.57	3.65	Indifferent	Care-free	Care-free
23	Cleanliness of surface	3.56	3.66	One-dimensional	Low value-added	Care-free
24	Pre-order function of starting time	3.35	3.55	Indifferent	Care-free	Care-free
Mean		3.941	3.678			

Note: Ranking is according to level of importance. If two or more attributes have the same importance level, the attribute with a smaller deviation is ranked higher.

Gambar 2. 21 Tabel Penggabungan Kuisiner
Sumber: Yang, 2005

Untuk memposisikan diperlukan rata-rata dari *satisfaction* dan *dissatisfaction* dari setiap atribut. Untuk itu ada aturan dalam mengevaluasi yaitu Menghitung rata-rata setiap atribut :

Evaluation Rule

$$M > O > A > I$$

Extent of Satisfaction

Koefisien tingkat kepuasan berkisar antara 0 sampai dengan 1, semakin dekat dengan nilai 1 maka semakin mempengaruhi kepuasan konsumen, sebaliknya jika nilai mendekati ke 0 maka dikatakan tidak begitu mempengaruhi kepuasan konsumen.

$$\frac{A+O}{A+O+M+I}$$

Extent of Dissatisfaction

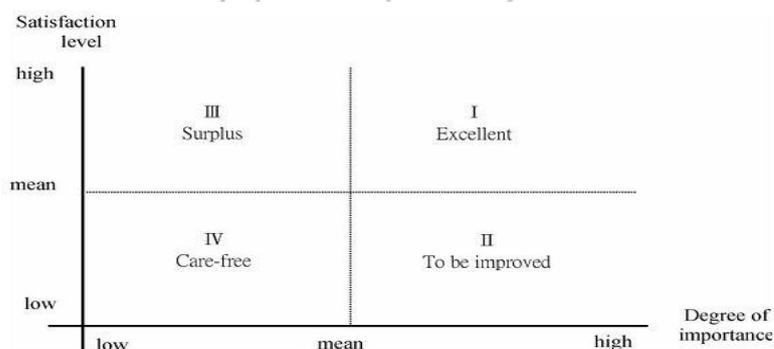
Jika nilai semakin mendekati angka -1 maka pengaruh terhadap kekecewaan konsumen semakin kuat, sebaliknya jika nilainya 0 maka tidak mempengaruhi kekecewaan konsumen.

$$\frac{O+M}{(A+O+M+1) \times (-1)}$$

Dari hasil rata-rata dapat diketahui nilai yang memungkinkan mengetahui atribut yang menjadi kepuasan pelanggan dan ketidakpuasan pelanggan. Atribut yang bernilai positif dipertahankan sedangkan yang negatif dilakukan tindakan perbaikan.

E. Langkah Ke Lima: Prioritas untuk perbaikan kebutuhan

Dalam model ini, dimensi horizontal menunjukkan tingkat pentingnya kualitas atribut, dan dimensi vertikal menunjukkan tingkat kepuasan berdasarkan kualitas atribut. Pasangan order (skala kepentingan, skala kepuasan) kemudian diletakkan di koordinat. skala kepentingan dan skala kepuasan dapat diletakkan pada koordinat ke empat bidang.



Gambar 2.22 Model Kepuasan-Kepentingan

Sumber: Yang, 2005



Daerah I. sangat baik: Atribut terletak di daerah ini adalah mereka yang dianggap pelanggan Menjadi penting sehingga kinerja atribut ini dilanjutkan.

Daerah II. meningkatkan: atribut kualitas yang tercantum di daerah ini adalah mereka yang dianggap sebagai Penting bagi pelanggan tapi untuk yang pertunjukan belum bertemu dengan harapan. harus segera melakukan perbaikan untuk atribut yang ada pada daerah ini.

Daerah III. Daerah surplus: Atribut yang terdaftar di daerah ini tidak sangat penting bagi pelanggan. Tapi persepsi pelanggan cukup memuaskan. Pihak pengelola dapat menempatkan Kualitas atribut samping. atribut yang Dapat dihilangkan tanpa menimbulkan dampak negatif yang signifikan pada kepuasan pelanggan.

Daerah IV. Perawatan - daerah bebas: pelanggan memiliki Tingkat kepuasan yang lebih rendah pada kualitas atribut ini dikarenakan atribut ini kurang penting. Pihak pengelola tidak perlu khawatir tentang atribut ini, karena item ini memiliki dampak yang tidak terlalu penting terhadap kualitas keseluruhan - proses evaluasi.

2.7 Behavior Setting

Studi perilaku dapat ditinjau dari kerangka pendekatan yang menekankan bahwa latar belakang manusia seperti hidup, kepercayaan yang dianut, nilai-nilai dan norma-norma yang dipegang akan menentukan perilaku seseorang yang antara lain tercermin dalam cara hidup dan peran yang dipilih. Cara hidup dan sistem kegiatan akan menentukan macam dan wadah bagi kegiatan tersebut. Wadah tersebut adalah ruang-ruang yang saling berhubungan dalam satu sistem tata ruang dan berfungsi sebagai tempat berlangsungnya kegiatan tadi. (Haryadi dan B. Setyawan, 2010: 23-24)



Gambar 2. 23 Kerangka Pendekatan Ruang Dari Aspek Perilaku

Menurut Haryadi dan B. Setiawan (2010), gambar tersebut menjelaskan bahwa kerangka pendekatan ruang dari aspek perilaku menekankan pada faktor *human agency*, yaitu keputusan setiap individu manusia atau sekelompok manusia untuk merumuskan pandangan-pandangannya terhadap dunia, nilai-nilai kehidupan yang diyakini bersama, menjabarkannya dalam kebiasaan hidup sehari-hari yang tertuang dalam sistem kegiatan dan wadah ruangnya (sistem setting)

Menurut Roger Barker dalam Dwi Rinjani (2011), setting perilaku (*behavior setting*) adalah konsep kunci bagi analisis perilaku manusia dalam arsitektur. Secara sederhana *behavior setting* dapat diartikan sebagai suatu interaksi antara suatu kegiatan dengan tempat yang spesifik.

Behavior setting mengandung unsur-unsur sekelompok orang yang melakukan sesuatu kegiatan, aktivitas atau perilaku dari sekelompok orang tersebut, tempat

berlangsungnya kegiatan tersebut, tempat berlangsungnya kegiatan tersebut dan waktu spesifik saat kegiatan tersebut dilakukan.

Dalam kajiannya, *behavior setting* dapat dijabarkan dalam 2 istilah yaitu *system of setting* dan *system of activity*. Berikut adalah penjelasannya:

System of Setting

System of Setting dapat berarti sistem tempat atau ruang yang diartikan sebagai rangkaian unsur-unsur fisik atau spasial yang mempunyai hubungan tertentu dan terkait hingga dapat dipakai untuk suatu kegiatan tertentu.

Contohnya adalah ruang terbuka atau trotoar yang dijadikan berjualan kaki lima.

System of Activity

System of Activity dapat diartikan sebagai sistem kegiatan atau suatu rangkaian perilaku yang secara sengaja dilakukan oleh satu atau beberapa orang. Contohnya adalah rangkaian upacara perkawinan dengan adat Jawa.

Fungsi *behavior setting* adalah untuk mengevaluasi desain lingkungan. Dengan mencermati *behavior setting*, dapat dianalisis hasil rancangan, hubungan antar seting, titik perhatian (*focal point*) atau tempat-tempat yang merupakan konsentrasi perilaku manusia.

Behavior setting sendiri memiliki beberapa karakteristik seperti:

- Sejumlah perilaku dapat terjadi di dalam sebuah ruangan ber dinding empat
- *Behavior setting* memiliki saling ketergantungan antara pola perilaku yang terjadi dengan latar belakang lingkungan fisik.
- Perilaku kelompok berbeda dengan perilaku individu. Perilaku-perilaku yang hadir terkadang tidak menarik bagi penampilan individu, tapi dapat menjadi menarik terhadap seting.
- Pola perilaku yang terjadi dan latar belakang lingkungan fisik dapat berubah atau diubah karena keduanya mampu mengubah *behavior setting*.

Menurut Lubmir Popov (2010) dalam Dwi Rijani (2011) pada *behavior setting*, perilaku harus di pelajari, ruang dan waktu harus diperhatikan serta di perhitungkan. Kemudian penekanan selanjutnya adalah perilaku harus jelas, dapat diamati dan bersifat objektif. Perilaku yang berlandaskan pendapat diri sendiri (subjektif) sangat sulit untuk diukur. Untuk itu dalam pengamatan *behavior setting*, observasi sangat perlu dilakukan karena untuk memahami perilaku manusia hal yang utama dilakukan adalah pengamatan terhadap manusia yang didukung oleh ruang dan waktu.



Kemudian selanjutnya adalah konsep yang cukup spesifik untuk memenuhi rangkaian observasi. Kejadian atau peristiwa ditetapkan dalam jumlah hari, jangka waktu diukur dalam jam dan populasi diukur dalam jumlah orang yang mendiami seting tersebut dalam jangka waktu tertentu. Jika ada banyak manusia atau objek yang ada, maka dapat didefinisikan menjadi diamati dan tidak diamati. Misalnya dalam suatu seting terdapat objek yang tidak banyak berperan aktif dalam pola perilaku, maka hal tersebut dapat di toleransi atau diabaikan.

Selanjutnya menurut Haryadi dan B. Setiawan (2010), hal terakhir dan terpenting pada kajian arsitektur perilaku adalah kita berhadapan dengan sekelompok orang yang mempunyai persepsi atau nilai-nilai yang sama dan mirip serta melakukan kegiatan dengan perilaku tertentu untuk tujuan yang telah disepakati. Dengan begitu dapat diartikan bahwa setiap kelompok manusia dapat membentuk *behavior setting* yang berbeda, bergantung pada nilai-nilai, kesempatan dan keputusan yang telah dibentuk.

Teknik *Behavioral Mapping* yang dikembangkan oleh Ittelson sejak tahun 1970, merupakan teknik yang sangat populer dan sering dipakai. Selain relatif mudah dipahami, teknik ini memiliki kekuatan utama pada aspek spasialnya. Teknik *behavioral mapping* memiliki kemampuan untuk mendapatkan informasi mengenai suatu fenomena (terutama pada perilaku individu atau sekelompok manusia) yang terkait dengan sistem spasialnya. *Behavioral mapping* secara spesifik adalah mengamati perilaku manusia dengan lingkungannya.

Sommer (1986) dalam Haryadi dan B. Setiawan (2010:81) menyatakan bahwa *behavioral mapping* digambarkan dalam bentuk sketsa atau diagram mengenai suatu area dimana manusia melakukan berbagai kegiatannya. Tujuannya adalah untuk menggambarkan perilaku dalam peta, mengidentifikasi jenis dan frekuensi perilaku, serta menunjukkan kaitan antara perilaku tersebut dengan wujud perancangan yang spesifik. Pemetaan perilaku ini dapat dilakukan secara langsung pada saat pengamatan di tempat pengamatan atau dilakukan kemudian berdasarkan catatan-catatan yang dibuat. Berdasarkan Ittelson, pemetaan perilaku secara umum akan mengikuti prosedur yang terdiri dari lima unsur, yakni:

1. Sketsa dasar area atau setting yang akan diobservasi
2. Definisi yang jelas tentang bentuk-bentuk perilaku yang akan diamati, dihitung, dideskripsikan dan didiagramkan
3. Satu rencana waktu yang jelas pada saat kapan pengamatan akan dilakukan

4. Prosedur sistematis yang jelas harus diikuti selama observasi

5. Serta sistem *coding* yang efisien untuk lebih mengefisienkan pekerjaan selama observasi

Barker menyatakan suatu *behavior setting* didefinisikan sebagai suatu kombinasi yang stabil antara aktivitas, tempat dan kriteria sebagai berikut (Laurens, 2005:175 dalam Mirradewi, 2010:14):

1. Terdapat suatu aktivitas yang berulang berupa suatu pola perilaku (*standing pattern of behavior*). Dapat terdiri atas satu atau lebih pola perilaku ekstraindividual.
2. Dengan tata lingkungan tertentu (*circumfacent mileu*). *Mileu* ini berkaitan dengan pola perilaku
3. Membentuk suatu hubungan yang sama antar keduanya (*synomorphy*)
4. Dilakukan pada periode waktu tertentu.

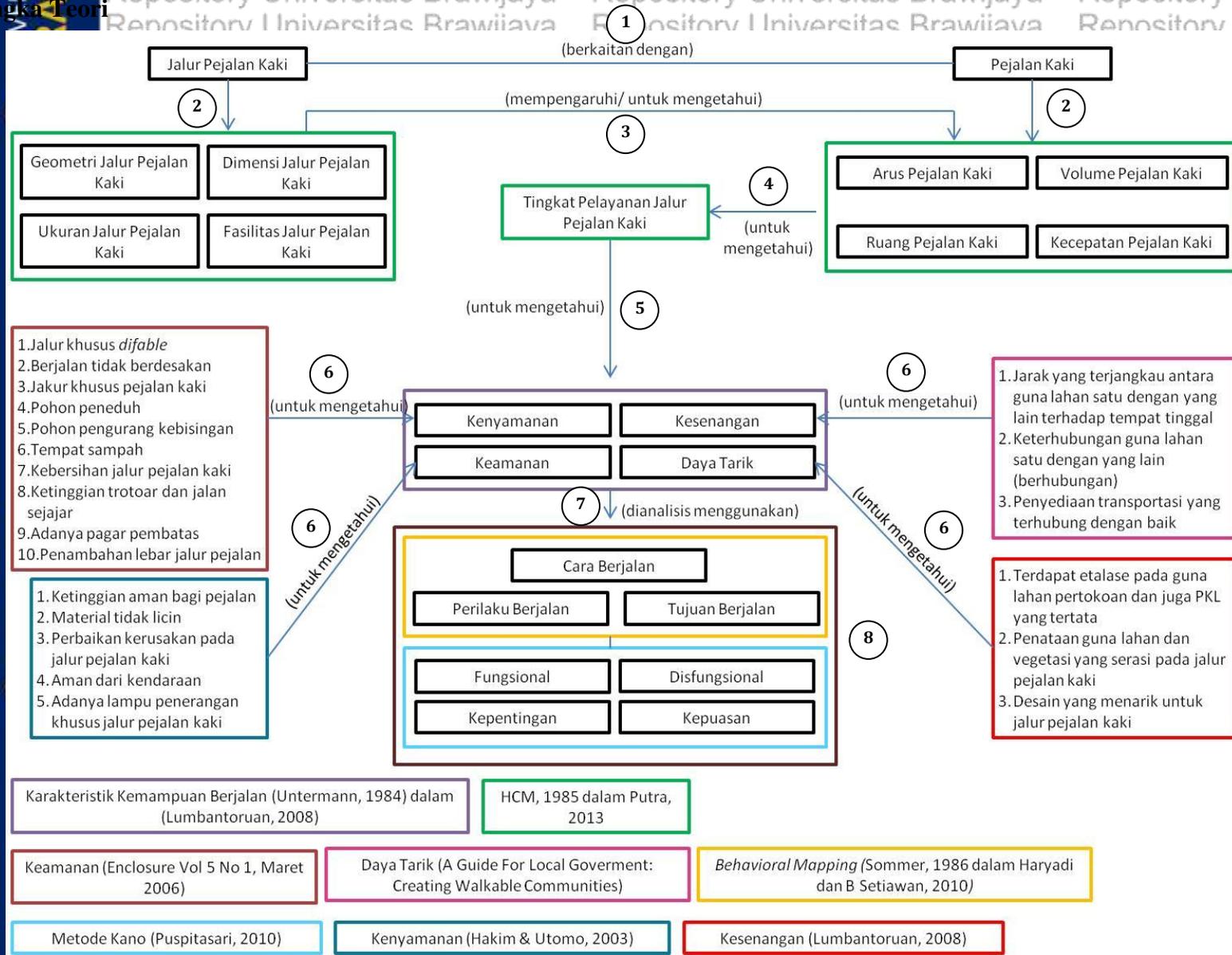
Istilah ekstaindividual menunjukkan fakta operasional bahwa sebuah *setting* tidak bergantung hanya pada seorang manusia atau objek dan yang terpenting adalah konfigurasi secara keseluruhan.

Adapun jenis-jenis perilaku yang biasa dipetakan antara lain meliputi: pola perjalanan, migrasi, perilaku konsumtif, kegiatan rumah tangga, hubungan ketetangaan, serta penggunaan berbagai fasilitas publik. Terdapat dua cara untuk melakukan pemetaan perilaku yakni: 1. *Place centered mapping*, 2. *Person centered mapping*.

1. *Place Centered Mapping*: digunakan untuk mengetahui bagaimana manusia atau sekelompok manusia memanfaatkan atau mengakomodasikan perilakunya dalam suatu situasi waktu dan tempat tertentu. Jadi perhatiannya pada suatu tempat yang spesifik baik besar ataupun kecil.
2. *Person Centered Mapping*: Menekankan pada pergerakan manusia pada suatu periode waktu tertentu, jadi berkaitan tidak hanya dengan satu tempat atau lokasi akan tetapi dengan beberapa tempat atau lokasi.



2.8 Kerangka Teori



Gambar 2. 24 Kerangka Teori

Keterangan dari kerangka teori :

- (1) Jalur pejalan kaki saling berkaitan dengan pejalan kaki
- (2) Jalur pejalan kaki diidentifikasi berdasarkan geometri jalur pejalan kaki, dimensi jalur pejalan kaki, ukuran jalur pejalan kaki dan fasilitas jalur pejalan kaki
- (3) Identifikasi jalur pejalan kaki pada tahap 2 digunakan untuk mengetahui identifikasi dari pejalan kaki yakni arus pejalan kaki, volume pejalan kaki, ruang pejalan kaki dan kecepatan pejalan kaki
- (4) Identifikasi jalur pejalan kaki dan juga identifikasi pengguna jalur pejalan kaki digunakan untuk mengetahui kinerja jalur pejalan kaki berdasarkan tingkat pelayanan eksisting yang terdapat pada jalur pejalan kaki tersebut
- (5) Setelah mengetahui tingkat pelayanan eksisting yang terdapat pada tahap 4, jika terdapat hasil yang kurang memuaskan maka dilakukan peningkatan kinerja jalur pejalan kaki yang diidentifikasi dan di dapatkan dari persepsi dan perilaku pengguna jalur pejalan kaki berdasarkan pada teori yang dikemukakan oleh Untermann, 1984 yakni keamanan, kenyamanan, kesenangan dan daya tarik.
- (6) Untuk dapat mengetahui dan menilai masing-masing tingkat keamanan, kenyamanan, kesenangan, dan daya tarik yang terdapat pada jalur pejalan kaki maka digunakan indikator dari sub variabel tersebut
- (7) Indikator yang terdapat pada sub variabel keamanan, kenyamanan, kesenangan dan daya tarik dari perilaku pengguna jalur pejalan kaki disesuaikan dengan kebutuhan penelitian. Pada perilaku pejalan kaki, indikator yang digunakan sesuai dengan teori yang berasal dari Untermann, 1984 yakni cara berjalan, perilaku berjalan dan tujuan berjalan.
- (8) Setelah didapatkan kesimpulan dari analisis perilaku menggunakan *behavior mapping* kemudian dilakukan analisis persepsi menggunakan model kano untuk mengetahui persepsi dari pejalan kaki yang sering menggunakan jalur pejalan kaki tersebut. Untuk indikator dari sub variabel keamanan, kenyamanan, kesenangan dan daya tarik yang digunakan oleh persepsi pengguna jalur pejalan kaki berasal dari Untermann, 1984 dilengkapi dan disesuaikan dengan teori yang berasal dari penelitian terdahulu, jurnal, dan panduan khusus jalur pejalan kaki.

2.9 Studi Terdahulu

Studi ini tidak merujuk kepada kota tertentu, ditujukan untuk seluruh kota yang memiliki masalah yakni mengenai permasalahan jalan raya yang bisa maupun tidak tetap harus perlu dirancang untuk dapat mengatasi mobilitas pengguna di suatu kota. Studi ini menunjukkan bahwa masalah yang lebih mendasar adalah masalah keselamatan. Dengan begitu dapat diterapkan tujuan dari desain jalan raya perkotaan adalah dengan menyeimbangkan keamanan di jalan raya dan juga memunculkan desain yang nyaman "*livable design*".

Desain "*forgiving*" nilainya harus setara dengan keamanan yang ditingkatkan, dan untuk memulai dan mempertimbangkan kembali peran perilaku pengemudi yang memungkinkan pada jalan ini, namun harus diakui bahwa kinerja keselamatan *Interstate System* mungkin lebih baik dijelaskan oleh fakta bahwa jalan raya dapat dibatasi aksesnya, dan jaringan pergerakan kendaraan kinerja keselamatan lebih mengutamakan "*forgiving*" dan membatasi penggunaannya untuk jenis *single user* karena memungkinkan mereka berkendara dengan kecepatan yang lebih tinggi. Pada tingkat yang paling dasar, fungsi utama jalan perkotaan adalah dapat melayani warga dengan desain kompak dan dapat mendorong tingkat akses yang tinggi diantara mereka dengan cara tradisional yakni melalui cara *non-motorized* yakni membatasi kecepatan tinggi, membatasi akses jalan raya. (Eric Dumbaugh, 2005)

Salah satu penyebab banyaknya tingkat kecelakaan yang terjadi pada pejalan kaki di jalur pedestrian adalah akibat pencampuran fungsi jalur pedestrian dengan aktivitas yang lain. Elemen-elemen yang perlu diperhatikan dalam perencanaan keamanan pedestrian adalah (Danoe Iswanto, 2006) :

- Desain jalan dan jalur pedestrian : desain jalan untuk pejalan kaki harus nyaman dan aman serta memiliki daya tarik agar orang merasa betah melaluinya.
- Kecepatan dan kepadatan : keamanan pejalan kaki salah satunya agar terhindar dari kecelakaan lalu lintas. Pada jalan yang memiliki kecepatan dan kepadatan lalu lintas yang tinggi harus memiliki barrier pada jalur pedestrian. Barrier ini dapat berupa pepohonan, pot bunga, dan adanya jarak antara jalur pedestrian dengan jalan raya.
- Pemilihan perencanaan jalur pedestrian yang berkesinambungan : hal ini berhubungan dengan perencanaan kawasan yang mampu menyatukan elemen-elemen yang ada disekitarnya menjadi satu kesatuan.

- Kondisi musim : akibat sering berubahnya musim maka jalur pedestrian harusnya mampu mengantisipasinya dengan memperhitungkan faktor alam yang mampu mempengaruhi aktivitas-aktivitas orang yang melewatinya.

- Waktu : Jalur pedestrian digunakan untuk berjalan kaki baik siang maupun malam hari. Untuk itu perlu adanya pemikiran untuk mengolah jalur pedestrian agar aktivitas yang berhubungan dengan waktu dapat berjalan lancar dengan tersedianya fasilitas yang membuat nyaman orang yang melaluinya.

Ada berbagai cara untuk mendefinisikan apa yang kita maksud dengan "walkable". Setiap masyarakat harus mempertimbangkan definisi yang tepat untuk dirinya sendiri. Terdapat karakteristik masyarakat pengguna jalur pejalan kaki (A Guide For Local Government: Creating Walkable Communities, 1998):

- Kesinambungan: yang jelas , dimengerti dan trotoar yang terorganisir, jalan dan penggunaan lahan sistem sesuai dengan skala dan fungsi sekitarnya dalam konteks perkotaan . Trotoar dan sistem jalan harus dapat menghubungkan titik aktivitas, memberikan garis yang jelas dari pandangan dan perjalanan , dan termasuk penanda instruktif sederhana.

- Kontinuitas: Sebuah pola desain dan penggunaan yang menyatukan sistem pejalan kaki.

- Keseimbangan: Keseimbangan antara moda transportasi yang akan menampung dan mendorong partisipasi pejalan kaki.

- Keselamatan: Perlindungan pejalan kaki dari mobil dan sepeda. Pengaturan waktu yang cukup untuk menyeberangi persimpangan tanpa gangguan.

Pemisahan fisik dari kecepatan bergerak mobil. Perlindungan dengan memberikan tanda saat melintasi persimpangan .

- Kenyamanan: Bahan paving Aman dan dinegosiasikan untuk trotoar dan penyeberangan. Bagian yang terhalang di trotoar dan di sudut-sudut. Sinyal dan waktu yang tepat untuk mengaktifkan penyeberangan yang aman dan cepat.

- Keramahan: Sebuah rasa keramahan dan kesesuaian bagi individu dan interaksi masyarakat. Trotoar harus menyediakan untuk berbagai kegunaan dan kegiatan sesuai dengan karakteristik perkotaan yang beragam.

- Aksesibilitas: Kesempatan bagi semua individu untuk memanfaatkan lingkungan jalur pejalan kaki semaksimal mungkin.



Tabel 2. 5 Penelitian Terdahulu

No	Judul	Tujuan	Variabel	Sub Variabel	Metode Analisis	Hasil	Perbandingan
1	Perbaikan Tingkat Pelayanan Pejalan Kaki di Jalan MT. Haryono dan Jalan Gajayana Kota Malang (2003)	<ul style="list-style-type: none"> Mengetahui karakteristik pejalan kaki di JL. MT. Haryono dan JL. Gajayana Mengetahui tingkat pelayanan pejalan kaki di JL. MT. Haryono dan JL. Gajayana Memperbaiki tingkat pelayanan pejalan kaki di JL. MT. Haryono dan JL. Gajayana 	Tingkat Pelayanan	<ul style="list-style-type: none"> Arus Ruang 	<ul style="list-style-type: none"> Deskriptif kuantitatif menggunakan standar HCM Tahun 1985 (analisis volume pejalan kaki, kecepatan pejalan kaki, dan pejalan kaki) dan Bina Marga No. 007/BNKT/1990 (tingkat pelayanan) Rumus yang digunakan antara lain: <ul style="list-style-type: none"> Volume pejalan kaki: $V = Pk/t$ Kecepatan pejalan kaki: $S = L/t$ Arus pejalan kaki: $v = S \times D$ 	<ul style="list-style-type: none"> Tingkat pelayanan jalur pedestrian C dan D, dengan jarak tempuh 300m - 450m. Lebar trotoar yang dibutuhkan di JL. MT. Haryono 1,50m - 3,00m dan JL. Gajayana 1,50m - 2,00m 	<p>Persamaan:</p> <p>Menggunakan metode yang sama untuk menentukan tingkat pelayanan jalur pejalan kaki yakni menggunakan standart dari US HCM Tahun 1985.</p> <p>Sama-sama ingin mengetahui karakteristik pejalan kaki dan ingin mengetahui tingkat pelayanan pejalan kaki.</p> <p>Perbedaan:</p> <ul style="list-style-type: none"> Perbedaan terdapat pada wilayah penelitian, perbedaan juga terdapat pada variabel pengamatan, dimana pada penlitian ini menggunakan variabel tingkat pelayanan dan sub variabelnya arus dan ruang Selain itu dalam penelitian ini juga akan membandingkan persepsi yang akan didapatkan sebelum dilakukan desain sesuai dengan hasil yang telah didapatkan dari analisa dengan kondisi desain pedestrian setelah hasil analisis Perbedaan juga terletak pada metode analisis yang digunakan, pada penelitian ini metode analisis yang digunakan adalah metode Analisis Kano yang digunakan untuk mengukur dan menilai persepsi dan perilaku dari pengguna jalan dan pedestrian

No	Judul	Tujuan	Variabel	Sub Variabel	Metode Analisis	Hasil	Perbandingan
2	Studi Karakteristik Pejalan Kaki Terhadap Penyediaan Fasilitas Pejalan Kaki di Pusat Kota Malang (2005)	<ul style="list-style-type: none"> Mengetahui karakteristik fisik pejalan kaki di pusat kota. Mengetahui karakteristik pejalan kaki pusat kota 	<ul style="list-style-type: none"> Karakteristik fisik pejalan kaki 	<ul style="list-style-type: none"> Fasilitas pejalan kaki Fasilitas penunjang pejalan kaki 	<ul style="list-style-type: none"> Metode analisis normatif/berdasarkan Tahun 1985 Metode analisis deskriptif eksplanatory dengan statistika sederhana yang didasarkan dari pengmpula secara kuesioner dan observasi lapangan Rumus yang digunakan 	<ul style="list-style-type: none"> Tujuan aktivitas pejalan kaki di wilayah studi didominasi oleh kegiatan untuk berjalan santai dan dilakukan secara berkelompok. Wilayah studi memiliki tingkat pelayanan pejalan kaki B dan C dan memerlukan perbaikan berupa 	<ul style="list-style-type: none"> Persamaan: Menggunakan metode yang sama untuk menentukan tingkat pelayanan pejalan kaki yakni menggunakan standart dari US HCM Tahun 1985 Menggunakan metode yang sama yakni metode deskriptif eksplanatory dikarenakan penelitian ini melakukan penelitian dengan menggunakan kuisioner dan observasi secara langsung Sama-sama menganalisis persepsi pengguna jalur pejalan kaki
			<ul style="list-style-type: none"> Karakteristik pergerakan pejalan kaki 	<ul style="list-style-type: none"> Kebutuhan faktor psikis pejalan dalam pemanfaatan jalur pejalan kaki Kemampuan pejalan Pergerakan pejalan 	<ul style="list-style-type: none"> Perhitungan V/C untuk menentukan tingkat pelayanan yang menggunakan standar US HCM 	<ul style="list-style-type: none"> Perbedaan: <ul style="list-style-type: none"> Selain perbedaan pada wilayah penelitian, perbedaan juga terdapat pada variabel pengamatan, dimana pada penlitian ini hanya mengamati karakterstik jalur pejalan kaki, persepsi pengguna jalur pejalan kaki dan pengguna jalan, dan juga perilaku pengguna jalur pejalan kaki. Selain itu dalam penelitian juga akan membandingkan persepsi yang akan didapatkan sebelum dilakukan desain sesuai dengan hasil yang telah didapatkan dari analisa dengan kondisi desain pedestrian setelah hasil analisis Perbedaan juga terletak pada metode analisis yang digunakan, pada penelitian ini metode analisis yang digunakan adalah 	

No	Judul	Tujuan	Variabel	Sub Variabel	Metode Analisis	Hasil	Perbandingan
							metode Analisis Kano yang digunakan untuk mengukur dan menilai persepsi dan perilaku dari pengguna jalan dan pedestrian. - Menggunakan metode yang sama yakni deskriptif eksplanatory dengan menggunakan kuisioner dan observasi
3	Studi Pengembangan Sarana dan Prasarana Pedestrian JL. Trunojoyo JL. Dr. Cipto Kecamatan Klojen Kota Malang (2006)	- Mengetahui karakteristik pajalan kaki di ruas JL. Trunojoyo – JL. Cokroaminoto – JL. Dr. Cipto - Mengetahui tingkat pelayanan jalan bagi pejalan kaki di ruas JL. Trunojoyo – JL. Cokroaminoto – JL. Dr. Cipto - Merumuskan rekomendasi upaya untuk memperbaiki tingkat pelayanan bagi pejalan kaki di ruas JL. Trunojoyo – JL. Cokroaminoto – JL. Dr. Cipto	- Jenis pejalan kaki - Volume pejalan kaki - Kecepatan pejalan kaki - Kepadatan pejalan kaki - Jumlah arus pejala kaki - Pola pergerakan pejalan kaki - Kondisi pedestrian - Kondisi eksisting asara dan prasarana pedestrian - Tingkat pelayanan sarana dan prasarana - Pendapat masyarakat terhadap tingkat pelayanan saraa dan	- Usia dan jenis pergerakan pejalan kaki - Asal dan tujuan pejalan kaki - Waktu tempuh pejalan kaki - Jumlah pejalan kaki, kepadatan pejalan kaki, arus pejalan kaki, pola pergerakan kaki - Kondisi sarana pedestrian - Kondisi prasaran pedestrian - Ketersediaan ruang pedestrian - Kecepatan pejalan kaki - Tingkat arus pejalan kaki - Pendapat masyarakat	Metode analisis deskriptif kuantitatif berdasarkan HCM Tahun 1985 lain analisis pejalan kaki, kecepatan pejalan kaki, kepadatan pejalan kaki, arus pejalan kaki, pola pergerakan kaki, metode analisis akar masalah dan tujuan Metode deskriptif explanatory yang digunakan lain: • Volume pejalan kaki: $V = Pk/t$ • Kecepatan pejalan kaki: $S = L/t$ • Arus pejalan kaki: $v = S \times D$ • Lebar trotoar:	- Tingkat pelayanan bagi pejalan kaki di ruas JL. Trunojoyo paling tinggi adalah kelas B dan paling rendah adalah kelas D, sedangkan di JL. Cokroaminoto secara keseluruhan adalah D dan pada JL. Dr. Cipto paling tinggi adalah B dan paling rendah adalah D. Rumus yang digunakan antara Trunojoyo adalah sebesar 2,39m dan JL. Cokroaminoto adalah minimal 3,10.; 2,60m, dan JL. Dr. Cipto adalah 2,78m, 2,28m.	Persamaan: Menggunakan metode yang sama untuk menentukan tingkat pelayanan jalur pejalan kaki yakni menggunakan standart dari US HCM Tahun 1985. Menggunakan metode deskriptif eksplanatory dikarenakan menggunakan kusioner dan observasi secara langsung Perbedaan: - Selain perbedaan pada wilayah penelitian, perbedaan juga terdapat pada variabel pengamatan, dimana pada penlitian ini hanya mengamati karakterstik jalur pejalan kaki, persepsi pengguna jalur pejalan kaki dan pengguna jalan, dan juga perilaku pengguna jalur pejalan kaki. - Selain itu dalam penelitian juga akan membandingkan persepsi yang akan didapatkan sebelum dilakukan desain sesuai dengan hasil yang telah didapatkan dari analisa dengan kondisi desain pedestrian setelah hasil analisis

No	Judul	Tujuan	Variabel	Sub Variabel	Metode Analisis	Hasil	Perbandingan
			parasarana pedestrian		$w = \frac{f}{35} + N$		- Perbedaan juga terletak pada metode analisis yang digunakan, pada penelitian ini metode analisis yang digunakan adalah metode Analisis Kano yang digunakan untuk mengukur dan menilai persepsi dan perilaku dari pengguna jalan dan pedestrian. - Menggunakan metode yang sama yakni deskriptif eksplanatory dengan menggunakan kuisisioner dan observasi
4	Tingkat Pelayanan Jalur Pedestrian di Koridor Kayutangan (JL. Basuki Rachmat) Malang (2008)	Menganalisis Karakteristik Fisik Dan Pejalan Kaki di Koridor Kayutangan (JL. Basuki Rachmat) Malang	- Karakteristik fisik pedestrian - Karakteristik pejalan kaki - Tingkat pelayanan - Kebutuhan dasar	- Penggunaan lahan Jalur pedestrian - Fasilitas penunjang - Volume pejalan kaki - Pergerakan pejalan kaki - Jalur pedestrian - Persepsi masyarakat - Penambahan lebar	- Metode deskriptif: • Deskriptif statistik - penggunaan lahan dan karakteristik pejalan kaki • Deskriptif historis perkembangan penggunaan lahan • Deskriptif eksploratif menggunakan foto mapping dan tabulasi silang (crosstabulation) - Metode evaluatif • Evaluatif standar/normatif komponen yang dianalisis anatara lain kapasitas jalur pedestrian, fasilitas penunjang jalur pejalan	- Penggunaan lahan di wilayah studi didominasi kegiatan komersial - Jarak tempuh berjalan pejalan kaki di wilayah penelitian dipengaruhi oleh asal pergerakan, maksud dan tujuan pergerakan, moda pencapaian, dan durasi berkegiatan - Tingkat pelayanan jalur pedestrian pada hari libur cenderung lebih baik daripada hari sibuk.	Persamaan: Menggunakan metode analisis evaluatif. Menggunakan aspek penelitian yang sama dari Richard K. Untermann 1984 yakni Keamanan, Kenyamanan, Kesenangan dan Daya Tarik Perbedaan: - Selain perbedaan pada wilayah penelitian, perbedaan juga terdapat pada variabel pengamatan, dimana pada penelitian ini hanya mengamati karakteristik jalur pejalan kaki, persepsi pengguna jalur pejalan kaki dan pengguna jalan, dan juga perilaku pengguna jalur pejalan kaki. - Selain itu dalam penelitian juga akan membandingkan persepsi yang akan didapatkan sebelum dilakukan desain sesuai dengan

No	Judul	Tujuan	Variabel	Sub Variabel	Metode Analisis	Hasil	Perbandingan
					<ul style="list-style-type: none"> kaki, tingkat pelayanan jalur pejalan kaki, kebutuhan lebar jalur pejalan kaki • Importance Performance Analysis (IPA): menganalisis persepsi masyarakat terkait dengan aspek kenyamanan, keamanan, keselamatan dan kesenangan - Rumus yang digunakan antara lain: <ul style="list-style-type: none"> • Tingkat arus pejalan kaki: $v = Vp \times \frac{We}{15}$ 	<ul style="list-style-type: none"> hasil yang telah didapatkan dari analisa dengan kondisi desain pedestrian setelah hasil analisis - Perbedaan juga terletak pada metode analisis yang digunakan, pada penelitian ini metode analisis yang digunakan adalah metode Analisis Kano yang digunakan untuk mengukur dan menilai persepsi dan perilaku dari pengguna jalan dan pedestrian. - Menggunakan metode yang sama yakni deskriptif eksplanatory dengan menggunakan kuisioner dan observasi 	
5	Penataan Fasilitas Pejalan Kaki Berdasarkan Pengguna Sepanjang Koridor A.Yani – JL. Sultan Agung Sumedang	Mengetahui tingkat pelayanan jalur pedestrian di koridor JL. Sultan Agung Sumedang	Tingkat pelayanan pedestrian	<ul style="list-style-type: none"> - Karakteristik jalur pedestrian - Karakteristik pejalan kaki - Karakteristik pergerakan pejalan kaki - Prasarana pejalan kaki - Persepsi masyarakat 	<ul style="list-style-type: none"> - Deskriptif kuantitatif menggunakan standar HCM Tahun 1985 (analisis volume pejalan kaki, kecepatan pejalan kaki, dan arus pejalan kaki) dan 	<ul style="list-style-type: none"> - Pelebaran trotoar - Penataan sarana prasarana jalur pedestrian (street furniture) - Penataan lokasi PKL dan parkir disekitar Pasar Kepanjen 	<p>Persamaan: Menggunakan metode yang sama untuk menentukan tingkat pelayanan jalur pejalan kaki yakni menggunakan standart dari US HCM Tahun 1985.</p> <p>Menggunakan metode analisis evaluatif.</p>



No	Judul	Tujuan	Variabel	Sub Variabel	Metode Analisis	Hasil	Perbandingan
	(Pasar Kapanjen Kabupaten Malang) (2006)	pejalan kaki di koridor JL. A.Yani – JL. Sultan Agung – JL. Kawi – JL. Sumedang. – Mengeta hui pola pemanfaatan ruang terkait dengan pergerakan pejalan kaki di kondor JL. A.Yani – JL. Sultan Agung – JL. Kawi – JL. Sumedang. Member ikan arahan penataan jalur pedestrian di koridor JL. A.Yani – JL. Sultan Agung – JL. Kawi – JL. Sumedang.	Kualitas jalur pedestrian	Sirkulasi – Lingkungan alamiah – Design jalur pedetrian – Kepadatan – Drainase – Persepsi masyarakat	Bina Marga No. 007/BNKT/1990 (tingkat pelayanan) – Rumus yang digunakan antara lain: • Volume pejalan kaki: • $V = Pk/t$ • Kecepatan pejalan kaki: • $S = L/t$ • Arus pejalan kaki: • $v = S \times D$ • Tingkat pelayanan jalur pejalan kaki: • $LHR = V/C$ • Kebutuhan ruang pejalan kaki: ○ $K = Pb/Pn$ ○ Kebutuhan ruang untuk PKL: ○ $R = (Lb-st) \times Pt$	Perbedaan: - Selain perbedaan pada wilayah penelitian, perbedaan juga terdapat pada variabel pengamatan, dimana pada penlitian ini hanya mengamati karakterstik jalur pejalan kaki, persepsi pengguna jalur pejalan kaki dan pengguna jalan, dan juga perilaku pengguna jalur pejalan kaki. - Selain itu dalam penelitian juga akan membandingkan persepsi yang akan didapatkan sebelum dilakukan desain sesuai dengan hasil yang telah didapatkan dari analisa dengan kondisi desain pedestrian setelah hasil analisis - Perbedaan juga terletak pada metode analisis yang digunakan, pada penelitian ini metode analisis yang digunakan adalah metode Analisis Kano yang digunakan untuk mengukur dan menilai persepsi dan perilaku dari pengguna jalan dan pedestrian. - Menggunakan metode yang sama yakni deskriptif eksplanatory dengan menggunakan kuisisioner dan observasi	
6	Tingkat Pelayanan Jalur Pedestrian Akibat Aktivitas Gangguan	Karakteristik Jalur Pejalan Kaki	Penggunaan Lahan	Guna Kegiatan Lahan	Metode Deskriptif:	<ul style="list-style-type: none"> • Analisis karakteristik jalur pedestrian • Analisis 	Persamaan: Menggunakan metode yang sama untuk menentukan tingkat pelayanan jalur pejalan kaki yakni menggunakan standart dari US HCM Tahun 1985.

No	Judul	Tujuan	Variabel	Sub Variabel	Metode Analisis	Hasil	Perbandingan
	Samping Jalur Pedestrian di JL. Tlogomas Kota Malang				karakteristik pejalan kaki – Metode Evaluatif: • Analisis karakteristik jalur pedestrian (Analisis kapasitas)	Menggunakan metode analisis evaluatif. Menggunakan aspek penelitian yang sama dari Richard K. Untermann 1984 yakni Keamanan, Kenyamanan, Kesenangan dan Daya Tarik.	
			Kapasitas Jalur Pedestrian – Ruang Kaki Fasilitas Penunjang Jalur Pedestrian	Lebar jalur pedestrian Pedestrian – Ruang Pejalan Kaki Halte Papan Informasi Pejalan Kaki Bangku Tempat Istirahat – Tempat Sampah	Analisis tingkat pelayanan jalur pedestrian 1 Volume pejalan kaki: $V = Pk/t$ 2. Kecepatan pejalan kaki $S = L/t$ 3. Kepadatan pejalan kaki $K = Pb/Pn$ 4. Arus pejalan kaki $v = S \times D$ 5. Tingkat pelayanan jalur pejalan kaki: $LHR = V/C$	Perbedaan: - Selain perbedaan pada wilayah penelitian, perbedaan juga terdapat pada variabel pengamatan, dimana pada penlitian ini hanya mengamati karakterstik jalur pejalan kaki, persepsi pengguna jalur pejalan kaki dan pengguna jalan, dan juga perilaku pengguna jalur pejalan kaki. - Selain itu dalam penelitian juga akan membandingkan persepsi yang akan didapatkan sebelum dilakukan desain sesuai dengan hasil yang telah didapatkan dari analisa dengan kondisi desain pedestrian setelah hasil analisis - Perbedaan juga terletak pada metode analisis yang digunakan, pada penelitian ini metode analisis yang digunakan adalah metode Analisis Kano yang digunakan untuk mengukur dan menilai persepsi dan perilaku dari pengguna jalan dan pedestrian. - Menggunakan metode yang sama yakni deskriptif eksplanatory dengan menggunakan kuisioner	
		G. Karakteristik Pejalan Kaki	Jenis Pejalan Kaki – Pergerakan Pejalan Kaki	Usia dan Jenis Kelamin Asal Tujuan maksud dan Teman perjalanan – Modal awal – Jarak tempuh			
		H. Tingkat Pelayanan Jalur Pejalan Kaki	Tingkat Pelayanan Pejalan Kaki – Kepadatan pejalan kaki – Arus pejalan kaki Pergerakan pejalan kaki	Volume pejalan kaki Kecepatan pejalan kaki Kepadatan pejalan kaki – Arus pejalan kaki Pergerakan pejalan kaki	Analisis dampak gangguan samping F Metode Developmen n: • Fasilitas sarana		



No	Judul	Tujuan	Variabel	Sub Variabel	Metode Analisis	Hasil	Perbandingan
			Pergerakan Pejalan Kaki	Kenyamanan Keamanan Keselamatan Kesenangan	pejalan kaki • Fasilitas penunjang pejalan kaki		dan observasi
		Dampak Aktivitas Gangguan Samping Jalur Pejalan Kaki Terhadap Tingkat Pelayanan jalur Pejalan Kaki	Pelayanan jalur pedestrian akibat adanya gangguan samping	Gangguan samping parkir Gangguan samping PKL Gangguan samping tempat pemberhentian umum	• Gangguan samping pada jalur pejalan kaki		
		Peningkatan kinerja jalur pedestrian	Perbaikan fasilitas jalur pedetstrian	With-without gangguan samping Fasilitas utama pejalan kaki Fasiitas penunjang pejalan kaki			

Sumber: No 1 Penelitian Indri Wulandari (2003), Tugas Akhir Jurusan Perencanaan Wilayah dan Kota Universitas Brawijaya
 No 2 Penelitian Ibrahim Zaki (2005), Tugas Akhir Jurusan Perencanaan Wilayah dan Kota Universitas Brawijaya
 No 3 Penelitian Thomas Heriyanto (2006), Tugas Akhir Jurusan Perencanaan Wilayah dan Kota Universitas Brawijaya
 No 4 Penelitian Dadang Meru (2006), Tugas Akhir Jurusan Perencanaan Wilayah dan Kota Universitas Brawijaya
 No 5 Penelitian Sisca Nur Chandra (2006), Tugas Akhir Jurusan Perencanaan Wilayah dan Kota Institut Teknologi Nasional
 No 6 Penelitian Cynthia Virdiana Rosanti (2008), Tugas Akhir Jurusan Perencanaan Wilayah dan Kota Universitas Brawijaya



Contents

2.1	Pengertian Persepsi dan Perilaku.....	11
2.1.1	Pengertian Persepsi.....	11
2.1.2	Faktor Yang Mempengaruhi Persepsi.....	11
2.1.3	Pengertian Perilaku.....	12
2.2	Pejalan Kaki.....	13
2.2.1	Jenis Pejalan Kaki.....	14
2.2.2	Pergerakan Pejalan Kaki.....	15
2.2.3	Kriteria Jalur Pedestrian.....	15
2.2.4	Elemen Pelayanan Jalur Pedestrian.....	18
2.2.5	Standar Penyediaan Pelayanan Ruang Pejalan Kaki.....	22
2.2.6	Prasarana Pejalan Kaki.....	24
2.3	Fasilitas dan Bentuk Jalur Pejalan Kaki.....	26
2.4	Elemen Jalur Pejalan Kaki.....	27
2.5	Pengertian Segmen Jalan.....	32
2.5.1	Pembagian Segmen Jalan.....	33
2.6	Metode Analisis Kano.....	33
2.6.1	Pengertian Model Kano.....	33
2.6.2	Keuntungan Model Kano.....	33
2.6.3	Penggunaan Model Kano.....	34
2.6.4	Tahap Penggunaan Metode Kano.....	37
2.7	<i>Behavior Setting</i>	42
2.8	Kerangka Teori.....	46
2.9	Studi Terdahulu.....	48



Gambar 2. 1 LOS A.....	22
Gambar 2. 2 LOS B.....	23
Gambar 2. 3 LOS C.....	23
Gambar 2. 4 LOS D.....	23
Gambar 2. 5 LOS E.....	24
Gambar 2. 6 LOS F.....	24
Gambar 2. 7 Detail Lampu Penerangan.....	28
Gambar 2. 8 Macam-macam Halte.....	28
Gambar 2. 9 Contoh <i>Signs</i>	29
Gambar 2. 10 Contoh Telepon Umum.....	29
Gambar 2. 11 Contoh Tempat Sampah.....	30
Gambar 2. 12 Jalur Hijau dan Vegetasi Pada Jalur Pejalan Kaki.....	30
Gambar 2. 13 Pagar Pengaman Pada Jalur Pejalan Kaki.....	31
Gambar 2. 14 Penempatan Drainase Pada Jalur Pejalan Kaki.....	31
Gambar 2. 15 Tempat Duduk di Jalur Pejalan Kaki.....	31
Gambar 2. 16 Diagram Kano Model.....	35
Gambar 2. 17 Tabel Fungsional dan Disfungsional Tahap kedua.....	38
Gambar 2. 18 Tata Cara Pembuatan dan Penggunaan Kuisiomer Pada tabel Fungsional dan Disfungsional.....	38
Gambar 2. 19 Tabel Evaluasi hasil Wawancara dan Kuisiomer.....	39
Gambar 2. 20 Tabel Kombinasi Jawaban Kuisiomer Fungsional dan Disfungsional.....	39
Gambar 2. 21 Tabel Penggabungan Kuisiomer.....	39
Gambar 2. 22 Model Kepuasan-Kepentingan.....	40
Gambar 2. 23 Kerangka Pendekatan Ruang Dari Aspek Perilaku.....	42
Gambar 2. 24 Kerangka Teori.....	46
Tabel 2. 1 Tingkat Pelayanan Pejalan Kaki Yang Diharapkan.....	22
Tabel 2. 2 Standar Lebar Trotoar Menurut Klasifikasi Jalan.....	26
Tabel 2. 3 Standar Lebar Trotoar Menurut Penggunaan Lahan Sekitarnya.....	26
Tabel 2. 4 Kategori kualitas atribut Model Kano.....	36
Tabel 2. 5 Penelitian Terdahulu.....	51



BAB III

METODE PENELITIAN

3.1 Definisi Operasional

- a. Penataan menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) berasal dari kata dasar “tata” yang memiliki pengertian yaitu aturan, kaidah, susunan dan sistem sedangkan penataan memiliki pengertian proses, cara, perbuatan menata, pengaturan maupun penyusunan. Pada penelitian ini Penataan dilakukan pada jalur pejalan kaki di lokasi studi Jalan Semeru hingga Jalan Kertanegara, dengan begitu maksud dari penelitian ini adalah berisi mengenai proses menata jalur pejalan kaki berdasarkan dengan analisis-analisis yang telah dilakukan yakni melalui analisis persepsi dan analisis perilaku untuk menentukan rekomendasi dan arahan dari penataan yang akan dilakukan pada jalur pejalan kaki di lokasi studi.
- b. Jalur pejalan kaki menurut Kamus Tata Ruang 1997, yaitu jalur yang diperuntukkan sebagai tempat orang bergerak dengan berjalan kaki, biasanya merupakan bagian dari jaringan jalan di wilayah kota. Pada penelitian ini jalur pejalan kaki yang dimaksud adalah trotoar yang terletak di sepanjang Jalan Semeru, Jalan Kahuripan, Jalan Tugu dan Jalan Kertanegara. Kota Malang.
- c. Persepsi menurut Robins (1999:124) dalam Ramadhan (2009), persepsi adalah suatu proses dimana individu mengorganisasikan dan menafsirkan kesan-kesan indera mereka untuk memberikan makna terhadap lingkungannya. Pada penelitian ini persepsi yang dimaksud adalah pendapat dari pengguna jalur pejalan kaki mengenai lingkungan dan kondisi yang berada di jalur pejalan kaki tersebut.
- d. Perilaku menurut Notoatmojdo 2003, adalah tindakan atau aktivitas dari manusia itu sendiri yang mempunyai bentangan yang sangat luas antara lain berjalan, berbicara, menangis, tertawa, membaca dan sebagainya, sehingga dapat disimpulkan bahwa perilaku manusia adalah semua kegiatan atau aktivitas manusia baik yang dapat diamati langsung maupun yang tidak dapat diamati oleh pihak luar. Pada penelitian ini perilaku yang dimaksud adalah sikap, aktivitas atau tindakan seseorang yang berjalan melewati jalur pejalan kaki di lokasi Jalan Semeru – Jalan Kertanegara.

e. Pejalan Kaki menurut Dirjen Perhubungan Darat 1999, menyatakan bahwa pejalan kaki pada dasarnya lemah, mereka terdiri dari anak-anak, orang tua, dan masyarakat yang berpenghasilan rata-rata kecil. Perjalanan dengan angkutan umum selalu diawali dan diakhiri dengan berjalan kaki. Apabila fasilitas pejalan kaki tidak disediakan dengan baik, maka masyarakat akan kurang berminat menggunakan angkutan umum. Hal yang perlu diperhatikan dalam masalah fasilitas adalah kenyamanan dan keselamatan, serta harus diingat bahwa para pejalan kaki bukan warga masyarakat kelas dua. Pada penelitian ini pejalan kaki yang dimaksud adalah orang yang berjalan menggunakan jalur pejalan kaki di lokasi Jalan Semeru – Jalan Kertanegara.

3.2 Pembagian Segmen dan Zona Penelitian

Wilayah studi terdiri dari koridor Jalan Semeru, perempatan Jalan Semeru dan Jalan Kahuripan dengan Jalan Basuki Rachmat, Jalan Kahuripan, Bundaran Tugu beserta badan jalan yang mengitarinya, Jalan Kertanegara dua lajur jalan untuk kendaraan. Pengambilan sampel terdapat pada Jalan Semeru, Jalan Kahuripan, dan Jalan Kertanegara yang merupakan jalan yang terdapat pada satu koridor. Wilayah penelitian berada di dalam wilayah administratif Kecamatan Klojen, Kota Malang. Batas-batas wilayah studi bagian utara dan selatan terdiri dari batas persil-persil pada sisi koridor. Batas wilayah studi pada sebelah barat adalah pertemuan antara Jalan Semeru dengan Jalan Ijen, dan batas sebelah timur adalah pertemuan Jalan Kertanegara dengan Jalan Trunojoyo di depan stasiun Kota Malang.

Untuk mempermudah penelitian, mengingat besarnya wilayah pengamatan terutama agar didapat pemerataan pengambilan sampel dalam penarikan sampel populasi dan teknik *Sampling* yang dilakukan, maka studi dibagi dalam 7 (tujuh) segmen dan 2 (dua) zona. Hal ini dapat dilihat pada gambar 3.1. Pengamatan didasarkan pada kriteria jalur pejalan kaki, yaitu dibatasi pada area luar bangunan yang berupa trotoar, yang menghubungkan jalan dengan bangunan

3.3 Subyek Amatan

Kota Malang memiliki beberapa pusat perdagangan yang padat akan pengguna, baik pengguna fasilitas dalam ruangan maupun fasilitas diluar ruangan. Salah satu pusat kota yang terdapat di Kota Malang dan sebagian besar memiliki fungsi sebagai pemenuhan kebutuhan perdagangan dan jasa adalah di kawasan lokasi studi Jalan Semeru – Jalan Kahuripan – Jalan Tugu – Jalan Kertanegara.

Adapun subyek amatan yang akan diambil dalam hal ini adalah masyarakat yang terdapat pada kawasan penelitian yakni Jalan Semeru – Jalan Kahuripan jalan Tugu – Jalan Kertanegara. Dengan Subyek amatan meliputi:

- 1. Persepsi Jalur Pejalan Kaki
- 2. Perilaku jalur Pejalan Kaki

Subyek amatan ini difokuskan pada pengguna jalur pejalan kaki. Untuk pengguna jalur pejalan kaki sampel diambil dengan cara *accidental Sampling* yakni pada penelitian dilapangan akan mewawancarai pengguna jalur pejalan kaki dengan cara langsung saat bertemu di lokasi studi. Pada penelitian ini belum dijumpai pengguna jalur pejalan kaki yang berkebutuhan khusus, jadi belum dapat dianalisa terkait dengan pengguna *difable*, namun akan dipertimbangkan dalam pembahasan penelitian.

Subyek amatan yang terpilih adalah sampel yang memiliki kriteria sebagai berikut:

- 1. Titik pengamatan pemanfaatan jalur pejalan kaki yang mewakili keragaman kondisi jalur pejalan kaki dengan elemen pendukungnya.
- 2. Pengguna jalur pejalan kaki, yang dimaksud yaitu:
 - a. Pejalan kaki dengan pengamatan pada cara berjalan disepanjang jalur pejalan kaki pada zona yang ditetapkan dan pengamatan pada persepsi dan perilaku pengguna jalur pejalan kaki.
 - b. Pejalan kaki dengan pengamatan pada cara berjalan di bahu jalan saat tidak terdapat jalur pejalan kaki di wilayah pengamatan.





3.4 Jenis Metode Penelitian

Secara umum metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode deskriptif, metode evaluatif dan metode developmen. Nawawi, 1996:63 menjelaskan bahwa metode penelitian deskriptif adalah merupakan metode yang dilakukan sebagai prosedur pemecahan masalah yang diteliti dengan cara menggambarkan atau melukiskan keadaan objek penelitian berdasarkan fakta yang ditempuh dan apa adanya. Suryabrata dalam Koesoemoprodjo, 2002 mengungkapkan metode deskriptif adalah, sebagai berikut:

1. Merumuskan diri pada pemecahan masalah yang ada sekarang, pada masalah-masalah yang aktual
2. Data yang dikumpulkan mula-mula disusun, dijelaskan dan dianalisis. Penelitian ini menggunakan metode deskriptif dan metode evaluatif karena bertujuan untuk mengumpulkan informasi aktual untuk mengidentifikasi karakteristik perkembangan koridor Jalan Semeru – Kahuripan – Kertanegara, mengetahui persepsi dan perilaku sebelum desain maupun setelah desain yang dilakukan di Jalan Semeru – Kahuripan – Kertanegara.

3.5 Metode Pengumpulan Data

3.5.1 Survei Primer

1. Survei Eksisting Jalur Pejalan Kaki

Survei dilakukan dengan cara observasi terhadap prasarana jalur pedestrian di sepanjang Jl. Semeru – Kahuripan – Kertanegara

Adapun aspek –aspek yang disurvei meliputi kecepatan pejalan kaki, volume pejalan kaki, kapasitas/ kepadatan jalur pejalan kaki, arus pejalan kaki dan tingkat pelayanan pejalan kaki sesuai dengan (US HCM 1985). Informasi tersebut digunakan untuk mengetahui karakteristik jalur pejalan kaki yang akan digunakan untuk mengetahui persepsi dan perilaku pengguna jalur pejalan kaki saat menggunakan jalur pejalak kaki di koridor Jalan Semeru – Kahuripan – Kertanegara.

2. Survei Karakteristik Jalur Pejalan Kaki

Survei dilakukan dengan cara observasi langsung terhadap karakteristik jalan di sepanjang koridor Jalan Semeru – Kahuripan – Kertanegara. Aspek-aspek yang akan disurvei yakni disesuaikan dengan variabel yang dimiliki oleh Richard K. Untermann 1984 yakni meliputi Comfot (kenyamanan), convenience (kesenangan), safety (keamanan), dan attractive (daya tarik). Informasi yang akan didapatkan dari survei tersebut akan digunakan untuk menentukan desain yang baik jika dibandingkan dengan analisis kondisi eksisting jalur pejalan kaki semula. Desain yang akan diperoleh dari survei karakteristik jalur pejalan kaki, akan digunakan untuk menentukan persepsi dan perilaku dari pejalan kaki setelah dilakukan sebuah desain baru untuk jalur pejalan kaki disepanjang koridor Jalan Semeru – Kahuripan – Kertanegara dan persepsi pengguna jalan juga dapat diperoleh dari pedestrian yang mengalami perubahan desain baru yang akan berpengaruh untuk jalan di koridor tersebut.

3. Survei Persepsi dan Perilaku Pejalan Kaki

Survei persepsi dan perilaku pejalan kaki tersebut dilakukan dengan cara observasi secara langsung yakni dengan membagikan kuisioner maupun angket dan wawancara. Pengambilan data persepsi dan pengamatan perilaku pejalan kaki dilakukan dalam waktu-waktu tertentu yakni waktu pagi, siang dan sore hari. Survei pada waktu pagi, siang dan sore hari juga akan dibedakan menjadi dua pengambilan yakni pada hari kerja dan pada hari libur.

- a. Waktu pengamatan pagi, dilakukan pada pukul 07.00 WIB – 10.00 WIB, waktu pengamatan tersebut diyakini sebagai waktu yang tepat karena dimulainya kegiatan masyarakat hingga waktu jam istirahat.
- b. Waktu pengamatan siang, dilakukan pada pukul 10.00 WIB – 15.00 WIB. Waktu pengamatan tersebut dapat mewakili waktu terjadinya arus puncak kendaraan yang akan melakukan kegiatan istirahat dan pulang.





c. Waktu pengamatan sore, dilakukan pada pukul 15.00 WIB – 19.00 WIB. Waktu pengamatan tersebut diyakini sebagai waktu yang tepat karena terjadi arus puncak kendaraan saat pulang kerja.

4. Kuisisioner

Kuisisioner digunakan untuk mengetahui dan mendapatkan informasi-informasi mengenai perilaku dan persepsi masyarakat saat menggunakan jalur pejalan kaki yang berada di koridor penelitian. Sesuai dengan tujuan penelitian, informasi yang akan diperoleh melalui kuisisioner adalah sebagai berikut:

- a. Informasi mengenai alasan penggunaan jalur pejalan kaki
- b. Informasi mengenai intensitas penggunaan jalur pejalan kaki
- c. Informasi mengenai jarak tempuh pejalan kaki
- d. Informasi mengenai moda kendaraan yang digunakan
- e. Informasi mengenai pergerakan pejalan kaki (alamat, awal berjalan, tujuan akhir)
- f. Informasi mengenai persepsi kenyamanan jalur pejalan kaki
- g. Informasi mengenai persepsi daya tarik jalur pejalan kaki
- h. Informasi mengenai persepsi keamanan jalur pejalan kaki
- i. Informasi mengenai persepsi kesenangan pada jalur pejalan kaki

3.5.2 Survei Sekunder

Survei sekunder ini terbagi menjadi dua, yakni studi literatur dan survei instansi. Studi literatur dilakukan berkenaan dengan tinjauan pustaka yang digunakan dan tinjauan dari penelitian terdahulu. Survei instansi dilakukan terhadap instansi yang berkaitan dengan studi yang dilakukan antara lain Dinas Perhubungan Kota Malang, Dinas Bina Marga Kota Malang, Dinas Kependudukan Kota Malang, Bappeko dan Dinas Pekerjaan Umum Kota Malang.

Data yang didapatkan dari survei sekunder ini adalah data kebijakan-kebijakan sistem transportasi perkotaan Malang (BAPPEKO) yang nantinya akan digunakan untuk memberikan gambaran dasar atau kondisi eksisting mengenai kebijakan-kebijakan Pemerintah Kota Malang dalam penyediaan kebutuhan sarana dan prasarana transportasi secara umum termasuk penyediaan fasilitas pejalan kaki di koridor Jalan Semeru – Kahuripan – Kertanegara. Hal tersebut

akan dianalisis untuk dapat mengetahui kesesuaian jalur pejalan kaki di koridor penelitian disesuaikan dengan kondisi eksisting yang telah didapatkan dari survei primer dan survei sekunder sebagai upaya untuk dapat menghasilkan desain yang baik menurut persepsi dan perilaku masyarakat mengguna jalur pejalan kaki dan pengguna jalan.

Tabel 3. 1 Pengambilan Data Sekunder

Metode	Instansi	Data
Survei Instansi	Badan Pusat Statistik (BPS)	• Kota Malang dalam Angka
	Dinas Pekerjaan Umum Kota Malang	• Data panjang jalan di lokasi studi • Data panjang jalur pejalan kaki di lokasi studi • Data jenis jalur pejalan kaki di lokasi studi • Data fasilitas yang tersedia di jalur pedestrian pada lokasi studi
	Badan Perencanaan Kota Malang	• Data Rencana Tata Ruang Wilayah • Data RDTRK Malang Tengah • Peta Administratif Kota Malang

Sumber: Hasil Pemikiran, 2013

3.6 Metode Analisis

Metode analisis yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode deskriptif dan evaluatif.

3.6.1 Metode Deskriptif

Metode deskriptif merupakan suatu metode dalam meneliti status sekelompok manusia, suatu objek, suatu set kondisi, suatu sistem pemikiran ataupun suatu kelas peristiwa pada masa sekarang. Tujuan dari penelitian deskriptif ini adalah untuk membuat deskripsi, gambaran, atau lukisan secara sistematis, faktual dan akurat mengenai fakta-fakta, sifat-sifat serta hubungan antarfenomena yang diselidiki (Nazir, 1988:63 dalam dalam Asmara, 2009:50).

Metode deskriptif yang digunakan adalah deskriptif eksploratif dan deskriptif statistik.

A. Analisis Karakteristik Pejalan Kaki

Dalam analisis karakteristik pejalan kaki, metode yang digunakan adalah metode deskriptif statistik karena bertujuan untuk memperoleh gambaran jenis pejalan kaki yang menggunakan jalur pejalan kaki di lokasi studi. Analisis





karakteristik pejalan kaki mencakup pembahasan mengenai umur, pekerjaan, jenis kelamin, tujuan berjalan, waktu penggunaan dan sarana perjalanan. Analisis ini digunakan untuk mengetahui karakteristik pejalan kaki yang berada di lokasi studi.

B. Analisis *Street Furniture*

Dalam analisis *street furniture*, metode yang digunakan adalah metode deskriptif dikarenakan memiliki tujuan untuk memperoleh gambaran jenis dan kondisi *street furniture* yang terdapat di lokasi studi (Jalan Semeru, Jalan Kahuripan, Jalan Tugu dan Jalan Kertanegara). Analisis *street furniture* mencakup pembahasan mengenai jenis-jenis *street furniture* yang tersedia dan kondisi eksisting yang terdapat di lokasi studi. Kemudian hal tersebut akan dibandingkan dengan kondisi yang seharusnya ada melalui peraturan-peraturan/ standar yang telah ditetapkan oleh pemerintah mengenai *street furniture* (pelengkap jalan). Analisis mengenai pelengkap jalan ini membahas mengenai 9 (sembilan) jenis pelengkap jalan yaitu:

1. Drainase
2. Jalur hijau
3. Lampu penerangan
4. Tempat duduk
5. Pagar pengaman
6. Tempat sampah
7. Marka, rambu, *signage*
8. Halte/ *shelter*
9. Telepon umum

3.6.2 Analisis Evaluatif

Metode analisis evaluatif yang digunakan dalam penelitian ini adalah evaluatif standart/ normatif yaitu dilakukan dengan membandingkan kondisi aktual dengan kriteria yang berlaku.

A. Analisis Kinerja Jalur Pejalan Kaki

Dalam analisis kinerja jalur pejalan kaki, metode evaluatif yang digunakan adalah metode evaluatif standar/ normatif dikarenakan telah terdapat standar dan penelitian mengikuti dan menyesuaikan kondisi eksisting di wilayah studi



dengan standar yang sesuai. Standar ini digunakan untuk menentukan volume pejalan kaki, kecepatan pejalan kaki, kapasitas pejalan kaki, arus pejalan kaki, dan tingkat pelayanan pejalan kaki. Metode analisis ini menggunakan standar dari Highway Capacity Manual (US HCM, 1985:13-3).

1. Perhitungan arus

Yaitu untuk mengetahui jumlah pejalan kaki yang melintasi suatu titik pada penggal trotoar dalam satuan pejalan kaki per meter per menit. Rumus untuk menghitung arus pejalan kaki yaitu sebagai berikut (Putra *et al.*, 2013: XI-2).

$$Q = \frac{N}{T}$$

$$Q_{15} = \frac{Nm}{15WE}$$

Keterangan:

Q_{15} = arus pejalan kaki pada interval 15 terbesar (org/m/menit)

Nm = jumlah pejalan kaki terbanyak pada interval 15 menit (org)

WE = lebar efektif trotoar (m)

$WE = WT - B$

B = lebar total halangan yang tidak bisa digunakan untuk berjalan kaki (m)

2. Perhitungan kecepatan pejalan kaki

Yaitu untuk mengetahui jarak yang dapat ditempuh oleh pejalan kaki pada suatu ruas trotoar per satuan waktu tertentu. Rumus mencari kecepatan dari pejalan kaki yang yaitu sebagai berikut (Putra *et al.*, 2013: XI-2),

$$V = \frac{L}{t}$$

Keterangan:

V = kecepatan pejalan kaki (meter/menit)

L = panjang penggal pengamatan (meter)

t = waktu tempuh (menit)

Kemudian menghitung kecepatan rata-rata ruang (*Space Mean Speed*):

$$V_s = \frac{1}{\frac{1}{n} \sum_{i=1}^n \frac{1}{V_i}}$$

Keterangan:



V_s = kecepatan rata-rata ruang (meter/menit)

n = jumlah data

V_i = kecepatan tiap pejalan kaki yang diamati (meter/menit)

3. Perhitungan kepadatan pejalan kaki

Kepadatan adalah jumlah pejalan kaki persatuan luas trotoar tertentu.

Melalui kepadatan pejalan kaki, dapat membantu dalam menentukan besaran ruang pejalan kaki. Rumus kepadatan yaitu sebagai berikut (Putra *et al*, 2013:XI-2).

$$D = \frac{Q}{V_s}$$

Keterangan:

D = kepadatan (orang/m²)

Q = arus (orang/m/menit)

V_s = kecepatan rata-rata ruang (m/menit)

4. Perhitungan ruang pejalan kaki

Yaitu merupakan luas area rata-rata yang tersedia untuk masing-masing pejalan kaki pada suatu trotoar. Rumus untuk menentukan ruang pejalan kaki yaitu sebagai berikut (Putra *et al*, 2013:XI-2).

$$S = \frac{V_s}{Q} = \frac{1}{D}$$

Keterangan:

S = ruang pejalan kaki (m²/orang)

D = kepadatan (orang/m²)

Q = arus pejalan kaki (orang/m/menit)

V_s = kecepatan rata-rata ruang (m/menit)

Kemudian untuk menentukan tingkat pelayanan dari jalur pejalan kaki digunakan kriteria tingkat pelayanan dari Pedoman Penyediaan dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Ruang Pejalan Kaki di Perkotaan. Dalam penentuan tingkat pelayanan digunakan perhitungan ruang pejalan kaki.

