

BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN

4.1 Gambaran Umum Kecamatan Cibinong

Kecamatan Cibinong secara geografis terletak di antara $6^{\circ}18'-6^{\circ}47'10$ lintang selatan dan $106^{\circ}23'45-107^{\circ}13'30$ bujur timur, dengan luas wilayah $10.2756,5 \text{ km}^2$. Adapun batas administrasi Kecamatan Cibinong sebagai berikut (Kecamatan Cibinong Dalam Angka 2012):

Batas Utara : Kota Depok

Batas Barat : Kecamatan Bojong Gede

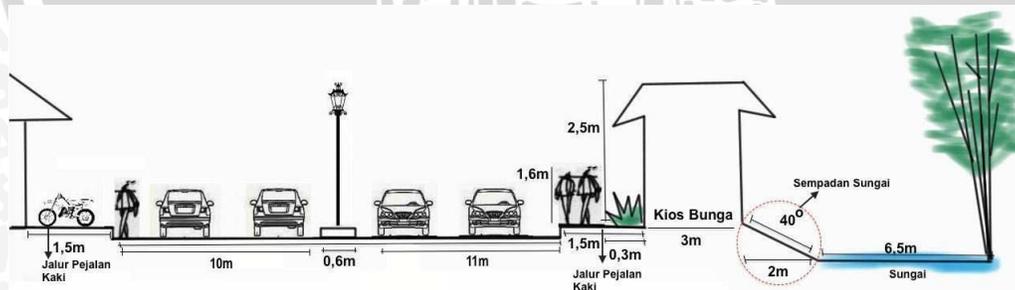
Batas Selatan : Kecamatan Sukaraja

Batas Timur : Kecamatan Citereup

Kecamatan Cibinong terdiri dari 12 kelurahan yaitu Karadenan, Nanggewer, Nanggewer Mekar, Cibinong, Pakansari, Cirimekar, Sukahati, Tengah, Pondok Rajeg, Harapan Jaya, Ciriung, dan Pabuaran.

4.1.1 Gambaran Umum Koridor Jalan Raya Bogor Km 45

Koridor Jalan Raya Bogor Km 45 terletak dalam wilayah administrasi dari Kelurahan Pabuaran, Kelurahan Cirimekar, Desa Cibinong dan Desa Nanggewermekar. Koridor Jalan Raya Bogor Km 45 merupakan jalur utama dari pusat kegiatan di Kecamatan Cibinong dan juga jalan utama menuju ke pusat pemerintahan Kabupaten Bogor di Jalan Tegar Beriman.



Gambar 4.1 Penampang Jalan di Koridor Jalan Raya Bogor Km 45

Gambar 4.1 merupakan penampang jalan dari Koridor Jalan Raya Bogor 45 dengan klasifikasi jalan adalah jalan arteri primer karena Koridor Jalan Raya Bogor Km 45 menghubungkan antar pusat kegiatan di Kota Bogor, Kota Jakarta, dan Kota Depok.

4.1.2 Jalur pejalan kaki di Koridor Jalan Raya Bogor Km 45

Trotoar yang berada di sisi kanan dan kiri jalan, berdasarkan SNI-03-6967-2003 seharusnya berfungsi sebagai jalur pejalan kaki. Namun trotoar di Koridor Jalan Raya Bogor Km 45 beralih fungsi untuk kegiatan PKL dan beberapa bagian fisik hilang. Material yang digunakan untuk jalur pejalan kaki terbagi menjadi dua jenis yaitu paving blok dan semen. Kondisi jalur pejalan kaki yang berbatasan langsung dengan sungai seharusnya memiliki pagar pembatas untuk menjaga keselamatan pengguna, namun hal demikian belum tersedia di wilayah studi seperti yang ditampilkan pada Gambar 4.2.



Gambar 4.2 Photo Mapping Kondisi Jalur Pejalan Kaki di Koridor Jalan Raya Bogor Km 45

Jalur pejalan kaki tidak dilengkapi dengan elemen pelengkap jalur pejalan kaki seperti jalur khusus untuk kaum *difable*, lampu penerangan, tempat sampah, tempat duduk, dan halte. Secara keseluruhan, jalur pejalan kaki yang hilang terdapat pada sisi kiri, dimana fungsi lahan disepanjang sisi kiri koridor adalah bangunan perdagangan dan jasa yang memerlukan tempat parkir untuk tamunya sehingga menghilangkan jalur pejalan kaki yang kemudian difungsikan sebagai tempat parkir kendaraan. Tabel 4.1 menjelaskan bahwa jumlah pejalan kaki di Koridor Jalan Raya Bogor Km 45 mengalami perbedaan jumlah pejalan kaki yang cukup besar yaitu di hari kerja (*weekday*) rata-rata jumlah pejalan kaki adalah 110 orang dan hari libur (*weekend*) mempunyai rata-rata 266 orang.

Pada hari kerja di waktu pagi dan siang jumlah pejalan kaki lebih sedikit, karena sebagian besar pengguna jalur pejalan kaki hanya beraktivitas untuk kebutuhan tertentu, seperti menunggu kendaraan umum yang datang untuk melanjutkan aktivitas mereka dan mengunjungi toko tertentu. Namun pada sore menjelang malam hari jumlah pejalan kaki menurun dikarenakan PKL sudah mulai beraktivitas di jalur pejalan kaki dan belum tersedianya lampu penerangan sehingga pejalan kaki merasa tidak aman ketika melintas.

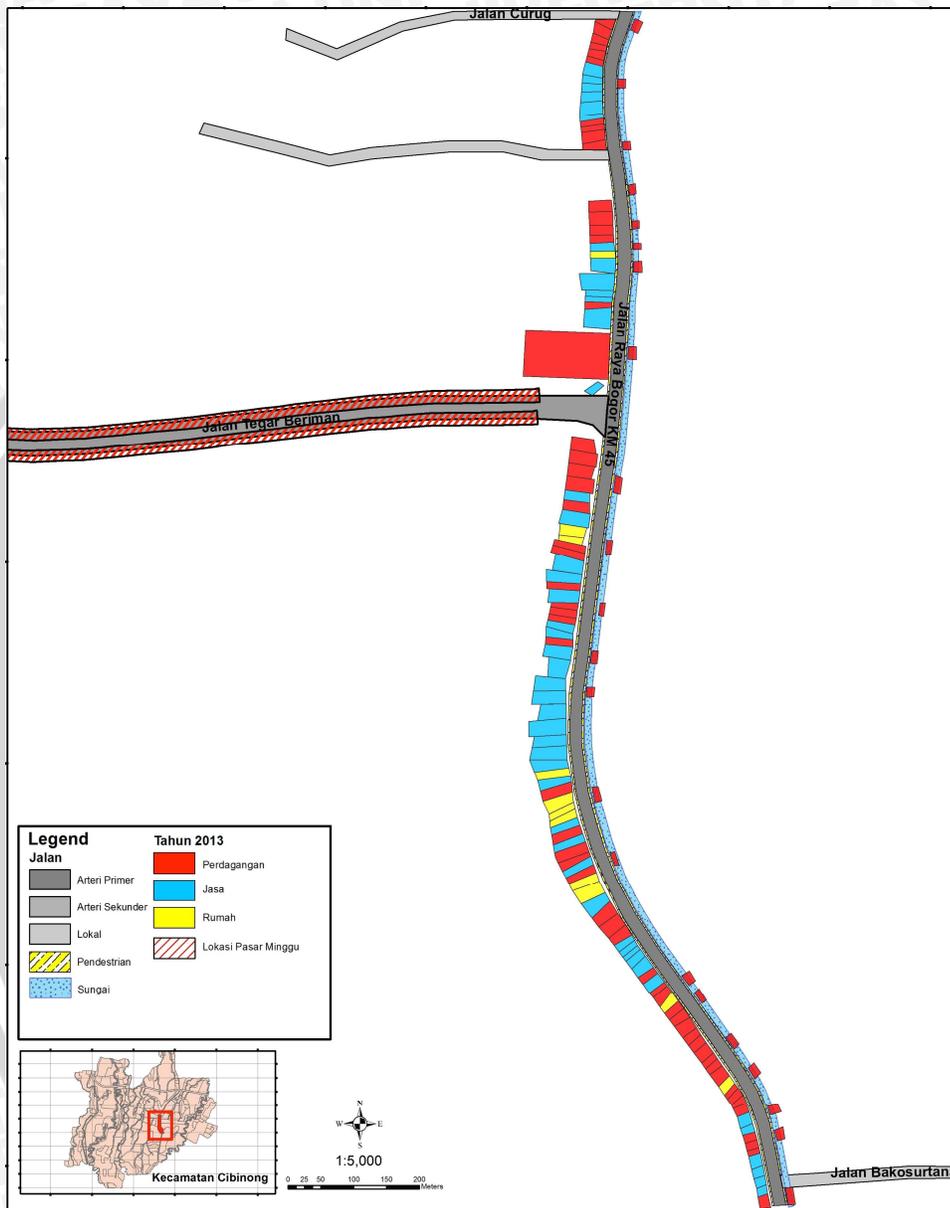
Tabel 4.1 Jumlah Pejalan Kaki

Sisi		Kanan				
Waktu(jam)	B.pagi	B.siang	B.sore	L.pagi	L.siang	L.sore
Volume (orang)	192	64	76	372	108	383
Sisi		Kiri				
Waktu(jam)	B.pagi	B.siang	B.sore	L.pagi	L.siang	L.sore
Volume (orang)	178	84	71	317	124	296
Keterangan:	B.pagi = <i>Weekday</i> L.pagi = <i>Weekend</i>	B.siang = <i>Weekday</i> L.siang = <i>Weekend</i>	B.sore = <i>Weekday</i> L.sore = <i>Weekend</i>			

Tabel 4.1 menjelaskan bahwa pada hari libur jumlah pejalan kaki meningkat dibandingkan dengan hari kerja karena sebagian besar masyarakat yang tinggal disekitar jalur pejalan kaki menuju ke arena olahraga dan pasar minggu di Jalan Tegar Beriman (Gambar 4.3) mulai pagi hari dengan berjalan kaki dari rumah mereka.

Aktivitas seperti ini pasti ditemui setiap minggu karena sudah menjadi aktivitas mingguan. Pada sore menjelang malam jumlah pejalan kaki mulai meningkat dikarenakan warga yang tinggal disekitar Koridor Jalan Raya Bogor Km 45 memilih untuk menggunakan jalur pejalan kaki untuk mengunjungi Cibinong City Mall dan Cibinong City Center yang letaknya berdekatan dan dikarenakan kondisi jalan raya

yang macet dengan kendaraan umum maupun pribadi disetiap hari libur. Meskipun kondisi jalur pejalan kaki kurang berfungsi secara maksimal, tetapi masyarakat terpaksa menggunakannya agar tidak terkena kemacetan.



Gambar 4.3 Lokasi Pasar Minggu dan Arena Olahraga

Kualitas jalur pejalan kaki akan dinilai dari 32 subvariabel yang mempengaruhi variabel *access and linkages*, *comfort and image*, *uses and activities* dan *sociability*, pada Tabel 4.2 akan dijelaskan terlebih dahulu mengenai kondisi eksisting dari masing-masing subvariabel untuk selanjutnya menjadi *input* pada penentuan rekomendasi peningkatan kualitas jalur pejalan kaki. Selain mengamati kondisi eksisting dari

masing-masing sub variabel, sebagai *input* dalam menentukan rekomendasi peningkatan kualitas jalur pejalan kaki juga diamati jumlah pejalan kakinya untuk mengetahui intensitas penggunaan jalur pejalan kaki pada kondisi eksisting.

Tabel 4.2 Kondisi Eksisting Variabel Kualitas Jalur Pejalan Kaki di Koridor Jalan Raya Bogor Km 45

No	Variabel	Kode	Atribut	Parameter	Kondisi Eksisting
1	<i>Access and linkages</i>	A1	<i>Connected</i>	Jalur pejalan kaki tidak terputus/ tinggi-rendah-tinggi	Jalur pejalan kaki banyak yang terputus dikarenakan hilang saat pembangunan bangunan baru, aktivitas PKL yang menggunakan ruang pejalan kaki, kondisi fisik yang rusak dan digunakan sebagai tempat parkir kendaraan. Ketinggiannya tidak sama (naik-turun jika dipergunakan)
2		A2	<i>Readable</i>	Jalur pejalan kaki dapat dilihat dari arah anda datang	Jalur pejalan kaki pada beberapa bagian tidak terlihat karena digunakan untuk aktivitas PKL dan warung kecil
3		A3	<i>Walkable</i>	Anda dapat berjalan kaki dengan mudah tanpa ada hambatan	Terdapat hambatan yaitu pada beberapa bagian jalur pejalan kaki digunakan untuk aktivitas PKL sehingga pejalan kaki harus turun ke badan jalan yang membahayakan keselamatan pejalan kaki
4		A4	<i>Accessible</i>	Jalur pejalan kaki dapat diakses dengan mudah	Jalur pejalan kaki dapat diakses pada beberapa bagian saja, namun jalur pejalan kaki sulit diakses untuk kaum <i>difable</i> .
5		A5	<i>Proximity</i>	Jalur pejalan kaki berada dekat dengan fasilitas umum	Terdapat halte namun sudah tidak berfungsi karena kondisinya rusak
6		A6	<i>Continuity</i>	Jalur pejalan kaki dapat digunakan untuk mengakses kendaraan umum	Jalur pejalan kaki dapat digunakan untuk mengakses kendaraan umum karena lokasinya yang berada pada jalan utama di Kecamatan Cibinong
7		A7	<i>Convenient</i>	Terdapat jalur khusus untuk kaum <i>difable</i>	Tidak terdapat jalur khusus untuk kaum <i>difable</i> , sehingga untuk penyandang cacat yang akan menggunakan jalur pejalan kaki harus didampingi
8	<i>Comfort and image</i>	B1	<i>Safe and clean</i>	Jalur pejalan kaki terbebas dari tindakan kriminal	Belum pernah terjadi tindakan kriminal di jalur pejalan kaki, dikarenakan kondisi disekitarnya ramai
9		B2	<i>“green”</i>	Terdapat tanaman peneduh (pohon) atau tanaman hias disepanjang jalur pejalan kaki	Terdapat banyak pepohonan disepanjang jalur pejalan kaki, terutama pada sisi kanan karena disepanjang sisi kanan digunakan sebagai kios tanaman, sehingga suasana <i>“green”</i> sangat terasa jika melewati sisi kanan jalur pejalan kaki
10		B3	<i>walkable</i>	Jalur pejalan kaki	Terdapat beberapa bagian yang

No	Variabel	Kode	Atribut	Parameter	Kondisi Eksisiting
11		B4	<i>Sitable</i>	mempunyai kondisi fisik yang baik sehingga nyaman untuk digunakan Terdapat fasilitas tempat duduk disepanjang jalur pejalan kaki	mengalami kerusakan, dan perkerasan jalur pejalan kaki terganggu karena akar pohon yang ada diengah mencuat kepermukaan Tidak tersedia fasilitas tempat duduk dijalur pejalan kaki, dikarenakan lebar jalur pejalan kaki kurang dari 1,5m, tidak ada pagar pembatas sehingga berbahaya untuk disediakan tempat duduk. Masyarakat menggunakan tempat duduk yang disediakan oleh warung kecil dan PKL yang menggunakan ruang jalur pejalan kaki
12		B5	<i>spiritual</i>	Terdapat perlakuan khusus terhadap jalur pejalan kaki karena mempunyai hubungan dengan kepercayaan warga sekitar	Tidak terdapat hubungan kepercayaan antara jalur pejalan kaki dengan warga sekitar
13		B6	<i>charming</i>	Jalur pejalan kaki memberikan kesan bersih dan sejuk	Kesan bersih dan sejuk hanya terdapat pada sisi kanan jalur pejalan kaki, warga yang tinggal pada kios-kios tanaman ikut menjaga kebersihan jalur pejalan kaki yang merupakan akses pembeli ke kios tanaman. Sedangkan pada sisi kiri tidak memberikan kesan bersih dan sejuk karena tidak ada pepohonan atau tanaman hias dan kebersihan pada sisi kiri kurang terjaga.
14		B7	<i>attractive</i>	Terdapat fasilitas umum berupa halte yang juga berfungsi sebagai tempat berteduh	Terdapat fasilitas halte namun sudah tidak berfungsi karena kondisinya rusak dan belum mendapatkan perbaikan dari pemerintah setempat
15		B8	<i>historic</i>	Jalur pejalan kaki mempunyai sejarah khusus untuk warga sekitar	Tidak terdapat sejarah khusus dijalur pejalan kaki, karena merupakan sarana yang disediakan oleh pemerintah setempat
16	<i>Uses and activity</i>	C1	<i>Active</i>	Jalur pejalan kaki dapat digunakan untuk berbagai macam aktivitas	Jalur pejalan kaki dapat digunakan untuk beberapa aktivitas saja seperti berjalan kaki namun dibeberapa bagian harus turun kebadan jalan karena digunakan oleh PKL, dan membaca koran tapi dengan berdiri, dan menunggu kendaraan umum.
17		C2	<i>Special</i>	Jalur pejalan kaki dapat digunakan oleh semua usia	Jalur pejalan kaki berbahaya untuk anak-anak dan lansia karena pada beberapa bagian tidak terdapat pagar pembatas dengan sungai, dan kondisi jalur pejalan kaki terputus sehingga

