

**KEAMANAN DAN KENYAMANAN FISIK PEJALAN KAKI
DI KAWASAN PEDAGANG KAKI LIMA
SIMPANG LIMA SEMARANG**

SKRIPSI

**ARSITEKTUR LABORATORIUM DESAIN PERMUKIMAN DAN
KOTA**

Ditujukan untuk memenuhi
persyaratan memperoleh gelar Sarjana Teknik



**VABBYA ANNISA SWASTIKA
NIM 145060501111053**

**UNIVERSITAS BRAWIJAYA
FAKULTAS TEKNIK
JURUSAN ARSITEKTUR
MALANG
2018**



repository.ub.ac.id

LEMBAR PENGESAHAN
KEAMANAN DAN KENYAMANAN FISIK PEJALAN KAKI DI
KAWASAN PEDAGANG KAKI LIMA SIMPANG LIMA SEMARANG

SKRIPSI

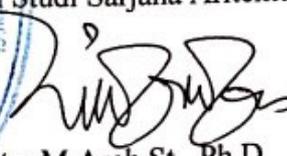
PROGRAM STUDI SARJANA ARSITEKTUR
LABORATORIUM DESAIN PEMUKIMAN DAN KOTA

Ditujukan untuk memenuhi persyaratan
memperoleh gelar Sarjana Teknik



VABBYA ANNISA SWASTIKA
NIM.145060501111053

Skripsi ini telah direvisi dan disetujui oleh dosen pembimbing
pada tanggal 18 Juli 2018

UNIVERSITAS BRAWIJAYA
KEMAMPUAN TEKNOLOGI DAN PENGETAHUAN
UNIVERSITAS BRAWIJAYA
Ketua Program Studi Sarjana Arsitektur

Ir. Heru Sufianto, M.Arch.St., Ph.D.
NIP. 19650218 199002 1 001

Dosen Pembimbing



Ir. Sigmawan Tri Pamungkas, MT

NIP. 19630630 198903 1 002

IDENTITAS PENGUJI

Penguji 1: Ir. Jenny Ernawati, MSP., Ph.D

NIP: 19621223 198802 2 001

Penguji 2: Dr. Eng. Novi Sunu Sri Giriwati., ST., M.Sc

NIP: 2011068611072001



PERNYATAAN ORISINALITAS

Saya menyatakan dengan sebenar-benarnya bahwa sepanjang pengetahuan saya dan berdasarkan hasil penelusuran berbagai karya ilmiah, gagasan dan masalah ilmiah yang diteliti dan diulas dalam Naskah Skripsi ini adalah asli dari pemikiran saya, tidak terdapat karya ilmiah yang pernah diajukan oleh orang lain untuk memperoleh gelar akademik di suatu Perguruan Tinggi, dan tidak terdapat karya dan pendapat yang pernah ditulis atau diterbitkan oleh orang lain, kecuali yang secara tertulis dikutip dalam naskah ini dan disebutkan dalam sumber kutipan dan daftar pustaka.

Apabila ternyata di dalam naskah Skripsi ini dapat dibuktikan terdapat unsur-unsur plagiasi, saya bersedia Skripsi ini digugurkan dan gelar akademik yang telah saya peroleh (Sarjana) dibatalkan, serta diproses sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku (UU No. 20 Tahun 2003, pasal 25 ayat 2 dan pasal 70).

Malang, 18 Juli 2018

Mahasiswa



Vabbya Annisa Swastika

NIM. 145060501111053

DAFTAR RIWAYAT HIDUP

Data Pribadi

Nama : Vabbya Annisa Swastika
Tempat, tanggal lahir : Jakarta, 1 August 1996
Alamat : Jl. Rajawali HD 4 nomor 19, Bintaro Jaya,
Tangerang Selatan
No. Telp : 081336908889
Jeis Kelamin : Perempuan
Agama : Islam
Email : vabbyswastika@gmail.com
Jurusan : Teknik Arsitektur

Latar Belakang Pendidikan

2001-2002 TK Islam Hidayatullah Semarang
2002-2008 SDI Al-Azhar 22 Salatiga
2008-2011 SMP Negeri 102 Jakarta
2011-2014 SMA Negeri 34 Jakarta
2014-2018 S1 Arsitektur Universitas Brawijaya, Malang

Pendidikan Non-Formal

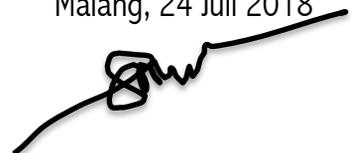
2010-2012 GOETHE INSTITUT *German Courses in Menteng, Jakarta*
2010-2012 ENGLISH FIRST (EF) *English Courses in Jakarta*

Skill dan Ketrampilan

1. Lanskap desain
2. Autocad
3. Sketchup
4. Lumion
5. Photoshop

Demikian daftar riwayat hidup ini kami buat dengan yang sebenarnya

Malang, 24 Juli 2018



Vabbya Annisa Swastika

PERUNTUKAN

Lembaran ini saya persembahkan untuk orang-orang yang telah bertaruh untuk masa depan saya. Untuk nenek saya Alm. Ibu Hj. Sri Sulistyowati, kedua orang tua saya Bapak Ali Meilano Swastika dan Ibu Chitra Indriani, serta seluruh keluarga besar juga sahabat-sahabat saya yang telah menemani dalam keadaan susah maupun senang.

-مَنْ جَدَّ وَ جَدَّ-

Whoever strives shall succeed

Keamanan dan Kenyamanan Fisik Pejalan Kaki di Kawasan Pedagang Kaki Lima Simpang Lima Semarang

Vabbya Annisa Swastika¹ dan Sigmawan Tri Pamungkas²

¹ Mahasiswa Program Sarjana Arsitektur, Jurusan Arsitektur, Fakultas Teknik, Universitas Brawijaya

² Dosen Jurusan Arsitektur, Fakultas Teknik, Universitas Brawijaya

Alamat Email penulis: vabbyswastika@gmail.com

ABSTRAK

Simpang Lima sebagai kawasan Perdagangan dan Jasa di Kota Semarang, berdampak pada intensitas lalu lintas dan pejalan kaki yang semakin tinggi ditambah dengan diberlakukannya fasilitas Pedagang Kaki Lima di jalur pejalan kaki oleh Pemerintah Kota. Sehingga seringkali mengabaikan kepentingan pejalan kaki. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui keamanan dan kenyamanan fisik pejalan kaki di kawasan pedagang kaki lima Simpang Lima Semarang. Penggunaan metode deskriptif kualitatif. Pada saat pengumpulan data, diawali dengan metode observasi lapangan serta kuesioner dan wawancara pejalan kaki. Variabel penelitian (sirkulasi, bentuk, dan aksesibilitas) pada jalur pejalan kaki kawasan pedagang kaki lima Simpang Lima dengan analisis data yang bersifat evaluatif, dan menggunakan metode deskriptif analisis dalam penyajian data. Untuk memperoleh rekomendasi kondisi yang ideal dan rasional menggunakan kesimpulan analisis data yang sebelumnya dibuat dalam sintesis data. Hasil penelitian menunjukkan bahwa aspek keamanan dan kenyamanan fisik pejalan kaki di kawasan PKL Simpang Lima Semarang belum menerapkan sebagaimana mestinya. Sehingga hasil penelitian ini dapat menjadi masukan bagi Pemerintah dan penata kota untuk lebih memperhatikan jalur pejalan kaki. Lalu, bagi akademisi dapat meneliti di jalur pejalan kaki yang lainnya atau meneruskan penelitian terhadap kriteria jalur pejalan kaki selain kenyamanan dan keamanan.