Tabel 3. 2 Tingkat Pelayanan Pejalan Kaki Yang Diharapkan

Tingkat Pelayanan	Arus dan Kecepatan Yang Diharapkan			Rasio volume/kapasitas (V/C)
	Ruang (m ² /pjk) C	Kecepatan rata-rata, S (meter/menit)	Arus pejalan kaki, V (pjk/meter/menit)	
A	≥ 12,08	≥ 79,25	≤ 7	≤ 0,08
B	≥ 3,72	≥ 76,20	≤ 23	≤ 0,28
C	≥ 2,09	≥ 73,15	≤ 33	≤ 0,40
D	≥ 1,39	≥ 68,58	≤ 49	≤ 0,60
E	≥ 0,56	≥ 15,72	≤ 83	≤ 1,00
F	≥ 0,56	≥ 45,72	≤ 83	≥ 1,00

Sumber: Highway Capacity Manual, 1985:13-8 dalam Zaky, 2005:30

B. Analisis Kano

Tujuan digunakannya model kano pada penelitian ini adalah untuk mengetahui persepsi pengguna jalur pejalan kaki di lokasi studi terhadap tingkat kepuasan dan kepentingan yang dirasakan oleh masing-masing pengguna jalur pejalan kaki. Penggunaan metode kano yakni dapat dibagi menjadi 5 kategori (Yang, 2005):

1. *Attractive Quality Attribute:*

Suatu atribut yang memberikan kepuasan jika terdapat suatu produk atau pelayanan, dan atribut tersebut tidak akan menghasilkan kepuasan jika suatu produk atau pelayanan tersebut tidak ada.

2. *One-dimentional Quality Attribute*

Suatu atribut yang mempunyai hubungan setara dengan tingkat kepuasan dari suatu produk atau pelayanan. Semakin besar tingkat pelayanannya maka semakin besar pula tingkat kepuasan penggunaannya.

3. *Must-be Quality Attribute*

Atribut yang jika pada suatu produk atau pelayanan tidak ada maka akan menyebabkan penurunan kepuasan pelanggan, tetapi dengan adanya suatu produk atau pelayanan hal tersebut tidak akan terlalu berpengaruh terhadap pelanggan karena pelanggan berpikir bahwa atribut tersebut sudah seharusnya ada.

4. *Indifferent Quality Attribute*

Atribut yang ada dan tidaknya suatu produk atau pelayanan tidak akan berpengaruh terhadap kepuasan pelanggan.

5. Reverse Quality Attribute

Atribut yang kehadirannya menjadikan pelanggan merasa tidak puas dan tidak ada hasilnya dalam kepuasan pelanggan.

Kategori kualitas atribut dari model kano yakni dapat dijelaskan pada tabel berikut:

Tabel 3.3 Kategori Kualitas Atribut Model Kano

<i>Categories of quality attributes in Kano's Model</i>	<i>Categories of quality attributes with high importance in refined model</i>	<i>Categories of quality attributes with low importance in refined model</i>
<i>Attractive</i>	<i>Highly attractive</i>	<i>Less attractive</i>
<i>One-dimensional</i>	<i>High value-added</i>	<i>Low value-added</i>
<i>Must be</i>	<i>Critical</i>	<i>Necessary</i>
<i>Indifferent</i>	<i>Potential</i>	<i>Care-free</i>

Sumber: Yang, 2005

Dari metode analisis kano tersebut akan didapatkan persepsi sesuai dengan pengguna jalur pejalan kaki di lokasi studi. Persepsi tersebut berupa persepsi tingkat kepentingan dan kepuasan berdasarkan atribut yang digunakan pada penelitian ini. Setelah mengetahui hasil dari persepsi, maka dapat digunakan sebagai masukan rekomendasi dan arahan desain yang lebih mengutamakan pejalan kaki.

Berikut ini merupakan tahapan penggunaan model kano yang akan digunakan untuk menganalisis persepsi pengguna jalur pejalan kaki di lokasi studi Jalan Semeru – Jalan Kertanegara:

1. Mengidentifikasi produk/ atribut yang ditawarkan
2. Menyusun kuisisioner kano dengan penyusunan *must be, one dimensional, attractive attributes and indifferent quality attributes* dapat diklasifikasikan dengan cara kuisisioner. Setiap atribut yang digunakan diberikan pertanyaan mengenai sifat fungsional dan disfungsional dari masing-masing atribut. Setelah diketahui jawaban dari masing-masing atribut sesuai dengan pertanyaan fungsional dan disfungsional, maka dapat dimasukkan ke dalam tabel kombinasi
3. Mengelola hasil wawancara dengan pengguna jalur pejalan kaki untuk melengkapi hasil kuisisioner kano yang telah didapatkan sebelumnya
4. Mengevaluasi dengan cara mengkombinasikan jawaban fungsional dan disfungsional secara keseluruhan atribut yakni dengan menghitung rata-rata



setiap atribut dengan aturan $M > O > A > I$. Penghitungan rata-rata dapat dilakukan dengan menggunakan rumus sebagai berikut:

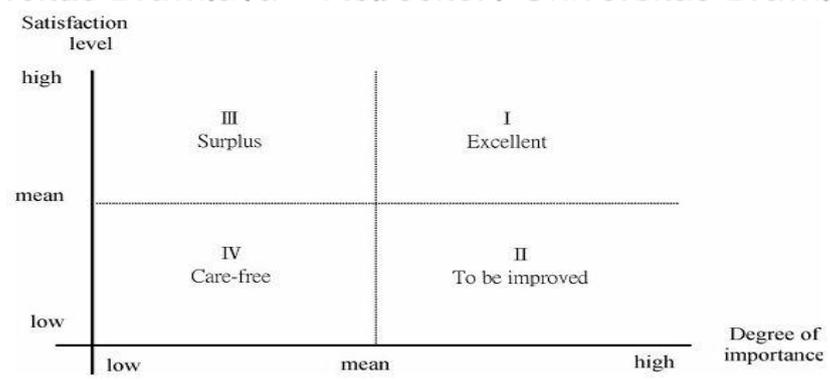
Rata-rata kepuasan: $\frac{A+O}{A+O+M+I}$

Rata-rata ketidakpuasan: $\frac{O+M}{(A+O+M+1) \times (-1)}$

Dari hasil rata-rata dapat diketahui nilai yang memungkinkan mengetahui atribut yang menjadi kepuasan pelanggan dan ketidakpuasan pelanggan.

Atribut yang bernilai positif dipertahankan sedangkan yang negatif dilakukan tindakan perbaikan.

5. Memprioritaskan perbaikan kebutuhan yang berasal dari atribut untuk menunjukkan bahwa atribut tersebut perlu untuk ditingkatkan yaitu dengan cara mengurutkan dari hasil kano model dengan pemilihan paling utama adalah *Must be* kemudian dilanjutkan dengan *One dimensional*, *Attractive*, *Indifferent*. Jadi atribut yang memiliki nilai yang masuk ke dalam kategori *Must be* dan *One dimensional* lebih diutamakan dibandingkan dengan yang termasuk pada kano model *Attractive* dan *Indiferent*. Kemudian, dalam membaca prioritas dilanjutkan dengan membaca kualitas atribut yang berisi *high* dan *low*, dari kedua hal tersebut yang lebih diutamakan adalah kualitas atribut yang tinggi dengan urutan *critical*, *high value added*, *highly attractive*, dan *potential*. Pada tahapan yang terakhir adalah membuat dan membaca matrik I-S Model dengan dimensi horizontal yang menunjukkan tingkat pentingnya kualitas atribut, dan dimensi vertical yang menunjukkan tingkat kepuasan berdasarkan kualitas atribut. Pasangkan order (skala kepentingan, skala kepuasan) kemudian diletakkan pada koordinat. Skala kepentingan dan skala kepuasan dapat diletakkan pada koordinat di ke empat bidang. Untuk kemudian cara membacanya adalah yang lebih diprioritaskan merupakan I-S Model dengan atribut yang termasuk ke dalam golongan *excellent* dan *to be improved*. Hal ini disebabkan karena dua model tersebut merupakan model I-S yang menyatakan bahwa tingkat kepentingan akan perbaikan, peningkatan dan usaha mempertahankan perlu untuk ditingkatkan.



Gambar 3. 2 Model Kepuasan dan Kepentingan (I-S)

Daerah I. sangat baik: Atribut terletak di daerah ini adalah mereka yang dianggap pelanggan Menjadi penting sehingga kinerja atribut ini dilanjutkan.

Daerah II. meningkatkan: atribut kualitas yang tercantum di daerah ini adalah mereka yang dianggap sebagai Penting bagi pelanggan tapi untuk yang pertunjukan belum bertemu dengan harapan. harus segera melalukan perbaikan untuk atribut yang ada pada daerah ini.

Daerah III. Daerah surplus: Atribut yang terdaftar di daerah ini tidak sangat penting bagi pelanggan, Tapi persepsi pelanggan cukup memuaskan. Pihak pengelola dapat menempatkan Kualitas atribut samping. atribut yang Dapat dihilangkan tanpa menimbulkan dampak negatif yang signifikan pada kepuasan pelanggan.

Daerah IV. Perawatan - daerah bebas: pelanggan memiliki Tingkat kepuasan yang lebih rendah pada kualitas atribut ini dikarenakan atribut ini kurang penting. Pihak pengelola tidak perlu khawatir tentang atribut ini, karena item ini memiliki dampak yang tidak terlalu penting terhadap kualitas keseluruhan - proses evaluasi.

C. Analisis Behavior Mapping

Teknik *Behavioral Mapping* yang dikembangkan oleh Ittelson sejak tahun 1970, merupakan teknik yang sangat populer dan sering dipakai. Selain relatif mudah dipahami, teknik ini memiliki kekuatan utama pada aspek spasialnya.

Teknik *behavioral mapping* memiliki kemampuan untuk mendapatkan informasi mengenai suatu fenomena (terutama pada perilaku individu atau



sekelompok manusia) yang terkait dengan sistem spasialnya. *Behavioral mapping* secara spesifik adalah mengamati perilaku manusia dengan lingkungannya.

Menurut Haryadi B dan Setiawan (1995) dalam Zulfitri (2008) *behavior setting* diartikan sebagai suatu interaksi antara suatu kegiatan dengan tempat yang spesifik.

Sommer (1986) dalam Haryadi dan B.Setiawan (2010:81) menyatakan bahwa *behavioral mapping* digambarkan dalam bentuk sketsa atau diagram mengenai suatu area dimana manusia melakukan berbagai kegiatannya.

Tujuannya adalah untuk menggambarkan perilaku dalam peta, mengidentifikasi jenis dan frekuensi perilaku, serta menunjukkan kaitan antara perilaku tersebut dengan wujud perancangan yang spesifik. Pemetaan perilaku ini dapat dilakukan secara langsung pada saat pengamatan di tempat pengamatan atau dilakukan kemudian berdasarkan catatan-catatan yang dibuat. Berdasarkan Ittelson, pemetaan perilaku secara umum akan mengikuti prosedur yang terdiri dari lima unsur, yakni:

1. Sketsa dasar area atau setting yang akan diobservasi
2. Definisi yang jelas tentang bentuk-bentuk perilaku yang akan diamati, dihitung, dideskripsikan dan didiagramkan
3. Satu rencana waktu yang jelas pada saat kapan pengamatan akan dilakukan
4. Prosedur sistematis yang jelas harus diikuti selama observasi
5. Serta sistem *coding* yang efisien untuk lebih mengefisienkan pekerjaan selama observasi

Adapun jenis-jenis perilaku yang biasa dipetakan antara lain meliputi: pola perjalanan, migrasi, perilaku konsumtif, kegiatan rumah tangga, hubungan ketetangaan, serta penggunaan berbagai fasilitas publik. Terdapat dua cara untuk melakukan pemetaan perilaku yakni:

1. *Place Centered Mapping*: digunakan untuk mengetahui bagaimana manusia atau sekelompok manusia memanfaatkan atau mengakomodasikan perilakunya dalam suatu situasi watu dan tempat tertentu. Jadi perhatiannya pada suatu tempat yang spesifik baik besar ataupun kecil.





2. *Person Centered Mapping*: Menekankan pada pergerakan manusia pada suatu periode waktu tertentu, jadi berkaitan tidak hanya dengan satu tempat atau lokasi akan tetapi dengan beberapa tempat atau lokasi.

Tabel 3. 4 Tabel Metode Analisis

Metode Analisis	Tujuan	Variabel	Rumus
Analisis Evaluatif	Menganalisis Kinerja Jalur Pejalan Kaki (geometrik)	Volume	survei primer dengan menghitung jumlah pejalan kaki per 15 menit selama satu jam
		Kecepatan	kecepatan rata-rata pejalan kaki: $V = \frac{L}{t}$
		Kepadatan	Kepadatan pejalan kaki: $D = \frac{Q}{V_s}$
		Arus Pejalan Kaki	Arus Pejalan kaki: $Q_{15} = \frac{Nm}{15 WE}$
		Ruang Pejalan Kaki	Ruang Pejalan Kaki: $S = \frac{1}{Q} = \frac{1}{D}$
Menganalisis Perilaku Pengguna Jalur Pejalan Kaki	Menganalisis Keselamatan Kondisi Menyenangkan Kenyamanan Daya Tarik		Analisis Kano
			Analisis <i>Behavior Setting</i>
Analisis Deskriptif	Menganalisis Karakteristik Pejalan Kaki	<ul style="list-style-type: none"> • Usia dan jenis kelamin pejalan kaki • Jenis pekerjaan • Waku penggunaan • Sarana perjalanan • Kepentingan perjalanan 	

Sumber: Hasil Pengamatan, 2013

3.7 Populasi dan Sampel

Prosedur *Sampling* adalah tata cara yang harus dilakukan dalam menentukan besaran sampel. Dalam hal ini yang dimaksud dengan sampel adalah

sekumpulan unit yang merupakan bagian dari populasi yang sengaja dipilih untuk merepresentasikan seluruh populasi (Santoso, I., dalam Rosanti, 1996:15).

Sampel yang diambil adalah dengan menggunakan metode *Sampling* non probabilitas, yaitu cara pengambilan sampel yang tidak berdasarkan probabilitas.

Dalam semua *Sampling* non probabilitas, kemungkinan atau peluang setiap anggota populasi untuk menjadi anggota sampel tidak sama atau tidak diketahui.

Populasi yang terdapat pada penelitian ini adalah pengguna jalur pejalan kaki dan pengguna jalan (pejalan kaki yang menggunakan bahu jalan) yang melakukan pergerakan di koridor wilayah penelitian yakni di Jalan Semeru – Jalan Kahuripan – Jalan Kertanegara. Adanya keterbatasan kemampuan peneliti dalam hal biaya, waktu dan tenaga serta luas cakupan wilayah pengamatan, maka pada penelitian ini dilakukan dengan menggunakan sampel. Populasi yang digunakan pada penelitian berdasar pada survei pejalan kaki dan pengguna jalan dimana dilakukan penghitungan pengunjung yang melakukan perjalanan dengan menggunakan jalur pejalan kaki dan melewati titik-titik segmen yang telah ditetapkan. Jumlah pengunjung yang berjalan setiap harinya tidak dapat diketahui populasinya karena selalu berubah dan tidak tetap.

Dengan adanya jumlah populasi pengunjung yang tidak tetap pada pengguna jalur pejalan kaki dan pengguna jalan tersebut maka dapat peneliti memutuskan untuk menggunakan *Non Probability Sampling* yang memang khusus digunakan untuk jenis penelitian yang tidak dapat diketahui populasinya dengan cara perhitungan.

Pada *Non Probability Sampling*, peneliti menggunakan teknik *Sampling* yakni *Accidental Sampling*.

3.7.1 Teknik Sampling

Teknik *Sampling* digunakan untuk mngetahui jumlah sample dari keseluruhan populasi pada objek yang akan diteliti pada penelitian ini. Objek yang diteliti menggunakan *teknik sampling* pada penelitian ini adalah data kuisisioner persepsi. Untuk mendapatkan data kinerja jalur pejalan kaki tidak perlu menggunakan *sampling*. Alasan peneliti menggunakan teknik *Sampling* adalah agar bisa memperoleh data dengan kesalahan yang kecil tanpa harus menyurvei keseluruhan dari populasi objek yang diteliti. Kegunaan teknik *Sampling* adalah



untuk dapat meminimalisir biaya, efisiensi waktu, mendapatkan cakupan wilayah yang lebih luas, dan tingkat ketelitian yang lebih besar.

Adapun teknik *Sampling* yang digunakan oleh peneliti, yakni dengan menggunakan teknik *Sampling Non Probability* yaitu *accidental Sampling*. *Accidental Sampling*, adalah sample yang diambil dengan cara penyebaran daftar pertanyaan atas questioner yang dibagikan kepada responden yang dijumpai pada saat itu juga atau pada saat mereka bekerja (Sukatendel, 2010).

Pengambilan sampel dilakukan dengan teknik *Accidental Sampling*, yaitu bentuk *Sampling* non probabilitas dimana anggota sampelnya dipilih, diambil berdasarkan kemudahan mendapatkan data yang diperlukan, atau dilakukan seadanya seperti mudah ditemui atau dijangkau. Teknik ini biasa dilakukan karena beberapa pertimbangan, misalnya alasan keterbatasan waktu, tenaga dan dana sehingga tidak dapat mengambil sampel yang besar dan jauh.

Jumlah populasi pejalan kaki dan pengguna jalan tidak diketahui banyaknya, maka peneliti menggunakan rumus perhitungan bernoulli untuk pengambilan sampel sebagai berikut (Cochran, 2001 dalam Kartika, 2013) :

$$n = \frac{(Z \frac{\alpha}{2})^2 p x q}{e^2}$$

- Dimana:
- n = Jumlah sampel
- Z = Nilai yang didapat dari table normal standar dengan peluang $\alpha/2$
- p = Probabilitas populasi yang tidak diambil sebagai sampel
- q = Probabilitas populasi yang diambil sebagai sampel (1-p)
- α = Tingkat ketelitian
- e = Tingkat Kesalahan

Jika derajat kepercayaan $\alpha = 10\% \sim 0,1$ dan $Z_{1-\alpha/2} = 1,96$, maka rumus menjadi:

$$n = \frac{(1,96)^2 0,5 \times 0,5}{0,1^2}$$

$$n = \frac{(3,84) \times 0,25}{0,01} = 96$$



Untuk nilai p diestimasikan $p = 0,5$ dan $q = 1-p$ ($1-0,5 = 0,5$). Dan tingkat kesalahan α ditetapkan sebesar 10% $\sim 0,1$. Jadi hasil yang diperoleh adalah 96 orang sampel (minimal).

Tabel 3. 5 Distribusi Sampel Responden

Segmen	Zona	Titik Pengamatan	Jumlah Responden	Panjang Jalur Pejalan Kaki	Persentase Panjang Jalan
I	1	Milk Story	11	256,46	11,814%
	2	Hotel Kertanegara			
II	1	Rujak Semeru	19	421,541	19,419%
	2	Depan Lapangan			
III	1	Percetakan	12	278,913	12,848%
	2	Lai-lai			
IV	1	Money Changer, SDIT	10	234,778	10,815%
	2	Ahmad Yani Ruko			
V	1	Perumahan Koramil	9	189,059	8,709%
	2	Perumahan Koramil			
VI	1	SMAN 4 Malang	19	434,093	19,997%
	2	Balaikota			
VII	1	RM. Kertanegara	16	355,9	16,395%
	2	Bank Panin			
Jumlah			96 sampel	2170,744	99,997% ~ 100%

Sumber: Hasil Perhitungan, 2013

Jumlah responden yang dijadikan sampel merupakan jumlah responden yang didapatkan dari penyesuaian ukuran panjang jalan sepanjang koridor Jalan Semeru – Jalan Kahuripan – Jalan tugu – Jalan Kertanegara.

3.8 Variabel Penelitian

Variabel penelitian adalah sesuatu yang digunakan sebagai ciri, sifat, ukuran yang dimiliki atau didapat oleh satuan penelitian tentang sesuatu konsep pengertian tertentu (Notoatmodjo, 2002 dalam Reza, 2012). Variabel dalam penelitian ini terdiri dari variabel independen (bebas) dan variabel dependen (terikat).

Variabel bebas yang digunakan yakni sub variabel berupa cara berjalan, kepadatan berjalan, tujuan berjalan, waktu pengamatan, selamat dari halangan, menikmati perjalanan, nyaman dalam berjalan, menikmati suasana sekitar.

Sedangkan untuk variabel terikatnya yakni variabel yang didapatkan dari Untermann, 1984 yaitu keselamatan pejala kaki, kondisi yang menyenangkan, kenyamanan dan keamanan, sedangkan untuk melihat perilaku digunakan variabel



terikat berupa karakteristik pejalan kaki. Variabel penelitian yang digunakan pada penelitian ini lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel berikut:

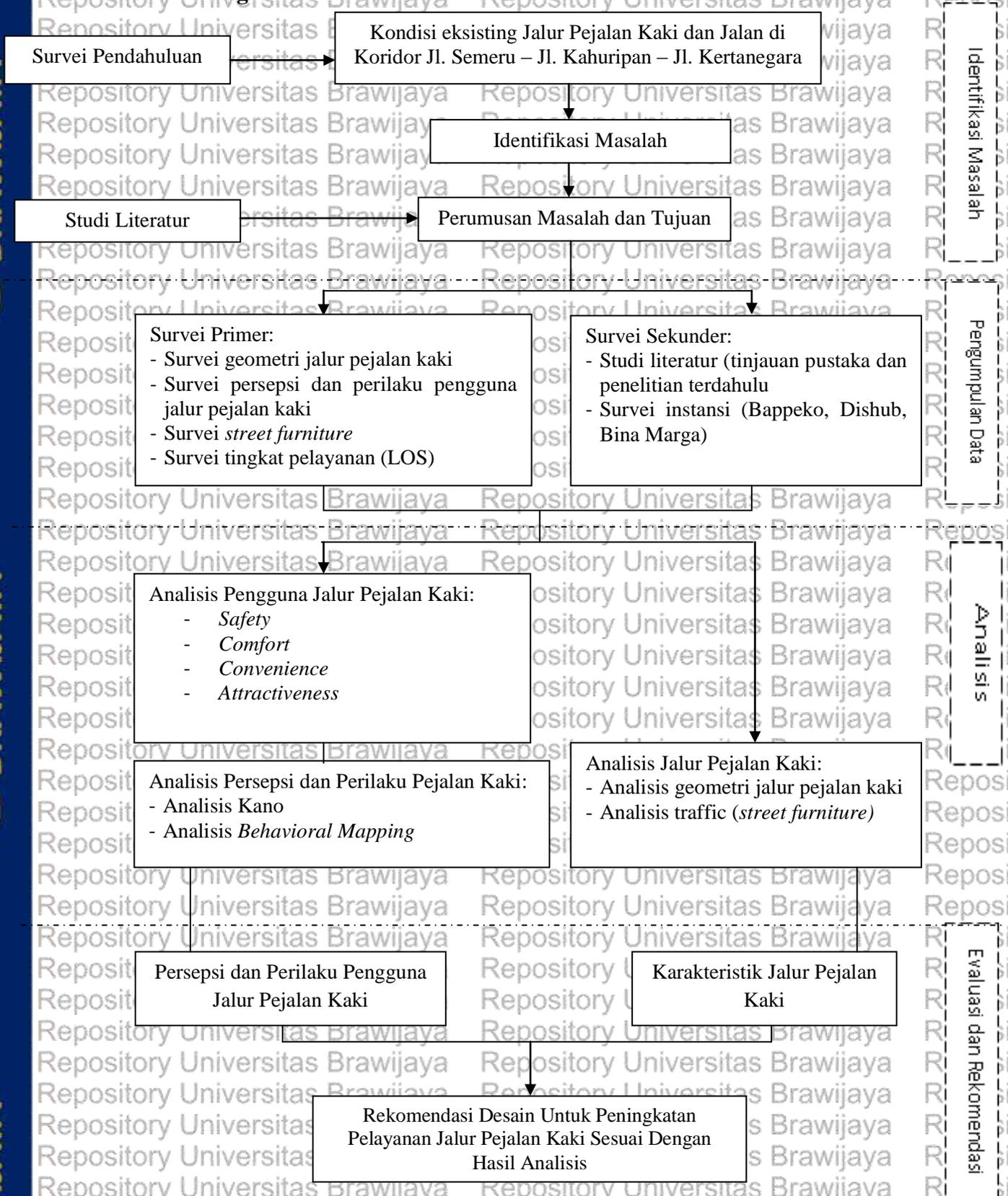
Tabel 3. 6 Variabel Penelitian

Tujuan Penelitian	Variabel	Sub Variabel	Parameter
Menganalisis kinerja jalur pejalan kaki di Jalan Semeru, Jalan Kahuripan, Jalan Tugu dan Jalan Kertanegara.	Kinerja Jalur Pejalan Kaki	Geometrik Jalur Pejalan Kaki	<ol style="list-style-type: none"> 1. Lebar 2. Panjang 3. Tinggi 4. Perkerasan
		Lalu lintas	<ol style="list-style-type: none"> 1. Jumlah pejalan kaki 2. Kecepatan pejalan kaki 3. Hambatan samping 4. Kondisi fasilitas penunjang jalur pejalan kaki
Menganalisis aspek keselamatan, kenyamanan, kesenangan dan daya tarik pada jalur pejalan kaki berdasarkan persepsi dan perilaku pengguna jalur pejalan kaki di Jalan Semeru, Jalan Kahuripan, Jalan Tugu dan Jalan Kertanegara	Kinerja Jalur Pejalan Kaki	Keselamatan	<ul style="list-style-type: none"> • Tidak tersandung akibat ketinggian trotoar • Tidak terjatuh ke dalam lubang • Tidak terserempet kendaraan
		Berdasarkan Perilaku Pejalan Kaki	<ul style="list-style-type: none"> • Adanya penyeberangan yang mudah dan aman
		Kondisi menyenangkan	<ul style="list-style-type: none"> • Berjalan pelan lebih dari ½ detik • Dapat berjalan berjajar dengan pasangan (tidak berbaris atau posisi badan miring) • Berjalan tidak berdesakan, terbebas dari gangguan PKL
		Kenyamanan	<ul style="list-style-type: none"> • Berjalan di atas trotoar, bukan di bahu jalan • Tidak terkena hujan, adanya peneduh
Menganalisis aspek keselamatan, kenyamanan, kesenangan dan daya tarik pada jalur pejalan kaki berdasarkan persepsi dan perilaku pengguna jalur pejalan kaki di Jalan Semeru, Jalan Kahuripan, Jalan Tugu dan Jalan Kertanegara	Kinerja Jalur Pejalan Kaki	Daya tarik	<ul style="list-style-type: none"> • Melihat ke kanan dan ke kiri jalan • Berhenti sejenak untuk melihat-lihat etalase atau PKL
		Berdasarkan Persepsi Pejalan Kaki	<ul style="list-style-type: none"> • Tinggi trotoar • Material trotoar • Lubang trotoar • Jarak dari kendaraan • Lampu penerangan
		Kondisi menyenangkan	<ul style="list-style-type: none"> • Jarak terjangkau oleh pejalan kaki • Keterhubungan guna lahan • Kemudahan pergantian moda transportasi
		Kenyamanan	<ul style="list-style-type: none"> • Sirkulasi • Iklim • Kebisingan • Kebersihan • Bentuk
Menganalisis aspek keselamatan, kenyamanan, kesenangan dan daya tarik pada jalur pejalan kaki berdasarkan persepsi dan perilaku pengguna jalur pejalan kaki di Jalan Semeru, Jalan Kahuripan, Jalan Tugu dan Jalan Kertanegara	Kinerja Jalur Pejalan Kaki	Daya tarik	<ul style="list-style-type: none"> • Guna lahan sekitar • Keindahan lingkungan • Desain koridor

Sumber: Hasil Pemikiran, 2013



3.9 Diagram Alir



Gambar 3. 3 Diagram Alir Penelitian

Tabel 3. 7 Desain Survei

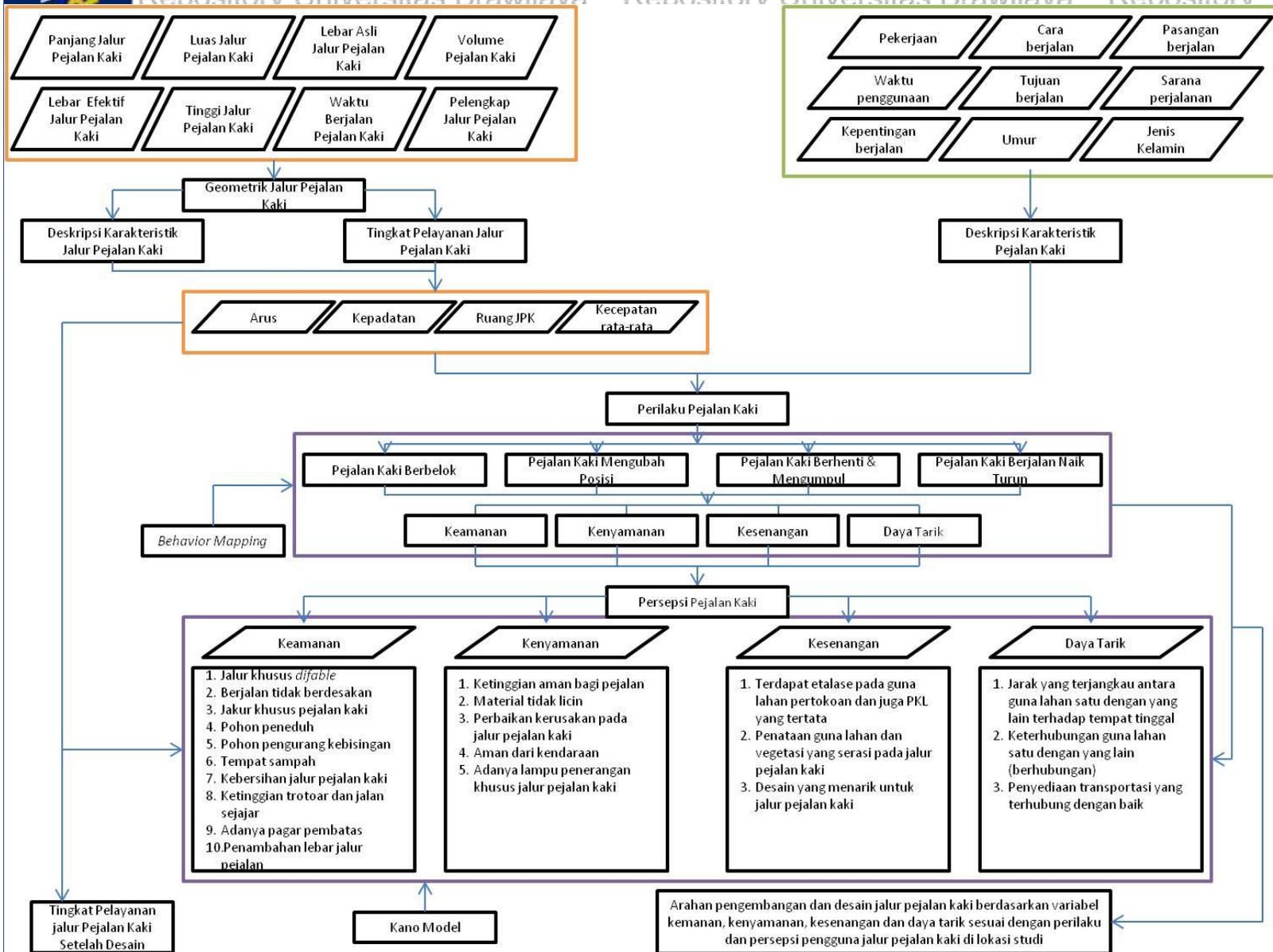
Tujuan Penelitian	Variabel	Sub Variabel	Data Primer	Data Sekunder	Metode Pengumpulan Data	Sumber Data	Metode Analisis	Output Penelitian
Menganalisis kinerja jalur pejalan kaki di Jalan Semeru, Jalan Kahuripan, Jalan Tugu dan Jalan Kertanegara.	Kinerja jalur pejalan kaki	Tingkat Pelayanan Jalur Pejalan kaki	<ol style="list-style-type: none"> Jumlah pejalan kaki Kecepatan pejalan kaki Hambatan samping Kondisi fasilitas penunjang pejalan kaki 	<ul style="list-style-type: none"> Data Malang Dalam Angka Data Rencana Tata Ruang Wilayah Peta Administratif Kota Malang 	Survei Primer/ observasi lapangan	<ul style="list-style-type: none"> Survei eksisting <i>street furniture</i> Survei geometri jalur pejalan kaki Survei volume, kepadatan, arus dan tingkat pelayanan jalur pejalan kaki 	<ul style="list-style-type: none"> Analisis Geometri Jalur pejalan kaki Analisis <i>Street Furniture</i> Analisis Standar dan eksisting 	- Mengetahui kinerja jalur pejalan kaki berdasarkan perhitungan geometrik jalur pejalan kaki di wilayah penelitian dengan melakukan observasi dan survei primer
Menganalisis aspek keselamatan, kenyamanan, kesenangan dan daya tarik pada jalur pejalan kaki berdasarkan persepsi dan perilaku pengguna jalur pejalan kaki di Jalan Semeru,	Kinerja Jalur Pejalan Kaki Berdasarkan Perilaku Pejalan Kaki	Keselamatan	<ul style="list-style-type: none"> Tidak tersandung akibat ketinggian trotoar Tidak terjatuh ke dalam lubang Tidak terserempet kendaraan Adanya penyeberangan yang mudah dan aman 	<ul style="list-style-type: none"> Persepsi pengguna jalur pejalan kaki yang berkaitan dengan kondisi menyenangkan, kenyamanan, dan daya tarik Informasi mengenai persepsi kenyamanan jalur pejalan kaki Informasi mengenai persepsi daya tarik jalur pejalan kaki 	Survei primer (Wawancara, kuisisioner, dan dokumentasi) Survei primer/ observasi lapangan	<ul style="list-style-type: none"> Survei primer tentang persepsi Survei eksisting jalur pejalan kaki Survei eksisting jalan karakteristik jalur pejalan kaki Dinas Perhubungan Kota Malang Dinas Pekerjaan Umum Kota Malang Badan Perencanaan dan Pembangunan Kota Malang 	<ul style="list-style-type: none"> Analisis Kano Analisis <i>Behavior Mapping</i> 	- Mengetahui karakteristik pejalan kaki sesuai dengan umur, jenis kelamin, jenis pekerjaan, waktu penggunaan, sarana perjalanan, dan kepentingan perjalanan saat melintasi jalur

Tujuan Penelitian	Variabel	Sub Variabel	Data Primer	Data Sekunder	Metode Pengumpulan Data	Sumber Data	Metode Analisis	Output Penelitian
Jalan Kahuripan, Jalan Tugu dan Jalan Kertanegara		Kondisi Menyenangkan	<ul style="list-style-type: none"> Berjalan pelan lebih dari ½ detik Dapat berjalan berjajar dengan pasangan (tidak berbaris atau posisi badan miring) Berjalan tidak berdesakan, terbebas dari gangguan PKL 	<ul style="list-style-type: none"> Informasi mengenai persepsi keamanan jalur pejalan kaki Informasi mengenai persepsi kesenangan pada jalur pejalan kaki Informasi mengenai perilaku pengguna jalan pada koridor penelitian Data perilaku pengguna jalur pejalan kaki yang melintas pada lokasi studi 				<p>pejalan kaki di lokasi studi</p> <p>- Mengetahui kinerja jalur pejalan kaki berdasarkan persepsi dan perilaku pejalan kaki sesuai dengan analisis kano dan <i>behavior mapping</i> dengan mengacu pada 4 variabel yakni keselamatan, kenyamanan, menyenangkan dan daya tarik.</p>
		Kenyamanan	<ul style="list-style-type: none"> Berjalan di atas trotoar, bukan di bahu jalan Tidak terkena hujan, adanya peneduh 	<ul style="list-style-type: none"> Data perilaku pengguna pejalan kaki yang melintas pada lokasi studi 				
		Daya Tarik	<ul style="list-style-type: none"> Melihat ke kanan dan ke kiri jalan Berhenti sejenak untuk melihat-lihat etalase atau PKL 					

Tujuan Penelitian	Variabel	Sub Variabel	Data Primer	Data Sekunder	Metode Pengumpulan Data	Sumber Data	Metode Analisis	Output Penelitian
	 Kinerja Jalur Pejalan Kaki Berdasarkan Persepsi Pejalan Kaki	Keselamatan:	<ul style="list-style-type: none"> • Tinggi trotoar • Material trotoar • Lubang trotoar • Jarak dari kendaraan • Lampu penerangan 					
		Kondisi menyenangkan:	<ul style="list-style-type: none"> • Jarak terjangkau oleh pejalan kaki • Keterhubungan guna lahan • Kemudahan pergantian moda transportasi 					
		Kenyamanan	<ul style="list-style-type: none"> • Sirkulasi • Iklim • Kebisingan • Kebersihan • Bentuk 					
		Daya tarik:	<ul style="list-style-type: none"> • Guna lahan sekitar • Keindahan lingkungan • Desain koridor 					

Sumber: Hasil Pemikiran, 2013

3.10 Kerangka Metode



Gambar 3. 4 Kerangka Metode



Contents

3.1	Definisi Operasional.....	59
3.2	Pembagian Segmen dan Zona Penelitian.....	60
3.3	Subyek Amatan.....	62
3.4	Jenis Metode Penelitian.....	63
3.5	Metode Pengumpulan Data.....	63
3.5.1	Survei Primer.....	63
3.5.2	Survei Sekunder.....	65
3.6	Metode Analisis.....	66
3.6.1	Metode Deskriptif.....	66
3.6.2	Analisis Evaluatif.....	67
3.7	Populasi dan Sampel.....	75
3.7.1	Teknik Sampling.....	76
3.8	Variabel Penelitian.....	78
3.9	Diagram Alir.....	80
3.10	Kerangka Metode.....	84

Gambar 3. 1 Pembagian Segmen Lokasi Studi.....	61
Gambar 3. 2 Model Kepuasan dan Kepentingan (I-S).....	73
Gambar 3. 3 Diagram Alir Penelitian.....	80
Gambar 3. 4 Kerangka Metode.....	84
Tabel 3. 1 Pengambilan Data Sekunder.....	66
Tabel 3. 2 Tingkat Pelayanan Pejalan Kaki Yang Diharapkan.....	70
Tabel 3. 3 Kategori Kualitas Atribut Model Kano.....	71
Tabel 3. 4 Tabel Metode Analisis.....	75
Tabel 3. 5 Distribusi Sampel Responden.....	78
Tabel 3. 6 Variabel Penelitian.....	79
Tabel 3. 7 Desain Survei.....	81

BAB IV

HASIL DAN PEMBAHASAN

4.1 Gambaran Umum Kecamatan Klojen

Kecamatan Klojen merupakan salah satu kecamatan yang berperan sebagai pusat kota di wilayah Kota Malang, Provinsi Jawa Timur. Kecamatan Klojen memiliki luas wilayah 38,89 Km². Kecamatan Klojen merupakan wilayah yang memiliki jumlah kepadatan tertinggi yakni mencapai 11.994 jiwa per Km². Kecamatan Klojen merupakan daerah dataran dengan kemiringan 0 – 15 % dan terletak pada ketinggian antara 398 – 662,5 meter dari permukaan laut dengan suhu udara 18 – 23 °C.

Secara fisiologi, Kecamatan Klojen memiliki keuntungan lokasional dengan adanya jalur jalan arteri dan jalur kereta api yang melalui wilayah tersebut. Hal ini merupakan potensi yang berpengaruh besar terhadap pola perkembangan serta pertumbuhan wilayah di Kecamatan Klojen. Adapun batas-batas administratif Kecamatan Klojen,

Batas Utara: Kecamatan Lowokwaru

Batas Selatan: Kecamatan Kedungkandang dan Kecamatan Sukun

Batas Timur: Kecamatan Blimbing dan Kecamatan Kedungkandang

Batas Barat: Kecamatan Lowokwaru dan Kecamatan Sukun

Kecamatan Klojen memiliki 12 kelurahan yakni, Kelurahan Kotalama, Kelurahan Mergosono, Kelurahan Kedungkandang, Kelurahan Lesanpuro, Kelurahan Sawojajar, Kelurahan Madyopuro, Kelurahan Bumiayu, Kelurahan Wonokoyo, Kelurahan Buring, Kelurahan Cemorokandang, Kelurahan Arjowinangun, dan Kelurahan Tlogowaru.

Menurut pembagian kota ke dalam 6 BWK (Bagian Wilayah Kota) pada RTRW Kota Malang Tahun 2009 – 2029, Kecamatan Klojen merupakan wilayah Kecamatan dengan BWK Malang Tengah dan memiliki fungsi utama yaitu pemerintahan, perkantoran, perdagangan dan jasa, sarana olahraga, pendidikan dan peribadatan. Untuk fungsi sekondernya yakni sebagai penyedia fasilitas umum dan fasilitas sosial, penyediaan barang dan jasa, perumahan, ruang terbuka hijau dan sebagai penyedia sarana pendidikan.

4.2 Karakteristik Jalur Pejalan Kaki di Lokasi Studi

Lokasi studi yang terletak di Jalan Semeru, Jalan Kahuripan, Jalan Tugu dan Jalan Kertanegara memiliki karakteristik yang beragam berdasarkan tata guna lahannya. Pada Jalan Semeru, guna lahan yang mendominasi adalah guna lahan berupa perdagangan dan jasa, pada Jalan Kahuripan guna lahan yang mendominasi yaitu perdagangan dan jasa, pada Jalan Tugu guna lahan yang mendominasi adalah guna lahan berupa pemerintahan dan pendidikan, dan pada Jalan Kertanegara guna lahan yang mendominasi adalah perdagangan dan jasa.

Karakteristik lokasi studi terdiri dari karakteristik geometrik jalur pejalan kaki di lokasi studi masing-masing jalan dan juga tingkat pelayanan jalur pejalan kaki yang terdapat di lokasi studi untuk penentuan kriteria *level of service* dari jalur pejalan kaki di lokasi studi.

Tabel 4. 1 Rincian Lokasi Studi di Jalan Semeru – Jalan Kahuripan – Jalan Tugu – Jalan Kertanegara

No	Segmen	Zona	Lokasi	Rincian
1	Segmen 1	Zona 1	Jalan Semeru Sisi Kanan	Perpustakaan – Rumah Notaris
2	Segmen 1	Zona 2	Jalan Semeru Sisi Kiri	Hotel Kertanegara – Pujasera
3	Segmen 2	Zona 1	Jalan Semeru Sisi Kanan	Rumah – Bank BRI
4	Segmen 2	Zona 2	Jalan Semeru Sisi Kiri	Lapangan – Rumah
5	Segmen 3	Zona 1	Jalan Semeru Sisi Kanan	Bank Permata – RM. Padang
6	Segmen 3	Zona 2	Jalan Semeru Sisi Kiri	Lai lai – Bank Commonwealth
7	Segmen 4	Zona 1	Jalan Kahuripan Sisi Kanan	Bank BCA – Masjid
8	Segmen 4	Zona 2	Jalan Kahuripan Sisi Kiri	Toko Lido – Lahan kosong
9	Segmen 5	Zona 1	Jalan Kahuripan Sisi Kanan	Koramil – Koramil
10	Segmen 5	Zona 2	Jalan Kahuripan Sisi Kiri	Koramil – Hotel Tugu
11	Segmen 6	Zona 1	Jalan Tugu Sisi Kanan	Koramil – SMA
12	Segmen 6	Zona 2	Jalan Tugu Sisi Kiri	Hotel Tugu – Kantor DPR
13	Segmen 7	Zona 1	Jalan Kertanegara Sisi Kanan	SMA – Rumah
14	Segmen 7	Zona 2	Jalan Kertanegara Sisi Kiri	Kantor DPR – RM. Yu Chi Yen

Tabel 4. 2 Data Guna Lahan Pada Setiap Sisi Jalur Pejalan Kaki di Lokasi Studi (Jalan Semeru, Jalan Kahuripan, Jalan Tugu dan Jalan Kertanegara)

Jalan	Nama Bangunan	Coding	Jalan	Nama Bangunan	Coding
Semeru I	De Liv	1	Kahuripan I	Dydo Studio	1
	Nadia Ethnic Spa	1		Toko Kosong	1
	Milk story	1		Depot Semeru	1
	Heroin	1		Ruko	1
	Miracle	1		Ruko	1
	Hotel Kertanegara	1		Ruko	1
	Gester	1		Commonwealth Bank	2
	Bank PNB	2		Warung Makan	1
	Apotek	1		Haryono	1
	Pujasera	1		Money Changer	1
Semeru II	Central Capital	1	Warung Makan	1	
	Rujak Semeru	1	Ruko	1	
	Graha Kencana	1	Digital Printing	1	
	Martha Tilaar	1	Warung Makan	1	
	Apotek	1	Ruko	1	

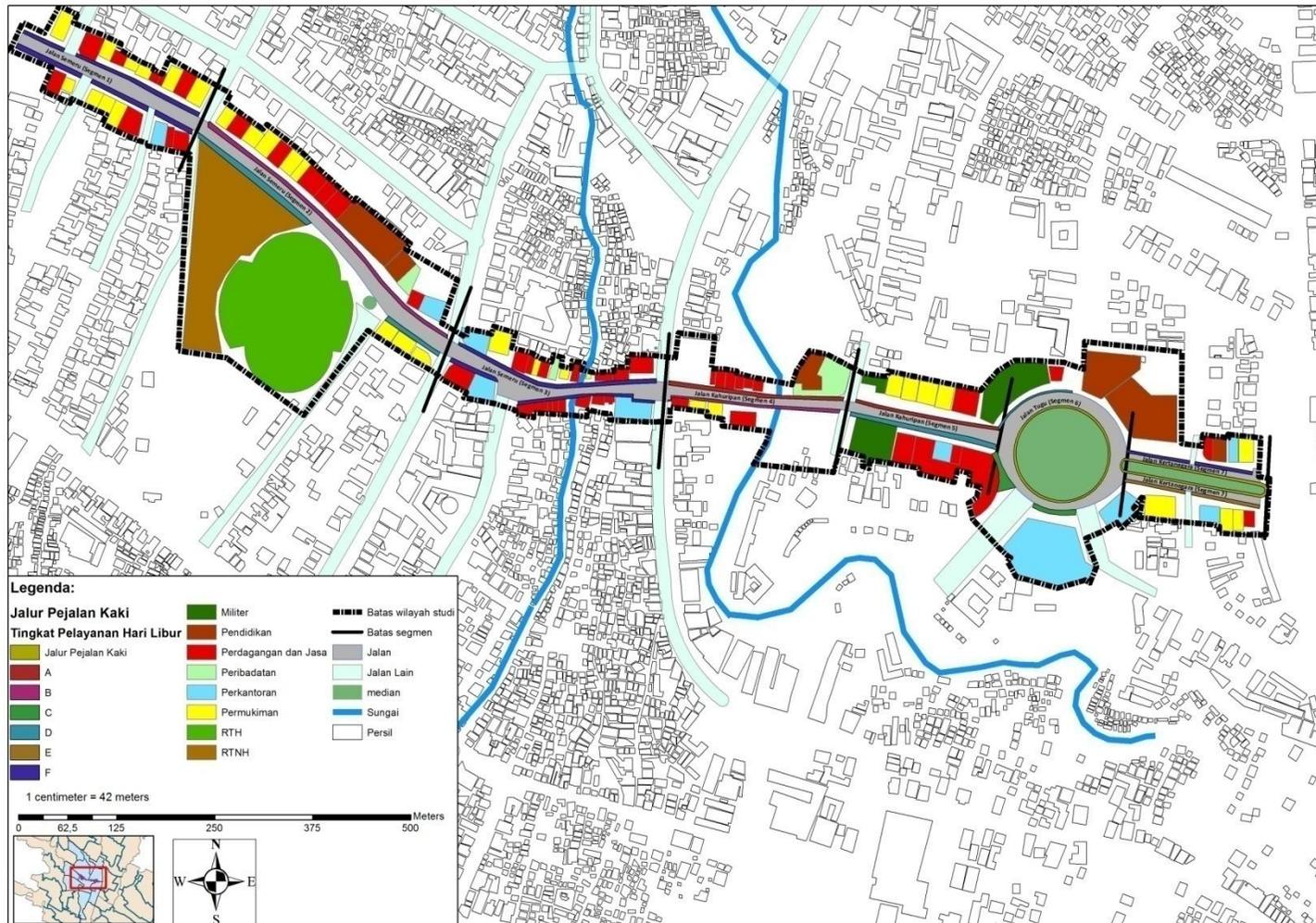
Jalan	Nama Bangunan	Coding	Jalan	Nama Bangunan	Coding
Semeru III	SMK Kr YPK	3	Kahuripan II	SDIT Ahmad Yani	3
	Sekolah Alkitab	3		Hotel Kartika dan Java Dancer	1
	Ayam Pemuda	1		Hotel Sahid	1
	Bank BRI <i>Priority</i>	2	Batavia Asuransi	2	
	Bank Permata	2		UUD Corner	1
	Toko Sembako	1	Tugu	Hotel Tugu	1
	Percetakan	1	Kafe	1	
	Foto Kopi	1	SMAN 4 Malang	3	
	Warung Makan	1	SMAN 1 Malang	3	
	Ruko	1	Kertanegara	Ganesha Operation	3
Ruko	1	RM Kertanegara	1		
RM Padang	1	Bank Mega	2		
Pizza Hut	1	Bank Panin	2		
Bank Bukopin	2	Pujasera	1		
Lai-lai	1				

Sumber: Survei primer, 2013

Coding:

- 1 : Perdagangan dan Jasa (Hotel, rumah makan, *money changer*, percetakan, *cafe*, apotek, ruko)
- 2 : Perkantoran (Bank, balai kota, kantor asuransi)
- 3 : Pendidikan (Sekolah, bimbingan belajar)
- 4 : Peribadatan (Masjid, Gereja)
- 5 : Permukiman
- 6 : Militer
- 7 : RTH
- 8 : RTNH

Pada Jalan Semeru terdapat 3 segmen yang berfungsi sebagai perdagangan dan jasa, sedangkan untuk Jalan Kahuripan terbagi menjadi 2 segmen yang guna lahannya sebagian besar jenisnya sama dengan Jalan Semeru, yakni perdagangan dan jasa. Jalan Kahuripan juga memiliki Hotel, Cafe, maupun Rumah Makan seperti yang terdapat pada Jalan Semeru, namun tingkat pelayanannya lebih besar dikarenakan di daerah Jalan Kahuripan tersebut merupakan Jalan yang dekat dengan lokasi-lokasi bersejarah seperti Bundaran Tugu, Jalan Basuki Rachmat (Kajoetangan, straat) dan bangunan bersejarah seperti Kantor Balaikota yang terletak di Jalan Tugu.

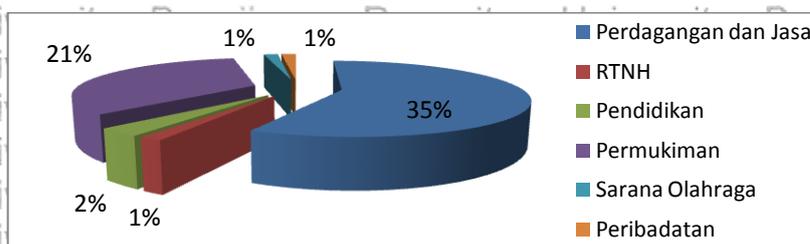


Gambar 4. 2 Peta Lokasi Studi Keseluruhan (Jalan Semeru – Jalan Kahuripan – Jalan Tugu – Jalan Kertanegara)

4.2.1 Jalan Semeru

A. Guna Lahan

Jalan Semeru dibagi menjadi 3 segmen, pembagian segmen yang dilakukan adalah berdasarkan titik perpotongan kendaraan yang terjadi pada perempatan besar yang terdapat di Jalan Semeru. Pada masing-masing segmen dibagi menjadi 2 zona yakni zona 1 dan zona 2 yang merupakan zona yang terletak di sebelah kanan dan di sebelah kiri jalan. Pada Segmen Pertama di Jalan Semeru, guna lahan pada umumnya merupakan guna lahan yang berfungsi sebagai perdagangan dan jasa. Pada Segmen Kedua guna lahan pada umumnya digunakan sebagai perdagangan dan jasa, sarana pendidikan, sarana olahraga (ruang terbuka non hijau) dan juga permukiman penduduk. Pada Segmen Ketiga memiliki guna lahan yang tidak jauh berbeda dengan Jalan Semeru Segmen Pertama dan Jalan Semeru Segmen Kedua, yakni sebagian besar didominasi oleh perdagangan dan jasa. Pada Jalan Semeru Segmen Ketiga, terdapat bank, restoran, toko-toko kecil dan juga sekolah. Dari ketiga segmen yang terdapat di Jalan Semeru, sebagian besar guna lahan didominasi oleh perdagangan dan jasa milik swasta. Hal ini dapat dilihat pada diagram berikut:



Gambar 4. 3 Persentase Fungsi Guna Lahan Jalan Semeru

B. Geometrik Jalur Pejalan Kaki

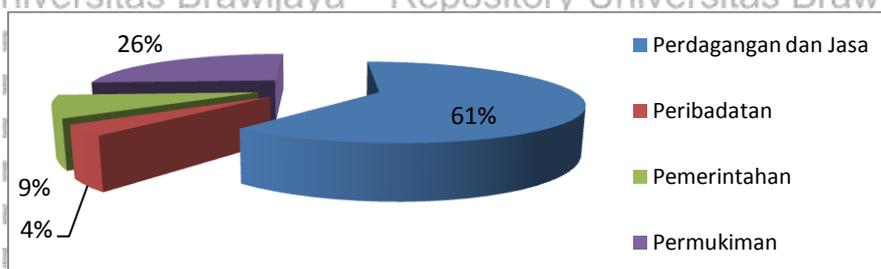
Jalan Semeru memiliki karakteristik geometrik dengan lebar 1,5 meter hingga 2 meter dan tinggi 15 cm. Lebar efektif yang dimiliki oleh jalur pejalan kaki di Jalan Semeru beragam, pada segmen 1 lebar efektif rata-rata yang dimiliki oleh jalur pejalan kaki selebar 2 meter atau seluruh bagian rata-rata tidak terhalang apapun. Fasilitas *difable* yang terdapat pada sepanjang jalur pejalan kaki di Jalan Semeru masih dalam kondisi baik. Untuk marka penyeberangan yang terdapat di Jalan Semeru yang berhubungan dengan pejalan kaki adalah marka penyeberangan berupa *zebra cross*. *Zebra cross* di Jalan Semeru berjumlah 3 buah. *Zebra cross* pertama biasa digunakan untuk siswa yang bersekolah di SMP Negeri 1 yang terletak di Jalan Lawu untuk menyeberang jalan dan berganti sarana dari berjalan kaki dengan mengendarai angkutan umum. Untuk *zebra cross* berikutnya terdapat di antara depan

guna lahan pendidikan yakni SMP YPK dan guna lahan ruang terbuka non hijau (GOR Gajayana). Untuk *zebra cross* ketiga terletak di dekat perpotongan Jalan Semeru dengan Jalan Basuki Rahmat (*traffic light*).

4.2.2 Jalan Kahuripan

A. Guna Lahan

Jalan Kahuripan dibagi menjadi 2 segmen, pembagian segmen yang dilakukan adalah berdasarkan titik perpotongan kendaraan yang terjadi pada perempatan besar yang terdapat di Jalan Kahuripan. Pada Jalan Kahuripan terdapat segmen 4 dan segmen 5. Segmen 4 terbagi menjadi 2 zona, yakni zona 1 di sebelah kanan dan zona 2 di sebelah kiri. Guna lahan yang terdapat di Jalan Kahuripan yang merupakan segmen 4 sebagian besar berupa perdagangan dan jasa dengan tipe ruko (rumah toko). Pada Jalan Kahuripan yang merupakan segmen ke-5 dari total 7 segmen di lokasi studi sebagian besar gunanya berfungsi sebagai perdagangan dan jasa tetapi dengan skala yang lebih besar yakni skala regional karena terdapat hotel maupun restoran. Pada Jalan Kahuripan Segmen Kedua juga terdapat guna lahan berupa permukiman militer dan pemerintahan yang berfungsi sebagai pertahanan dan keamanan. Lokasi Jalan Kahuripan yang berada di antara Jalan Basuki Rahmat dan Jalan Tugu menjadikan kawasan tersebut sebagai kawasan yang menyediakan lebih banyak perdagangan dan jasa berupa hotel maupun restoran dikarenakan Jalan Tugu dan Jalan Basuki Rahmat (*Kajoetangan Straat*) merupakan Jalan yang memiliki nilai sejarah yang dapat menarik wisatawan lokal maupun asing. Persentase guna lahan yang terdapat di Jalan Kahuripan lebih jelasnya dapat di lihat pada diagram berikut,



Gambar 4. 4 Persentase Fungsi Guna Lahan di Jalan Kahuripan

B. Geometrik Jalur Pejalan Kaki

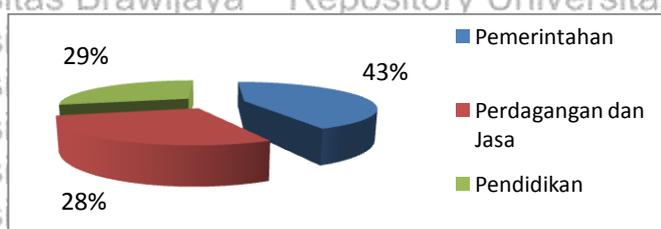
Jalan Kahuripan memiliki jalur pejalan kaki dengan lebar 1,5 meter hingga 2,5 meter. Lebar jalur pejalan kaki yang beragam ini disebabkan karena jalur pejalan kaki menyesuaikan ukuran jalan yang dimiliki jalan Kahuripan. Untuk lebar 1,5 meter terdapat pada segmen 5 zona 2 yakni depan Koramil – Hotel Tugu. Pada jalur

pejalan kaki yang terdapat di Jalan Kahuripan tidak semua memiliki *ramp* untuk fasilitas keamanan pejalan kaki dikarenakan sebagian besar jalur pejalan kaki telah diubah dan disesuaikan dengan guna lahan yang terdapat pada lokasi tersebut. Jenis material yang digunakan untuk penyediaan jalur pejalan kaki di Jalan Kahuripan bermacam-macam yakni, batu paving, batu motif (seperti pada Jalan Semeru) dan juga lantai marmer. Pada jenis material lantai marmer terdapat juga jalur yang dibuat khusus untuk pejalan kaki *difable* agar memudahkan dalam berjalan dan sebagai penunjuk arah jalur pejalan kaki (lurus atau berbelok). *Zebra cross* yang ada pada Jalan Kahuripan terdapat di segmen 4 yakni dekat dengan *traffic light* perpotongan antara Jalan Kahuripan dengan Jalan Basuki Rachmat.

4.2.3 Jalan Tugu

A. Guna Lahan

Jalan Tugu merupakan jalan yang memiliki fungsi utama sebagai pusat pelayanan di Kota Malang. Pada Jalan Tugu, hanya terdapat 1 segmen yakni segmen 6 dan terbagi menjadi 2 zona yakni zona 1 (lokasi koramil – sarana pendidikan) dan zona 2 (lokasi gedung DPR – Hotel Tugu). Guna lahan yang mendominasi di Jalan Tugu adalah Kantor Pemerintahan dikarenakan di Jalan Tugu terdapat Kantor Balaikota, Kantor Koramil, dan Kantor DPR. Untuk fungsi guna lahan lainnya yakni terdapat perdagangan dan jasa berupa Hotel, Restoran, Cafe dan terdapat juga sarana pendidikan berupa sekolah SMA, yakni SMA Negeri 1 Malang dan SMA Negeri 4 Malang. Persentase guna lahan yang terdapat di Jalan Tugu lebih jelasnya dapat dilihat pada diagram berikut.



Gambar 4.5 Persentase Fungsi Guna Lahan di Jalan Tugu

Jalan Tugu termasuk ke dalam salah satu kawasan bersejarah yang berada di Kota Malang. Hal ini disebabkan karena desain yang dimiliki oleh Jalan Tugu merupakan desain jalan yang telah ada sejak masa pemerintahan Belanda. Bangunan bersejarah tersebut sekarang menjadi Kantor Pemerintahan yakni Balaikota Malang, adapun Alun-alun Tugu yang menjadi salah satu daya tarik di Pusat Kota Malang. Alun-alun Tugu tersebut menjadi salah satu Landmark

bersejarah di Kota Malang dikarenakan letaknya yang strategis dan mudah untuk dijangkau dari berbagai arah.

B. Geometrik Jalur Pejalan Kaki

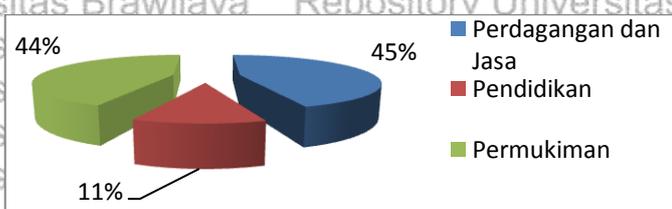
Pada Jalan Tugu, lebar jalur pejalan kaki antara 1 meter hingga 2 meter dan memiliki ketinggian rata-rata 15 cm. Material yang digunakan untuk jalur pejalan kaki adalah paving dan batu motif karena jalur pejalan kaki yang ada di Jalan Tugu belum mengalami perbaikan dalam hal jalur pejalan kaki. Pada Jalan Tugu, juga tidak tersedia *zebra cross* yang biasanya diperuntukkan bagi pengguna jalur pejalan kaki yang akan menyeberang. Untuk fasilitas *difable* berupa *ramp* ada di sepanjang jalur pejalan kaki.

Jalur pejalan kaki yang terdapat di Jalan Tugu belum pernah mengalami perbaikan seperti Jalan Kahuripan yang sebagian besar materialnya berupa paving telah diganti dengan lantai marmer. Jalur pejalan kaki di Jalan Tugu sering dilalui oleh pengguna jalur pejalan kaki, namun penggunaannya masih kurang nyaman bagi pejalan kaki dikarenakan tidak adanya *zebra cross* dan juga kecepatan kendaraan yang cenderung lebih kencang. Lebih kencangnya kendaraan di daerah Jalan Tugu tersebut dikarenakan jalan untuk kendaraan sangat lebar dan juga relatif sepi dan lancar di dibandingkan dengan jalan yang lainnya.

4.2.4 Jalan Kertanegara

A. Guna Lahan

Jalan Kertanegara di bagi menjadi 1 segmen yang terdiri dari 2 zona yakni zona 1 di sisi kiri jalan dan zona 2 di sisi kanan jalan. Guna lahan yang terdapat di Jalan Kertanegara sebagian besar didominasi oleh guna lahan berupa perdagangan, jasa, dan permukiman. Fungsi perdagangan dan jasa yang terlerak di Jalan Kertanegara berupa Rumah Makan, Bank, dan juga Bimbingan Belajar. Sedangkan sebagian lainnya yakni berupa permukiman dan juga pendidikan yang masih terhubung dengan sekolah yang berada di Jalan Tugu. Jalan Kertanegara merupakan salah satu Jalan Penghubung menuju Stasiun Kota Malang. Persentase guna lahan yang terdapat di Jalan Tugu lebih jelasnya dapat di lihat pada diagram berikut,



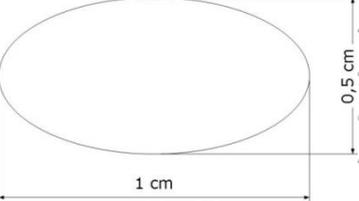
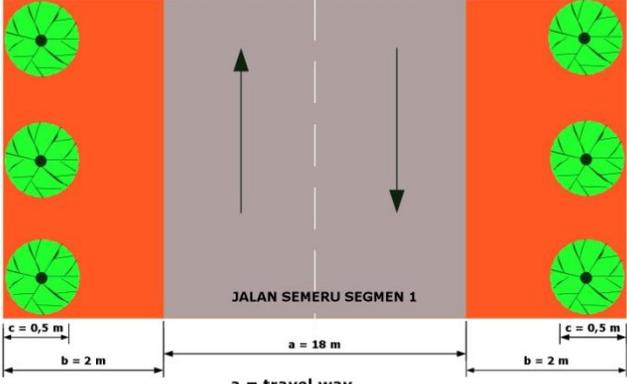
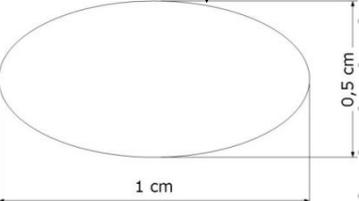
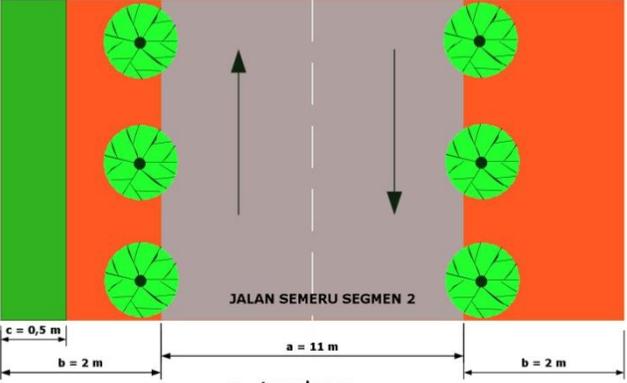
Gambar 4. 6 Persentase Fungsi Guna Lahan di Jalan Kertanegara

B. Geometrik Jalur Pejalan Kaki

Jalan Kertanegara memiliki lajur kanan dan kiri yang sama persis atau simetris. Ukuran lebar jalur pejalan kaki di Jalan Kertanegara adalah 2 meter dan tinggi jalur pejalan kaki adalah 16 cm. Material yang digunakan untuk dasar membuat jalur pejalan kaki tersebut adalah porselen yang memiliki *ramp* dan jalur khusus bagi kaum *difable* yang berupa garis lurus terbuat dari porselen dan searah mengikuti arus jalur pejalan kaki yang ada. Jalur khusus tersebut disediakan agar pengguna jalur pejalan kaki *difable* tidak salah menentukan arah. Pada Jalan Kahuripan, terdapat 1 *zebra cross* yang terletak dekat dengan posisi Stasiun Kota Malang.