No	Variabel	Kode	Atribut	Parameter	Kondisi Eksisiting
18		C3	<i>Useful</i>	Sering ditemui aktivitas pengguna seperti berjalan kaki, makan, bermain, beristirahat, atau menunggu kendaraan	harus turun-naik jika dipergunakan Jalur pejalan kaki hanya dapat digunakan untuk beberapa aktivitas saja seperti berjalan kaki namun dibeberapa bagain harus turun kebadan jalan karena diguanakan oleh PKL, dan membaca koran tapi dengan berdiri, dan menunggu kendaraan umum.
19		C4	<i>Fun</i>	Pengguna merasa senang menggunakan jalur pejalan kaki	Lebar jalur pejalan kaki pada sisi kanan hanya 1,2m dari total 1,6m karena sebanyak 30cm dipergunakan untuk barang dagang kios tanaman. Pada sisi jalur pejalan kaki hilang, sehingga pejalan kaki mempergunakan badan jalan. Pengguna merasa tidak senang menggunakan jalur pejalan kaki.
20		C5	<i>Vital</i>	Jalur pejalan kaki sering digunakan oleh warga atau penguinjung untuk melakukan aktivitas	Jalur pejalan kaki sering digunkan untuk berjalan kaki dan menunggu kendaraan umum. Jalur pejalan kaki hanya digunakan untuk kebutuhan tertentu saja.
21		C6	<i>Real</i>	Jalur pejalan kaki sering digunakan dari awal hingga jalur pejalan kaki diruas berikutnya	Jalur pejalana kaki hanya digunakan untuk kebutuhan tertentu saja, yaitu berjalan kaki menuju ke toko yang tidak jauh dari tempat asal pejalan kaki dan hanya digunakan untuk menunggu kendaraan sehingga jarang pejalan kaki digunakan sepanjang jalan.
22		C7	<i>Sustainable</i>	Tersedia fasilitas tempat sampah disepanjang jalur pejalan kaki	Tidak tersedia fasilitas tempat sampah disepanjang jalur pejalan kaki
23		C8	<i>Indigeneous</i>	Jalur pejalan kaki sebagai wadah dari aktivitas budaya setempat	Jalur pejalan kaki tidak digunakan sebagai wadah dari aktivitas budaya setempat
24		C9	<i>Celebratory</i>	Jalur pejalan kaki dapat digunakan untuk perayaan	Jalur pejalan kaki tidak dapat digunakan untuk perayaan karena lebarnya yang kurang dari 1,5m
25	<i>Sociability</i>	D1	<i>Diverse</i>	Jalur pejalan kaki hnaya digunakan oleh kelompok tertentu	Jalur pejalan kaki tidak digunakan oleh kelompok tertentu, semua lapisan masyarakat dapat mengunakan jalur pejalan kaki
26		D2	<i>Neighbourly</i>	Jalur pejalan kaki dapat digunakan warga sekitar untuk berkumpul	Warga yang tinggal disekitar jalur pejalan kaki sering menggunakan jalur pejalan kaki untuk berbincang antar tetangga
27		D3	<i>Friendly</i>	Jalur pejalan kaki dapat digunakan untuk bermain bagi anak-anak	Jalur pejalan kaki hanya beberapa bagian yang dapat dipergunakan untuk bermain terutama untuk warga yang tinggal disekitar namun untuk bagian yang belum tersedia pagar pembatas dengan

No	Variabel	Kode	Atribut	Parameter	Kondisi Eksisting
28		D4	<i>Welcoming</i>	Jalur pejalan kaki dapat diakses dari segala arah kedatangan pengguna	sungai sangat tidak aman untuk dipergunakan oleh anak-anak Jalur pejalan kaki hanya bisa diakses pada bagian tertentu, yaitu pada bagian yang tidak terdapat aktivitas PKL atau warung kecil di atasnya.
29		D5	<i>Stewardship</i>	Warga yang tinggal ikut merawat kebersihan jalur pejalan kaki	Warga yang tinggal disisi kanan ikut merawat kebersihan jalur pejalan kaki karena ikut merasa memiliki, namun warga yang tinggal disisi kiri kurang ikut memiliki kebersihan jalur pejalan kaki, karena warga menganggap tidak merasaka adanya jalur pejalan kaki didepan lahan mereka.
30		D6	<i>Cooperative</i>	Jalur pejalan kaki digunakan sesuai dengan fungsinya	Jalur pejalan kaki digunakan sesuai dengan fungsi namaun hanya pada beberapa bagian saja, sisanya digunakan sebagai ruang untuk PKL, warung kecil, dan tempat parkir kendaraan.
31		D7	<i>Interactive</i>	Jalur pejalan kaki dijaga dengan baik oleh warga yang tinggal dan pengunjung	Jalur pejalan kaki kurang dijaga dengan baik oleh warga terutama pada sisi kiri dengan dominasi fungsi lahan perdagangan dan jasa komersial. Karena pada saat pembangunan bangunan baru, ruang pejalan kaki juga ikut hilang.
32		D8	<i>Pride</i>	Warga merasa bangga dengan keberadaan jalur pejalan kaki	Warga kurang merasa bangga dengan jalur pejalan kaki karena kondisinya banyak rusak, hilang, terputus, dan fungsinya berubah menjadi ruang untuk aktivitas PKL

4.2 Analisis Perubahan Fungsi Lahan

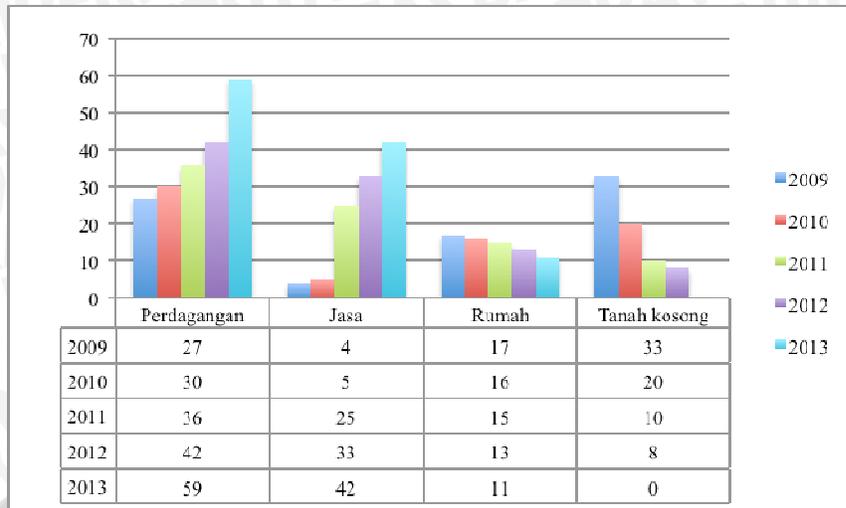
Pengklasifikasian fungsi lahan didasari oleh teori Sadyohutomo (2006:72) yang disesuaikan dengan kondisi eksisting yaitu rumah, perdagangan, jasa dan tanah kosong. Berdasarkan luas penggunaan lahan secara bertahap terus meningkat hingga menyerupai kawasan perkotaan, terutama pada fungsi perdagangan dan jasa. Evaluasi fungsi lahan di Koridor Jalan Raya Bogor Km 45 ditinjau pada sisi kanan dan kiri karena keduanya memiliki karakteristik fungsi lahan yang berbeda seperti pada yang ditampilkan pada Gambar 4.3 dengan penggunaan lahan terbesar pada tahun 2013 digunakan untuk pusat perbelanjaan yaitu Cibinong City Mall.



Gambar 4.3 Photo Mapping Fungsi Lahan Eksisting di Koridor Jalan Raya Bogor Km 45

A. Perubahan fungsi lahan pada sisi kiri

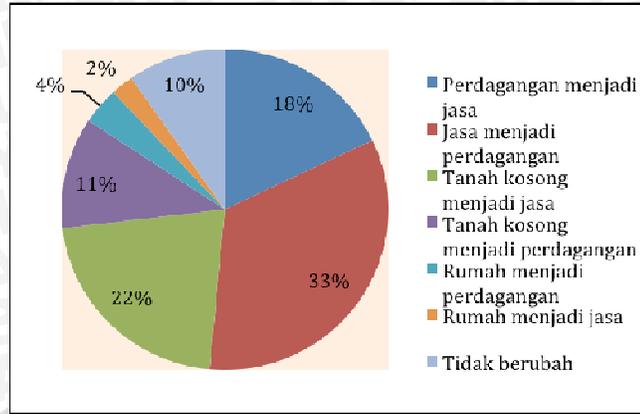
Fungsi lahan pada sisi kiri koridor yang terdiri dari perdagangan, jasa dan rumah dengan jenis penggunaan lahan adalah *minimarket*, ruko, toko, *car wash*, *rent car*, mall, dan restoran. Jumlah fungsi lahan mengalami peningkatan setiap tahunnya terutama fungsi perdagangan dan jasa.



Gambar 4.4 Perubahan Fungsi Lahan di Sisi Kiri Koridor Jalan Raya Bogor Km 45

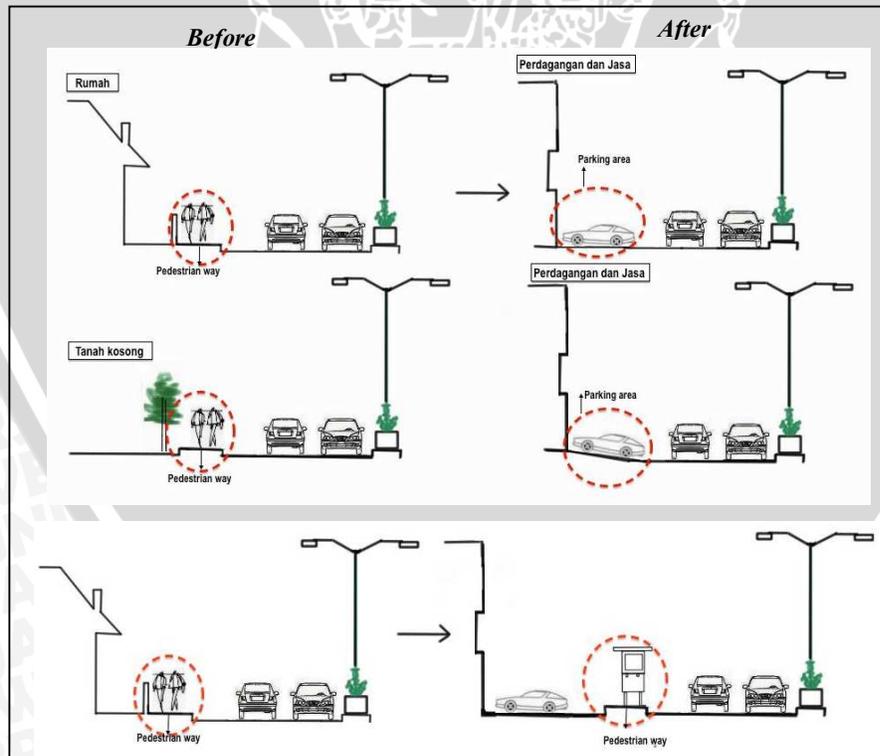
Gambar 4.4 menjelaskan peningkatan fungsi lahan terbesar dimiliki oleh fungsi jasa sebesar 33,93%, pada tahun 2009 lahan dengan fungsi jasa masih sedikit dibandingkan dengan fungsi perdagangan yaitu hanya 4. Namun seiring dengan berkembangnya aktivitas komersial di Koridor Jalan Raya Bogor Km 45 bertambah juga fungsi jasa dengan penggunaan lahan seperti *rent car*, *car wash*, notaris, salon dan *laundry*. Peningkatan fungsi lahan jasa didukung dengan pernyataan responden pada Gambar 4.5 yang menunjukkan sebanyak 22% responden menyatakan fungsi lahan tanah kosong mengalami perubahan fungsi menjadi jasa dan 2% responden menyatakan fungsi lahan rumah berubah fungsi menjadi jasa.

Selanjutnya fungsi lahan perdagangan meningkat sebesar 28,57%, nilai tersebut lebih kecil dibandingkan dengan prosentase peningkatan fungsi jasa dikarenakan jumlah lahan dengan fungsi perdagangan lebih banyak dari tahun-tahun sebelumnya. Pada kondisi eksisting, fungsi perdagangan memiliki guna lahan sebagai pertokoan, *minimarket*, ruko, restoran dan mall. Berdasarkan pernyataan dari responden, sebanyak 33% responden menyatakan fungsi lahan jasa berubah menjadi perdagangan, 11% responden menyatakan fungsi lahan tanah kosong berubah menjadi perdagangan, dan 4% responden menyatakan fungsi lahan rumah berubah menjadi perdagangan.



Gambar 4.5 Prosentase Perubahan Fungsi Lahan Berdasarkan Jawaban Responden

Namun jumlah lahan dengan fungsi rumah mengalami penurunan sebesar 8,04% dan tanah kosong berkurang jumlahnya sebesar 29,46%. Penurunan jumlah fungsi rumah dan tanah kosong diindikasikan mengalami peralihan fungsi menjadi perdagangan dan jasa. Gambar 4.5 menjelaskan bahwa 49% responden menyatakan fungsi lahan jasa, tanah kosong, dan rumah berubah menjadi perdagangan dan sebanyak 42% responden menyatakan fungsi lahan perdagangan, tanah kosong dan rumah berubah menjadi jasa.