Kata kunci: keamanan, kenyamanan, jalur pejalan kaki, pedagang kaki lima

ABSTRACT

Simpang Lima as a Trade and Service area in Semarang, and has an impact on the intensity of traffic also pedestrian which is getting higher and added with the Street Tradership facility in the pedestrian street by the City Government. So often ignore the interests of pedestrians. This study aims to determine the safety and physical comfort of pedestrians in the area of street vendors Simpang Lima Semarang. This study using of qualitative descriptive method. At the time of data collection, begins with field observation methods as well as questionnaires and interviews to pedestrian. Research variables (circulation, form, and accessibility) on the pedestrian street Simpang Lima with analysis of data that is evaluative, and using descriptive method of analysis in the presentation of data. To obtain an ideal and rational condition recommendation using the conclusions of data analysis previously made by synthesis of data. The results showed that the safety and physical aspects of pedestrians in the area of PKL Simpang Lima Semarang has not implemented properly. So the results of this study can be an input for the Government and urban designer to pay more attention to pedestrian paths. Then, for academics can research on other pedestrian paths or continue research on the criteria of pedestrian paths in addition to comfort and safety.

Keywords: safety, comfort, pedestrian street, street tradership

PENGANTAR

Puji syukur ke hadirat Tuhan Yang Maha Esa karena atas segala limpahan rahmat, taufik, serta hidayah-Nya penulis dapat menyelesaikan skripsi dengan judul "Keamanan dan Kenyamanan Fisik Pejalan Kaki di Kawasan Pedagang Kaki Lima Simpang Lima Semarang" ini dengan baik dan tepat waktu. Skripsi ini merupakan pengerjaan tugas Tugas Akhir dari proses perkuliahan di Jurusan Arsitektur FT-UB.

Proses penyelesaian skripsi ini tidak terlepas dari bantuan dari banyak pihak yang telah memberikan masukan-masukan kepada penulis dari awal hingga penyusunan. Untuk itu penulis menyampaikan rasa hormat dan terimakasih kepada:

1. Allah SWT. Atas segala kebesaran, rahmat, dan hidayah-Nya,
2. Nabi Muhammad SAW., rahmat bagi seluruh alam semesta,
3. Bapak Ir. Sigmawan Tri Pamungkas, M.T. selaku Dosen Pembimbing yang telah mendukung dan memberikan banyak masukan positif dalam proses penyusunan skripsi ini,
4. Ibu Ir. Jenny Ernawati, MSP,Ph.D dan Bapak M. Satya Adhitama, ST., M.Sc. Selaku Dosen Penguji yang telah memberikan banyak masukan untuk penyempurnaan laporan skripsi ini,
5. Bapak Dr. Eng. Herry Santosa, ST., MT selaku Ketua Jurusan Arsitektur Fakultas Teknik Universitas Brawijaya yang telah membantu dalam proses penyelesaian skripsi ini,
6. Ibu Wasiska Iyati, S.T.,M.T. selaku Kepala Laboratorium Dokumentasi dan Tugas Akhir, yang telah memberikan saran dan masukan yang positif,
7. Bapak Beta Suryokusumo Sudarmo, ST., MT. sebagai dosen penasehat Akademik,
8. Segenap staf karyawan di Jurusan Arsitektur FT-UB yang membantu dalam pelaksanaan dan penyelesaian skripsi ini,
9. Segenap staf dan karyawan di Pemerintahan kota Semarang yang telah banyak memberikan dukungan dan masukan baik berupa informasi, data maupun waktunya yang menunjang penyelesaian skripsi ini,
10. Kedua orang tua penulis, Bapak Ali Meilano Swastika S.T., M.T.dan Ibu Chitra Indriani Puspita S.Kom yang telah memberikan doa, nasihat, kasih sayang, dan dukungan bagi penulis,
11. Keluarga besar Abdul Jabbar dan Ramon James Delarosa yang telah memberikan dukungan dan turut membimbing juga mendidik penulis,
12. Adik-adik penulis Chelsea Aqila Ali, Shelomitha Azzahra Wibisono, Amira Sevilla Ali, dan Maleon Angelo Ibrahim kesayangan bya,
13. Om dan tante penulis, Terutama Om Tanto dan Mba Desi yang telah banyak membantu penulis menyelesaikan kuliah dengan lancar,
14. Keluarga Semarang, untuk Eyang Ning dan keluarga yang telah banyak membantu penulis untuk menyelesaikan penelitian skripsi ini,
15. Yang terkasih Andes Masron Suhartman Manurung yang selalu ada untuk membantu dan mendengarkan keluh kesah penulis,

16. Sahabat-sahabat ku di Malang yang selalu menemani dan memberikan semangat untuk penyelesaian proposal skripsi ini terutama Arga Prayodhya, Nadira Nuswantoro Krishna Aditya, Sindyarti Muliajaya, dan Brilian Alkautsari,
17. Sahabat *everlasting* penulis, Isyfie Latifatur Robbaniyah, Kinanti Asmarandini Fadiyan Y. Fitriani, Sari Amalia, Landrikus, David Ganda, Akmal, Benedictus, dll
18. Sahabat masa muda penulis, Romina Rosdianawati Camesi, Aprianto Riyan Nugroho Velta Aziza, Yasmina Hasna, Fitri, Tifa, Lintang, Nadia, Riris, Tasmon, Ulil, Baul Bregas, Nisrina, Piping dan semua yang tidak bisa disebutkan satu persatu penulis mohon maaf yaa:D
19. Sahabat KKN penulis, "sobat BRANZ BSD" yang telah menemani menjalani kehidupan kampus, Pocut Yasmine Adlina dan Muhammad Syamsul Bahri,
20. Kakak-kakak terbaik ku di Malang yang telah banyak memberikan pelajaran, Ayu Diarifa, Ariza Rufaidah, Salma Safira, Karin Lieswidayanti, Nerisa Arviana, Nadia Amelia, Dewini, Masykur Ali, Agung Dewangga, Farandi Hafid, Dimas Gilang, dan Andriano,
21. Teman-teman SMA N 34 2014 Brawijaya, Nia, Seha Dwi, Reza, Yantol, Ocha, Putri, Okto, Anggit, Arky dan Tyas yang telah sama-sama berjuang merantau,
22. Satu-satunya om penulis yang ada di Malang Rizqtsany Nata'adiningrat terimakasih sudah mau ikut wira-wiri,
23. Semua personil Tuan Kayu yang menjadi tempat pelarian dari penatnya kehidupan kampus semoga kita tetap terus bermusik,
24. Teman-teman homeband FT dan homeband Arsi yang juga menjadi tempat pelarian dari penatnya penulis untuk bermusik bersama,
25. Mas-mas Loe Mien Toe Coffee yang baik hati, tempat penulis mengerjakan skripsi hingga dini hari tanpa diusir:"))
26. Teman penginapan bareng Putri Alya Jasmine semoga kita sukses bareng,
27. Para teman, kolega dan sahabat di Jurusan Arsitektur FT-UB terutama angkatan 2014 yang selalu memberikan semangat, dukungan dan kebersamaan selama penulis menempuh pendidikan di Universitas Brawijaya,
28. Serta pihak-pihak yang membantu dalam penyelesaian skripsi ini.yang belum sempat tertulis.

Penulis berharap skripsi ini dapat berguna dalam rangka meningkatkan pendidikan khususnya dalam bidang Arsitektur, serta dapat dilanjutkan untuk proses penelitian selanjutnya sehingga dapat memberikan hasil yang dapat menambah pengetahuan yang lebih baik bagi penyusun maupun pembaca. Penulis menyadari akripsi ini masih jauh dari sempurna karena masih memiliki banyak keurangan dan kesalahan. Oleh karena itu, diharapkan kritik juga saran untuk penyempurnaan proposal ini.