Tabel 4. 3 Foto Mapping dan Penampang Atas Wilayah Studi

No	Foto Mapping	Jenis Perkerasan	Penampang Atas
1	<p>Jalan Semeru, Segmen 1</p> 	<p>Material Batu Koral</p> 	<p>Jalan Semeru Segmen 1</p>  <p>a = travel way b = pedestrian way c = planter</p>
2	<p>Jalan Semeru, Segmen 2</p> 	<p>Material Batu Koral</p> 	<p>Jalan Semeru Segmen 2</p>  <p>a = travel way b = pedestrian way c = planter</p>

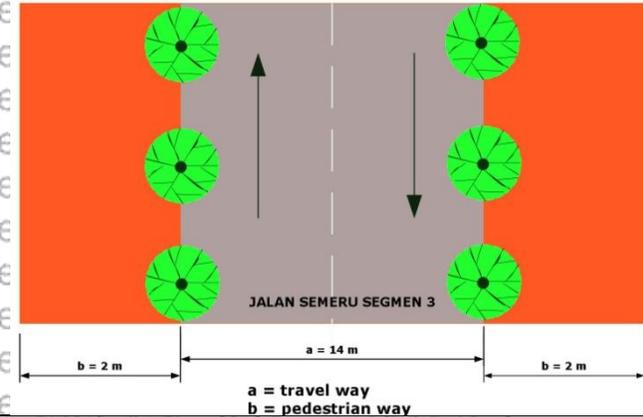
3

Jalan Semeru, Segmen 3



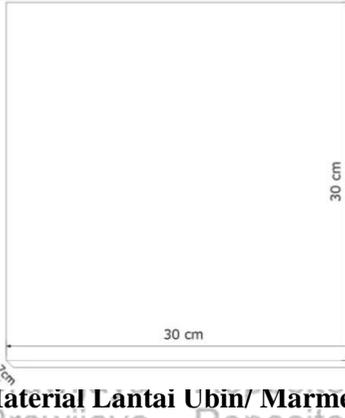
Material Batu Koral

Jalan Semeru Segmen 3



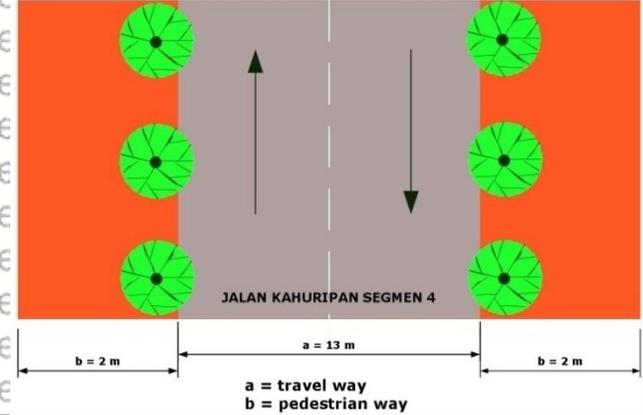
4

Jalan Kahuripan, Segmen 4



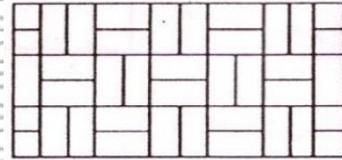
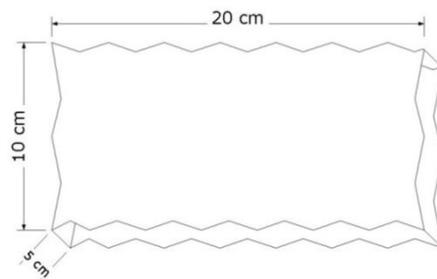
Material Lantai Ubin/ Marmer

Jalan Kahuripan Segmen 4



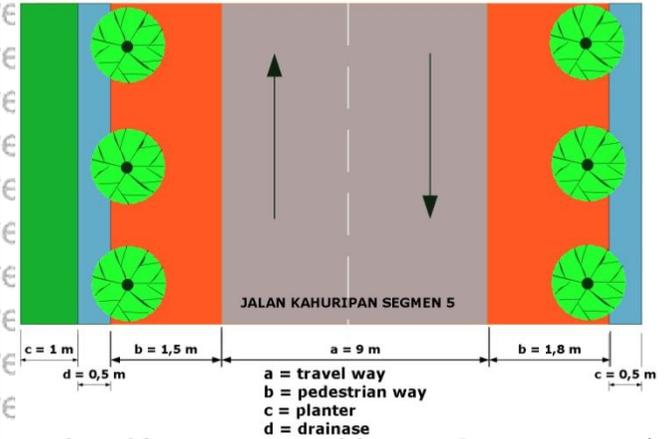
5

Jalan Kahuripan, Segmen 5



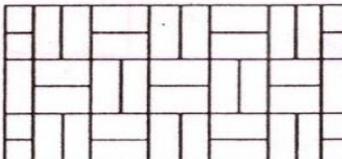
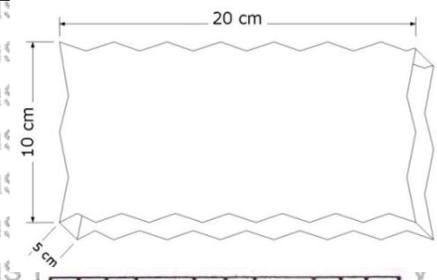
Pemasangan Paving Dengan Pola Tulang Ikan

Jalan Kahuripan Segmen 5



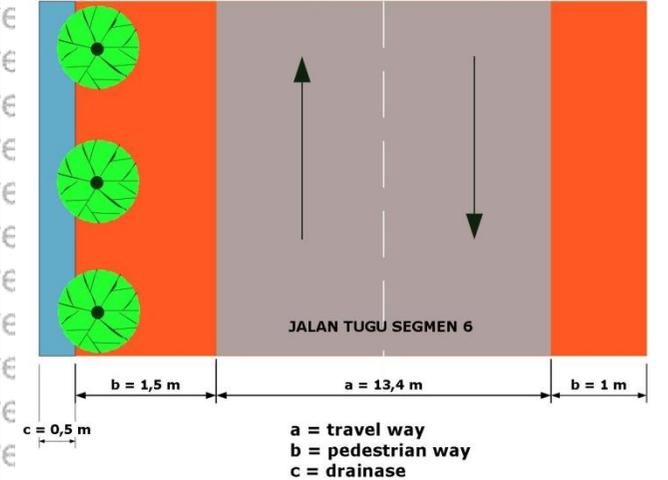
6

Jalan Tugu, Segmen 6



Pemasangan Paving Dengan Pola Tulang Ikan

Jalan Tugu Segmen 6

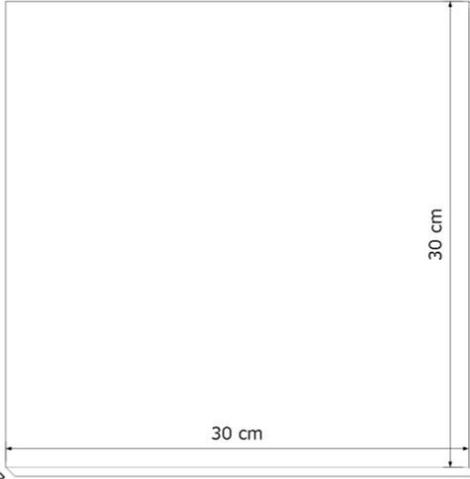


7

Jalan Kertanegara, Segmen 7 (Timur)

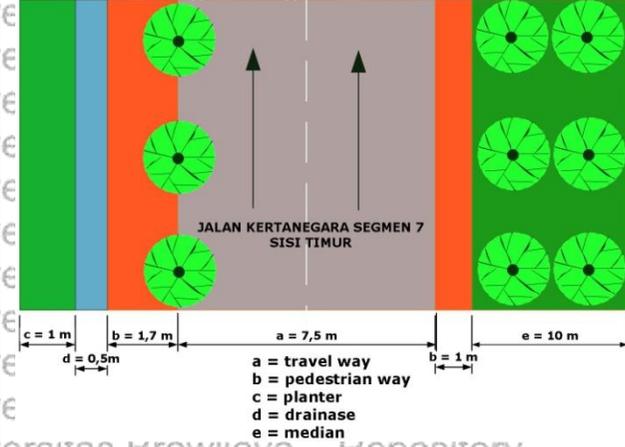


Jalan Kertanegara, Segmen 7 (Barat)

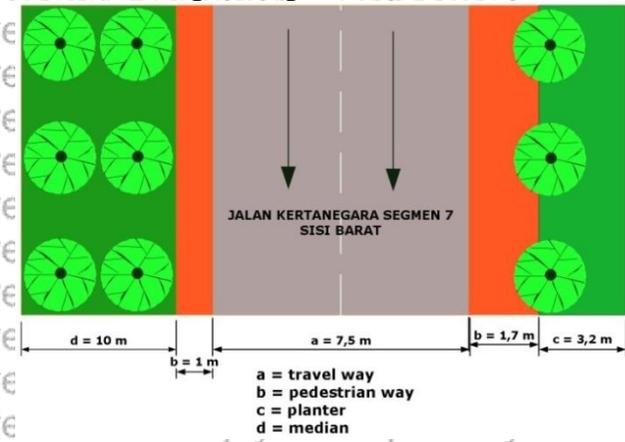


Material Lantai Ubin/ Marmer

Jalan Kertanegara Segmen 7 Sisi Timur



Jalan Kertanegara Segmen 7 Sisi Barat



Tabel 4. 4 Karakteristik Geometrik Jalur Pejalan Kaki di Lokasi Studi

No	Segmen	Zona	Jalan	Lokasi	Panjang (m)	Lebar (m)	Jenis Material	Fasilitas Difabel	Marka Penyeberangan
1	Segmen 1	Zona 1	Jalan Semeru Sisi Kanan	Perpustakaan – Rumah Notaris	231,524	2,00	Batu motif	Ramp	Ada zebra cross
2	Segmen 1	Zona 2	Jalan Semeru Sisi Kiri	Hotel Kertanegara – Pujasera	226,287	2,00	Batu motif	Ramp	Ada zebra cross
3	Segmen 2	Zona 1	Jalan Semeru Sisi Kanan	Rumah – Bank BRI	408,967	2,00	Batu motif	Ramp	Ada zebra cross
4	Segmen 2	Zona 2	Jalan Semeru Sisi Kiri	Lapangan – Rumah	260,947	2,00	Batu motif	Ramp	Ada zebra cross
5	Segmen 3	Zona 1	Jalan Semeru Sisi Kanan	Bank Permata – RM. Padang	264,753	2,00	Batu motif	Ramp	Ada zebra cross
6	Segmen 3	Zona 2	Jalan Semeru Sisi Kiri	Lai lai – Bank Commonwealth	246,425	2,00	Batu motif	Ramp	Tidak ada
7	Segmen 4	Zona 1	Jalan Kahuripan Sisi Kanan	Bank BCA – Masjid	665,53	2,00	Batu motif	Ramp	Ada zebra cross
8	Segmen 4	Zona 2	Jalan Kahuripan Sisi Kiri	Toko Lido – Lahan kosong	255,393	2,00	Batu motif	Ramp	Ada zebra cross
9	Segmen 5	Zona 1	Jalan Kahuripan Sisi Kanan	Koramil – Koramil	185,846	1,80	Lantai marmer	Ramp	Tidak ada
10	Segmen 5	Zona 2	Jalan Kahuripan Sisi Kiri	Koramil – Hotel Tugu	190,948	1,50	Paving Block	Ramp	Tidak ada
11	Segmen 6	Zona 1	Jalan Tugu Sisi Kanan	Koramil – SMA	111,594	1,00	Paving Block	Ramp	Tidak ada
12	Segmen 6	Zona 2	Jalan Tugu Sisi Kiri	Hotel Tugu – Kantor DPR	106,472	1,50	Paving Block	Ramp	Tidak ada
13	Segmen 7	Zona 1	Jalan Kertanegara Sisi Kanan	SMA – Rumah	156,038	1,70	Lantai Marmer	Ramp	Tidak ada
14	Segmen 7	Zona 2	Jalan Kertanegara Sisi Kiri	Kantor DPR – RM. Yu Chi Yen	166,787	1,70	Lantai Marmer	Ramp	Tidak ada

Sumber: Hasil Survei Primer, 2013

4.3 Analisis Tingkat Pelayanan Jalur Pejalan Kaki *Weekend*

Analisis tingkat pelayanan jalur pejalan kaki diketahui dari perhitungan rumus, variabel dari analisis tingkat pelayanan jalur pejalan kaki yakni volume pejalan kaki, kecepatan pejalan kaki, arus pejalan kaki, kepadatan pejalan kaki dan tingkat pelayanan jalur pejalan kaki. Untuk analisis tingkat pelayanan jalur pejalan kaki, waktu surveinya dibagi menjadi tiga waktu puncak yakni pagi, siang, dan sore.

Dari keempat jalan di lokasi studi (Jalan Semeru, Jalan Kahuripan, Jalan Tugu dan Jalan Kertanegara) kriteria nilai paling rendah adalah tingkat pelayanan dengan nilai E yakni dengan nilai ruang pejalan kaki $\geq 0,56$ (m^2 /pejalan kaki). Jalan yang memiliki kriteria nilai tingkat pelayanan E adalah:

- Segmen 1, zona 1 di Jalan Semeru (0,82); dan
- Segmen 1, zona 2 di Jalan Semeru (0,90)

Pada segmen 1 Jalan Semeru tersebut, mendapatkan kriteria tingkat pelayanan dengan nilai E pada saat Pagi hari karena sebagian besar pejalan kaki merupakan warga sekitar dan siswa yang hendak pergi ke sekolah dengan menggunakan jalur pejalan kaki pada segmen 1 Jalan Semeru tersebut.

Sedangkan untuk tingkat pelayanan jalur pejalan kaki dengan nilai A terdapat pada 3 segmen berbeda yakni dengan nilai ruang pejalan kaki $\geq 12,08$ (m^2 /pejalan kaki). Jalan yang memiliki kriteria nilai tingkat pelayanan A:

- Segmen 3, zona 2 di Jalan Semeru (15,15);
- Segmen 5, zona di Jalan Kahuripan (12,35); dan
- Segmen 6, zona 2 di Jalan Tugu (18,53)

Pada segmen 3 di Jalan Semeru memiliki kriteria A pada saat sore hari sedangkan untuk Segmen 5 di Jalan Kahuripan memiliki kriteria A pada saat pagi hari dan segmen 6 di Jalan Tugu memiliki kriteria A pada saat siang hari. Hal ini disebabkan oleh penyesuaian kondisi keramaian pengguna jalur pejalan kaki dengan aktivitas/kebutuhan masyarakat di lokasi studi tersebut.

Tabel 4.5. Tabel Tingkat Pelayanan Jalur Pejalan Kaki di Jalan Semeru, Jalan Kahuripan, Jalan Tugu dan Jalan Kertanegara (Weekend)

No	Segmen	Zona	Lokasi	Volume			Arus Pejalan Kaki (menit/m ² /pjk)			Kepadatan			Ruang Pejalan Kaki (pjk/mnt/m) V			Tingkat Pelayanan		
				Pagi	Siang	Sore	Pagi	Siang	Sore	Pagi	Siang	Sore	Pagi	Siang	Sore	Pagi	Siang	Sore
1	Segmen 1	Zona 1	Jalan Semeru Sisi Kanan	145	57	43	9,67	3,80	2,87	1,21	0,48	0,36	0,82	2,10	2,78	E	C	C
2	Segmen 1	Zona 2	Jalan Semeru Sisi Kiri	133	54	26	8,87	3,60	1,73	1,11	0,45	0,22	0,90	2,22	4,60	E	C	B
3	Segmen 2	Zona 1	Jalan Semeru Sisi Kanan	74	38	41	4,93	2,53	2,73	0,34	0,18	0,19	2,93	5,70	5,28	C	B	B
4	Segmen 2	Zona 2	Jalan Semeru Sisi Kiri	52	24	35	3,47	1,60	2,33	0,24	0,11	0,16	4,16	9,02	6,18	B	B	B
5	Segmen 3	Zona 1	Jalan Semeru Sisi Kanan	37	42	50	2,47	2,80	3,33	0,17	0,19	0,23	5,85	5,15	4,33	B	B	B
6	Segmen 3	Zona 2	Jalan Semeru Sisi Kiri	32	24	18	1,42	1,07	0,80	0,12	0,09	0,07	8,52	11,36	15,15	B	B	A
7	Segmen 4	Zona 1	Jalan Kahuripan Sisi Kanan	33	26	35	2,20	1,73	2,33	0,15	0,12	0,16	6,56	8,33	6,18	B	B	B
8	Segmen 4	Zona 2	Jalan Kahuripan Sisi Kiri	28	21	30	1,87	1,40	2,00	0,13	0,10	0,14	7,73	10,31	7,22	B	B	B
9	Segmen 5	Zona 1	Jalan Kahuripan Sisi Kanan	23	29	38	1,53	1,93	2,53	0,08	0,10	0,13	12,35	9,80	7,48	A	B	B
10	Segmen 5	Zona 2	Jalan Kahuripan Sisi Kiri	34	27	47	2,27	1,80	3,13	0,16	0,12	0,22	6,37	8,02	4,61	B	B	B
11	Segmen 6	Zona 1	Jalan Tugu Sisi Kanan	36	17	28	2,40	1,13	1,87	0,20	0,09	0,15	5,05	10,70	6,49	B	B	B
12	Segmen 6	Zona 2	Jalan Tugu Sisi Kiri	41	23	39	1,82	1,02	1,73	0,10	0,05	0,09	10,39	18,53	10,93	B	A	B
13	Segmen 7	Zona 1	Jalan Kertanegara Sisi Kanan	24	21	26	1,60	1,40	1,73	0,20	0,18	0,22	4,98	5,70	4,60	B	B	B
14	Segmen 7	Zona 2	Jalan Kertanegara Sisi Kiri	32	17	35	2,13	1,13	2,33	0,27	0,14	0,29	3,74	7,04	3,42	B	B	C

Sumber: Hasil Survei, 2013

Pada grafik kriteria tingkat pelayanan jalur pejalan kaki pada Jalan Semeru segmen 1, zona 1; segmen 2, zona 2 merupakan jalur pejalan kaki yang memiliki kriteria tingkat pelayanan dengan nilai E. Hal ini disebabkan pada saat *weekend*, jalur pejalan kaki di Jalan Semeru sebagian besar digunakan untuk keperluan perdagangan dan jasa, pada saat *weekend* jalur-jalur pejalan kaki di segmen 1 dan segmen 2 digunakan sebagai jalur sibuk warga di sekitar untuk menuju lokasi *car free day* yang rutin diadakan setiap hari minggu. Pada kegiatan *car free day* tersebut juga terdapat pasar minggu yang banyak mempengaruhi warga di sekitar Jalan Semeru untuk ikut hadir dengan tujuan rekreatif dan berbelanja. Lokasi yang strategis pada jalur pejalan kaki terletak pada persimpangan jalur sibuk dan perdagangan jasa seperti Cafe, Restoran, Rumah Makan, Hotel dan Bank membuat jalur tersebut selalu padat untuk dilalui pejalan kaki pada saat hari libur. Keterangan dapat dilihat lebih jelas pada Gambar 4.14

4.4 Analisis Tingkat Pelayanan Jalur Pejalan Kaki *Weekday*

Analisis tingkat pelayanan jalur pejalan kaki diketahui dari perhitungan rumus, variabel dari analisis tingkat pelayanan jalur pejalan kaki yakni volume pejalan kaki, kecepatan pejalan kaki, arus pejalan kaki, kepadatan pejalan kaki dan tingkat pelayanan jalur pejalan kaki. Untuk analisis tingkat pelayanan jalur pejalan kaki, waktu surveinya dibagi menjadi tiga waktu puncak yakni pagi, siang, dan sore.

Analisis tingkat pelayanan jalur pejalan kaki pada saat *weekday* merupakan analisis yang dihasilkan dari survei primer pada saat *weekday* atau hari kerja. Hal ini dilakukan untuk mengetahui tingkat pelayanan jalur pejalan kaki di masing-masing jalan pada lokasi studi pada saat hari kerja.

Tingkat pelayanan jalur pejalan kaki pada saat *weekday* atau hari kerja paling rendah adalah kriteria tingkat pelayanan jalur pejalan kaki dengan nilai D ($\geq 1,39$ (m^2 /pejalan kaki)). Jalan yang masuk ke dalam kriteria tingkat pelayanan tersebut adalah:

- Segmen 7, zona 2 di Jalan Kertanegara dengan nilai 1,90

Jalan Kertanegara zona 2 memiliki nilai tingkat pelayanan jalur pejalan kaki D pada saat pagi hari dikarenakan pengguna jalur pejalan kaki jumlahnya cukup banyak dan sebagian besar adalah pejalan kaki yang hendak menuju sekolah yakni yang terletak di Jalan Tugu.



Sedangkan untuk kriteria tingkat pelayanan jalur pejalan kaki dengan nilai A terdapat pada empat segmen dengan nilai $\geq 12,08$ (m^2 / pejalan kaki) yakni terdapat pada,

- Segmen 2, zona 1 di Jalan Semeru dengan nilai 14,43;
- Segmen 2, zona 2 di Jalan Semeru dengan nilai 12,73 dan 16,65;
- Segmen 4, zona 1 di Jalan Kahuripan dengan nilai 12,73 dan 18,04;
- Segmen 4, zona 2 di Jalan Kahuripan dengan nilai 18,04; 13,53 dan 12,73;
- Segmen 5, zona 1 di Jalan Kahuripan dengan nilai 20,29 dan 13,53;
- Segmen 5, zona 2 di Jalan Kahuripan dengan nilai 12,03 dan 15,46;
- Segmen 6, zona 1 di Jalan Tugu dengan nilai 12,99;
- Segmen 6, zona 1 di Jalan Tugu dengan nilai 17,76; 12,91 dan 23,67.

Tabel 4. 6 Tingkat Pelayanan Jalur Pejalan Kaki di Jalan Semeru (Weekday)

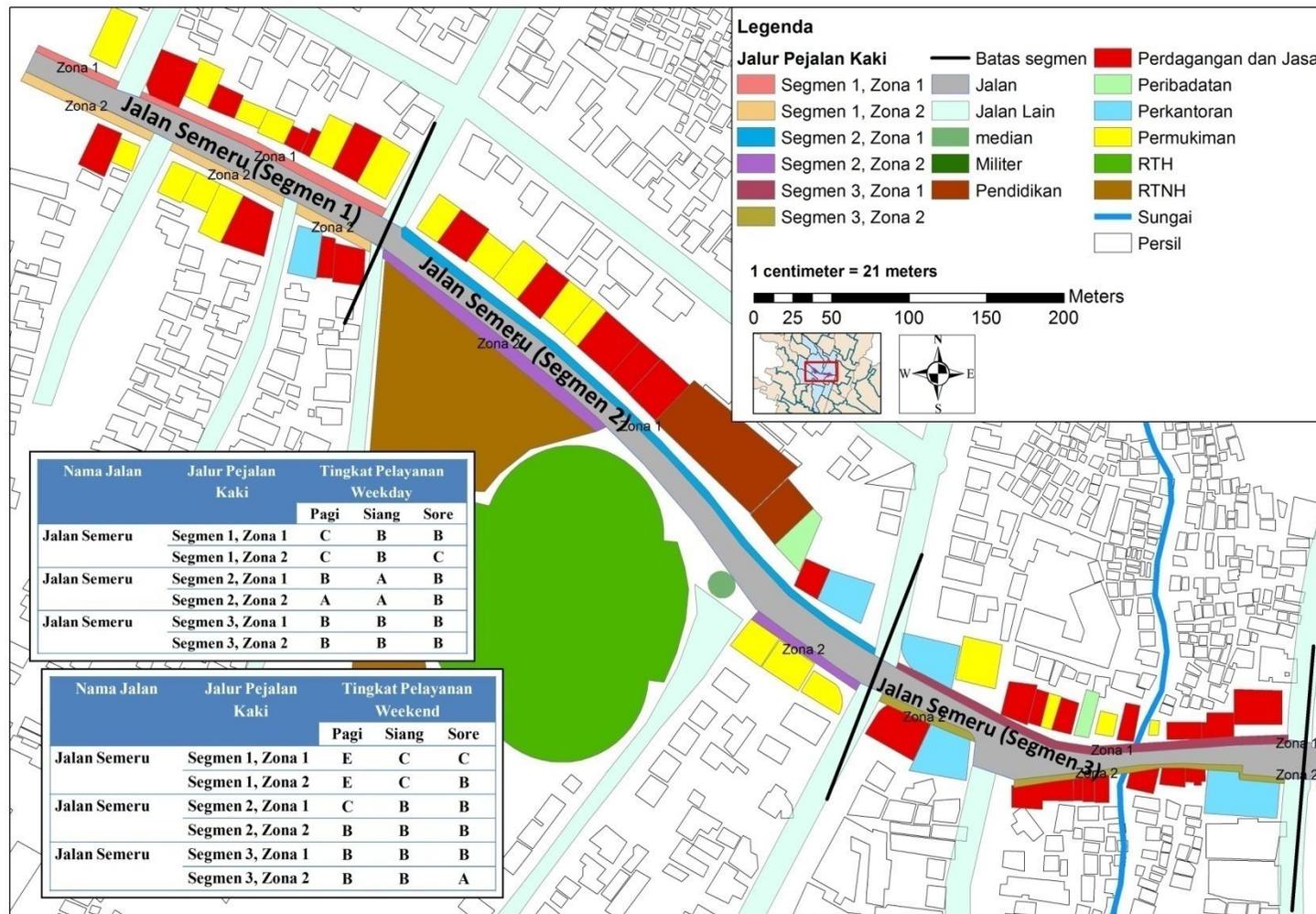
No	Segmen	Zona	Lokasi	Volume			Arus Pejalan Kaki (menit/m ² /pjk)			Kepadatan			Ruang Pejalan Kaki (pjk/mnt/m) V			Tingkat Pelayanan		
				Pagi	Siang	Sore	Pagi	Siang	Sore	Pagi	Siang	Sore	Pagi	Siang	Sore	Pagi	Siang	Sore
1	Segmen 1	Zona 1	Jalan Semeru Sisi Kanan	34	27	31	2,27	1,80	2,07	0,28	0,23	0,26	3,52	4,43	3,86	C	B	B
2	Segmen 1	Zona 2	Jalan Semeru Sisi Kiri	37	23	34	2,47	1,53	2,27	0,31	0,19	0,28	3,23	5,20	3,52	C	B	C
3	Segmen 2	Zona 1	Jalan Semeru Sisi Kanan	31	15	37	2,07	1,00	2,47	0,14	0,07	0,17	6,98	14,43	5,85	B	A	B
4	Segmen 2	Zona 2	Jalan Semeru Sisi Kiri	17	13	22	1,13	0,87	1,47	0,08	0,06	0,10	12,73	16,65	9,84	A	A	B
5	Segmen 3	Zona 1	Jalan Semeru Sisi Kanan	39	46	34	2,60	3,07	2,27	0,18	0,21	0,16	5,55	4,71	6,37	B	B	B
6	Segmen 3	Zona 2	Jalan Semeru Sisi Kiri	34	23	26	1,51	1,02	1,16	0,12	0,08	0,10	8,02	11,86	10,49	B	B	B
7	Segmen 4	Zona 1	Jalan Kahuripan Sisi Kanan	17	12	24	1,13	0,80	1,60	0,08	0,06	0,11	12,73	18,04	9,02	A	A	B
8	Segmen 4	Zona 2	Jalan Kahuripan Sisi Kiri	12	16	17	0,80	1,07	1,13	0,06	0,07	0,08	18,04	13,53	12,73	A	A	A
9	Segmen 5	Zona 1	Jalan Kahuripan Sisi Kanan	24	14	21	1,60	0,93	1,40	0,08	0,05	0,07	11,84	20,29	13,53	B	A	A
10	Segmen 5	Zona 2	Jalan Kahuripan Sisi Kiri	18	14	19	1,20	0,93	1,27	0,08	0,06	0,09	12,03	15,46	11,39	A	A	B
11	Segmen 6	Zona 1	Jalan Tugu Sisi Kanan	28	14	32	1,87	0,93	2,13	0,15	0,08	0,18	6,49	12,99	5,68	B	A	B
12	Segmen 6	Zona 2	Jalan Tugu Sisi Kiri	24	33	18	1,07	1,47	0,80	0,06	0,08	0,04	17,76	12,91	23,67	A	A	A
13	Segmen 7	Zona 1	Jalan Kertanegara Sisi Kanan	46	23	33	3,07	1,53	2,20	0,38	0,19	0,28	2,60	5,20	3,62	C	B	C
14	Segmen 7	Zona 2	Jalan Kertanegara Sisi Kiri	63	34	48	4,20	2,27	3,20	0,53	0,28	0,40	1,90	3,52	2,49	D	C	C

Sumber: Hasil Survei Primer, 2013

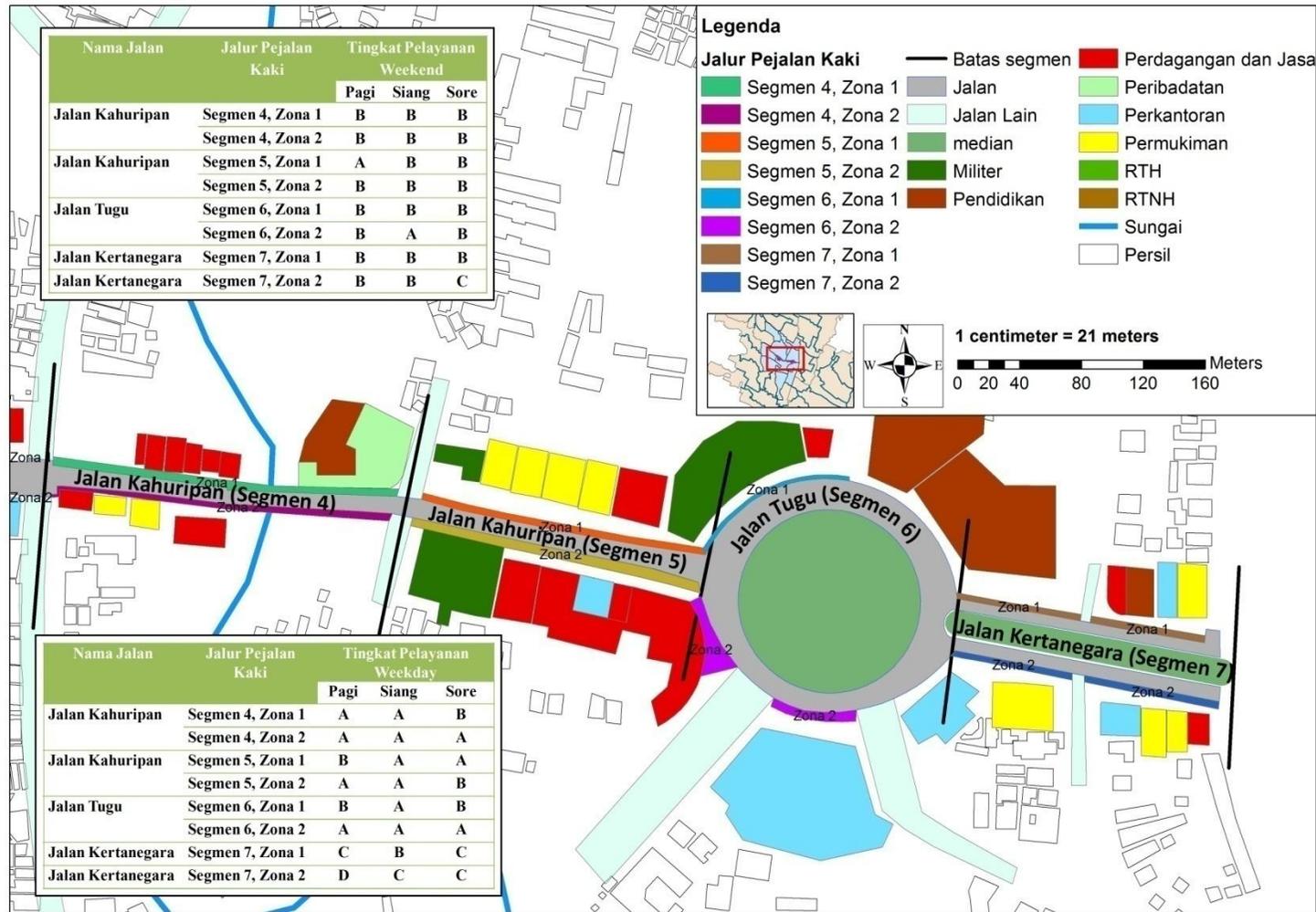


Pada grafik kriteria tingkat pelayanan jalur pejalan kaki saat *weekday* atau hari kerja yang memiliki kriteria nilai F terdapat pada segmen 3 zona 1 dan zona 2 di Jalan Semeru hal tersebut diakibatkan karena aktivitas warga berpusat pada lokasi jalur pejalan kaki di segmen 3 zona 1 dan zona 2. Pada segmen 3 terdapat pusat perdagangan dan jasa berupa restoran, kafe, rumah makan, bank, sarana pendidikan yang menyebabkan banyak pengguna jalur pejalan kaki yang melalui jalur tersebut.

Sedangkan pada segmen 7 zona 1 dan zona 2 yang terletak di Jalan Kertanegara juga memiliki kriteria nilai F disebabkan karena jalur pejalan kaki di lokasi tersebut berdekatan dengan pusat pemerintahan berupa Balai Kota Malang dan Koramil, lokasi pendidikan berupa SMA dan lokasi bimbingan belajar, perdagangan dan jasa yang berupa Bank, Rumah Makan, dan Stasiun Kota Malang. Jalur pejalan kaki di Jalan Kertanegara. Keterangan dapat dilihat lebih jelas pada Gambar 4.15



Gambar 4. 7 Peta Level Of Service (LOS) Pada Jalan Semeru (Segmen 1, 2, dan 3) Pada Saat Weekend dan Weekday



Gambar 4. 8 Peta Level Of Service (LOS) Pada Jalan Kahuripan – Jalan Kertanegara (Segmen 4, 5, 6, dan 7) Pada Saat Weekend dan Weekday

4.5 *Street Furniture*

Analisis *street furniture* digunakan untuk menilai perabot jalan yang terletak pada jalur pejalan kaki sesuai dengan standar yang telah di tetapkan atau tidak. Analisis *street furniture* terdiri dari menilai drainase, jalur hijau, lampu penerangan, tempat sampah, halte, rambu, penanda, tempat duduk, pagar pengaman, dan telepon umum.

Analisis *Street Furniture* merupakan analisis yang dilakukan untuk mengetahui kondisi perabot jalur pejalan kaki yang berada di lokasi studi. Analisis *Street Furniture*. Kondisi *Street Furniture* di lokasi studi dapat dilihat pada tabel berikut ini.

4.5.1 *Street Furniture Segmen 1*

Street Furniture yang terdapat di segmen 1 Jalan Semeru berupa tempat sampah, lampu, pohon, dan marka jalan. Pada Jalan Semeru terdapat jalur hijau dan juga drainase tertutup pada sepanjang jalur pejalan kaki. Jalur hijau yang terdapat di segmen 1 tersebut sebagian besar terletak di depan rumah penduduk, sedangkan untuk pohon berdiri di sepanjang jalur pejalan kaki pada segmen 1. Pada Jalan Semeru segmen 1 juga terdapat marka dan rambu jalan berupa tanda dilarang berhenti, menunjukkan pertigaan dan *zebra cross*, sedangkan untuk *signage private* seperti spanduk dan *banner* yang berisikan promosi suatu produk atau tempat terdapat di sepanjang jalur pejalan kaki yang sebagian besar yakni menempel pada pohon dan ada juga yang berdiri sendiri menggunakan tiang besi dan ditancapkan pada sisi luar jalur pejalan kaki.

4.5.2 *Street Furniture Segmen 2*

Street Furniture yang terdapat pada segmen 2 Jalan Semeru yakni berupa pohon-pohon yang berdiri berjajar sepanjang jalur pejalan kaki di segmen 2 Jalan Semeru. Terdapat juga pot bunga yang ada di sepanjang jalur pejalan kaki segmen 2 pada bagian jalur pejalan kaki depan lapangan olahraga. Pot tersebut berdiameter 30 cm dan tingginya 1 meter. Pada segmen 2 di Jalan Semeru juga terdapat telepon umum yang ditempatkan di depan sarana pendidikan. Terdapat tempat sampah di sepanjang jalur pejalan kaki segmen 1, dan *zebra cross* yang menghubungkan jalur pejalan kaki segmen 2 dan jalur pejalan kaki segmen 1 yang letaknya ada pada antara guna lahan pendidikan dan guna lahan ruang terbuka non hijau.

4.5.3 *Street Furniture Segmen 3*

Untuk jalur pejalan kaki pada segmen 3 terdapat pohon yang susunannya hampir sama dengan segmen 1 dan segmen 2 yakni berjajar di sepanjang jalur pejalan kaki segmen 3. Pada segmen 3, ukuran pohon lebih beragam yakni ada yang kecil dan ada yang besar dan rimbun. Tempat sampah yang ada pada sepanjang jalur pejalan kaki

segmen 3 juga jumlahnya terbatas yakni sebanyak 5-6 buah tempat sampah dan dengan tipe yang bermacam-macam (ada permanen dan non permanen). Untuk pot bunga, jenis pot yang terdapat pada jalur pejalan kaki segmen 3 sama dengan yang terdapat pada jalur pejalan kaki segmen 2 yakni dengan tinggi 1 meter dan diameternya 30 cm. Pada segmen 3 di Jalan Semeru juga terdapat *zebra cross* yang ditempatkan di dekat *traffic light* perpotongan jalan antara Jalan Semeru dengan Jalan Basuki Rahmat. *Signage* yang terdapat pada lokasi studi sebagian besar terdapat pada guna lahan perdagangan dan jasa yang tertempel pada bangunan. Terdapat juga rambu-rambu berupa tanda dilarang berhenti.

Tabel 4.7 Street Furniture di Jalan Semeru

No	Sarana	Jumlah		Jarak		Kondisi		Jenis
		Zona 1	Zona 2	Zona 1	Zona 2	Zona 1	Zona 2	
1	Drainase	1	1	-	-	Baik	Baik	Tertutup
2	Jalur Hijau	78	55	7-17 m	8 m	Baik	Baik	Pohon
3	Lampu Penerangan	7	20	7-10 m	7-10 m	Baik	Baik	Pot
4	Tempat Duduk	22	8	15-36 m	8-30 m	Baik	Baik	Lampu Jalan
5	Pagar Pengaman	-	-	-	-	-	-	-
6	Tempat Sampah	13	4	-	-	Baik	Baik	permanen
7	Marka, rambu, signage	8	-	-	-	Baik	Baik	non permanen
8	Halte, shelter	7	8	37 m	5-20 m	Baik	Baik	Rambu
9	Telepon umum	1	-	-	-	Baik	-	-

Sumber: Hasil Survei, 2013

4.5.4 Street Furniture Segmen 4

Street furniture yang terdapat di segmen 4 Jalan Kahuripan berupa pohon peneduh dengan berbagai macam ukuran (besar dan kecil), pot bunga dengan jenis yang sama dengan segmen 2 dan 3, tempat sampah dengan tipe permanen dan non permanen, dan juga lampu jalan yang tertanam pada sisi luar jalur pejalan kaki. Pada segmen 4 terdapat juga marka jalan berupa *zebra cross* dan juga rambu-rambu dilarang berhenti. *Zebra cross* tersebut terletak antara jalur pejalan kaki zona 1 dan jalur pejalan kaki zona 2, pada bagian *traffic light* dengan perpotongan Jalan Basuki Rahmat dengan Jalan Kahuripan.

4.5.5 Street Furniture Segmen 5

Pada Jalan Kahuripan Segmen 5 terdapat *street furniture* yakni pot bunga hanya 1 buah dan terletak pada zona 2 di depan kantor koramil. Tempat sampah yang ditempatkan pada segmen 5 Jalan Kahuripan tersebut sebagian besar memiliki tipe semi permanen. Lampu jalan yang terdapat di Segmen 5 berjumlah 3 buah dengan jarak 6 –

40 meter setiap lampunya. Jarang terdapat *signage private* seperti spanduk, *banner* ataupun yang lainnya karena sebagian besar *signage* menempel pada bangunan dan berisi mengenai nama atau identitas suatu bangunan perdagangan dan jasa.

Tabel 4. 8 Street Furniture di Jalan Kahuripan

No	Sarana	Jumlah		Jarak		Kondisi		Jenis
		Zona 1	Zona 2	Zona 1	Zona 2	Zona 1	Zona 2	
1	Drainase	-	1	-	70 m	Baik	Baik	Tertutup
2	Jalur Hijau	46	28	3-9 m	3-15 m	Baik	Baik	Pohon
3	Lampu Penerangan	12	12	4-7 m	7-10 m	Baik	Baik	Pot
4	Tempat Duduk	6	6	6-40 m	16 m	-	-	Lampu Jalan
5	Pagar Pengaman	-	-	-	-	-	-	-
6	Tempat Sampah	7	5	15 m	-	Baik	Baik	permanen
		4	4	30 m	10-25 m	Baik	Baik	non permanen
7	Marka, rambu, signage	2	6	32 m	34 m	Baik	Baik	Rambu
8	Halte, shelter	-	-	-	-	-	-	-
9	Telepon umum	-	-	-	-	-	-	-

Sumber: Hasil Survei, 2013

4.5.6 Street Furniture Segmen 6

Segmen 6 di Jalan Tugu memiliki pohon yang berbaris di sepanjang jalur jalur pejalan kaki segmen 6 zona 1, yakni di sebelah kanan kiri jalan. Pada Jalan Tugu terdapat jalan yang tidak memiliki jalur pejalan kaki, seperti yang terdapat di depan guna lahan pendidikan pada zona 1 dan di depan guna lahan pemerintahan (gedung DPR) pada zona 2, tetapi untuk penempatan *street furniture* pada jalan yang tidak memiliki jalur pejalan kaki pada zona 1 tetap dilakukan dengan contoh menempatkan pohon, lampu jalan maupun tempat sampah. Jalur Pejalan kaki hanya terdapat pada Bundaran Tugu yang melingkar di Jalan Tugu. Pada Bundaran Tugu tersebut terdapat rambu-rambu dengan tanda melingkar yang menunjukkan bahwa jalan yang berada di sekitar Bundaran Tugu tersebut berjalan melingkar.

Tabel 4. 9 Street Furniture di Jalan Tugu

No	Sarana	Jumlah		Jarak		Kondisi		Jenis
		Zona 1	Zona 2	Zona 1	Zona 2	Zona 1	Zona 2	
1	Drainase	1	-	-	-	Baik	Baik	Tertutup
2	Jalur Hijau	14	-	3-9 m	-	Baik	Baik	Pohon
3	Lampu Penerangan	4	4	4-7 m	-	Baik	Baik	Pot
4	Tempat Duduk	-	-	7-20 m	-	-	-	Lampu Jalan
5	Pagar Pengaman	-	-	-	-	-	-	-
6	Tempat Sampah	1	-	15 m	-	Baik	Baik	permanen
		-	-	30 m	10-25 m	Baik	Baik	non permanen
7	Marka, rambu,	2	8	-	27-40	Baik	Baik	Rambu



- 8 signage
- 9 Halte, shelter
- Telepon umum

Sumber: Hasil Survei, 2013

4.5.7 Street Furniture Segmen 7

Jalan Kertanegara memiliki *street furniture* berupa pohon yang berjajar di sepanjang jalur pejalan kaki sisi kanan dan sisi kiri. Pohon tersebut ditempatkan pada pot-pot besar yang dapat disebut sebagai jalur hijau di sisi dalam jalur pejalan kaki. Untuk penempatan tempat sampah juga terdapat pada sisi dalam jalur pejalan kaki di Jalan Kertanegara zona 1 maupun zona 2. Pada jalur pejalan kaki di Jalan Kahuripan, lampu jalan diletakkan pada jalur pejalan kaki yang berada di median jalan tengah, yang memisahkan antara jalan sebelah kiri dan sebelah kanan.

Tabel 4. 10 Street Furniture di Jalan Kertanegara

No	Sarana	Jumlah		Jarak		Kondisi		Jenis
		Zona 1	Zona 2	Zona 1	Zona 2	Zona 1	Zona 2	
1	Drainase	1	1	-	-	Baik	Baik	Terbuka
2	Jalur Hijau	12	15	-	-	Baik	Baik	Pohon Pot
3	Lampu Penerangan	3	3	31m	31m	Baik	Baik	Lampu jalan
4	Tempat Duduk	-	-	-	-	-	-	-
5	Pagar Pengaman	-	-	-	-	-	-	-
6	Tempat Sempah	3	1	27 m	30 m	Baik	Baik	Permanen Non permanen
7	Marka, rambu, signage	1	3	13-25 m	31 m	Baik	Baik	Rambu
8	Halte, shelter	-	-	-	-	-	Buruk	Halte bayangan
9	Telepon umum	-	-	-	-	-	-	-

Sumber: Hasil Survei, 2013

Tabel 4. 11 Tabel Analisis Kebutuhan Penunjang Jalur Pejalan Kaki (*Street Furniture*)

No	Sarana	Eksisting	Foto Eksisting	Standar	Analisis	Rekomendasi
1	Drainase	<p>Lebar drainase yang terdapat di lokasi Jalan Semeru sisi kiri sepanjang daerah guna lahan Kafe <i>De Liv</i> hingga RM. Padang tidak memiliki drainase, drainase menjadi satu dengan drainase milik jalan yang berada di daerah milik jalan.</p> <p>Drainase di sisi kanan Jalan Semeru sepanjang daerah guna lahan dari Hotel Kertanegara hingga Pujasera menjadi satu dengan jalan, tidak memiliki drainase di daerah jalur pejalan kaki.</p> <p>Pada lokasi sepanjang guna lahan lapangan, Jalan Tugu dan Jalan Kertanegara terdapat drainase lebar di sisi kanan jalur pejalan kaki dengan tinggi 1 meter dan lebar 0,8 meter. Dengan jenis terbuka.</p>		<p>- Drainase terletak berdampingan atau dibawah dari ruang pejalan kaki. Drainase berfungsi sebagai penampung dan jalur aliran air pada ruang pejalan kaki.</p> <p>Keberadaan drainase akan dapat mencegah terjadinya banjir dan genangan-genangan air pada saat hujan.</p> <p>Dimensi minimal adalah lebar 50 centimeter dan tinggi 50 centimeter.</p>	<p>- Genangan yang berada di daerah pejalan kaki terjadi dikarenakan di sekitar jalur pejalan kaki tidak memiliki drainase. Drainase menjadi satu dengan drainase milik jalan. Sebaiknya di jalur pejalan kaki disediakan lubang untuk proses masuk air karena bentuk drainase di jalur pejalan kaki tidak mengarah ke jalan (bidang miring).</p>	<p>- Diperlukan penambahan lubang drainase yang ditempatkan di bawah jalur pejalan kaki di sepanjang jalur pejalan kaki untuk mengurangi genangan air yang terdapat di jalur pejalan kaki, atau dapat juga penggunaan material jalur pejalan kaki diubah menjadi material dengan bahan dasar <i>paving block</i> yang dapat menyerap air ke dalam celah-celahnya.</p> <p>- Disarankan untuk diterapkan pada jalur pejalan kaki pada segmen 1, segmen 2 zona 1, segmen 3, dan segmen 7.</p>

No	Sarana	Eksisting	Foto Eksisting	Standar	Analisis	Rekomendasi
2	Jalur Hijau	<p>Pot memiliki ukuran diameter 30 cm dengan tinggi 1 meter berbentuk lingkaran dengan segiempat sebagai penopang dibawahnya.</p> <p>Jarak antar pot yakni 7 - 10 meter tetapi tidak berkelanjutan. Hanya terdapat kurang lebih 8 pot dengan interval yang serasi, kemudian intervalnya tidak lagi serasi (terlalu jauh)</p> <p>Pohon banyak yang merusak jalur pejalan kaki dan mengambil sebagian besar ruang jalur pejalan.</p>		<p>Jalur hijau diletakkan pada jalur yang tidak mengganggu sirkulasi pejalan kaki (jalur pendukung ruang pejalan kaki) dengan lebar 150 cm</p> <p>Jenis pohon yang digunakan merupakan pohon peneduh</p> <p>Penempatan pot serasi dan tidak terlalu rapat maupun tidak terlalu jauh</p> <p>Sedapat mungkin tidak memakan banyak ruang pejalan</p>	<p>Pohon dengan jenis peneduh dapat membantu jalur pejalan kaki untuk menjadi nyaman digunakan karena sejuk dan terhindar dari sinar matahari yang terik.</p> <p>Seharusnya memperhatikan jarak pot ataupun tanaman pohon agar tercipta keserasian dan kenyamanan.</p> <p>Pot atau pohon seharusnya tidak boleh mengganggu pergerakan pengguna jalur pejalan kaki</p>	<p>Jalur pejalan kaki yang rusak harus segera diperbaiki kerusakannya dan ditambahkan lebar jalur pejalan kaki yang layak untuk menambah area akomodasi bagi pengguna jalur pejalan kaki. Terjadi pada segmen 5.</p> <p>Memperhatikan jarak dari tanaman satu ke tanaman yang lain agar tercipta keserasian dan kenyamanan</p> <p>Disarankan untuk diterapkan pada semua segmen (segmen 1 – segmen 7)</p>

No	Sarana	Eksisting	Foto Eksisting	Standar	Analisis	Rekomendasi
3	Lampu Penerangan	<p>Jarak lampu di Jalan Kertanegara adalah 31 meter dengan tinggi 5 meter</p> <ul style="list-style-type: none"> - Jarak lampu di Jalan Semeru 46 meter dengan tinggi 5 meter - Jarak lampu di Jalan Kahuripan adalah 25 meter dengan tinggi 5 meter - Jarak lampu di Jalan Tugu adalah 17 meter dengan tinggi 5 meter - Bahan yang digunakan adalah metal (besi) dan beton cetak 		<ul style="list-style-type: none"> - Terdapat penerangan yang baik saat malam hari/ gelap. Standar tinggi lampu 4-6 meter dengan jarak 10-15 meter. - Standar penggunaan bahan adalah metal sebagai tiang dan beton cetak sebagai penahan yang berada di bawah (dasar) 	<ul style="list-style-type: none"> - Tinggi lampu sudah sesuai dengan standar yang ditentukan yakni 5 meter - Jarak lampu masih belum sesuai karena sebagian besar interval lampu lebih dari 10 – 15 meter. - Interval jarak lampu tidak beraturan, dan sebagian besar 20 – 30 meter bahkan lebih. 	<ul style="list-style-type: none"> - Penambahan lampu untuk bundaran Alun-alun Tugu agar tidak disalah gunakan, karena lampu jalan kurang dapat menerangi lokasi dalam Alun-alun Tugu. Diterapkan pada segmen 5 - Penambahan lampu untuk Jalan Semeru dengan titik depan GOR Gayayana hingga Bank Commonwealth, depan SMP YPK, samping Bank Permata hingga RM. Padang. Jalan Kahuripan sepanjang ruko – jembatan – hingga koramil belokan Jalan Tugu. Disarankan untuk segmen 1 – segmen 3.
4	Tempat Duduk	<ul style="list-style-type: none"> - Belum tersedia - Penggunaan pot-pot tanaman untuk duduk yang menyebabkan pengurangan ruang jalur pejalan kaki. 		<ul style="list-style-type: none"> - Fasilitas berupa bangku-bangku istirahat dapat terpisah dan dapat juga disatukan dengan tanaman, dapat diletakkan di mana saja sepanjang tidak mengganggu sirkulasi pejalan kaki dan aman - Lebar tempat duduk menurut standar antara 40 – 50 cm dan panjang 150 cm dan terletak setiap 10 meter 	<ul style="list-style-type: none"> - Fasilitas bangku-bangku istirahat perlu disediakan untuk mengakomodasi kebutuhan pejalan kaki yang memerlukan tempat istirahat karena jarak jangkauan pejalan kaki menurut kenyamanan sekitar kurang lebih 300 – 400 meter. Peletakkan bangku harus memperhatikan lebar jalur pejalan kaki agar tidak mengganggu pengguna. 	<ul style="list-style-type: none"> - Penyediaan bangku-bangku yang bertujuan untuk tempat beristirahat sangat diperlukan pada lokasi studi di sepanjang Jalan Semeru, Jalan Kahuripan dan Jalan Kertanegara. Pada Jalan Semeru, Jalan Kahuripan dan Jalan Kertanegara, sisi kanan dan kiri masih memungkinkan untuk penambahan fasilitas tersebut. - Disarankan untuk diterapkan pada segmen 1, segmen 2, segmen 3, segmen 4, segmen 5 dan segmen 7.

No	Sarana	Eksisting	Foto Eksisting	Standar	Analisis	Rekomendasi
5	Pagar Pengaman	Belum ada pagar pengaman		<ul style="list-style-type: none"> - Pagar pengaman diletakkan pada jalur amenities (jalur pendukung ruang pejalan kaki) pada titik tertentu yang berbahaya dan memerlukan perlindungan. - Tinggi menurut standar yakni 90 cm dan bahan yang digunakan adalah metal dan beton yang tahan terhadap cuaca, kerusakan. 	<ul style="list-style-type: none"> - Sebagian jalan pada lokasi studi memerlukan pagar pengaman untuk menciptakan kenyamanan bagi pejalan kaki 	<ul style="list-style-type: none"> - Jalan Kahuripan sisi kanan dan kiri yang berlokasi di disebelah Hotel Tugu, di depan Cafe Java Dancer Coffe, di depan Hotel Kartika, di depan Balaikota Malang di Jalan Tugu, di depan Kantor DPR Kota Malang, di Depan Koramil Jalan Tugu dan di Depan SMA Jalan Tugu. - Disarankan untuk diterapkan pada segmen 6
6	Tempat Sampah	<ul style="list-style-type: none"> - Tempat sampah memiliki jenis semi permanen dengan pembeda jenis sampah (sampah basah dan sampah kering) - Berbentuk lingkaran diameternya 0,6 meter. - Luas yang dibutuhkan untuk peletakkan tempat sampah yakni 1 meter x 0,5 meter. - Menggunakan sebagian ruang jalur pejalan kaki - Interval peletakkan tidak sesuai (terlalu jauh) 		<ul style="list-style-type: none"> - Interval dari tiap titik lokasi tempat sampah dapat diletakkan sejauh 15 - 20 meter disepanjang jalur pejalan kaki. 	<ul style="list-style-type: none"> - Diperlukan penambahan pengadaan tempat sampah dengan melihat aktivitas harian di sepanjang jalur pejalan kaki lokasi studi. 	<ul style="list-style-type: none"> - Penempatan tempat sampah dengan jarak- jarak yang sama dan berinterval sesuai dengan standar yang ada. Disarankan untuk diterapkan pada segmen 1 - segemen 7. - Penambahan tempat sampah di lokasi perdagangan jasa sepanjang Jalan Semeru dan Jalan Kahuripan. Disarankan untuk diterapkan pada segmen 1, segmen 2, segmen 3, segmen 4, dan segmen 5.

No	Sarana	Eksisting	Foto Eksisting	Standar	Analisis	Rekomendasi
7	Marka, rambu, <i>signage</i>	<p>Rambu-rambu dan marka jalan yang terdapat pada lokasi studi terletak di tempat-tempat dengan lokasi rawan kepadatan yakni di setiap perpotongan jalan, di lokasi tempat parkir <i>on street illegal</i>, di depan ruko-ruko pusat perdagangan dan jasa, di dekat lokasi pendidikan dan pemerintahan, di sekeliling Alun-alun Tugu.</p> <p>- <i>Signage</i> banyak ditemui di jalur pejalan kaki dan terdapat <i>billboard</i> besar di Jalan Semeru, sebagian besar terletak di depan lokasi perdagangan dan jasa.</p>		<p>- Marka dan perambuan, papan informasi (signage) diletakan pada jalur amenities (ruang pendukung untuk jalur pejalan kaki), pada titik interaksi sosial, pada jalur dengan arus pedestrian padat, dengan besaran sesuai kebutuhan, dan bahan yang digunakan terbuat dari bahan yang memiliki durabilitas tinggi, dan tidak menimbulkan efek silau.</p>	<p>Marka jalan seperti <i>zebra cross</i> yang terletak di Jalan Semeru depan cafe <i>De Liv</i> kondisinya sudah hampir terhapus atau tidak terlihat, jadi diperlukan penebalan. Keseluruhan rambu-rambu di lokasi studi terbuat dari bahan metal dan beton untuk penahan dasar di bawah.</p>	<p>- Diperlukan adanya pengaturan <i>signage</i> yang tertempel pada pohon dan yang menghalangi jalur pejalan kaki. Disarankan untuk di terapkan pada semua segmen.</p> <p>- Harus ada pengaturan bagi <i>signage</i> yang membahayakan pejalan kaki. Disarankan untuk diterapkan pada segmen 1, segmen 2, dan segmen 3.</p> <p>- Penambahan rambu-rambu untuk semua segmen dikarenakan masih banyak pengguna jalan yang melakukan parkir <i>illegal</i>, tidak mengetahui jalur satu arah, maupun petunjuk tikungan yang dapat membahayakan pengguna jalan maupun mengurangi kenyamanan pengguna jalur pejalan kaki. Disarankan pada segmen 1, segmen 2, segmen 3, segmen 4, segmen 5, segmen 7.</p> <p>- Penambahan marke jalan di daerah segmen 6.</p>

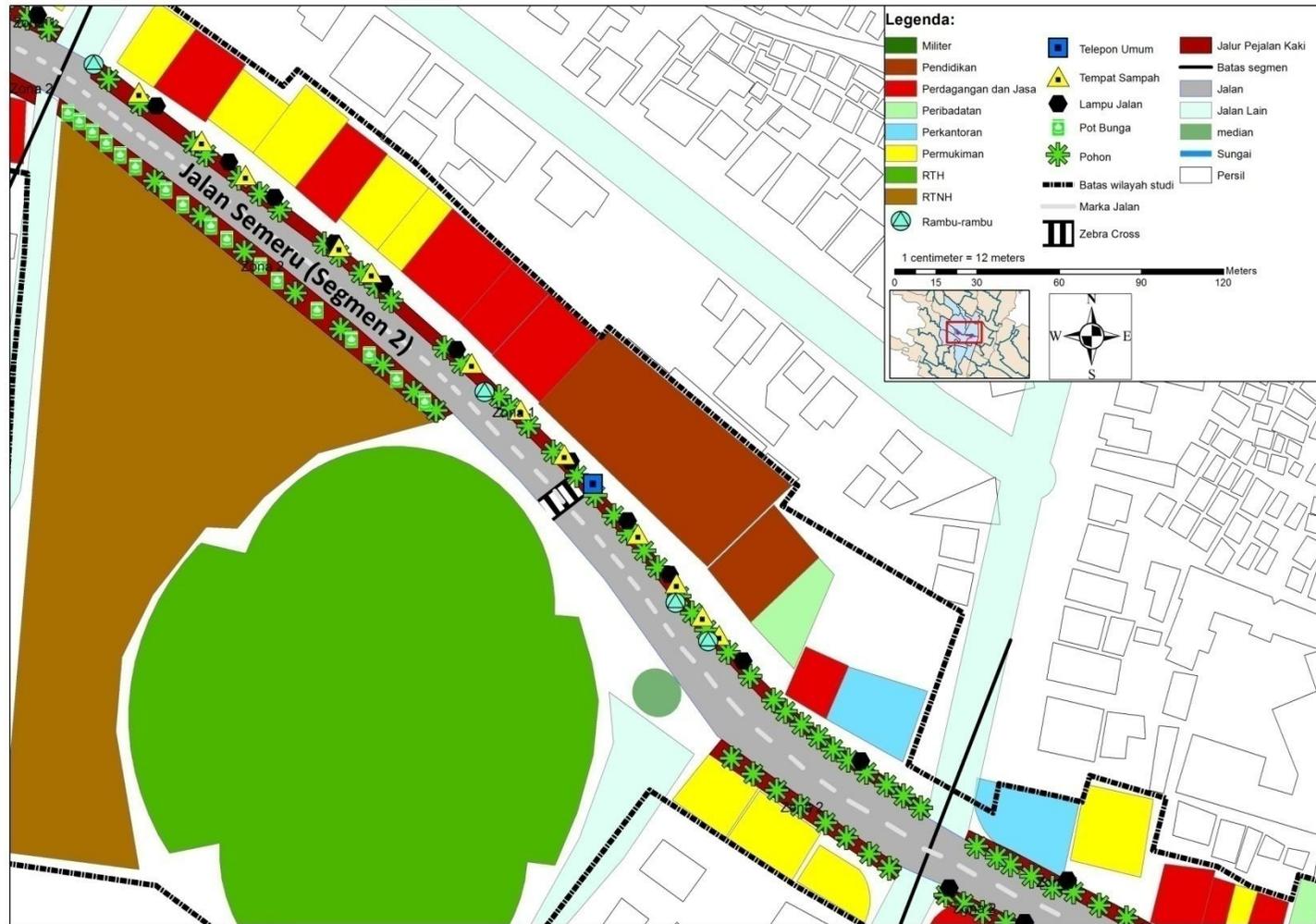
No	Sarana	Eksisting	Foto Eksisting	Standar	Analisis	Rekomendasi
8	Halte, shelter	<p>Belum tersedia</p> <p>Terdapat kegiatan menaik dan menurunkan penumpang pada jalur jalan dengan kepadatan tinggi tanpa memperhatikan arus kendaraan lain, sehingga dapat membahayakan keselamatan pejalan kaki yang akan menggunakan moda angkutan umum.</p> <p>- Titik utama di Jalan Semeru, Jalan Tugu dan Jalan Kertanegara.</p>		<ul style="list-style-type: none"> - Dibangun sedekat mungkin dengan fasilitas penyeberangan pejalan kaki - Memiliki lebar sekurang-kurangnya 2 meter dengan panjang sekurang-kurangnya 4 meter dan tinggi bagian atap yang paling bawah sekurang-kurangnya 2,5 meter dari lantai halte, - Ditempatkan di atas trotoar atau bahu jalan dengan jarak bagian paling depan dari halte sekurang-kurangnya 1 meter dari tepi jalur lalu-lintas - Diletakkan pada setiap 300 meter atau titik potensial. 	<ul style="list-style-type: none"> - Diperlukan adanya tempat pemberhentian khusus, terutama pada jalur pejalan kaki dengan guna lahan pendidikan, perdagangan jasa dan perkantoran yang ada di Jalan Semeru, jalan Tugu dan Jalan Kertanegara. - Pengguna jalur pejalan kaki yang menggunakan angkutan umum sebagian besar berasal dari guna lahan pendidikan dan perdagangan jasa. - Terdapat bahu jalan yang lebar untuk dijadikan halte. 	<ul style="list-style-type: none"> - Penyediaan halte di Jalan Semeru, Jalan Tugu dan Jalan Kertanegara dengan menggunakan bahu jalan maupun trotoar harus disesuaikan dengan ketentuan dan peraturan Pemerintah Kota Malang. Disarankan untuk diterapkan pada segmen 1 zona 1 (pada jalur pejalan kaki dekat dengan Jalan Lawu), segmen 2 zona 2 (pada jalur pejalan kaki di depan GOR Gajayana), segmen 6 zona 1 (di depan sekolah SMA), dan di segmen 7 zona 2 (di dekat guna lahan RM. Yu Chi Yen) - Penyediaan halte juga harus memperhatikan titik bangkitan dan tarikan pejalan kaki.