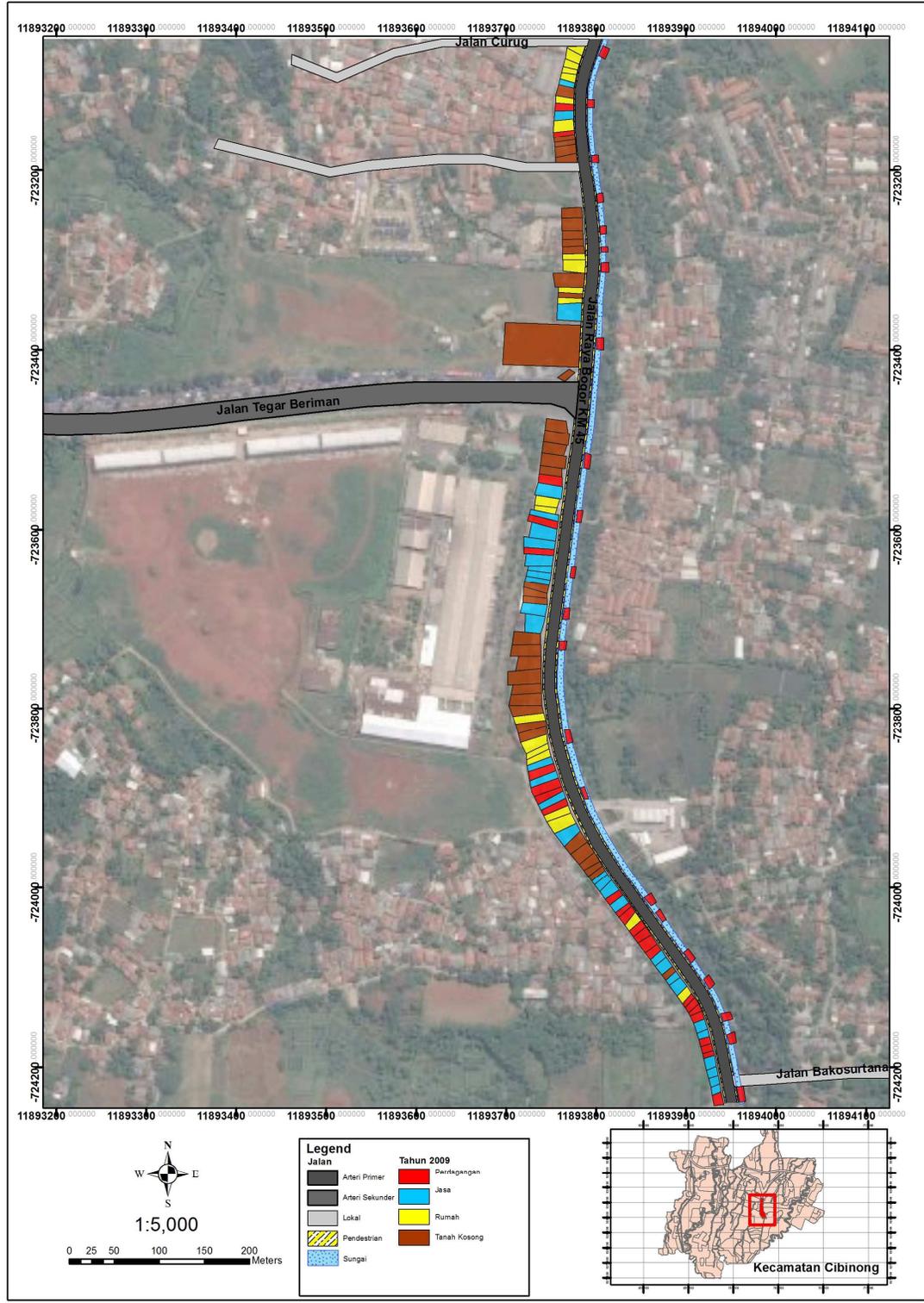
Gambar 4.6 Pola Perubahan Fungsi Lahan di Koridor Jalan Raya Bogor 45

Perubahan fungsi lahan yang terjadi memberikan dampak negatif pada kondisi fisik jalur pejalan kaki di Koridor Jalan Raya Bogor Km 45. Gambar 4.6 menjelaskan bahwa pola perubahan fungsi lahan menjadi perdagangan dan jasa telah menghilangkan fungsi jalur pejalan kaki dan merusak kondisi fisik jalur pejalan kaki. Kebutuhan untuk area parkir bagi tamu toko menjadi alasan untuk menghilangkan jalur pejalan kaki dan beberapa bagian diubah kemiringannya. Selain itu jalur pejalan kaki juga dimanfaatkan untuk aktivitas PKL, khususnya pada jalur pejalan kaki yang berbatasan dengan bangunan komersial yang ramai pengunjung. Namun sampai saat ini belum dilakukan penertiban dari pemerintah daerah Kecamatan Cibinong.

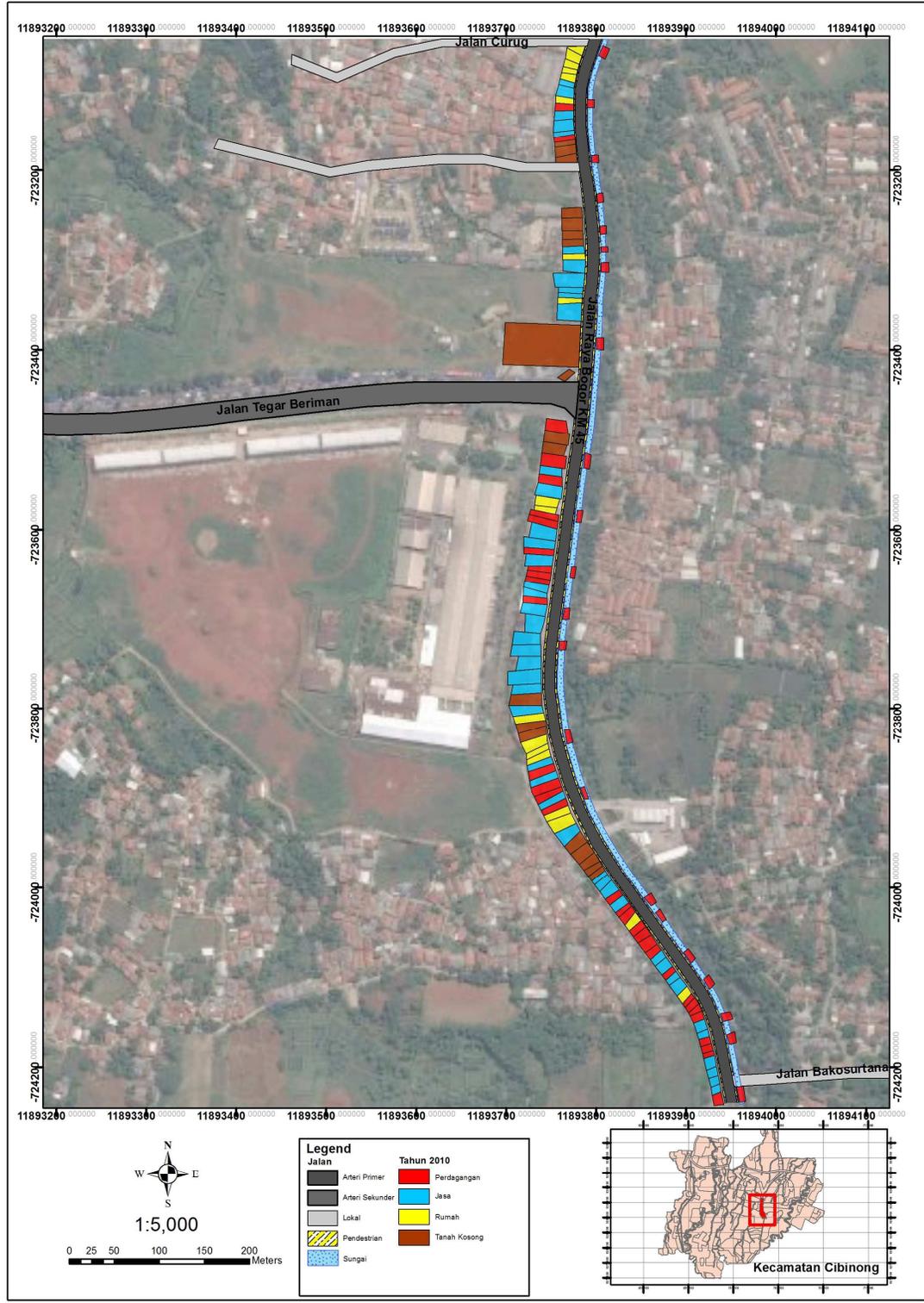
B. Fungsi lahan pada sisi kanan

Sebaliknya dengan fungsi lahan di sisi kanan koridor hanya berfungsi sebagai perdagangan dengan guna lahan kios tanaman dan tidak mengalami perubahan maupun penambahan fungsi dari tahun 2009-2013. Terdapat 22 kios tanaman disepanjang Koridor Jalan Raya Bogor Km 45 dengan total luas lahan sebesar 9720 m². Waktu operasional kios tanaman, mulai pukul 7 pagi hingga 5 sore setiap harinya. Dari hasil wawancara kepada warga yang tinggal di kios tanaman, sepanjang sisi kanan Koridor Jalan Raya Bogor Km 45 difungsikan menjadi kios tanaman yang sudah dilegalkan dengan diberikan papan nomor kios oleh Pemkab Bogor pada tahun 1997.

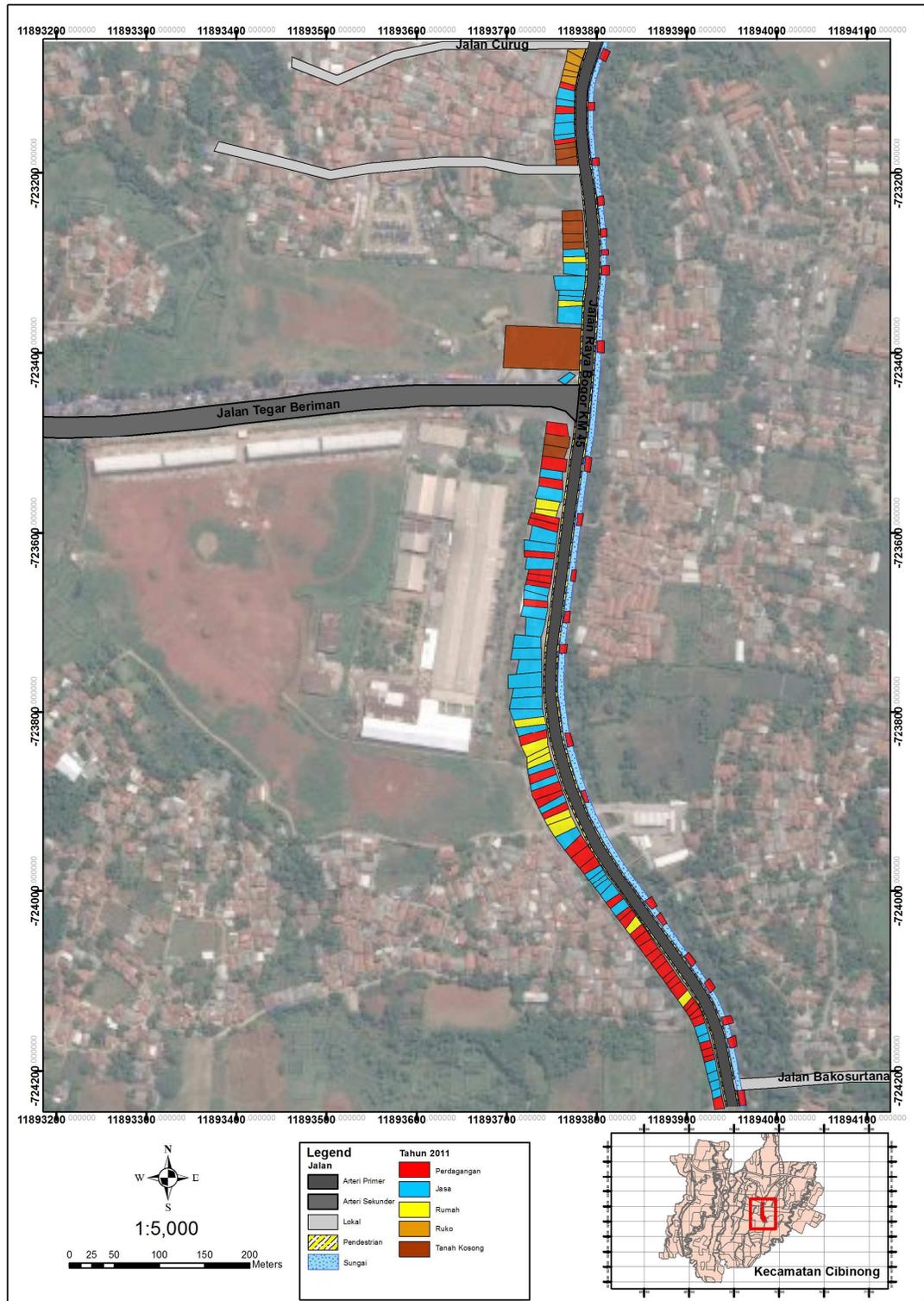
Perubahan fungsi lahan hanya ditemukan pada sisi kiri Koridor Jalan Raya Bogor Km 45 dari tahun 2009 hingga 2013. Sebagian besar perubahan adalah menjadi fungsi perdagangan dan jasa dari fungsi sebelumnya rumah dan tanah kosong. Gambar 4.7-4.11 menjelaskan jumlah fungsi lahan dari tahun 2009 hingga 2013, dapat dilihat peningkatan jumlah fungsi lahan perdagangan dan jasa juga penurunan fungsi lahan rumah dan tanah kosong selama kurun waktu tersebut. Shirvani dalam Sunaryo (2004) menyatakan bahwa fungsi dan guna lahan seharusnya dapat meningkatkan kualitas ruang publik sebagai pendukung aktivitas dan seharusnya saling melengkapi. Namun pada kondisi eksisting, pola perubahan fungsi lahan yang diamati, setiap perubahan fungsi dari rumah maupun tanah kosong menjadi perdagangan dan jasa memiliki dampak negatif yang sama yaitu merusak kondisi fisik jalur pejalan kaki yang ada di zona depan bangunan sehingga untuk analisis selanjutnya dalam menilai pengaruh perubahan fungsi lahan terhadap kualitas jalur pejalan kaki di Koridor Jalan Raya Bogor Km 45 akan digunakan salah satu pola perubahan fungsi lahan menjadi perdagangan dan jasa sebagai acuan.



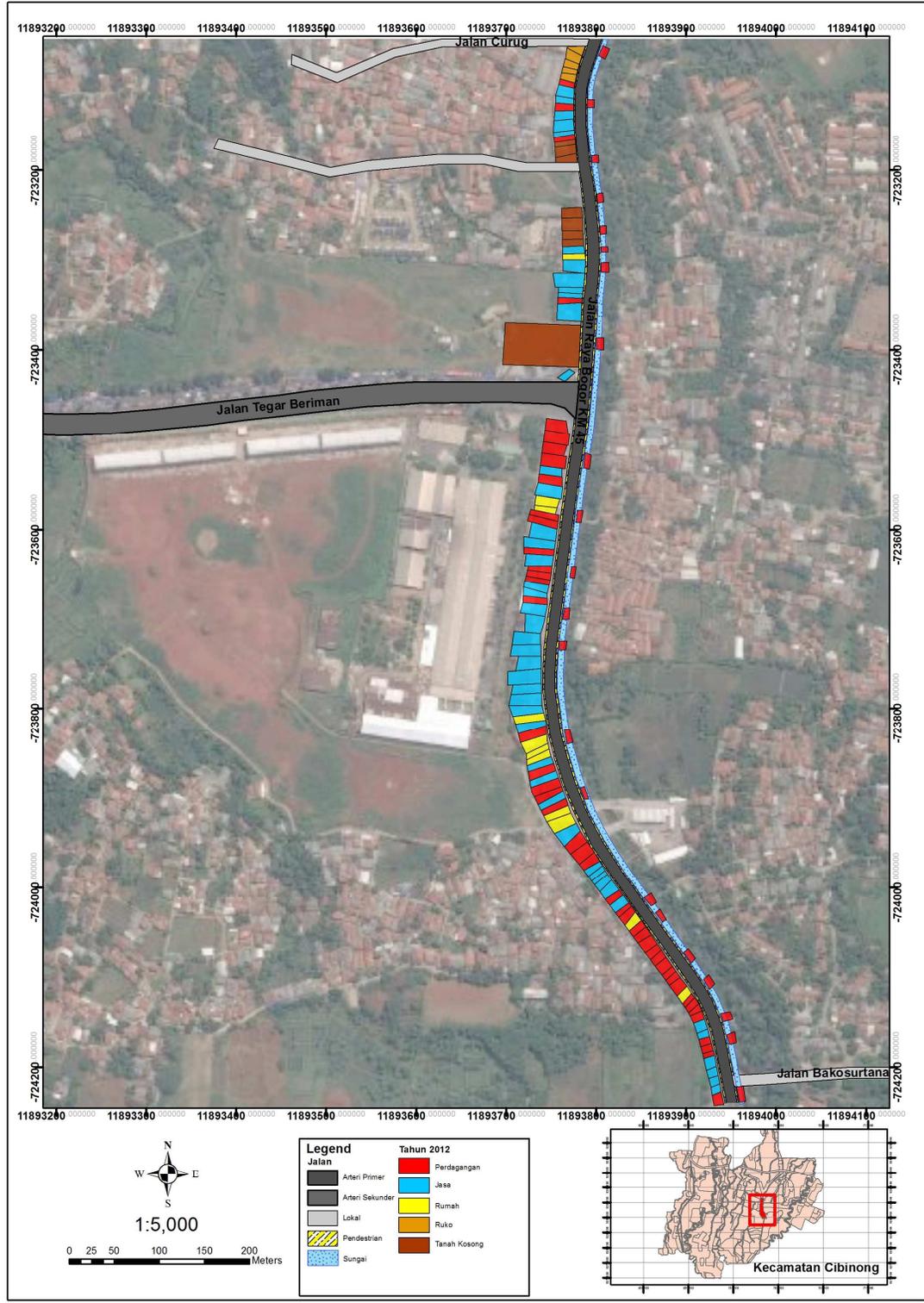
Gambar 4.7 Peta Fungsi lahan Tahun 2009
Sumber: BAPPEDA Kabupaten Bogor