Malang, 18 Juli 2018



Penulis

DAFTAR ISI

LEMBAR PENGESAHAN	
PERNYATAAN ORISINALITAS	
PERUNTUKAN	
RINGKASAN	
<i>SUMMARY</i>	
PENGANTAR	i
DAFTAR ISI	iii
DAFTAR GAMBAR	vii
DAFTAR TABEL	ix
DAFTAR LAMPIRAN.....	xi
BAB I PENDAHULUAN	1
1.1. Latar Belakang Masalah.....	1
1.1.1. Gambaran umum Pedagang Kaki Lima kota Semarang	1
1.1.2. Kawasan Simpang Lima sebagai landmark kota Semarang.....	2
1.1.3. Sektor informal pada kawasan Simpang Lima	3
1.1.4. Keamanan dan Kenyamanan pejalan kaki kawasan Simpang Lima	4
1.2. Identifikasi Masalah	6
1.3. Rumusan Masalah	6
1.4. Batasan Masalah.....	6
1.5. Tujuan.....	7
1.6. Manfaat.....	7
1.7 Sistematika Pembahasan	8
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	13
2.1 Tinjauan pedagang kaki lima (sektor informal).....	13
2.1.1 Pengertian dan ciri-ciri sektor informal.....	13
2.1.2 Terbentuknya sektor informal	15

2.2 Tinjauan pejalan kaki	15
2.2.1 Pengertian pejalan kaki.....	15
2.2.2. Fungsi jalur pejalan kaki.....	16
2.2.3. Hubungan pejalan kaki dengan lingkungan.....	17
2.2.4. Kriteria perancangan jalur pejalan kaki	19
2.3. Pejalan Kaki dan Sektor Informal.....	23
2.3.1. Pengaruh aktivitas sektor informal terhadap pejalan kaki	23
2.3.2. Penataan mengenai pejalan kaki dan sektor informal (pedagang kaki lima).....	25
2.4. Standar Perencanaan Jalur Pejalan Kaki di Kawasan Perkotaan	
berdasarkan Direktorat Bina Teknik	26
2.4.1. Jalur pejalan kaki	26
2.5. Tinjauan Aspek Keamanan dan Kenyamanan	28
2.5.1. Keamanan	28
2.5.2. Kenyamanan	31
2.6. Tinjauan studi terdahulu	36
2.6.1. Jalur Pedestrian di Kawasan Perdagangan dan Jasa Ditinjau dari Aksesibilitas dan Kenyamanan Pengguna Kasus Pejalan Kaki di Jalan Sudirman Kota Salatiga (Rahadi, 2003)	36
2.6.2. Persepsi Masyarakat terhadap Aktivitas Ruang Terbuka Publik di Lapangan Pancasila Simpang Lima, Semarang (Azzaki dan Suwandono, 2013).....	36
2.6.3. Tingkat Kenyamanan Jalur Pedestrian Di Kawasan Simpang Lima Kota Semarang Berdasarkan Persepsi Pengguna (Purnomo & Setiawan, 2015)	37
2.6.4. Street Vending and The Use of Urban Public Spaces in Tongaat Central Business District, KwaZulu Natal (Hlengwa, 2016).....	37
2.6.5. Kajian Pengaruh Keberadaan Pedagang Kaki Lima di Jalan Gatot Subroto Medan Terhadap kenyamanan Pejalan Kaki (Rizky, 2016)	37
2.6.6. Kesimpulan studi terdahulu	38
2.7. Parameter Penelitian	39
BAB III METODE PENELITIAN.....	43
3.1. Jenis dan Metode Umum Penelitian	43
3.1.1. Jenis penelitian.....	43

3.1.2. Metode umum penelitian	44
3.2. Lokasi penelitian.....	44
3.3. Objek penelitian.....	45
3.4. Subjek penelitian	46
3.5. Waktu dan Instrumen Penelitian	46
3.5.1. Waktu penelitian.....	46
3.5.2. Instrumen Penelitian	48
3.6. Variabel Penelitian	49
3.7. Tahap Pengumpulan Data	52
3.7.1. Data Primer.....	53
3.7.2. Data sekunder	54
3.8. Analisis dan Sintesis	55
3.8.1. Analisis data	55
3.8.2. Sintesis data	58
3.9. Tahap Rekomendasi dan Penyimpulan.....	58
BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN	61
4.1. Tinjauan Umum.....	61
4.1.1. Tinjauan umum kota Semarang, pedestrian dan PKL	61
4.2. Kondisi Aktual Objek Penelitian	63
4.2.1. Sirkulasi	65
4.2.2 Aksesibilitas.....	70
4.2.3. Elemen bentuk	71
4.3. Rekapitulasi Hasil Kuesioner	73
4.3.1. Jenis <i>multiple choice</i>	74
4.3.2. Jenis tabel	75
4.3.3. Jenis wawancara	83
4.4 Analisis Keamanan pejalan kaki di kawasan PKL Simpang Lima Semarang.....	85
4.4.1. Sirkulasi	86
4.4.2. Elemen	89
4.4.3. Aksesibilitas.....	92

4.5. Analisis Kenyamanan pejalan kaki di kawasan PKL Simpang Lima

Semarang	98
4.5.1. Sirkulasi	99
4.5.2. Bentuk	104
4.5.3. Aksesibilitas	108
4.6. Sintesis	116
4.6.1. Sirkulasi	117
4.6.2. Elemen	117
4.6.3. Aksesibilitas	118
4.7. Sintesis aspek kenyamanan.....	119
4.7.1. Sirkulasi	119
4.7.2. Bentuk	120
4.7.3. Aksesibilitas	121
4.8 Rekomendasi Pemenuhan Aspek Keamanan dan Kenyamanan	123
4.8.1. Sirkulasi	125
4.8.2. Elemen	126
4.8.3. Aksesibilitas	129
BAB V PENUTUP	131
5.1. Kesimpulan.....	131
5.2. Saran	132
DAFTAR PUSTAKA.....	135

DAFTAR GAMBAR

Nomor	Judul	Halaman
Gambar 1.1	Diagram kerangka pemikiran.....	11
Gambar 2.1	Standar Perancangan Ramp	20
Gambar 2.2	Standar tempat duduk jalur pedestrian	21
Gambar 2.3	Standar tipe tekstur dan susunan ubin pemandu	22
Gambar 2.4	Standar Jenis dan peletakan rambu	24
Gambar 2.5	Standar peletakan vegetasi peneduh	24
Gambar 2.6	Penambahan lebar jalur pejalan kaki	27
Gambar 2.7	Diagram kerangka pustaka	41
Gambar 3.1	Gambar dan peta kawasan penelitian	45
Gambar 3.2	Peta zona amatan.....	45
Gambar 3.3	Diagram kerangka metode penelitian	45
Gambar 4.1	Peta kota Semarang	61
Gambar 4.2	Denah kawasan Simpang Lima	64
Gambar 4.3	Ramp dan ketinggian pada jalur.....	65
Gambar 4.4	Suasana jalur pedestrian kawasan Simpang Lima.....	65
Gambar 4.5	Titik lampu penerangan	67
Gambar 4.6	Lampu tembak pada kawasan	67
Gambar 4.7	Penerangan dimalam hari pada zona	68
Gambar 4.8	Rambu pada zona penelitian.....	68
Gambar 4.9	Pembatas atau bollard pada jalur pedestrian	68
Gambar 4.10	Penempatan fungsi PKL pada jalur pedestrian	69
Gambar 4.11	Alur sirkulasi kendaraan.....	69
Gambar 4.12	Kondisi parkir	70
Gambar 4.13	Material pejalan kaki	70
Gambar 4.14	Animasi material pejalan kaki	70
Gambar 4.15	Gambar pola pencapaian	71
Gambar 4.16	Rambu pada zona penelitian	71
Gambar 4.17	Tanaman sebagai peneduh.....	72
Gambar 4.18	Pembatas atau bollard pada jalur pedestrian.....	73
Gambar 4.19	Lokasi tempat sampah pada jalur pedestrian.....	73