No	Sarana	Eksisting	Foto Eksisting	Standar	Analisis	Rekomendasi
9	Telepon umum	<p>Total telepon umum yang terdapat di lokasi studi sepanjang Jalan Semeru, Jalan Kahuripan, Jalan Tugu dan Jalan Kertanegara berjumlah 1 buah (di Jalan Semeru).</p> <p>Menggunakan sebagian ruang jalur pejalan kaki.</p>		<p>Penempatan fasilitas telepon umum dapat disatukan dengan fasilitas tempat sampah dengan jarak yang tidak terlalu jauh agar tidak terlalu banyak memakan ruang untuk pejalan kaki.</p> <p>Diletakkan setiap jarak 300 meter atau pada titik potensial kawasan.</p>	<p>Peletakan telepon umum masih banyak yang mengganggu pergerakan jalur pejalan kaki.</p>	<p>Peletakkan telepon umum seharusnya tidak mengganggu pergerakan pejalan kaki.</p> <p>Penambahan peletakkan telepon umum di lokasi-lokasi penting (pendidikan dan perkantoran).</p> <p>Penambahan lokasi telepon umum di daerah-daerah penting pada segmen 1 zona 1, segmen3 zona 1, segmen 4 zona 1, segmen 6 zona 1, segmen 7 zona 1 dan zona 2.</p>

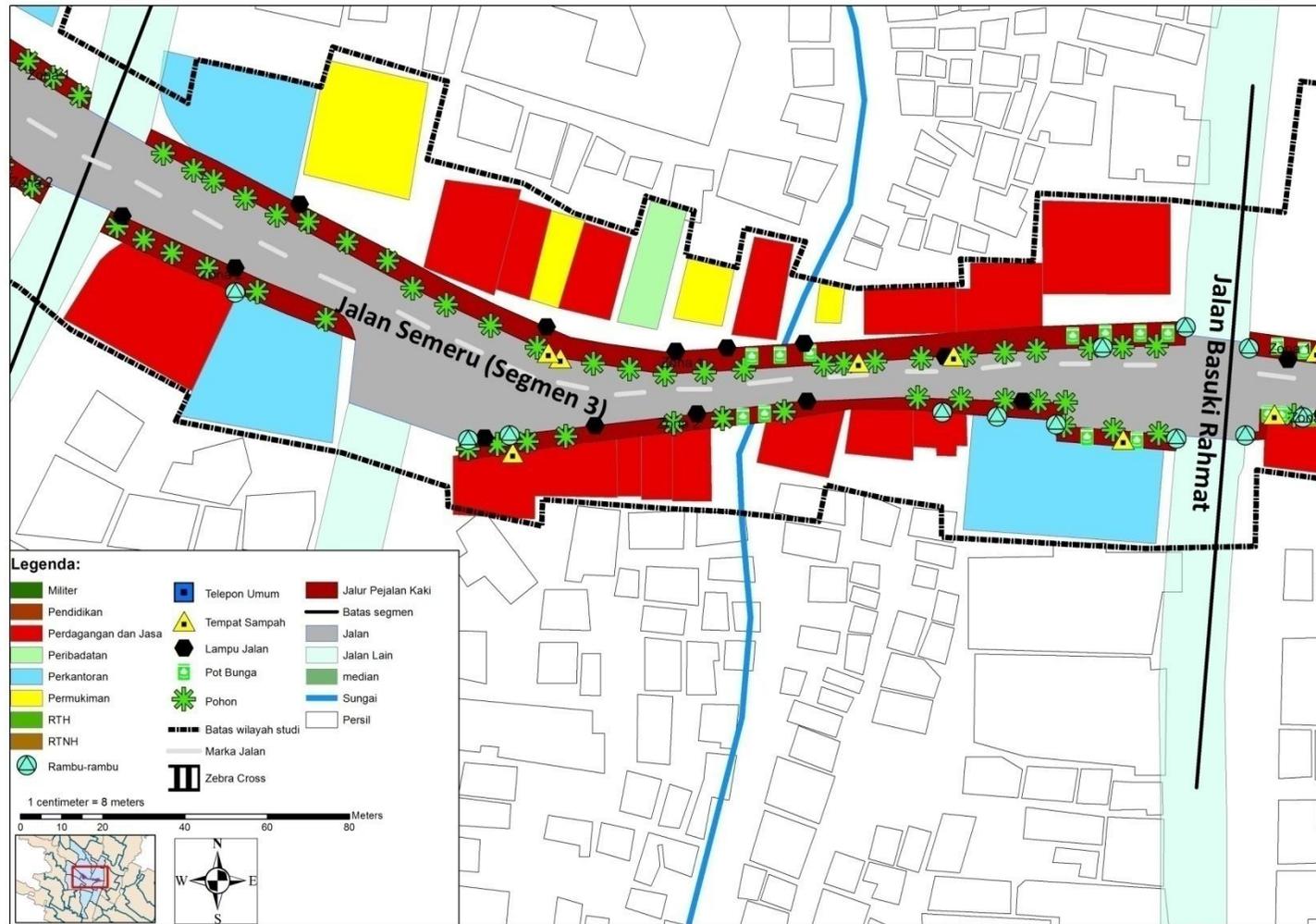
Sumber: Hasil Analisis, 2013



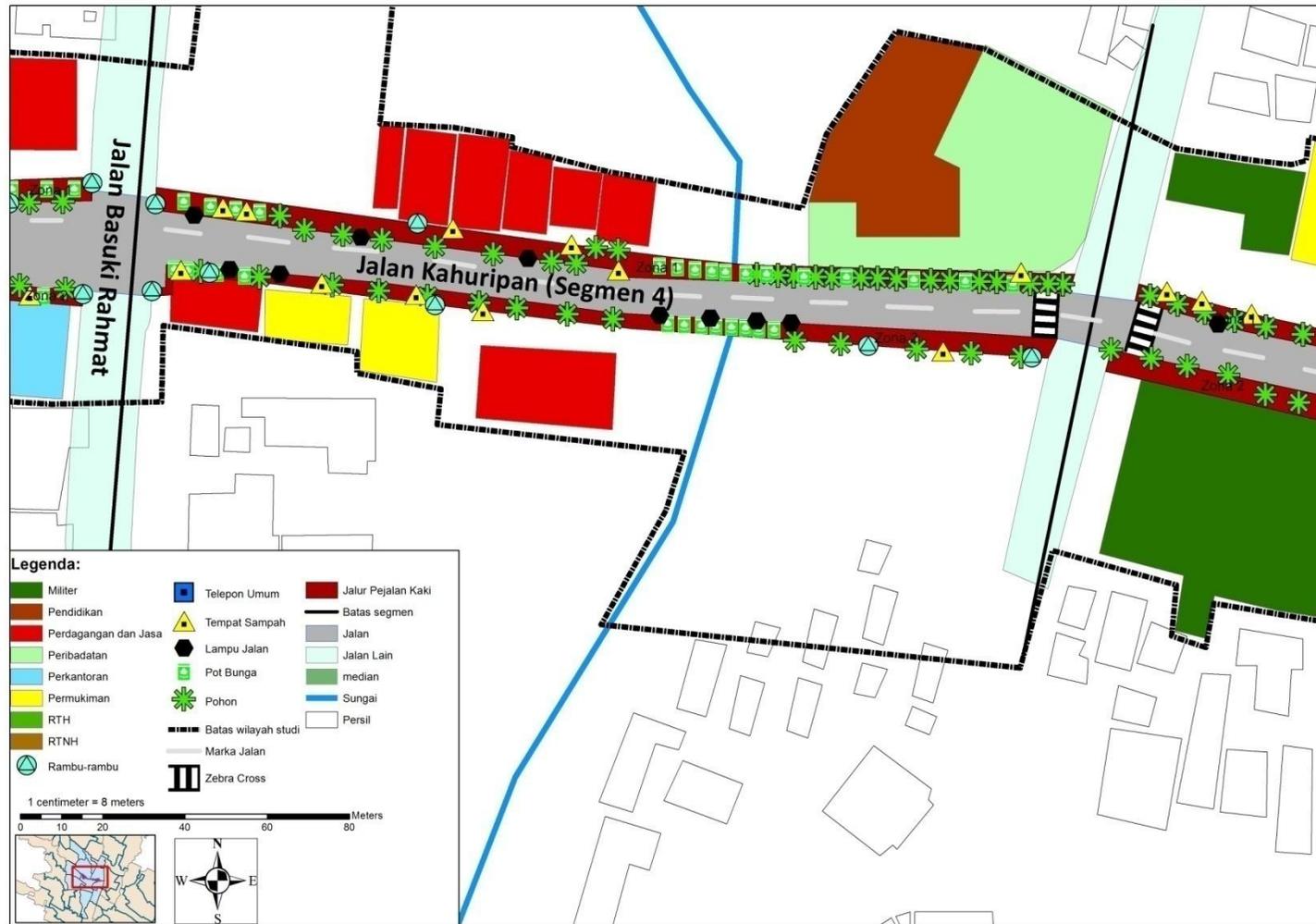
Gambar 4. 9 Peta *Street Furniture* Di Jalan Semeru (Segmen 1)



Gambar 4. 10 Peta *Street Furniture* Di Jalan Semeru (Segmen 2)



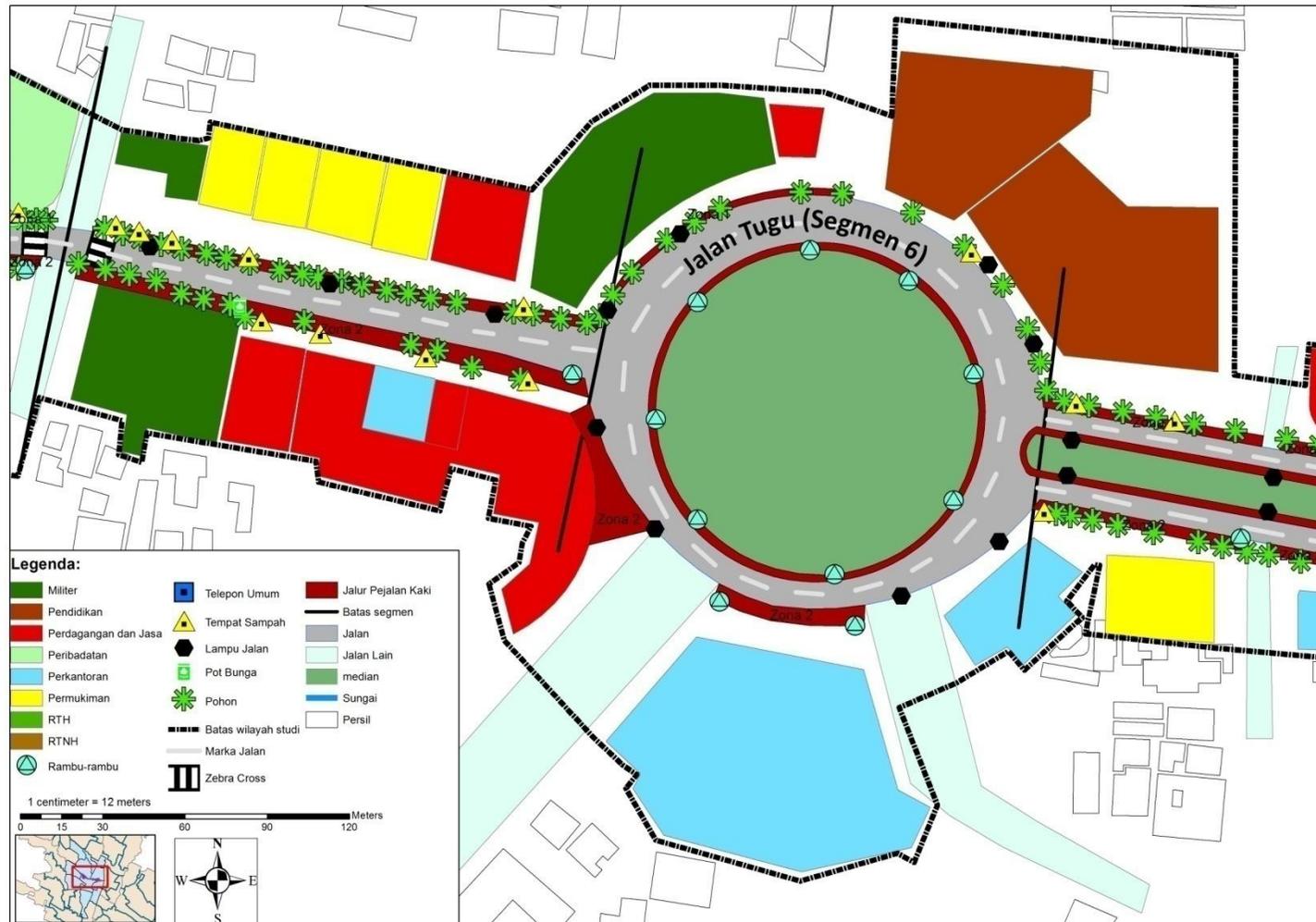
Gambar 4. 11 Peta Street Furniture Di Jalan Semeru (Segmen 3)



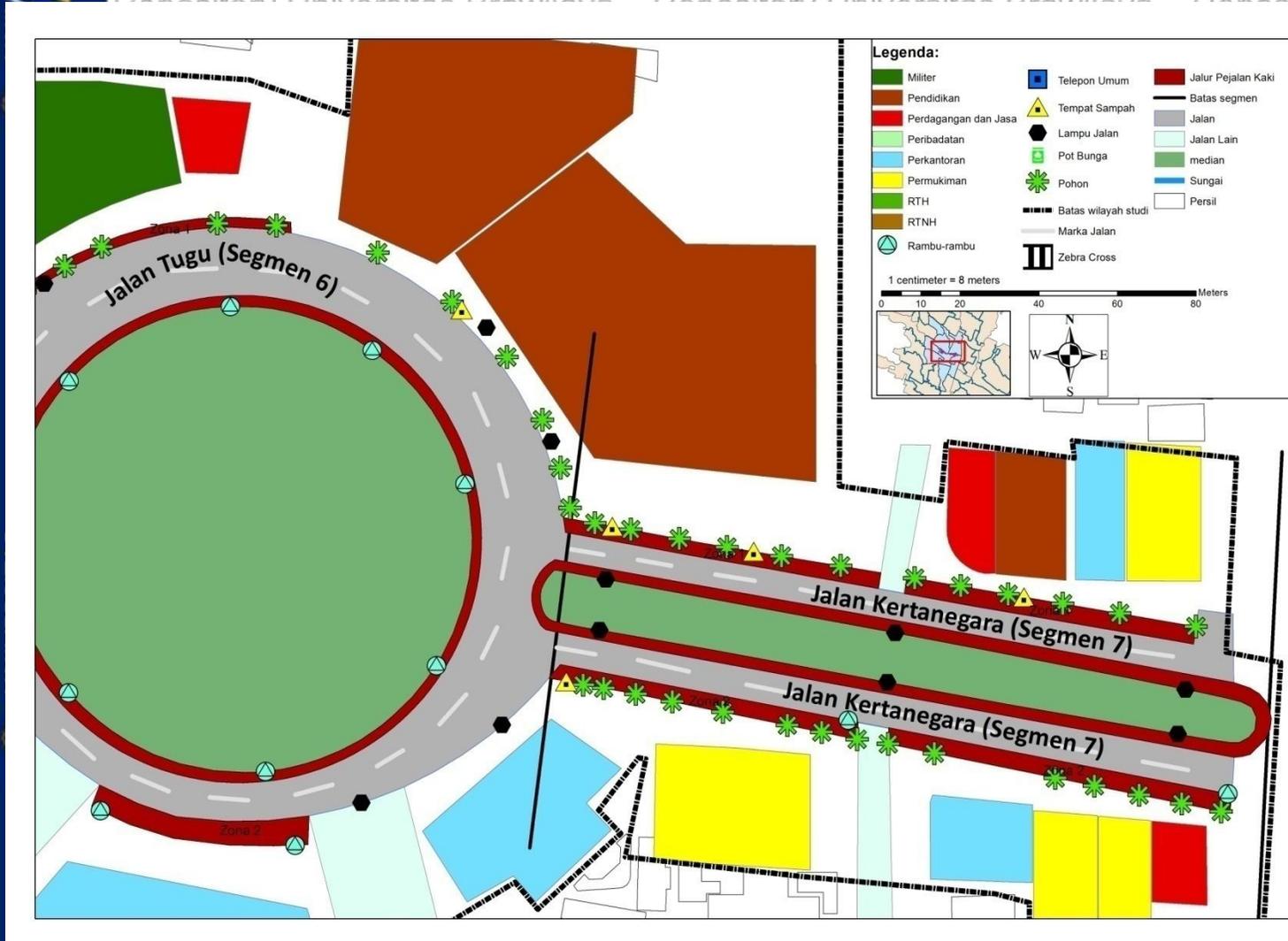
Gambar 4. 12 Peta *Street Furniture* Di Jalan Kahuripan (Segmen 4)



Gambar 4. 13 Peta *Street Furniture* Di Jalan Kahuripan (Segmen 5)



Gambar 4. 14 Peta Street Furniture Di Jalan Tugu (Segmen 6)



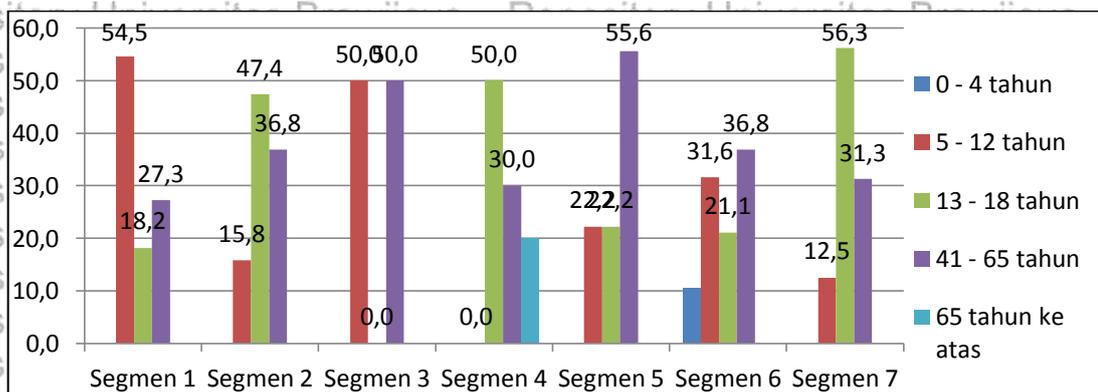
Gambar 4. 15 Peta Street Furniture Di Jalan Kertanegara (Segmen 7)

4.6 Karakteristik Pejalan Kaki di Pusat Kota

Karakteristik jalur pejalan kaki di pusat Kota Malang dapat disimpulkan dari hasil survei yang telah didapatkan, yakni mengenai tujuan berjalan, waktu penggunaan jalur pejalan kaki, alasan berjalan, pekerjaan pejalan, dan rata-rata umur yang melewati jalur pejalan kaki di kawasan pusat kota tersebut. Untuk lebih jelasnya, hal ini dapat dilihat pada tabel berikut,

4.6.1 Umur Pejalan Kaki

Dilihat dari rentang usia, jalur pejalan kaki segmen 2, segmen 4 dan segmen 7 sebagian besar pejalan kaki berada pada rentang umur 13-18 tahun, hal ini disebabkan karena pada lokasi studi segmen 2 (Jalan Semeru), segmen 4 (Jalan Kahuripan) dan segmen 7 (Jalan Kertanegara) didominasi oleh guna lahan pendidikan di sekitar jalur pejalan kaki. Sedangkan untuk pengguna jalur pejalan kaki pada segmen 1 sebagian besar didominasi oleh pejalan kaki dengan rentang usia 5 – 12 tahun, hal ini disebabkan karena lokasi jalur pejalan kaki berdekatan dengan guna lahan pendidikan. Untuk jalur pejalan kaki segmen 5 (Jalan Kahuripan) dan 6 (Jalan Tugu) sebagian besar didominasi oleh pejalan kaki dengan rentang usia 41 – 65 tahun. Hal ini disebabkan karena penggunaan sebagian besar didominasi dengan kegiatan berbelanja dan rekreatif, hal ini terlihat pada guna lahan disekitar jalur pejalan kaki yakni guna lahan pemerintahan, perdagangan dan jasa, perkantoran, dan juga sarana rekreatif (Taman Tugu, Splendid, Taman Rekreasi Kota).



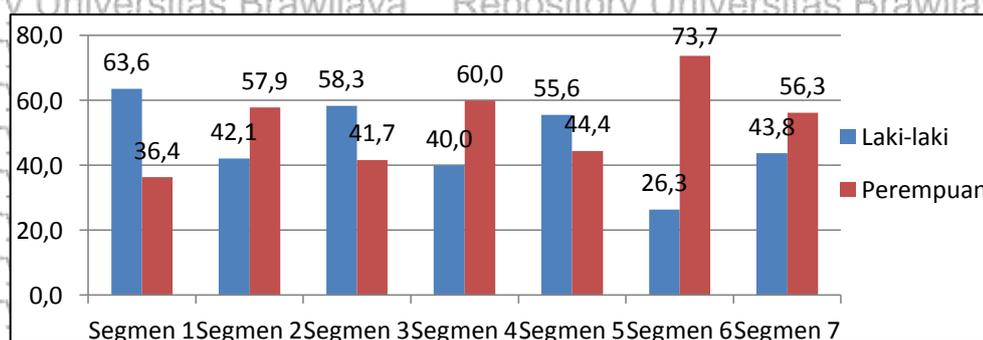
Gambar 4.16 Perbandingan Umur Pejalan Kaki Tiap Segmen

Dengan jumlah terbanyak pengguna jalur pejalan kaki menggunakan rentang usia dapat diketahui karakteristik lokasi studi Jalan Semeru – Jalan Kertanegara sebagian besar memiliki lokasi-lokasi penting berupa sarana pendidikan seperti gedung TK – SD – SMP – SMA yang tersebar pada guna lahan disekitar jalur pejalan kaki. Hal

ini dapat dijadikan pertimbangan untuk mendesain jalur pejalan kaki yang sesuai dengan umur pejalan kaki agar lebih optimal.

4.6.2 Jenis Kelamin

Dilihat dari jenis kelamin, pengguna jalur pejalan kaki pada lokasi studi Jalan Semeru – Jalan Kertanegara paling dominan yakni pada pengguna jalur pejalan kaki dengan jenis kelamin perempuan pada segmen 2 (Jalan Semeru), segmen 4 (Jalan Kahuripan), segmen 6 (Jalan Tugu) dan segmen 7 (Jalan Kertanegara), hal ini disebabkan karena pengguna jalur pejalan kaki di segmen 2, segmen 4, segmen 6 dan segmen 7 sebagian besar beraktivitas sebagai pekerja di salah satu perkantoran maupun berbelanja dan rekreasi. Sedangkan untuk segmen 1 (Jalan Semeru), segmen 3 (Jalan Semeru), Segmen 5 (Jalan Kahuripan) memiliki dominasi jumlah pejalan kaki dengan jenis kelamin laki-laki, hal ini disebabkan karena pada segmen 1 yang sering menggunakan jalur pejalan kaki untuk perjalanan fungsional (sebagian besar bersekolah) adalah pengguna dengan jenis kelamin laki-laki, begitu juga dengan segmen 3.

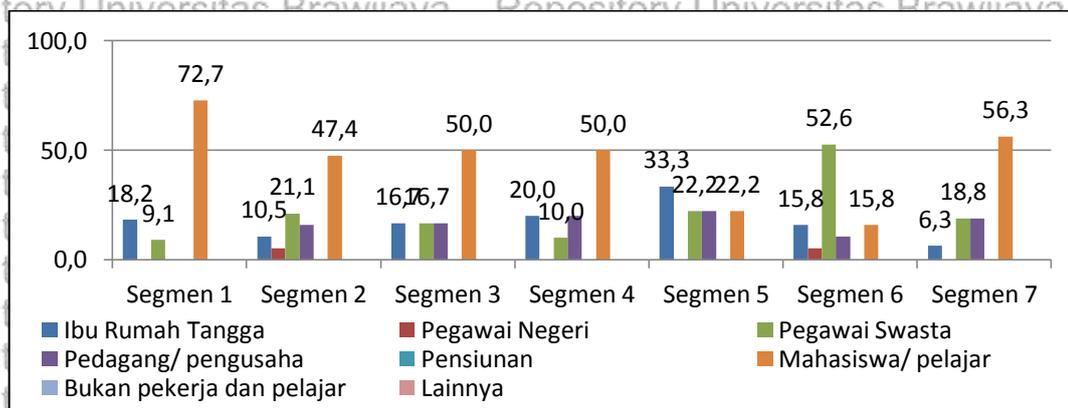


Gambar 4. 17 Persentase Perbandingan Jenis Kelamin Pejalan Kaki Tiap Segmen

4.6.3 Jenis Pekerjaan

Dilihat dari jenis pekerjaannya, pengguna jalur pejalan kaki Jalan Semeru – Jalan Kertanegara paling besar pada orang dengan jenis pekerjaan sebagai pelajar/mahasiswa, hal ini diketahui dari 7 segmen, yang memiliki dominasi penggunaan jalur pejalan kaki oleh pelajar/mahasiswa sebanyak 6 segmen, yaitu segmen 1, Segmen 2, Segmen 3, Segmen 4, Segmen 6, dan Segmen 7. Pada lokasi tersebut, dominasi oleh pelajar/mahasiswa sangat besar dikarenakan lokasi yang dekat dengan guna lahan pendidikan dan juga jalur yang sering dilewati oleh pejalan kaki. Untuk segmen 5, jenis pekerjaan yang mendominasi adalah ibu rumah tangga karena pada pagi, siang dan sore hari penggunaan paling banyak terjadi karena aktivitas berbelanja dan kreatif. Hal ini dapat dijadikan pertimbangan untuk lebih

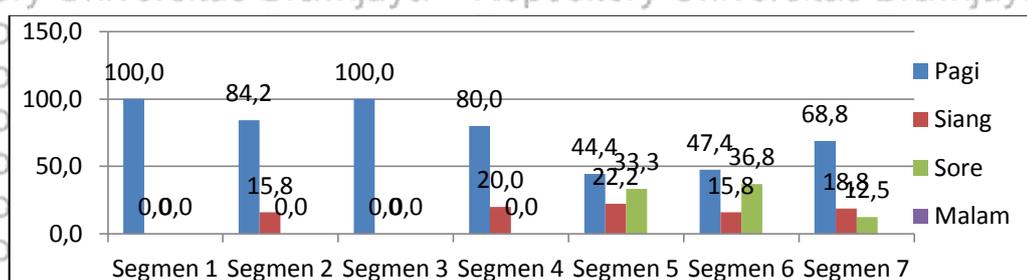
mengembangkan desain jalur pejalan kaki dengan guna lahan yang sesuai kebutuhan jenis pekerjaan yang mendominasi di lokasi studi.



Gambar 4. 18 Persentase Perbandingan Jenis Pekerjaan Pengguna Jalur Pejalan Kaki di Setiap Segmen

4.6.4 Waktu Penggunaan

Waktu penggunaan jalur pejalan kaki yang paling sering digunakan oleh pejalan kaki yakni pada saat pagi hari. Hasil survei menunjukkan bahwa di Jalan Semeru sampai Jalan Kertanegara (segmen 1 – segmen 7), penggunaan jalur pejalan kaki paling dominan adalah pada saat pagi hari, hal ini disebabkan karena pada saat pagi hari, pejalan kaki masih belum merasa lelah dan masih bersemangat untuk melakukan perjalanan dengan berjalan kaki, kondisi cuaca yang masih belum terlalu terik juga menjadi alasan utama. Pagi hari dan siang hari merupakan jam puncak dari guna lahan untuk menghasilkan bangkitan dan tarikan pergerakan manusia, namun yang paling dominan digunakan tetap pada saat pagi hari.

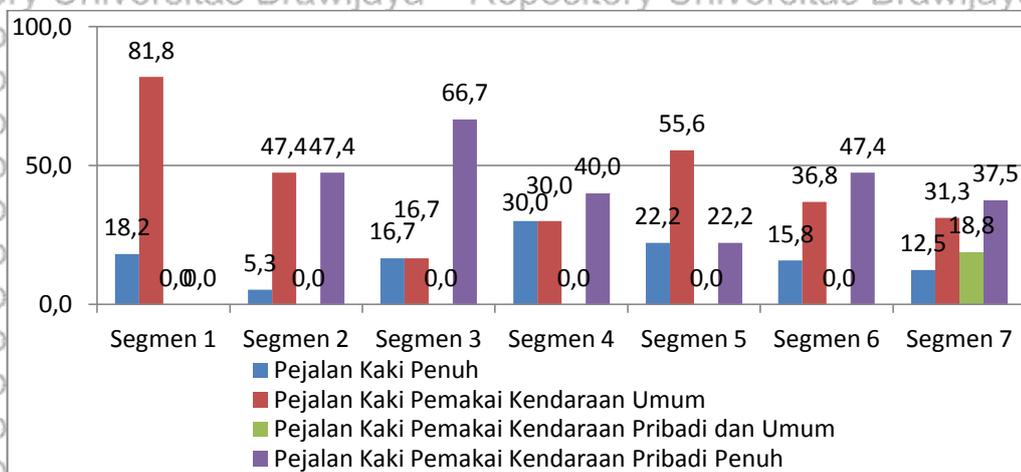


Gambar 4. 19 Persentase Perbandingan Seringnya Waktu Penggunaan Pejalan Kaki di Tiap Segmen

4.6.5 Sarana Perjalanan

Karakteristik pejalan kaki juga dapat dilihat dari sarana perjalanan yang digunakan oleh pejalan kaki. Dominasi pejalan kaki yang menggunakan kendaraan pribadi penuh terdapat pada segmen 3 (Jalan Semeru), segmen 4 (Jalan Kahuripan), segmen 6 (Jalan Tugu) dan segmen 7 (Jalan Kertanegara). Hal ini disebabkan karena

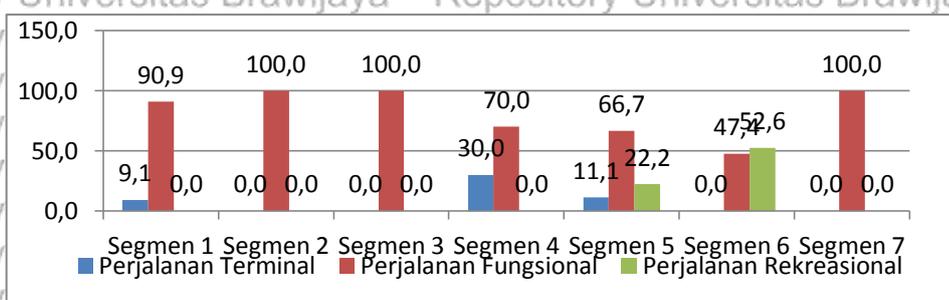
pejalan kaki yang terdapat di lokasi segmen 3, segmen 4, segmen 6 dan segmen 7 menggunakan jalur pejalan kaki hanya untuk mencapai lokasi kegiatan yang berjarak beberapa meter dari lokasi parkir. Sedangkan untuk dominasi pejalan kaki pemakai kendaraan umum terjadi pada segmen 1 (Jalan Semeru) dan segmen 5 (Jalan Kahuripan), hal ini disebabkan karena akses kendaraan umum di lokasi segmen 1 dan segmen 5 mudah dan juga jangkauan tidak terlalu jauh, minimnya tersedia lahan parkir yang aman juga menjadi alasan utama bagi pejalan kaki untuk memilih mengendarai kendaraan umum. Hal ini dapat menjadi pertimbangan dalam menetapkan desain yang sesuai yakni melalui penambahan lokasi parkir kendaraan pribadi agar tidak mengganggu lalu lintas jalan maupun trotoar dan juga penambahan halte agar menarik minat pengguna kendaraan bermotor penuh untuk lebih memilih kendaraan umum



Gambar 4. 20 Persentase Perbandingan Penggunaan Sarana Perjalanan Setiap Segmen

4.6.6 Kepentingan Perjalanan

Kepentingan perjalanan yang paling mendominasi pada segmen 1, segmen 2, segmen 3, segmen 4, segmen 5, dan segmen 7 adalah perjalanan fungsional. Hal ini disebabkan karena jalur pejalan kaki dilokasi studi memiliki guna lahan sebagian besar sebagai perkantoran, pendidikan, perdagangan dan jasa. Untuk segmen 6, dominasi tertinggi adalah oleh kepentingan perjalanan dengan perjalanan rekreatif, hal ini disebabkan oleh kondisi Jalan Tugu (segmen 6) yang seringkali digunakan untuk sarana rekreatif (berfoto, bersantai, bermain, dll) sehingga pejalan kaki yang melewati Jalan Tugu (segmen 6) sebagian besar memiliki tujuan rekreatif.



Gambar 4. 21 Persentase Perbandingan Kepentingan Perjalanan Setiap Segmen

4.7 Pengamatan Jalur Pejalan Kaki Berdasarkan Perilaku

Jalur pejalan kaki merupakan fasilitas yang disediakan untuk pejalan kaki disertai adanya fasilitas jalur pejalan kaki agar dapat mengakomodasi aktivitas berjalan kaki. Pejalan kaki merupakan pelaku utama dari pemanfaatan jalur pejalan kaki, pada kasus penelitian di Jalan Semeru – Jalan Kertanegara ini, jalur pejalan kaki akan dianalisis sesuai dengan pelaku utamanya, yakni pejalan kaki.

Behaviour setting dapat diartikan secara sederhana sebagai suatu interaksi antara suatu kegiatan dengan tempat yang spesifik (Barker, 1969 dalam Haryadi, 2010:27 dalam Artha, 2012) tumbuh di bawah kajian psikologi lingkungan. Kajian *behaviour setting* berupaya mengembangkan metode-metode yang ditujukan untuk mengidentifikasi dan mengukur perilaku-perilaku individu yang konstan. Dalam kajian arsitektur lingkungan dan perilaku, istilah *behaviour setting* dijabarkan dalam dua istilah yakni: *system of setting* (sistem tempat atau spasial) dan *system of activity* (sistem kegiatan sebagai rangkaian perilaku). Jadi keterkaitan antara keduanya (sistem-sistem tersebut) membentuk satu *behaviour setting*.

Batas suatu *behavior setting* adalah dimana perilaku itu berhenti. Batas yang ideal adalah batas yang jelas, seperti suatu dinding massif. Jadi dinding pembentuk batas yang jelas merupakan batas akhir suatu setting dan batas awal setting lainnya (Laurens, 2004 : 181 dalam Artha, 2012).

4.7.1 Analisis *Behaviour Map*

Pemanfaatan oleh pejalan kaki di lakukan pada hari kerja dan hari libur. Pada kedua waktu tersebut terdapat beberapa hal yang diamati yakni perilaku berjalan dan tujuan berjalan. Berdasarkan hasil analisis pemanfaatan oleh pejalan kaki pada hari kerja dan hari libur akan dijelaskan bersamaan berdasarkan waktu pemanfaatan yakni pada pukul 07.00-10.00, pukul 10.00-15.00 dan pukul 15.00-18.00. Pada penjelasan hasil analisa ini akan dijelaskan berdasarkan masing-masing segmen pada tabel 4.21

mengenai analisis pemanfaatan jalur pejalan kaki oleh pejalan kaki di kawasan Jalan Semeru – Jalan Kertanegara.

A. Jalan Semeru (segmen 1)

1. Standing Pattern of Behavior

Pengamatan perilaku pejalan kaki dilakukan pada pejalan kaki dengan dominasi jenis pekerjaan sebagai mahasiswa/ pelajar. Usia yang mendominasi pejalan kaki di lokasi tersebut berkisar antara usia 5-12 tahun dengan jenis kelamin laki-laki.

- Cara Berjalan:

Seluruh sampel berjalan di jalur pejalan kaki dan ditemui: Berjalan naik turun karena kondisi jalur pejalan kaki yang naik turun

- Perilaku Berjalan:

Ditemui pemanfaatan jalur pejalan kaki:

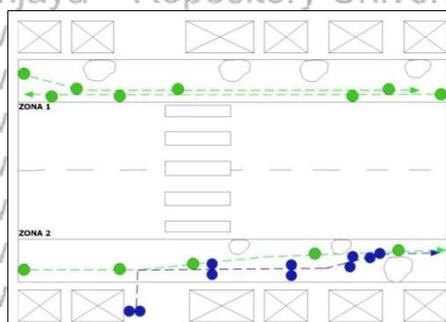
- Berjalan lurus kemudian berbelok menghindari pohon
- Berjalan menyeberang
- Berjalan penuh dan lurus
- Berjalan kemudian berhenti untuk menunggu transportasi

- Tujuan Berjalan:

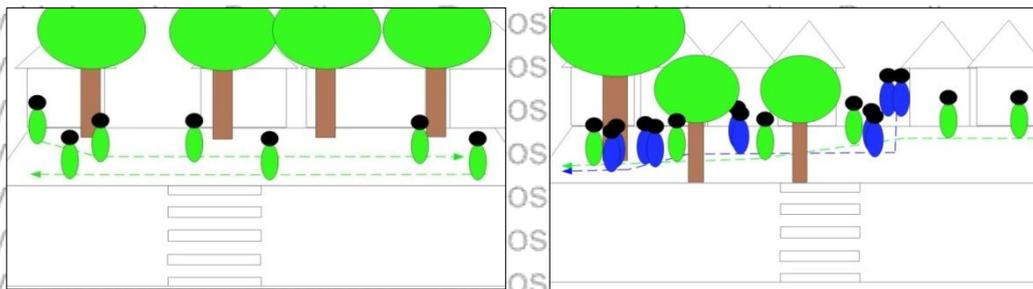
Tujuan pejalan kaki di kawasan ini sebagian besar adalah perjalanan fungsional (sekolah, bekerja, dll)

2. Milleu

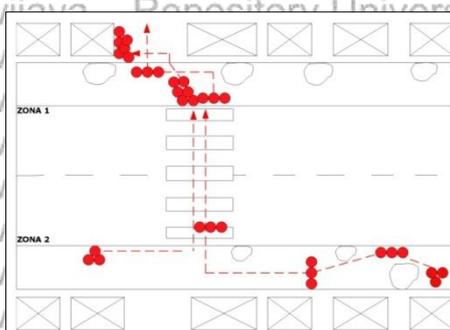
- Pagi (Segmen 1, zona 1 dan zona 2): Individu dan Berpasangan



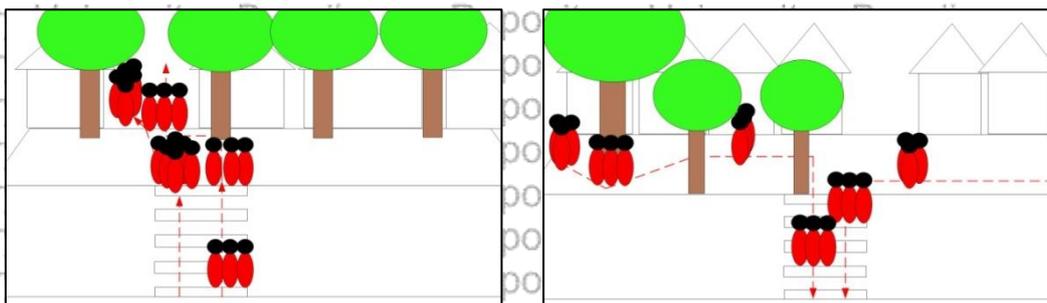
(a)



(b) (c)
Gambar 4. 22 Milleu Pejalan Kaki Segmen 1 Pada Pagi Hari (Berlasangan & Individu)
 (a) Tampak Atas, (b) Tampak Samping Zona 1, (c) Tampak Samping Zona 2



(a)

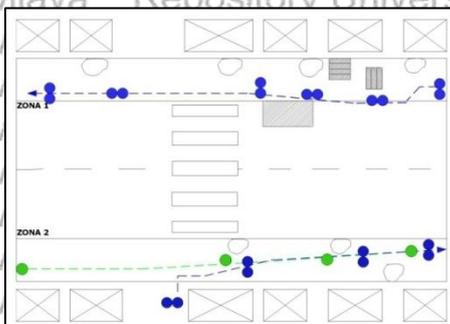


(b)

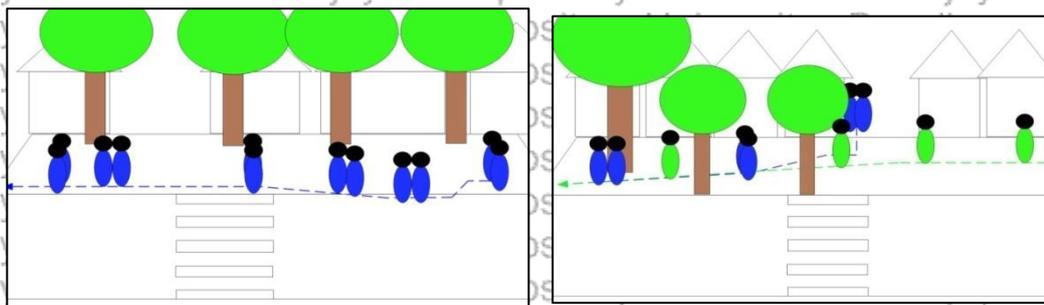
(c)

Gambar 4. 23 Milleu Pejalan Kaki Segmen 1 Pada Pagi Hari (Berkelompok).
 (a) Tampak Atas, (b) Tampak Samping Zona 1, (c) Tampak Samping Zona 2

- Siang (Segmen 1, zona 1 dan zona 2): Individu dan Berpasangan

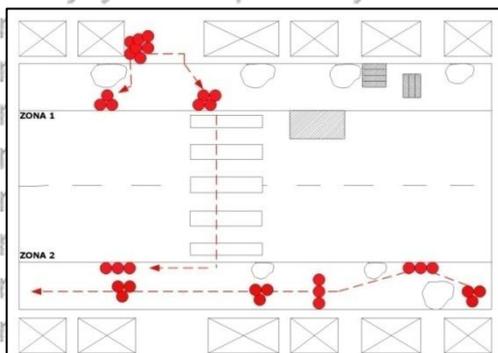


(a)

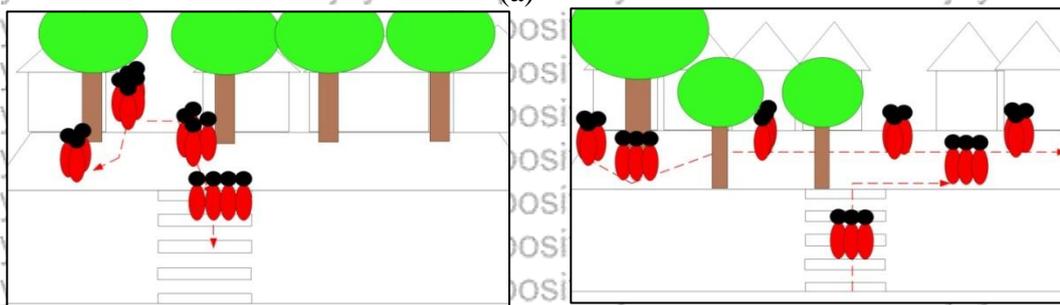


(b) (c)

Gambar 4. 24 *Milleu* Pejalan Kaki Segmen 1 Pada Siang Hari (Berpasangan & Individu).
(a) Tampak Atas, (b) Tampak Samping Zona 1, (c) Tampak Samping Zona 2



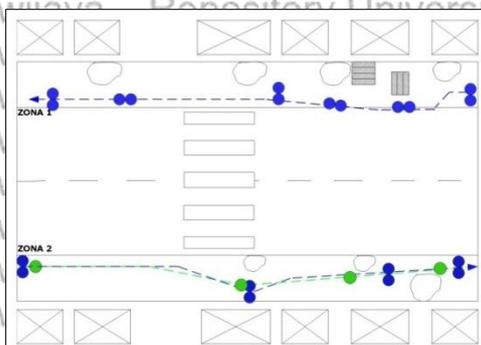
(a)



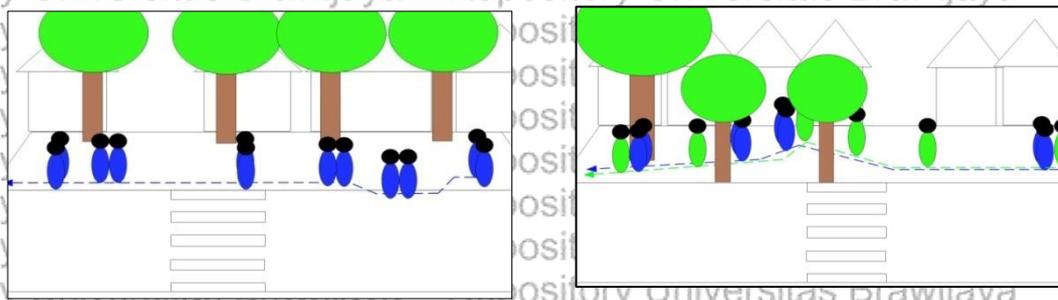
(b) (c)

Gambar 4. 25 *Milleu* Pejalan Kaki Segmen 1 Pada Siang Hari (Berkelompok).
(a) Tampak Atas, (b) Tampak Samping Zona 1, (c) Tampak Samping Zona 2

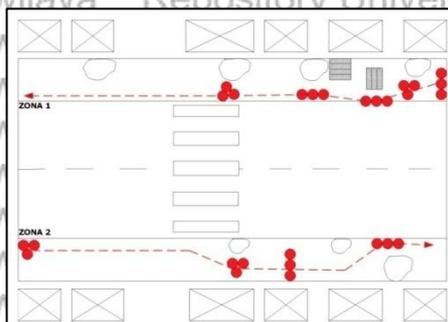
Sore (Segmen 1, zona 1 dan zona 2): Individu dan Berpasangan



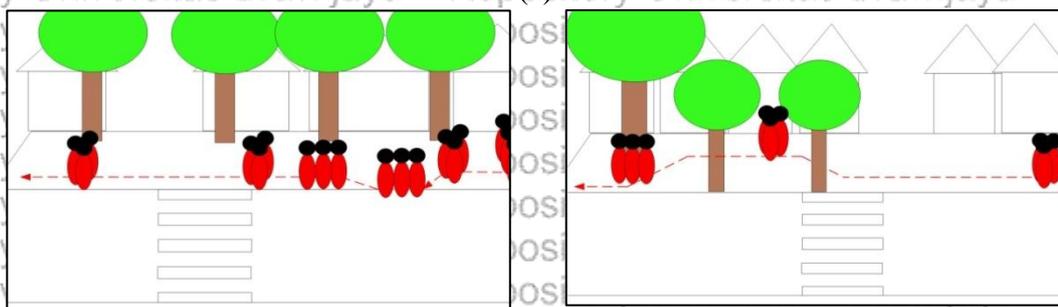
(a)



Gambar 4. 26 *Milleu* Pejalan Kaki Segmen 1 Pada Sore Hari (Individu & Berpasangan)
 (a) Tampak Atas, (b) Tampak Samping Zona 1, (c) Tampak Samping Zona 2



(a)



(b) (c)

Gambar 4. 27 *Milleu* Pejalan Kaki Segmen 1 Pada Sore Hari (Berkelompok)
 (a) Tampak Atas, (b) Tampak Samping Zona 1, (c) Tampak Samping Zona 2

Keterangan:

Pejalan Kaki Berkelompok	Pejalan Kaki Berkelompok Tampak Samping	Pohon Tampak Atas	Taman/ pot tanaman
Pejalan Kaki Berpasangan	Pejalan Kaki Individu Tampak Samping	Sepeda Motor Tampak Atas	Pohon Tampak Samping
Pejalan Kaki Individu	Pejalan Kaki Berpasangan Tampak Samping	Mobil Tampak Atas	Arah Perilaku Pengguna Berkelompok
Bangunan Tampak Samping		Bangunan Tampak Atas	Arah Perilaku Pengguna Individu
			Arah Perilaku Pengguna Berpasangan

3. Synomorphic

- Pejalan kaki naik dan turun pada jalur pejalan kaki dikarenakan tinggi jalur pejalan kaki dan jalan yang berbeda.
- Pejalan kaki berjalan dengan mengubah posisi badan dan berdesakan.

Pejalan kaki terpapar sinar matahari secara langsung dan jika hujan tidak dapat menggunakan jalur pejalan kaki.

- Pejalan kaki mengubah posisi berjalan ataupun berpindah jalur
- Pejalan kaki berjalan di bahu jalan (tidak pada trotoar).

Pejalan kaki berjalan kaki penuh tanpa berhenti di salah satu toko untuk melihat-lihat

- Pejalan kaki berjalan sambil tidak melihat ke kanan dan ke kiri.
- Pejalan kaki berjalan cepat, lebih dari 1/2 detik dikarenakan ingin langsung sampai pada guna lahan yang dituju.
- Pejalan kaki berhenti dan mengumpul pada titik dimana angkutan umum biasa berhenti

4. Kriteria

a. Keselamatan

- Tidak tersandung akibat ketinggian trotoar
- Tidak terjatuh ke dalam lubang
- Tidak terserempet kendaraan

b. Kondisi Menyenangkan

- Berjalan pelan lebih dari 1/2 detik
- Dapat berjalan berjajar dengan pasangan (tidak berbaris atau posisi badan miring)
- Berjalan tidak berdesakan, terbebas dari gangguan PKL

c. Kenyamanan

- Berjalan di atas trotoar, bukan di bahu jalan
- Tidak terkena hujan, adanya peneduh

d. Daya Tarik

- Melihat ke kanan dan ke kiri jalan
- Berhenti sejenak untuk melihat-lihat etalase atau PKL

5. Temporal

- Pagi (07.00-10.00)
- Siang (10.00-15.00)
- Sore (15.00-18.00)



6. Indikasi

- Pejalan kaki naik dan turun pada jalur pejalan kaki dikarenakan tinggi jalur pejalan kaki dan jalan yang berbeda. Naik dan turun mengindikasikan jalur pejalan kaki kurang aman saat digunakan karena berpotensi mengakibatkan pejalan kaki tersandung saat jalan.
- Pejalan kaki berjalan dengan mengubah posisi badan dan berdesakan. Hal ini mengindikasikan bahwa kenyamanan pejalan kaki kurang dikarenakan tidak dapat bebas dari gangguan saat berjalan
- Pejalan kaki terpapar sinar matahari secara langsung dan jika hujan tidak dapat menggunakan jalur pejalan kaki. Hal ini mengindikasikan bahwa jalur pejalan kaki kurang nyaman saat digunakan pada kondisi waktu tertentu (panas pada siang hari dan hujan). Diperlukan adanya pohon peneduh untuk dapat melindungi pejalan kaki.
- Pejalan kaki mengubah posisi berjalan ataupun berpindah jalur. Indikasinya adalah terdapat bentuk jalur pejalan kaki yang terhalang sehingga kurang nyaman saat digunakan.
- Pejalan kaki berjalan di bahu jalan (tidak pada trotoar). Hal ini disebabkan karena terputus dan menyempitnya jalur pejalan kaki. Mengindikasikan jalur pejalan kaki kurang aman nyaman saat digunakan.
- Pejalan kaki berjalan kaki penuh tanpa berhenti di salah satu toko untuk melihat-lihat. Hal ini mengindikasikan bahwa jalur pejalan kaki kurang menarik dengan tidak memanfaatkan etalase toko untuk mempromosikan produknya agar pejalan kaki tertarik untuk datang dan melihat-lihat.
- Pejalan kaki berjalan sambil tidak melihat ke kanan dan ke kiri. Hal ini menunjukkan bahwa pejalan kaki ingin segera sampai di tempat tujuan. Daya tarik kurang karena tidak ada pemandangan berupa desain koridor yang unik maupun vegetasi yang menarik yang dapat dinikmati sejenak oleh pengguna jalur pejalan kaki.
- Pejalan kaki berjalan cepat, lebih dari 1/2 detik dikarenakan ingin langsung sampai pada guna lahan yang dituju. Hal ini mengindikasikan kondisi guna lahan disekitarnya kurang menyenangkan karena letak guna lahan satu dengan yang lain yang saling berkaitan terlalu jauh dan berbeda lokasi.
- Pejalan kaki berhenti dan berkumpul pada titik dimana angkutan umum biasa berhenti. Hal ini mengindikasikan bahwa pejalan kaki yang lain akan

terhambat oleh pejalan kaki yang antri untuk menunggu angkutan umum, berjalan dengan adanya gangguan, berdesakan dan tidak dapat berjajar dengan pasangan menunjukkan bahwa kondisi menyenangkan kurang terpenuhi

B. Jalan Semeru (segmen 2)

1. Standing Pattern of Behavior

- Pengamatan perilaku pejalan kaki dilakukan pada pejalan kaki dengan dominasi jenis pekerjaan sebagai mahasiswa/ pelajar. Usia yang mendominasi pejalan kaki di lokasi tersebut berkisar antara usia 5-12 tahun dengan jenis kelamin laki-laki.

- Cara Berjalan:

Seluruh sampel berjalan di jalur pejalan kaki dan ditemui: Berjalan naik turun karena kondisi jalur pejalan kaki yang naik turun

- Perilaku Berjalan:

Ditemui pemanfaatan jalur pejalan kaki:

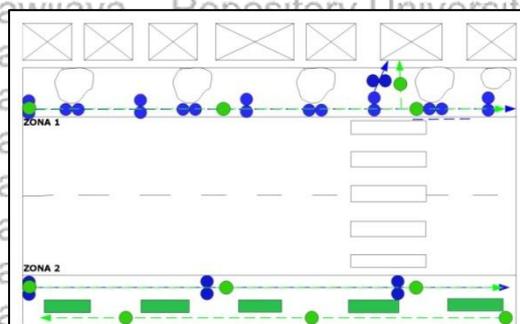
- o Berjalan lurus kemudian berbelok menghindari pohon
- o Berjalan menyeberang
- o Berjalan penuh dan lurus
- o Berjalan kemudian berhenti untuk menunggu transportasi

- Tujuan Berjalan:

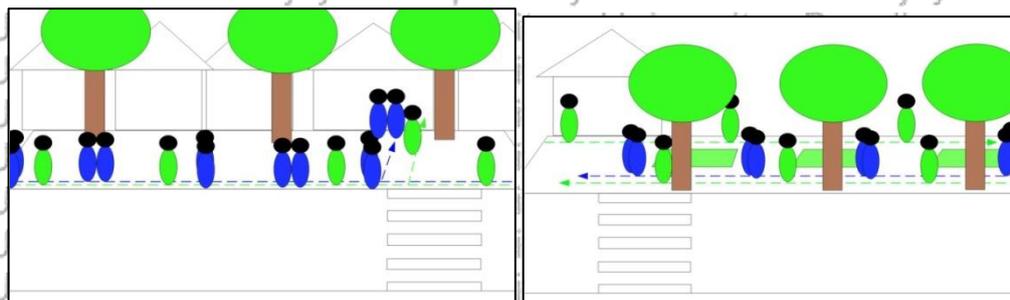
Tujuan pejalan kaki di kawasan ini sebagian besar adalah perjalanan fungsional (sekolah, bekerja, dll)

2. Milleu

- Pagi (Segmen 2, zona 1 dan zona 2): Individu dan Berpasangan



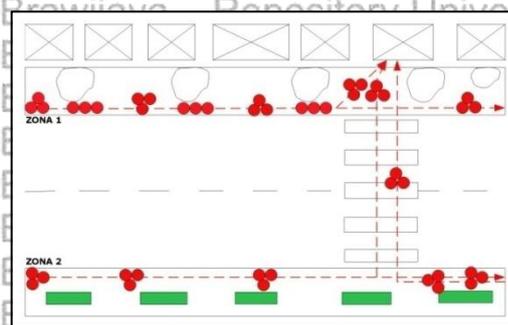
(a)



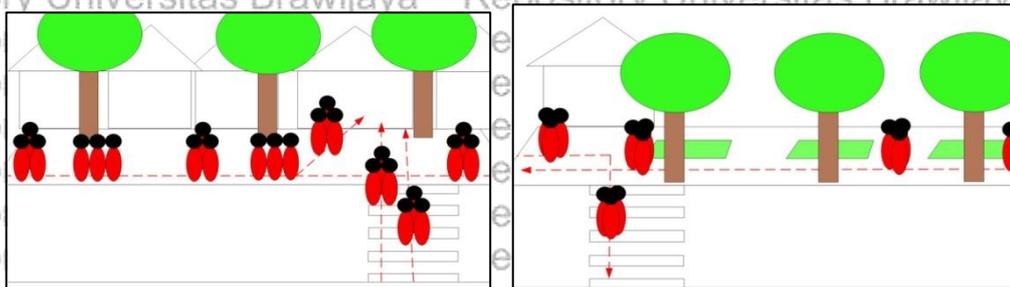
(b)

(c)

Gambar 4. 28 *Milleu* Pejalan Kaki Segmen 2 Pada Pagi Hari (Individu & Berpasangan)
 (a) Tampak Atas, (b) Tampak Samping Zona 1, (c) Tampak Samping Zona 2



(a)

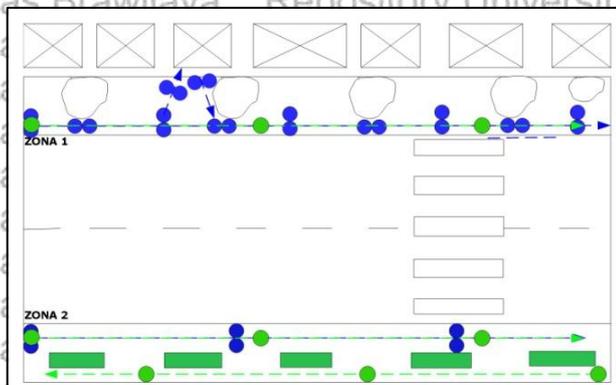


(b)

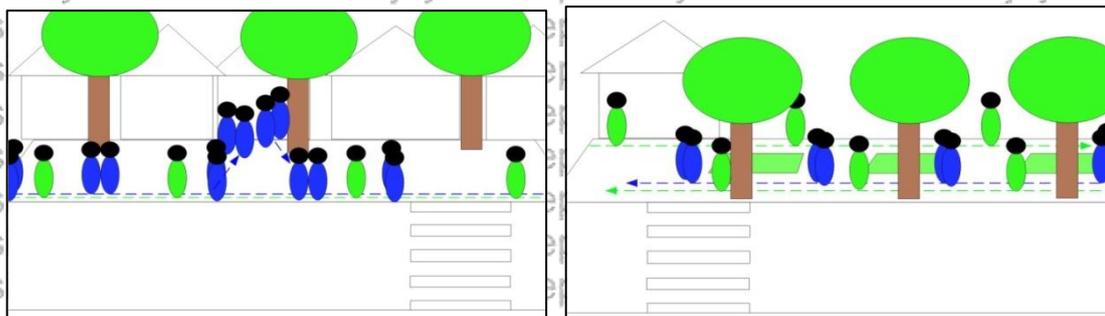
(c)

Gambar 4. 29 *Milleu* Pejalan Kaki Segmen 2 Pada Pagi Hari (Berkelompok)
 (a) Tampak Atas, (b) Tampak Samping Zona 1, (c) Tampak Samping Zona 2

- Siang (Segmen 2, zona 1 dan zona 2): Individu dan Berpasangan



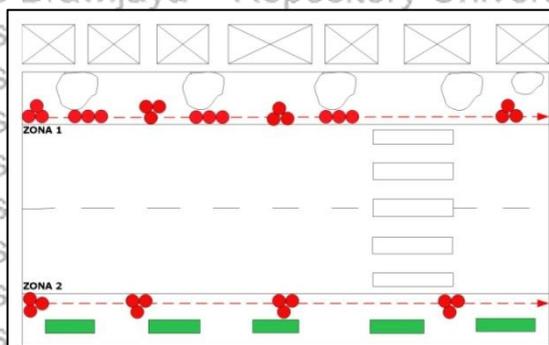
(a)



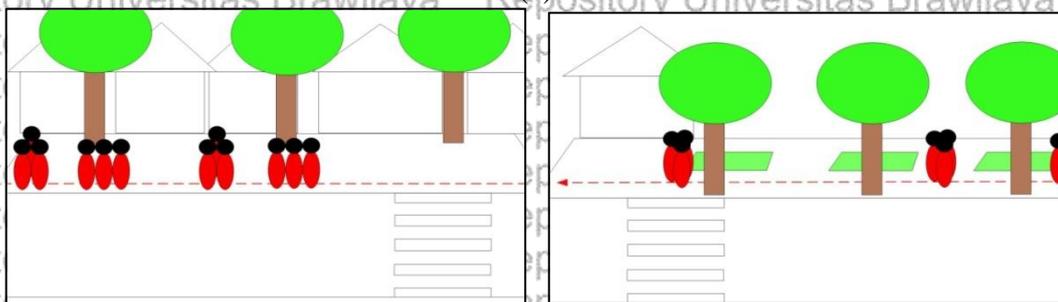
(b)

(c)

Gambar 4. 30 *Milleu* Pejalan Kaki Segemen 2 Pada Siang Hari (Individu & Berpasangan)
 (a) Tampak Atas, (b) Tampak Samping Zona 1, (c) Tampak Samping Zona 2



(a)

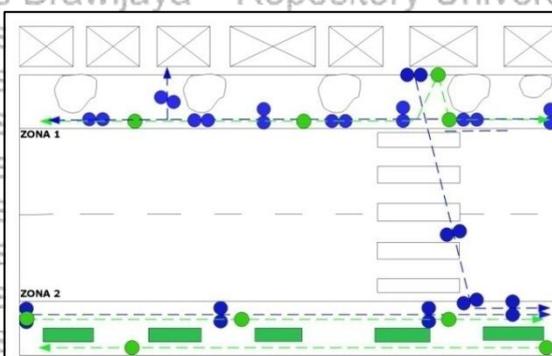


(b)

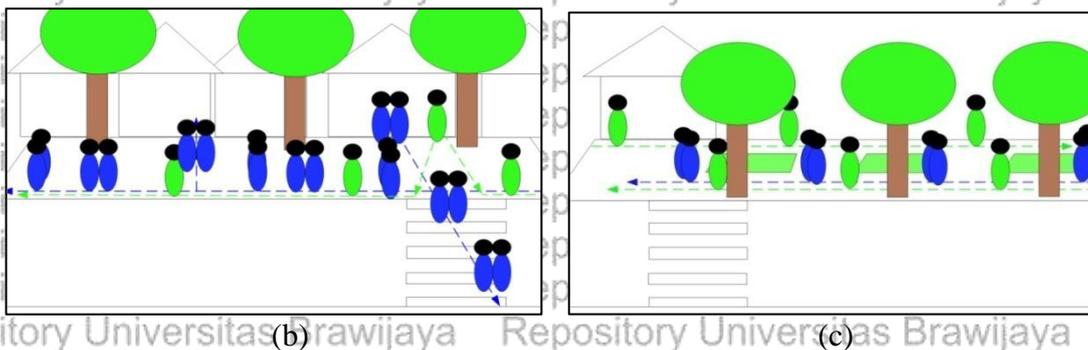
(c)

Gambar 4. 31 *Milleu* Pejalan Kaki Segmen 2 Pada Siang Hari (Berkelompok)
 (a) Tampak Atas, (b) Tampak Samping Zona 1, (c) Tampak Samping Zona 2

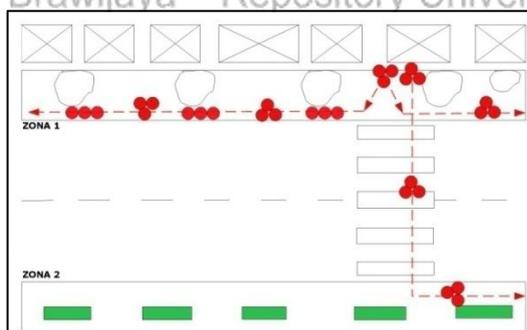
- Sore (Segmen 2, zona 1 dan zona 2): Individu dan Berpasangan



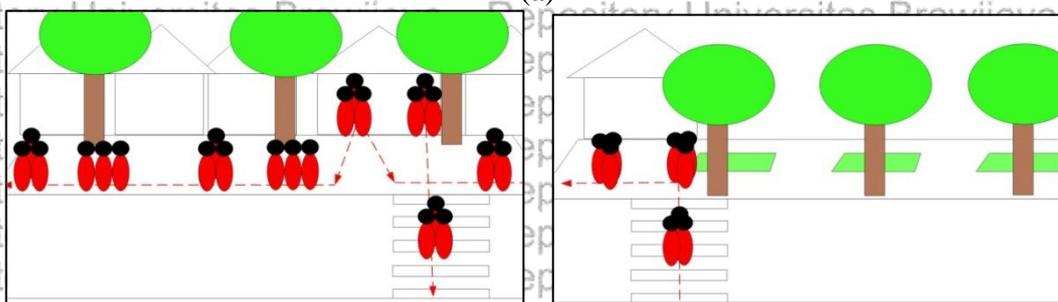
(a)



Gambar 4. 32 *Milleu* Pejalan Kaki Segmen 2 Pada Sore Hari (Individu & Berpasangan)
 (a) Tampak Atas, (b) Tampak Samping Zona 1, (c) Tampak Samping Zona 2



(a)



(b)

(c)

Gambar 4. 33 *Milleu* Pejalan Kaki Segmen 2 Pada Sore Hari (Berkelompok)
 (a) Tampak Atas, (b) Tampak Samping Zona 1, (c) Tampak Samping Zona 2

Keterangan:

Pejalan Kaki Berkelompok	Pejalan Kaki Berkelompok Tampak Samping	Pohon Tampak Atas	Taman / pot tanaman
Pejalan Kaki Berpasangan	Pejalan Kaki Berpasangan Tampak Samping	Sepeda Motor Tampak Atas	Pohon Tampak Samping
Pejalan Kaki Individu	Pejalan Kaki Individu Tampak Samping	Mobil Tampak Atas	Arah Perilaku Pengguna Berkelompok
Bangunan Tampak Samping	Pejalan Kaki Berpasangan Tampak Samping	Bangunan Tampak Atas	Arah Perilaku Pengguna Individu
			Arah Perilaku Pengguna Berpasangan

31 Synomorphic

- Pejalan kaki naik dan turun pada jalur pejalan kaki dikarenakan tinggi jalur pejalan kaki dan jalan yang berbeda.
- Pejalan kaki berjalan dengan mengubah posisi badan dan berdesakan.



Pejalan kaki terpapar sinar matahari secara langsung dan jika hujan tidak dapat menggunakan jalur pejalan kaki.

- Pejalan kaki mengubah posisi berjalan ataupun berpindah jalur
- Pejalan kaki berjalan di bahu jalan (tidak pada trotoar).

Pejalan kaki berjalan kaki penuh tanpa berhenti di salah satu toko untuk melihat-lihat

- Pejalan kaki berjalan sambil tidak melihat ke kanan dan ke kiri.
- Pejalan kaki berjalan cepat, lebih dari 1/2 detik dikarenakan ingin langsung sampai pada guna lahan yang dituju.

- Pejalan kaki berhenti dan mengumpul pada titik dimana angkutan umum biasa berhenti

4. Kriteria

a. Keselamatan

- Tidak tersandung akibat ketinggian trotoar
- Tidak terjatuh ke dalam lubang
- Tidak terserempet kendaraan

- Adanya penyeberangan yang mudah dan aman

b. Kondisi Menyenangkan

- Berjalan pelan lebih dari 1/2 detik
- Dapat berjalan berjajar dengan pasangan (tidak berbaris atau posisi badan miring)
- Berjalan tidak berdesakan, terbebas dari gangguan PKL

c. Kenyamanan

- Berjalan di atas trotoar, bukan di bahu jalan
- Tidak terkena hujan, adanya peneduh

d. Daya Tarik

- Melihat ke kanan dan ke kiri jalan
- Berhenti sejenak untuk melihat-lihat etalase atau PKL

5. Temporal

- Pagi (07.00-10.00)
- Siang (10.00-15.00)
- Sore (15.00-18.00)

6. Indikasi

- Pejalan kaki naik dan turun pada jalur pejalan kaki dikarenakan tinggi jalur pejalan kaki dan jalan yang berbeda. Naik dan turun mengindikasikan jalur pejalan kaki kurang aman saat digunakan karena berpeluang mengakibatkan pejalan kaki tersandung saat jalan.
- Pejalan kaki berjalan dengan mengubah posisi badan dan berdesakan. Hal ini mengindikasikan bahwa kenyamanan pejalan kaki kurang dikarenakan tidak dapat bebas dari gangguan saat berjalan
- Pejalan kaki terpapar sinar matahari secara langsung dan jika hujan tidak dapat menggunakan jalur pejalan kaki. Hal ini mengindikasikan bahwa jalur pejalan kaki kurang nyaman saat digunakan pada kondisi waktu tertentu (panas pada siang hari dan hujan). Diperlukan adanya pohon peneduh untuk dapat melindungi pejalan kaki.
- Pejalan kaki mengubah posisi berjalan ataupun berpindah jalur. Indikasinya adalah terdapat bentuk jalur pejalan kaki yang terhalang sehingga kurang nyaman saat digunakan.
- Pejalan kaki berjalan di bahu jalan (tidak pada trotar). Hal ini disebabkan karena terputus dan menyempitnya jalur pejalan kaki. Mengindikasikan jalur pejalan kaki kurang aman nyaman saat digunakan.
- Pejalan kaki berjalan kaki penuh tanpa berhenti di salah satu toko untuk melihat-lihat. Hal ini mengindikasikan bahwa jalur pejalan kaki kurang menarik dengan tidak memanfaatkan etalase toko untuk mempromosikan produknya agar pejalan kaki tertarik untuk datang dan melihat-lihat.
- Pejalan kaki berjalan sambil tidak melihat ke kanan dan ke kiri. Hal ini menunjukkan bahwa pejalan kaki ingin segera sampai di tempat tujuan. Daya tarik kurang karena tidak ada pemandangan berupa desain koridor yang unik maupun vegetasi yang menarik yang dapat dinikmati sejenak oleh pengguna jalur pejalan kaki.
- Pejalan kaki berjalan cepat, lebih dari 1/2 detik dikarenakan ingin langsung sampai pada guna lahan yang dituju. Hal ini mengindikasikan kondisi guna lahan disekitarnya kurang menyenangkan karena letak guna lahan satu dengan yang lain yang saling berkaitan terlalu jauh dan berbeda lokasi.
- Pejalan kaki berhenti dan berkumpul pada titik dimana angkutan umum biasa berhenti. Hal ini mengindikasikan bahwa pejalan kaki yang lain akan

terhambat oleh pejalan kaki yang antri untuk menunggu angkutan umum, berjalan dengan adanya gangguan, berdesakan dan tidak dapat berjajar dengan pasangan menunjukkan bahwa kondisi menyenangkan kurang terpenuhi

C. Jalan Semeru (segmen 3)

1. Standing Pattern of Behavior

- Pengamatan perilaku pejalan kaki dilakukan pada pejalan kaki dengan dominasi jenis pekerjaan sebagai mahasiswa/ pelajar. Usia yang mendominasi pejalan kaki di lokasi tersebut berkisar antara usia 5-12 tahun dengan jenis kelamin laki-laki.

- Cara Berjalan:

Seluruh sampel berjalan di jalur pejalan kaki dan ditemui: Berjalan naik turun karena kondisi jalur pejalan kaki yang naik turun

- Perilaku Berjalan:

Ditemui pemanfaatan jalur pejalan kaki:

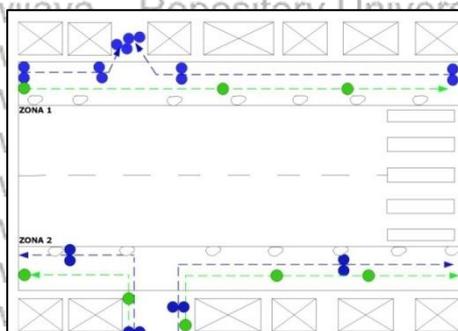
- o Berjalan lurus kemudian berbelok menghindari pohon
- o Berjalan menyeberang
- o Berjalan penuh dan lurus
- o Berjalan kemudian berhenti untuk menunggu transportasi

- Tujuan Berjalan:

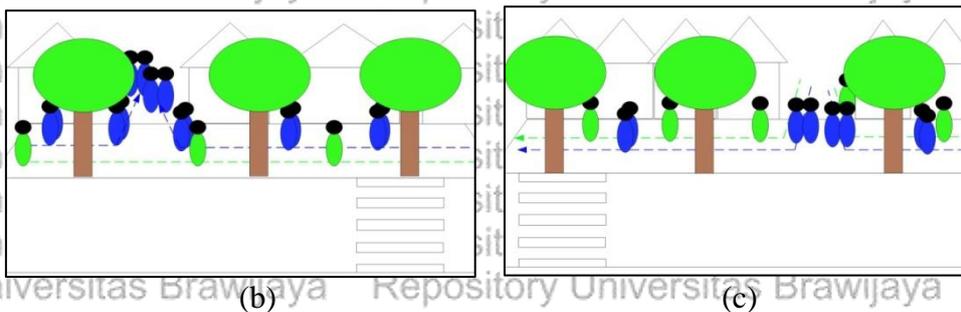
Tujuan pejalan kaki di kawasan ini sebagian besar adalah perjalanan fungsional (sekolah, bekerja, dll)

2. Milleu

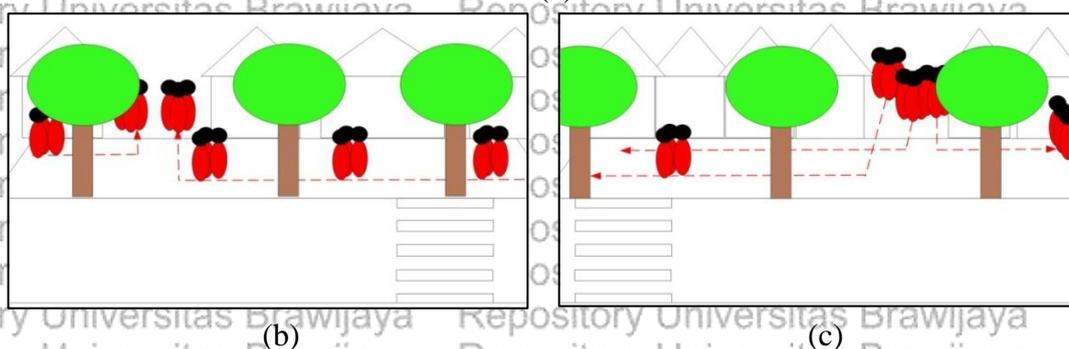
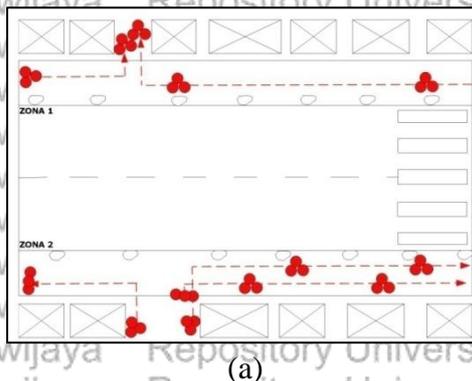
- Pagi (Segmen 3, zona 1 dan zona 2): Individu dan Berpasangan



(a)

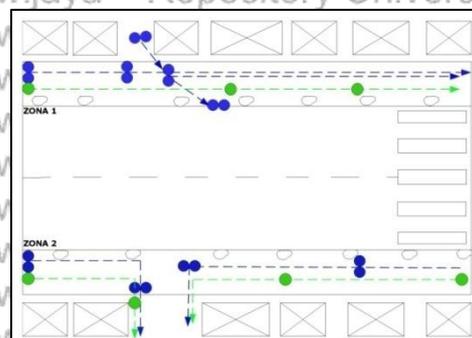


Gambar 4. 34 Milieu Pejalan Kaki Segmen 3 Pada Pagi Hari (Individu & Berpasangan)
 (a) Tampak Atas, (b) Tampak Samping Zona 1, (c) Tampak Samping Zona 2

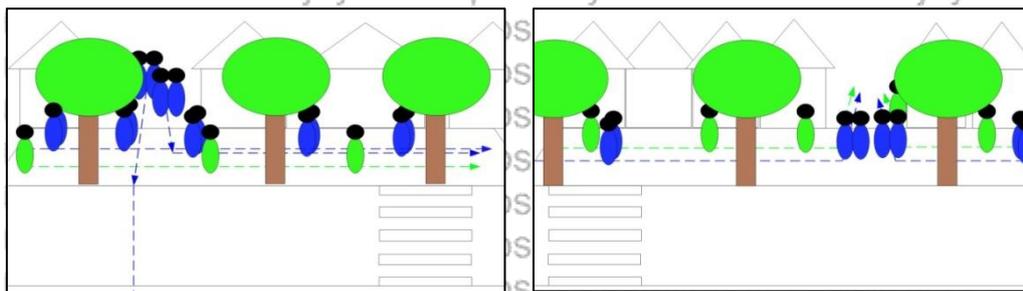


Gambar 4. 35 Milieu Pejalan Kaki Segmen 3 Pada Pagi Hari (Berkelompok)
 (a) Tampak Atas, (b) Tampak Samping Zona 1, (c) Tampak Samping Zona 2

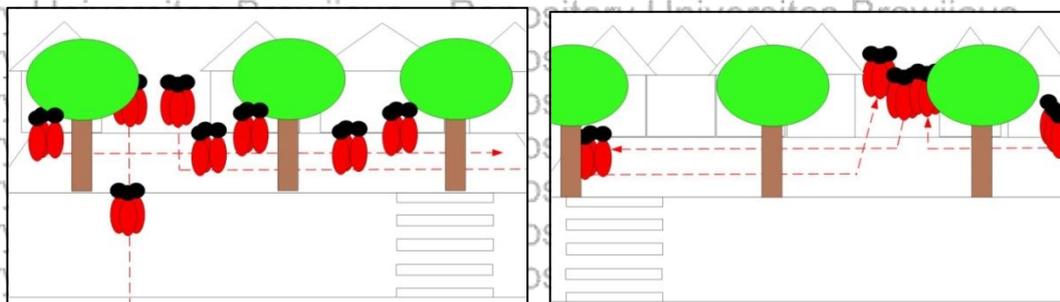
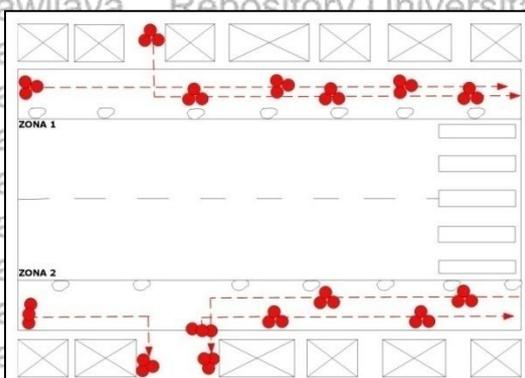
- Siang (Segmen 3, zona 1 dan zona 2): Individu dan Berpasangan



(a)

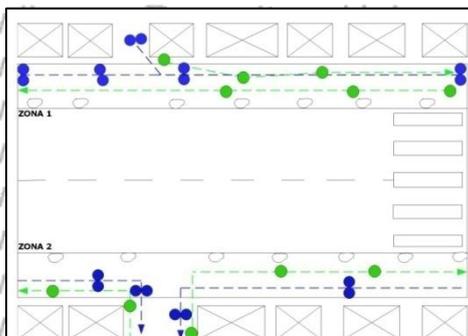


(b) (c)
Gambar 4. 36 *Milleu* Pejalan Kaki Segmen 3 Pada Siang Hari (Individu & Berpasangan)
 (a) Tampak Atas, (b) Tampak Samping Zona 1, (c) Tampak Samping Zona 2

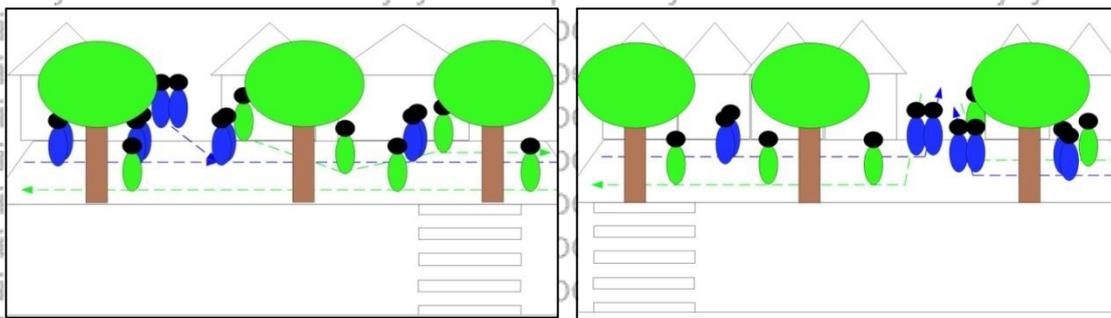


(b) (c)
Gambar 4. 37 *Milleu* Pejalan Kaki Segmen 3 Pada Siang Hari (Berkelompok)
 (a) Tampak Atas, (b) Tampak Samping Zona 1, (c) Tampak Samping Zona 2

Sore (Segmen 3, zona 1 dan zona 2): Individu dan Berpasangan



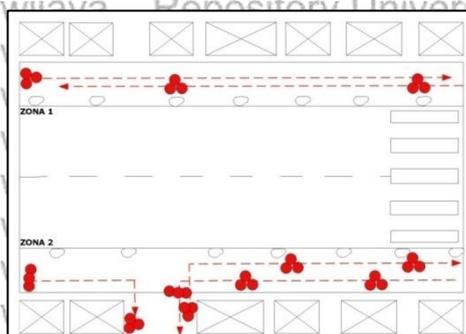
(a)



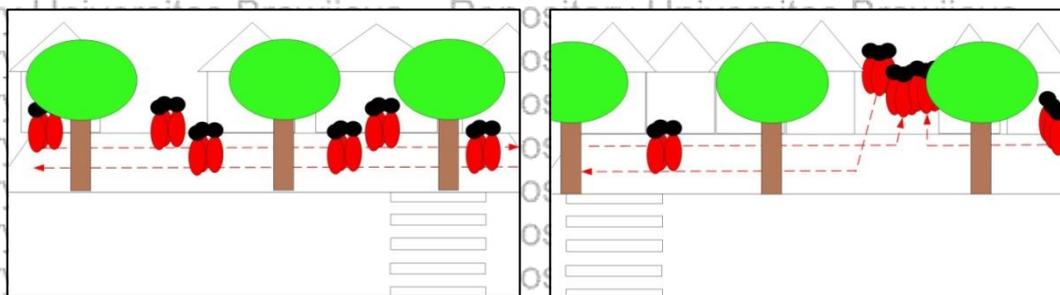
(b)

(c)

Gambar 4. 38 Milleu Pejalan Kaki Segmen 3 Pada Sore Hari (Individu & Berpasangan)
 (a) Tampak Atas, (b) Tampak Samping Zona 1, (c) Tampak Samping Zona 2



(a)



(b)

(c)

Gambar 4. 39 Milleu Pejalan Kaki Segmen 3 Pada Sore Hari (Berkelompok)
 (a) Tampak Atas, (b) Tampak Samping Zona 1, (c) Tampak Samping Zona 2

Keterangan:

	Pejalan Kaki Berkelompok		Pejalan Kaki Berkelompok Tampak Samping		Pohon Tampak Atas		Taman / pot tanaman
	Pejalan Kaki Berpasangan		Pejalan Kaki Berpasangan Tampak Samping		Pohon Tampak Samping		Arah Perilaku Pengguna Berkelompok
	Pejalan Kaki Individu		Pejalan Kaki Individu Tampak Samping		Sepeda Motor Tampak Atas		Arah Perilaku Pengguna Individu
	Bangunan Tampak Samping		Pejalan Kaki Berpasangan Tampak Samping		Mobil Tampak Atas		Arah Perilaku Pengguna Berpasangan
					Bangunan Tampak Atas		

3. Synomorphic

- Pejalan kaki naik dan turun pada jalur pejalan kaki dikarenakan tinggi jalur pejalan kaki dan jalan yang berbeda.