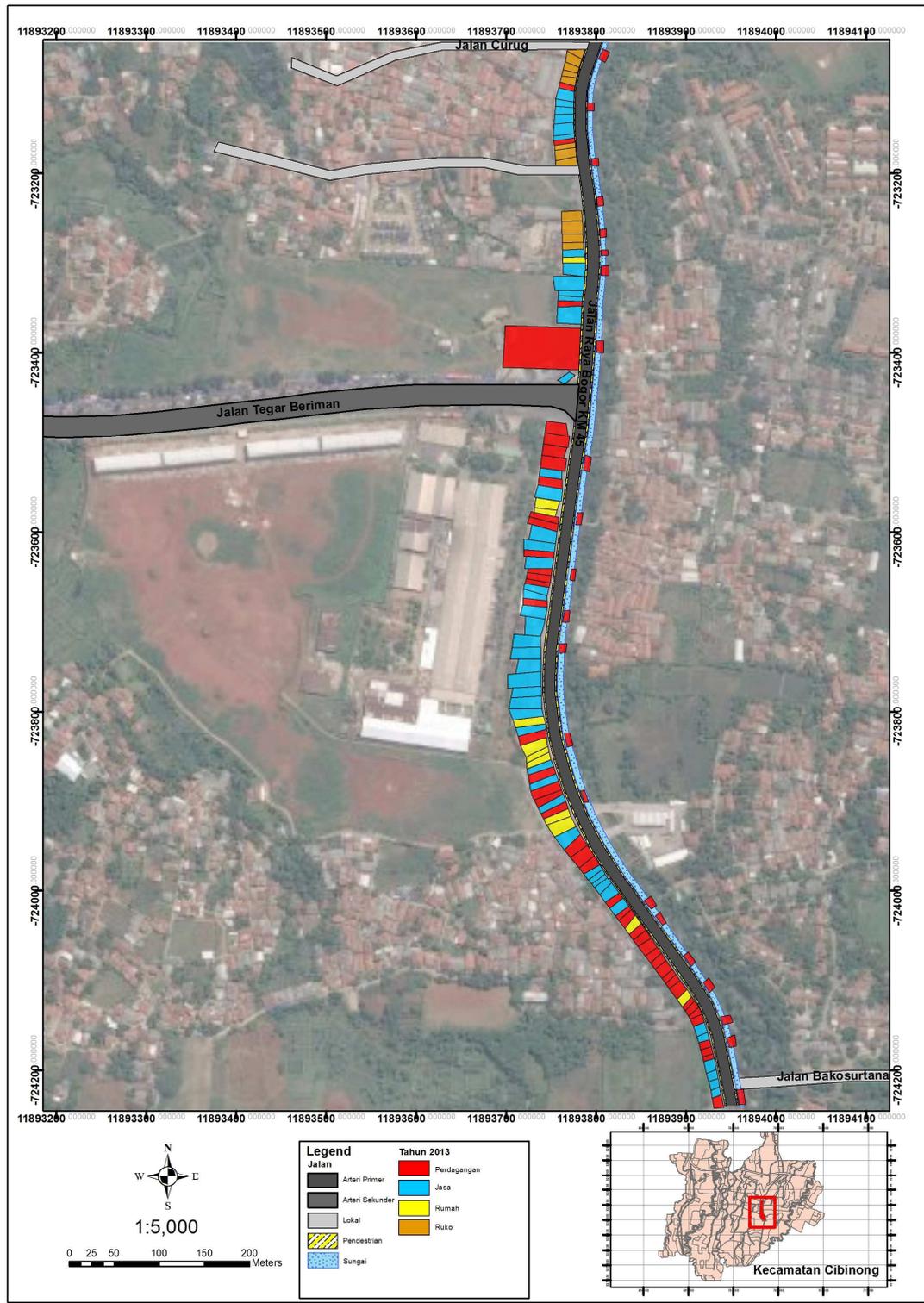
Gambar 4.8 Peta Fungsi lahan Tahun 2010
Sumber: BAPPEDA Kabupaten Bogor



Gambar 4.9 Peta Fungsi Lahan Tahun 2011
Sumber: BAPPEDA Kabupaten Bogor



Gambar 4.10 Peta Fungsi Lahan Tahun 2012
Sumber: BAPPEDA Kabupaten Bogor



Gambar 4.11 Peta Fungsi Lahan Tahun 2013
Sumber: BAPPEDA Kabupaten Bogor

4.3 Analisis Kualitas Jalur Pejalan Kaki Terkait Perubahan Fungsi Lahan

Penilaian kualitas jalur pejalan kaki terkait perubahan fungsi lahan dilakukan dengan dua tahap analisis. Tahap pertama adalah menilai kualitas jalur pejalan kaki dengan menggunakan *Customer Satisfaction Index* (CSI). Selanjutnya untuk mengetahui kualitas jalur pejalan kaki terkait perubahan fungsi lahan akan dijelaskan dengan analisis pengaruh perubahan fungsi lahan terhadap kualitas jalur pejalan kaki. Variabel yang akan dianalisis terdiri dari *access and linkages*, *comfort and images*, *uses and activity*, dan *sociability*.

4.3.1 Kualitas variabel *access and linkages* terkait perubahan fungsi lahan

Variabel *access and linkages* digunakan untuk menjelaskan kondisi jalur pejalan yang mudah diakses. Tabel 4.3 merupakan penjelasan dari subvariabel yang digunakan untuk menilai kualitas variabel *access and linkages* pada jalur pejalan kaki di Koridor Jalan Raya Bogor Km 45.

Tabel 4.3 Batasan Variabel *Access and Linkages*

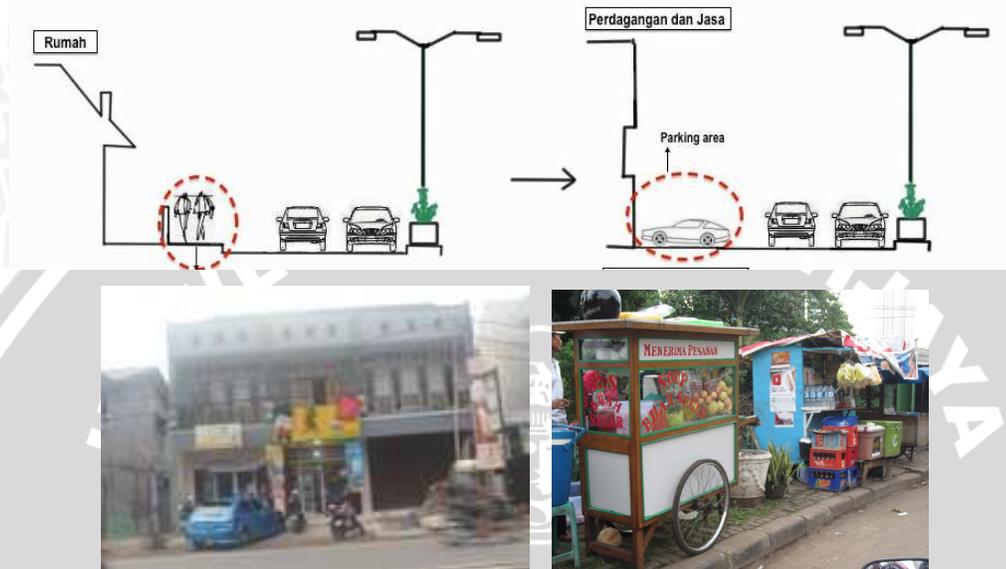
Kode	Subvariabel	Penjelasan
A1	<i>Connected</i>	Jalur pejalan kaki tidak terputus/ tinggi-rendah-tinggi
A2	<i>Readable</i>	Jalur pejalan kaki dapat dilihat dari arah anda datang
A3	<i>Walkable</i>	Anda dapat berjalan kaki dengan mudah tanpa ada hambatan
A4	<i>Accessible</i>	Jalur pejalan kaki dapat diakses dengan mudah
A5	<i>Proximity</i>	Jalur pejalan kaki berada dekat dengan fasilitas umum
A6	<i>Continuity</i>	Jalur pejalan kaki dapat digunakan untuk mengakses kendaraan umum
A7	<i>Convenient</i>	Terdapat jalur khusus untuk kaum <i>difable</i>

Kualitas pada variabel *access and linkages* diukur dari nilai CSI yang dihasilkan dari tujuh subvariabel. Tabel 4.4 menjelaskan bahwa kualitas variabel *access and linkages* berada pada tingkat yang sangat buruk dengan nilai CSI < 64% yaitu sebesar 33,64% (**Lampiran 1**). Pada kondisi yang sangat buruk, apabila tidak dilakukan pengendalian maka dikhawatirkan akan terjadi degradasi kualitas dari jalur pejalan kaki di Koridor Jalan Raya Bogor Km 45.

Tabel 4.4 Hasil Perhitungan CSI Pada Variabel *Access and Linkages*

No	Kode	Rata-rata Kepentingan	Weighted Factor (%) (rata-rata kepentingan ÷ total x 100%)	Rata-rata Kepuasan	Weighted Score (weighted factor x rata-rata kepuasan ÷ 100)
1	A1	5,22	15,07	1,48	0,22
2	A2	4,90	14,14	1,42	0,20
3	A3	4,87	14,06	1,69	0,24
4	A4	4,99	14,38	1,79	0,26
5	A5	4,92	14,18	1,64	0,23
6	A6	4,96	14,32	4,67	0,67
7	A7	4,80	13,85	1,45	0,20
Total		34,66	100	14,12	
Weighted Total					2,02
CSI (%)					33,64

Hasil dari analisis CSI hanya dapat menjelaskan kualitas berdasarkan variabel besarnya, yaitu pada variabel *access and linkages*. Sehingga untuk dapat menjelaskan kualitas jalur pejalan kaki secara lebih detail menurut sub variabel, dilakukannya analisis deskriptif yang akan dikaitkan dengan pola perubahan fungsi lahan di Koridor Jalan Raya Bogor Km 45.



Gambar 4.13 Pengaruh perubahan fungsi lahan terhadap kualitas *access and linkages*

Pada kondisi eksisting, kondisi fisik jalur pejalan kaki banyak yang dihilangkan saat proses perubahan fungsi lahan, seperti yang terlihat pada Gambar 4.13. Perubahan fungsi lahan rumah menjadi fungsi komersial dan perubahan fungsi tanah kosong menjadi fungsi komersial juga berpengaruh negatif terhadap lingkungan fisik jalur pejalan kaki di Koridor Jalan Raya Bogor Km 45. Pengaruh negatif yang diberikan adalah berkurangnya ruang pejalan kaki untuk kehidupan sosial serta terbatasnya akses dalam menggunakan jalur pejalan kaki.

Perubahan fungsi lahan yang terjadi mempengaruhi kualitas variabel *access and linkages* secara keseluruhan. Perubahan yang ada selanjutnya akan dijelaskan pengaruhnya terhadap subvariabel dari variabel *access and linkages* menggunakan analisis deskriptif. Adapun subvariabel *access and linkages* yang dipengaruhi oleh perubahan fungsi lahan yaitu:

a. *Connected*

Perubahan fungsi lahan menjadi fungsi komersial menyebabkan jalur pejalan kaki terputus karena dialih fungsikan menjadi tempat parkir kendaraan dan beberapa ruas jalur pejalan kaki mempunyai ketinggian yang berbeda sehingga pejalan

kaki merasa tidak nyaman saat melintas. Menurut Werdiningsih (2006:69), jalur pejalan kaki seharusnya mempunyai kondisi fisik yang baik dan kontinuitas dengan yang lainnya sehingga pejalan kaki merasa nyaman saat melintas.

b. Readable dan walkable

Selain itu beberapa ruas jalur pejalan kaki tidak terlihat dari arah pejalan kaki datang karena terdapat aktivitas PKL yang juga menghambat kontinuitas dalam menggunakan jalur pejalan kaki seperti yang terlihat pada Gambar 4.13. Menurut Werdiningsih (2006:69), jalur pejalan kaki seharusnya bersih dari aktivitas komersial karena sesuai dengan fungsi jalur pejalan kaki untuk berjalan kaki, bersantai, bermain dan melakukan interaksi sosial antar pengguna.

c. Accessible

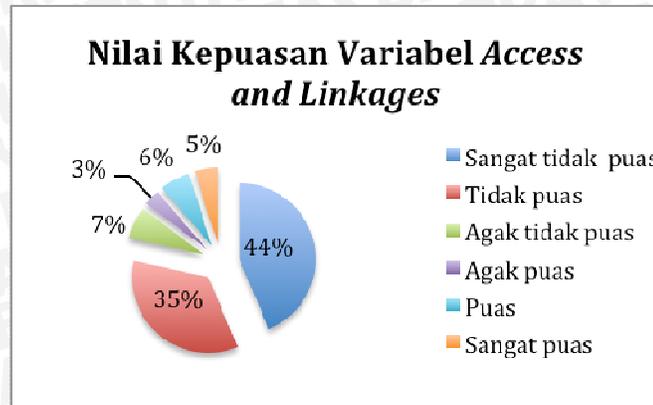
Perubahan fungsi lahan menjadi fungsi komersial menarik kehadiran aktivitas PKL, namun hal tersebut berdampak negatif karena PKL menggunakan jalur pejalan kaki untuk dan menyebabkan jalur pejalan kaki hanya dapat dilalui pengguna pada beberapa bagian saja. Menurut Haryanti (2008:63), PKL pada jalur pejalan kaki justru dapat mempunyai daya tarik tersendiri apabila dilakukan penataan dan koordinasi yang baik.

d. Proximity dan continuity

Jalur pejalan kaki di Koridor Jalan Raya Bogor Km 45 dapat digunakan untuk menunggu kendaraan umum. Namun keberadaan PKL juga menyebabkan pejalan kaki harus turun ke badan jalan dan saat menunggu kendaraan umum selain itu belum tersedia fasilitas halte di jalur pejalan kaki Koridor Jalan Raya Bogor Km 45. Berdasarkan Pedoman Penataan Jalur Pejalan Kaki di Kawasan Perdagangan dan Jasa, jalur pejalan kaki seharusnya memiliki fasilitas umum seperti halte dan tempat duduk untuk mendukung aktivitas komersial di kawasan tersebut.

e. Convenient

Perubahan fungsi lahan yang terjadi membuat kesempatan penyediaan jalur khusus untuk penyandang cacat semakin sulit diterapkan karena selain dihilangkan, jalur pejalan kaki juga sulit diakses terutama bagi penyandang cacat karena belum tersedia jalur khusus untuk penyandang cacat. Berdasarkan Pedoman Penataan Jalur Pejalan Kaki di Kawasan Perdagangan dan Jasa, jalur pejalan kaki harus dapat digunakan oleh siapa saja tanpa pengecualian termasuk penyandang cacat juga harus difasilitasi kebutuhannya.



Gambar 4.14 Prosentase kepuasan responden terhadap variabel *access and linkages*

Selanjutnya dilakukan pengukuran nilai kepuasan responden terhadap variabel *access and linkages*. Kondisi kualitas variabel *access and linkages* yang sangat buruk ditunjukkan pada Gambar 4.14 yaitu sebanyak 44% responden menyatakan sangat tidak puas dengan variabel *access and linkages* dimana masyarakat merasa akses menuju dan menggunakan jalur pejalan kaki mengalami hambatan.

4.3.2 Kualitas variabel *comfort and image* terkait perubahan fungsi lahan

Variabel *comfort and image* digunakan untuk menjelaskan kondisi jalur pejalan kaki dari sisi kenyamanan dan pencitraan. Tabel 4.5 menjelaskan subvariabel dari variabel *access and linkages* yang lebih detil menjabarkan tentang kesan nyaman dan citra yang baik dari jalur pejalan kaki di Koridor Jalan Raya Bogor Km 45.