Gambar 4.20 Dimensi jalan	86
Gambar 4.21 Analisis keamanan dimensi.....	87
Gambar 4.22 Peta analisis keamanan dimensi.....	89
Gambar 4.23 Analisis keamanan elemen	90
Gambar 4.24 Peta analisis keamanan bentuk.....	92
Gambar 4.25 Analisis keamanan aksesibilitas pedestrian	93
Gambar 4.26 Peta analisis keamanan aksesibilitas pedestrian.....	95
Gambar 4.27 Analisis keamanan penyebrangan.....	96
Gambar 4.28 Peta analisis keamanan penyebrangan.....	98
Gambar 4.29 Peta analisis kenyamanan sirkulasi dimensi.....	101
Gambar 4.30 Analisis kenyamanan pola.....	102
Gambar 4.31 Peta analisis kenyamanan sirkulasi pola.....	103
Gambar 4.32 Analisis kenyamanan bentuk	105
Gambar 4.33 Peta analisis kenyamanan elemen.....	107
Gambar 4.34 Analisis kenyamanan aksesibilitas	108
Gambar 4.35 Rekomendasi dimensi	125
Gambar 4.36 Rekomendasi elemen penerangan.....	126
Gambar 4.37 Rekomendasi elemen tempat duduk.....	127
Gambar 4.38 Rekomendasi elemen tempat sampah.....	127
Gambar 4.39 Rekomendasi Rambu dan <i>Bollard</i>	128
Gambar 4.40 Rekomendasi akses penyebrangan.....	129

DAFTAR TABEL

Nomor	Judul	Halaman
Tabel 2.1	Kajian literatur	35
Tabel 2.2	Kesimpulan Studi Terdahulu	38
Tabel 2.3	Penentuan aspek kenyamanan dalam penelitian.....	39
Tabel 3.1	Waktu Penelitian.....	47
Tabel 3.2	Variabel penelitian	49
Tabel 3.3	Data sekunder.....	55
Tabel 3.4	Skor berdasarkan data	49
Tabel 3.5	Interval data.....	55
Tabel 3.6	Tahapan metode deskriptif analisis.....	58
Tabel 4.1	Ukuran dan deskripsi jalur pedestrian di kawasan.....	66
Tabel 4.2	Rekapitulasi kuesioner pejalan kaki	75
Tabel 4.4	Rekapitulasi kuesioner penilaian aspek keamanan pejalan kaki.....	75
Tabel 4.5	Rekapitulasi kuesioner penilaian aspek kenyamanan pejalan kaki.....	79
Tabel 4.6	Rekapitulasi hasil wawancara 1	83
Tabel 4.7	Rekapitulasi hasil wawancara 2	84
Tabel 4.8	Tabel ringkasan analisis aspek keamanan	111
Tabel 4.9	Tabel ringkasan analisis aspek kenyamanan	114
Tabel 4.10	Rangkuman keseluruhan aspek keamanan dan kenyamanan	121
Tabel 4.11	Tabel kebutuhan / urgensi rekomendasi	124





DAFTAR LAMPIRAN

Nomor	Judul	Halaman
LAMPIRAN		137
Lampiran 1.	Data Pedagang Sektor Informal Semarang Tahun 2015.....	137
Lampiran 2.	Berita Media Massa.....	137
Lampiran 3.	Kuesioner	139





BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang Masalah

1.1.1. Gambaran umum Pedagang Kaki Lima kota Semarang

Menurut Wirosardjono (1979) salah satu ciri khas dari sektor informal atau pedagang kaki lima ialah pola kegiatan yang tidak teratur baik dalam segi waktu, modal maupun keuntungan, tidak terikat oleh peraturan ataupun ketentuan yang ditetapkan oleh pemerintah sehingga aktivitas sektor informal dikatakan kegiatan liar.

Kota Semarang, merupakan ibukota Provinsi Jawa Tengah yang mempunyai pedagang kaki lima dalam jumlah skala yang besar. Hal inilah yang menyebabkan jumlah pedagang kaki lima atau sektor informal terus meningkat setiap tahunnya. Bentuk sektor informal dapat dipilah menjadi sektor informal yang legal dan ilegal. Pedagang yang menempati lokasi yang telah ditentukan oleh pemerintah daerah setempat dan dibuka secara berkala ini disebut dengan sektor informal yang legal. Dan modal yang digunakan biasanya terhitung lebih besar dibandingkan dengan sektor informal yang bersifat ilegal. Sedangkan sektor informal yang dilakukan secara ilegal menempati area usaha yang tidak ditentukan oleh pemerintah daerah setempat sebagai lokasi untuk berjualan.

Kawasan ilegal ini untuk tiap kawasan kebijakannya berbeda-beda, melalui Peraturan Daerah Kota Semarang nomor 11 tahun 2000 tentang Pengaturan dan Pembinaan Pedagang Kaki Lima, yang sedang dalam langkah revisi oleh DPRD Semarang. Lokasi pedagang informal legal yang telah ditentukan biasanya memiliki luas yang cukup dan tidak mengganggu arus lalu lintas, sekalipun dalam kasus-kasus tertentu dapat dijumpai sektor informal legal yang mengganggu arus lalu lintas seperti pada Kawasan Simpang Lima Semarang.

Di Kota Semarang, sektor informal ini tersebar di beberapa ruas jalan baik jalan primer dan sekunder. Menurut data Dinas Pasar, jumlah aktivitas sektor informal pada tahun 2015 di 8 kecamatan Kota Semarang berjumlah 9.998 unit. (Lihat Tabel Lampiran 1).

Maraknya pedagang kaki lima yang berjualan menggunakan mobil beberapa tahun belakangan ini membuat kesemrawutan wajah kota Semarang.

Dikarenakan mobil tersebut parkir di sembarang tempat bahkan di lokasi yang dibidang terlarang untuk berjulan. Sebagai contohnya pedagang kaki lima di kawasan Perumnas Banyumanik yang terus bertambah mengakibatkan kemacetan arus lalu lintas di sekitar kawasan tersebut. Pedagang kaki lima di kawasan Banyumanik ini menempati badan jalan termasuk juga para pedagang bermobil sehingga menimbulkan kepadatan lalu lintas. Di kawasan Simpang Lima Semarang menunjukkan bahwa sebagian besar responden membuka usaha sektor informal ilegal yang mengakibatkan terhambatnya sirkulasi pejalan kaki juga kendaraan. Sektor informal ilegal ditemui pada malam hari atau pada *event* tertentu pada kawasan tersebut.

1.1.2. Kawasan Simpang Lima sebagai landmark kota Semarang

Kawasan Simpang Lima merupakan salah satu ciri khas atau bisa disebut landmark kota Semarang. Semarang memiliki alun-alun yang sejak awal masa Adipati yang pertama terletak di jalan Kauman (Pasar Johar) yang sekarang sudah beralih fungsi menjadi area perdagangan, dan alun-alun dipindah lokasikan ke jalan Simpang Lima di Lapangan Pancasila atau yang lebih sering disebut dengan Lapangan Simpang Lima.

Perkembangan kawasan bundaran Simpang Lima ini sudah terdesak dengan bertambahnya pemanfaatan ruang yang semakin meningkat dan menjadikan kawasan ini sebagai pusat perdagangan tradisional dan modern yang padat (*Central Bussiness District*) kota Semarang. Sehingga kawasan ini menjadi ikon ruang terbuka hijau diantara fasilitas komersial disekitarnya, dengan fungsi taman pusat kota untuk tempat beraktifitas perdagangan, sosial dan budaya, keagamaan, dan aktifitas politik. Juga menjadi pusat bertemunya arus lalu lintas daerah Semarang atas dengan daerah Semarang bawah melalui lima ruas jalan besar yang melewatinya.

Daya tarik Kawasan Simpang Lima dengan Ruang Terbuka Hijau (RTH) alun-alun yang berbentuk bundaran di tengahnya kawasan padat ini sebagai pusat, yang memberikan dampak baik terhadap perkembangan kegiatan kawasan dan sekitarnya. Namun dampak buruk juga tampak pada kawasan Simpang Lima ini seperti kurangnya ketersediaan lokasi yang memadai untuk para pedagang, berdampak pada timbulnya kegiatan informal, Pedagang Kaki Lima (PKL) yang menempati dan memanfaatkan area publik, semisal jalur pedestrian dan Lapangan Simpang Lima yang merupakan ruang terbuka publik kota, namun saat ini telah sehingga seringkali tidak memperhatikan keberadaan pejalan kaki maupun pengguna jalan yang lain.