Pejalan kaki berjalan dengan mengubah posisi badan dan berdesakan.

Pejalan kaki terpapar sinar matahari secara langsung dan jika hujan tidak dapat menggunakan jalur pejalan kaki.

- Pejalan kaki mengubah posisi berjalan ataupun berpindah jalur
- Pejalan kaki berjalan di bahu jalan (tidak pada trotoar).

Pejalan kaki berjalan kaki penuh tanpa berhenti di salah satu toko untuk melihat-lihat

- Pejalan kaki berjalan sambil tidak melihat ke kanan dan ke kiri.
- Pejalan kaki berjalan cepat, lebih dari 1/2 detik dikarenakan ingin langsung sampai pada guna lahan yang dituju.
- Pejalan kaki berhenti dan mengumpul pada titik dimana angkutan umum biasa berhenti

4. Kriteria

a. Keselamatan

- Tidak tersandung akibat ketinggian trotoar
- Tidak terjatuh ke dalam lubang
- Tidak terserempet kendaraan

b. Kondisi Menyenangkan

- Berjalan pelan lebih dari 1/2 detik
- Dapat berjalan berjajar dengan pasangan (tidak berbaris atau posisi badan miring)
- Berjalan tidak berdesakan, terbebas dari gangguan PKL

c. Kenyamanan

- Berjalan di atas trotoar, bukan di bahu jalan
- Tidak terkena hujan, adanya peneduh

d. Daya Tarik

- Melihat ke kanan dan ke kiri jalan
- Berhenti sejenak untuk melihat-lihat etalase atau PKL

5. Temporal

- Pagi (07.00-10.00)
- Siang (10.00-15.00)
- Sore (15.00-18.00)



6. Indikasi

- Pejalan kaki naik dan turun pada jalur pejalan kaki dikarenakan tinggi jalur pejalan kaki dan jalan yang berbeda. Naik dan turun mengindikasikan jalur pejalan kaki kurang aman saat digunakan karena berpeluang mengakibatkan pejalan kaki tersandung saat jalan.
- Pejalan kaki berjalan dengan mengubah posisi badan dan berdesakan. Hal ini mengindikasikan bahwa kenyamanan pejalan kaki kurang dikarenakan tidak dapat bebas dari gangguan saat berjalan
- Pejalan kaki terpapar sinar matahari secara langsung dan jika hujan tidak dapat menggunakan jalur pejalan kaki. Hal ini mengindikasikan bahwa jalur pejalan kaki kurang nyaman saat digunakan pada kondisi waktu tertentu (panas pada siang hari dan hujan). Diperlukan adanya pohon peneduh untuk dapat melindungi pejalan kaki.
- Pejalan kaki mengubah posisi berjalan ataupun berpindah jalur. Indikasinya adalah terdapat bentuk jalur pejalan kaki yang terhalang sehingga kurang nyaman saat digunakan.
- Pejalan kaki berjalan di bahu jalan (tidak pada trotar). Hal ini disebabkan karena terputus dan menyempitnya jalur pejalan kaki. Mengindikasikan jalur pejalan kaki kurang aman nyaman saat digunakan.
- Pejalan kaki berjalan kaki penuh tanpa berhenti di salah satu toko untuk melihat-lihat. Hal ini mengindikasikan bahwa jalur pejalan kaki kurang menarik dengan tidak memanfaatkan etalase toko untuk mempromosikan produknya agar pejalan kaki tertarik untuk datang dan melihat-lihat.
- Pejalan kaki berjalan sambil tidak melihat ke kanan dan ke kiri. Hal ini menunjukkan bahwa pejalan kaki ingin segera sampai di tempat tujuan. Daya tarik kurang karena tidak ada pemandangan berupa desain koridor yang unik maupun vegetasi yang menarik yang dapat dinikmati sejenak oleh pengguna jalur pejalan kaki.
- Pejalan kaki berjalan cepat, lebih dari 1/2 detik dikarenakan ingin langsung sampai pada guna lahan yang dituju. Hal ini mengindikasikan kondisi guna lahan disekitarnya kurang menyenangkan karena letak guna lahan satu dengan yang lain yang saling berkaitan terlalu jauh dan berbeda lokasi.
- Pejalan kaki berhenti dan berkumpul pada titik dimana angkutan umum biasa berhenti. Hal ini mengindikasikan bahwa pejalan kaki yang lain akan

terhambat oleh pejalan kaki yang antri untuk menunggu angkutan umum, berjalan dengan adanya gangguan, berdesakan dan tidak dapat berjajar dengan pasangan menunjukkan bahwa kondisi menyenangkan kurang terpenuhi

D. Jalan Kahuripan (segmen 4)

1. Standing Pattern of Behavior

- Pengamatan perilaku pejalan kaki dilakukan pada pejalan kaki dengan dominasi jenis pekerjaan sebagai mahasiswa/ pelajar. Usia yang mendominasi pejalan kaki di lokasi tersebut berkisar antara usia 5-12 tahun dengan jenis kelamin laki-laki.

- Cara Berjalan:

Seluruh sampel berjalan di jalur pejalan kaki dan ditemui: Berjalan naik turun karena kondisi jalur pejalan kaki yang naik turun

- Perilaku Berjalan:

Ditemui pemanfaatan jalur pejalan kaki:

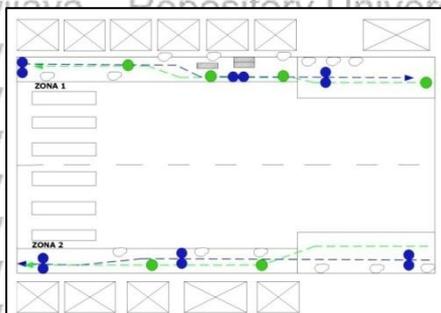
- o Berjalan lurus kemudian berbelok menghindari pohon
- o Berjalan menyeberang
- o Berjalan penuh dan lurus
- o Berjalan kemudian berhenti untuk menunggu transportasi

- Tujuan Berjalan:

Tujuan pejalan kaki di kawasan ini sebagian besar adalah perjalanan fungsional (sekolah, bekerja, dll)

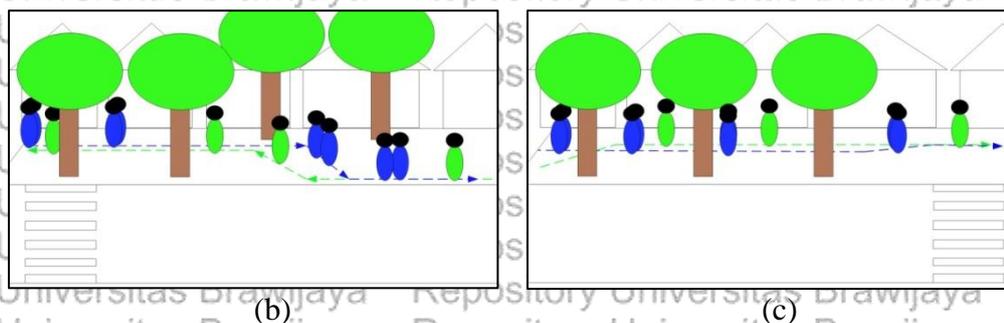
2. Milleu

- Pagi (Segmen 4, zona 1 dan zona 2): Individu dan Berpasangan

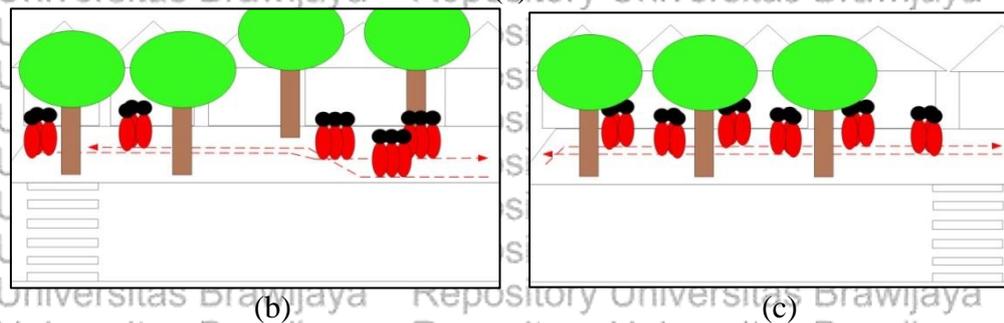
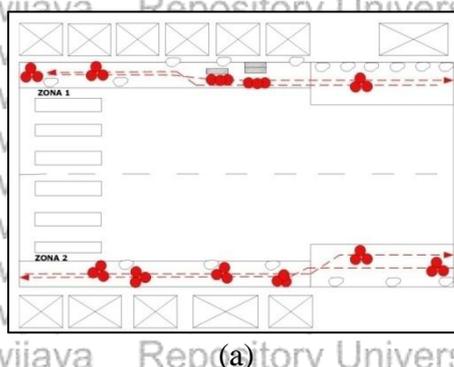


(a)



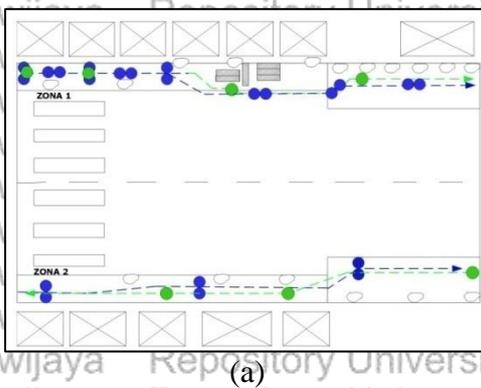


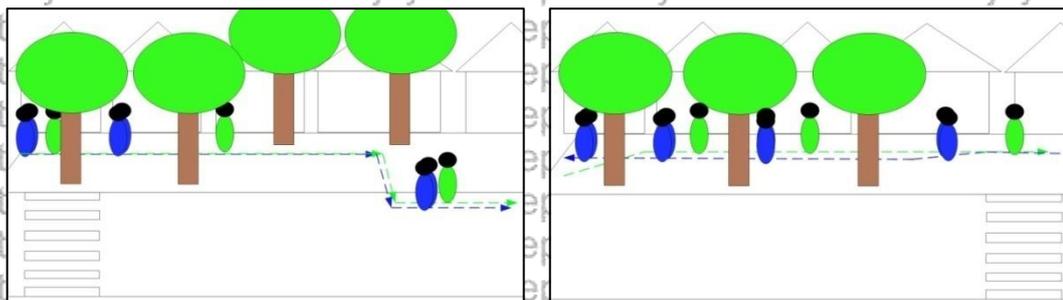
Gambar 4. 40 *Milleu* Pejalan Kaki Segmen 4 Pada Pagi hari (Individu & Berpasangan)
 (a) Tampak Atas, (b) Tampak Samping Zona 1, (c) Tampak Samping Zona 2



Gambar 4. 41 *Milleu* Pejalan Kaki Segmen 4 Pada Pagi Hari (Berkelompok)
 (a) Tampak Atas, (b) Tampak Samping Zona 1, (c) Tampak Samping Zona 2

Siang (Segmen 4, zona 1 dan zona 2): Individu dan Berpasangan





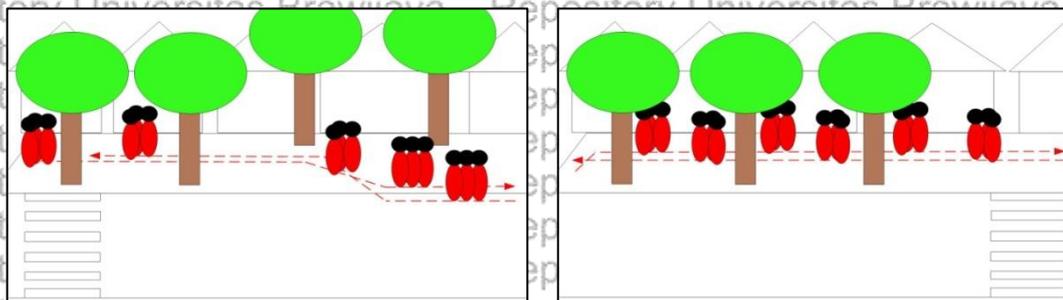
(b)

(c)

Gambar 4. 42 *Milleu* Pejalan Kaki Segmen 4 Pada Siang Hari (Individu & Berpasangan)
 (a) Tampak Atas, (b) Tampak Samping Zona 1, (c) Tampak Samping Zona 2



(a)

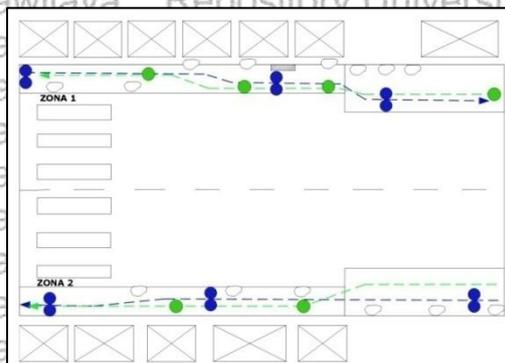


(b)

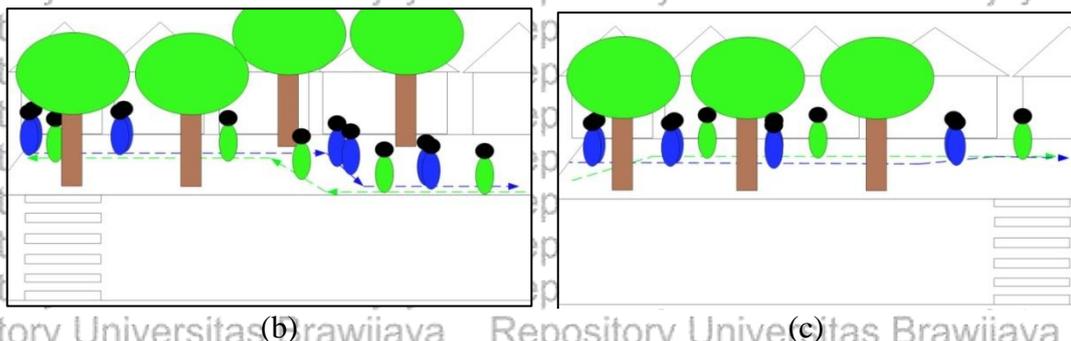
(c)

Gambar 4. 43 *Milleu* Pejalan Kaki Segmen 4 Pada Siang Hari (Berkelompok)
 (a) Tampak Atas, (b) Tampak Samping Zona 1, (c) Tampak Samping Zona 2

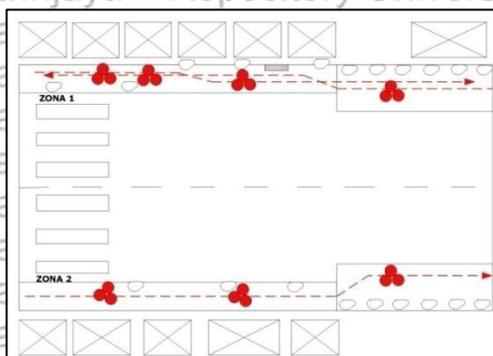
- Sore (Segmen 4, zona 1 dan zona 2): Individu dan Berpasangan



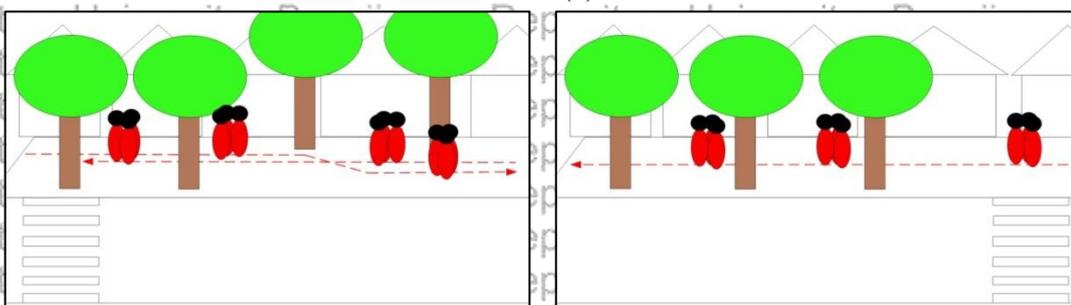
(a)



Gambar 4. 44 *Milleu* Pejalan Kaki Segmen 4 Pada Sore Hari (Individu & Berpasangan)
 (a) Tampak Atas, (b) Tampak Samping Zona 1, (c) Tampak Samping Zona 2



(a)



(b)

(c)

Gambar 4. 45 *Milleu* Pejalan Kaki Segmen 4 Pada Sore Hari (Berkelompok)
 (a) Tampak Atas, (b) Tampak Samping Zona 1, (c) Tampak Samping Zona 2

Keterangan:

Pejalan Kaki Berkelompok	Pejalan Kaki Berkelompok Tampak Samping	Pohon Tampak Atas	Taman/ pot tanaman
Pejalan Kaki Berpasangan	Pejalan Kaki Berpasangan Tampak Samping	Sepeda Motor Tampak Atas	Pohon Tampak Samping
Pejalan Kaki Individu	Pejalan Kaki Individu Tampak Samping	Mobil Tampak Atas	Arah Perilaku Pengguna Berkelompok
Bangunan Tampak Samping	Pejalan Kaki Berpasangan Tampak Samping	Bangunan Tampak Atas	Arah Perilaku Pengguna Individu
			Arah Perilaku Pengguna Berpasangan

3. Synomorphic

- Pejalan kaki naik dan turun pada jalur pejalan kaki dikarenakan tinggi jalur pejalan kaki dan jalan yang berbeda.

- Pejalan kaki berjalan dengan mengubah posisi badan dan berdesakan.

Pejalan kaki terpapar sinar matahari secara langsung dan jika hujan tidak dapat menggunakan jalur pejalan kaki.

- Pejalan kaki mengubah posisi berjalan ataupun berpindah jalur
- Pejalan kaki berjalan di bahu jalan (tidak pada trotoar).

Pejalan kaki berjalan kaki penuh tanpa berhenti di salah satu toko untuk melihat-lihat

- Pejalan kaki berjalan sambil tidak melihat ke kanan dan ke kiri.
- Pejalan kaki berjalan cepat, lebih dari 1/2 detik dikarenakan ingin langsung sampai pada guna lahan yang dituju.
- Pejalan kaki berhenti dan mengumpul pada titik dimana angkutan umum biasa berhenti

4. Kriteria

a. Keselamatan

- Tidak tersandung akibat ketinggian trotoar
- Tidak terjatuh ke dalam lubang
- Tidak terserempet kendaraan

b. Kondisi Menyenangkan

- Berjalan pelan lebih dari 1/2 detik
- Dapat berjalan berjajar dengan pasangan (tidak berbaris atau posisi badan miring)
- Berjalan tidak berdesakan, terbebas dari gangguan PKL

c. Kenyamanan

- Berjalan di atas trotoar, bukan di bahu jalan
- Tidak terkena hujan, adanya peneduh

d. Daya Tarik

- Melihat ke kanan dan ke kiri jalan
- Berhenti sejenak untuk melihat-lihat etalase atau PKL

5. Temporal

- Pagi (07.00-10.00)
- Siang (10.00-15.00)
- Sore (15.00-18.00)



6. Indikasi

- Pejalan kaki naik dan turun pada jalur pejalan kaki dikarenakan tinggi jalur pejalan kaki dan jalan yang berbeda. Naik dan turun mengindikasikan jalur pejalan kaki kurang aman saat digunakan karena berpeluang mengakibatkan pejalan kaki tersandung saat jalan.
- Pejalan kaki berjalan dengan mengubah posisi badan dan berdesakan. Hal ini mengindikasikan bahwa kenyamanan pejalan kaki kurang dikarenakan tidak dapat bebas dari gangguan saat berjalan
- Pejalan kaki terpapar sinar matahari secara langsung dan jika hujan tidak dapat menggunakan jalur pejalan kaki. Hal ini mengindikasikan bahwa jalur pejalan kaki kurang nyaman saat digunakan pada kondisi waktu tertentu (panas pada siang hari dan hujan). Diperlukan adanya pohon peneduh untuk dapat melindungi pejalan kaki.
- Pejalan kaki mengubah posisi berjalan ataupun berpindah jalur. Indikasinya adalah terdapat bentuk jalur pejalan kaki yang terhalang sehingga kurang nyaman saat digunakan.
- Pejalan kaki berjalan di bahu jalan (tidak pada trotar). Hal ini disebabkan karena terputus dan menyempitnya jalur pejalan kaki. Mengindikasikan jalur pejalan kaki kurang aman nyaman saat digunakan.
- Pejalan kaki berjalan kaki penuh tanpa berhenti di salah satu toko untuk melihat-lihat. Hal ini mengindikasikan bahwa jalur pejalan kaki kurang menarik dengan tidak memanfaatkan etalase toko untuk mempromosikan produknya agar pejalan kaki tertarik untuk datang dan melihat-lihat.
- Pejalan kaki berjalan sambil tidak melihat ke kanan dan ke kiri. Hal ini menunjukkan bahwa pejalan kaki ingin segera sampai di tempat tujuan. Daya tarik kurang karena tidak ada pemandangan berupa desain koridor yang unik maupun vegetasi yang menarik yang dapat dinikmati sejenak oleh pengguna jalur pejalan kaki.
- Pejalan kaki berjalan cepat, lebih dari 1/2 detik dikarenakan ingin langsung sampai pada guna lahan yang dituju. Hal ini mengindikasikan kondisi guna lahan disekitarnya kurang menyenangkan karena letak guna lahan satu dengan yang lain yang saling berkaitan terlalu jauh dan berbeda lokasi.
- Pejalan kaki berhenti dan berkumpul pada titik dimana angkutan umum biasa berhenti. Hal ini mengindikasikan bahwa pejalan kaki yang lain akan

terhambat oleh pejalan kaki yang antri untuk menunggu angkutan umum, berjalan dengan adanya gangguan, berdesakan dan tidak dapat berjajar dengan pasangan menunjukkan bahwa kondisi menyenangkan kurang terpenuhi

E. Jalan Kahuripan (segmen 5)

1. Standing Pattern of Behavior

- Pengamatan perilaku pejalan kaki dilakukan pada pejalan kaki dengan dominasi jenis pekerjaan sebagai mahasiswa/ pelajar. Usia yang mendominasi pejalan kaki di lokasi tersebut berkisar antara usia 5-12 tahun dengan jenis kelamin laki-laki.

- Cara Berjalan:

Seluruh sampel berjalan di jalur pejalan kaki dan ditemui. Berjalan naik turun karena kondisi jalur pejalan kaki yang naik turun

- Perilaku Berjalan:

Ditemui pemanfaatan jalur pejalan kaki:

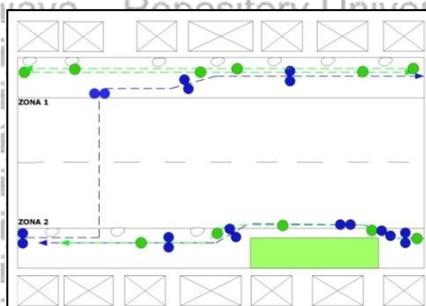
- o Berjalan lurus kemudian berbelok menghindari pohon
- o Berjalan menyeberang
- o Berjalan penuh dan lurus
- o Berjalan kemudian berhenti untuk menunggu transportasi

- Tujuan Berjalan:

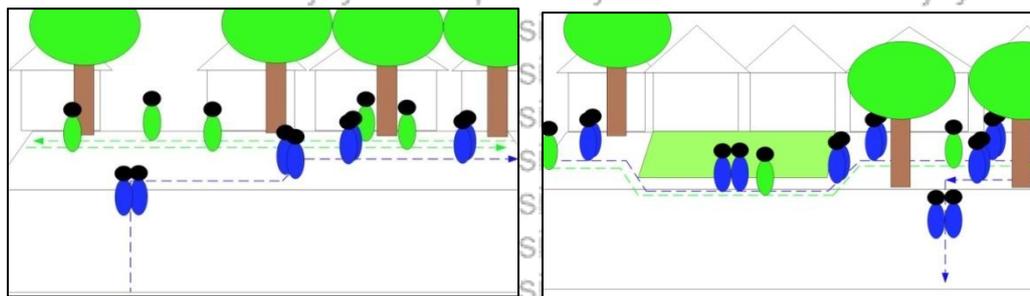
Tujuan pejalan kaki di kawasan ini sebagian besar adalah perjalanan fungsional (sekolah, bekerja, dll)

2. Milleu

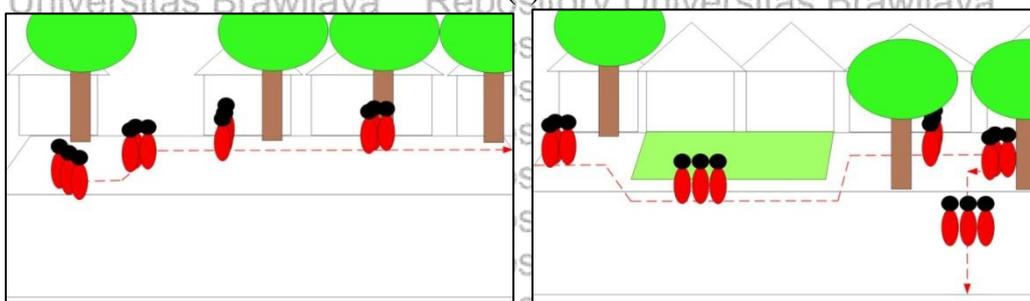
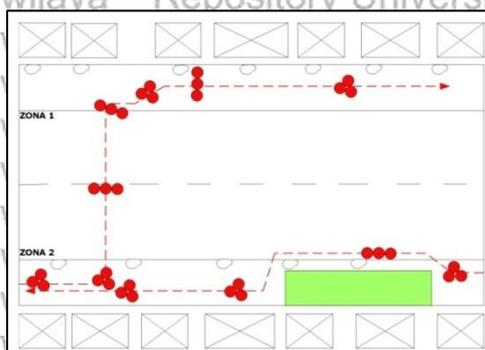
- Pagi (Segmen 5, zona 1 dan zona 2): Individu dan Berpasangan



(a)

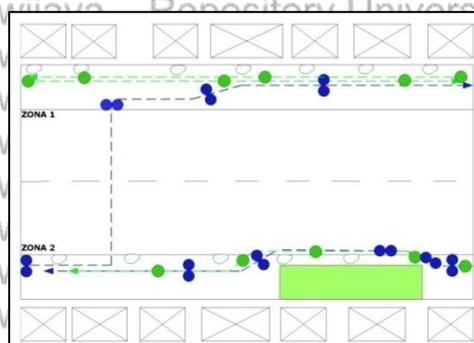


(b) (c)
Gambar 4. 46 Milieu Pejalan Kaki Segmen 5 Pada Pagi Hari (Individu & Berpasangan)
 (a) Tampak Atas, (b) Tampak Samping Zona 1, (c) Tampak Samping Zona 2

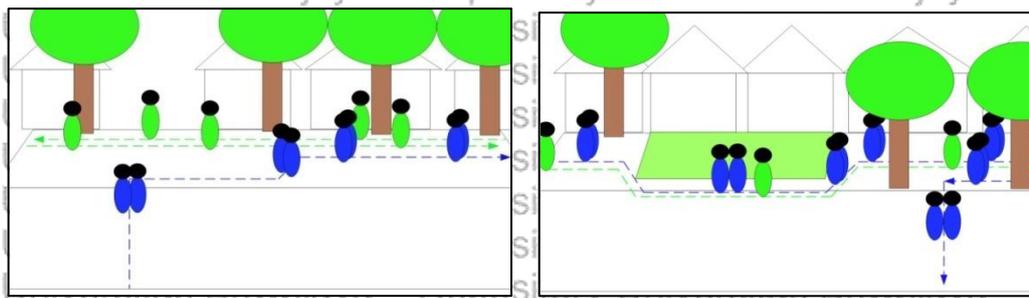


(b) (c)
Gambar 4. 47 Milieu Pejalan Kaki Segmen 5 Pada Pagi Hari (Berkelompok)
 (a) Tampak Atas, (b) Tampak Samping Zona 1, (c) Tampak Samping Zona 2

- Siang (Segmen 5, zona 1 dan zona 2): Individu dan Berpasangan



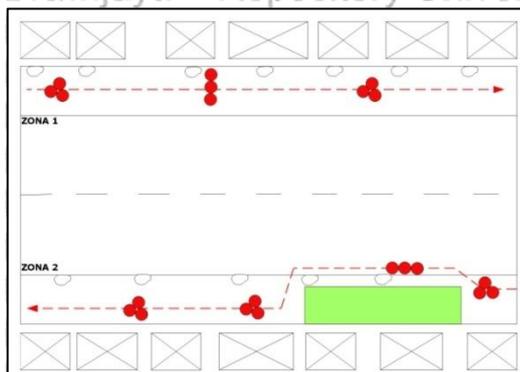
(a)



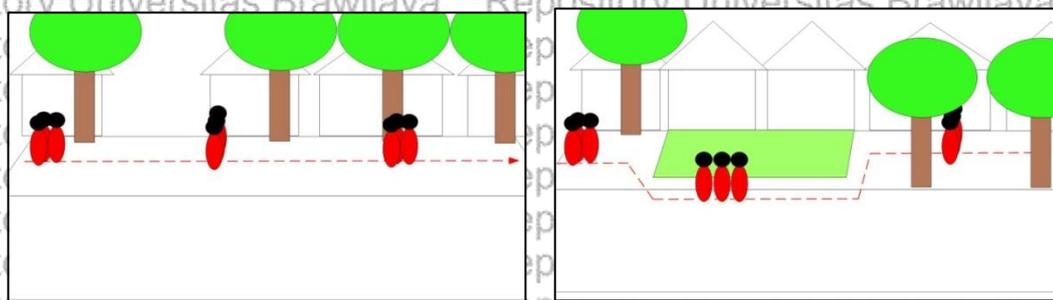
(b)

(c)

Gambar 4. 48 *Milleu* Pejalan Kaki Segmen 5 Pada Siang Hari (Individu & Berpasangan)
 (a) Tampak Atas, (b) Tampak Samping Zona 1, (c) Tampak Samping Zona 2



(a)

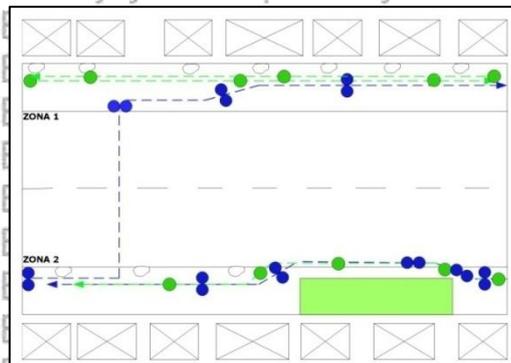


(b)

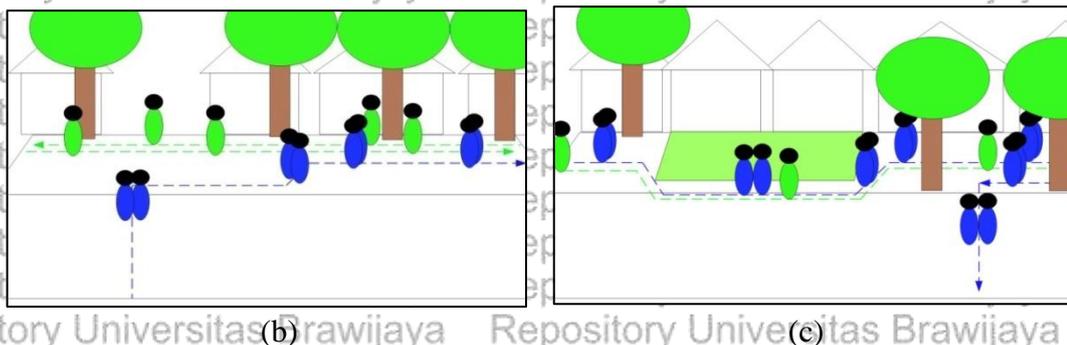
(c)

Gambar 4. 49 *Milleu* Pejalan Kaki Segmen 5 Pada Siang Hari (Berkelompok)
 (a) Tampak Atas, (b) Tampak Samping Zona 1, (c) Tampak Samping Zona 2

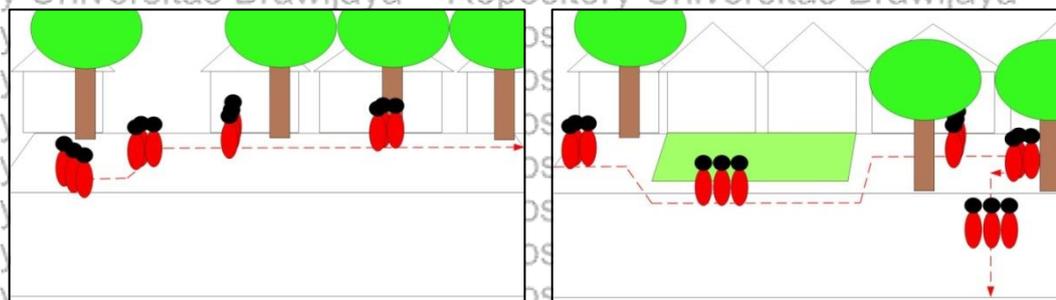
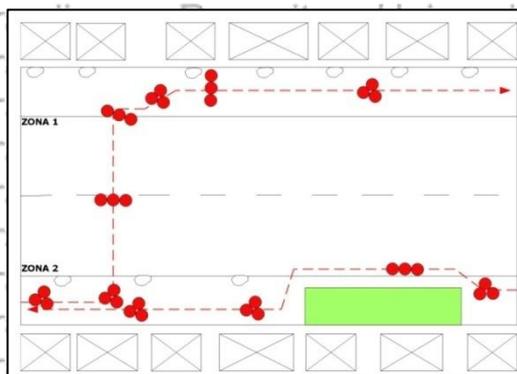
- Sore (Segmen 5, zona 1 dan zona 2): Individu dan Berpasangan



(a)



Gambar 4. 50 *Milleu* Pejalan Kaki Segmen 5 Pada Sore Hari (Individu & Berpasangan)
 (a) Tampak Atas, (b) Tampak Samping Zona 1, (c) Tampak Samping Zona 2



Gambar 4. 51 *Milleu* Pejalan Kaki Segmen 5 Pada Sore Hari (Berkelompok)
 (a) Tampak Atas, (b) Tampak Samping Zona 1, (c) Tampak Samping Zona 2

Keterangan:

Pejalan Kaki Berkelompok	Pejalan Kaki Berkelompok Tampak Samping	Pohon Tampak Atas	Taman/ pot tanaman
Pejalan Kaki Berpasangan	Pejalan Kaki Individu Tampak Samping	Sepeda Motor Tampak Atas	Pohon Tampak Samping
Pejalan Kaki Individu	Pejalan Kaki Berpasangan Tampak Samping	Mobil Tampak Atas	Arah Perilaku Pengguna Berkelompok
Bangunan Tampak Samping		Bangunan Tampak Atas	Arah Perilaku Pengguna Individu
			Arah Perilaku Pengguna Berpasangan

3. Synomorphic

Pejalan kaki naik dan turun pada jalur pejalan kaki dikarenakan tinggi jalur pejalan kaki dan jalan yang berbeda.

- Pejalan kaki berjalan dengan mengubah posisi badan dan berdesakan,

- Pejalan kaki terpapar sinar matahari secara langsung dan jika hujan tidak dapat menggunakan jalur pejalan kaki.

- Pejalan kaki mengubah posisi berjalan ataupun berpindah jalur

- Pejalan kaki berjalan di bahu jalan (tidak pada trotar).

- Pejalan kaki berjalan kaki penuh tanpa berhenti di salah satu toko untuk melihat-lihat

- Pejalan kaki berjalan sambil tidak melihat ke kanan dan ke kiri.

- Pejalan kaki berjalan cepat, lebih dari $\frac{1}{2}$ detik dikarenakan ingin langsung sampai pada guna lahan yang dituju.

- Pejalan kaki berhenti dan mengumpul pada titik dimana angkutan umum biasa berhenti

4. Kriteria

a. Keselamatan

- Tidak tersandung akibat ketinggian trotoar

- Tidak terjatuh ke dalam lubang

- Tidak terserempet kendaraan

- Adanya penyeberangan yang mudah dan aman

b. Kondisi Menyenangkan

- Berjalan pelan lebih dari $\frac{1}{2}$ detik

- Dapat berjalan berjajar dengan pasangan (tidak berbaris atau posisi badan miring)

- Berjalan tidak berdesakan, terbebas dari gangguan PKL

c. Kenyamanan

- Berjalan di atas trotoar, bukan di bahu jalan

- Tidak terkena hujan, adanya peneduh

d. Daya Tarik

- Melihat ke kanan dan ke kiri jalan

- Berhenti sejenak untuk melihat-lihat etalase atau PKL

5. Temporal

- Pagi (07.00-10.00)

- Siang (10.00-15.00)

- Sore (15.00-18.00)





6. Indikasi

- Pejalan kaki naik dan turun pada jalur pejalan kaki dikarenakan tinggi jalur pejalan kaki dan jalan yang berbeda. Naik dan turun mengindikasikan jalur pejalan kaki kurang aman saat digunakan karena berpeluang mengakibatkan pejalan kaki tersandung saat jalan.
- Pejalan kaki berjalan dengan mengubah posisi badan dan berdesakan. Hal ini mengindikasikan bahwa kenyamanan pejalan kaki kurang dikarenakan tidak dapat bebas dari gangguan saat berjalan
- Pejalan kaki terpapar sinar matahari secara langsung dan jika hujan tidak dapat menggunakan jalur pejalan kaki. Hal ini mengindikasikan bahwa jalur pejalan kaki kurang nyaman saat digunakan pada kondisi waktu tertentu (panas pada siang hari dan hujan). Diperlukan adanya pohon peneduh untuk dapat melindungi pejalan kaki.
- Pejalan kaki mengubah posisi berjalan ataupun berpindah jalur. Indikasinya adalah terdapat bentuk jalur pejalan kaki yang terhalang sehingga kurang nyaman saat digunakan.
- Pejalan kaki berjalan di bahu jalan (tidak pada trotoar). Hal ini disebabkan karena terputus dan menyempitnya jalur pejalan kaki. Mengindikasikan jalur pejalan kaki kurang aman nyaman saat digunakan.
- Pejalan kaki berjalan kaki penuh tanpa berhenti di salah satu toko untuk melihat-lihat. Hal ini mengindikasikan bahwa jalur pejalan kaki kurang menarik dengan tidak memanfaatkan etalase toko untuk mempromosikan produknya agar pejalan kaki tertarik untuk datang dan melihat-lihat.
- Pejalan kaki berjalan sambil tidak melihat ke kanan dan ke kiri. Hal ini menunjukkan bahwa pejalan kaki ingin segera sampai di tempat tujuan. Daya tarik kurang karena tidak ada pemandangan berupa desain koridor yang unik maupun vegetasi yang menarik yang dapat dinikmati sejenak oleh pengguna jalur pejalan kaki.
- Pejalan kaki berjalan cepat, lebih dari 1/2 detik dikarenakan ingin langsung sampai pada guna lahan yang dituju. Hal ini mengindikasikan kondisi guna lahan disekitarnya kurang menyenangkan karena letak guna lahan satu dengan yang lain yang saling berkaitan terlalu jauh dan berbeda lokasi. Pejalan kaki berhenti dan mengumpul pada titik dimana angkutan umum biasa berhenti. Hal ini mengindikasikan bahwa pejalan kaki yang lain akan

terhambat oleh pejalan kaki yang antri untuk menunggu angkutan umum, berjalan dengan adanya gangguan, berdesakan dan tidak dapat berjajar dengan pasangan, menunjukkan bahwa kondisi menyenangkan kurang terpenuhi.

F. Jalan Tugu (segmen 6)

1. Standing Pattern of Behavior

- Pengamatan perilaku pejalan kaki dilakukan pada pejalan kaki dengan dominasi jenis pekerjaan sebagai mahasiswa/ pelajar. Usia yang mendominasi pejalan kaki di lokasi tersebut berkisar antara usia 5-12 tahun dengan jenis kelamin laki-laki.

- Cara Berjalan:

Seluruh sampel berjalan di jalur pejalan kaki dan ditemui. Berjalan naik turun karena kondisi jalur pejalan kaki yang naik turun

- Perilaku Berjalan:

Ditemui pemanfaatan jalur pejalan kaki:

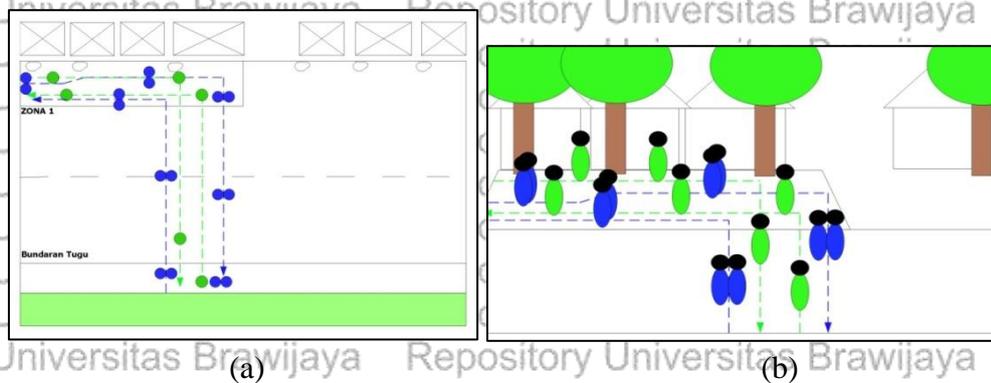
- o Berjalan lurus kemudian berbelok menghindari pohon
- o Berjalan menyeberang
- o Berjalan penuh dan lurus
- o Berjalan kemudian berhenti untuk menunggu transportasi

- Tujuan Berjalan:

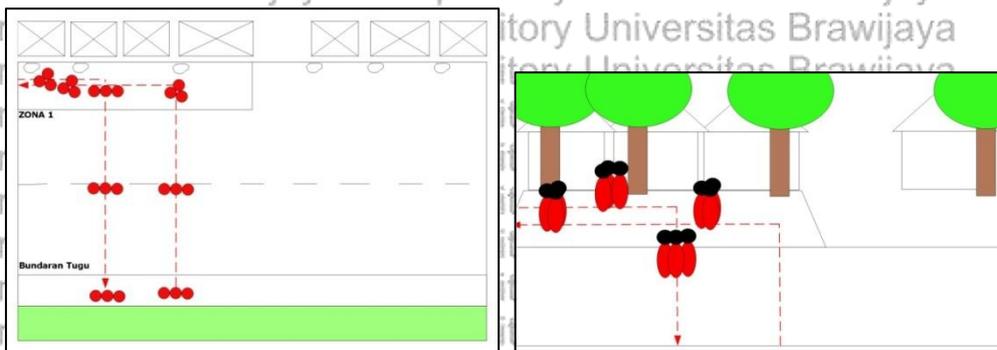
Tujuan pejalan kaki di kawasan ini sebagian besar adalah perjalanan fungsional (sekolah, bekerja, dll)

2. Milieu

- Pagi (Segmen 6, zona 1 dan zona 2): Individu dan Berpasangan



Gambar 4. 52 Milieu Pejalan Kaki Segmen 6 Pada Pagi Hari (Individu & Berpasangan)
(a) Tampak Atas, (b) Tampak Samping Zona 1

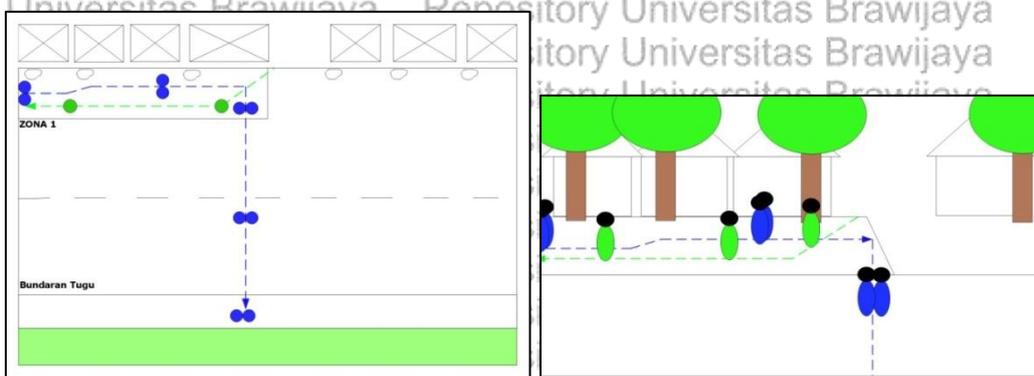


(a) (b)

Gambar 4. 53 Milieu Pejalan Kaki Segmen 6 Pada Pagi Hari (Berkelompok)

(a) Tampak Atas, (b) Tampak Samping Zona 1

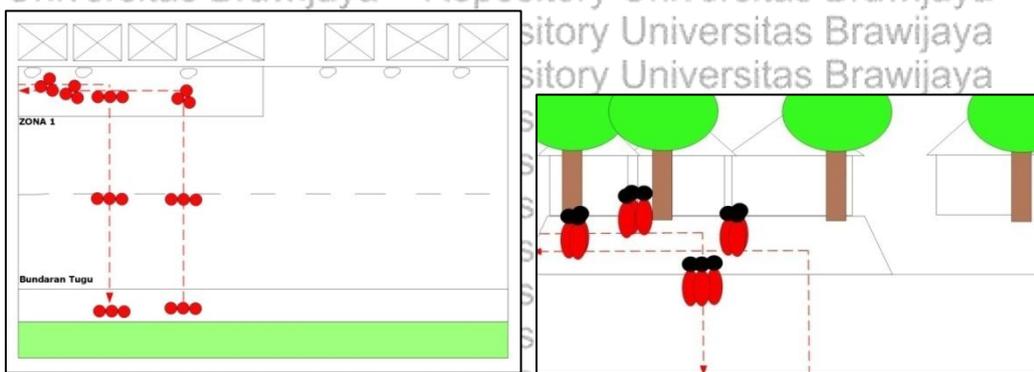
- Siang (Segmen 6, zona 1 dan zona 2): Individu dan Berpasangan



(a) (b)

Gambar 4. 54 Milieu Pejalan Kaki Segmen 6 Pada Siang Hari (Individu & Berpasangan)

(a) Tampak Atas, (b) Tampak Samping Zona 1

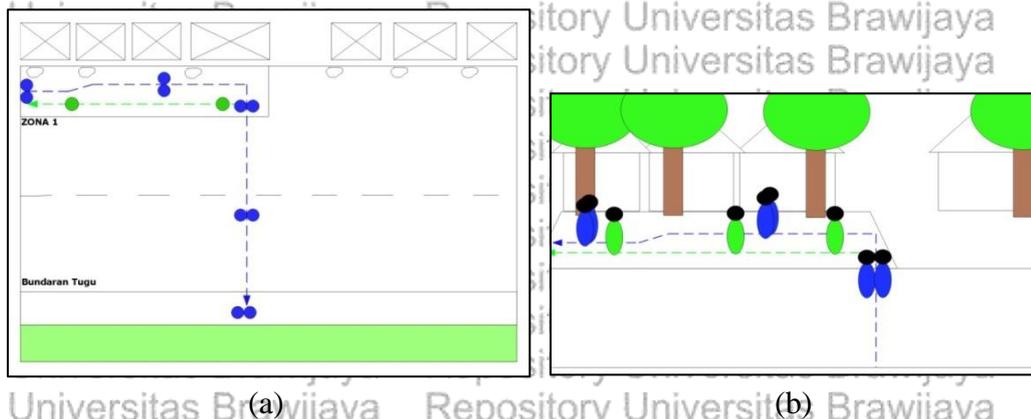


(a) (b)

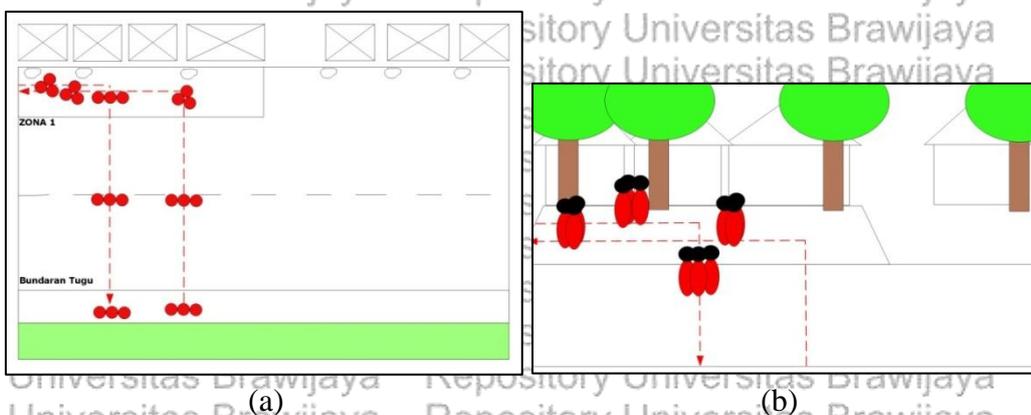
Gambar 4. 55 Milieu Pejalan Kaki Segmen 6 Pada Pagi Hari (Berkelompok)

(a) Tampak Atas, (b) Tampak Samping Zona 1

Sore (Segmen 6, zona 1 dan zona 2): Individu dan Berpasangan

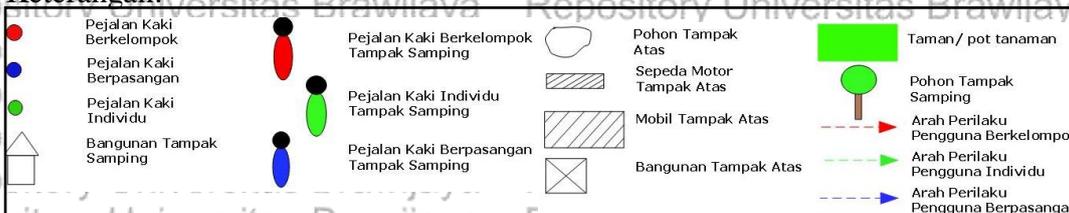


Gambar 4. 56 *Milleu* Pejalan Kaki Segmen 6 Pada Sore Hari (Individu & Berpasangan)
(a) Tampak Atas, (b) Tampak Samping Zona 1



Gambar 4. 57 *Milleu* Pejalan Kaki Segmen 6 Pada Sore Hari (Berkelompok)
(a) Tampak Atas, (b) Tampak Samping Zona 1

Keterangan:



3. Synomorphic

- Pejalan kaki naik dan turun pada jalur pejalan kaki dikarenakan tinggi jalur pejalan kaki dan jalan yang berbeda.
- Pejalan kaki berjalan dengan mengubah posisi badan dan berdesakan.
- Pejalan kaki terpapar sinar matahari secara langsung dan jika hujan tidak dapat menggunakan jalur pejalan kaki.
- Pejalan kaki mengubah posisi berjalan ataupun berpindah jalur.
- Pejalan kaki berjalan di bahu jalan (tidak pada trotoar).

- Pejalan kaki berjalan kaki penuh tanpa berhenti di salah satu toko untuk melihat-lihat

- Pejalan kaki berjalan sambil tidak melihat ke kanan dan ke kiri.

- Pejalan kaki berjalan cepat, lebih dari 1/2 detik dikarenakan ingin langsung sampai pada guna lahan yang dituju.

- Pejalan kaki berhenti dan mengumpul pada titik dimana angkutan umum biasa berhenti

4. Kriteria

a. Keselamatan

- Tidak tersandung akibat ketinggian trotoar
- Tidak terjatuh ke dalam lubang
- Tidak terserempet kendaraan
- Adanya penyeberangan yang mudah dan aman

b. Kondisi Menyenangkan

- Berjalan pelan lebih dari 1/2 detik
- Dapat berjalan berjajar dengan pasangan (tidak berbaris atau posisi badan miring)
- Berjalan tidak berdesakan, terbebas dari gangguan PKL

c. Kenyamanan

- Berjalan di atas trotoar, bukan di bahu jalan
- Tidak terkena hujan, adanya peneduh

d. Daya Tarik

- Melihat ke kanan dan ke kiri jalan
- Berhenti sejenak untuk melihat-lihat etalase atau PKL

5. Temporal

□ Pagi (07.00-10.00)

– Siang (10.00-15.00)

– Sore (15.00-18.00)

6. Indikasi

- Pejalan kaki naik dan turun pada jalur pejalan kaki dikarenakan tinggi jalur pejalan kaki dan jalan yang berbeda. Naik dan turun mengindikasikan jalur pejalan kaki kurang aman saat digunakan karena berpeluang mengakibatkan pejalan kaki tersandung saat jalan.



- Pejalan kaki berjalan dengan mengubah posisi badan dan berdesakan. Hal ini mengindikasikan bahwa kenyamanan pejalan kaki kurang dikarenakan tidak dapat bebas dari gangguan saat berjalan.

- Pejalan kaki terpapar sinar matahari secara langsung dan jika hujan tidak dapat menggunakan jalur pejalan kaki. Hal ini mengindikasikan bahwa jalur pejalan kaki kurang nyaman saat digunakan pada kondisi waktu tertentu (panas pada siang hari dan hujan). Diperlukan adanya pohon peneduh untuk dapat melindungi pejalan kaki.

- Pejalan kaki mengubah posisi berjalan ataupun berpindah jalur. Indikasinya adalah terdapat bentuk jalur pejalan kaki yang terhalang sehingga kurang nyaman saat digunakan.

- Pejalan kaki berjalan di bahu jalan (tidak pada trotoar). Hal ini disebabkan karena terputus dan menyempitnya jalur pejalan kaki. Mengindikasikan jalur pejalan kaki kurang aman nyaman saat digunakan.

- Pejalan kaki berjalan kaki penuh tanpa berhenti di salah satu toko untuk melihat-lihat. Hal ini mengindikasikan bahwa jalur pejalan kaki kurang menarik dengan tidak memanfaatkan etalase toko untuk mempromosikan produknya agar pejalan kaki tertarik untuk datang dan melihat-lihat.

- Pejalan kaki berjalan sambil tidak melihat ke kanan dan ke kiri. Hal ini menunjukkan bahwa pejalan kaki ingin segera sampai di tempat tujuan. Daya tarik kurang karena tidak ada pemandangan berupa desain koridor yang unik maupun vegetasi yang menarik yang dapat dinikmati sejenak oleh pengguna jalur pejalan kaki.

- Pejalan kaki berjalan cepat, lebih dari 1/2 detik dikarenakan ingin langsung sampai pada guna lahan yang dituju. Hal ini mengindikasikan kondisi guna lahan disekitarnya kurang menyenangkan karena letak guna lahan satu dengan yang lain yang saling berkaitan terlalu jauh dan berbeda lokasi.

Pejalan kaki berhenti dan mengumpul pada titik dimana angkutan umum biasa berhenti. Hal ini mengindikasikan bahwa pejalan kaki yang lain akan terhambat oleh pejalan kaki yang antri untuk menunggu angkutan umum, berjalan dengan adanya gangguan, berdesakan dan tidak dapat berjajar dengan pasangan menunjukkan bahwa kondisi menyenangkan kurang terpenuhi.

G. Jalan Kertanegara (segmen 7)

1. Standing Pattern of Behavior

- Pengamatan perilaku pejalan kaki dilakukan pada pejalan kaki dengan dominasi jenis pekerjaan sebagai mahasiswa/ pelajar. Usia yang mendominasi pejalan kaki di lokasi tersebut berkisar antara usia 5-12 tahun dengan jenis kelamin laki-laki.

- Cara Berjalan:

Seluruh sampel berjalan di jalur pejalan kaki dan ditemui: Berjalan naik turun karena kondisi jalur pejalan kaki yang naik turun

- Perilaku Berjalan:

Ditemui pemanfaatan jalur pejalan kaki:

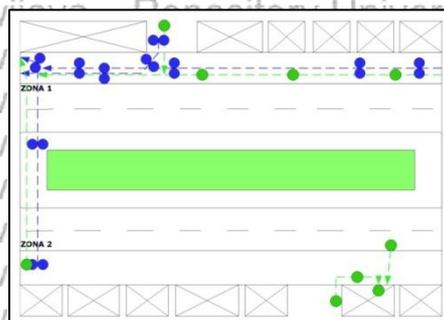
- o Berjalan lurus kemudian berbelok menghindari pohon
- o Berjalan menyeberang
- o Berjalan penuh dan lurus
- o Berjalan kemudian berhenti untuk menunggu transportasi

- Tujuan Berjalan:

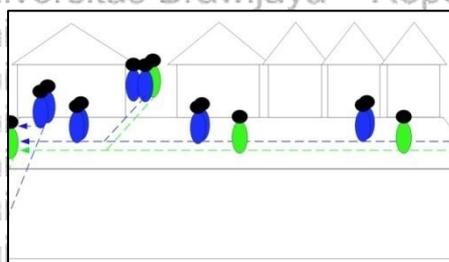
Tujuan pejalan kaki di kawasan ini sebagian besar adalah perjalanan fungsional (sekolah, bekerja, dll)

2. Milleu

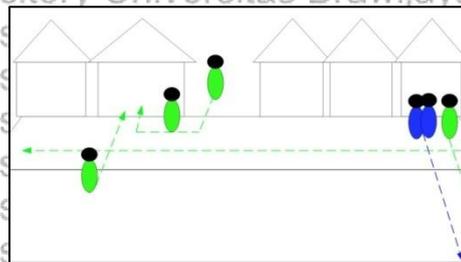
- Pagi (Segmen 7, zona 1 dan zona 2): Individu dan Berpasangan



(a)



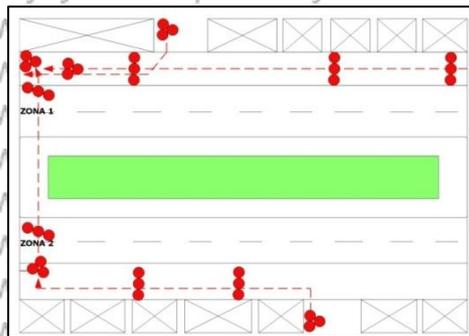
(b)



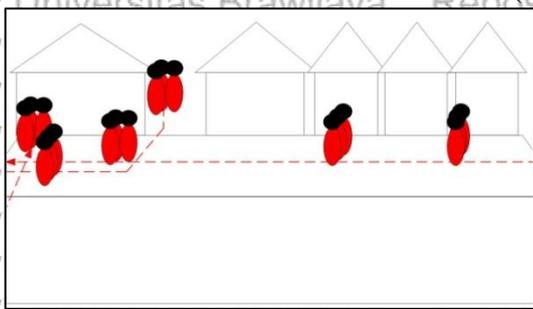
(c)

Gambar 4. 58 Milleu Pejalan Kaki Segmen 7 Pada Pagi Hari (Individu & Berpasangan)

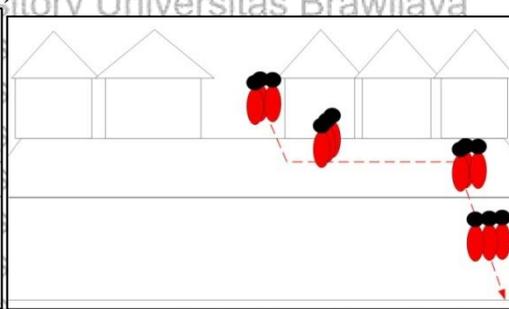
(a) Tampak Atas, (b) Tampak Samping Zona 1, (c) Tampak Samping Zona 2



(a)



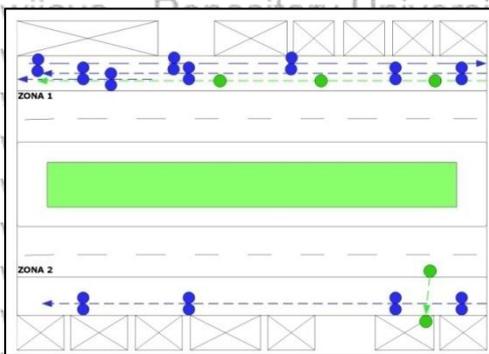
(b)



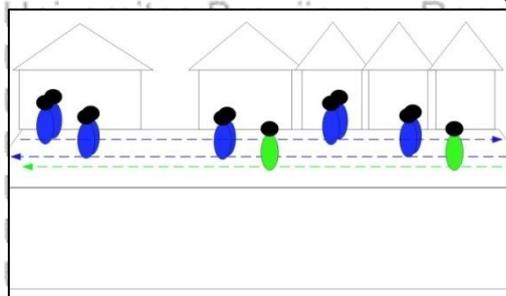
(c)

Gambar 4. 59 Milleu Pejalan Kaki Segmen 7 Pada Pagi hari (Berkelompok)
(a) Tampak Atas, (b) Tampak Samping Zona 1, (c) Tampak Samping Zona 2

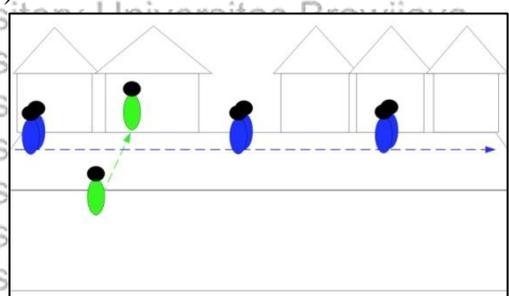
Siang (Segmen 1, zona 1 dan zona 2): Individu dan Berpasangan



(a)

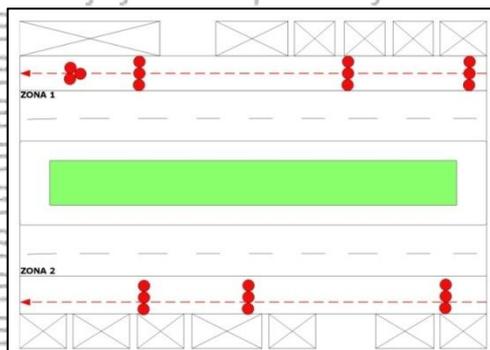


(b)

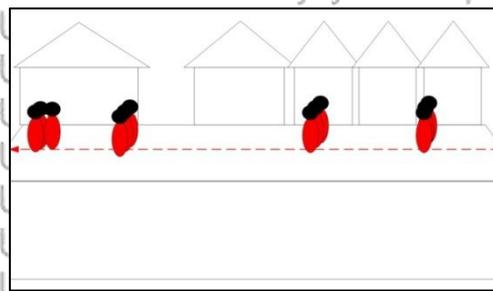


(c)

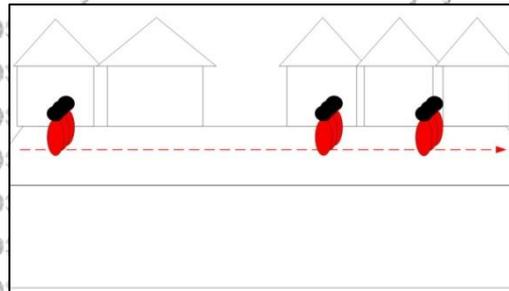
Gambar 4. 60 Milleu Pejalan Kaki Segmen 7 Pada Siang Hari (Individu & Berpasangan)
(a) Tampak Atas, (b) Tampak Samping Zona 1, (c) Tampak Samping Zona 2



(a)



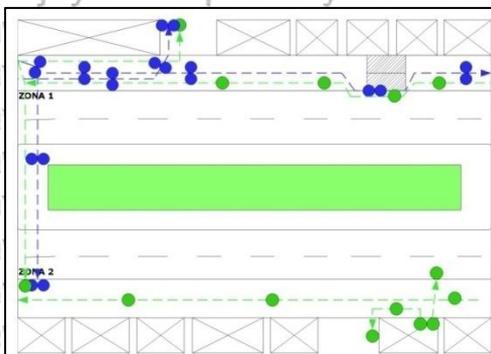
(b)



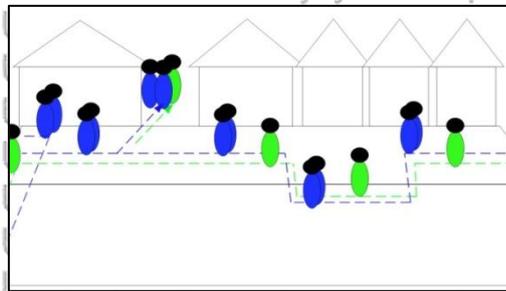
(c)

Gambar 4. 61 Milleu Pejalan Kaki Segmen 7 Pada Siang Hari (Berkelompok)
(a) Tampak Atas, (b) Tampak Samping Zona 1, (c) Tampak Samping Zona 2

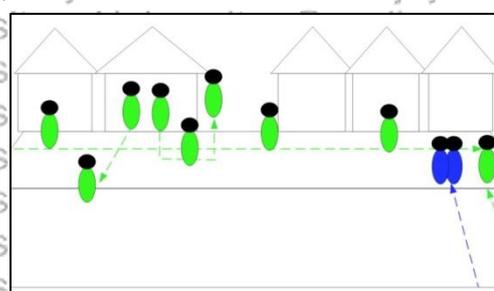
- Sore (Segmen 1, zona 1 dan zona 2): Individu dan Berpasangan



(a)

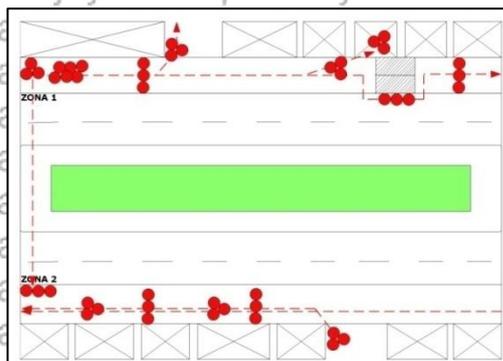


(b)

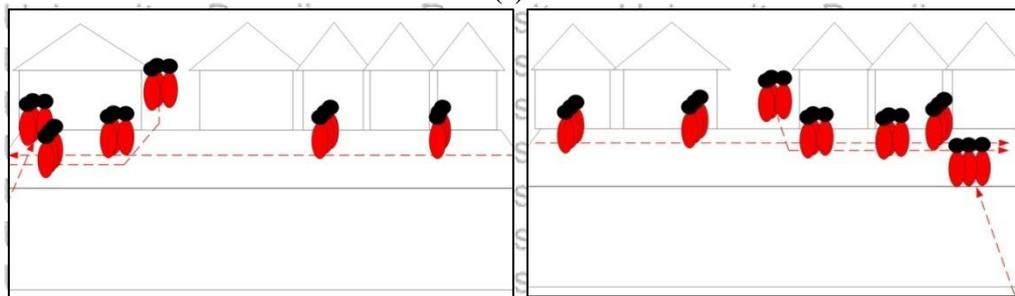


(c)

Gambar 4. 62 Milleu Pejalan Kaki Segmen 7 Pada Sore Hari (Individu & Berpasangan)
(a) Tampak Atas, (b) Tampak Samping Zona 1, (c) Tampak Samping Zona 2



(s)

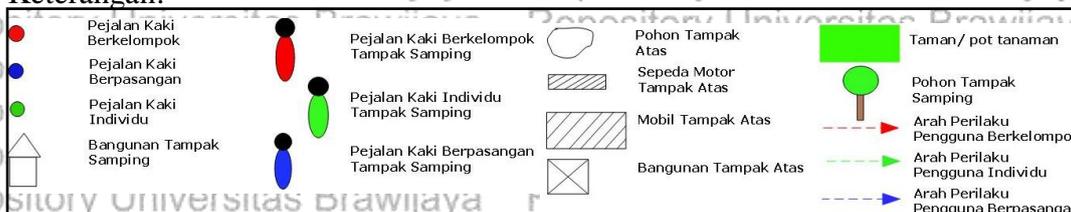


(b)

(c)

Gambar 4. 63 *Milleu* Pejalan Kaki Segmen 7 Pada Sore Hari (Berkelompok)
(a) Tampak Atas, (b) Tampak Samping Zona 1, (c) Tampak Samping Zona 2

Keterangan:



3. Synomorphic

- Pejalan kaki naik dan turun pada jalur pejalan kaki dikarenakan tinggi jalur pejalan kaki dan jalan yang berbeda.
- Pejalan kaki berjalan dengan mengubah posisi badan dan berdesakan.
- Pejalan kaki terpapar sinar matahari secara langsung dan jika hujan tidak dapat menggunakan jalur pejalan kaki.
- Pejalan kaki mengubah posisi berjalan ataupun berpindah jalur
- Pejalan kaki berjalan di bahu jalan (tidak pada trotar).
- Pejalan kaki berjalan kaki penuh tanpa berhenti di salah satu toko untuk melihat-lihat
- Pejalan kaki berjalan sambil tidak melihat ke kanan dan ke kiri.
- Pejalan kaki berjalan cepat, lebih dari 1/2 detik dikarenakan ingin langsung sampai pada guna lahan yang dituju.