Tabel 4.5 Batasan Variabel *Comfort and Images*

Kode	Subvariabel	Penjelasan
B1	<i>Safe and clean</i>	Jalur pejalan kaki terbebas dari tindakan kriminal
B2	<i>“Green”</i>	Terdapat tanaman peneduh (pohon) atau tanaman hias disepanjang jalur pejalan kaki
B3	<i>Walkable</i>	Jalur pejalan kaki mempunyai kondisi fisik yang baik sehingga nyaman untuk digunakan
B4	<i>Sitable</i>	Terdapat fasilitas tempat duduk disepanjang jalur pejalan kaki
B5	<i>Spiritual</i>	Terdapat perlakuan khusus terhadap jalur pejalan kaki karena mempunyai hubungan dengan kepercayaan warga sekitar
B6	<i>Charming</i>	Jalur pejalan kaki memberikan kesan bersih dan sejuk
B7	<i>Attractive</i>	Terdapat fasilitas umum berupa halte yang juga berfungsi sebagai tempat berteduh
B8	<i>Historic</i>	Jalur pejalan kaki mempunyai sejarah khusus untuk warga sekitar

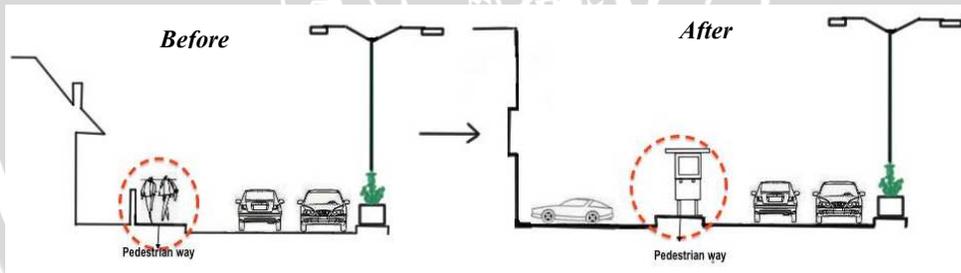
Kualitas pada variabel *comfort and images* diukur dari nilai CSI yang dihasilkan dari delapan subvariabel. Tabel 4.6 menjelaskan bahwa kualitas variabel *comfort and images* berada pada tingkat sangat buruk dengan nilai CSI < 65% yaitu sebesar 39,17% (Lampiran 1). Kondisi yang sangat buruk terlihat dari berkurangnya kenyamanan saat melintas di jalur pejalan kaki karena kondisi fisik yang rusak dan tidak tersedia jalur

hijau pada sisi kiri jalur pejalan kaki sehingga tidak ada kesan sejuk saat melintas. Apabila tidak dilakukan perbaikan maka dikhawatirkan akan menghilangkan kesan nyaman dan merusak citra jalur pejalan kaki di Koridor Jalan Raya Bogor Km 45.

Tabel 4.6 Hasil Perhitungan CSI Pada Variabel *Comfort and Images*

No	Kode	Rata-rata Kepentingan	Weighted Factor (%) (rata-rata kepentingan÷total x100%)	Rata-rata Kepuasan	Weighted Score (weighted factor x rata-rata kepuasan ÷100)
1	B1	5,13	5,13	13,73	2,18
2	B2	5,11	5,11	13,68	3,97
3	B3	5,12	5,12	13,69	2,12
4	B4	5,02	5,02	13,42	2,02
5	B5	1,76	1,76	4,71	1,74
6	B6	4,83	4,83	12,92	1,83
7	B7	5,30	5,30	14,17	2,30
8	B8	5,12	5,12	13,69	2,22
Total		37,39	100	18,37	
Weighted Total					2,35
CSI (%)					39,17

Hasil dari analisis CSI hanya dapat menjelaskan kualitas berdasarkan variabel besarnya, yaitu pada variabel *access and linkages*. Sehingga untuk dapat menjelaskan kualitas jalur pejalan kaki secara lebih detail menurut sub variabel, dilakukannya analisis deskriptif yang akan dikaitkan dengan pola perubahan fungsi lahan di Koridor Jalan Raya Bogor Km 45.



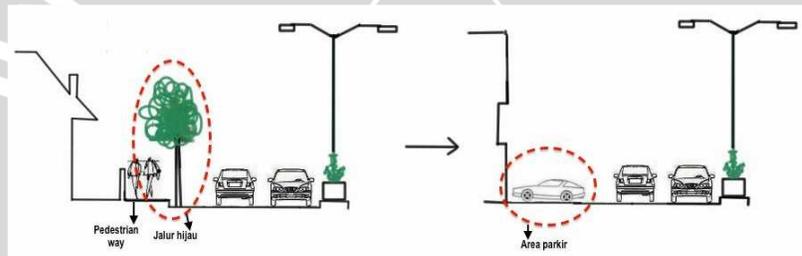
Gambar 4.15 Pengaruh perubahan fungsi lahan terhadap variabel *comfort and image*

Pada Gambar 4.15 dijelaskan bahwa perubahan fungsi lahan menjadi fungsi komersial telah menarik hadirnya aktivitas PKL disekitarnya dan hal tersebut telah mempengaruhi aspek keindahan dan kenyamanan pada jalur pejalan kaki di Koridor

Jalan Raya Bogor Km 45. Perubahan yang ada selanjutnya akan dijelaskan pengaruhnya terhadap subvariabel dari variabel *comfort and images* menggunakan analisis deskriptif. Adapun sub variabel yang dipengaruhi perubahan fungsi lahan yaitu:

a. “green” dan *walkable*

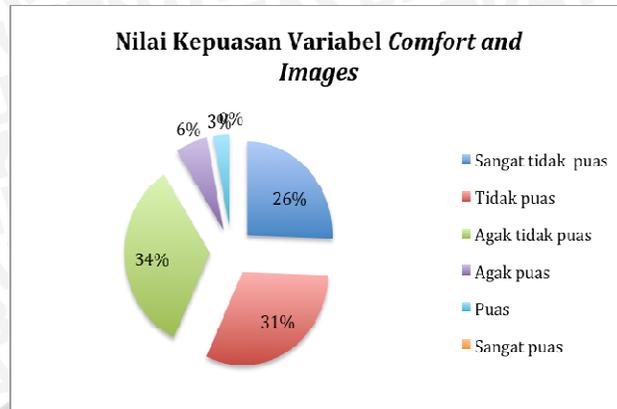
Perubahan fungsi lahan yang terjadi pada sisi kiri koridor Jalan Raya Bogor Km 45 menghilangkan jalur hijau untuk dijadikan tempat parkir kendaraan seperti pada Gambar 4.16. Hal tersebut juga membuat pejalan kaki merasa tidak nyaman saat melintas karena kesan sejuk dan rindang tidak tersedia. Purwanto (2007:51) menjelaskan bahwa kesan sejuk di jalur pejalan kaki merupakan kunci utama dalam menciptakan kenyamanan bagi pejalan kaki. Namun pada sisi kanan dikarenakan tidak terjadi perubahan fungsi lahan, kesan sejuk dan nyaman terasa jika melintas karena sepanjang sisi kanan berfungsi sebagai kios tanaman.



Gambar 4.16 Pengaruh perubahan fungsi lahan terhadap sub variabel “green” dan *walkable*

b. *Sitable* dan *charming*

Selain kehadiran PKL, perubahan fungsi lahan menjadi fungsi komersial juga membuat kualitas variabel *comfort and image* menjadi buruk karena jalur pejalan kaki digunakan sebagai tempat menimbun barang material bangunan (Gambar 4.16) sehingga mengganggu kenyamanan pejalan kaki dan menyebabkan jalur pejalan kaki terkesan kotor atau tidak terawat. Berdasarkan Pedoman Penataan Jalur Pejalan Kaki di Kawasan Perkotaan, penimbunan barang material bangunan harus berada di lahan milik privat dan tidak diperkenankan menggunakan jalur pejalan kaki, karena dikhawatirkan akan menghilangkan fungsi jalur pejalan kaki. Minimnya ruang pejalan kaki di Koridor Jalan Raya Bogor Km 45 menyebabkan tidak ada cukup ruang untuk menyediakan fasilitas tempat duduk untuk beristirahat maupun menunggu kendaraan umum sedangkan menurut Iswanto (2006) keberadaan elemen-elemen pejalan kaki memberikan pengaruh terhadap kepuasan pengguna jalur pejalan kaki.



Gambar 4.17 Prosentase kepuasan responden terhadap variabel *comfort and images*

Kondisi kualitas variabel *comfort and images* yang sangat buruk di tunjukan pada Gambar 4.17 dimana sebagian besar responden memiliki rasa kepuasan yang rendah. Sebanyak 34% responden menyatakan agak tidak puas dengan variabel *comfort and image*. Hal tersebut dikarenakan kondisi fisik jalur pejalan kaki mengalami kerusakan sehingga menyebabkan ketidaknyamanan pejalan kaki, selain itu pada ruas kiri jalur pejalan kaki tidak tersedia jalur hijau baik itu pepohonan maupun tanaman hias dalam pot yang menyebabkan pejalan kaki tidak merasakan kesan sejuk jika melintas dan tampilan di sekitar jalur pejalan kaki hanya barisan bangunan saja.

4.3.3 Kualitas variabel *uses and activities* terkait perubahan fungsi lahan

Variabel *uses and activities* digunakan untuk menjelaskan kondisi jalur pejalan kaki dari sisi aktivitas dan penggunaannya. Tabel 4.7 menjelaskan subvariabel dari variabel *uses and activities* yang lebih detil menjabarkan tentang aktivitas atau kegiatan yang dapat dilakukan di jalur pejalan kaki.

Tabel 4.7 Batasan Variabel *Uses and Activities*

Kode	Subvariabel	Penjelasan
C1	<i>Active</i>	Jalur pejalan kaki dapat digunakan untuk berbagai macam aktivitas
C2	<i>Special</i>	Jalur pejalan kaki dapat digunakan oleh semua usia
C3	<i>Useful</i>	Sering ditemui aktivitas pengguna seperti berjalan kaki, makan, bermain, beristirahat, atau menunggu kendaraan
C4	<i>Fun</i>	Pengguna merasa senang menggunakan jalur pejalan kaki
C5	<i>Vital</i>	Jalur pejalan kaki sering digunakan oleh warga atau pengunjung untuk melakukan aktivitas
C6	<i>Real</i>	Jalur pejalan kaki sering digunakan dari awal hingga jalur pejalan kaki diruas berikutnya
C7	<i>Sustainable</i>	Tersedia fasilitas tempat sampah disepanjang jalur pejalan kaki
C8	<i>Indigeneous</i>	Jalur pejalan kaki sebagai wadah dari aktivitas budaya setempat
C9	<i>Celebratory</i>	Jalur pejalan kaki dapat digunakan untuk perayaan

Kualitas pada variabel *uses and activityy* diukur dari nilai CSI yang dihasilkan dari sembilan subvariabel. Tabel 4.8 menjelaskan bahwa kualitas variabel *uses and activityy* berada pada tingkat sangat buruk dilihat dari nilai CSI < 64% yaitu sebesar

39,17% (**Lampiran 1**). Kualitas yang sangat buruk dilihat dari keterbatasan penggunaan dan aktivitas di jalur pejalan kaki Koridor Jalan Raya Bogor Km 45 sedangkan menurut Gehl (2011:11), kualitas jalur pejalan kaki yang baik dilihat dari aktivitas yang dilakukan seperti bersantai, makan, bermain dan pengguna sering menghabiskan waktu di jalur pejalan kaki.

Tabel 4.8 Hasil Perhitungan CSI Pada Variabel *Uses and Activities*

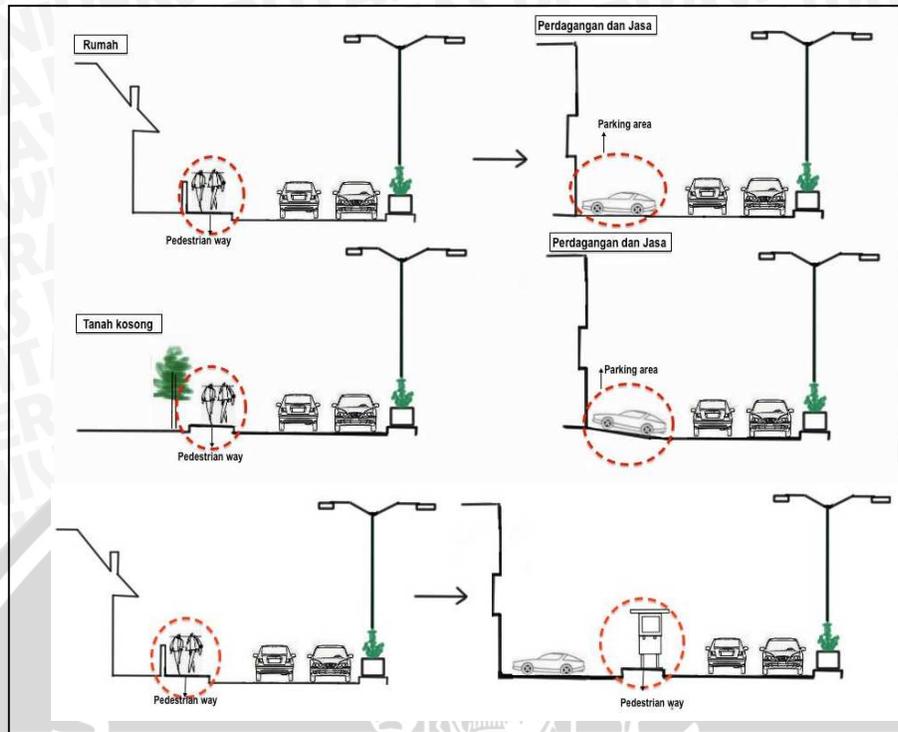
No	Kode	Rata-rata Kepentingan	Weighted Factor (%) (rata-rata kepentingan÷total x100%)	Rata-rata Kepuasan	Weighted Score (weighted factor x rata- rata kepuasan ÷100)
1	C1	5,21	13,85	2,21	0,31
2	C2	5,19	13,78	2,19	0,30
3	C3	5,17	13,73	2,17	0,30
4	C4	4,91	13,04	1,90	0,25
5	C5	5,19	13,78	2,19	0,30
6	C6	5,25	13,96	2,25	0,31
7	C7	5,27	14,00	2,27	0,32
8	C8	4,97	13,21	1,97	0,26
9	C9	1,69	4,50	1,69	0,08
Total		37,65	100	16,64	
Weighted Total					2,12
CSI (%)					35,30

Hasil dari analisis CSI hanya dapat menjelaskan kualitas berdasarkan variabel besarnya, yaitu pada variabel *uses and activities*. Sehingga untuk dapat menjelaskan kualitas jalur pejalan kaki secara lebih detail menurut sub variabel, dilakukan analisis deskriptif yang akan dikaitkan dengan pola perubahan fungsi lahan di Koridor Jalan Raya Bogor Km 45.

Gambar 4.18 menjelaskan bahwa perubahan fungsi lahan mempengaruhi kualitas variabel *uses and activity* di jalur pejalan kaki Koridor Jalan Raya Bogor Km 45. Adapun sub variabel *uses and activity* yang dipengaruhi perubahan fungsi lahan yaitu:

a. *Active, useful dan special*

Perubahan fungsi lahan menjadi fungsi komersial menyebabkan jalur pejalan pejalan kaki hanya digunakan untuk aktivitas tertentu saja seperti menunggu kendaraan umum dan mengunjungi toko. Selain itu kondisi jalur pejalan kaki yang rusak dan terputus membahayakan pejalan kaki lansia saat melintas seperti pada Gambar 4.19 sedangkan menurut Werdiningsih (2006:69) jalur pejalan kaki seharusnya dapat digunakan sesuai dengan fungsinya, sehingga harus memiliki kondisi fisik yang baik terutama untuk penyandang cacat agar dapat melintas di jalur pejalan kaki.