1.1.3. Sektor informal pada kawasan Simpang Lima

Kawasan lapangan kota (*open space*) dimanfaatkan sebagai tempat akumulasi aktifitas masyarakat kota yang tentu saja akan menarik masyarakat untuk datang menuju ke sana digunakan sebagai aktifitas perdagangan untuk menempati daerah tersebut dan memanfaatkan potensinya (Rukayah, 2005).

Perkembangan ekonomi kota Semarang dari segi sektor informal dinilai sangat pesat dan tinggi. Permasalahan lingkungan pun timbul akibat adanya kegiatan perdagangan kaki lima pada kawasan Pedagang Kaki Lima Simpang Lima Semarang ini, antara lain masalah pencemaran, keindahan, ketertiban, kebersihan, dan kemacetan lalu lintas. Keadaan ini merupakan kegiatan yang mengganggu, tetapi pada sisi lain kegiatan pedagang kaki lima ini memberikan pemasukan yang besar dalam aktifitas ekonomi dan kesejahteraan masyarakat golongan ekonomi menengah kebawah. Selain itu kegiatan sektor informal ini merupakan ciri dari ekonomi kerakyatan yang bersifat individu dan menyangkut kehidupan banyak orang.

Gejala yang umum terjadi di setiap kota khususnya kota Semarang yang tumbuh menjadi kota metropolitan, yaitu sering tidak mengimbangnya dengan berbagai fasilitas publik. Hal ini menurut Jellinek (1994) menjadi salah satu penyebab kaum urban mengalami kesulitan dalam mencari dan memperbaiki taraf atau jenjang kehidupannya. Jellinek juga mengatakan bahwa di satu sisi para perencana kota selalu mengutarakan keinginan untuk memberantas kemiskinan dan mengurangi ketidakmerataan, namun pada kondisi aktualnya yang terjadi justru langkah-langkah yang sebaliknya seperti penggusuran lahan PKL atau penyempitan lahan.

Akibatnya, tumbuh relasi yang tidak seimbang antara pemerintah dengan pihak PKL. Aparat merasa berhak untuk mengatur ketertiban kotanya dan hal ini memang merupakan sesuatu yang wajar. Sementara kalangan PKL juga merasa memiliki hak untuk mencari penghidupan di kota Semarang.

Berdasarkan Peraturan Daerah Kota Semarang nomor 11 tahun 2000 tentang Peraturan dan Pembinaan Pedagang Kaki Lima yang mendasari aspek-aspek legal dan ilegal dari aktivitas sektor informal, pelaporan tertulis maupun lisan menjadi metode pengawasan yang digunakan Dinas Pasar kota Semarang. Pelaporan tertulis dicatat setiap minggu, bulan, sampai tahun. Penataan terhadap Pedagang Kaki Lima dilakukan berkala setiap minggunya saat dimulainya kegiatan CFD (*Car Free Day*) pada hari minggu dan dan berkala setiap bulannya (waktu tidak menentu).

1.1.4. Keamanan dan Kenyamanan pejalan kaki kawasan Simpang Lima

Keamanan mengacu pada Untermann (1984:26) adalah bagaimana pejalan kaki terlindung dari kecelakaan yang terutama disebabkan oleh kendaraan bermotor maupun oleh kondisi trotoar yang rusak. Keamanan yang dimaksud juga merupakan bagaimana pejalan kaki merasa aman bergerak tanpa takut terjatuh atau terjadi kecelakaan dengan kondisi fisik di jalur pedestrian. Keamanan merupakan masalah paling *urgent* dalam kasus jalur pejalan kaki, karena dapat mengganggu juga menghambat kegiatan yang akan dilakukan. Keamanan tidak hanya dari segi kejahatan (kriminalitas), tetapi juga termasuk kekuatan konstruksi jalur, kejelasan fungsi kawasan dan bentuk ruang sekeliling jalur atau area tersebut.

Sedangkan kenyamanan yang dimaksud merupakan bagaimana pejalan kaki bebas beraktivitas tanpa terganggu fisik oleh adanya kegiatan lain dan fasilitas lain yang ada di jalur pedestrian. Menurut praktisi perancang ruang publik dan lansekap, (Rustam Hakim, *Komponen Perancangan Arsitektur Lansekap*, 2003:185), kenyamanan ditentukan oleh beberapa unsur pembentuk dalam perancangan yakni sirkulasi, iklim, kebisingan, aroma, bentuk, keindahan, kebersihan, keamanan dan lampu penerangan pada malam hari. Aspek kenyamanan menurut kolcaba (2003) terdiri dari:

1. Sensasi tubuh yang langsung dirasakan oleh tiap individu pada kegiatan yang berlangsung disebut kenyamanan fisik.
2. Kesadaran internal diri, yang meliputi konsep diri, makna kehidupan, harga diri, seksualitas hingga hubungan yang sangat intim dan lebih tinggi disebut kenyamanan psikospiritual.
3. Berkenaan dengan lingkungan, kondisi dan pengaruh luar kepada manusia seperti suhu, warna, temperatur, pencahayaan, suara, dan lain-lain disebut kenyamanan lingkungan
4. Terakhir mengenai hubungan interpersonal, keluarga, dan sosial atau masyarakat (keuangan atau pendapatan, perawatan kesehatan, keagamaan, serta tradisi turun-menurun) disebut kenyamanan sosial kultural.

Pada penelitian ini lebih fokus pada keamanan dan kenyamanan fisik pada kawasan pedagang kaki lima Simpang Lima Semarang. Pentingnya mengetahui nilai Keamanan dan Kenyamanan merupakan hal yang sepatutnya harus dinikmati oleh manusia ketika melakukan aktifitas atau kegiatan di dalam suatu ruang terbuka ataupun tertutup. Dapat juga dikatakan kenyamanan ini sebagai kenikmatan atau kepuasan manusia dalam

mengerjakan aktifitasnya.

Fisik dan Non Fisik merupakan aspek yang mempengaruhi keamanan juga kenyamanan. Bahwa pada dasarnya jalur pedestrian seharusnya memenuhi kriteria yang bisa digunakan oleh kelompok masyarakat, termasuk masyarakat yang sudah renta atau lanjut usia, penyandang cacat, perempuan yang sedang mengandung serta anak-anak.

Di Kota Semarang jalur pejalan kaki di kawasan Simpang Lima merupakan jalur yang sangat ramai dipadati pejalan kaki, hal tersebut dikarenakan jalur pedestrian di kawasan tersebut berada dekat dengan pusat perkantoran, dan perdagangan. Dengan desain baru jalur pedestrian yang beberapa tahun terakhir ini sudah banyak mengubah wajah jalur pedestrian, pemerintah Kota Semarang mencoba menggugah para masyarakat Kota Semarang untuk berjalan kaki.

Adanya rasa hak menggunakan jalur pedestrian, membuat pedagang terkadang memarkirkan motor mereka di jalur pedestrian yang sebenarnya disisakan untuk para pejalan kaki. Keramaian pada kawasan akibat adanya pedagang kaki lima terkadang membuat beberapa orang atau pejalan kaki merasa kurang nyaman untuk melaluinya, bahkan ada pula yang berjalan di jalan raya untuk menghindari keramaian di jalur pedestrian yang dikarenakan lebih dari setengah lebar jalur pedestrian digunakan oleh pedagang kaki lima.