Pejalan kaki berhenti dan mengumpul pada titik dimana angkutan umum biasa berhenti

4. Kriteria

a. Keselamatan

- Tidak tersandung akibat ketinggian trotoar
- Tidak terjatuh ke dalam lubang
- Tidak terserempet kendaraan
- Adanya penyeberangan yang mudah dan aman

b. Kondisi Menyenangkan

- Berjalan pelan lebih dari 1/2 detik
- Dapat berjalan berjajar dengan pasangan (tidak berbaris atau posisi badan miring)
- Berjalan tidak berdesakan, terbebas dari gangguan PKL

c. Kenyamanan

- Berjalan di atas trotoar, bukan di bahu jalan
- Tidak terkena hujan, adanya peneduh

d. Daya Tarik

- Melihat ke kanan dan ke kiri jalan
- Berhenti sejenak untuk melihat-lihat etalase atau PKL

5. Temporal

– Pagi (07.00-10.00)

– Siang (10.00-15.00)

– Sore (15.00-18.00)

6. Indikasi

– Pejalan kaki naik dan turun pada jalur pejalan kaki dikarenakan tinggi jalur pejalan kaki dan jalan yang berbeda. Naik dan turun mengindikasikan jalur pejalan kaki kurang aman saat digunakan karena berpeluang mengakibatkan pejalan kaki tersandung saat jalan.

– Pejalan kaki berjalan dengan mengubah posisi badan dan berdesakan. Hal ini mengindikasikan bahwa kenyamanan pejalan kaki kurang dikarenakan tidak dapat bebas dari gangguan saat berjalan

– Pejalan kaki terpapar sinar matahari secara langsung dan jika hujan tidak dapat menggunakan jalur pejalan kaki. Hal ini mengindikasikan bahwa jalur



pejalan kaki kurang nyaman saat digunakan pada kondisi waktu tertentu (panas pada siang hari dan hujan). Diperlukan adanya pohon peneduh untuk dapat melindungi pejalan kaki.

- Pejalan kaki mengubah posisi berjalan ataupun berpindah jalur. Indikasinya adalah terdapat bentuk jalur pejalan kaki yang terhalang sehingga kurang nyaman saat digunakan.

- Pejalan kaki berjalan di bahu jalan (tidak pada trotoar). Hal ini disebabkan karena terputus dan menyempitnya jalur pejalan kaki. Mengindikasikan jalur pejalan kaki kurang aman nyaman saat digunakan.

- Pejalan kaki berjalan kaki penuh tanpa berhenti di salah satu toko untuk melihat-lihat. Hal ini mengindikasikan bahwa jalur pejalan kaki kurang menarik dengan tidak memanfaatkan etalase toko untuk mempromosikan produknya agar pejalan kaki tertarik untuk datang dan melihat-lihat.

- Pejalan kaki berjalan sambil tidak melihat ke kanan dan ke kiri. Hal ini menunjukkan bahwa pejalan kaki ingin segera sampai di tempat tujuan.

Daya tarik kurang karena tidak ada pemandangan berupa desain koridor yang unik maupun vegetasi yang menarik yang dapat dinikmati sejenak oleh pengguna jalur pejalan kaki.

- Pejalan kaki berjalan cepat, lebih dari 1/2 detik dikarenakan ingin langsung sampai pada guna lahan yang dituju. Hal ini mengindikasikan kondisi guna lahan disekitarnya kurang menyenangkan karena letak guna lahan satu dengan yang lain yang saling berkaitan terlalu jauh dan berbeda lokasi.

- Pejalan kaki berhenti dan berkumpul pada titik dimana angkutan umum biasa berhenti. Hal ini mengindikasikan bahwa pejalan kaki yang lain akan terhambat oleh pejalan kaki yang antri untuk menunggu angkutan umum, berjalan dengan adanya gangguan, berdesakan dan tidak dapat berjajar dengan pasangan menunjukkan bahwa kondisi menyenangkan kurang terpenuhi.

4.7.2 Kesimpulan Behaviour Map

A. Simpulan Cara Berjalan

Dari hasil pengamatan yang telah dilakukan pada pagi hari hingga sore hari (Pagi: 07.00-10.00, Siang: 10.00-15.00 dan Sore: 15.00-18.00) pada setiap zona menunjukkan persamaan pemanfaatan. Pemanfaatan tersebut dapat dilihat melalui perilaku pelaku pejalan kaki

1. Pejalan kaki berbelok

Pejalan kaki berbelok diakibatkan oleh kondisi jalur pejalan kaki yang berlubang ataupun rusak, maka jika pejalan kaki berbelok dapat diindikasikan bahwa keselamatan pejalan kaki kurang terpenuhi karena menurut Untermann (1984), keselamatan berarti terlindung dari kecelakaan yang terutama disebabkan oleh kendaraan bermotor maupun oleh kondisi jalur pejalan kaki yang rusak.

2. Pejalan kaki mengubah posisi badan

Kondisi pejalan kaki mengubah posisi badan ketika berjalan yakni akibat kondisi jalur pejalan kaki yang kurang lebar sehingga memaksa pejalan kaki untuk berjalan dengan berbaris atau memiringkan badan. Berdasarkan pendapat Untermann (1984), kondisi menyenangkan adalah ketika dalam berjalan terbebas dari gangguan yang dapat mengurangi kelancaran pejalan bergerak melakukan perpindahan dari satu tempat ke tempat yang lain. Jika kelancaran pejalan kaki terhambat oleh suatu hal, maka hal ini mengindikasikan kondisi menyenangkan kurang terpenuhi.

3. Pejalan kaki berhenti dan mengumpul

Kondisi berhenti dan mengumpul ini ditemui pada titik-titik dimana biasanya angkutan umum menurunkan dan mengangkut penumpang, hal ini menyebabkan pejalan kaki yang berjalan di area ini berjalan lebih pelan.

4. Berjalan naik turun

Pejalan kaki terpaksa berjalan naik dan turun disebabkan karena kondisi jalur pejalan kaki yang tersedia memiliki ketinggian yang berbeda dengan jalan atau tidak rata. Hal tersebut dapat mengakibatkan pejalan kaki tersandung dan merasa lelah untuk melakukan perjalanan menerus. Berdasarkan pendapat Untermann (1984), kondisi menyenangkan adalah ketika dalam berjalan adalah terbebas dari gangguan yang dapat mengurangi kelancaran. Perilaku berjalan naik turun tersebut merupakan salah satu kendala untuk pejalan kaki dapat berjalan lancar, sehingga mengindikasikan kriteria keselamatan dan menyenangkan kurang terpenuhi.

Tabel 4. 12 Kesimpulan *Behaviour Map*

Kriteria	Kriteria Terpenuhi Jika	Aktivitas Yang Ditemui	Hasil	Segmen	Kesimpulan
Keselamatan	<ul style="list-style-type: none"> • Tidak tersandung akibat ketinggian trotoar • Tidak terjatuh ke dalam lubang • Tidak terserempet kendaraan • Adanya penyeberangan yang mudah dan aman 	<ul style="list-style-type: none"> - Pejalan kaki berjalan naik turun - Pejalan kaki berhenti dan mengumpul pada titik angkutan umum berhenti - Pejalan kaki berjalan naik turun lalu menyeberang - Pejalan kaki berbelok - Pejalan kaki mengubah posisi badan dan berdesakan - Pejalan kaki mengubah posisi berjalan ataupun berpindah lajur - Pejalan kaki berjalan sambil melihat ke kanan dan ke kiri - Pejalan kaki berjalan di bahu jalan - Pejalan kaki berjalan penuh di atas trotoar 	Keselamatan kurang terpenuhi	<ul style="list-style-type: none"> - Segmen 1 - Segmen 2 - Segmen 3 - Segmen 4 - Segmen 5 - Segmen 6 - Segmen 7 	Pejalan kaki berbelok diakibatkan oleh kondisi jalur pejalan kaki yang berlubang ataupun rusak, maka jika pejalan kaki berbelok dapat diindikasikan bahwa keselamatan pejalan kaki kurang terpenuhi karena menurut Untermann (1984), keselamatan berarti terlindung dari kecelakaan yang terutama disebabkan oleh kendaraan bermotor maupun oleh kondisi jalur pejalan kaki yang rusak (segmen 1, segmen 2, segmen 3, segmen 4, segmen 5, segmen 6, segmen7) Pejalan kaki terpaksa berjalan naik dan turun disebabkan karena kondisi jalur pejalan kaki yang tersedia memiliki ketinggian yang berbeda dengan jalan atau tidak rata. Hal tersebut dapat mengakibatkan pejalan kaki tersandung dan merasa lelah untuk melakukan perjalanan menerus. Berdasarkan pendapat Untermann (1984), kondisi menyenangkan adalah ketika dalam berjalan adalah terbebas dari gangguan yang dapat mengurangi kelancaran. Perilaku berjalan naik turun tersebut merupakan salah satu kendala untuk pejalan kaki dapat berjalan lancar, sehingga mengindikasikan kriteria keselamatan dan menyenangkan kurang terpenuhi (segmen 1, segmen2, segmen 3, segmen 4, segmen 5, segmen 6, segmen 7)

Kriteria	Kriteria Terpenuhi Jika	Aktivitas Yang Ditemui	Hasil	Segmen	Kesimpulan
Menyenangkan	<ul style="list-style-type: none"> Berjalan pelan lebih dari 1/2 detik Dapat berjalan berjajar dengan pasangan (tidak berbaris atau posisi badan miring) Berjalan tidak berdesakan, terbebas dari gangguan PKL 		Kondisi menyenangkan kurang terpenuhi	<ul style="list-style-type: none"> Segmen 3 Segmen 4 	Keterhubungan yang baik antara guna lahan satu dengan yang lain (saling berkaitan fungsinya) dapat menjadi alasan atau faktor yang membuat pengguna jalur pejalan kaki segan untuk menggunakan jalur pejalan kaki karena jarak yang saling berjauhan dengan fungsi yang berkaitan. Hal ini terjadi pada segmen 3 dan 4 yakni pada lokasi perdagangan dan jasa.
Kenyamanan	<ul style="list-style-type: none"> Berjalan di atas trotoar, bukan di bahu jalan Tidak terkena hujan, adanya peneduh 		Kenyamanan kurang terpenuhi	<ul style="list-style-type: none"> Segmen 1 Segmen 2 Segmen 3 Segmen 4 Segmen 5 Segmen 6 Segmen 7 	Kondisi berhenti dan mengumpul ini ditemui pada titik-titik dimana biasanya angkutan umum menurunkan dan mengangkat penumpang, hal ini menyebabkan pejalan kaki yang berjalan diarea ini berjalan lebih pelan (segmen 7, segmen 1, segmen 4, segmen 6) Kondisi pejalan kaki mengubah posisi badan ketika berjalan yakni akibat kondisi jalur pejalan kaki yang kurang lebar sehingga memaksa pejalan kaki untuk berjalan dengan berbaris atau memiringkan badan. (kurang lebar, terdapat pohon, dsb) hal ini menyebabkan pejalan kaki berjalan berbaris. (Pada segmen 1, segmen 2, segmen 3, segmen 5, segmen 6)
Daya Tarik	<ul style="list-style-type: none"> Melihat ke kanan dan ke kiri jalan Berhenti sejenak untuk melihat-lihat etalase atau PKL 		Daya tarik kurang terpenuhi	<ul style="list-style-type: none"> Segmen 1 Segmen 2 Segmen 3 Segmen 4 Segmen 5 Segmen 6 Segmen 7 	Pada seluruh segmen kurang adanya etalase toko yang dapat menarik perhatian pengguna jalur pejalan kaki, sebagian besar adalah jasa misal, hotel, salon kecantikan, restoran, bank, dll dan juga tidak adanya desain yang menarik bagi jalur pejalan kaki agar dapat berlama-lama di lokasi tersebut (fungsi rekreatif tidak ada)

Sumber: Hasil Analisis, 2013

4.8 Analisis Persepsi Pejalan Kaki

Pada analisis persepsi pejalan kaki pada penelitian ini di fokuskan pada 4 variabel yang didapatkan dari teori Untermann, 1984 yakni keselamatan, kenyamanan, daya tarik, dan kondisi menyenangkan. Dari 4 variabel tersebut di rinci kembali menjadi sub variabel yakni dapat dilihat pada tabel berikut,

Tabel 4. 13 Tabel Penelitian Persepsi Pejalan Kaki

No	Variabel	Sub Variabel
1	Kenyamanan (Comfort)	Sirkulasi Iklim Kebisingan Kebersihan Bentuk
2	Keselamatan (Safety)	Tinggi trotoar Material trotoar Lubang trotoar Aman dari kendaraan di jalan Penerangan saat gelap
3	Menyenangkan (Convenience)	Guna lahan sekitar Keindahan lingkungan Desain Koridor
4	Daya Tarik (Attractive)	Jarak terjangkau oleh pejalan kaki Keterhubungan guna lahan Kemudahan pergantian transportasi

Sumber: Hasil Pemikiran, 2013

Dari variabel dan sub variabel yang telah di jelaskan pada tabel di atas, dapat di rinci indikator-indikator yang dapat dijadikan sebagai pertanyaan kuisisioner yang disebarkan kepada pengguna jalur pejalan kaki di lokasi studi yakni di Jalan Semeru, Jalan Kahuripan, Jalan Tugu, dan Jalan Kertanegara. Indikator tersebut dapat dilihat dari tabel 4.14.

4.8.1 Analisis Kano (Persepsi Pengguna Jalan)

Analisis Kano merupakan analisis yang dilakukan untuk mendapatkan persepsi dari masyarakat pengguna jalur pejalan kaki di kawasan penelitian mengenai kondisi jalur pejalan kaki yang dirasakan dan persepsi yang dikemukakan untuk mendapatkan masukan pada bagian-bagian jalur pejalan kaki yang perlu untuk diperbaiki. Berikut ini merupakan tabel dari atribut yang akan dikembangkan pada Jalan Semeru – Jalan Kertanegara untuk mendapatkan masukan perbaikan dari pengguna jalur pejalan kaki.

Tabel 4. 14 Atribut Persepsi Pengguna Jalur Pejalan Kaki

Keterangan	Atribut
A1	Sarana khusus yang disediakan untuk kaum <i>difable</i> (orang berkebutuhan khusus)?
A2	Berjalan tidak berdesakan/ tidak terkena gangguan PKL/ parkir di ilegal, dll
A3	Jalur khusus pejalan kaki
A4	Pohon peneduh
A5	Pohon yang berfungsi untuk mengurangi kebisingan
A6	Tempat sampah di sepanjang jalur pejalan kaki

Keterangan	Atribut
A7	Sampah pada jalur pejalan kaki
A8	Ketinggian trotoar sejajar dengan ketinggian jalan
A9	Pagar pembatas antara jalur pejalan kaki dengan jalan yang berada di sisi jalur
A10	Lebar jalur pejalan kaki
B1	Trotoar naik turun (Tinggi trotoar aman dari pengguna jalur pejalan kaki)
B2	Material lantai yang tidak licin
B3	Lubang/ kerusakan trotoar
B4	Terserempet kendaraan (aman dari jarak kendaraan)
B5	Lampu penerangan pada saat gelap/ malam hari
C1	Guna lahan seperti etalase toko, dsb di sekitar jalur pejalan kaki
C2	Penataan guna lahan dan vegetasi yang serasi dengan koridor di jalur pejalan kaki
C3	Desain yang menarik dari jalur pejalan kaki
D1	Jarak terjangkau dan tersedianya kursi (tempat duduk) pada titik seseorang mengalami kelelahan pada jalur pejalan kaki.
D2	Keterhubungan guna lahan satu dengan guna lahan yang lainnya (saling berkaitan).
D3	Keterhubungan yang baik untuk penyediaan transportasi

Sumber: Hasil Analisis, 2013

Keterangan yang berada pada masing-masing atribut yang digunakan untuk survei jalur pejalan kaki telah disesuaikan dengan sub variabel yang digunakan pada aspek-aspek jalur pejalan kaki, Untuk keterangan angka yang mengikuti huruf tersebut adalah jumlah dari parameter sesuai dengan sub variabel yang akan diketahui tingkat kebutuhannya di masing-masing jalan pada lokasi studi, yakni Jalan Semeru – Jalan Kahuripan – Jalan Tugu – Jalan Kertanegara. Persepsi pengguna jalur pejalan kaki diambil dari masing-masing segmen jalur pejalan kaki sesuai dengan pembagian segmen jalur pejalan kaki. Pembagian segmen tersebut dilakukan karena jalur pejalan kaki yang terdapat di lokasi studi Jalan Semeru hingga Jalan Kertanegara memiliki karakteristik jalur pejalan kaki yang berbeda. Untuk Jalur pejalan kaki di Jalan Semeru terbagi menjadi 3 segmen, Jalur pejalan kaki di Jalan Kahuripan terbagi menjadi 2 segmen dan jalur pejalan kaki di Jalan Tugu dan Jalan Kertanegara masing-masing terbagi menjadi 1 segmen.

A. Jalur Pejalan Kaki di Jalan Semeru (Segmen 1, segmen 2, segmen 3)

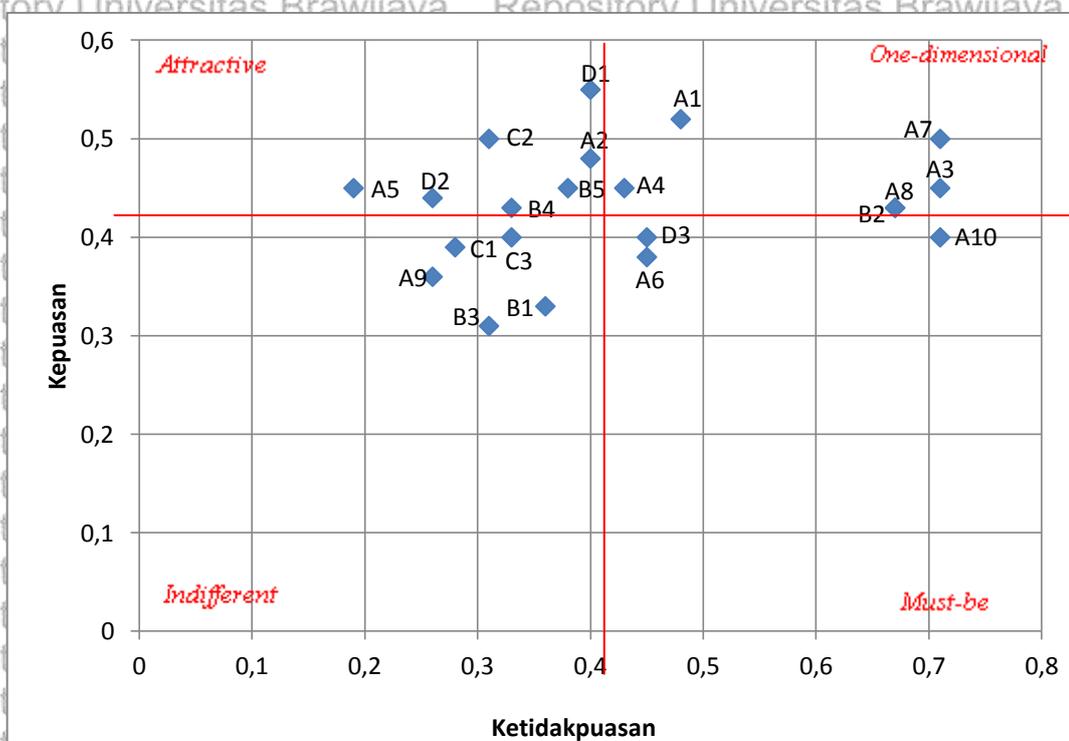
Untuk mengetahui nilai kepuasan dan ketidakpuasan pengguna mengenai jalur pejalan kaki yang berada di Jalan Semeru, maka dapat dilihat dari nilai kepuasan dan ketidakpuasan yang ada pada tabel berikut,

Tabel 4.15 Nilai Kepuasan dan Ketidakpuasan Untuk Persepsi Pengguna Jalur Pejalan Kaki Jalan Semeru

Keterangan	A	O	M	I	R	Q	Kepuasan	Ketidakpuasan
A1	7	15	5	15	0	0	0,52	-0,48
A2	12	8	9	13	0	0	0,48	-0,40
A3	5	14	16	7	0	0	0,45	-0,71
A4	10	9	9	14	0	0	0,45	-0,43
A5	12	7	1	22	0	0	0,45	-0,19
A6	8	8	11	15	0	0	0,38	-0,45

Keterangan	A	O	M	I	R	Q	Kepuasan	Ketidakpuasan
A7	4	17	13	8	0	0	0,50	-0,71
A8	4	14	14	10	0	0	0,43	-0,67
A9	10	5	6	21	0	0	0,36	-0,26
A10	4	13	17	8	0	0	0,40	-0,71
B1	9	5	10	18	0	0	0,33	-0,36
B2	6	12	16	8	0	0	0,43	-0,67
B3	6	5	6	19	6	0	0,31	-0,31
B4	11	7	7	17	0	0	0,43	-0,33
B5	9	10	6	17	0	0	0,45	-0,38
C1	9	5	5	17	6	0	0,39	-0,28
C2	14	7	6	15	0	0	0,50	-0,31
C3	11	6	8	17	0	0	0,40	-0,33
D1	14	9	8	11	0	0	0,55	-0,40
D2	12	5	5	17	3	0	0,44	-0,26
D3	11	6	13	12	0	0	0,40	-0,45
Rata-rata							0,43	-0,43

Sumber: Hasil Analisis, 2013



Gambar 4. 64 Diagram Kano Kepuasan dan Ketidakpuasan Pengguna Jalur Pejalan Kaki Jalan Semeru

Persepsi pengguna jalur pejalan kaki di Jalan Semeru terhadap pengembangan desain jalur pejalan kaki sesuai dengan variabel pejalan kaki (kenyamanan, keselamatan, daya tarik dan kesesuaian) pada gambar diagram tersebut terlihat beragam.

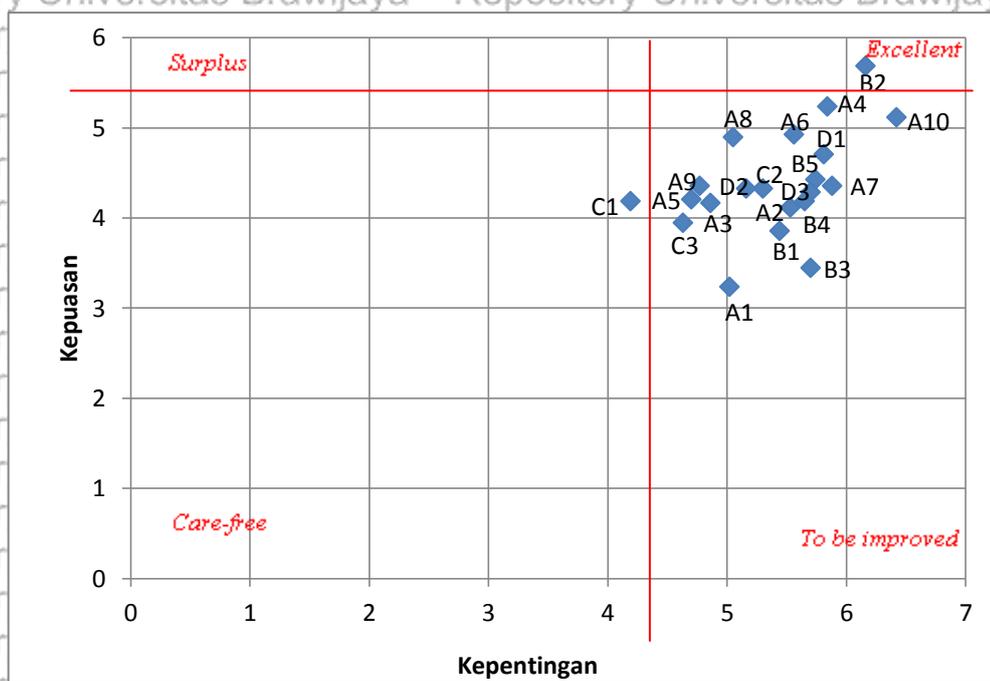
Diagram dengan atribut terbanyak terdapat pada bagian/kategori *one-dimensional* dengan 10 atribut. Pada diagram yang masuk ke dalam kategori *one dimensional* adalah berjalan tidak berdesakan, tempat sampah terdapat disepanjang jalan, jalur pejalan kaki bersih dari sampah, trotoar yang naik turun, material lantai yang tidak licin, tidak

adanya lubang atau kerusakan pada jalur pejalan kaki, tidak terserempet kendaraan, terdapat lampu penerangan yang sesuai dengan standar dan berfungsi baik pada saat malam hari/ gelap, dan jaraknya terjangkau antara lokasi tempat tinggal dengan lokasi tujuan. Kategori *One dimensional* merupakan kategori yang menyatakan bahwa pengguna jalur pejalan kaki akan merasa lebih puas jika pada Jalan Semeru terdapat atribut-atribut yang telah disebutkan. Sebagian besar dari atribut yang telah disebutkan merupakan atribut yang telah terdapat pada jalur pejalan kaki di Jalan Semeru.

Tabel 4. 16 Nilai Kepuasan dan Kepentingan Pengguna Jalur Pejalan Kaki di Jalan Semeru

Keterangan	Rata-rata Skor Kepuasan	Rata-rata Skor Kepentingan	Kano Model	Kualitas Atribut	I-S Model
A1	3,24	5,02	<i>One dimensional</i>	<i>High value added</i>	<i>To be improved</i>
A2	4,12	5,53	<i>Attractive</i>	<i>Highly attractive</i>	<i>To be improved</i>
A3	4,17	4,86	<i>One dimensional</i>	<i>Low value added</i>	<i>To be improved</i>
A4	5,24	5,84	<i>One dimensional</i>	<i>High value added</i>	<i>To be improved</i>
A5	4,21	4,70	<i>Attractive</i>	<i>Less attractive</i>	<i>To be improved</i>
A6	4,93	5,56	<i>Must be</i>	<i>Critical</i>	<i>To be improved</i>
A7	4,36	5,88	<i>One dimensional</i>	<i>High value added</i>	<i>To be improved</i>
A8	4,90	5,05	<i>One dimensional</i>	<i>Low value added</i>	<i>To be improved</i>
A9	4,36	4,77	<i>Indifferent</i>	<i>Care free</i>	<i>To be improved</i>
A10	5,12	6,42	<i>Must be</i>	<i>Critical</i>	<i>To be improved</i>
B1	3,86	5,44	<i>Indifferent</i>	<i>Care free</i>	<i>To be improved</i>
B2	5,69	6,16	<i>One dimensional</i>	<i>High value added</i>	<i>Excellent</i>
B3	3,45	5,70	<i>Indifferent</i>	<i>Potential</i>	<i>To be improved</i>
B4	4,19	5,65	<i>Attractive</i>	<i>Highly attractive</i>	<i>To be improved</i>
B5	4,43	5,74	<i>Attractive</i>	<i>Highly attractive</i>	<i>To be improved</i>
C1	4,19	4,19	<i>Indifferent</i>	<i>Care free</i>	<i>Care free</i>
C2	4,33	5,30	<i>Attractive</i>	<i>Less attractive</i>	<i>To be improved</i>
C3	3,95	4,63	<i>Indifferent</i>	<i>Care free</i>	<i>To be improved</i>
D1	4,71	5,81	<i>Attractive</i>	<i>Highly attractive</i>	<i>To be improved</i>
D2	4,33	5,16	<i>Attractive</i>	<i>Less attractive</i>	<i>To be improved</i>
D3	4,29	5,70	<i>Must be</i>	<i>Critical</i>	<i>To be improved</i>
Rata-rata	4,38	5,39			

Sumber: Hasil Analisis, 2013



Gambar 4. 65 Diagram I-S Jalur Pejalan Kaki di Jalan Semeru

Pada analisis kano, terdapat pengembangan model analisis berupa arahan pengembangan menurut hasil persepsi pengguna jalur pejalan kaki, hal tersebut yang akan digunakan sebagai dasar pengembangan jalur pejalan kaki untuk meningkatkan fungsi jalur pejalan kaki di Jalan Semeru menjadi lebih baik dan sesuai. Hasil persepsi tersebut yakni:

1. *Care free-to be improved*

Kategori *Care free* pada kolom *to be improved* tersebut dimaksudkan karena atribut yang ada menurut pengguna jalur pejalan kaki merupakan atribut yang kurang penting dan keberadaannya tidak perlu dipertimbangkan, terletak pada kolom *to be improved* yang berarti atribut yang terdapat di dalamnya dianggap penting bagi pengguna jalur pejalan kaki, namun atribut tersebut masih belum sesuai dengan harapan pengguna. Jadi *stakeholder* harus segera melakukan perbaikan dan peningkatan. Atribut yang mewakili adalah pagar pembatas trotoar dan jalan, ketinggian trotoar yang aman dan desain yang menarik bagi pejalan kaki.

2. *Highly attractive-to be improved*

Merupakan atribut yang paling baik untuk dapat menarik pengguna jalur pejalan kaki yang potensial karena dapat menampilkan atribut yang diharapkan oleh sebagian besar pengguna jalur pejalan kaki. Dan merupakan atribut yang penting namun keberadaannya saat ini masih belum sesuai dengan harapan pengguna

jalur pejalan kaki. Atribut yang mewakili adalah berjalan tidak berdesakan, aman dari kendaraan, adanya lampu penerangan jalur pejalan kaki, dan jarak yang terjangkau.

3. *Less attractive-to be improved*

Atribut yang termasuk ke dalam kategori *Less attractive* tersebut dapat ditiadakan atau dibuang dikarenakan memiliki daya tarik yang sangat kecil untuk pengguna jalur pejalan kaki, peniadaan atribut tersebut dikarenakan adanya pertimbangan biaya untuk pengadaannya. Terletak pada kolom *to be improved* yang berarti atribut yang terdapat di dalamnya dianggap penting bagi pengguna jalur pejalan kaki, namun atribut tersebut masih belum sesuai dengan harapan pengguna. Jadi *stakeholder* harus segera melakukan perbaikan dan peningkatan. Atribut yang mewakili adalah pohon untuk pengurangan kebisingan, penataan guna lahan dan vegetasi yang sesuai dengan koridor, dan keterhubungan guna lahan satu dengan yang lain.

4. *Low value added-to be improved*

Atribut yang termasuk ke dalam *Low value add* merupakan atribut yang kurang memberikan kontribusi terhadap kepuasan pengguna jalur pejalan kaki, namun *stakeholder* tidak boleh mengabaikan atribut ini dikarenakan pengguna akan menjadi tidak puas saat mendapatkan atribut tersebut dengan jumlah yang terlalu sedikit. Terletak pada kolom *to be improved* yang berarti atribut yang terdapat di dalamnya dianggap penting bagi pengguna jalur pejalan kaki, namun atribut tersebut masih belum sesuai dengan harapan pengguna. Jadi *stakeholder* harus segera melakukan perbaikan dan peningkatan. Atribut yang mewakili adalah adanya jalur khusus pejalan kaki dan ketinggian trotoar yang sejajar dengan ketinggian jalan.

5. *High value added-to be improved*

Atribut yang memiliki kontribusi tinggi terhadap kepuasan pengguna jalur pejalan kaki dan terletak pada kolom *to be improved* yang berarti atribut yang terdapat di dalamnya dianggap penting bagi pengguna jalur pejalan kaki, namun atribut tersebut masih belum sesuai dengan harapan pengguna. Jadi *stakeholder* harus segera melakukan perbaikan dan peningkatan. Atribut yang mewakili adalah jalur khusus *difable*, adanya pohon peneduh, jalur pejalan kaki yang bersih.

6. *Critical-to be improved*

Atribut yang memiliki kategori *Critical* merupakan atribut yang sangat penting dan berpengaruh terhadap kepuasan pengguna jalur pejalan kaki sehingga pemerintah/ *stakeholder* harus memenuhi hal tersebut secara optimal, dan terletak pada kolom *excellent* yang berarti kinerja atribut tersebut sangat penting dan harus tetap dilanjutkan/ terdapat pada jalur pejalan kaki. Atribut yang mewakili adalah tempat sampah disepanjang jalur pejalan kaki, penambahan lebar jalur pejalan kaki, dan keterhubungan transportasi yang baik.

7. *High value added-excellent*

Atribut yang berada pada kuadran ini merupakan kuadran yang mengartikan bahwa atribut yang ditawarkan melalui persepsi pengguna jalur pejalan kaki sangat penting dan memuaskan bagi pengguna jalur pejalan kaki. Apabila atribut tersebut disediakan maka dapat dipastikan akan mempengaruhi minat dan kepuasan pengguna jalur pejalan kaki menjadi lebih tinggi, hal ini dikarenakan atribut yang ditawarkan memiliki nilai tambah. Atribut yang mewakili adalah material lantai yang tidak licin.

8. *Care free-care free*

Pengembangan desain jalur pejalan kaki yang berada pada kategori ini tidak akan meningkatkan kepuasan pengguna jalur pejalan kaki, hal ini disebabkan karena atribut yang diberikan tidak dianggap penting oleh pengguna jalur pejalan kaki, yakni terdapat gundukan seperti etalase toko disekitar jalur pejalan kaki.

B. Jalan Kahuripan (segmen 4 dan segmen 5)

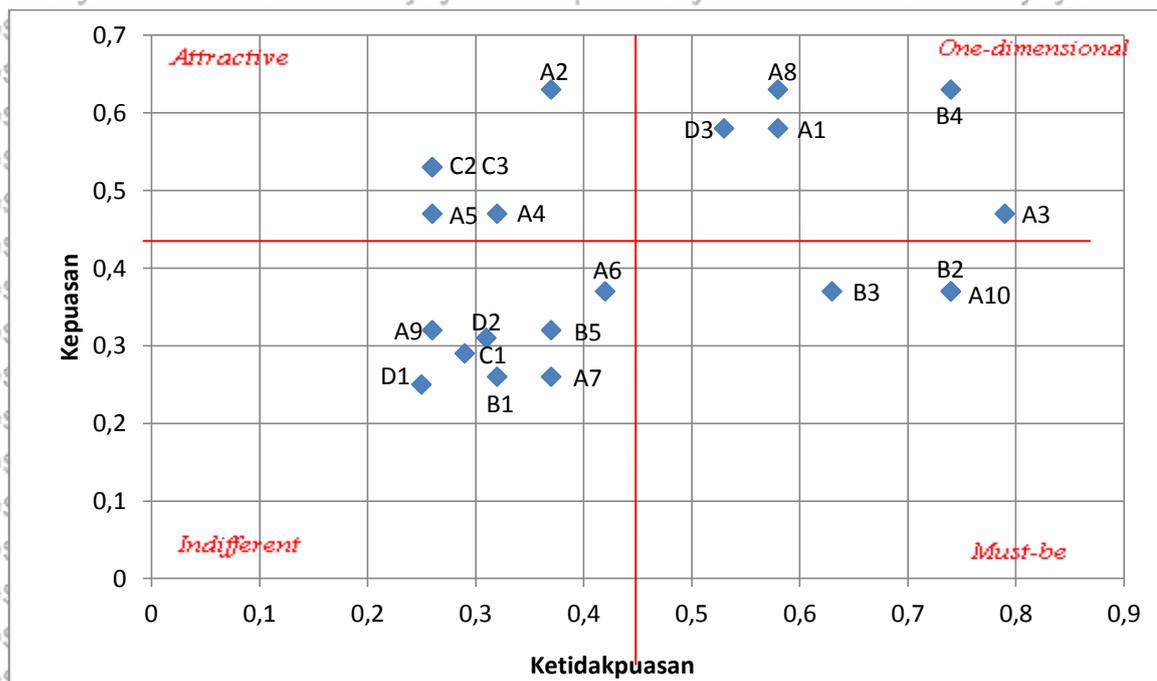
Untuk mengetahui nilai kepuasan dan ketidakpuasan pengguna mengenai jalur pejalan kaki yang berada di Jalan Kahuripan, maka dapat dilihat dari nilai kepuasan dan ketidakpuasan yang ada pada tabel berikut,

Tabel 4. 17 Kategori Kebutuhan Pengguna Jalur Pejalan Kaki di Jalan Kahuripan

Keterangan	A	O	M	I	R	Q	Kepuasan	Ketidakpuasan
A1	2	9	2	6	0	0	0,58	-0,58
A2	9	3	4	3	0	0	0,63	-0,37
A3	2	7	8	2	0	0	0,47	-0,79
A4	7	2	4	6	0	0	0,47	-0,32
A5	5	4	1	9	0	0	0,47	-0,26
A6	2	5	3	9	0	0	0,37	-0,42
A7	2	3	4	10	0	0	0,26	-0,37
A8	5	7	4	3	0	0	0,63	-0,58
A9	4	2	3	10	0	0	0,32	-0,26
A10	3	4	10	2	0	0	0,37	-0,74
BI	3	2	4	10	0	0	0,26	-0,32

Keterangan	A	O	M	I	R	Q	Kepuasan	Ketidakpuasan
B2	2	5	9	3	0	0	0,37	-0,74
B3	2	5	7	5	0	0	0,37	-0,63
B4	3	9	5	2	0	0	0,63	-0,74
B5	3	3	4	9	0	0	0,32	-0,37
C1	2	2	2	8	5	0	0,29	-0,29
C2	7	3	2	7	0	0	0,53	-0,26
C3	7	3	2	7	0	0	0,53	-0,26
D1	2	2	2	10	3	0	0,25	-0,25
D2	3	2	3	8	3	0	0,31	-0,31
D3	5	6	4	4	0	0	0,58	-0,53
							Rata-rata	0,43
								-0,45

Sumber: Hasil Analisis, 2013



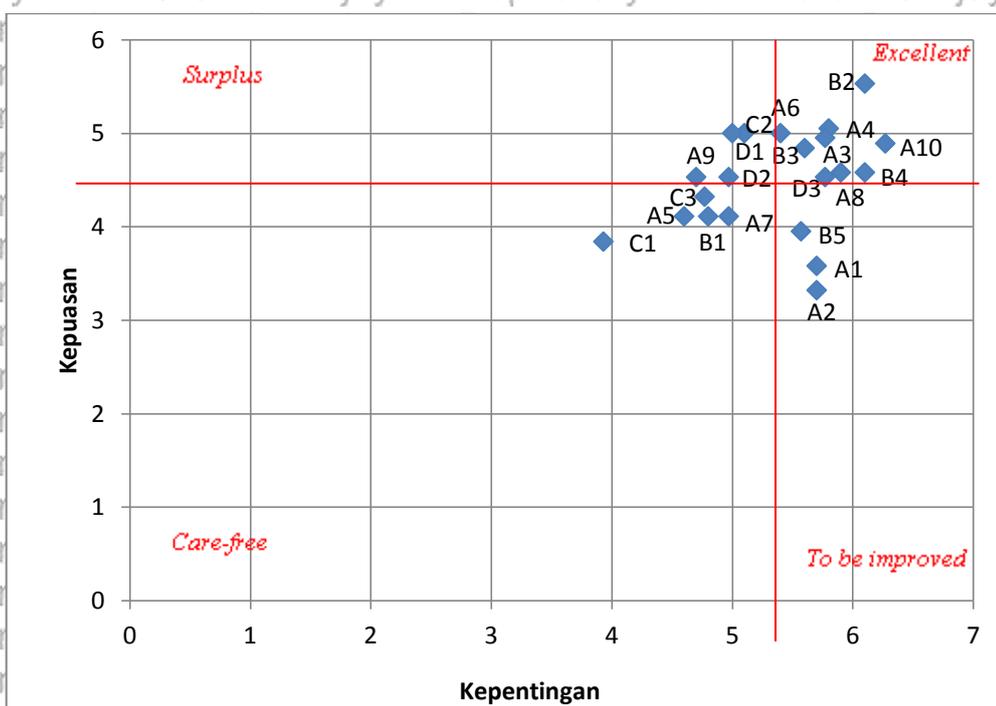
Gambar 4. 66 Diagram Kano Kepuasan dan Ketidakpuasan Pengguna Jalur Pejalan Kaki di Jalan Kahuripan

Sebaran atribut yang paling besar terdapat pada kategori *Indifferent*, atribut yang termasuk pada kategori tersebut adalah guna lahan etalase toko, penataan guna lahan dan vegetasi yang serasi, desain jalur pejalan kaki yang menarik, sarana khusus *difable*, terdapat kanopi, ketinggian trotoar yang sama dengan jalan, terdapat pagar pembatas, terdapat penyeberangan, keterhubungan guna lahan satu dengan yang lainnya. Adanya kategori *Indifferent* yang menjadi kategori sebaran terbanyak daripada atribut-atribut jalur pejalan kaki ini didasari oleh karakteristik jalur pejalan kaki, guna lahan sekitar dan karakteristik jalan yang terdapat di Jalan Kahuripan.

Tabel 4. 18 Nilai Kepuasan dan Kepentingan Pengguna Jalur Pejalan Kaki di Jalan Kahuripan

Keterangan	Rata-rata Skor Kepuasan	Rata-rata Skor Kepentingan	Kano Model	Kualitas Atribut	I-S Model
A1	3,58	5,70	One dimensional	High value added	To be improved
A2	3,32	5,70	Attractive	Highly attractive	To be improved
A3	4,95	5,77	One dimensional	High value added	Excellent
A4	5,05	5,80	Attractive	Highly attractive	Excellent
A5	4,11	4,60	Attractive	Less attractive	Care free
A6	5,00	5,40	Indifferent	Potential	Excellent
A7	4,11	4,97	Indifferent	Care free	Care free
A8	4,58	5,90	One dimensional	High value added	Excellent
A9	4,53	4,70	Indifferent	Care free	Surplus
A10	4,89	6,27	Must be	Critical	Excellent
B1	4,11	4,80	Indifferent	Care free	Care free
B2	5,53	6,10	Must be	Critical	Excellent
B3	4,84	5,60	Must be	Critical	Excellent
B4	4,58	6,10	One dimensional	High value added	Excellent
B5	3,95	5,57	Indifferent	Potential	To be improved
C1	3,84	3,93	Indifferent	Care free	Care free
C2	5,00	5,00	Attractive	Less attractive	Surplus
C3	4,32	4,77	Attractive	Less attractive	Care free
D1	5,00	5,10	Indifferent	Care free	Surplus
D2	4,53	4,97	Indifferent	Care free	Surplus
D3	4,53	5,77	One dimensional	High value added	Excellent
Rata-rata	4,49	5,36			

Sumber: Hasil Analisis, 2013.



Gambar 4. 67 Diagram I-S Jalan Kahuripan

1. *Highly attractive-to be improved*

Merupakan atribut yang paling baik untuk dapat menarik pengguna jalur pejalan kaki yang potensial karena dapat menampilkan atribut yang diharapkan oleh sebagian besar pengguna jalur pejalan kaki. Dan merupakan atribut yang penting

namun keberadaannya saat ini masih belum sesuai dengan harapan pengguna jalur pejalan kaki. Atribut yang mewakili adalah berjalan tidak berdesakan.

2. *Critical-excellent*

Atribut yang memiliki kategori *Critical* merupakan atribut yang sangat penting dan berpengaruh terhadap kepuasan pengguna jalur pejalan kaki sehingga pemerintah/ *stakeholder* harus memenuhi hal tersebut secara optimal, dan terletak pada kolom *excellent* yang berarti kinerja atribut tersebut sangat penting dan harus tetap dilanjutkan/ terdapat pada jalur pejalan kaki. Atribut yang mewakili adalah penambahan lebar jalur pejalan kaki, material lantai yang tidak licin dan perbaikan pada kerusakan trotoar.

3. *High value add-excellent*

Atribut yang berada pada kuadran ini merupakan kuadran yang mengartikan bahwa atribut yang ditawarkan melalui persepsi pengguna jalur pejalan kaki sangat penting dan memuaskan bagi pengguna jalur pejalan kaki. Apabila atribut tersebut disediakan maka dapat dipastikan akan mempengaruhi minat dan kepuasan pengguna jalur pejalan kaki menjadi lebih tinggi, hal ini dikarenakan atribut yang ditawarkan memiliki nilai tambah. Atribut yang mewakili adalah jalur khusus pejalan kaki, aman dari kendaraan dan keterhubungan transportasi yang baik.

4. *High value add-to be improved*

Atribut yang memiliki kontribusi tinggi terhadap kepuasan pengguna jalur pejalan kaki dan terletak pada kolom *to be improved* yang berarti atribut yang terdapat di dalamnya dianggap penting bagi pengguna jalur pejalan kaki, namun atribut tersebut masih belum sesuai dengan harapan pengguna. Jadi *stakeholder* harus segera melakukan perbaikan dan peningkatan. Atribut yang mewakili adalah adanya jalur *difable*.

5. *Potential-Excellent*

Atribut dengan kategori *potential* merupakan atribut yang dapat menarik perhatian secara bertahap jika atribut tersebut dilaksanakan, sehingga *stakeholder* dapat mempertimbangkan hal-hal strategis yang diperlukan untuk menarik minat pengguna jalur pejalan kaki dari waktu ke waktu, kolom *excellent* berarti kinerja atribut tersebut sangat penting dan harus tetap dilanjutkan terdapat pada jalur pejalan kaki. Atribut yang mewakili adalah adanya tempat sampah disepanjang jalur pejalan kaki.



6. *Potential-to be improved*

Atribut dengan kategori *potential* merupakan atribut yang dapat menarik perhatian secara bertahap jika atribut tersebut dilaksanakan, sehingga *stakeholder* dapat mempertimbangkan hal-hal strategis yang diperlukan untuk menarik minat pengguna jalur pejalan kaki dari waktu ke waktu dan untuk kategori *to be improved* menjadikan atribut tersebut dapat dipertimbangkan untuk diperbaiki. Kolom *to be improved* cenderung sebagai atribut penting namun tidak sesuai dengan yang diharapkan, maka sangat penting dilakukan perbaikan. Atribut yang mewakili adalah adanya penerangan khusus jalur pejalan kaki,

7. *Care free-surplus*

Kategori *Care free* pada kolom *surplus* tersebut dimaksudkan karena atribut yang ada menurut pengguna jalur pejalan kaki merupakan atribut yang kurang penting dan keberadaannya tidak perlu dipertimbangkan, dan termasuk dalam kolom *surplus* karena menurut pengguna jalur pejalan kaki atribut yang ada bukan atribut yang sangat penting untuk diadakan namun persepsi pengguna jalur pejalan kaki cukup puas dengan atribut tersebut. Maka atribut tersebut dapat dihilangkan tetapi tanpa menimbulkan dampak negatif bagi pengguna jalur pejalan kaki. Atribut yang mewakili adalah adanya pagar pembatas antara trotoar dan jalan, jarak terjangkau dan keterhubungan guna lahan satu dengan lainnya (saling berkaitan).

8. *Less attractive-surplus*

Pertimbangan biaya memang jadi salah satu faktor utama yang menjadikan suatu atribut pada kategori ini ditiadakan, dan di sisi lain juga terdapat faktor daya tarik yang sedikit untuk pengguna. Kategori *surplus* pada atribut menurut pengguna jalur pejalan kaki yang ada bukan atribut yang sangat penting untuk diadakan namun persepsi pengguna jalur pejalan kaki cukup puas dengan atribut tersebut. Maka dapat tetap dilakukan pertimbangan melalui pembiayaan maupun dari segi penggunaan. Atribut yang mewakili adalah penataan guna lahan dan vegetasi sesuai dengan jalur pejalan kaki.

9. *Less attractive-care free*

Pertimbangan biaya memang jadi salah satu faktor utama yang menjadikan suatu atribut pada kategori ini ditiadakan, dan di sisi lain juga terdapat faktor daya tarik yang sedikit untuk pengguna. Kategori *Care free* menunjukkan bahwa



atribut tersebut kurang penting keberadaannya dan dapat dilakukan peniadaan jika memang kurang sesuai dan kurang dibutuhkan. Atribut yang mewakili adalah adanya pohon yang mengurangi kebisingan dan adanya desain yang menarik dari jalur pejalan kaki.

10. *Care free-care free*

Pengembangan desain jalur pejalan kaki yang berada pada kategori ini tidak akan meningkatkan kepuasan pengguna jalur pejalan kaki, hal ini disebabkan karena atribut yang diberikan tidak dianggap penting oleh pengguna jalur pejalan kaki. Atribut yang mewakili adalah kebersihan dari jalur pejalan kaki, tinggi trotoar yang aman, terdapat etalase toko dan PKL untuk menarik pengguna jalur pejalan kaki (tidak membosankan).

11. *Highly attractive-excellent*

Atribut yang paling baik untuk menarik pengguna jalur pejalan kaki yang potensial. Dapat menampilkan atau memperlihatkan atribut yang diharapkan oleh sebagian besar pengguna jalur pejalan kaki. Atribut yang sangat penting dan harus dilanjutkan pengadaannya. Atribut yang mewakili adalah adanya pohon peneduh.

C. Jalan Tugu

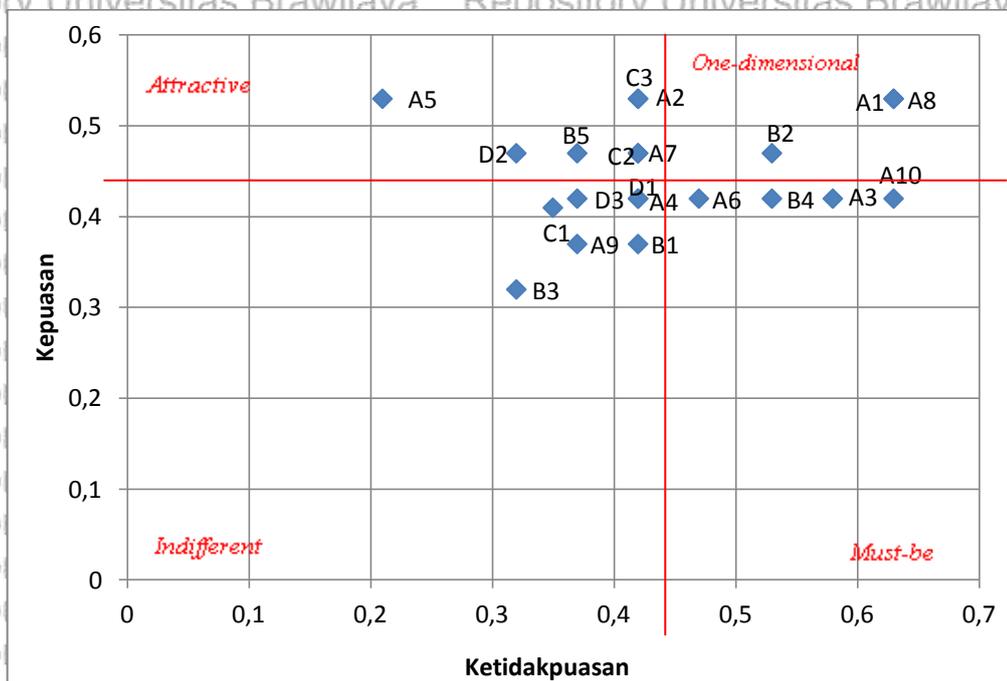
Untuk mengetahui nilai kepuasan dan ketidakpuasan pengguna mengenai jalur pejalan kaki yang berada di Jalan Tugu, maka dapat dilihat dari nilai kepuasan dan ketidakpuasan yang ada pada tabel berikut,

Tabel 4. 19 Kategori Kebutuhan Pengguna Jalur Pejalan Kaki di Jalan Tugu

Keterangan	A	O	M	I	R	Q	Kepuasan	Ketidakpuasan
A1	3	7	5	4	0	0	0,53	-0,63
A2	6	4	4	5	0	0	0,53	-0,42
A3	4	4	7	4	0	0	0,42	-0,58
A4	4	4	4	7	0	0	0,42	-0,42
A5	6	4	0	9	0	0	0,53	-0,21
A6	4	4	5	6	0	0	0,42	-0,47
A7	4	5	3	7	0	0	0,47	-0,42
A8	3	7	5	4	0	0	0,53	-0,63
A9	4	3	4	8	0	0	0,37	-0,37
A10	3	5	7	4	0	0	0,42	-0,63
B1	3	5	7	0	0	3	0,37	-0,42
B2	5	4	6	4	0	0	0,47	-0,53
B3	3	3	3	10	0	0	0,32	-0,32
B4	4	4	6	5	0	0	0,42	-0,53
B5	5	4	3	7	0	0	0,47	-0,37
C1	4	3	3	7	2	0	0,41	-0,35
C2	5	4	4	6	0	0	0,47	-0,42
C3	6	4	4	5	0	0	0,53	-0,42
D1	4	4	4	7	0	0	0,42	-0,42
D2	6	3	3	7	0	0	0,47	-0,32

Keterangan	A	O	M	I	R	Q	Kepuasan	Ketidakpuasan
D3	5	3	4	7	0	0	0,42	-0,37
					Rata-rata		0,45	-0,44

Sumber: Hasil Analisis, 2013



Gambar 4. 68 Diagram Kano Kepuasan dan Ketidakpuasan Pengguna Jalur Pejalan Kaki di Jalan Tugu

Kategori yang memiliki atribut yang paling banyak adalah kategori *Indifferent* dan *Attractive*. Pada jalur pejalan kaki di Jalan Tugu ini, atribut yang termasuk kedalam kategori *Indifferent* sebanyak 7 atribut yakni tempat sampah di sepanjang jalur pejalan kaki, keterhubungan yang baik untuk penyediaan transportasi, terdapat penyeberangan, guna lahan seperti etalase toko, pagar pembatas antara jalur pejalan kaki dan jalan, ketinggian trotoar dengan jalan yang sama dan sarana khusus untuk kaum *difable*.

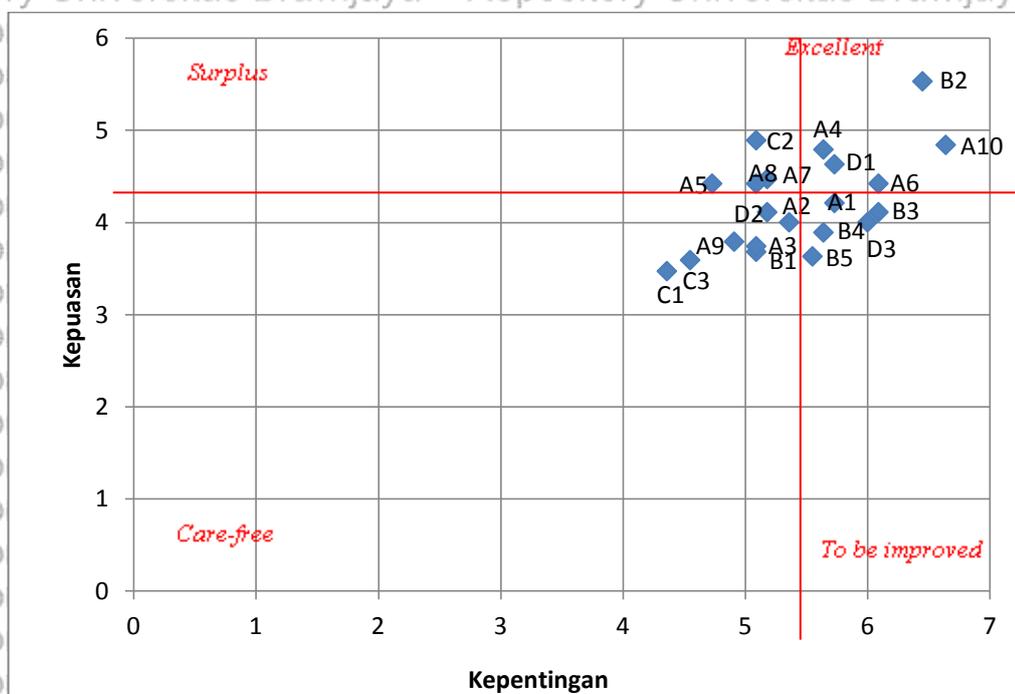
Sedangkan untuk kategori *Attractive* memiliki jumlah atribut sebanyak 7 atribut, yakni pohon yang berfungsi mengurangi kebisingan, keterhubungan guna lahan satu dengan guna lahan lainnya, terdapat kanopi untuk jalur pejalan kaki, penataan guna lahan dan vegetasi yang serasi dengan jalur pejalan kaki, terdapat pohon peneduh, jaraknya terjangkau dari tempat tinggal (jarak tidak terlalu jauh), dan desain yang menarik untuk jalur pejalan kaki.

Tabel 4. 20 Nilai Kepuasan dan Kepentingan Pengguna Jalur Pejalan Kaki di Jalan Tugu

Keterangan	Rata-rata Skor Kepuasan	Rata-rata Skor Kepentingan	Kano Model	Kualitas Atribut	I-S Model
A1	4,21	5,73	One dimensional	High value added	To be improved
A2	4,00	5,36	Attractive	Less attractive	Care free
A3	4,63	5,73	Must be	Critical	Excellent
A4	4,42	5,09	Indifferent	Care free	Surplus
A5	4,42	4,73	Indifferent	Care free	Surplus

Keterangan	Rata-rata Skor Kepuasan	Rata-rata Skor Kepentingan	Kano Model	Kualitas Atribut	I-S Model
A6	4,42	6,09	Must be	Critical	Excellent
A7	4,47	5,18	Attractive	Less attractive	Surplus
A8	4,79	5,64	One dimensional	High value added	Excellent
A9	3,79	4,91	Indifferent	Care free	Care free
A10	4,84	6,64	Must be	Critical	Excellent
B1	3,68	5,09	Indifferent	Care free	Care free
B2	5,53	6,45	One dimensional	High value added	Excellent
B3	4,11	6,09	Attractive	Highly attractive	To be improved
B4	3,89	5,64	Must be	Critical	To be improved
B5	3,63	5,55	Attractive	Highly attractive	To be improved
C1	3,47	4,36	Indifferent	Care free	Care free
C2	4,89	5,09	Attractive	Less attractive	Surplus
C3	3,59	4,55	Attractive	Less attractive	Care free
D1	3,74	5,09	Indifferent	Care free	Care free
D2	4,11	5,18	Attractive	Less attractive	Care free
D3	4,00	6,00	Indifferent	Potential	To be improved
Rata-rata	4,22	5,44			

Sumber: Hasil Analisis, 2013



Gambar 4. 69 Diagram Nilai I-S Jalur Pejalan Kaki di Jalan Tugu

1. Care free-care free

Pengembangan desain jalur pejalan kaki yang berada pada kategori ini tidak akan meningkatkan kepuasan pengguna jalur pejalan kaki, hal ini disebabkan karena atribut yang diberikan tidak dianggap penting oleh pengguna jalur pejalan kaki. Atribut yang mewakili adalah adanya pagar pembatas antara jalur pejalan kaki dengan jalan, tinggi trotoar yang aman, adanya etalase pada toko dan terjangkauanya jarak perjalanan.

2. *Care free-surplus*

Kategori *Care free* pada kolom *surplus* tersebut dimaksudkan karena atribut yang ada menurut pengguna jalur pejalan kaki merupakan atribut yang kurang penting dan keberadaannya tidak perlu dipertimbangkan, dan termasuk dalam kolom *surplus* karena menurut pengguna jalur pejalan kaki atribut yang ada bukan atribut yang sangat penting untuk diadakan namun persepsi pengguna jalur pejalan kaki cukup puas dengan atribut tersebut. Maka atribut tersebut dapat dihilangkan tetapi tanpa menimbulkan dampak negatif bagi pengguna jalur pejalan kaki. Atribut yang mewakili adalah adanya pohon peneduh dan adanya pohon yang berfungsi mengurangi kebisingan.

3. *Critical-to be improved*

Atribut yang memiliki kategori *Critical* merupakan atribut yang sangat penting dan berpengaruh terhadap kepuasan pengguna jalur pejalan kaki sehingga pemerintah/ *stakeholder* harus memenuhi hal tersebut secara optimal, dan terletak pada kolom *excellent* yang berarti kinerja atribut tersebut sangat penting dan harus tetap dilanjutkan/ terdapat pada jalur pejalan kaki. Atribut yang mewakili adalah aman dari kendaraan.

4. *Critical-excellent*

Atribut yang memiliki kategori *Critical* merupakan atribut yang sangat penting dan berpengaruh terhadap kepuasan pengguna jalur pejalan kaki sehingga pemerintah/ *stakeholder* harus memenuhi hal tersebut secara optimal, dan terletak pada kolom *excellent* yang berarti kinerja atribut tersebut sangat penting dan harus tetap dilanjutkan/ terdapat pada jalur pejalan kaki. Atribut yang mewakili adalah adanya jalur khusus pejalan kaki, terdapat tempat sampah disepanjang jalur pejalan kaki dan penambahan lebar jalur pejalan kaki.

5. *Less attractive-surplus*

Pertimbangan biaya memang jadi salah satu faktor utama yang menjadikan suatu atribut pada kategori ini ditiadakan, dan di sisi lain juga terdapat faktor daya tarik yang sedikit untuk pengguna. Kategori *surplus* pada atribut menurut pengguna jalur pejalan kaki yang ada bukan atribut yang sangat penting untuk diadakan namun persepsi pengguna jalur pejalan kaki cukup puas dengan atribut tersebut. Maka dapat tetap dilakukan pertimbangan melalui pembiayaan maupun dari segi penggunaan. Atribut yang mewakili adalah kebersihan jalur pejalan

kaki dan adanya penataan guna lahan dan vegetasi yang serasi pada jalur pejalan kaki.

6. *Less attractive-care free*

Pertimbangan biaya memang jadi salah satu faktor utama yang menjadikan suatu atribut pada kategori ini ditiadakan, dan di sisi lain juga terdapat faktor daya tarik yang sedikit untuk pengguna. Kategori *Care free* menunjukkan bahwa atribut tersebut kurang penting keberadaannya dan dapat dilakukan peniadaan jika memang kurang sesuai dan kurang dibutuhkan. Atribut yang mewakili adalah berjalan tidak berdesakan, desain yang menarik bagi pengguna dan keterhubungan guna lahan satu dengan yang lain.

7. *Highly attractive-to be improved*

Merupakan atribut yang paling baik untuk dapat menarik pengguna jalur pejalan kaki yang potensial karena dapat menampilkan atribut yang diharapkan oleh sebagian besar pengguna jalur pejalan kaki. Dan merupakan atribut yang penting namun keberadaannya saat ini masih belum sesuai dengan harapan pengguna jalur pejalan kaki. Atribut yang mewakili adalah perbaikan pada kerusakan trotoar dan adanya lampu penerangan khusus pada jalur pejalan kaki.

8. *High value add-excellent*

Atribut yang berada pada kuadran ini merupakan kuadran yang mengartikan bahwa atribut yang ditawarkan melalui persepsi pengguna jalur pejalan kaki sangat penting dan memuaskan bagi pengguna jalur pejalan kaki. Apabila atribut tersebut disediakan maka dapat dipastikan akan mempengaruhi minat dan kepuasan pengguna jalur pejalan kaki menjadi lebih tinggi, hal ini dikarenakan atribut yang ditawarkan memiliki nilai tambah. Atribut yang mewakili adalah ketinggian trotoar yang sejajar dengan jalan dan adanya material lantai yang tidak licin.

9. *High value add-to be improved*

Atribut yang memiliki kontribusi tinggi terhadap kepuasan pengguna jalur pejalan kaki dan terletak pada kolom *to be improved* yang berarti atribut yang terdapat di dalamnya dianggap penting bagi pengguna jalur pejalan kaki, namun atribut tersebut masih belum sesuai dengan harapan pengguna. Jadi *stakeholder* harus segera melakukan perbaikan dan peningkatan. Atribut yang mewakili adalah adanya jalur *difable*



10. *Potential-to be improved*

Atribut dengan kategori *potential* merupakan atribut yang dapat menarik perhatian secara bertahap jika atribut tersebut dilaksanakan, sehingga *stakeholder* dapat mempertimbangkan hal-hal strategis yang diperlukan untuk menarik minat pengguna jalur pejalan kaki dari waktu ke waktu dan untuk kategori *to be improved* menjadikan atribut tersebut dapat dipertimbangkan untuk diperbaiki. Kolom *to be improved* cenderung sebagai atribut penting namun tidak sesuai dengan yang diharapkan, maka sangat penting dilakukan perbaikan. Atribut yang mewakili adalah adanya keterhubungan yang baik antara jalur pejalan kaki dengan transportasi umum.