Gambar 4.18 Pengaruh perubahan fungsi lahan terhadap variabel *uses and activity*

b. *Fun*

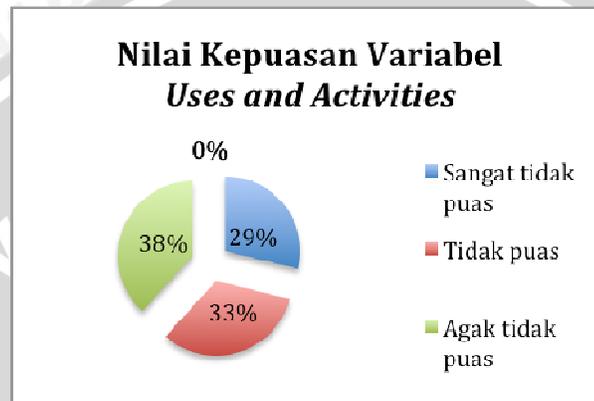
Pada Gambar 4.19 dijelaskan bahwa perubahan fungsi lahan menjadi fungsi komersial menghilangkan jalur pejalan kaki yang ada dibagian depan bangunan. Meskipun masih dapat digunakan, namun lebarnya berkurang dan menyebabkan keterbatasan penggunaan pada jalur pejalan kaki sedangkan menurut Indraswara (2006), keberadaan jalur pejalan kaki yang baik akan memberikan kesan nyaman dan menyenangkan bagi pejalan kaki yang melintas.



Gambar 4.19 Kondisi eksisting jalur pejalan kaki di Koridor Jalan Raya Bogor Km 45

c. *Sustainable*

Perubahan fungsi lahan menjadi fungsi komersial yang menghilangkan dan mengurangi lebar jalur pejalan kaki menyebabkan jalur pejalan kaki sulit memenuhi kriteria *sustainable* dimana terdapat fasilitas tempat sampah disepanjang jalur pejalan kaki. Menurut Iswanto (2006), dalam memenuhi fungsi utama jalur pejalan kaki seharusnya dilengkapi dengan elemen-elemen pelengkap jalur pejalan kaki karena akan mempengaruhi kenyamanan pejalan kaki.



Gambar 4.20 Prosentase kepuasan responden terhadap variabel *uses and activities*

Kondisi kualitas variabel *uses and activity* yang sangat buruk di tunjukan pada Gambar 4.20 dimana sebagian besar responden memiliki rasa kepuasan yang rendah. Sebanyak 38% responden menyatakan agak tidak puas dengan aktivitas dan kegiatan yang dapat dilakukan di jalur pejalan kaki Koridor Jalan Raya Bogor Km 45. Hal tersebut dikarenakan minimnya keberadaan ruang pejalan kaki yang tersedia menyebabkan keterbatasan penggunaan oleh pejalan kaki. Sebagian besar pejalan kaki hanya melintas di jalur pejalan kaki untuk aktivitas tertentu saja seperti berjalan kaki, menunggu kendaraan dan mengunjungi toko.

4.3.4 Kualitas variabel *sociability* terkait perubahan fungsi lahan

Variabel *sociability* digunakan untuk menjelaskan kondisi jalur pejalan kaki dari sisi aktivitas dan penggunaannya. Tabel 4.9 menjelaskan subvariabel dari variabel *sociability* yang lebih detail menjabarkan tentang aktivitas atau kegiatan yang dapat dilakukan di jalur pejalan kaki.

Tabel 4.9 Batasan Variabel *Sociability*

Kode	Subvariabel	Penjelasan
D1	<i>Diverse</i>	Jalur pejalan kaki hanya digunakan oleh kelompok tertentu

Kode	Subvariabel	Penjelasan
D2	<i>Neighbourly</i>	Jalur pejalan kaki dapat digunakan warga sekitar untuk berkumpul
D3	<i>Friendly</i>	Jalur pejalan kaki dapat digunakan untuk bermain bagi anak-anak
D4	<i>Welcoming</i>	Jalur pejalan kaki dapat diakses dari segala arah kedatangan pengguna
D5	<i>Stewardship</i>	Warga yang tinggal ikut merawat kebersihan jalur pejalan kaki
D6	<i>Cooperative</i>	Jalur pejalan kaki digunakan sesuai dengan fungsinya
D7	<i>Interactive</i>	Jalur pejalan kaki dijaga dengan baik oleh warga yang tinggal dan pengunjung
D8	<i>Pride</i>	Warga merasa bangga dengan keberadaan jalur pejalan kaki

Kualitas pada variabel *sociability* diukur dari nilai CSI yang dihasilkan dari 8 subvariabel. Tabel 4.10 menjelaskan bahwa kualitas variabel *sociability* berada pada tingkat sangat buruk dilihat dari nilai CSI < 64% yaitu sebesar 35,04% (**Lampiran 1**). Kualitas yang sangat buruk dilihat dari jalur pejalan kaki yang berfungsi sebagai wadah interaksi sosial pengguna beralih fungsi dan dihilangkan untuk aktivitas privat sehingga interaksi sosial yang biasa dilakukan oleh warga sekitar menjadi berkurang.

Tabel 4.10 Hasil Perhitungan CSI Pada Variabel *Sociability*

No	Kode	Rata-rata Kepentingan	Weighted Factor (%) (rata-rata kepentingan ÷ total x 100%)	Rata-rata Kepuasan	Weighted Score (weighted factor x rata-rata kepuasan ÷ 100)
1	D1	1,68	4,50	1,68	0,08
2	D2	5,08	13,55	2,08	0,28
3	D3	5,11	13,66	2,11	0,29
4	D4	5,07	13,54	2,02	0,27
5	D5	5,24	14,00	2,12	0,30
6	D6	5,14	13,73	2,14	0,29
7	D7	5,22	13,93	2,22	0,31
8	D8	4,90	13,09	2,17	0,28
Total		37,44	100	16,54	
Weighted Total					2,10
CSI (%)					35,04

Hasil dari analisis CSI hanya dapat menjelaskan kualitas berdasarkan variabel besarnya, yaitu pada variabel *sociability*. Sehingga untuk dapat menjelaskan kualitas jalur pejalan kaki menurut sub variabel dilakukannya analisis deskriptif yang juga dikaitkan dengan pola perubahan fungsi lahan di Koridor Jalan Raya Bogor Km 45.

Perubahan fungsi lahan menjadi fungsi komersial yang menghilangkan jalur pejalan kaki seperti pada Gambar 4.21 telah menghilangkan jalur pejalan kaki sebagai tempat bersosialisasi untuk masyarakat. Pengaruh dari perubahan fungsi lahan selanjutnya akan dijelaskan menurut subvariabel dari variabel *sociability* menggunakan analisis deskriptif. Adapun sub variabel *sociability* yang dipengaruhi perubahan fungsi lahan yaitu:

- a. *Neighbourly*, *friendly*, dan *welcoming*

Perubahan fungsi lahan menjadi fungsi komersial telah menghilangkan beberapa bentuk fisik dari jalur pejalan kaki. Berdasarkan hasil pengamatan, warga yang tinggal disekitar jalur pejalan kaki menggunakan ruang pejalan kaki untuk melakukan interaksi sosial bersama tetangga, namun seiring berkurangnya jalur pejalan kaki aktivitas interaksi sosial antar warga semakin berkurang. Menurut Listianto (2006), semakin sering interaksi sosial terjadi di jalur pejalan kaki maka akan semakin menunjukkan fungsi dari jalur pejalan kaki yang sebenarnya. Selain itu pada sisi kiri jalur pejalan kaki yang difungsikan sebagai tempat parkir kendaraan sudah sangat menghilangkan kesan *friendly* dimana anak-anak dapat bermain di jalur pejalan kaki dan *welcoming* karena terjadi keterbatasan dalam mengakses jalur pejalan kaki.

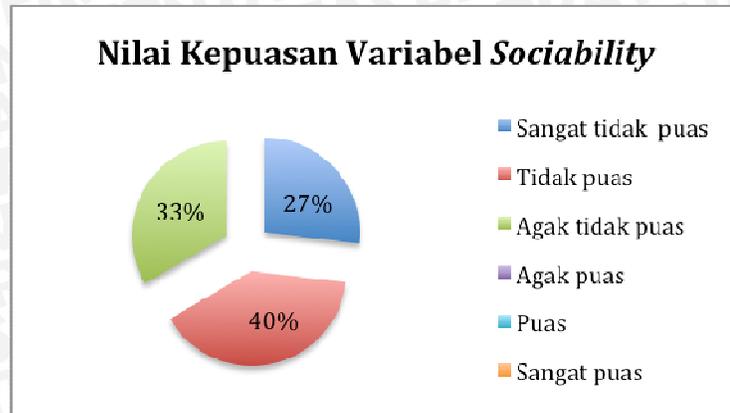
b. *Stewardship, cooperative, dan interactive*

Perubahan fungsi lahan menjadi fungsi komersial mempengaruhi variabel *stewardship* dimana jalur pejalan kaki tidak terawat kebersihannya seperti pada Gambar 4.21 dan terlihat bahwa jalur pejalan kaki tidak dijaga dengan baik oleh warga sekitar dan menyebabkan jalur pejalan kaki tidak digunakan sesuai dengan fungsinya (*coopetrative*) seperti sebagai tempat parkir kendaraan dan PKL. Menurut Indraswara (2006), dalam merawat jalur pejalan kaki dibutuhkan peran dari masyarakat yang tinggal disekitar karena dengan memiliki jalur pejalan kaki yang baik akan memberikan pengaruh terhadap perilaku pengunjung jalur pejalan kaki.



Gambar 4.21 Kondisi jalur pejalan kaki yang tidak terawat

Kondisi kualitas variabel *sociability* yang sangat buruk di tunjukan pada Gambar 4.21 dimana sebagian besar responden memiliki rasa kepuasan yang rendah.



Gambar 4. 22 Prosentase kepuasan responden terhadap variabel *sociability*

Sebanyak 40% responden menyatakan tidak puas dengan variabel *sociability* dimana pejalan kaki tidak dapat digunakan untuk saling bersosialisasi dan saling bertemu dengan teman-temannya.

Berdasarkan hasil analisis pengaruh perubahan fungsi lahan terhadap kualitas jalur pejalan kaki didapatkan hasil bahwa pola perubahan fungsi lahan memberikan dampak negatif terhadap kualitas jalur pejalan kaki di Koridor Jalan Raya Bogor Km 45 seperti yang dijelaskan pada Tabel 4.11.

Tabel 4.11 Pengaruh Pola Perubahan Fungsi Lahan Terhadap Kualitas Jalur Pejalan Kaki

No	Tipologi Perubahan	Kualitas Jalur Pejalan Kaki
1	Rumah menjadi perdagangan	<p>a. access and linkages Pola perubahan rumah menjadi perdagangan menurunkan kemudahan akses menggunakan jalur pejalan kaki dikarenakan kebutuhan dalam proses angkut barang membutuhkan kemudahan dalam mengakses kendaraan sehingga jalur pejalan kaki dialih fungsikan menjadi tempat parkir.</p> <p>b. comfort and image Pola perubahan rumah menjadi perdagangan memberikan kesan buruk dan tidak nyaman pada jalur pejalan kaki karena dialih fungsikan menjadi tempat parkir, PKL, dan tidak tersedia jalur hijau sehingga terlihat kesan padat dengan kendaraan dan PKL.</p> <p>c. uses and activities Pola perubahan rumah menjadi perdagangan membuat minimnya kegiatan dan aktivitas di jalur pejalan kaki karena aktivitas angkut barang mengganggu pengguna jalur pejalan kaki yang sempit.</p> <p>d. sociability Pola perubahan rumah menjadi perdagangan membuat minimnya interaksi sosial yang terjadi di jalur pejalan kaki. Peralihan fungsi jalur pejalan kaki menjadi tempat parkir kendaraan mengurangi ruang untuk berinteraksi untuk warga yang tinggal di sekitar jalur pejalan kaki.</p>
2	Rumah menjadi jasa	<p>a. access and linkages Pola perubahan rumah menjadi jasa menurunkan kemudahan akses menggunakan jalur pejalan kaki</p>

No	Tipologi Perubahan	Kualitas Jalur Pejalan Kaki
		<p>dikarenakan kebutuhan dalam proses aktivitas komersial kaena membutuhkan kemudahan dalam mengakses kendaraan sehingga jalur pejalan kaki dialih fungsikan menjadi tempat parkir.</p> <p>b. <i>comfort and image</i> Pola perubahan rumah menjadi jasa memberikan kesan buruk dan tidak nyaman pada jalur pejalan kaki karena dialih fungsikan menjadi tempat parkir, PKL, dan tidak tersedia jalur hijau sehingga terlihat kesan padat dengan kendaraan dan PKL.</p> <p>c. <i>uses and activities</i> Pola perubahan rumah menjadi jasa membuat minimnya kegiatan dan aktivitas di jalur pejalan kaki karena aktivitas angkut barang mengganggu pengguna jalur pejalan kaki yang sempit.</p> <p>d. <i>Sociability</i> Pola perubahan rumah menjadi jasa membuat minimnya interaksi sosial yang terjadi di jalur pejalan kaki. Peralihan fungsi jalur pejalan kaki menjadi tempat parkir kendaraan mengurangi ruang untuk berinteraksi untuk warga yang tinggal di sekitar jalur pejalan kaki</p>
3	Tanah kosong menjadi perdagangan	<p>a. <i>access and linkages</i> Pola perubahan tanah kosong menjadi perdagangan menurunkan kemudahan akses menggunakan jalur pejalan kaki dikarenakan kebutuhan dalam proses aktivitas komersial kaena membutuhkan kemudahan dalam mengakses kendaraan sehingga jalur pejalan kaki dialih fungsikan menjadi tempat parkir.</p> <p>b. <i>comfort and image</i> Pola perubahan tanah kosong menjadi perdagangan memberikan kesan buruk dan tidak nyaman pada jalur pejalan kaki karena dialih fungsikan menjadi tempat parkir, PKL, dan tidak tersedia jalur hijau sehingga terlihat kesan padat dengan kendaraan dan PKL.</p> <p>c. <i>uses and activities</i> Pola perubahan tanah kosong menjadi perdagangan membuat minimnya kegiatan dan aktivitas di jalur pejalan kaki karena aktivitas angkut barang mengganggu pengguna jalur pejalan kaki yang sempit.</p> <p>d. <i>Sociability</i> Pola perubahan tanah kosong menjadi perdagangan membuat minimnya interaksi sosial yang terjadi di jalur pejalan kaki. Peralihan fungsi jalur pejalan kaki menjadi tempat parkir kendaraan mengurangi ruang untuk berinteraksi untuk warga yang tinggal di sekitar jalur pejalan kaki</p>
4	Tanah kosong menjadi jasa	<p>a. <i>access and linkages</i> Pola perubahan tanah kosong menjadi jasa menurunkan kemudahan akses menggunakan jalur pejalan kaki dikarenakan kebutuhan dalam proses aktivitas komersial kaena membutuhkan kemudahan dalam mengakses kendaraan sehingga jalur pejalan kaki dialih fungsikan menjadi tempat parkir.</p> <p>b. <i>comfort and image</i> Pola perubahan tanah kosong menjadi jasa memberikan kesan buruk dan tidak nyaman pada jalur pejalan kaki karena dialih fungsikan menjadi tempat parkir, PKL, dan tidak tersedia jalur hijau sehingga terlihat kesan padat dengan kendaraan dan PKL.</p>