Kegiatan-kegiatan ekonomi informal seperti PKL, parkir liar ini muncul, merupakan dampak dari berkembangnya kawasan Simpang Lima ini menjadi pusat kegiatan ekonomi, yang mengokupansi jalur pejalan kaki atau badan jalan yang notabene adalah ruang publik, juga dikarenakan jalur pedestrian yang berada di pusat keramaian ditambah tidak adanya beberapa fasilitas publik seperti jalur penyebrangan *zebra cross* yang membuat sirkulasi semakin padat dan tidak teratur bagi pejalan kaki juga pengendara bermotor sehingga tidak jarang terjadi kecelakaan pejalan kaki dan kesulitan menyebrang.

Sehingga urgensi penelitian mengarah pada keamanan dan kenyamanan fisik pejalan kaki jalur pedagang kaki lima pada pedestrian Simpang Lima, yang mengambil alih trotoar, dan kurangnya keamanan setempat. Namun permasalahan pejalan kaki tersebut sudah ada kebijakannya dengan adanya Peraturan Daerah Kota Semarang nomor 14 tahun 2011-2031 tentang Penataan Jalur Pejalan Kaki.

1.2. Identifikasi Masalah

Identifikasi masalah dalam penelitian ini didapatkan berdasarkan latar belakang yang sudah disebutkan, maka identifikasi masalah penelitian ini adalah sebagai berikut.

1. Perkembangan kawasan Simpang Lima sebagai pusat perdagangan tradisional dan modern menyebabkan menumpuknya kegiatan perekonomian baik legal maupun ilegal yang menyebabkan gangguan kenyamanan fisik pada aktivitas pejalan kaki.
2. Permasalahan keamanan, keindahan, ketertiban, kebersihan, dan kemacetan lalu lintas timbul akibat kegiatan perdagangan informal (PKL).
3. Kenyataan bahwa pedagang kaki lima mengambil alih setengah lebar jalur pejalan kaki membuat ketidaknyamanan para pejalan kaki pada kawasan.
4. Permasalahan lingkungan yang terjadi yaitu karena kurangnya rasa tanggung jawab pedagang kaki lima terkhusus pedagang makanan untuk menjaga kebersihan sehingga beberapa spot di kawasan nampak kumuh karena tumpukan sampah.

1.3. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang masalah dan identifikasi yang telah dijelaskan sebelumnya maka dari itu diperoleh rumusan masalah pada penelitian, yaitu: **Bagaimana keamanan dan kenyamanan fisik pejalan kaki di kawasan Pedagang Kaki Lima Simpang Lima Semarang?**

1.4. Batasan Masalah

Terdapat beberapa batasan masalah yang digunakan pada penelitian ini, yaitu diantaranya adalah sebagai berikut

1. Lokasi penelitian hanya dilakukan di jalur pejalan kaki sebrang lapangan Simpang Lima Semarang yaitu jalur pejalan kaki area E-Plaza, jalur pejalan kaki deretan ACE *Hardware*, dan jalur pejalan kaki deretan Plaza Simpang Lima
2. Aspek keamanan dan kenyamanan mengacu pada Standar Perencanaan Jalur Pejalan Kaki di Kawasan Perkotaan berdasarkan Direktorat Bina Teknik
3. Pedoman mengacu pada Peraturan Pemerintah Pembangunan Umum nomor 30 tahun 2006.
4. Keamanan gerak ketika berjalan diatas jalur pedestrian atau trotoar merupakan fokus keamanan pada penelitian ini. Sedangkan untuk fokus kenyamanan dalam penelitian ini juga terletak pada kenyamanan gerak ketika berjalan diatas jalur pedestrian.

1.5. Tujuan

Tujuan dari penelitian ini adalah: **Mengetahui keamanan dan kenyamanan fisik pejalan kaki di kawasan pedagang kaki lima Simpang Lima Semarang.**

1.6. Manfaat

Manfaat yang didapatkan dari penelitian ini ialah sebagai berikut:

1. Bagi perencana dan perancang kota
Kenyamanan fasilitas pedestrian dan kebijakan mengenai sektor informal pada lokasi yang ramai seperti kawasan Simpang Lima Semarang ini harus diperhatikan sebagai pendukung tata kota yang baik maupun evaluasi bagi pengembangan kenyamanan pedestrian lainnya.
2. Bagi arsitek lansekap
Menjadi pertimbangan untuk merancang fasilitas di ruang terbuka hijau dengan memperhatikan kenyamanan pejalan kaki pada pedestrian dan lokasi pedagang kaki lima (informal).
3. Bagi pemerintah
Perlu diperhatikan sistem sirkulasi dan pemantauan terus menerus untuk melihat dampak perencanaan bangunan terhadap kawasan perkotaan seperti penempatan PKL (informal) dalam suatu kawasan dan kenyamanan pejalan kaki pada pedestrian kawasan.
4. Bagi pedagang kaki lima
Mengetahui kebijakan-kebijakan pemerintah mengenai tata guna PKL dan dampak bagi lingkungan sekitar akibat sektor informal yang tidak tertata.
5. Bagi pejalan kaki
Mengetahui tingkat kenyamanan dan keamanan pada pedestrian di kawasan Simpang Lima Semarang.
6. Bagi pengembangan keilmuan, khususnya ilmu arsitektur lansekap
Mengembangkan ilmu pengetahuan dan topik di bidang keilmuan arsitektur lansekap tata kota dengan memperhatikan sektor informal pedagang kaki lima dan pengguna jalan yang dapat dikembangkan untuk penelitian pada lokasi yang sama dan lokasi berbeda yang memiliki permasalahan yang sama maupun topik sejenis.

1.7 Sistematika Pembahasan

Penelitian ini akan disusun dalam lima bab yang pembahasannya akan berurutan. Penulisan dimulai dari bab awal yaitu pendahuluan, tinjauan pustaka, metode penelitian, hasil dan pembahasan, dan diakhiri dengan bab penutup yang terdiri dari kesimpulan dan saran berdasarkan keseluruhan pembahasan pada bab-bab sebelumnya. Untuk sistematika penulisannya adalah sebagai berikut.

1. Bab I : Pendahuluan

Berisi tentang latar belakang, identifikasi masalah, batasan masalah, rumusan masalah, tujuan, manfaat, sistematika pembahasan, dan kerangka pemikiran. Pada latar belakang menjelaskan tentang isu yang dipilih dalam penelitian sehingga muncul suatu rumusan masalah. Pada penelitian ini, latar belakang masalah dimulai dari kawasan CBD Kota Semarang yaitu Simpang Lima yang mempunyai daya tarik kawasan alun-alun Simpang Lima dengan Lapangan di tengahnya, memberikan dampak yang baik terhadap perkembangan aktivitas kegiatan kawasan dan sekitarnya. Salah satunya munculnya aktivitas kegiatan sektor informal (PKL) yang menempati dan memanfaatkan area lokasi sehingga kepentingan pejalan kaki maupun pengguna jalan yang lain sering kali diabaikan.

2. Bab II : Tinjauan Pustaka

Isi dari bab II adalah tentang kajian teori-teori dari pustaka maupun sumber terkait lainnya yang berkaitan dengan isu dan permasalahan penelitian. Selain kajian teori, sumber- sumber pustaka lainnya seperti hasil dari penelitian-penelitian sebelumnya, peraturan dan kebijakan terkait, dan standar pedoman yang berhubungan. Kajian teori ini akan membahas tentang teori umum jalur pejalan kaki sebagai ruang terbuka hingga Pedagang Kaki Lima. Kemudian membahas tentang sirkulasi, elemen-elemen, dan aksesibilitas yang akan diidentifikasi dalam penelitian. Dan yang terakhir adalah itu mengenai keamanan dan kenyamanan pejalan kaki sebagai kriteria evaluasi objek penelitian. Selain dari kajian teori, juga akan dilakukan kajian terhadap objek-objek literatur yang memiliki fungsi sejenis. Sedangkan pustaka dari penelitian-penelitian sebelumnya akan dijadikan pendukung penelitian dalam menentukan variabel dan metode penelitian yang akan digunakan, termasuk kontribusi lainnya yang mendukung dalam perumusan masalah penelitian.