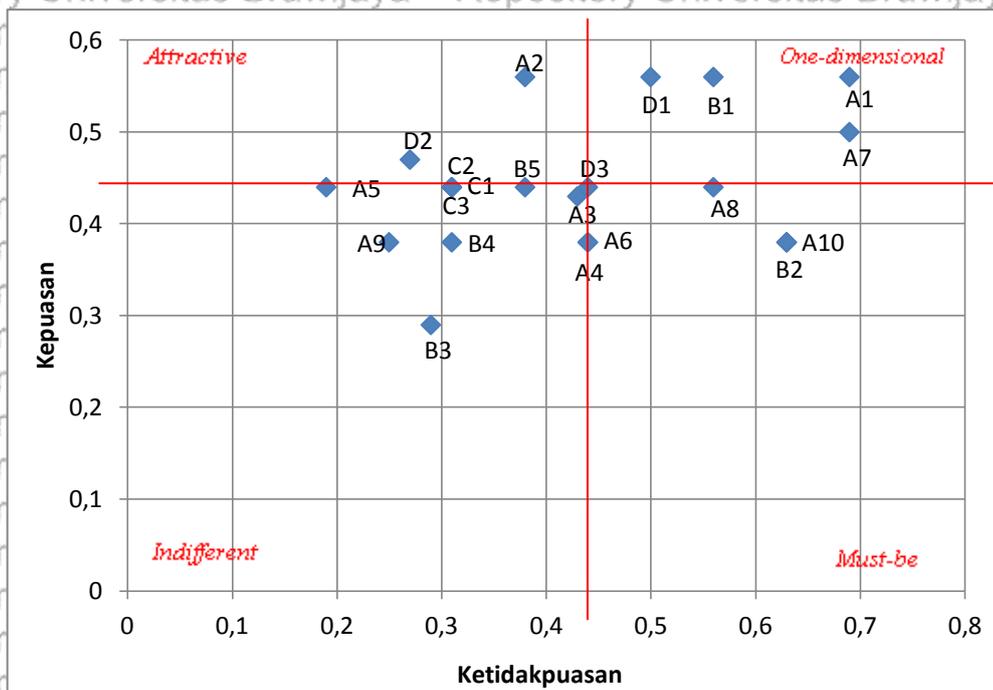
D. Jalan Kertanegara

Untuk mengetahui nilai kepuasan dan ketidakpuasan pengguna mengenai jalur pejalan kaki yang berada di Jalan Kertanegara, maka dapat dilihat dari nilai kepuasan dan ketidakpuasan yang ada pada tabel berikut,

Tabel 4. 21 Kategori Kebutuhan Pengguna Jalur Pejalan Kaki di Jalan Kertanegara

Keterangan	A	O	M	I	R	Q	Kepuasan	Ketidakpuasan
A1	3	6	5	2	0	0	0,56	-0,69
A2	6	3	3	4	0	0	0,56	-0,38
A3	3	3	3	5	2	0	0,43	-0,43
A4	3	3	4	6	0	0	0,38	-0,44
A5	5	2	1	8	0	0	0,44	-0,19
A6	3	3	4	6	0	0	0,38	-0,44
A7	2	6	5	3	0	0	0,50	-0,69
A8	3	4	5	4	0	0	0,44	-0,56
A9	4	2	2	8	0	0	0,38	-0,25
A10	2	4	6	4	0	0	0,38	-0,63
B1	3	6	3	4	0	0	0,56	-0,56
B2	2	4	6	4	0	0	0,38	-0,63
B3	2	2	2	8	2	0	0,29	-0,29
B4	4	2	3	7	0	0	0,38	-0,31
B5	4	3	3	6	0	0	0,44	-0,38
C1	5	2	3	6	0	0	0,44	-0,31
C2	5	2	3	6	0	0	0,44	-0,31
C3	5	2	3	6	0	0	0,44	-0,31
D1	5	4	4	3	0	0	0,56	-0,50
D2	5	2	2	6	1	0	0,47	-0,27
D3	4	3	4	5	0	0	0,44	-0,44
						Rata-rata	0,44	-0,43

Sumber: Hasil Analisis, 2013



Gambar 4. 70 Diagram Kano Kepuasan dan Ketidakpuasan Pengguna Jalur Pejalan Kaki di Jalan Kertanegara

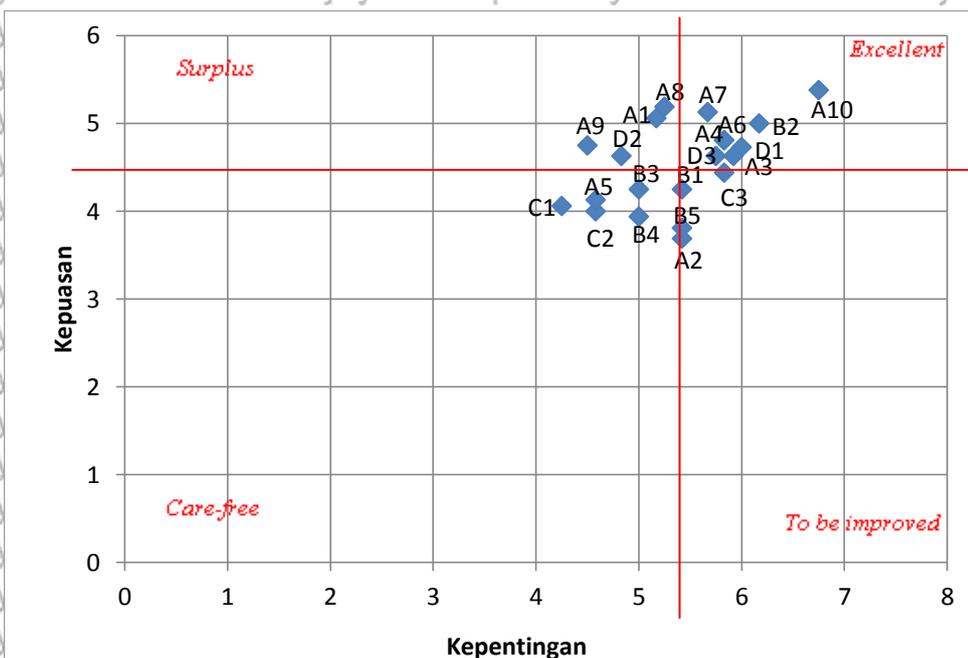
Kategori yang memiliki atribut paling banyak sebarannya merupakan kategori *Must be* karena memiliki sebanyak 6 atribut. Pada kategori *Must be* terdapat atribut-atribut persepsi pengguna jalur pejalan kaki yakni pohon peneduh, tempat sampah di sepanjang jalur pejalan kaki, ketinggian jalur pejalan kaki sejajar dengan jalan, penambahan lebar jalur pejalan kaki, material lantai tidak licin, dan adanya keterhubungan jalur pejalan kaki dengan transportasi (halte, dll). Untuk kategori *Must be* ini memiliki penjelasan bahwa atribut yang terdapat di dalam kategori ini tidak akan mempengaruhi kepuasan pengguna jalur pejalan kaki melampaui batas normal dikarenakan atribut-atribut yang diberikan merupakan atribut yang memang seharusnya ada pada jalur pejalan kaki di Jalan Kertanegara segmen 7.

Tabel 4. 22 Nilai Kepuasan dan Kepentingan Pengguna Jalur Pejalan Kaki di Jalan Kertanegara

Keterangan	Rata-rata Skor Kepuasan	Rata-rata Skor Kepentingan	Kano Model	Kualitas Atribut	I-S Model
A1	5,06	5,17	<i>One dimensional</i>	<i>Low value added</i>	<i>Excellent</i>
A2	3,69	5,42	<i>Attractive</i>	<i>High value added</i>	<i>To be improved</i>
A3	4,63	5,92	<i>Indifferent</i>	<i>High value added</i>	<i>Excellent</i>
A4	4,81	5,83	<i>Must be</i>	<i>High value added</i>	<i>Excellent</i>
A5	4,13	4,58	<i>Indifferent</i>	<i>Less attractive</i>	<i>Care free</i>
A6	4,81	5,83	<i>Must be</i>	<i>High value added</i>	<i>Excellent</i>
A7	5,13	5,67	<i>One dimensional</i>	<i>High value added</i>	<i>Excellent</i>
A8	5,19	5,25	<i>Must be</i>	<i>Low value added</i>	<i>Excellent</i>
A9	4,75	4,50	<i>Indifferent</i>	<i>Less attractive</i>	<i>Surplus</i>
A10	5,38	6,75	<i>Must be</i>	<i>High value added</i>	<i>Excellent</i>
B1	4,25	5,42	<i>One dimensional</i>	<i>High value added</i>	<i>To be improved</i>
B2	5,00	6,17	<i>Must be</i>	<i>High value added</i>	<i>Excellent</i>

Keterangan	Rata-rata Skor Kepuasan	Rata-rata Skor Kepentingan	Kano Model	Kualitas Atribut	I-S Model
B3	4,25	5,00	Indifferent	Care free	Care free
B4	3,94	5,00	Attractive	Less attractive	Care free
B5	3,81	5,42	Indifferent	High value added	To be improved
C1	4,06	4,25	Indifferent	Less attractive	Care free
C2	4,00	4,58	Indifferent	Less attractive	Care free
C3	4,44	5,83	Indifferent	Highly attractive	To be improved
D1	4,73	6,00	One dimensional	High value added	Excellent
D2	4,63	4,83	Attractive	Less attractive	Surplus
D3	4,63	5,75	Must be	High value added	Excellent
Rata-rata	4,54	5,39			

Sumber: Hasil Analisis, 2013



Gambar 4. 71 Diagram I-S Jalur Pejalan Kaki di Jalan Kertanegara

1. *Low value added-excellent*

Atribut yang termasuk ke dalam *Low value add* merupakan atribut yang kurang memberikan kontribusi terhadap kepuasan pengguna jalur pejalan kaki, namun *stakeholder* tidak boleh mengabaikan atribut ini dikarenakan pengguna akan menjadi tidak puas saat mendapatkan atribut tersebut dengan jumlah yang terlalu sedikit. Terletak pada kolom *excellent* yang berarti kinerja atribut tersebut sangat penting dan harus tetap dilanjutkan/ terdapat pada jalur pejalan kaki. Atribut yang mewakili adalah adanya jalur khusus *difable*.

2. *High value add-excellent*

Atribut yang berada pada kuadran ini merupakan kuadran yang mengartikan bahwa atribut yang ditawarkan melalui persepsi pengguna jalur pejalan kaki sangat penting dan memuaskan bagi pengguna jalur pejalan kaki. Apabila atribut

tersebut disediakan maka dapat dipastikan akan mempengaruhi minat dan kepuasan pengguna jalur pejalan kaki menjadi lebih tinggi, hal ini dikarenakan atribut yang ditawarkan memiliki nilai tambah. Atribut yang mewakili adalah adanya jalur khusus pejalan kaki, terdapat pohon peneduh, terdapat tempat sampah disepanjang jalur pejalan kaki, kebersihan pada jalur pejalan kaki, ketinggian jalur pejalan kaki yang sejajar dengan jalan, penambahan lebar jalur pejalan kaki, material lantai yang tidak licin, jarak dari guna lahan dengan tempat tinggal terjangkau dan adanya keterhubungan antara transportasi dengan jalur pejalan kaki.

3. *High value add-to be improved*

Atribut yang memiliki kontribusi tinggi terhadap kepuasan pengguna jalur pejalan kaki dan terletak pada kolom *to be improved* yang berarti atribut yang terdapat di dalamnya dianggap penting bagi pengguna jalur pejalan kaki, namun atribut tersebut masih belum sesuai dengan harapan pengguna. Jadi *stakeholder* harus segera melakukan perbaikan dan peningkatan. Atribut yang mewakili adalah berjalan tidak berdesakan, ketinggian jalur pejalan kaki yang aman bagi pejalan kaki dan adanya lampu penerangan khusus jalur pejalan kaki.

4. *Highly attractive-to be improved*

Merupakan atribut yang paling baik untuk dapat menarik pengguna jalur pejalan kaki yang potensial karena dapat menampilkan atribut yang diharapkan oleh sebagian besar pengguna jalur pejalan kaki. Dan merupakan atribut yang penting namun keberadaannya saat ini masih belum sesuai dengan harapan pengguna jalur pejalan kaki. Atribut yang mewakili adalah adanya desain yang menarik pada jalur pejalan kaki.

5. *Less attractive-surplus*

Pertimbangan biaya memang jadi salah satu faktor utama yang menjadikan suatu atribut pada kategori ini ditiadakan, dan di sisi lain juga terdapat faktor daya tarik yang sedikit untuk pengguna. Kategori *surplus* pada atribut menurut pengguna jalur pejalan kaki yang ada bukan atribut yang sangat penting untuk diadakan namun persepsi pengguna jalur pejalan kaki cukup puas dengan atribut tersebut. Maka dapat tetap dilakukan pertimbangan melalui pembiayaan maupun dari segi penggunaan. Atribut yang mewakili adalah adanya pagar pembatas antara jalur pejalan kaki dan jalan dan adanya keterhubungan antara guna lahan satu dengan yang lain (saling berkaitan).

6. *Less attractive-care free*

Atribut yang termasuk ke dalam kategori *Less attractive* tersebut dapat ditiadakan atau dibuang dikarenakan memiliki daya tarik yang sangat kecil untuk pengguna jalur pejalan kaki, peniadaan atribut tersebut dikarenakan adanya pertimbangan biaya untuk pengadaannya. Terletak pada daerah *Care free* yakni pengaruh atribut terhadap kepuasan pengguna jalan sangat rendah dikarenakan atribut dirasa kurang penting. Atribut yang mewakili adalah adanya pohon yang berfungsi untuk mengurangi kebisingan, aman dari jarak kendaraan, adanya etalase pada toko dan adanya penataan guna lahan dan vegetasi yang serasi dengan jalur pejalan kaki.

4.8.2 Prioritas Analisis Kano

Penetapan prioritas dilakukan dengan cara mengurutkan hasil analisis kano dari mulai Kano Model dengan urutan (*must be, one dimensional, attractive, dan indifferent*), kemudian dilanjutkan dengan membaca kualitas atribut dan diutamakan dengan atribut yang memiliki kriteria nilai tinggi sesuai dengan urutan kano model yaitu dengan urutan (*must be - critical, one dimensional - high value added, attractive - highly attractive, dan indifferent - potential*). Kemudian untuk menetapkan prioritas, yang terakhir adalah dengan cara membaca I-S Model dengan mengutamakan atribut yang termasuk ke dalam kategori *excellent dan to be improved*. Dari tahap tersebut maka dihasilkan prioritas atribut yang harus diperbaiki sesuai dengan persepsi pejalan kaki yaitu sebagai berikut:

Tabel 4. 23 Pengembangan Atribut Desain Pada Jalur Pejalan Kaki di Lokasi Studi Menurut Analisis Kano

Prioritas	Jalan Semeru	Jalan Kahuripan	Jalan Tugu	Jalan Kertanegara
1	A6 (Tempah sampah)	A10 (Lebar Jalur PJK)	A3 (Jalur Pejalan Kaki)	A4 (Pohon peneduh)
2	A10 (Lebar Jalur PJK)	B2 (Material Lantai)	A6 (Tempah sampah)	A6 (Tempah sampah)
3	D3 (Penyediaan Transportasi)	B3 (Kerusakan pada trotoar)	A10 (Lebar Jalur PJK)	A10 (Lebar Jalur PJK)
4	B2 (Material Lantai)	A3 (Jalur Pejalan Kaki)	B4 (Aman dari kendaraan)	B2 (Material Lantai)
5	A1 (Jalur <i>Difable</i>)	A8 (Ketinggian jalan dan jalur pejalan kaki sejajar)	A8 (Ketinggian jalan dan jalur pejalan kaki sejajar)	D3 (Penyediaan Transportasi)
6	A4 (Pohon peneduh)	B4 (Aman dari kendaraan)	B2 (Material Lantai)	A8 (Ketinggian jalan dan jalur pejalan kaki sejajar)
7	A7 (Kebersihan Jalur PJK)	D3 (Penyediaan Transportasi)	A1 (Jalur <i>Difable</i>)	A7 (Kebersihan Jalur PJK)
8	A3 (Jalur Pejalan Kaki)	A1 (Jalur <i>Difable</i>)	B3 (Kerusakan pada trotoar)	D1 (Jarak terjangkau)
9	A8 (Ketinggian jalan dan jalur pejalan kaki)	A4 (Pohon peneduh)	B5 (Lampu penerangan khusus PJK)	B1 (Tinggi trotoar yang aman)

Prioritas	Jalan Semeru sejajar)	Jalan Kahuripan	Jalan Tugu	Jalan Kertanegara
10	A2 (Tidak berdesakan)	A2 (Tidak berdesakan)	C2 (Guna lahan dan vegetasi yang sesuai)	A1 (Jalur <i>Difable</i>)
11	B4 (Aman dari kendaraan)	A5 (Pohon untuk mengurangi kebisingan)	A7 (Kebersihan Jalur PJK)	A2 (Tidak berdesakan)
12	B5 (Lampu penerangan khusus PJK)	C2 (Guna lahan dan vegetasi yang sesuai)	A2 (Tidak berdesakan)	D2 (Guna lahan saling berkaitan)
13	D1 (Jarak terjangkau)	C3 (Desain yang menarik)	C3 (Desain yang menarik)	B4 (Aman dari kendaraan)
14	A5 (Pohon untuk mengurangi kebisingan)	A6 (Tempah sampah)	D2 (Guna lahan saling berkaitan)	A3 (Jalur Pejalan Kaki)
15	C2 (Guna lahan dan vegetasi yang sesuai)	B5 (Lampu penerangan khusus PJK)	D3 (Penyediaan Transportasi)	B5 (Lampu penerangan khusus PJK)
16	D2 (Guna lahan saling berkaitan)	D1 (Jarak terjangkau)	A4 (Pohon peneduh)	C3 (Desain yang menarik)
17	B3 (Kerusakan pada trotoar)	D2 (Guna lahan saling berkaitan)	A5 (Pohon untuk mengurangi kebisingan)	A9 (Pagar pembatas)
18	B1 (Tinggi trotoar yang aman)	A9 (Pagar pembatas)	B1 (Tinggi trotoar yang aman)	A5 (Pohon untuk mengurangi kebisingan)
19	A9 (Pagar pembatas)	B1 (Tinggi trotoar yang aman)	A9 (Pagar pembatas)	C1 (Adanya etalase toko, PKL, dll)
20	C3 (Desain yang menarik)	A7 (Kebersihan Jalur PJK)	C1 (Adanya etalase toko, PKL, dll)	C2 (Guna lahan dan vegetasi yang sesuai)
21	C1 (Adanya etalase toko, PKL, dll)	C1 (Adanya etalase toko, PKL, dll)	D1 (Jarak terjangkau)	B3 (Kerusakan pada trotoar)

Sumber: Hasil Analisis, 2013

4.8.3 Kesimpulan Analisis Kano

A. Jalan Semeru

Analisis kano yang didapatkan di Jalan Semeru segmen 1, segmen 2, segmen 3 menunjukkan urutan prioritas atribut yang menjadi fokus permasalahan dari pengambilan persepsi masyarakat mengenai kondisi jalur pejalan kaki di wilayah studi Jalan Semeru. Perlu adanya penambahan tempat sampah disebabkan karena sulit ditemui tempat sampah pada jalur pejalan kaki di Jalan Semeru. Penambahan lebar jalur pejalan kaki diperlukan untuk menunjang aksesibilitas pengguna pada Jalan Semeru. Penyediaan transportasi diperlukan untuk mengakomodasi pejalan kaki yang juga sebagai pengguna transportasi umum untuk dapat nyaman menggunakan transportasi (di dekat Hotel Kertanegara). Penambahan jalur pejalan kaki dimaksudkan untuk menyediakan jalur pejalan kaki yang menerus dan tidak terpotong, sebab pada beberapa bagian terdapat sudut yang tidak memiliki jalur pejalan kaki yang dapat membahayakan pengguna jalur pejalan kaki dan jalan. Saran untuk mengubah jalur pejalan kaki disejajarkan dengan jalan dimaksudkan untuk mengurangi energi yang dikeluarkan pejalan kaki saat naik dan turun pada jalur pejalan kaki yang

akhirnya dapat menyebabkan kelelahan atau bahaya tersandung saat menaiki atau menuruni jalur pejalan kaki, hal ini juga digunakan untuk dapat lebih mengakomodasi pengguna jalur pejalan kaki dengan kebutuhan khusus (*difable*)

B. Jalan Kahuripan

Analisis kano yang didapatkan dari jalur pejalan kaki segmen 4 dan 5 di Jalan Kahuripan menunjukkan hasil bahwa perlu adanya penambahan lebar jalur pejalan kaki karena lokasi tersebut sering dilalui oleh wisatawan yang akan berkunjung ke Alun-alun Tugu, penambahan jalur pejalan kaki pada lokasi yang masih belum memiliki jalur pejalan kaki dikarenakan adanya bangunan yang terlalu menjorok kedepan dan memakan badan jalur pejalan kaki (di samping Hotel Tugu). Adanya ketinggian trotoar yang sejajar dengan jalur pejalan kaki hal ini dimaksudkan untuk menambah kenyamanan dan keamanan pengguna jalur pejalan kaki di Jalan Kahuripan. Penyediaan halte/ *shelter* untuk kemudahan pejalan kaki dalam mencari pergantian transportasi pada Jalan Kahuripan ini berada di dekat lokasi pasar bunga dan pasar hewan

C. Jalan Tugu

Atribut yang termasuk kedalam prioritas di dalam analisis kano yakni merupakan atribut yang sebagian besar dianggap penting oleh pengguna jalur pejalan kaki di Jalan Tugu. Penjelasan mengenai atribut dari urutan prioritas yakni perlunya penambahan jalur pejalan kaki pada lokasi samping bangunan Gedung DPR, depan Hotel Tugu, dan juga depan SMA, hal ini menjadi prioritas utama karena seringnya lokasi tersebut dilewati pengguna jalur pejalan kaki namun masih belum tersedia jalur pejalan kaki yang layak. Kerusakan pada trotoar terjadi pada jalur pejalan kaki di depan bangunan Koramil, perlu adanya perbaikan karena akar pohon yang semakin besar. Diperlukannya jalur *difable* untuk dapat mengakomodasi pengguna jalur pejalan kaki dengan kebutuhan khusus karena pada kondisi eksisting masih belum ada. Penambahan jalur pejalan kaki diperlukan untuk membantu kelancaran aksesibilitas dan juga memudahkan pengguna jalur pejalan kaki dengan usia lanjut sehingga tidak berdesakan hal ini juga didukung oleh adanya ketinggian jalur pejalan kaki yang disejajarkan dengan jalan agar tidak perlu lagi naik turun untuk melewati jalur pejalan kaki.

D. Jalan Kertanegara

Analisis kano memberikan kesimpulan bahwa pada Jalan Kertanegara masih perlu adalah penambahan jalur pejalan kaki pada bagian tertentu yang masih belum memiliki jalur pejalan kaki agar membantu untuk menciptakan jalur pejalan kaki yang menerus, peelunya penyediaan transportasi juga termasuk ke dalam skala prioritas persepsi pengguna jalur pejalan kaki, desain yang direncanakan adalah menempatkan *bus stop* di depan guna lahan Rumah Makan Yu Chi Yen. Adanya penambahan tempah sampah dan pohon peneduh bertujuan untuk meningkatkan kenyamanan pengguna jalur pejalan kaki. Prioritas tinggi trotoar yang aman dan penyediaan jalur pejalan kaki dengan jalan yang sejajar juga mendukung untuk mengakomodasi tingkat kenyamanan, keamanan, daya tarik dan juga kesenangan pengguna jalur pejalan kaki untuk dapat memanfaatkan jalur pejalan kaki sesering mungkin.



Tabel 4. 24 Hasil Rekapitulasi Analisis *Street Furniture*, Analisis *Behavior Mapping*, dan Analisis Kano

No	Variabel	Indikator	Kondisi Eksisting	Hasil Analisis Perilaku	Indikasi Perilaku pengguna				Hasil Analisis Persepsi	Persepsi pengguna			
					S	K	T	K		S	K	T	K
1	Keselamatan (<i>Safety</i>)	Tinggi trotoar	Tinggi jalur pejalan kaki di lokasi studi rata-rata berukuran 15-25 cm.	Pejalan kaki naik dan turun pada jalur pejalan kaki dikarenakan tinggi jalur pejalan kaki dan jalan yang berbeda. Naik dan turun mengindikasikan jalur pejalan kaki kurang aman saat digunakan karena berpeluang mengakibatkan pejalan kaki tersandung saat jalan.	K	K	K	K	Tinggi trotoar perlu dikurangi untuk memudahkan jalur pejalan kaki digunakan oleh kaum <i>difable</i> dan juga pejalan kaki berusia di atas 65 tahun	T	T	T	T
		Material trotoar	Material trotoar yang digunakan sebagian besar berjenis batu koral motif, terdapat juga paving di beberapa segmen, dan lantai marmer di Jalan Kertanegara	—	—	—	—	—	Perlu adanya penggantian material trotoar dengan material yang memiliki keamanan tinggi pada saat kondisi cuaca apapun. Lantai marmer perlu untuk diganti menjadi batuan koral motif agar tidak licin	P	T	T	T
		Lubang trotoar	Kondisi perkerasan yang ada di lokasi studi memiliki lubang dan kerusakan yang sebagian besar diakibatkan oleh tanaman (pohon)	Pejalan kaki berbelok menghindari lubang atau kerusakan yang terjadi pada jalur pejalan kaki. Indikasi dari perilaku berbelok dan menghindari kerusakan dapat mengurangi keamanan pejalan kaki.	K	T	K	T	Kerusakan jalur pejalan kaki oleh tanaman dan kondisi cuaca harus segera diperbaiki agar tidak membahayakan pengguna jalur pejalan kaki	T	T	T	A
	Aman dari kendaraan	Lokasi studi merupakan jalur jalan yang bertipe	Pejalan kaki menyeberang pada lokasi jalan tanpa	T	K	K	T	Perlu adanya penambahan jalur penyeberangan yang	T	T	T	A	

No	Variabel	Indikator	Kondisi Eksisting	Hasil Analisis Perilaku	Indikasi Perilaku pengguna				Persepsi pengguna				
					S	K	T	K	S	K	T	K	
					h	h	r	r	h	h	r	r	
			di jalan arteri skunder dan terletak di pusat kota, masih terdapat lokasi berbahaya yang digunakan pejalan kaki untuk menyeberang (Jalan Semeru, Jalan Kahuripan, Jalan Tugu dan Jalan Kertanegara)	zebra cross. Hal ini juga mengindikasikan kurang amannya pejalan kaki saat menyeberang					kurang serta penanda penyeberangan bagi pengguna jalan agar lebih berhati-hati saat melintas.				
		Penerangan saat gelap	Penerangan pada saat malam hari kurang dikarenakan jalur pejalan kaki mengandalkan lampu jalan untuk penerangan.					Penerangan jalur pejalan kaki dan jalan dibedakan, jalur pejalan kaki harus memiliki penerangan sendiri untuk pengguna jalur pejalan kaki agar lebih nyaman saat digunakan.	T	T	T	A	
2	Kenyamanan (Comfort)	Sirkulasi	Sirkulasi jalur pejalan kaki yang padat pada saat jam kerja mengakibatkan terjadinya kontak fisik antar pengguna jalur pejalan kaki. Tingkat pelayanan jalur pejalan kaki pada saat hari kerja paling buruk adalah bernilai D yakni terletak pada Jalan Kertanegara (Segmen 7, zona 2) pada pagi hari.	Pejalan kaki berjalan dengan mengubah posisi badan dan berdesakan. Hal ini mengindikasikan bahwa kenyamanan pejalan kaki kurang dikarenakan tidak dapat bebas dari gangguan saat berjalan	K	K	K	K	Penambahan lebar jalur pejalan kaki untuk memperbaiki tingkat pelayanan jalur pejalan kaki dan menarik minat masyarakat untuk lebih memilih berjalan kaki	T	T	T	T

No	Variabel	Indikator	Kondisi Eksisting	Hasil Analisis Perilaku	Indikasi Perilaku pengguna				Persepsi pengguna					
					S		K		T		K			
					S	K	T	K	S	K	T	K		
			Sedangkan pada hari libur tingkat pelayanan paling buruk adalah E terdapat pada Jalan Semeru (segmen 1, zona 1 dan segmen 1 zona 2) pada pagi hari.											
	Klimat		Masih kurang adanya pepohonan untuk melindungi pejalan kaki dari cuaca panas dan hujan, belum adanya kanopi untuk tempat berlindung.	Pejalan kaki terpapar sinar matahari secara langsung dan jika hujan tidak dapat menggunakan jalur pejalan kaki. Hal ini mengindikasikan bahwa jalur pejalan kaki kurang nyaman saat digunakan pada kondisi waktu tertentu (panas pada siang hari dan hujan). Diperlukan adanya pohon peneduh untuk dapat melindungi pejalan kaki.	K	K	K	K	Dibutuhkan pengadaan jalur pejalan kaki yang memiliki kanopi maupun pohon yang dapat dimanfaatkan oleh pejalan kaki untuk berlindung dari panas dan hujan.	T	T	T	T	
	Kebisingan		Belum adanya jenis pohon yang digunakan untuk mengurangi tingkat kebisingan jalur pejalan kaki terhadap jalan					Penambahan jenis tanaman untuk mengurangi kebisingan yang berasal dari jalan	A	T	A	A		
	Kebersihan		Kurangnya tempat sampah yang tersedia di sepanjang jalur pejalan kaki					Penambahan tempat sampah dengan jarak sesuai dengan standar yang telah ditentukan yaitu dengan interval 15-20 meter secara teratur.	T	T	T	T		



No	Variabel	Indikator	Kondisi Eksisting	Hasil Analisis Perilaku	Indikasi Perilaku pengguna				Hasil Analisis Persepsi	Persepsi pengguna			
					S	K	T	K		S	K	T	K
					h	r		r		h	r		r
		Bentuk	Ketinggian trotoar aman dari pejalan kaki dengan segala usia dan segala kondisi, adanya jalur pejalan kaki yang terlalu sempit dan ada bagian jalan yang belum tersedia jalur pejalan kaki (jalur pejalan kaki terputus)	Pejalan kaki mengubah posisi berjalan ataupun berpindah jalur. Indikasinya adalah terdapat bentuk jalur pejalan kaki yang terhalang sehingga kurang nyaman saat digunakan.	K	K	K	K	Ketinggian trotoar yang aman digunakan dan penambahan <i>bollard</i> yang digunakan sebagai pembatas dan pembeda antara jalur pejalan kaki dan jalan	T	T	T	T
				Pejalan kaki berjalan di bahu jalan (tidak pada trotoar). Hal ini disebabkan karena terputus dan menyempitnya jalur pejalan kaki. Mengindikasikan jalur pejalan kaki kurang aman nyaman saat digunakan.	K	K	K	T	Penambahan jalur pejalan kaki yang terputus dikarenakan adanya bangunan yang terlalu menonjol keluar sehingga menghabiskan ruang untuk jalur pejalan kaki (trotoar)	T	T	T	A
3	Daya Tarik (<i>Attractive</i>)	Guna lahan sekitar	Belum terdapat guna lahan yang memanfaatkan etalase toko untuk dapat lebih menarik perhatian pejalan kaki maupun pengguna jalan berkunjung	Pejalan kaki berjalan kaki penuh tanpa berhenti di salah satu toko untuk melihat-lihat. Hal ini mengindikasikan bahwa jalur pejalan kaki kurang menarik dengan tidak memanfaatkan etalase toko untuk mempromosikan produknya agar pejalan kaki tertarik untuk datang dan melihat-lihat.	K	K	K	K	Penambahan pemanfaatan etalase toko sebagai promosi agar lebih menarik seseorang untuk berjalan kaki dan mengunjungi toko tersebut.	A	A	A	A
		Keindahan lingkungan	Penataan guna lahan dan vegetasi yang belum	Pejalan kaki berjalan sambil tidak melihat ke kanan dan	T	K	K	T	Mengatur vegetasi yang belum serasi, agar dapat	A	T	T	A



No	Variabel	Indikator	Kondisi Eksisting	Hasil Analisis Perilaku	Indikasi Perilaku pengguna				Persepsi pengguna				
					S	K	T	K	S	K	T	K	
					h	r	r	r	h	r	r	r	
			serasi sepanjang jalur pejalan kaki memberikan kesan monoton bagi pejalan dan kurang menarik	ke kiri. Hal ini menunjukkan bahwa pejalan kaki ingin segera sampai di tempat tujuan. Daya tarik kurang karena tidak ada pemandangan berupa desain koridor yang unik maupun vegetasi yang menarik yang dapat dinikmati sejenak oleh pengguna jalur pejalan kaki.					menyatu dengan konsep trotoar yang berada di lokasi studi Jalan Semeru, Jalan Kahuripan, Jalan Tugu dan Jalan Kertanegara				
	Desain Koridor	Belum terdapat desain jalur pejalan kaki yang unik dan dapat menarik minat seseorang untuk sering berjalan kaki.	Belum terdapat desain jalur pejalan kaki yang unik dan dapat menarik minat seseorang untuk sering berjalan kaki.	Desain koridor jalur pejalan kaki dengan dinding kosong di sebelahnya dapat ditambahkan hiasan-hiasan teratur berupa lukisan yang dapat dinikmati oleh pejalan kaki	T	K	T	K	Desain koridor jalur pejalan kaki dengan dinding kosong di sebelahnya dapat ditambahkan hiasan-hiasan teratur berupa lukisan yang dapat dinikmati oleh pejalan kaki	A	T	A	T
4	Menyenangkan (Convenience)	Jarak terjangkau oleh pejalan kaki	Belum adanya konsep jarak terjangkau dan belum tersedianya kursi (tempat duduk) pada titik seseorang mengalami kelelahan pada jalur pejalan kaki.	Pejalan kaki berjalan cepat, lebih dari 1/2 detik dikarenakan ingin langsung sampai pada guna lahan yang dituju. Hal ini mengindikasikan kondisi guna lahan disekitarnya kurang menyenangkan	K	K	K	K	Penyediaan kursi tempat duduk untuk pejalan kaki yang merasa lelah sesuai dengan standar yang ada yakni kurang lebih setiap 10 meter. Peletakan bangku juga perlu memperhatikan lebar jalur pejalan kaki	T	T	T	T
	Keterhubungan guna lahan	Guna lahan masih bercampur dan adanya guna lahan yang tidak saling berkaitan namun berdekatan.	Guna lahan masih bercampur dan adanya guna lahan yang tidak saling berkaitan namun berdekatan.	karena letak guna lahan satu dengan yang lain yang saling berkaitan terlalu jauh dan berbeda lokasi.					Penempatan guna lahan yang selaras dan sesuai dengan guna lahan disekitarnya	A	A	A	A
	Kemudahan pergantian transportasi	Belum adanya keterhubungan yang baik dalam penyediaan transportasi (tersedianya halte dan lokasi menunggu kendaraan	Belum adanya keterhubungan yang baik dalam penyediaan transportasi (tersedianya halte dan lokasi menunggu kendaraan	Pejalan kaki berhenti dan mengumpul pada titik dimana angkutan umum biasa berhenti. Hal ini mengindikasikan bahwa pejalan kaki yang lain akan	K	K	K	K	Kemudahan pergantian transportasi ditandai dengan pengadaan <i>shelter</i> ataupun halte untuk tempat mengambil dan menurunkan penumpang. Hal ini dapat	T	T	T	T

Tabel 4. 25 Matriks Hubungan Analisis Perilaku dan Persepsi Terhadap Karakteristik Pejalan Kaki

Analisis / Karakteristik	Usia	Jenis Kelamin	Jenis Pekerjaan	Waktu Penggunaan	Sarana Perjalanan	Kepentingan Perjalanan
PERSEPSI - Keselamatan	Tinggi trotoar perlu dikurangi untuk memudahkan jalur pejalan kaki digunakan oleh kaum <i>diffable</i> dan juga pejalan kaki berusia di atas 65 tahun.	Dominasi jalur pejalan kaki oleh jenis kelamin perempuan mengharuskan jalur pejalan kaki tersebut lebih aman dengan penambahan lampu penerangan khusus pejalan kaki pada saat gelap.	Sebagian besar pejalan kaki berlatar belakang pekerjaan sebagai mahasiswa/pelajar, hal ini mengindikasikan bahwa jalan harus aman dari material lantai yang membahayakan (licin) karena pengguna cenderung tidak memperhatikan kondisi jalur pejalan kaki.	Waktu penggunaan yang mendominasi adalah pada saat jam puncak yakni pada pagi hari, oleh karena itu akan sangat sering dijumpai kondisi bergerombol pada saat menggunakan jalur pejalan kaki, hal ini harus diimbangi dengan jalur pejalan kaki yang aman dari kendaraan dan juga dari lubang maupun kerusakan trotoar agar sirkulasi menjadi lancar dan tidak berbahaya.	Sarana perjalanan yang mendominasi adalah kendaraan pribadi penuh, namun pada segmen 1 dan segmen 5 didominasi oleh pengguna kendaraan umum. Menghindari semakin bertambahnya pengguna kendaraan pribadi, perlu dilakukan perbaikan pada kondisi fisik jalur pejalan kaki agar pengguna dapat tertarik untuk menggunakan jalur pejalan kaki dan juga kendaraan umum.	Dominasi kepentingan perjalanan fungsional yang ada di koridor Jalan Semeru – Jalan Kertanegara menjadi alasan utama untuk jalur pejalan kaki yang baik agar bisa memberikan pelayanan yang baik pada pengguna terutama pada fokus utama yaitu keselamatan.
- Kenyamanan	Kenyamanan jalur pejalan kaki yang berpengaruh terhadap usia adalah bentuk ketinggian jalur pejalan kaki, pada jalur pejalan kaki yang saat ini ada ketinggian jalur pejalan kaki masih belum aman dan masih terdapat bagian menyempit serta jalur terputus. Pada dominasi usia pejalan kaki 65 tahun dan juga usia 0-12 tahun serta 13-18 tahun maka jalur pejalan kaki harus	Jenis kelamin perempuan mendominasi penggunaan jalur pejalan kaki, oleh karena itu faktor kenyamanan karena iklim sangat diperhatikan. Penambahan pohon yang teduh dapat menjadi alternatif agar dapat menjadikan jalur pejalan kaki nyaman digunakan setiap waktu.	Dengan jenis pekerjaan yang didominasi oleh pelajar dan mahasiswa, maka tingkat kenyamanan dapat dipusatkan pada sirkulasi dikarenakan pada jam puncak kenyamanan pada jalur pejalan kaki semakin berkurang dikarenakan sirkulasi yang padat.	Waktu penggunaan didominasi oleh jam puncak yakni pada saat pagi hari, penggunaan ini menyebabkan penumpukan dan banyaknya hambatan yang mengganggu sirkulasi pejalan kaki, oleh karena itu dapat dilakukan pelebaran jalur pejalan kaki untuk meningkatkan faktor kenyamanan jalur pejalan kaki.	Hubungan antara sarana perjalanan dengan faktor kenyamanan ditunjukkan dalam persepsi mengenai terhambatnya sirkulasi bentuk jalur pejalan kaki yang terpotong dan menyempit sehingga menyebabkan pejalan kaki tidak nyaman, oleh karena itu masih banyak yang lebih memilih menggunakan kendaraan pribadi penuh.	Hubungan antara kepentingan perjalanan dengan kenyamanan ditunjukkan oleh dominasi kepentingan perjalanan yaitu bersifat perjalanan fungsional, sedangkan tingkat kenyamanan berupa sirkulasi sering terhambat karena adanya pejalan kaki yang berkelompok menunggu angkutan umum, maka dari itu untuk meningkatkan kenyamanan dapat

Analisis / Karakteristik	Usia	Jenis Kelamin	Jenis Pekerjaan	Waktu Penggunaan	Sarana Perjalanan	Kepentingan Perjalanan
	nyaman digunakan oleh segala usia.					ditambahkan halte dan pelebaran jalur pejalan kaki.
- Kondisi Menyenangkan	Kondisi menyenangkan yang berkaitan dengan usia adalah terjangkau jarak jalur pejalan kaki, hal ini diperlukan untuk mendukung penempatan bangku/ kursi tempat istirahat bagi pejalan kaki, hal ini ditujukan agar pejalan kaki merasa senang dan tidak malas untuk menggunakan jalur pejalan kaki.	Hubungan antara kondisi menyenangkan dengan jenis kelamin juga dapat disimpulkan sama dengan usia. Dominasi jenis kelamin perempuan menjadikan pentingnya penempatan kursi/ bangku tempat duduk agar dapat beristirahat sejenak saat lelah berjalan.	Jenis pekerjaan yang mendominasi adalah pelajar/ mahasiswa, oleh sebab itu kondisi menyenangkan berupa keterhubungan guna lahan satu dengan yang lainnya menjadi variabel yang dapat mempengaruhi persepsi, namun pada persepsi pejalan kaki kondisi menyenangkan berupa keterhubungan guna lahan kurang penting untuk dijadikan prioritas perbaikan.	Hubungan waktu penggunaan dengan kondisi menyenangkan ditunjukkan dengan adanya persepsi pejalan kaki mengenai pentingnya kemudahan transportasi untuk sarana perpindahan pejalan kaki ke lokasi lain, waktu penggunaan dengan dominasi pada pagi hari menjadikan transportasi harus dikelola dengan baik agar tidak mengalami penumpukan pengguna dan dapat melayani pejalan kaki dengan baik.	Hubungan antara kondisi menyenangkan dengan sarana perjalanan yakni adanya variabel kemudahan transportasi untuk dapat mengakomodasi pejalan kaki yang membutuhkan pergantian transportasi, penyediaan halte di titik tertentu dapat menarik minat untuk memilih berjalan kaki karena mudah perpindahannya.	Dominasi kepentingan perjalanan oleh kepentingan fungsional memiliki hubungan dengan kondisi menyenangkan yakni adanya keterhubungan guna lahan namun pada hasil persepsi pejalan kaki keterhubungan guna lahan satu dengan yang lainnya tidak begitu berpengaruh besar terhadap meningkatnya kesenangan pejalan kaki.
- Daya Tarik	Hubungan usia dan daya tarik salah satunya ditunjukkan dengan dominasi pejalan kaki berusia 5-12 tahun dan 13-18 tahun, hal ini disebabkan karena kepentingan perjalanannya untuk memenuhi kebutuhan fungsional. Untuk menarik minat	Hubungan jenis kelamin dan daya tarik dapat dilihat dari keindahan lingkungan dan penataan vegetasi yang terdapat di koridor jalur pejalan kaki di Jalan Semeru – Jalan Kertanegara. Dominasi pejalan kaki dengan jenis	Hubungan jenis pekerjaan dengan daya tarik dapat dilihat dari guna lahan sekitarnya. Jenis pekerjaan didominasi oleh pelajar/ mahasiswa maka dapat disimpulkan bahwa penggunaan jalur pejalan kaki sebagian besar hanya untuk	Hubungan waktu penggunaan dengan daya tarik dapat dilihat dari persepsi bahwa pejalan kaki akan lebih tertarik berjalan kaki jika vegetasi dan desain koridor lebih bagus dan tidak monoton, dominasi penggunaan pada pagi hari juga menjadikan jalur pejalan kaki	Hubungan sarana perjalanan dengan daya tarik dapat dilihat dari dominasi pengguna kendaraan pribadi dibandingkan dengan pejalan kaki yang menggunakan kendaraan umum, dengan adanya desain koridor yang baik diharapkan dapat membantu untuk menarik	Hubungan kepentingan perjalanan dengan daya tarik dapat dilihat dari dominasi pejalan kaki dengan kepentingan fungsional, agar dapat lebih menarik perbaikan tampilan desain koridor dan penataan vegetasi diperlukan agar menambah minat pejalan kaki untuk dapat

Analisis / Karakteristik	Usia	Jenis Kelamin	Jenis Pekerjaan	Waktu Penggunaan	Sarana Perjalanan	Kepentingan Perjalanan
	<p>masyarakat berusia diatas 18 tahun disarankan untuk melakukan perbaikan pada tampilan vegetasi dan keindahan lingkungan yang terdapat di koridor Jalan Semeru – Jalan Kertanegara.</p>	<p>kelamin perempuan dapat mempengaruhi minat berjalan jika keindahan dan penataan vegetasi kurang baik.</p>	<p>perjalanan fungsional, agar lebih menarik sebaiknya pada sisi kanan dan kiri terdapat etalase toko yang terbuka agar dapat menarik minat pejalan kaki dan juga memberitahu seseorang mengenai produk yang dijual.</p>	<p>memiliki peluang untuk menarik minat pejalan untuk lebih memilih berjalankaki karena adanya desain yang menarik.</p>	<p>minat pengguna jalur pejalan kaki agar dapat menikmati perjalanannya dengan kemudahan dan desain koridor yang baik.</p>	<p>menikmati perjalanan, tidak hanya untuk perjalanan fungsional tetapi juga rekreasional.</p>
<p>PERILAKU - Keamanan</p>	<p>Hubungan usia dengan keamanan yaitu berkaitan dengan perilaku pejalan kaki yang naik dan turun pada jalur pejalan kaki, hal ini mengindikasikan jalur pejalan kaki kurang nyaman saat digunakan oleh dominasi usia 5-12 dan 13-18 tahun. Terdapat juga pengguna dengan usia 41 – 65 tahun yang membutuhkan tingkat keamanan tinggi saat melewati jalur pejalan kaki dengan kondisi naik turun.</p>	<p>Hubungan jenis kelamin dengan perilaku yang berhubungan dengan keamanan yaitu berkaitan dengan penerangan saat gelap/ malam hari. Dominasi pengguna jalur pejalan kaki oleh perempuan mengharuskan jalur pejalan kaki tersebut memiliki jalur pejalan kaki yang aman digunakan pada saat terang maupun gelap. Indikasi kurangnya keamanan jalur pejalan kaki saat gelap adalah dengan tidak adanya pejalan kaki perempuan yang</p>	<p>Hubungan jenis pekerjaan dengan perilaku pejalan kaki yang berkaitan dengan keamanan yaitu dengan adanya variabel lubang trotoar, hal ini disebabkan karena dominasi pengguna jalur pejalan kaki digunakan oleh pelajar/ mahasiswa jadi keamanan terhadap lubang dan kerusakan trotoar harus segera diperbaiki agar tidak membahayakan pejalan kaki. Indikasi pejalan kai terganggu adalah dengan adanya perilaku berjalan berpindah jalur karena menghindari lubang</p>	<p>Hubungan waktu penggunaan dengan perilaku pejalan kaki yang berkaitan dengan keamanan dapat diamati melalui perilaku pejalan kaki yang menyeberang pada lokasi jalan tanpa <i>zebra cross</i> dan sering terjadi pada jam puncak (pagi hari), hal ini mengindikasikan keamanan yang kurang pada koridor jalur pejalan kaki Jalan Kahuripan dan Jalan Tugu.</p>	<p>Adanya perilaku pejalan kaki yang naik turun, berpindah-pindah jalur dan menyeberang melintasi jalan tanpa <i>zebra cross</i> menandakan pengguna jalur pejalankaki enggan untuk lebih memilih berjalan dibandingkan menggunakan kendaraan umum. Hal ini dapat menjadi salah satu penyebab berkurangnya pengguna jalur pejalan kaki yang memilih berpindah menggunakan angkutan umum dan berjalan kaki.</p>	<p>Dikarenakan adanya kepentingan perjalanan fungsional ang mendominasi pada lokasi studi Jalan Semeru – Jalan Kertanegara keamanan jalur pejalan kaki berupa perilaku pejalan kaki yang naik turun, berpindah-pindah jalur, menyeberang tanpa <i>zebra cross</i> harus diminimalisir karena pada saat seseorang melakukan perjalanan fungsional, maka orang tersebut biasanya tidak memikirkan hal lain dan dapat saja menjadi mudah panik .</p>

Analisis / Karakteristik	Usia	Jenis Kelamin	Jenis Pekerjaan	Waktu Penggunaan	Sarana Perjalanan	Kepentingan Perjalanan
- Kenyamanan	Hubungan usia dengan perilaku pejalan kaki berkaitan dengan kenyamanan adalah dengan adanya perilaku pejalan kaki yang berpindah posisi dan berpindah jalur. Indikasi dari perilaku tersebut adalah terdapat bentuk jalur yang mengalami penyempitan, terhalang, ataupun terpotong sehingga berbahaya untuk pejalan kaki turun ke badan jalan terutama pejalan kaki usia 5-12 tahun dan 13-18 tahun.	Hubungan jenis kelamin dengan perilaku pejalan kaki yang berkaitan dengan kenyamanan yaitu ditunjukkan oleh pejalan kaki yang terpapar sinar matahari secara langsung, sedangkan pejalan kaki yang mendominasi berjenis kelamin perempuan. Maka untuk dapat meningkatkan kenyamanan diperlukan adanya pohon peneduh agar dapat melindungi pejalan kaki.	Hubungan jenis pekerjaan dan perilaku pejalan kaki yang berkaitan dengan kenyamanan ditunjukkan oleh adanya perilaku pejalan kaki yang mengubah posisi dan berdesakan pada saat menggunakan jalur, dominasi jenis pekerjaan pada jalur pejalan kaki adalah pelajar/ mahasiswa, hal ini menunjukkan bahwa pejalan kaki kurang nyaman saat berjalan, dibutuhkan pelebaran jalur pejalan kaki karena adanya kecenderungan pelajar yang berjalan dengan cara berkelompok.	Hubungan waktu penggunaan dengan perilaku pejalan kaki yang berkaitan dengan kenyamanan ditunjukkan oleh adanya perilaku pejalan kaki yang berjalan berdesakan dan mengubah posisi pada saat jam puncak (pagi hari). Dominasi penggunaan jalur pejalan kaki pada pagi hari dikarenakan kecenderungan pemanfaatan bertujuan untuk kepentingan fungsional (bekerja, sekolah, dsb). Maka dari itu diperlukan jalur pejalan kaki yang baik dan dapat mengakomodasi sirkulasi pengguna.	Hubungan sarana perjalanan dengan perilaku pejalan kaki yang berkaitan dengan kenyamanan ditunjukkan oleh perilaku pejalan kaki yang berdesakan, terpapar sinar matahari selama berjalan dan berpindah-pindah posisi. Hal ini dapat menyebabkan peningkatan pada pengguna jalur pejalan kaki yang memilih untuk menggunakan kendaraan pribadi dibandingkan dengan kendaraan umum.	Hubungan kepentingan perjalanan dengan perilaku pejalan kaki yang berkaitan dengan faktor kenyamanan ditunjukkan oleh adanya perilaku pejalan kaki yang berdesakan dan mengubah posisi dikarenakan dominasi pejalan kaki dengan kepentingan perjalanan fungsional (sekolah, bekerja, dsb) yang memanfaatkan jam puncak saat menggunakan jalur pejalan kaki.
- Kondisi Menyenangkan	Hubungan usia dengan perilaku pejalan kaki yang berkaitan dengan kondisi menyenangkan ditunjukkan oleh perilaku pejalan kaki yang berjalan lebih cepat (lebih dari 1/2 detik). Hal	Hubungan jenis kelamin dan perilaku pejalan kaki yang berkaitan dengan kondisi menyenangkan ditunjukkan dengan adanya perilaku	Hubungan jenis pekerjaan dan perilaku pejalan kaki yang berkaitan dengan kondisi menyenangkan ditunjukkan oleh perilaku pejalan kaki yang	Hubungan waktu penggunaan dengan perilaku yang berkaitan dengan kondisi menyenangkan ditunjukkan oleh perilaku pejalan kaki yang berhenti dan	Hubungan sarana perjalanan dengan perilaku yang berkaitan dengan kondisi menyenangkan ditunjukkan oleh adanya pejalan kaki yang mengumpul pada titik dimana angkutan umum	Hubungan kepentingan perjalanan dengan perilaku yang berkaitan dengan kondisi menyenangkan ditunjukkan oleh adanya pejalan kaki yang berjalan lebih cepat dari

Analisis / Karakteristik	Usia	Jenis Kelamin	Jenis Pekerjaan	Waktu Penggunaan	Sarana Perjalanan	Kepentingan Perjalanan
	<p>ini mengindikasikan bahwa sebagian pengguna dapat berjalan dengan cepat dan berusia muda, selain itu kondisi menyenangkan kurang terpenuhi karena sebagian besar pejalan kaki hanya melintasi jalur untuk menuju ke tempat tujuan tanpa menikmati pemandangan sekitarnya.</p>		<p>berjalan cepat, lebih dari 1/2 detik. Hal ini mengindikasikan bahwa pejalan kaki memiliki tujuan dengan jenis pekerjaan sebagai pelajar/ mahasiswa. Hal ini menyebabkan kondisi jalur pejalan kaki yang biasa saja tidak akan diperhatikan oleh pejalan kaki yang menggunakannya.</p>	<p>mengumpul pada titik dimana angkutan umum biasa berhenti, hubungan dengan waktu penggunaan adalah dominasi waktu penggunaan yang terdapat pada pagi hari (jam puncak). Untuk mencegah adanya pejalan kaki yang berhenti dan menghambat jalur pejalan kaki, maka disarankan untuk melebarkan jalur pejalan kaki dan meletakkan halte pada titik-titik angkutan umum biasa berhenti.</p>	<p>biasa berhenti. Untuk dominasi sarana perjalanan yakni menggunakan kendaraan pribadi, agar pengguna lebih tertarik untuk memanfaatkan jalur pejalan kaki secara penuh dan menggunakan angkutan umum sebagai sarana perpindahan maka penambahan halte yang layak dan juga perbaikan pada jalur pejalan kaki perlu ditingkatkan.</p>	<p>1/2 detik, hal ini mengindikasikan bahwa kepentingan yang dimiliki bersifat fungsional dan harus terpenuhi. Oleh karena itu untuk menarik minat pejalan kaki agar dapat memanfaatkan jalur pejalan kaki untuk kegiatan rekreasional perlu dilakukan peningkatan fasilitas dan perbaikan kondisi pejalan kaki.</p>
<p>- Daya Tarik</p>	<p>Hubungan usia dengan perilaku pejalan kaki yang berkaitan dengan daya tarik ditunjukkan oleh perilaku pejalan kaki yang berjalan kaki penuh tanpa berhenti di salah satu toko untuk melihat-lihat. Hubungan dengan usia pejalan kaki adalah dominasi usia pejalan kaki yang menggunakan jalur berumur antara 5-12 tahun</p>	<p>Hubungan jenis kelamin dan perilaku pejalan kaki yang berkaitan dengan daya tarik ditunjukkan oleh perilaku pejalan kaki yang sama yakni dengan cara berjalan penuh tanpa berhenti di salah satu toko untuk melihat-lihat. Hal ini disebabkan karena guna lahan</p>	<p>Hubungan jenis pekerjaan dan perilaku pejalan kaki yang berkaitan dengan daya tarik ditunjukkan oleh Pejalan kaki berjalan sambil tidak melihat ke kanan dan ke kiri. Hal ini menunjukkan bahwa pejalan kaki ingin segera sampai di tempat tujuan. Daya tarik kurang karena tidak ada pemandangan</p>	<p>Hubungan jenis pekerjaan dan perilaku pejalan kaki yang berkaitan dengan daya tarik ditunjukkan oleh Pejalan kaki berjalan sambil tidak melihat ke kanan dan ke kiri. Hal ini menunjukkan bahwa pejalan kaki ingin segera sampai di tempat tujuan. Hal ini juga dipengaruhi oleh dominasi penggunaan oleh pejalan</p>	<p>Hubungan jenis pekerjaan dan perilaku pejalan kaki yang berkaitan dengan daya tarik ditunjukkan oleh perilaku pejalan kaki yang berjalan kaki penuh tanpa berhenti di salah satu toko untuk melihat-lihat dan juga perilaku pejalan kaki yang berjalan sambil tidak melihat ke kanan dan ke kiri, hal ini menunjukkan kurang menariknya lingkungan di sekitar jalur</p>	<p>Hubungan kepentingan perjalanan dan perilaku pejalan kaki yang berkaitan dengan daya tarik ditunjukkan oleh perilaku pejalan kaki yang berjalan berjalan kaki penuh tanpa berhenti di salah satu toko untuk melihat-lihat dan juga perilaku pejalan kaki yang berjalan sambil tidak melihat ke kanan dan ke kiri, hal ini</p>

Analisis / Karakteristik	Usia	Jenis Kelamin	Jenis Pekerjaan	Waktu Penggunaan	Sarana Perjalanan	Kepentingan Perjalanan
<p>dan memiliki tujuan fungsional, oleh karena itu jarang terdapat pejalan kaki yang masuk dan melihat-lihat ke dalam toko.</p>	<p>dari 13-18 tahun dan memiliki tujuan fungsional, oleh karena itu jarang terdapat pejalan kaki yang masuk dan melihat-lihat ke dalam toko.</p>	<p>kurang menarik, tidak ada etalase toko yang berguna untuk menarik pengunjung dan memberitahukan kepada seseorang mengenai barang yang dijual di toko tersebut. Seharusnya hal ini sangat berguna karena dominasi pengguna adalah pejalan kaki perempuan.</p>	<p>berupa desain koridor yang unik maupun vegetasi yang menarik dan juga disebabkan karena jenis pekerjaan sebagian besar adalah pelajar/ mahasiswa. Sebagian besar dari pelajar yang memanfaatkan jalur pejalan kaki hanya untuk menuju lokasi sekolah.</p>	<p>kaki pada pagi hari. Kecenderungan untuk segera sampai pada tempat tujuan dan keindahan lingkungan maupun desain jalur pejalan kaki yang tidak menarik membuat jalur pejalan kaki hanya digunakan sebagai sarana berjalan kaki saja.</p>	<p>pejalan kaki. Kesimpulan ditunjang oleh dominasi sarana perjalanan yang digunakan oleh pejalan kaki yaitu kendaraan pribadi penuh, hal ini mengindikasikan bahwa pejalan kaki tidak tertarik untuk berjalan kaki lama.</p>	<p>menunjukkan kepentingan perjalanan yang dilakukan didominasi oleh pengguna dengan tujuan fungsional.</p>

Sumber: Hasil Analisis, 2014

4.9 Rekomendasi

Dengan kesimpulan hasil analisis kano dan analisis *behavior setting* tersebut didapatkan rekomendasi desain yang menjadi masukan untuk perbaikan jalur pejalan kaki di lokasi studi Jalan Semeru – Jalan Kahuripan – Jalan Tugu – Jalan Kertanegara sesuai dengan hasil analisis menurut persepsi dan perilaku pengguna jalur pejalan kaki.

4.9.1 Rekomendasi Desain Penunjang Jalur Pejalan Kaki

A. Desain Lampu Jalan, Lampu Jalur Pejalan Kaki dan *Public Signage*

Desain Lampu tersebut diletakkan dengan jarak antar lampu yakni sejauh $\pm 10-15$ meter. Tinggi lampu jalan tersebut ± 6 meter dan untuk lampu jalur pejalan kaki tingginya ± 4 meter. Pada badan lampu dibuat multifungsi yakni badan lampu pada lokasi tertentu (persimpangan) didesain sesuai dengan kebutuhan pengguna yakni dengan memberikan tambahan penunjuk arah. Penunjuk arah diletakkan di dekat persimpangan dan jalur ramai.



Gambar 4.72 (a) Lampu Jalan, (b) Lampu Jalur Pejalan Kaki, (c) Penunjuk Arah, (d) *Pelican Crossing*

B. Desain Tempat Sampah

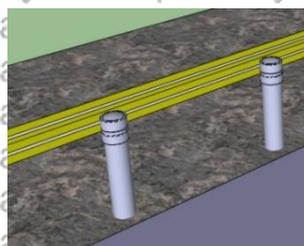
Desain tempat sampah merupakan desain yang memisahkan antara sampah plastik, kaca, bahan kaleng, dan sampah basah. Hal ini bertujuan untuk mempermudah pemisahan sampah pada saat di TPS atau TPA. Tempat sampah diletakkan dengan jarak masing-masing $\pm 15-20$ meter.



Gambar 4.73 Desain Tempat Sampah

C. Desain *Bollard*

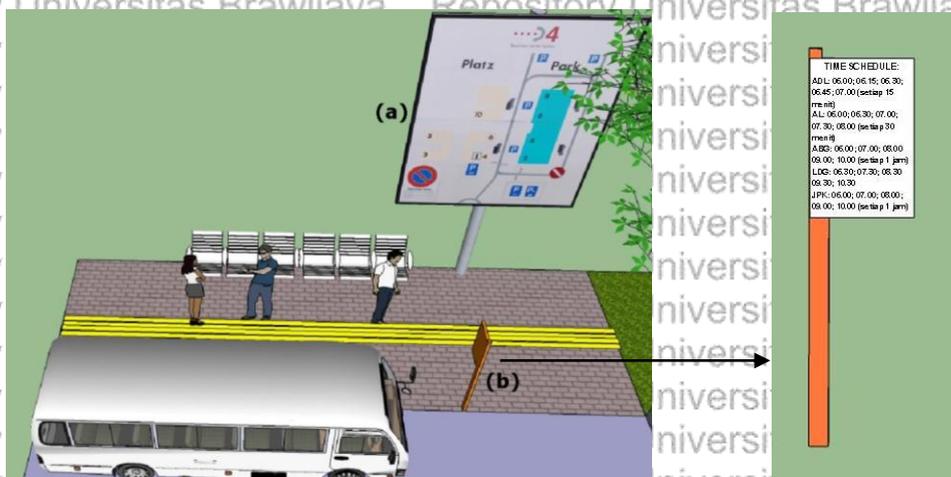
Bollard bertujuan untuk memisahkan dan memberikan penanda keamanan bagi pengguna jalur pejalan kaki dikarenakan ketinggian jalur pejalan kaki dan jalan sejajar. Pemberian *Bollard* tersebut dimaksudkan agar pengemudi kendaraan selalu waspada dan melindungi pejalan kaki yang ada di sisi dalam jalur pejalan kaki. Penempatan *Bollard* dengan jarak ± 2 meter per masing-masing *Bollard* sepanjang desain jalan pada lokasi studi dan ketinggian 50 cm dari permukaan tanah. Material *bollard* adalah besi aluminium yang sulit berkarat saat terkena air.



Gambar 4. 74 Desain *Bollard*

D. Desain *Bus Stop*

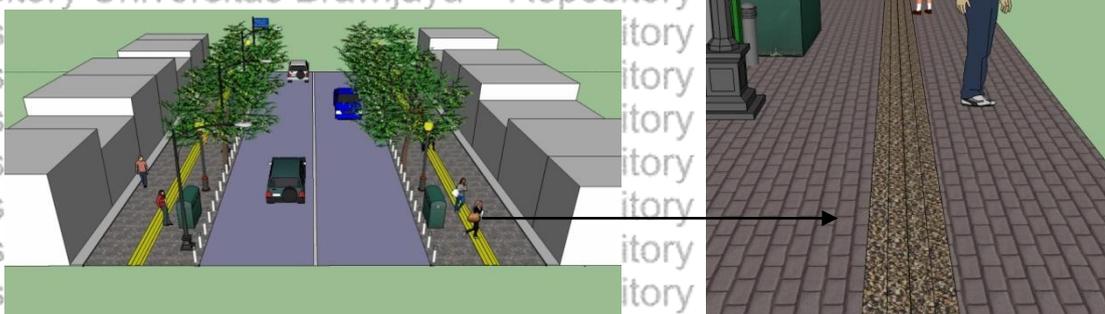
Desain *Bus stop* tersebut dimaksudkan untuk memberikan kemudahan bagi pengguna jalur pejalan kaki untuk berganti moda transportasi. Dengan adanya *bus stop* yang ditempatkan di lokasi-lokasi strategis dapat memperjelas lokasi-lokasi dimana seharusnya angkutan umum boleh berhenti dan tidak. Desain tersebut dilengkapi dengan papan informasi dan juga kursi yang dapat dilipat pada saat tidak dipakai. Penempatan *bus stop* yakni pada Jalan Kertanegara (dekat rumah makan Yu Chi Yen), Jalan Kahuripan (Dekat Pasar Bunga), Jalan Semeru (Dekat Hotel Kertanegara).



Gambar 4. 75 (a) Keterangan alur perjalanan, (b) Jadwal Angkutan Kota

E. Desain Jalur *Difable*

Desain jalur *difable* dimaksudkan untuk mengakomodasi kebutuhan pengguna jalur pejalan kaki dengan kebutuhan khusus (*difable*), garis ini dimaksudkan untuk memberikan penunjuk arah lurus agar kaum *difable* tetap dapat berjalan sesuai arah yang benar. Desain ini terdapat pada seluruh jalur pejalan kaki di lokasi studi.



Gambar 4. 76 Desain Jalur Khusus Kaum *Difable*

F. Desain *Cafe Non Permanen* di Median Jalan Kertanegara

Desain *cafe non permanen* yang diletakkan di median Jalan Kertanegara tersebut dimaksudkan untuk dapat menarik minat masyarakat untuk memanfaatkan kawasan tersebut sebagai fungsi rekreatif, namun median tersebut tetap berfungsi sebagai ruang terbuka hijau yang dapat melakukan penyerapan air hujan. *Cafe non permanen* tersebut dapat dibongkar dan dipasang kembali dengan mudah. Hal ini juga dapat menarik minat masyarakat untuk lebih memilih berjalan kaki.



Gambar 4. 77 Desain *Cafe Non Permanen* di Jalan Kertanegara

4.9.2 Rekomendasi Desain Jalur Pejalan Kaki di Jalan Semeru (segmen 1, segmen 2 dan segmen 3)

Rekomendasi desain jalur pejalan kaki di Jalan Semeru menurut prioritas dari persepsi yang perlu untuk diutamakan yakni:

Tabel 4. 26 Dasar Rekomendasi Desain Jalur Pejalan Kaki Jalan Semeru

No	Perilaku	Persepsi	Standar	Rekomendasi
1	Adanya pejalan kaki yang membuang sampah sembarangan	A6 (Tempah sampah)	15-20 meter	Rekomendasi untuk meletakkan tempat sampah di sepanjang jalur pejalan kaki yakni dari Jalan Semeru dengan interval 15-20 meter secara teratur. Diletakkan pada lokasi yang tidak mengganggu pejalan kaki yakni pada sisi luar maupun sisi dalam jalur pejalan kaki
2	Pejalan kaki mengubah posisi badan dan berjalan berdesakan	A10 (Lebar Jalur PJK)	Lebar minimal jalur pejalan kaki 1,5 meter	Direkomendasikan untuk penambahan lebar jalur pejalan kaki pada jalur pejalan kaki di Jalan Semeru. Hal ini disebabkan karena pada koridor Jalan Semeru terdapat lokasi yang mengalami penyempitan jalur pejalan kaki, terputusnya jalur pejalan kaki dan juga seringnya terjadi kontak fisik antara pejalan.
3	Pejalan kaki berhenti dan mengumpul pada titik dimana angkutan umum biasa berhenti (jalur pejalan kaki penuh)	D3 (Penyediaan Transportasi)	Dengan jarak 300-400 meter dari halte sekitar	Direkomendasikan untuk peletakan <i>shelter/ halte</i> yang digunakan untuk mengaitkan pergantian transportasi umum dengan pejalan kaki. Terdapat pada Jalan (Jalan Semeru Segmen 1, zona 2)
4	Pejalan kaki berjalan di bahu jalan disebabkan karena material yang rusak karena tanaman (pohon)	B2 (Material Lantai)	Material yang tidak licin dan dapat menyerap genangan air	Pada jalur pejalan kaki di Jalan Semeru telah memiliki material yang baik dalam kondisi hujan dan tidak mudah rusak saat kemarau, perlu dipertahankan. Namun perlu perbaikan agar tidak terjadi genangan air saat hujan tiba.
5	Pejalan kaki naik dan turun pada jalur pejalan kaki, berpeluang membuat pejalan kaki tersandung dan kurang nyaman.	A1 (Jalur <i>Difable</i>)	Jalur pejalan kaki memiliki kemiringan 1:12, landai dan tidak membahayakan	Direkomendasikan bahwa tinggi trotoar perlu untuk dikurangi dan memudahkan kaum <i>difable</i> untuk pemakaiannya. Maka dari itu, ukuran beda ketinggian jalur pejalan kaki dengan jalan dapat dilakukan pengurangan maupun peniadaan untuk menyesuaikan persepsi dan perilaku pejalan kaki yang merasa kurang aman saat melintas.
6	Pejalan kaki terpapar sinar matahari secara langsung dan jika	A4 (Pohon peneduh)	Pemilihan jenis tanaman yang dapat berguna	Direkomendasikan untuk pengadaan pohon yang berfungsi sebagai peneduh, bermasa daun

No	Perilaku	Persepsi	Standar	Rekomendasi
	hujan tidak dapat menggunakan jalur pejalan kaki		sebagai penunjuk arah, dapat merindangkan	padat, bentuk percabangan tidak merunduk (pohon angsana, tanjung dan kiara payung). Ditanam secara berbaris. Diletakkan di sepanjang koridor Jalan Semeru hingga Jalan Kertanegara.
7	Adanya pejalan kaki yang membuang sampah sembarangan.	A7 (Kebersihan Jalur PJK)	Berkaitan dengan tempat sampah 15-20 meter	Rekomendasi untuk meletakkan tempat sampah di sepanjang jalur pejalan kaki yakni dari Jalan Semeru hingga Jalan Kertanegara dengan interval 15-20 meter secara teratur. Diletakkan pada lokasi yang tidak mengganggu pejalan kaki yakni pada sisi luar maupun sisi dalam jalur pejalan kaki
8	Penambahan jalur pejalan kaki yang terputus dikarenakan adanya bangunan yang terlalu menonjol dan adanya jalur pejalan kaki yang terpotong	A3 (Jalur Pejalan Kaki)	Pejalan kaki menerus, tidak terputus	Direkomendasikan untuk pengadaan penambahan jalur pejalan kaki yang terputus maupun lokasi yang memiliki jalur pejalan kaki yang menyempit.
9	Pejalan kaki naik dan turun pada jalur pejalan kaki, berpeluang membuat pejalan kaki tersandung dan kuang nyaman	A8 (Ketinggian Jalan dan jalur pejalan kaki sejajar)	Tinggi jalur maksimal 20 cm	Direkomendasikan untuk jalur pejalan kaki di Jalan Semeru untuk menjadikan jalur pejalan kaki memiliki ketinggian sejajar dengan jalan dan adanya penambahan <i>bollard</i> disepanjang jalur pejalan kaki seperti di dalam panduan <i>A Policy Statement for Scotland: Designing Street</i>

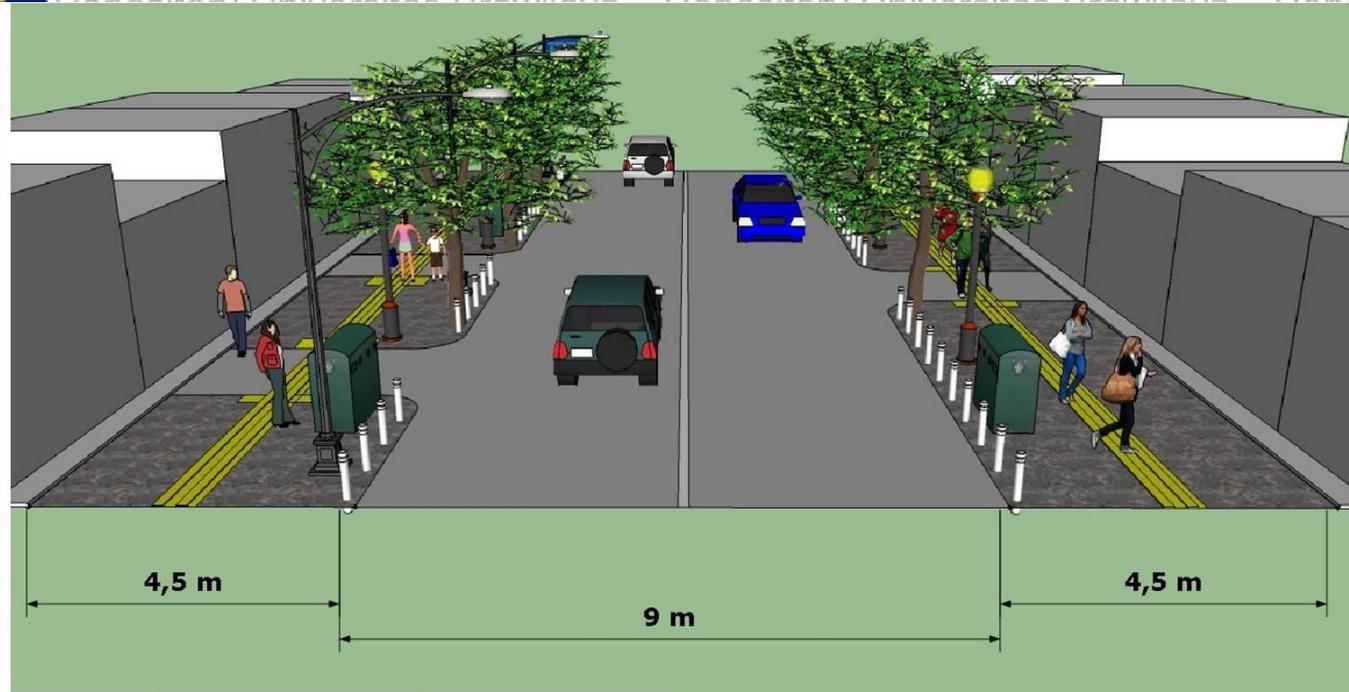
Desain Jalan Semeru menurut perilaku dan persepsi disesuaikan dengan standar yang ada. Pohon peneduh ditaruh dengan jarak antara 8-15 meter dengan bentuk percabangan yang tidak merunduk, bermassa daun padat dan ditanam secara berbaris (sebagai penunjuk arah) Jenis tanaman yang digunakan angsana, tanjung dan kiara payung. Material lantai tidak licin dan dapat menyerap air yang dimaksud adalah jenis *paving block*, batuan koral, dll. Jalur pejalan kaki menerus dan tidak terputus yang dimaksud adalah jalur pejalan kaki yang tidak terputus karena tanaman maupun bangunan yang menonjol. Tinggi jalur pejalan kaki didesain untuk sejajar dengan jalan dikarenakan menghindari peluang tersandungnya pejalan kaki dan mempengaruhi kurangnya kenyamanan. Penambahan *bollard* dimaksudkan untuk memberikan batasan antara jalur pejalan kaki dengan jalan karena ketinggian jalur pejalan kaki sejajar dengan jalan.