No	Tipologi Perubahan	Kualitas Jalur Pejalan Kaki
		<p><i>c. uses and activities</i> Pola perubahan tanah kosong menjadi jasa membuat minimnya kegiatan dan aktivitas di jalur pejalan kaki karena aktivitas angkut barang mengganggu pengguna jalur pejalan kaki yang sempit.</p> <p><i>d. Sociability</i> Pola perubahan tanah kosong menjadi jasa membuat minimnya interaksi sosial yang terjadi di jalur pejalan kaki. Peralihan fungsi jalur pejalan kaki menjadi tempat parkir kendaraan mengurangi ruang untuk berinteraksi untuk warga yang tinggal di sekitar jalur pejalan kaki</p>
5	Perdagangan menjadi jasa	<p><i>a. access and linkages</i> Pola perubahan perdagangan menjadi jasa tidak memberikan dampak jauh berbeda dengan tipologi lainnya, karena pada fungsi sebelumnya sudah menurunkan kemudahan akses dalam menggunakan jalur pejalan kaki.</p> <p><i>b. comfort and image</i> Pola perubahan perdagangan menjadi jasa memberikan kesan buruk dan tidak nyaman pada jalur pejalan kaki karena dialih fungsikan menjadi tempat parkir, PKL, dan tidak tersedia jalur hijau sehingga terlihat kesan padat dengan kendaraan dan PKL sudah terjadi pada fungsi sebelumnya.</p> <p><i>c. uses and activities</i> Pola perubahan perdagangan menjadi jasa tidak memberikan dampak yang jauh berbeda dengan fungsi sebelumnya yaitu membuat minimnya kegiatan dan aktivitas di jalur pejalan kaki karena aktivitas angkut barang mengganggu pengguna jalur pejalan kaki yang sempit.</p> <p><i>d. Sociability</i> Pola perubahan perdagangan menjadi jasa tidak memberikan dampak yang jauh berbeda dengan fungsi sebelumnya yaitu membuat minimnya interaksi sosial yang terjadi di jalur pejalan kaki. Peralihan fungsi jalur pejalan kaki menjadi tempat parkir kendaraan mengurangi ruang untuk berinteraksi untuk warga yang tinggal di sekitar jalur pejalan kaki</p>
6	Jasa menjadi perdagangan	<p><i>a. access and linkages</i> Pola perubahan jasa menjadi perdagangan tidak memberikan dampak jauh berbeda dengan tipologi lainnya, karena pada fungsi sebelumnya sudah menurunkan kemudahan akses dalam menggunakan jalur pejalan kaki.</p> <p><i>b. comfort and image</i> Pola perubahan jasa menjadi perdagangan memberikan kesan buruk dan tidak nyaman pada jalur pejalan kaki karena dialih fungsikan menjadi tempat parkir, PKL, dan tidak tersedia jalur hijau sehingga terlihat kesan padat dengan kendaraan dan PKL sudah terjadi pada fungsi sebelumnya.</p> <p><i>c. uses and activities</i> Pola perubahan jasa menjadi perdagangan tidak memberikan dampak yang jauh berbeda dengan fungsi sebelumnya yaitu membuat minimnya kegiatan dan aktivitas di jalur pejalan kaki karena aktivitas angkut barang mengganggu pengguna jalur pejalan kaki yang sempit.</p> <p><i>d. Sociability</i> Pola perubahan jasa menjadi perdagangan tidak memberikan dampak yang jauh berbeda dengan fungsi sebelumnya yaitu membuat minimnya interaksi sosial yang</p>

No	Tipologi Perubahan	Kualitas Jalur Pejalan Kaki
		terjadi di jalur pejalan kaki. Peralihan fungsi jalur pejalan kaki menjadi tempat parkir kendaraan mengurangi ruang untuk berinteraksi untuk warga yang tinggal di sekitar jalur pejalan kaki

4.4 Analisis Peningkatan Kualitas Jalur Pejalan Kaki

Dalam peningkatan kualitas jalur pejalan kaki di Koridor Jalan Raya Bogor Km 45 dilihat dari 4 variabel yaitu *access and linkages, comfort and image, uses and activities*, dan *sociability*. Dari keempat variabel tersebut terdapat 32 subvariabel yang selanjutnya akan dianalisis menggunakan metode model Kano dengan tujuan untuk menghasilkan atribut-atribut yang menjadi prioritas dan rekomendasi untuk meningkatkan kualitas jalur pejalan kaki di Koridor Jalan Raya Bogor Km 45.

Langkah pertama adalah memposisikan hasil kuesioner kedalam kuadran kategori model Kano untuk mendapatkan pengaruh dari keberadaan setiap subvariabel dalam meningkatkan kualitas jalur pejalan kaki sesuai dengan kategori pada model Kano. Terdapat tiga tahap dalam memposisikan hasil kuesioner, yang pertama adalah mengkombinasikan jawaban atas fungsional dan disfungsional kedalam tabel tabulasi survei (**Lampiran 3**). Tahap selanjutnya adalah melakukan perhitungan dengan rumus *extent of satisfaction* dan *extent of dissatisfaction* pada Tabel 4.12 untuk mendapatkan nilai rata-rata dari masing-masing subvariabel dan memposisikannya pada kuadran kategori model Kano.

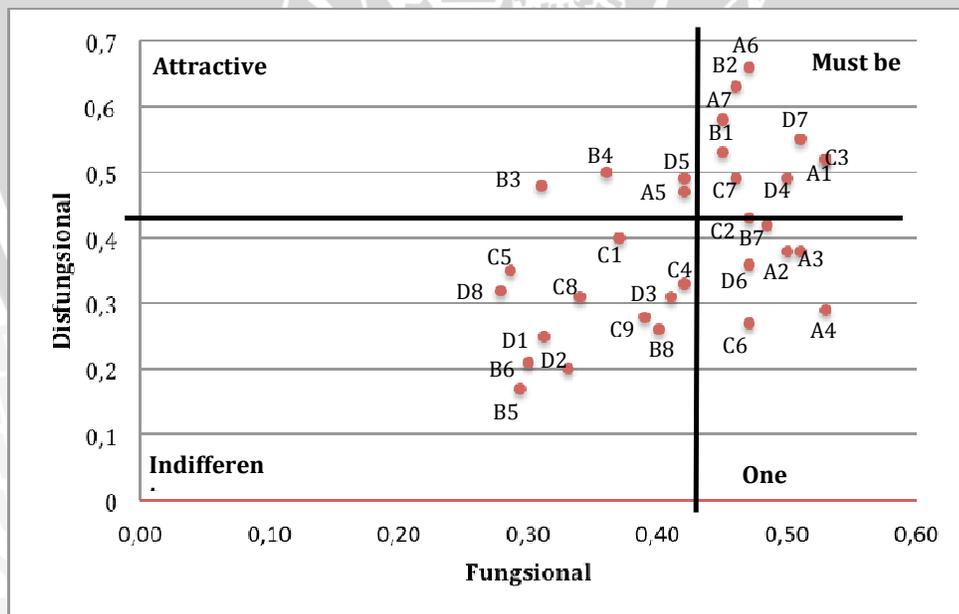
Setelah nilai *extent of satisfaction* diposisikan sebagai nilai pada sumbu X dan nilai *extent of dissatisfaction functional* dan *disfunctional* diposisikan sebagai nilai pada sumbu Y.

Tabel 4.12 Perhitungan Fungsional dan Disfungsional

Kode	Atribut	A	M	R	O	Q	I	Total	$\frac{A+O}{A+O+M+I}$	$\frac{O+M}{(A+O+M+1) \times (-1)}$
A1	<i>Connected</i>	87	49	32	44	0	0	212	0,53	-0,52
A2	<i>Readable</i>	36	31	28	38	0	79	212	0,50	-0,38
A3	<i>Walkable</i>	49	44	53	0	0	66	212	0,51	-0,38
A4	<i>Accessible</i>	86	57	0	0	0	69	212	0,47	-0,27
A5	<i>Proximity</i>	0	44	78	67	0	23	212	0,50	-0,47
A6	<i>Continuity</i>	54	76	34	42	0	6	212	0,43	-0,66
A7	<i>Convenient</i>	0	47	39	53	0	73	212	0,31	-0,58
B1	<i>Safe and clean</i>	56	0	37	65	0	54	212	0,42	-0,53
B2	<i>“green”</i>	48	68	53	43	0	0	212	0,41	-0,63
B3	<i>walkable</i>	64	46	48	0	0	54	212	0,49	-0,48
B4	<i>sitable</i>	31	56	31	71	0	23	212	0,56	-0,50
B5	<i>spiritual</i>	23	0	21	33	0	135	212	0,29	-0,17
B6	<i>charming</i>	96	34	53	0	0	29	212	0,30	-0,21
B7	<i>attractive</i>	42	64	55	34	0	17	212	0,48	-0,42
B8	<i>historic</i>	85	56	0	0	0	71	212	0,40	-0,26

Kode	Atribut	A	M	R	O	Q	I	Total	A+O	
									A+O+M+I	O+M (A+O+M+1)×(-1)
C1	Active	97	64	51	0	0	0	212	0,37	-0,40
C2	Special	73	97	41	1	0	0	212	0,47	-0,43
C3	Useful	56	68	0	0	0	88	212	0,26	-0,52
C4	Fun	0	33	24	105	0	50	212	0,42	-0,33
C5	Vital	46	72	51	0	0	43	212	0,29	-0,35
C6	Real	73	48	44	0	0	47	212	0,53	-0,29
C7	Sustainable	64	53	32	0	0	63	212	0,36	-0,49
C8	Indigeneous	71	48	30	63	0	0	212	0,34	-0,31
C9	Celebratory	32	0	61	42	0	77	212	0,39	-0,28
D1	Diverse	11	0	42	42	0	117	212	0,31	-0,25
D2	Neighbourly	77	34	44	0	0	57	212	0,33	-0,20
D3	Friendly	86	54	25	34	0	13	212	0,41	-0,31
D4	Welcoming	65	73	42	11	0	21	212	0,42	-0,49
D5	Stewardship	55	61	24	72	0	0	212	0,58	-0,49
D6	Cooperative	54	72	66	0	0	20	212	0,47	-0,36
D7	Interactive	85	53	0	0	0	74	212	0,40	-0,55
D8	Pride	59	67	0	0	0	86	212	0,28	-0,32
Mean									0,42	-0,44

Gambar 4.22 merupakan model *functional* dan *disfunctional* yang menjelaskan posisi dari masing-masing subvariabel kedalam 4 kategori. Secara berurutan, kategori yang memberikan pengaruh terbesar terhadap kualitas jalur pejalan kaki adalah kategori *must be* > *one dimensional* > *attractive* > *indifferent*.



Gambar 4.22 Model *functional* dan *disfunctional*

Hasil dari pengkategorian dalam model Kano dapat dikembangkan lagi kedalam *refined kano's model* untuk mengetahui tingkat prioritas pengembangan pada masing-masing produk. Pengembangan ini dilakukan berdasarkan tingkat kepentingan dan

tingkat kepuasan masing-masing subvariabel dan penentuan tingkat prioritas didasarkan dengan nilai rata-rata kepentingan.

Kolom *category in refined kano's model* pada Tabel 4.13 menjelaskan tingkat kontribusi yang diberikan pada masing-masing subvariabel, penentuan didasarkan pada hasil perhitungan rata-rata nilai kepuasan dan kepentingan, nilai rata-rata kepentingan yang didapatkan untuk semua variabel adalah 3,89.

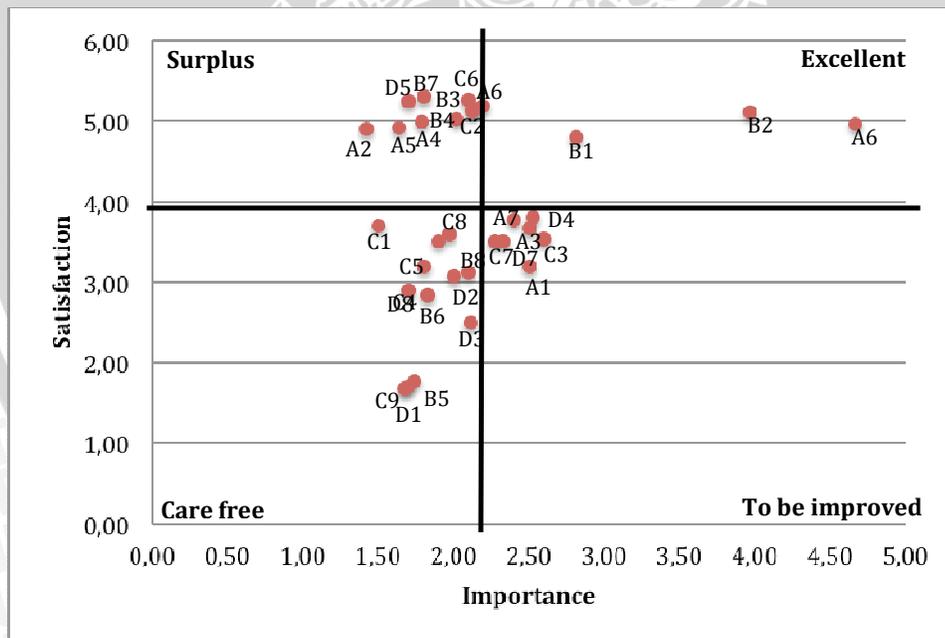
Tabel 4.13 Penggabungan Hasil Kuesioner

Atribut	Satisfaction (mean)	Importance (mean)	Category In I-S Model	Category In Kano's Model	Category In Refined Kano's Model
A1	2,50	3,20	To be improved	One dimensional	Low value added
A2	1,42	4,90	Surplus	One dimensional	High value added
A3	2,50	3,67	To be improved	One dimensional	Low value added
A4	1,79	4,99	Surplus	One dimensional	High value added
A5	1,64	4,92	Surplus	Attractive	Highly attractive
A6	4,67	4,96	Excellent	Must be	Critical
A7	2,40	3,77	To be improved	Must be	Necessary
B1	2,81	4,80	Excellent	Must be	Critical
B2	3,97	5,11	Excellent	Must be	Critical
B3	2,12	5,12	Surplus	Attractive	Highly attractive
B4	2,02	5,02	Surplus	Attractive	Highly attractive
B5	1,74	1,76	Care free	Indifferent	Care free
B6	1,83	2,83	Care free	Indifferent	Care free
B7	1,80	5,30	Surplus	Attractive	Highly attractive
B8	2,10	3,12	Care free	Indifferent	Care free
C1	1,50	3,70	Care free	Indifferent	Care free
C2	2,19	5,19	Surplus	Attractive	Highly attractive
C3	2,60	3,54	To be improved	Must be	Necessary
C4	1,90	3,50	Care free	Indifferent	Care free
C5	1,80	3,19	Care free	Indifferent	Care free
C6	2,10	5,25	Surplus	Attractive	Highly attractive
C7	2,27	3,50	To be improved	Must be	Necessary
C8	1,97	3,60	Care free	Indifferent	Care free
C9	1,69	1,69	Care free	Indifferent	Care free
D1	1,68	1,68	Care free	Indifferent	Care free
D2	2,00	3,08	Care free	Indifferent	Care free
D3	2,11	2,50	Care free	Indifferent	Care free
D4	2,53	3,80	To be improved	Must be	Necessary
D5	1,70	5,24	Surplus	Attractive	Highly attractive
D6	2,14	5,14	Surplus	One dimensional	High value added
D7	2,33	3,50	To be improved	Must be	Necessary
D8	1,70	2,90	Care free	Indifferent	Care free
Mean	2,17	3,89			

Pengelompokan dalam *refined kano's model* tersebut masih dapat dikembangkan lagi kedalam *Importance-Satisfaction Model (I-S Model)*. Pengembangan *I-S Model* dilakukan dengan mengkombinasikan tingkat kepentingan dan tingkat kepuasan yang didapat dari model Kano. Kolom *satisfaction* dan *importance* pada Tabel 4.12 menjelaskan nilai rata-rata perhitungan kepuasan dan kepentingan pada masing-masing

subvariabel. Selanjutnya nilai rata-rata tingkat kepentingan dan kepuasan (**Lampiran 2**) dari masing-masing subvariabel dapat diposisikan kedalam kategori I-S model pada untuk dapat diketahui prioritas perbaikan kebutuhan berdasarkan tingkat kepentingan dan kepuasannya.

Gambar 4.23 menjelaskan tingkat prioritas perbaikan berdasarkan kategori dalam *I-S Model*. Secara berurutan, kategori yang menjadi prioritas perbaikan utama adalah kategori *excellent > to be improved > surplus > care free*. Tabel 4.12 merupakan tabel penggabungan kategori yaitu tahap terakhir dalam model Kano untuk menjelaskan arahan pengembangan dari masing-masing variabel. Terdapat 3 kategori yang gabungan yaitu, *category in I-S model*, *category in kano's model* dan *refined kano's model*. Untuk meningkatkan kepuasan pengguna, sebuah jalur pejalan kaki harus mampu meningkatkan pelayanannya dengan meningkatkan kualitas pelayanan yang sudah ada. Namun, peningkatan kinerja sebuah variabel tidak selalu sebanding dengan peningkatan kepuasan pengguna. Sehingga jalur pejalan kaki harus mengetahui atribut-atribut yang harus diprioritaskan terlebih dahulu untuk ditingkatkan.