3. Bab III : Metode Penelitian

Pada bab III akan dijelaskan mengenai pemilihan metode umum yang digunakan, lokasi penelitian, objek penelitian, jenis penelitian, dan variabel penelitian yang digunakan. Dalam penelitian ini sendiri, metode umum yang digunakan adalah metode deskriptif kualitatif. Tahapan - tahapan penelitian berupa perumusan gagasan, persiapan, analisis, sintesis, dan rekomendasi. Setelah pengumpulan data primer dan sekunder, dilakukan tahap analisis yang dibagi menjadi beberapa bagian menyesuaikan dengan variabel-variabel dalam penelitian. Di tahap sintesis akan dipaparkan kesimpulan dari kondisi keamanan dan kenyamanan berdasarkan hasil penelitian sebelumnya. Selanjutnya hal ini dirumuskan dan disesuaikan kembali untuk dibuat konsep rekomendasi desain.

4. Bab IV : Hasil dan Pembahasan

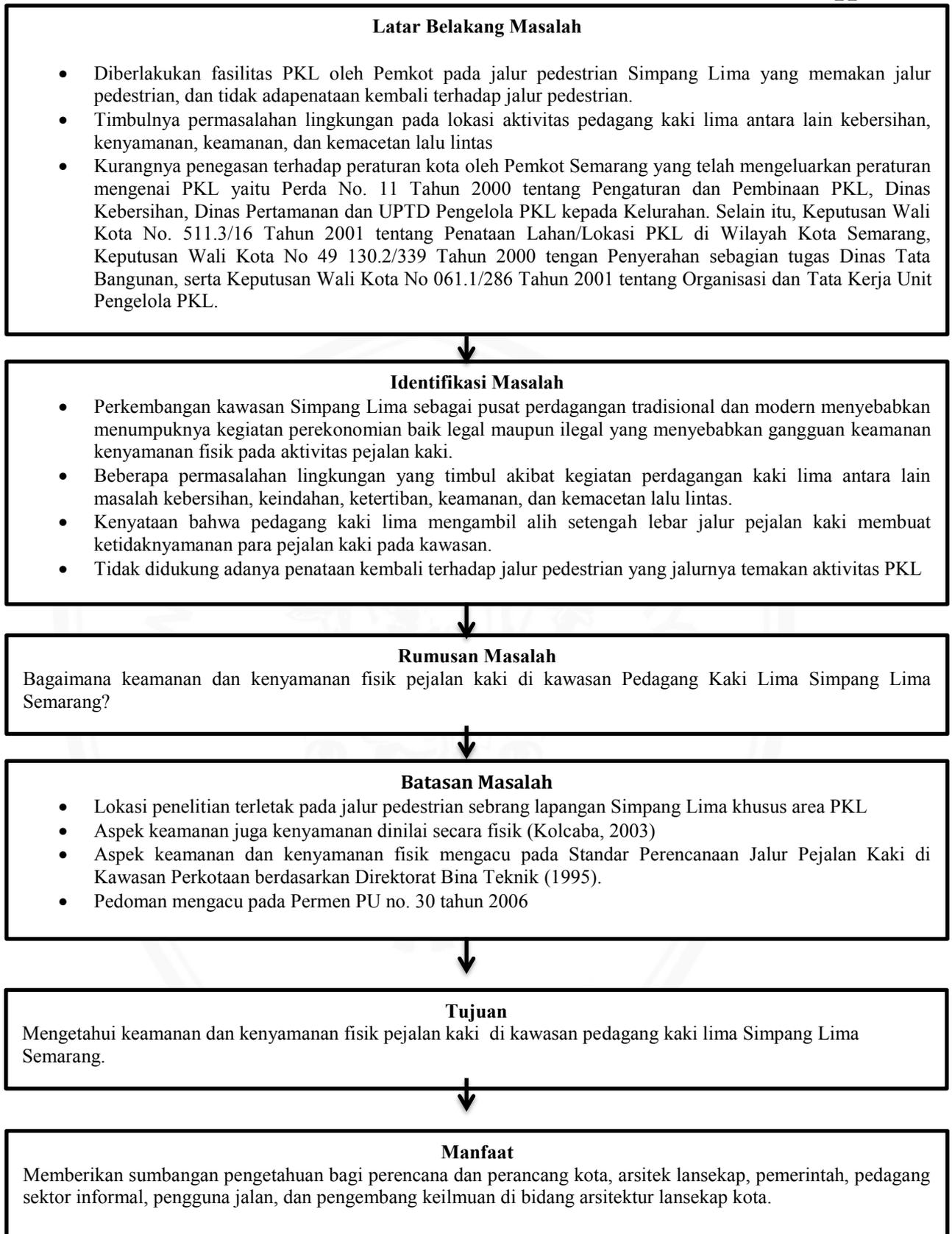
Pada bab IV ini akan dijelaskan keseluruhan hasil penelitian maupun bahasan yang disesuaikan dengan tinjauan pustaka sebelumnya. Pembahasan dimulai dari penjelasan jalur pejalan kaki di Semarang hingga objek penelitian yaitu keamanan dan kenyamanan fisik jalur pejalan kaki. Semua yang terkait dengan jalur pejalan kaki dan pedagang kaki lima berupa peraturan maupun kebijakan yang terkait akan dibahas. Selanjutnya adalah menganalisis kondisi aktual dari jalur pejalan kaki yang sudah dibagi tiap zona penelitian yang berkaitan dengan variabel penelitian berdasarkan aspek evaluasi keamanan dan kenyamanan fisik pejalan kaki. Analisis ini akan disesuaikan dengan kriteria jalur pejalan kaki dan juga standar keamanan dan kenyamanan berdasarkan tinjauan pustaka sebelumnya. Dari hasil pembahasan dan evaluasi terhadap jalur pejalan kaki tersebut maka diperoleh hasil sintesis keamanan dan kenyamanan fisik jalur pejalan kaki di kawasan pedagang kaki lima Simpang Lima Semarang. Hasil sintesis tersebut yang akan dikembangkan untuk menjadi rekomendasi konsep desain sebagai akhir dari pembahasan.

5. Bab V : Penutup

Hasil dari analisis dan evaluasi pada pembahasan sebelumnya akan ditarik suatu kesimpulan mengenai kondisi keamanan dan kenyamanan fisik jalur pejalan kaki di kawasan pedagang kaki lima Simpang Lima Semarang. Sehingga dapat ditarik suatu pernyataan mengenai kesesuaian jalur pejalan kaki tersebut untuk mendukung program kota Semarang yang sedang menuju perbaikan jalur -jalur pejalan kaki berdasarkan Peraturan Daerah Kota Semarang 2011-2031. Selain itu, kesimpulan juga memuat saran

dan kontribusi bagi para pejalan kaki sebagai pengguna pedestrian, pemerintah dan juga terutama bagi para perancang dan perencana kota maupun lansekap.





Gambar 1.1 Diagram kerangka pemikiran



BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Tinjauan pedagang kaki lima (sektor informal)

2.1.1 Pengertian dan ciri-ciri sektor informal

Menurut Sethuraman (dalam Manning, 1991) mengatakan, pada negara yang sedang berkembang, sektor informal yang merupakan kegiatan ekonomi skala kecil ini dianggap sebagai manifestasi atau tempat dari pertumbuhan kesempatan kerja. Lebih lanjut Sethuraman mengatakan bahwa sektor informal di kota besar tidak baik dipandang sebagai sekelompok perusahaan berskala kecil sebaiknya dipandang sebagai unit-unit berskala kecil yang terlibat dalam produksi dan distribusi barang-barang yang masih dalam suatu proses evolusi atau perkembangan.

Menurut Bremen (dalam Ramli, 1985: 74) mengatakan, bahwa sektor informal kurang memperoleh dukungan dan pengakuan dari pemerintah juga kurang terorganisir dengan baik dan pada umumnya merupakan suatu pekerjaan yang padat karya.