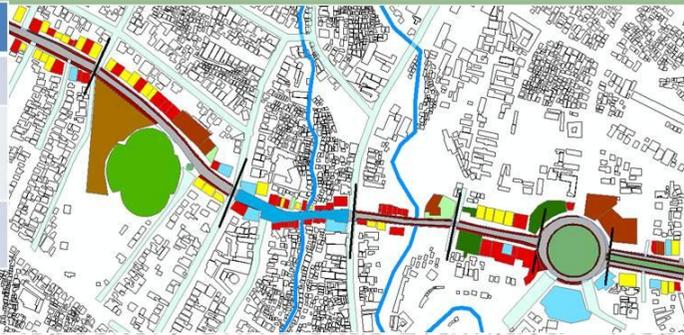
Jalan	LOS Sebelum Desain			LOS Setelah Desain		
	Pagi	Siang	Sore	Pagi	Siang	Sore
Semeru Kanan	E	C	C	B	A	A
Semeru Kiri	E	C	B	B	A	A



Gambar 4. 78 Desain Jalan Semeru Segmen 1



Jalan	LOS Sebelum Desain			LOS Setelah Desain		
	Pagi	Siang	Sore	Pagi	Siang	Sore
Semeru Kanan	B	B	B	A	A	A
Semeru Kiri	B	B	A	A	A	A



Gambar 4. 80 Desain Jalan Semeru Segmen 3

4.9.3 Rekomendasi Desain Jalur Pejalan Kaki di Jalan Kahuripan (segmen 4 dan segmen 5)

Rekomendasi desain jalur pejalan kaki di Jalan Kahuripan menurut prioritas dari persepsi yang perlu untuk diutamakan yakni:

Tabel 4. 27 Dasar Rekomendasi Desain Jalur Pejalan Kaki di Jalan Kahuripan

No	Perilaku	Persepsi	Standar	Rekomendasi
1	Pejalan kaki mengubah posisi badan dan berjalan berdesakan	A10 (Lebar Jalur PJK)	Minimal 1,5 meter	Direkomendasikan untuk penambahan lebar jalur pejalan kaki pada jalur pejalan kaki di Jalan Kahuripan. Hal ini disebabkan karena terdapat lokasi yang mengalami penyempitan jalur pejalan kaki, terputusnya jalur pejalan kaki dan juga seringnya terjadi kontak fisik antara pejalan.
2	Pejalan kaki berjalan di bahu jalan disebabkan karena material yang rusak karena tanaman (pohon)	B2 (Material Lantai)	Material yang tidak licin dan dapat menyerap genangan air	Pada jalur pejalan kaki di Jalan Kahuripan harus ditingkatkan dengan melakukan penyesuaian material agar tidak membahayakan pejalan kaki.
3	Pejalan kaki berjalan di bahu jalan disebabkan karena material yang rusak karena tanaman (pohon)	B3 (Kerusakan pada trotoar)	Material yang tidak licin dan dapat menyerap genangan air	Banyaknya jalur pejalan kaki yang rusak oleh tanaman membuat rekomendasi pada jalur pejalan kaki di Jalan Kahuripan perlu perbaikan karena memiliki potensi jalur pejalan kaki yang rusak karena pertumbuhan tanaman.
4	Penambahan jalur pejalan kaki yang terputus dikarenakan adanya bangunan yang terlalu menonjol dan adanya jalur pejalan kaki yang terpotong	A3 (Jalur Pejalan Kaki)	Pejalan kaki menerus, tidak terputus	Direkomendasikan untuk pengadaan penambahan jalur pejalan kaki terdapat pada jalur pejalan kaki yang terputus maupun lokasi yang memiliki jalur pejalan kaki yang menyempit
5	Pejalan kaki naik dan turun pada jalur pejalan kaki, berpeluang membuat pejalan kaki tersandung dan kurang nyaman	A8 (Ketinggian jalan dan jalur pejalan kaki sejajar)	Tinggi maksimal 20 cm	Direkomendasikan ukuran beda ketinggian jalur pejalan kaki dengan jalan dapat dilakukan pengurangan untuk menyesuaikan persepsi dan perilaku pejalan kaki yang merasa kurang aman saat melintas.
6	Pejalan kaki menyeberang pada lokasi jalan tanpa <i>zebra cross</i> . Indikasi kurangnya amannya pejalan kaki saat menyeberang	B4 (Aman dari kendaraan)	Dipasang di kaki persimpangan tanpa alat pemberi isyarat lalu lintas atau di ruas jalan. Kriteria batas kecepatan kendaraan <40	Ditambahkannya <i>zebra cross</i> di titik rawan, memperjelas garis <i>zebra cross</i> yang sudah ada dan juga menambahkan <i>pelican crossing</i> untuk memberikan tanda kepada pengguna jalan untuk lebih berhati-hati pada saat ada pejalan kaki yang menyeberang.



No	Perilaku	Persepsi	Standar	Rekomendasi
7	Pejalan kaki berhenti dan mengumpul pada titik dimana angkutan umum biasa berhenti (jalur pejalan kaki penuh)	D3 (Penyediaan Transportasi)	km/jam Dengan jarak 300-400 meter dari halte sekitar	Direkomendasikan untuk peletakan <i>shelter</i> halte yang digunakan untuk mengaitkan pergantian transportasi umum dengan pejalan kaki (Jalan Kahuripan segmen 4, zona 2)
8	Pejalan kaki naik dan turun pada jalur pejalan kaki, berpeluang membuat pejalan kaki tersandung dan kurang nyaman	A1 (Jalur <i>Difable</i>)	Jalur pejalan kaki memiliki kemiringan 1:12, landai dan tidak membahayakan	Direkomendasikan bahwa tinggi trotoar perlu untuk dikurangi dan memudahkan kaum <i>difable</i> untuk pemakaiannya. Maka dari itu, ukuran beda ketinggian jalur pejalan kaki dengan jalan dapat dilakukan pengurangan maupun peniadaan untuk menyesuaikan persepsi dan perilaku pejalan kaki yang merasa kurang aman saat melintas.

Rekomendasi desain Jalan Kahuripan segmen 4 dan segmen 5 menurut persepsi dan perilaku disesuaikan dengan standar yang ada yaitu penambahan jalur pejalan kaki yang terputus, karena menurut standar penambahan jalur pejalan kaki yang tidak terputus dapat meningkatkan kenyamanan pengguna. Terputusnya jalur pejalan kaki pada kondisi eksisting disebabkan karena jalur pejalan kaki tertutup oleh bangunan menonjol. Hasil perilaku dan persepsi pada material lantai dan kerusakan pada trotoar menghasilkan desain yang sama yakni memperbaiki dengan menggunakan material lantai yang tidak licin dan dapat dengan mudah menyerap air. Kriteria aman dari kendaraan pada desain dibuat sesuai dengan standar yakni memberikan pelayanan yang aman untuk pejalan kaki yang akan menyeberang, karena pada kondisi eksisting terdapat lokasi-lokasi sibuk yang diperlukan tambahan *zebra cross* maka penambahan akan dilakukan dengan menempatkan *zebra cross* di lokasi persimpangan tanpa pemberi isyarat dan di ruas jalan dengan batas kecepatan kendaraan <40 km/jam.



Jalan	LOS Sebelum Desain			LOS Setelah Desain		
	Pagi	Siang	Sore	Pagi	Siang	Sore
Kahuripan Kanan	B	B	B	A	A	A
Kahuripan Kiri	B	B	B	A	A	A



Gambar 4. 81 Desain Jalan Kahuripan Segmen 4

4.9.4 Rekomendasi Desain Jalur Pejalan Kaki di Jalan Tugu (Segmen 6)

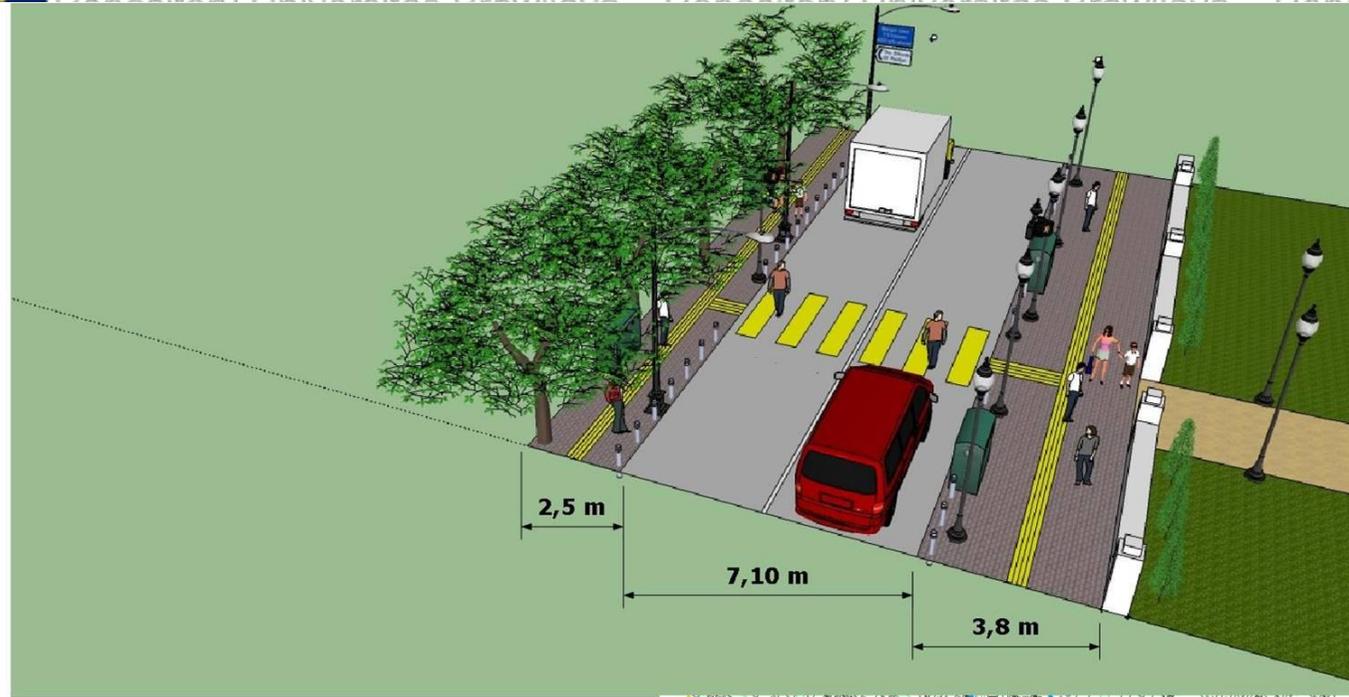
Rekomendasi desain jalur pejalan kaki di Jalan Tugu menurut prioritas dari persepsi yang perlu untuk diutamakan yakni:

Tabel 4. 28 Dasar Rekomendasi Desain Jalur Pejalan Kaki di Jalan Tugu

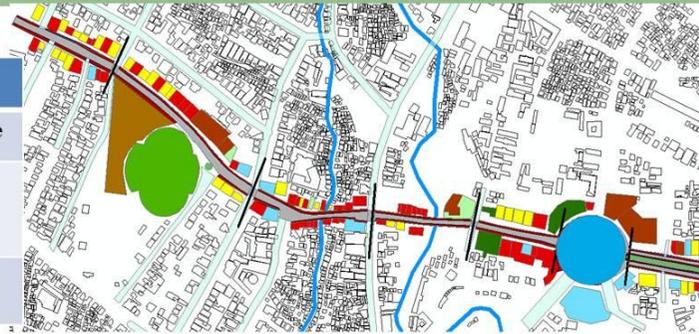
No	Perilaku	Persepsi	Standar	Rekomendasi
1	Penambahan jalur pejalan kaki yang terputus dikarenakan adanya bangunan yang terlalu menonjol dan adanya jalur pejalan kaki yang terpotong	A3 (Jalur Pejalan Kaki)	Jalur Pejalan kaki menerus, tidak terputus	Direkomendasikan untuk pengadaan penambahan jalur pejalan kaki terdapat pada jalur pejalan kaki yang terputus maupun lokasi yang memiliki jalur pejalan kaki yang menyempit
2	Adanya pejalan kaki yang membuang sampah sembarangan	A6 (Tempat sampah)	15-20 meter	Rekomendasi untuk meletakkan tempat sampah di sepanjang jalur pejalan kaki yakni dari Jalan Tugu dengan interval 15-20 meter secara teratur. Diletakkan pada lokasi yang tidak mengganggu pejalan kaki yakni pada sisi luar maupun sisi dalam jalur pejalan kaki
3	Pejalan kaki mengubah posisi badan dan berjalan berdesakan	A10 (Lebar Jalur PK)	Minimal 1,5 meter	Direkomendasikan untuk penambahan lebar jalur pejalan kaki pada jalur pejalan kaki di Jalan Tugu. Hal ini disebabkan karena pada koridor Jalan Tugu terdapat lokasi yang mengalami penyempitan jalur pejalan kaki, terputusnya jalur pejalan kaki dan juga seringnya terjadi kontak fisik antara pejalan.
4	Pejalan kaki menyeberang pada lokasi jalan tanpa <i>zebra cross</i> . Indikasi kurang amannya pejalan kaki saat menyeberang	B4 (Aman dari kendaraan)	Dipasang di kaki persimpangan tanpa alat pemberi isyarat lalu lintas atau di ruas jalan. Kriteria batas kecepatan kendaraan <40 km/jam	Ditambahkannya <i>zebra cross</i> di titik rawan, memperjelas garis <i>zebra cross</i> yang sudah ada dan juga menambahkan atau di ruas jalan. <i>pelican crossing</i> untuk memberikan tanda kepada pengguna jalan untuk lebih berhati-hati pada saat ada pejalan kaki yang menyeberang
5	Pejalan kaki naik dan turun pada jalur pejalan kaki, berpeluang membuat pejalan kaki tersandung dan kurang nyaman	A8 (Ketinggian jalan dan jalur pejalan kaki sejajar)	Tinggi maksimal 20 cm	Direkomendasikan ukuran beda ketinggian jalur pejalan kaki dengan jalan dapat dilakukan pengurangan untuk menyesuaikan persepsi dan perilaku pejalan kaki yang merasa kurang aman saat melintas.
6	Pejalan kaki berjalan di bahu jalan disebabkan karena	B2 (Material Lantai)	Material yang tidak licin dan dapat menyerap	Pada jalur pejalan kaki di Jalan Kahuripan harus ditingkatkan dengan melakukan

No	Perilaku	Persepsi	Standar	Rekomendasi
7	material yang rusak karena tanaman (pohon) Pejalan kaki naik dan turun pada jalur pejalan kaki, berpeluang membuat pejalan kaki tersandung dan kuang nyaman	A1 (Jalur <i>Difable</i>)	genangan air Jalur pejalan kaki memiliki kemiringan 1:12, landai dan tidak membahayakan	penyesuaian material agar tidak membahayakan pejalan kaki. Direkomendasikan bahwa tinggi trotoar perlu untuk dikurangi dan memudahkan kaum <i>difable</i> untuk pemakaiannya. Maka dari itu, ukuran beda ketinggian jalur pejalan kaki dengan jalan dapat dilakukan pengurangan maupun peniadaan untuk menyesuaikan persepsi dan perilaku pejalan kaki yang merasa kurang aman saat melintas.

Desain jalur pejalan kaki menurut perilaku dan persepsi disesuaikan dengan standar yang telah ada. Untuk desain jalur pejalan kaki pada variabel jalur *difable* memiliki standar kemiringan 1:12, landai dan tidak membahayakan, sedangkan pada kondisi eksisting jalur pejalan kaki tidak memiliki kemiringan yang landai untuk pejalan kaki berkebutuhan khusus dan juga tidak memiliki jalur *difable* yang dapat membantu mengarahkan pejalan kaki. Variabel jalur *difable* juga berhubungan dengan variabel ketinggian jalur pejalan kaki, menurut standar ketinggian maksimal jalur pejalan kaki adalah 20 cm, untuk mengurangi resiko pejalan kaki tersandung dan memudahkan pejalan kaki *difable* untuk berjalan maka ketinggian jalur pejalan kaki disejajarkan dengan jalan dan sebagai pembatasnya akan diberi *bollard* untuk keamanan pengguna jalur pejalan kaki. Variabel aman dari kendaraan dapat diwujudkan dengan desain penambahan *zebra cross* pada persimpangan dan batas kecepatan kendaraan <40 km/jam.



Jalan	LOS Sebelum Desain			LOS Setelah Desain		
	Pagi	Siang	Sore	Pagi	Siang	Sore
Semeru Kanan	B	B	B	A	A	A
Semeru Kiri	B	A	B	A	A	A



Gambar 4.83 Desain Jalan Tugu Segmen 6

4.9.5 Rekomendasi Desain Jalur Pejalan Kaki di Jalan Kertanegara (segmen 7)

Rekomendasi desain jalur pejalan kaki di Jalan Kertanegara menurut prioritas dari persepsi yang perlu untuk diutamakan yakni:

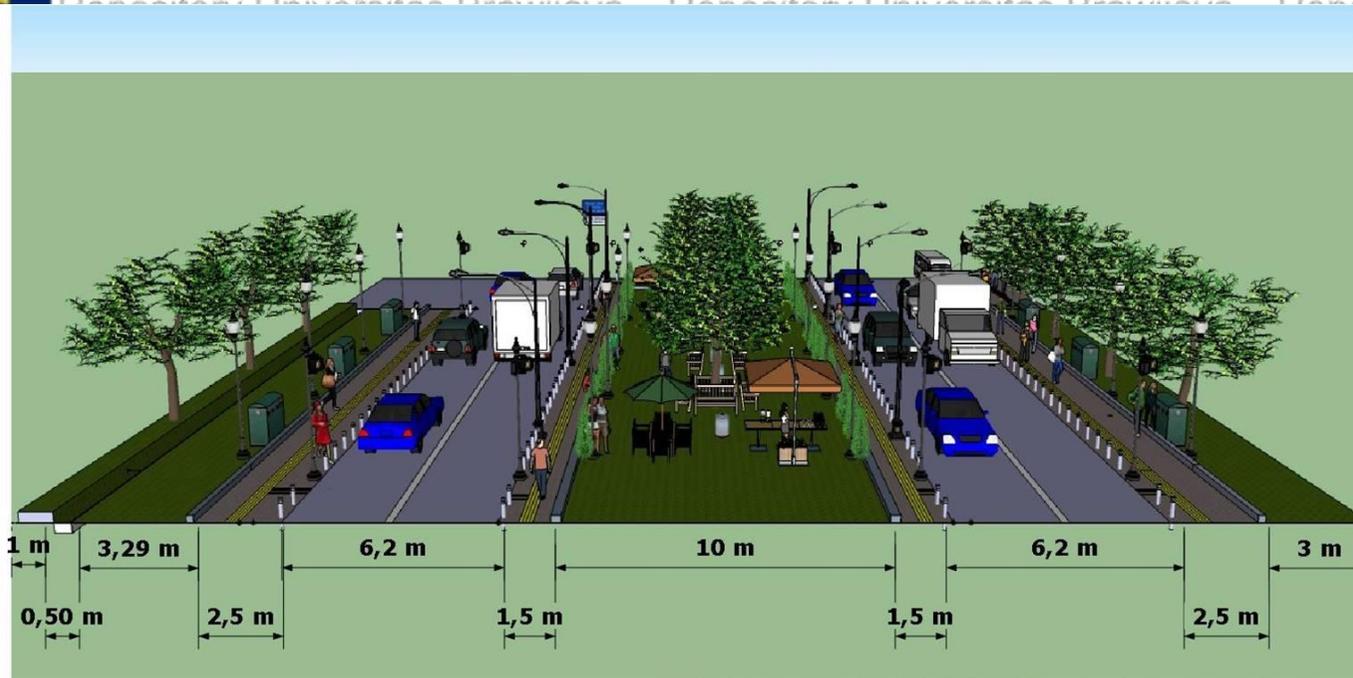
Tabel 4. 29 Dasar Rekomendasi Jalur Pejalan Kaki di Jalan Kertanegara

(No)	Perilaku	Persepsi	Standar	Rekomendasi
1	Pejalan kaki terpapar sinar matahari secara langsung dan jika hujan tidak dapat menggunakan jalur pejalan kaki	A4 (Pohon peneduh)	Pemilihan jenis tanaman yang dapat berguna sebagai penunjuk arah, dapat merindangkan	Direkomendasikan untuk pengadaan pohon yang berfungsi sebagai peneduh, bermasa daun padat, bentuk percabangan tidak merunduk (pohon angkana, tanjung dan kiara payung). Ditanam secara berbaris. Diletakkan di sepanjang koridor Jalan Semeru hingga Jalan Kertanegara.
2	Adanya pejalan kaki yang membuang sampah sembarangan	A6 (Tempah sampah)	15-20 meter	Rekomendasi untuk meletakkan tempat sampah di sepanjang jalur pejalan kaki yakni dari Jalan Semeru dengan interval 15-20 meter secara teratur. Diletakkan pada lokasi yang tidak mengganggu pejalan kaki yakni pada sisi luar maupun sisi dalam jalur pejalan kaki
3	Pejalan kaki mengubah posisi badan dan berjalan berdesakan	A10 (Lebar Jalur PJK)	Minimal 1,5 meter	Direkomendasikan untuk penambahan lebar jalur pejalan kaki pada jalur pejalan kaki di Jalan Kertanegara. Hal ini disebabkan karena pada koridor Jalan Kertanegara terdapat lokasi yang mengalami penyempitan jalur pejalan kaki, terputusnya jalur pejalan kaki dan juga seringnya terjadi kontak fisik antara pejalan.
4	Pejalan kaki berjalan di bahu jalan disebabkan karena material yang rusak karena tanaman (pohon)	B2 (Material Lantai)	Material yang tidak licin dan dapat menyerap genangan air	Pada jalur pejalan kaki di Jalan Kertanegara harus ditingkatkan dengan melakukan penyesuaian material agar tidak membahayakan pejalan kaki.
5	Pejalan kaki berhenti dan berkumpul pada titik dimana angkutan umum biasa berhenti (jalur pejalan kaki penuh)	D3 (Penyediaan Transportasi)	Dengan jarak 300-400 meter dari halte sekitar	Direkomendasikan untuk peletakan <i>shelter</i> halte yang digunakan untuk mengaitkan pergantian transportasi umum dengan pejalan kaki (Jalan Kertanegara segmen 7, zona 2)
6	Pejalan kaki naik dan turun pada jalur pejalan kaki, berpeluang membuat pejalan kaki tersandung dan kuang nyaman	A8 (Ketinggian jalan dan jalur pejalan kaki sejajar)	Tinggi maksimal 20 cm	Direkomendasikan ukuran beda ketinggian jalur pejalan kaki dengan jalan dapat dilakukan pengurangan untuk menyesuaikan persepsi dan perilaku pejalan kaki yang merasa kurang aman saat melintas.
7	Adanya pejalan kaki yang membuang sampah sembarangan.	A7 (Kebersihan Jalur PJK)	Berkaitan dengan tempat sampah 15-20 meter	Rekomendasi untuk meletakkan tempat sampah di sepanjang jalur pejalan kaki yakni dari Jalan Semeru hingga Jalan Kertanegara dengan interval 15-20 meter secara

No	Perilaku	Persepsi	Standar	Rekomendasi
8	Pejalan kaki berjalan cepat lebih dari ½ detik dikarenakan ingin langsung sampai pada guna lahan yang dituju.	D1 (Jarak terjangkau)	Penempatan kursi/ bangku setiap 10 meter dengan lebar 40-50 cm	teratur. Diletakkan pada lokasi yang tidak mengganggu pejalan kaki yakni pada sisi luar maupun sisi dalam jalur pejalan kaki Direkomendasikan untuk penyediaan bangku/ tempat duduk bagi pejalan kaki yang perlu beristirahat atau bersantai terdapat pada jalur pejalan kaki di Jalan Semeru hingga Jalan Kertanegara. Dengan penempatan sesuai standar kemampuan seseorang untuk berjalan kaki yakni setiap 10 meter
9	Pejalan kaki naik dan turun dikarenakan tinggi jalur pejalan kaki dan jalan yang berbeda. Naik dan turun mengindikasikan jalur pejalan kaki kurang aman dan nyaman saat digunakan.	B1 (Tinggi trotoar yang aman)	Tinggi maksimal 20 cm	Direkomendasikan untuk jalur pejalan kaki di Jalan Semeru hingga Jalan Kertanegara disarankan untuk menjadikan jalur pejalan kaki memiliki ketinggian sejajar dengan jalan dan adanya penambahan <i>bollard</i> disepanjang jalur pejalan kaki seperti di dalam panduan <i>A Policy Statement for Scotland: Designing Street</i>
10	Pejalan kaki naik dan turun pada jalur pejalan kaki, berpeluang membuat pejalan kaki tersandung dan kurang nyaman	A1 (<i>Difable</i>)	Jalur pejalan kaki memiliki kemiringan 1:12, landai dan tidak membahayakan	Direkomendasikan bahwa tinggi trotoar perlu untuk dikurangi dan memudahkan kaum <i>difable</i> untuk pemakaiannya. Maka dari itu, ukuran beda ketinggian jalur pejalan kaki dengan jalan dapat dilakukan pengurangan maupun peniadaan untuk menyesuaikan persepsi dan perilaku pejalan kaki yang merasa kurang aman saat melintas.

Rekomendasi desain pada jalur pejalan kaki di lokasi Jalan Kahuripan berdasarkan perilaku dan persepsi disesuaikan dengan standar yang telah ada.

Variabel pohon peneduh diletakkan pada pinggiran jalur pejalan kaki dengan pemilihan jenis tanaman yang dapat mengarahkan pengguna jalan dan juga dapat memberikan kenyamanan pada pejalan kaki, jenis tanaman yang dipilih adalah tanaman yang rindang. Variabel tinggi trotoar yang aman berkaitan dengan variabel ketinggian jalan dan jalur pejalan kaki sejajar, memerlukan ketinggian maksimal 20 cm untuk kenyamanan pengguna, namun demi keselamatan dan kenyamanan lebih maka ketinggian jalur pejalan kaki dan jalan disamaratakan. Variabel jarak terjangkau dapat mengindikasikan penggunaan bangku/ kursi yang berada pada jalur pejalan kaki. Pejalan kaki akan merasa lebih nyaman ketika terdapat bangku yang dapat ditempati untuk beristirahat agar perjalanan terasa lebih terjangkau dan menyenangkan.



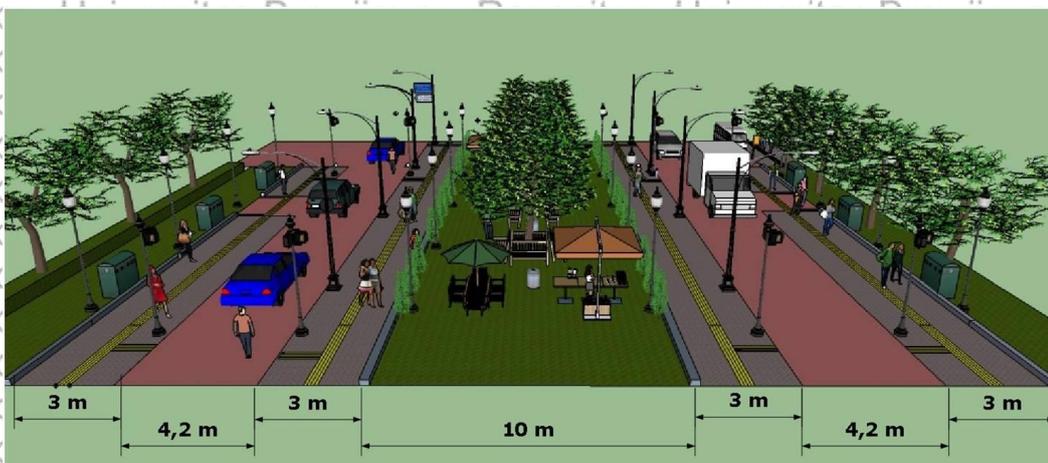
Jalan	LOS Sebelum Desain			LOS Setelah Desain		
	Pagi	Siang	Sore	Pagi	Siang	Sore
Kertanegara Kanan	B	B	B	B	A	B
Kertanegara Kiri	B	B	C	B	B	B



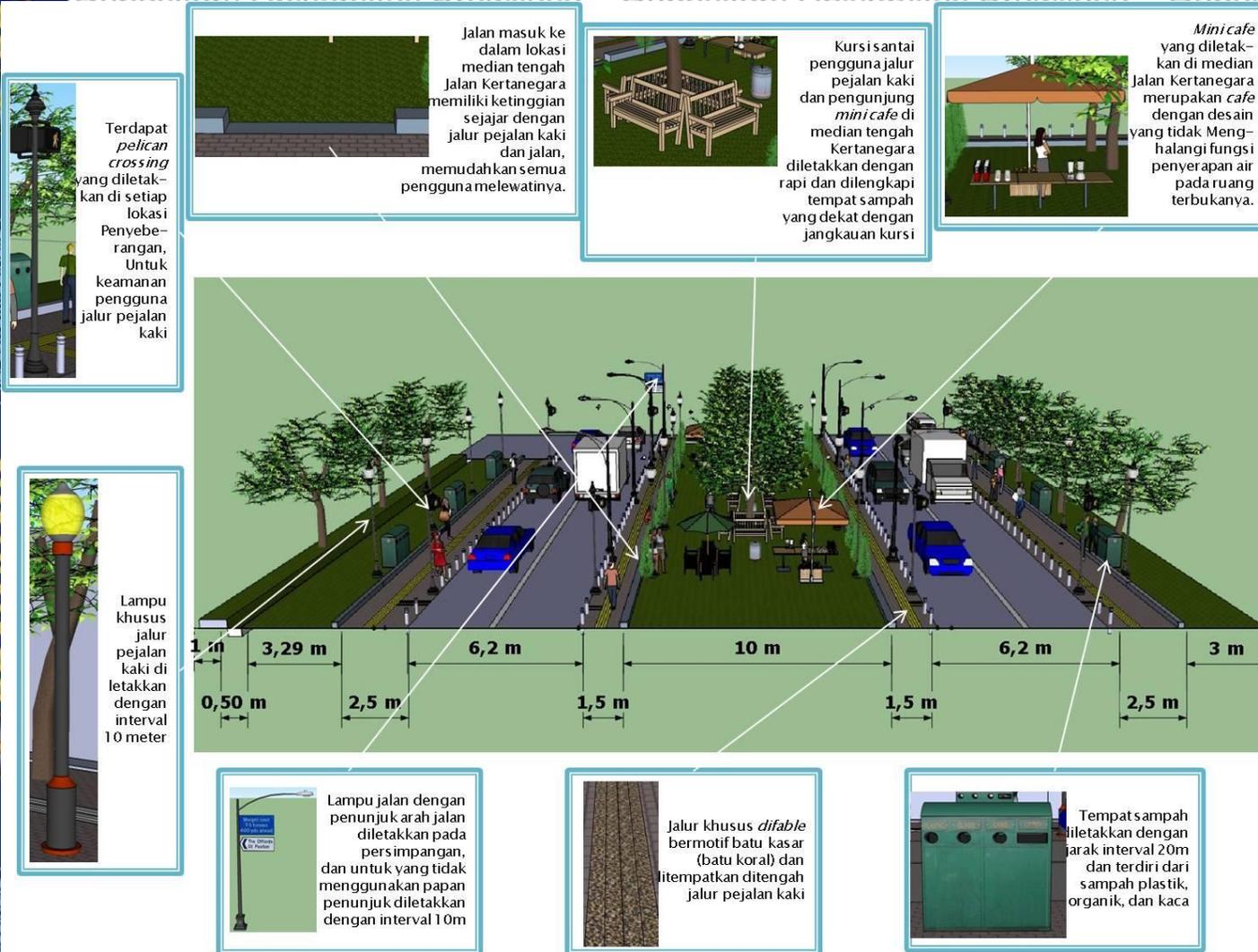
Gambar 4. 84 Desain Jalan Kertanegara

Khusus untuk Jalan Kertanegara ditawarkan 2 model desain yang bertujuan untuk menambah daya tarik Jalan Kertanegara terhadap pengguna jalur pejalan kaki. Desain alternatif yang ditawarkan berupa desain dengan konsep berbagi ruang penuh (*full shared*) dengan konsep yaitu mendesain jalur pejalan kaki dengan ukuran yang lebih lebar dibandingkan dengan eksisting, dengan ukuran jalur pejalan kaki pada median tengah selebar 3 meter dan jalur pejalan kaki pada median samping Jalan Kertanegara sisi timur dan sisi barat masing-masing berukuran 3 meter. Sedangkan jalan yang memiliki ukuran eksisting 7,5 meter berkurang menjadi 4,5 meter. Konsep *full shared* ini dimaksudkan agar dapat menarik lebih banyak pengguna jalan untuk dapat tertarik menggunakan jalur pejalan kaki. Konsep *full shared* ini juga mengutamakan keselamatan pengguna jalur pejalan kaki, hal ini dapat dilihat dari lebar jalan yang lebih sempit dibandingkan jalur pejalan kaki, hal ini dapat menyebabkan pengguna jalan berhati-hati dan berjalan dengan kecepatan minimum. Konsep *full shared* ini dapat dilihat pada gambar 4.85.

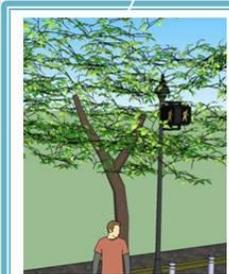
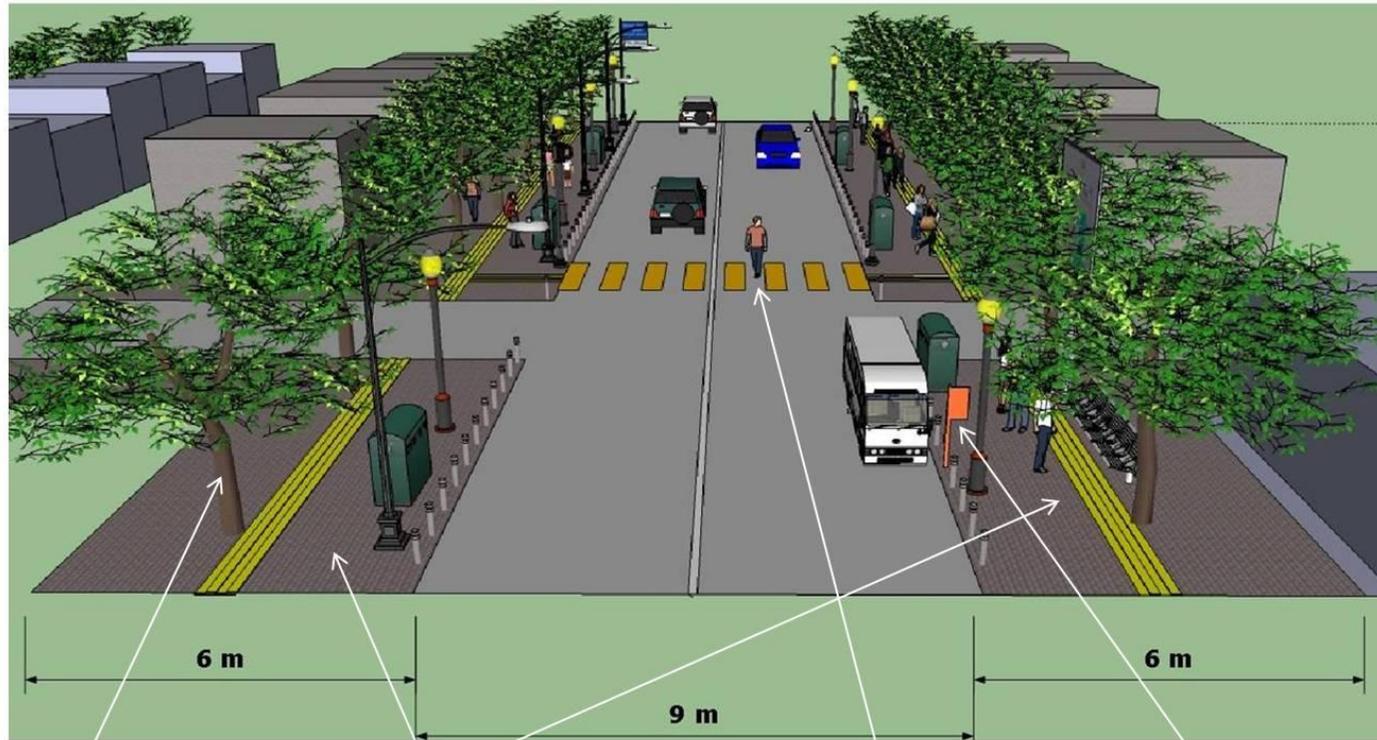
Konsep *Full shared* pada jalur pejalan kaki memiliki karakter untuk mengekspresikan diri bagi pejalan kaki, adanya pelapis jalan, memasang lampu, membuat *landscape* dan melengkapi dengan *street furniture*. Pada konsep *full shared* pejalan kaki diprioritaskan lebih tinggi dibanding kendaraan bermotor namun kendaraan juga dapat melewati jalur tersebut dengan syarat kendaraan tersebut harus berjalan cukup lambat dan memperhatikan keberadaan dan kecepatan para pejalan kaki. Material jalan yang digunakan juga bukan merupakan aspal jalan pada umumnya, material jalan menggunakan bahan beton agar dapat membuat pengguna jalan (kendaraan) berjalan lebih lambat.



Gambar 4. 85 Desain Alternatif Dengan Konsep Berbagi Ruang (*Full Shared*)



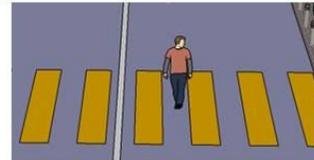
Gambar 4. 86 Detail Sarana dan Prasarana Jalur Pejalan Kaki



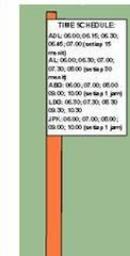
Pohon yang terdapat di sisi jalur pejalan kaki berjenis pohon perindang (pohon tanjung atau pohon angsana)



Bentuk jalur Pejalan kaki menggunakan Pola Tulang Ikan, dengan kemiringan 90 derajat. Digunakan karena pola tersebut memiliki penguncian yang baik



Terdapat zebra cross di setiap titik penyeberangan, yang juga dilengkapi dengan pelican crossing untuk memudahkan pejalan kaki menyeberang



Informasi jadwal keberangkatan diletakkan di lokasi pemberhentian angkutan umum.

Gambar 4. 87 Detail Sarana dan Prasarana Jalur Pejalan Kaki



	233
4.9.2 Rekomendasi Desain Jalur Pejalan Kaki di Jalan Semeru (segmen 1, segmen 2 dan segmen 3).....	214
4.9.3 Rekomendasi Desain Jalur Pejalan Kaki di Jalan Kahuripan (segmen 4 dan segmen 5).....	219
4.9.4 Rekomendasi Desain Jalur Pejalan Kaki di Jalan Tugu (Segmen 6).....	223
4.9.5 Rekomendasi Desain Jalur Pejalan Kaki di Jalan Kertanegara (segmen 7).....	226
Gambar 4. 1 Peta Kecamatan Klojen.....	88
Gambar 4. 2 Peta Lokasi Studi Keseluruhan (Jalan Semeru – Jalan Kahuripan – Jalan Tugu – Jalan Kertanegara).....	89
Gambar 4. 3 Persentase Fungsi Guna Lahan Jalan Semeru.....	90
Gambar 4. 4 Persentase Fungsi Guna Lahan di Jalan Kahuripan.....	91
Gambar 4. 5 Persentase Fungsi Guna Lahan di Jalan Tugu.....	92
Gambar 4. 6 Persentase Fungsi Guna Lahan di Jalan Kertanegara.....	93
Gambar 4. 7 Peta <i>Level Of Service</i> (LOS) Pada Jalan Semeru (Segmen 1, 2, dan 3) Pada Saat <i>Weekend</i> dan <i>Weekday</i>	106
Gambar 4. 8 Peta <i>Level Of Service</i> (LOS) Pada Jalan Kahuripan – Jalan Kertanegara (Segmen 4, 5, 6, dan 7) Pada Saat <i>Weekend</i> dan <i>Weekday</i>	107
Gambar 4. 9 Peta <i>Street Furniture</i> Di Jalan Semeru (Segmen 1).....	119
Gambar 4. 10 Peta <i>Street Furniture</i> Di Jalan Semeru (Segmen 2).....	120
Gambar 4. 11 Peta <i>Street Furniture</i> Di Jalan Semeru (Segmen 3).....	121
Gambar 4. 12 Peta <i>Street Furniture</i> Di Jalan Kahuripan (Segmen 4).....	122
Gambar 4. 13 Peta <i>Street Furniture</i> Di Jalan Kahuripan (Segmen 5).....	123
Gambar 4. 14 Peta <i>Street Furniture</i> Di Jalan Tugu (Segmen 6).....	124
Gambar 4. 15 Peta <i>Street Furniture</i> Di Jalan Kertanegara (Segmen 7).....	125
Gambar 4. 16 Perbandingan Umur Pejalan Kaki Tiap Segmen.....	126
Gambar 4. 17 Persentase Perbandingan Jenis Kelamin Pejalan Kaki Tiap Segmen.....	127
Gambar 4. 18 Persentase Perbandingan Jenis Pekerjaan Pengguna Jalur Pejalan Kaki di Setiap Segmen.....	128
Gambar 4. 19 Persentase Perbandingan Seringnya Waktu Penggunaan Pejalan Kaki di Tiap Segmen.....	128
Gambar 4. 20 Persentase Perbandingan Penggunaan Sarana Perjalanan Setiap Segmen.....	129
Gambar 4. 21 Persentase Perbandingan Kepentingan Perjalanan Setiap Segmen.....	130



Gambar 4. 22 <i>Milleu</i> Pejalan Kaki Segmen 1 Pada Pagi Hari (Ber[asangan & Individu).....	132
Gambar 4. 23 <i>Milleu</i> Pejalan Kaki Segmen 1 Pada Pagi Hari (Berkelompok)...	132
Gambar 4. 24 <i>Milleu</i> Pejalan Kaki Segmen 1 Pada Siang Hari (Berpasangan & Individu).....	133
Gambar 4. 25 <i>Milleu</i> Pejalan Kaki Segmen 1 Pada Siang Hari (Berkelompok)...	133
Gambar 4. 26 <i>Milleu</i> Pejalan Kaki Segmen 1 Pada Sore Hari (Individu & Berpasangan).....	134
Gambar 4. 27 <i>Milleu</i> Pejalan Kaki Segmen 1 Pada Sore Hari (Berkelompok) ..	134
Gambar 4. 28 <i>Milleu</i> Pejalan Kaki Segmen 2 Pada Pagi Hari (Individu & Berpasangan).....	138
Gambar 4. 29 <i>Milleu</i> Pejalan Kaki Segmen 2 Pada Pagi Hari (Berkelompok)...	138
Gambar 4. 30 <i>Milleu</i> Pejalan Kaki Segmen 2 Pada Siang Hari (Individu & Berpasangan).....	139
Gambar 4. 31 <i>Milleu</i> Pejalan Kaki Segmen 2 Pada Siang Hari (Berkelompok)...	139
Gambar 4. 32 <i>Milleu</i> Pejalan Kaki Segmen 2 Pada Sore Hari (Individu & Berpasangan).....	140
Gambar 4. 33 <i>Milleu</i> Pejalan Kaki Segmen 2 Pada Sore Hari (Berkelompok) ..	140
Gambar 4. 34 <i>Milleu</i> Pejalan Kaki Segmen 3 Pada Pagi Hari (Individu & Berpasangan).....	144
Gambar 4. 35 <i>Milleu</i> Pejalan Kaki Segmen 3 Pada Pagi Hari (Berkelompok)...	144
Gambar 4. 36 <i>Milleu</i> Pejalan Kaki Segmen 3 Pada Siang Hari (Individu & Berpasangan).....	145
Gambar 4. 37 <i>Milleu</i> Pejalan Kaki Segmen 3 Pada Siang Hari (Berkelompok)...	145
Gambar 4. 38 <i>Milleu</i> Pejalan Kaki Segmen 3 Pada Sore Hari (Individu & Berpasangan).....	146
Gambar 4. 39 <i>Milleu</i> Pejalan Kaki Segmen 3 Pada Sore Hari (Berkelompok) ..	146
Gambar 4. 40 <i>Milleu</i> Pejalan Kaki Segmen 4 Pada Pagi hari (Individu & Berpasangan).....	150
Gambar 4. 41 <i>Milleu</i> Pejalan Kaki Segmen 4 Pada Pagi Hari (Berkelompok)...	150
Gambar 4. 42 <i>Milleu</i> Pejalan Kaki Segmen 4 Pada Siang Hari (Individu & Berpasangan).....	151
Gambar 4. 43 <i>Milleu</i> Pejalan Kaki Segmen 4 Pada Siang Hari (Berkelompok)...	151
Gambar 4. 44 <i>Milleu</i> Pejalan Kaki Segmen 4 Pada Sore Hari (Individu & Berpasangan).....	152
Gambar 4. 45 <i>Milleu</i> Pejalan Kaki Segmen 4 Pada Sore Hari (Berkelompok) ..	152
Gambar 4. 46 <i>Milleu</i> Pejalan Kaki Segmen 5 Pada Pagi Hari (Individu & Berpasangan).....	156
Gambar 4. 47 <i>Milleu</i> Pejalan Kaki Segmen 5 Pada Pagi Hari (Berkelompok)...	156
Gambar 4. 48 <i>Milleu</i> Pejalan Kaki Segmen 5 Pada Siang Hari (Individu & Berpasangan).....	157
Gambar 4. 49 <i>Milleu</i> Pejalan Kaki Segmen 5 Pada Siang Hari (Berkelompok)...	157

Gambar 4. 50 *Milleu* Pejalan Kaki Segmen 5 Pada Sore Hari (Individu & Berpasangan)..... 158

Gambar 4. 51 *Milleu* Pejalan Kaki Segmen 5 Pada Sore Hari (Berkelompok) ... 158

Gambar 4. 52 *Milleu* Pejalan Kaki Segmen 6 Pada Pagi Hari (Individu & Berpasangan)..... 161

Gambar 4. 53 *Milleu* Pejalan Kaki Segmen 6 Pada Pagi Hari (Berkelompok)... 162

Gambar 4. 54 *Milleu* Pejalan Kaki Segmen 6 Pada Siang Hari (Individu & Berpasangan)..... 162

Gambar 4. 55 *Milleu* Pejalan Kaki Segmen 6 Pada Pagi Hari (Berkelompok)... 162

Gambar 4. 56 *Milleu* Pejalan Kaki Segmen 6 Pada Sore Hari (Individu & Berpasangan)..... 163

Gambar 4. 57 *Milleu* Pejalan Kaki Segmen 6 Pada Sore Hari (Berkelompok) .. 163

Gambar 4. 58 *Milleu* Pejalan Kaki Segmen 7 Pada Pagi Hari (Individu & Berpasangan)..... 166

Gambar 4. 59 *Milleu* Pejalan Kaki Segmen 7 Pada Pagi hari (Berkelompok) ... 167

Gambar 4. 60 *Milleu* Pejalan Kaki Segmen 7 Pada Siang Hari (Individu & Berpasangan)..... 167

Gambar 4. 61 *Milleu* Pejalan Kaki Segmen 7 Pada Siang Hari (Berkelompok). 168

Gambar 4. 62 *Milleu* Pejalan Kaki Segmen 7 Pada Sore Hari (Individu & Berpasangan)..... 168

Gambar 4. 63 *Milleu* Pejalan Kaki Segmen 7 Pada Sore Hari (Berkelompok) .. 169

Gambar 4. 64 Diagram Kano Kepuasan dan Ketidakpuasan Pengguna Jalur Pejalan Kaki Jalan Semeru..... 177

Gambar 4. 65 Diagram I-S Jalur Pejalan Kaki di Jalan Semeru..... 179

Gambar 4. 66 Diagram Kano Kepuasan dan Ketidakpuasan Pengguna Jalur Pejalan Kaki di Jalan Kahuripan..... 182

Gambar 4. 67 Diagram I-S Jalan Kahuripan..... 183

Gambar 4. 68 Diagram Kano Kepuasan dan Ketidakpuasan Pengguna Jalur Pejalan Kaki di Jalan Tugu..... 187

Gambar 4. 69 Diagram Nilai I-S Jalur Pejalan Kaki di Jalan Tugu..... 188

Gambar 4. 70 Diagram Kano Kepuasan dan Ketidakpuasan Pengguna Jalur Pejalan Kaki di Jalan Kertanegara 192

Gambar 4. 71 Diagram I-S Jalur Pejalan Kaki di Jalan Kertanegara..... 193

Gambar 4. 72 (a) Lampu Jalan, (b) Lampu Jalur Pejalan Kaki, (c) Penunjuk Arah, (d) *Pelican Crossing* 211

Gambar 4. 73 Desain Tempat Sampah..... 211

Gambar 4. 74 Desain *Bollard*..... 212

Gambar 4. 75 (a) Keterangan alur perjalanan, (b) Jadwal Angkutan Kota..... 212

Gambar 4. 76 Desain Jalur Khusus Kaum *Difable*..... 213

Gambar 4. 77 Desain *Cafe Non Permanen* di Jalan Kertanegara 213

Gambar 4. 78 Desain Jalan Semeru Segmen 1 216

Gambar 4. 79 Desain Jalan Semeru Segmen 2 217





Gambar 4. 80 Desain Jalan Semeru Segmen 3	218
Gambar 4. 81 Desain Jalan Kahuripan Segmen 4.....	221
Gambar 4. 82 Desain Jalan Kahuripan Segmen 5.....	222
Gambar 4. 83 Desain Jalan Tugu Segmen 6.....	225
Gambar 4. 84 Desain Jalan Kertanegara.....	228
Gambar 4. 85 Desain Alternatif Dengan Konsep Berbagi Ruang (<i>Full Shared</i>)	229
Gambar 4. 86 Detail Sarana dan Prasarana Jalur Pejalan Kaki.....	229
Gambar 4. 87 Detail Sarana dan Prasarana Jalur Pejalan Kaki.....	229
Tabel 4. 1 Rincian Lokasi Studi di Jalan Semeru – Jalan Kahuripan – Jalan Tugu – Jalan Kertanegara	86
Tabel 4. 2 Data Guna Lahan Pada Setiap Sisi Jalur Pejalan Kaki di Lokasi Studi (Jalan Semeru, Jalan Kahuripan, Jalna Tugu dan Jalan Kertanegara.....)	86
Tabel 4. 3 Foto Mapping dan Penampang Atas Wilayah Studi.....	95
Tabel 4. 4 Karakteristik Geometrik Jalur Pejalan Kaki di Lokasi Studi.....	99
Tabel 4. 5 Tabel Tingkat Pelayanan Jalur Pejalan Kaki di Jalan Semeru, Jalan Kahuripan, Jalan Tugu dan Jalan Kertanegara (<i>Weekend</i>).....	101
Tabel 4. 6 Tingkat Pelayanan Jalur Pejalan Kaki di Jalan Semeru (<i>Weekday</i>)....	104
Tabel 4. 7 <i>Street Furniture</i> di Jalan Semeru.....	109
Tabel 4. 8 <i>Street Furniture</i> di Jalan Kahuripan.....	110
Tabel 4. 9 <i>Street Furniture</i> di Jalan Tugu.....	110
Tabel 4. 10 <i>Street Furniture</i> di Jalan Kertanegara.....	111
Tabel 4. 11 Tabel Analisis Kebutuhan Penunjang Jalur Pejalan Kaki (<i>Street Furniture</i>).....	112
Tabel 4. 12 Kesimpulan <i>Behaviour Map</i>	173
Tabel 4. 13 Tabel Penelitian Persepsi Pejalan Kaki.....	175
Tabel 4. 14 Atribut Persepsi Pengguna Jalur Pejalan Kaki.....	175
Tabel 4. 15 Nilai Kepuasan dan Ketidakpuasan Untuk Persepsi Pengguna Jalur Pejalan Kaki Jalan Semeru.....	176
Tabel 4. 16 Nilai Kepuasan dan Kepentingan Pengguna Jalur Pejalan Kaki di Jalan Semeru.....	178
Tabel 4. 17 Kategori Kebutuhan Pengguna Jalur Pejalan Kaki di Jalan Kahuripan	181
Tabel 4. 18 Nilai Kepuasan dan Kepentingan Pengguna Jalur Pejalan Kaki di Jalan Kahuripan.....	183
Tabel 4. 19 Kategori Kebutuhan Pengguna Jalur Pejalan Kaki di Jalan Tugu ..	186
Tabel 4. 20 Nilai Kepuasan dan Kepentingan Pengguna Jalur Pejalan Kaki di Jalan Tugu.....	187
Tabel 4. 21 Kategori Kebutuhan Pengguna Jalur Pejalan Kaki di Jalan Kertanegara.....	191



Tabel 4. 22 Nilai Kepuasan dan Kepentingan Pengguna Jalur Pejalan Kaki di Jalan Kertanegara	192
Tabel 4. 23 Pengembangan Atribut Desain Pada Jalur Pejalan Kaki di Lokasi Studi Menurut Analisis Kano.....	195
Tabel 4. 24 Hasil Rekapitulasi Analisis <i>Street Furniture</i> , Analisis <i>Behavior Mapping</i> , dan Analisis Kano.....	199
Tabel 4. 25 Matriks Hubungan Analisis Perilaku dan Persepsi Terhadap Karakteristik Pejalan Kaki	205
Tabel 4. 26 Dasar Rekomendasi Desain Jalur Pejalan Kaki Jalan Semeru.....	214
Tabel 4. 27 Dasar Rekomendasi Desain Jalur Pejalan Kaki di Jalan Kahuripan	219
Tabel 4. 28 Dasar Rekomendasi Desain Jalur Pejalan Kaki di Jalan Tugu	223
Tabel 4. 29 Dasar Rekomendasi Jalur Pejalan Kaki di Jalan Kertanegara	226



BAB V

PENUTUP

5.1 Kesimpulan

Melalui hasil pembahasan dari Penelitian berjudul Persepsi dan Perilaku Pejalan Kaki di Kawasan Pusat Kota Malang (Jalan Semeru, Jalan Kahuripan, Jalan Tugu dan Jalan Kertanegara) yang telah dilakukan pada bab empat, maka kesimpulan yang dapat diperoleh dari hasil penelitian ini antara lain:

1. Kinerja jalur pejalan kaki di Jalan Semeru, Jalan Kahuripan, Jalan Tugu dan Jalan Kertanegara diamati pada saat hari libur dan hari kerja dengan kriteria nilai yang berbeda, untuk hari kerja kriteria tingkat pelayanan terendah (D) terdapat pada jalur pejalan kaki segmen 7 zona 2 (Jalan Kertanegara) dengan nilai ruang pejalan kakinya yaitu 1,90 pjk/mnt/m (pagi hari), hal ini disebabkan karena adanya aktivitas pejalan kaki yang sebagian besar dilakukan oleh pelajar untuk dapat mencapai sekolah, sebagian besar pejalan kaki datang berkelompok untuk bersama-sama menuju sekolah. Untuk kriteria tingkat pelayanan jalur pejalan kaki tertinggi (A) terdapat pada jalur pejalan kaki segmen 6 (Jalan Tugu) dengan nilai ruang pejalan kakinya yaitu 23,67 pjk/mnt/m (sore hari), hal ini disebabkan karena jumlah pejalan kaki yang sedikit untuk memanfaatkan jalur pejalan kaki di Jalan Tugu, sebagian besar yang ditemui adalah perilaku pejalan kaki yang jalur berjalan di badan jalan (bahu jalan) dan pejalan kaki yang menyeberang. Untuk hari libur, tingkat pelayanan terendah (E) terdapat pada jalur pejalan kaki segmen 1 zona 1 dan (Jalan Semeru) dengan nilai ruang pejalan kaki sebesar 0,82 pjk/mnt/m dan 0,90 pjk/mnt/m (pagi hari), hal ini disebabkan karena pada pagi hari didominasi pejalan kaki usia sekolah dan kerja yang memiliki tujuan untuk berangkat di pagi hari, di sekitar Jalan Semeru juga memiliki guna lahan strategis berupa klinik kecantikan, kantor, bank, SMA, SMP, dan juga SD ataupun TK. Untuk tingkat pelayanan tertinggi (A) terdapat pada segmen 6 zona 2 dengan nilai ruang pejalan kaki sebesar 18,53 pjk/mnt/m (siang hari), hal ini disebabkan karena lebar jalur pejalan kaki tidak sepadan dengan pengguna, pengguna yang mendominasi adalah pengguna yang berjalan di bahu jalan

dikarenakan kerusakan trotoar, menyempitnya jalur pejalan kaki, dan masih belum tersedianya jalur pejalan kaki.

2. Karakteristik pejalan kaki pada jalur pejalan kaki diidentifikasi berdasarkan usia, jenis kelamin, jenis pekerjaan, waktu penggunaan, sarana perjalanan dan kepentingan perjalanan pengguna jalur pejalan kaki. Usia pejalan kaki dari segmen 1 hingga segmen 7 (Jalan Semeru – Jalan Kertanegara) yang mendominasi adalah usia sekolah 5 – 12 tahun (pelajar/ mahasiswa), dominasi paling besar terdapat pada Jalan Semeru segmen 1 yaitu sebesar 54,5% hal ini dikarenakan jalur pejalan kaki sebagian besar memiliki lokasi-lokasi pendidikan yang strategis dan tersebar, hal ini dapat dijadikan pertimbangan untuk mendesain jalur pejalan kaki yang sesuai dengan umur pejalan kaki agar lebih optimal. Jenis kelamin yang mendominasi jalur pejalan kaki di lokasi studi adalah perempuan dengan persentase tertinggi terdapat pada segmen 5 (Jalan Kahuripan) yaitu sebesar 73,7%. Jenis pekerjaan yang mendominasi jalur pejalan kaki di lokasi studi adalah jenis pekerjaan yang berkaitan dengan pelajar/ mahasiswa, persentase terbesar terdapat pada segmen 1 yaitu 72,7%, hal ini dapat dijadikan pertimbangan untuk lebih mengembangkan desain jalur pejalan kaki dengan guna lahan yang sesuai kebutuhan jenis pekerjaan yang mendominasi di lokasi studi. Waktu penggunaan oleh pejalan kaki di lokasi studi didominasi oleh pejalan kaki yang cenderung menggunakannya pada pagi hari, dominasi tertinggi terdapat pada jalur pejalan kaki segmen 1 dan 3 (Jalan Semeru), dominasi pengguna jalur pejalan kaki mencapai 100% pada pagi hari (07.00 – 10.00). Jenis sarana perjalanan yang digunakan oleh pejalan kaki selain berjalan yang paling mendominasi adalah pejalan kaki memakai kendaraan pribadi penuh, dominasi tertinggi berada pada segmen 3 yaitu sebesar 66,7%, hal ini dapat menjadi pertimbangan dalam menetapkan desain yang sesuai yakni melalui penambahan lokasi parkir kendaraan pribadi agar tidak mengganggu lalu lintas jalan maupun trotoar dan juga penambahan halte agar menarik minat pengguna kendaraan bermotor penuh untuk lebih memilih kendaraan umum. Dilihat dari kepentingannya, pejalan kaki di lokasi studi sebagian besar didominasi oleh kegiatan yang berhubungan dengan perjalanan fungsional (bekerja, sekolah, berbelanja, dsb). Dominasi tertinggi terdapat

pada segmen 2, 3 dan 7 (Jalan Semeru dan Jalan Kertanegara) yakni sebesar 100%.

Pada analisis perilaku pejalan kaki dihasilkan bahwa pejalan kaki memiliki kecenderungan berjalan kaki naik dan turun, berjalan dengan mengubah posisi badan, berjalan dengan terpapar sinar matahari atau terkena hujan, berjalan dengan berpindah jalur, berjalan di bahu jalan, berjalan penuh tanpa melihat-lihat dan berhenti, berjalan kaki cepat lebih dari $\frac{1}{2}$ detik, dan pejalan kaki berhenti pada satu titik dan bergerombol. Dari analisis perilaku pejalan kaki dapat dihasilkan indikasi-indikasi yang terbaca melalui perilaku yang terlihat, sehingga menghasilkan rekomendasi berupa pengurangan ketinggian jalur pejalan kaki, pelebaran jalur pejalan kaki, penambahan pohon peneduh atau kanopi untuk perlindungan pejalan kaki, penyamarataan ketinggian jalur pejalan kaki dengan jalan, pengadaan jalur pejalan kaki di lokasi yang belum tersedia, pemanfaatan etalase toko untuk menambah daya tarik, penambahan vegetasi menarik, mengatur peletakan bangku untuk tempat istirahat, dan penyediaan halte. Pada analisis persepsi pejalan kaki dihasilkan bahwa pejalan kaki memprioritaskan rekomendasi jalur pejalan kaki pada Jalan Semeru yaitu penambahan tempat sampah, pelebaran jalur pejalan kaki, penyediaan halte, perbaikan material lantai, penyediaan jalur *difable*, penambahan pohon peneduh, pembersihan jalur pejalan kaki, penambahan jalur pejalan kaki, perataan ketinggian jalur pejalan kaki dengan jalan. Pada Jalan Kahuripan prioritas terdapat pada penambahan lebar jalur pejalan kaki, perbaikan material lantai, perbaikan trotoar, penambahan jalur pejalan kaki, perataan ketinggian jalur pejalan kaki dengan jalan, aman dari kendaraan, penyediaan halte, dan pengadaan jalur *difable*. Pada Jalan Tugu, prioritas terdapat pada pengadaan jalur pejalan kaki di lokasi yang belum terdapat jalur pejalan kaki, pengadaan tempat sampah, penambahan lebar jalur pejalan kaki, aman dari kendaraan, penyamarataan ketinggian jalur pejalan kaki dengan jalan, perbaikan material lantai, pengadaan jalur *difable*. Pada Jalan Kertanegara, prioritas terdapat pada pengadaan pohon peneduh di sepanjang jalur pejalan kaki, pengadaan tempat sampah, penambahan lebar jalur pejalan kaki, perbaikan material lantai, penyediaan halte, penyamarataan jalur pejalan kaki dengan jalan, peningkatan kebersihan jalur pejalan kaki, peletakan bangku tempat



istirahat agar jarak lebih terasa terjangkau, perbaikan ketinggian trotoar yang aman, pengadaan jalur *difable*.

Melalui kesimpulan tersebut maka dibuatlah rekomendasi desain untuk dapat dijadikan alternatif pilihan untuk memperbaiki kualitas jalur pejalan kaki di pusat kota yaitu Jalan Semeru, Jalan Kahuripan, Jalan Tugu dan Jalan Kertanegara. Alternatif desain yang ditawarkan hanya berlaku bagi Jalan Kertanegara dikarenakan lokasi strategis yang dimiliki yaitu di pusat kota dan berdekatan dengan stasiun kereta api. Alternatif desain yang ditawarkan adalah berupa 3 desain yang berbeda. 1) Konsep Berbagi Ruang Penuh, 2) Penambahan Lebar Berdasarkan Standart. Berbagi ruang secara penuh merupakan konsep yang menjadikan jalur pejalan kaki dan jalan tidak memiliki batasan untuk memanfaatkan jalur pejalan kaki dan jalan, dengan begitu tingkatan pelayanan yang dimiliki oleh jalur pejalan kaki dan jalan akan menjadi meningkat (baik).

Untuk jalur pejalan kaki dengan konsep penambahan lebar berdasarkan standart merupakan penambahan lebar dilakukan sesuai dengan standart mengenai Tata Cara Jalur Pejalan Kaki.

5.2 Saran

Berdasarkan pembahasan-pembahasan yang sebelumnya, akan dikemukakan saran-saran sebagai berikut:

1. Secara umum disarankan pemerintah agar selalu mengamati dan memperhatikan kebutuhan pengguna jalur pejalan kaki kawasan Jalan Semeru – Jalan Kertanegara dikarenakan penggunaannya terkait dengan guna lahan yang ada disekitarnya (perdagangan jasa, perkantoran, dan pendidikan). Hal ini diperlukan karena pada kondisi eksisting masih banyak kekurangan yang dirasakan oleh pengguna jalur pejalan kaki terutama dalam hal kurangnya lampu penerangan pada jalur pejalan kaki, material lantai yang licin dan kerusakan/ lubang pada jalur pejalan kaki. Pemerintah juga disarankan untuk menempatkan kebutuhan penunjang jalur pejalan kaki dan menambahkan serta memperbaiki *street furniture* di lokasi tersebut agar dapat meningkatkan kinerja jalur pejalan kaki dan meningkatkan rasa kenyamanan, keamanan, daya tarik serta kemudahan bagi pengguna jalur pejalan kaki di lokasi kawasan pusat kota tersebut.
2. Secara khusus disarankan untuk masyarakat pengguna jalur pejalan kaki di lokasi studi yakni agar selalu ikut menjaga dan tidak merusak fasilitas yang

berada di lokasi jalur pejalan kaki (boks telepon, tanaman, pohon, dll) agar tetap tercipta kondisi yang baik dan nyaman untuk pengguna jalur pejalan kaki yang lain.

3. Untuk penelitian selanjutnya, disarankan untuk menganalisis konsep *full sharing* pada jalur pejalan kaki di lokasi studi (Jalan Semeru, Jalan Kahuripan, Jalan Tugu dan Jalan Kertanegara), dan juga disarankan untuk meneliti terkait kemungkinan penambahan jalur sepeda yang memanfaatkan pelebaran jalur pejalan kaki di lokasi studi karena mengingat lokasi studi yang digunakan merupakan kawasan pusat kota yang memiliki berbagai macam daya tarik. Kekurangan dari penelitian ini adalah penelitian ini tidak mengamati keterkaitan jalur pejalan kaki dengan parkir, penelitian ini juga tidak membahas dengan detail mengenai keterkaitan bangkitan dan tarikan guna lahan terhadap pejalan kaki disekitar lokasi studi. Jadi diharapkan untuk penelitian yang akan datang dapat melengkapi dan membahas mengenai kekurangan tersebut.



SURAT PERNYATAAN ORISINALITAS SKRIPSI / TUGAS AKHIR

Saya yang tersebut di bawah ini :

Nama : Aktivistia Poshi Negasari
NIM : 105060600111004
Judul Skripsi / Tugas Akhir : Penataan Jalur Pejalan Kaki Berdasarkan Persepsi dan Perilaku Pejalan Kaki di Kawasan Pusat Kota Malang (Studi Kasus: Jalan Semeru – Jalan Kahuripan – Jalan Tugu – Jalan Kertanegara)

Menyatakan dengan sebenar-benarnya bahwa sepanjang sepengetahuan saya di dalam hasil karya Skripsi / Tugas Akhir saya, baik berupa naskah maupun gambar tidak terdapat unsur penjiplakan karya Skripsi / Tugas Akhir yang pernah diajukan oleh orang lain untuk memperoleh gelar akademik di suatu Perguruan Tinggi, serta tidak terdapat karya atau pendapat yang pernah ditulis atau diterbitkan orang lain kecuali yang secara tertulis dalam naskah ini dan disebutkan dalam sumber kutipan dan daftar pustaka.

Apabila ternyata di dalam naskah Skripsi / Tugas Akhir ini dapat dibuktikan terdapat unsur-unsur penjiplakan dari karya Skripsi / Tugas Akhir orang lain, maka saya bersedia Skripsi / Tugas Akhir dan gelar Sarjana Teknik yang telah diperoleh dibatalkan serta diproses sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku (Undang-undang Nomor 20 Tahun 2003 pasal 25 ayat 2 dan pasal 70).

Malang, Juli 2014
Yang membuat pernyataan

Aktivistia Poshi Negasari
105060600111004

Tembusan :

1. Kepala Laboratorium Skripsi / Tugas Akhir Jurusan Perencanaan Wilayah dan Kota
2. Dua (2) Dosen Pembimbing Skripsi / Tugas Akhir yang bersangkutan
3. Dosen Pembimbing Akademik yang bersangkutan