Gambar 4.23 Model satisfaction dan importance

Tabel 4.14 merupakan penjelasan kategori untuk setiap subvariabel sesuai dengan prioritas perbaikan kebutuhan, produk yang termasuk kedalam kategori *excellent* di kuadran I dan *to be improved* di kuadran II merupakan atribut yang dianggap penting oleh pengguna sehingga produk tersebut harus dilanjutkan dan sesuai

implikasi model Kano bahwa produk yang memberi pengaruh kepuasan tertinggi adalah produk yang termasuk kategori *must be*, selanjutnya kategori *one-dimensional*, dan yang terakhir adalah produk yang termasuk pada kategori *attractive*. Sedangkan produk yang termasuk kategori *indifferent* tidak dimasukkan ke dalam prioritas karena produk ini tidak memberikan pengaruh terhadap kepuasan maupun ketidakpuasan pengguna.

Tabel 4.14 Urutan Prioritas Perbaikan

Variabel	Subvariabel	Kategori	Penjelasan
<i>Access and linkages</i>	<i>Continuity</i>	<i>Excellent-must be-critical</i>	Atribut yang dianggap sangat penting, jika atribut ini tidak dimaksimalkan maka kepuasan akan berkurang, sehingga atribut ini perlu dilakukan pengoptimalan.
	<i>Convenient</i>	<i>To be improved-must be-necessary</i>	Atribut yang dianggap sangat penting, namun belum sesuai dengan keinginan pengguna, dapat dilakukan pengoptimalan pada atribut ini untuk menghindari ketidakpuasan pengguna.
	<i>Connected Walkable</i>	<i>To be improved-one dimensional-low value added</i>	Atribut yang dianggap penting, namun belum sesuai dengan keinginan pengguna. Atribut ini mempunyai hubungan setara dengan tingkat kepuasan pengguna, semakin baik pelayannya maka semakin meningkat tingkat kepuasan penggunaannya, namun kontribusi yang diberikan dari atribut ini rendah.
	<i>Readable Accessible</i>	<i>Surplus-one dimensional-high value added</i>	Atribut yang tidak begitu penting, namun pengguna merasa puas dengan adanya atribut tersebut. Jika ditingkatkan akan memberikan kepuasan bagi pengguna dan sebaliknya, kategori ini memberikan kontribusi yang tinggi dalam meningkatkan kepuasan pejalan kaki.
	<i>Proximity</i>	<i>Surplus-attractive-highly attractive</i>	Atribut yang tidak begitu penting, namun pengguna merasa puas dengan adanya atribut tersebut. Apabila dipenuhi akan berpengaruh kepada kepuasan pejalan kaki dan merupakan strategi yang baik untuk menarik pejalan kaki melewati jalur pejalan kaki.
<i>Comfort and images</i>	<i>Safe and clean "green"</i>	<i>Excellent-must be-critical</i>	Atribut yang sangat penting bagi pejalan kaki, jika atribut ini tidak dimaksimalkan maka kepuasan akan berkurang, namun jika dimaksimalkan maka tidak terlalu berpengaruh terhadap kepuasan pejalan kaki.
	<i>Walkable Sitable Attractive</i>	<i>Surplus-attractive-highly attractive</i>	Atribut yang tidak begitu penting, namun pengguna merasa puas dengan adanya atribut tersebut. Apabila dipenuhi akan berpengaruh kepada kepuasan pejalan kaki dan merupakan strategi yang baik untuk menarik pejalan kaki melewati jalur pejalan kaki.
	<i>Spiritual Charming Historic</i>	<i>Care free-indifferent-care free</i>	Atribut yang tidak penting, ada atau tidaknya atribut ini tidak berpengaruh terhadap kepuasan pejalan kaki, sehingga tidak perlu dipertimbangkan untuk diperbaiki.

Variabel	Subvariabel	Kategori	Penjelasan
<i>Uses and activity</i>	<i>Useful</i>	<i>To be improved-must be-necessary</i>	Atribut yang dianggap sangat penting, namun belum sesuai dengan keinginan pengguna, dapat dilakukan pengoptimalan pada atribut ini untuk menghindari ketidakpuasan pengguna.
	<i>Sustainable</i>		
	<i>Special Real</i>	<i>Surplus-attractive-highly attractive</i>	Atribut yang tidak begitu penting, namun pengguna merasa puas dengan adanya atribut tersebut. Apabila dipenuhi akan berpengaruh kepada kepuasan pejalan kaki dan merupakan strategi yang baik untuk menarik pejalan kaki melewati jalur pejalan kaki.
	<i>Active</i>	<i>Care free-indifferent-care free</i>	Atribut yang tidak penting, ada atau tidaknya atribut ini tidak berpengaruh terhadap kepuasan pejalan kaki, sehingga tidak perlu dipertimbangkan untuk diperbaiki.
	<i>Fun</i>		
	<i>Vital</i>		
	<i>Indigenous</i>		
	<i>Celebratory</i>		
<i>Sociability</i>	<i>Welcoming</i>	<i>To be improved-must be-necessary</i>	Atribut yang dianggap sangat penting, namun belum sesuai dengan keinginan pengguna, dapat dilakukan pengoptimalan pada atribut ini untuk menghindari ketidakpuasan pengguna.
	<i>Interactive</i>		
	<i>Cooperative</i>	<i>To be improved-must be-necessary</i>	Atribut yang tidak begitu penting, namun pengguna merasa puas dengan adanya atribut tersebut. Jika ditingkatkan akan memberikan kepuasan bagi pengguna dan sebaliknya, kategori ini memberikan kontribusi yang tinggi dalam meningkatkan kepuasan pejalan kaki.
	<i>Stewardship</i>	<i>Surplus-attractive-highly attractive</i>	Atribut yang tidak begitu penting, namun pengguna merasa puas dengan adanya atribut tersebut. Apabila dipenuhi akan berpengaruh kepada kepuasan pejalan kaki dan merupakan strategi yang baik untuk menarik pejalan kaki melewati jalur pejalan kaki.
	<i>Diverse</i>	<i>Care free-indifferent-care free</i>	Atribut yang tidak penting, ada atau tidaknya atribut ini tidak berpengaruh terhadap kepuasan pejalan kaki, sehingga tidak perlu dipertimbangkan untuk diperbaiki.
	<i>Neighbourly</i>		
	<i>Friendly</i>		
	<i>Pride</i>		

4.4.1 Rekomendasi peningkatan berdasarkan variabel *access and linkages*

Variabel *access and linkages* memiliki sub variabel *continuity, convenient, connected, dan walkable* sebagai sub variabel yang menjadi prioritas perbaikan kualitas jalur pejalan kaki. Masyarakat merasa bahwa kemudahan dalam mengakses jalur pejalan kaki adalah hal yang penting karena berkaitan dengan aktivitas keseharian didalamnya. Oleh karena itu, penelitian juga memberikan rekomendasi untuk meningkatkan kualitas jalur pejalan kaki sesuai dengan hasil analisis model Kano pada masing-masing sub variabel berupa:

1. Pada proses pembangunan bangunan perdagangan maupun jasa dilarang menghilangkan jalur pejalan kaki sebagai tempat parkir kendaraan karena akan memberi dampak negatif terhadap sub variabel:
 - a. *Continuity*, dimana jalur pejalan kaki dapat digunakan untuk mengakses kendaraan umum. Dalam memenuhi prinsip kemudahan di ruang pejalan kaki, dapat dilakukan pelebaran yaitu ditambah 70-100cm untuk disediakan fasilitas umum berupa halte sebagai area transit transportasi umum ke bangunan yang dapat digunakan pengguna untuk beristirahat dan berteduh dan juga dapat ditambahkan tempat duduk dengan jarak maksimal 900cm dari tempat duduk sebelumnya. Berdasarkan hasil model Kano, variabel *continuity* masuk ke dalam kategori *excellent-must be-critical* yaitu sub variabel yang mempunyai kinerja yang sangat baik sehingga harus dilanjutkan dan memang sudah seharusnya tersedia di jalur pejalan kaki.
 - b. *Connected*, dimana jalur pejalan kaki tidak terputus dan mempunyai ketinggian yang sama. Dalam memenuhi prinsip aksesibilitas di ruang pejalan kaki dapat dilakukan pembuatan jalur pejalan kaki pada titik-titik jalur pejalan kaki yang terputus agar terhubung kembali karena berdasarkan hasil model Kano, sub variabel *connected* masuk ke dalam kategori *to be improved-one dimensional-low value added* yaitu sub variabel yang dianggap penting dan jika dimaksimalkan akan meningkatkan kepuasan pengguna.
2. Melibatkan peran serta pemilik bangunan komersial yang berbatasan langsung dengan jalur pejalan kaki dalam menertiban lokasi PKL yang menggunakan jalur pejalan kaki sebagai area berjualan karena akan berdampak negatif pada sub variabel:
 - a. *Walkable*, dimana jalur pejalan kaki dapat digunakan dengan mudah tanpa ada hambatan. Dalam memenuhi prinsip kemudahan dan kenyamanan di jalur pejalan kaki dapat dilakukan penertiban pada PKL dan warung kecil yang menggunakan ruang pejalan kaki karena berdasarkan hasil model Kano, sub variabel *walkable* masuk ke dalam kategori *to be improved-one dimensional-low value added* yaitu sub variabel yang dianggap penting dan jika dimaksimalkan akan meningkatkan kepuasan pengguna.
 - b. *Convenient*, dimana tersedia jalur khusus untuk penyandang cacat. Dalam memenuhi prinsip keamanan dan kenyamanannya di ruang pejalan kaki, dapat ditambahkan ram pejalan kaki untuk memberikan kenyamanan dalam berjalan dan memnadu pada *difable* untuk dapat dengan mudah melintas. Tempat duduk

terutama digunakan untuk membantu *difable* beristirahat. Berdasarkan hasil model Kano, sub variabel *convenient* masuk ke dalam kategori *to be improved-one dimensional-low value added* yaitu sub variabel yang dianggap penting dan jika dimaksimalkan akan meningkatkan kepuasan pengguna.

4.4.2 Rekomendasi peningkatan berdasarkan variabel *comfort and images*

Variabel *comfort and images* memiliki sub variabel *safe and clean* dan “*green*” sebagai sub variabel yang menjadi prioritas perbaikan kualitas jalur pejalan kaki. Masyarakat merasa bahwa keamanan, kenyamanan dan keindahan pada jalur pejalan kaki adalah hal yang penting karena berkaitan dengan aktivitas keseharian didalamnya. Oleh karena itu didapatkan rekomendasi perbaikannya sesuai dengan arahan dari hasil analisis model Kano pada masing-masing sub variabel berupa:

1. *Safe and clean*, dimana jalur pejalan kaki terbebas dari tindakan kriminal. Seiring dengan ramainya aktivitas komersial di bangunan yang berbatasan dengan jalur pejalan kaki, dikhawatirkan akan muncul tindakan kriminal didalamnya. Menurut Carmona, *et al.* (2008:7) jika ruang publik tidak dilengkapi dengan penerangan yang baik, maka akan muncul rawan kriminalitas. Dalam memenuhi prinsip keamanan di ruang pejalan kaki, dapat ditambahkan lampu penerangan disepanjang jalur pejalan kaki. Khususnya pada malam hari agar dapat mendukung akses pejalan kaki dari bangunan ke bangunan, area transit transportasi umum ke bangunan, dan area parkir ke bangunan. Berdasarkan hasil model Kano, sub variabel *safe and clean* masuk kedalam kategori *excellent-must be-critical* yaitu sub variabel yang mempunyai kinerja yang sangat baik sehingga harus dilanjutkan dan memang sudah seharusnya tersedia di jalur pejalan kaki.
2. Setiap pembangunan bangunan dengan fungsi perdagangan maupun jasa tidak boleh menghilangkan jalur hijau yang berbatasan dengan jalur pejalan kaki karena akan mempengaruhi sub variabel “*green*”, dimana terdapat tanaman peneduh (pohon) atau tanaman hias di sepanjang jalur pejalan kaki. Dalam memenuhi prinsip keindahan dan kenyamanan di ruang pejalan kaki dapat ditambahkan jalur hijau yang letaknya diantara jalur pejalan kaki dan kendaraan berupa tanaman dalam pot atau diletakan pada tiang lampu penerangan sehingga meningkatkan estetika. Secara tidak langsung, peyediaan jalur hijau dapat menjadi daya tarik untuk pejalan kaki melewati jalur pejalan kaki didepan zona bangunan. Berdasarkan hasil model Kano, sub variabel “*green*” masuk ke dalam kategori *excellent-must be-critical* yaitu sub variabel yang mempunyai kinerja yang sangat baik sehingga harus dilanjutkan dan memang sudah seharusnya tersedia di jalur pejalan kaki.

4.4.3 Rekomendasi peningkatan berdasarkan variabel *uses and activity* dan *sociability*

Variabel *uses and activity* dan *sociability* memiliki keterkaitan karena interaksi sosial yang terjadi berhubungan dengan aktivitas dan kegiatan di jalur pejalan kaki. Oleh karena itu didapatkan rekomendasi perbaikannya sesuai dengan arahan dari hasil analisis model Kano pada masing-masing sub variabel berupa:

1. Setiap pembangunan bangunan dengan fungsi perdagangan maupun jasa tidak boleh merubah bentuk fisik jalur pejalan kaki dan menggunakan jalur pejalan kaki sebagai tempat menyimpan material bangunan sementara karena akan berdampak negatif pada sub variabel:
 - a. *Useful*, dimana sering ditemui aktivitas pengguna seperti berjalan kaki, makan, bermain, beristirahat, dan menunggu kendaraan umum. Dalam memenuhi prinsip kenyamanan dan keindahan dapat ditambahkan fasilitas tempat duduk setiap 10 m dengan material metal dan beton cetak untuk menambah fungsi jalur pejalan kaki sebagai tempat beristirahat atau sekedar santai. Berdasarkan hasil model Kano, sub variabel *useful* masuk ke dalam kategori *to be improved-must be-necessary* yaitu sub variabel yang dianggap penting namun belum sesuai dengan keinginan, dan seharusnya tersedia di jalur pejalan kaki.
 - b. *Sustainable*, dimana terdapat fasilitas tempat sampah pada jalur pejalan kaki. Dalam memenuhi prinsip kenyamanan dan keindahan di ruang pejalan kaki, dapat disediakan keranjang sampah dibagian depan bangunan atau jalur amenitas dengan jarak setiap 20 m dan penggunaan material seperti metal dan beton cetak. Berdasarkan hasil model Kano, sub variabel *sustainable* masuk ke dalam kategori *to be improved-must be-necessary* yaitu sub variabel yang dianggap penting namun belum sesuai dengan keinginan, dan seharusnya tersedia di jalur pejalan kaki.
 - c. *Welcoming*, dimana jalur pejalan kaki dapat diakses dari segala arah kedatangan pengguna. Dalam memenuhi prinsip interaksi sosial di jalur pejalan kaki, dapat dilakukan penertiban kepada PKL yang menggunakan ruang pejalan kaki agar dapat menyediakan titik interaksi sosial di jalur pejalan kaki. Berdasarkan hasil model Kano, sub variabel *sustainable* masuk ke dalam kategori *to be improved-must be-necessary* yaitu sub variabel yang dianggap penting namun belum sesuai dengan keinginan, dan seharusnya tersedia di jalur pejalan kaki.
 - d. *Interactive*, dimana jalur pejalan kaki dijaga dengan baik oleh warga yang tinggal dan pengunjung. Dalam memenuhi prinsip interaksi sosial dan kenyamanan di

ruang pejalan kaki dapat melibatkan peran serta masyarakat terutama kepada pemilik bangunan yang berbatasan langsung dengan jalur pejalan kaki untuk bersama-sama menjaga keberadaan dan fungsi jalur pejalan kaki, seperti pada peneriban PKL yang berada di jalur pejalan kaki. Berdasarkan hasil model Kano, sub variabel *sustainable* masuk ke dalam kategori *to be improved-must be necessary* yaitu sub variabel yang dianggap penting namun belum sesuai dengan keinginan, dan seharusnya tersedia di jalur pejalan kaki.

UNIVERSITAS BRAWIJAYA