Kemudian menurut Hadionoto, (1988: 42) yang mengatakan bahwa investasi yang dibutuhkan untuk sektor atau kalangan pedagang ini relatif rendah serta tidak memerlukan persyaratan kemampuan dan ketrampilan khusus, pilihan sektor informal juga suatu jawaban atas rendahnya pendidikan yang dimiliki oleh anak jalanan.

Bentuk sektor informal dapat dibagi menjadi sektor informal yang bersifat legal yang biasanya menempati lokasi yang ditentukan oleh pemerintah daerah setempat dan dibuka secara kontinu. Biasanya modal yang digunakan relatif lebih besar dibandingkan dengan sektor informal ilegal. Sedangkan informal yang dilakukan secara ilegal menempati tempat usaha yang tidak ditentukan oleh pemerintah daerah setempat sebagai lokasi sektor informal.

Berikut ciri-ciri sektor informal atau pedagang kaki lima menurut Soewarno dan Hidayat (1979: 38), adalah :

1. Timbulnya tidak melalui institusi yang ada pada perekonomian modern sehingga aktivitas pada sektor ini tidak terorganisir secara baik.

2. Sektor informal tidak memiliki hubungan langsung dengan pemerintah dikarenakan kebijakan pemerintah tidak sampai pada sektor ini.
3. Tidak memiliki izin usaha dari pemerintah di setiap unit usaha pada umumnya.
4. Lokasi atau tempat dan jam kerja tidak teratur dengan baik pola kegiatannya.
5. Untuk masuk dan keluar dari sektor satu ke sektor lainnya, unit usaha pada sektor ini sangatlah mudah.
6. Skala operasi unit usaha sangat kecil karena modal juga peralatan serta perputarannya relatif sangat kecil.
7. Menggunakan teknologi yang sederhana.
8. Keahliannya didapat dari sistem pendidikan non formal juga pengalaman, sehingga tidak diperlukan keahlian tertentu untuk mengelola usaha
9. *One man enter prise* atau seseorang yang memiliki buruh adalah ciri unit usaha ini, maka buruh berasal dari lingkungan saudara, keluarga atau disebut juga *family enterprise*.
10. Sumber keuangan atau dana tidak resmi modal tetap atau modal kerja berasal dari tabungan individu.
11. Konsumennya berasal dari golongan masyarakat menengah kebawah.

Sektor informal dibagi menjadi tiga kelompok seperti yang diungkapkan oleh Hidayat (1986) dengan mengutip pandangan Breman (dalam Manning dan Efendi, 1987), yaitu:

1. Kelompok pekerja; memiliki keterampilan dan berusaha sendiri dengan modal kecil
2. Kelompok buruh; tanpa modal atau modal kecil membangun usaha kecil dan usaha sendiri
3. Kelompok pekerja miskin; mirip dengan gelandangan, pemungut puntung rokok yang kegiatannya cenderung melanggar hukum.

Dari penjabaran diatas menjelaskan bahwa sektor informal adalah pelaku kegiatan ekonomi yang berskala kecil dengan kemudahan pencapaian usahanya yang terkadang tanpa melakukan izin yang jelas dan juga keahlian yang pasti tanpa terorganisir. Memiliki dampak positif bagi pengunjung untuk memenuhi kebutuhannya tetapi lebih berdampak negatif bagi kenyamanan lingkungan sekitar.

2.1.2 Terbentuknya sektor informal

Sebab dan akibat dari lonjakan jumlah penduduk di kota besar. Sebab utama terjadi lonjakan jumlah penduduk pada suatu kota adalah urbanisasi yaitu berduyun-duyun atau datangnya orang dari desa atau daerah ke kota besar. Sedangkan akibatnya, terjadinya beragam bentuk kelompok masyarakat di kota besar, terdapat lapisan masyarakat atas, menengah, dan juga bawah. Umumnya yang mampu memasuki sektor formal ialah kalangan menengah keatas karena memiliki keahlian juga tingkat pendidikannya cukup dan memiliki akses pribadi.

Sedangkan sangatlah terbatas untuk memasuki sektor formal dengan keahlian, pendidikan juga akses yang terbatas bagi lapisan masyarakat menengah ke bawah. Maka akibatnya mereka tidak memperdulikan kriteria, keahlian juga peraturan untuk memasuki sektor informal, sehingga mereka dapat bertahan hidup di kota besar.

Beragam-macam jenis usaha yang dibangun oleh pedagang sektor informal, antara lain warung makan pedagang kaki lima semi permanen, warung makan dengan menggunakan gerobak, warung kelontong dengan menggunakan gerobak, menjual minuman dan makan, mainan anak, kebutuhan sekunder juga tersier dan kerajinan rumah rumah tangga serta permainan atau hiburan (mengamen) yang menjadikan keuntungan bagi pedagang baik kecil ataupun besar di tempat keramaian.

Sehingga tidak sedikit sekelompok orang datang dari desa menuju kawasan komersial kota untuk mencari peruntungan dengan berdagang, kebanyakan tanpa mempunyai ketrampilan atau keahlian, namun mempunyai pengalaman dengan modal yang pas-pasan kemudian tidak mampu memasuki sektor formal. Sehingga kurangnya rasa memiliki tersebut, mempengaruhi perilaku pedagang yang tidak memperhatikan keamanan dan kenyamanan pejalan kaki juga lingkungan sekitar.

2.2 Tinjauan pejalan kaki

2.2.1 Pengertian pejalan kaki

Istilah pejalan kaki atau pedestrian berasal dari bahasa Latin *pedesterpedestris* yaitu orang yang berjalan kaki atau pejalan kaki.

Pedestrian juga berasal dari kata *pedos* bahasa Yunani yang berarti kaki sehingga pedestrian dapat diartikan sebagai pejalan kaki atau orang yang berjalan kaki.

Pedestrian juga diartikan sebagai pergerakan atau sirkulasi atau perpindahan orang atau manusia dari satu tempat ke titik asal (*origin*) ke tempat lain sebagai tujuan (*destination*) dengan berjalan kaki (Rubenstein, 1992).

Jalur pedestrian pada saat sekarang ini berupa trotoar, pavement, sidewalk, pathway, plaza dan mall yang merupakan tempat atau jalur khusus bagi orang yang berjalan kaki.

Kegiatan pejalan kaki yang dapat menampung dengan lancar dan aman merupakan ciri jalur pedestrian yang baik. Persyaratan mengenai jalur pedestrian ini perlu dipertimbangkan di dalam perancangan trotoar supaya dapat menyediakan jalur pedestrian yang dapat menampung kebutuhan kegiatan-kegiatan masyarakat maka perancang perlu mengetahui jenis-jenis titik simpul yang menarik perhatian bagi pejalan kaki dan juga kategori-kategori perjalanan para pejalan kaki.

Jalur pedestrian menjadi sangat tergantung pada kebutuhan jalan sebagai sarana sirkulasi ataupun pencapaian pejalan kaki juga sebagai unit ruang kota yang keberadaannya dirancang secara terpisah-pisah.

Shirvani (1985), mengatakan bahwa perancangan kota salah satunya yaitu jalur pejalan kaki harus dipertimbangkan perkembangannya. Jalur pejalan kaki merupakan bagian dari kota itu sendiri dimana masyarakat atau pejalan kaki bergerak dengan kaki disepanjang sisi jalan yang memiliki fungsi untuk kenyamanan pejalan kaki pada waktu bergerak atau berjalan dari satu tempat ke tempat yang lain.

Sehingga, dapat disimpulkan dalam penelitian ini, pejalan kaki merupakan orang yang memiliki maksud tertentu sehingga ia dapat melakukan perjalanan atau aktifitas di ruang terbuka publik tanpa menggunakan kendaraan, dari satu tempat awal atau asal (*origin*) untuk mencapai suatu tempat (*destination*).

2.2.2. Fungsi jalur pejalan kaki

Menurut Murতোmo dan Aniaty (1991), perkembangan jalur pejalan kaki (pedestrianisasi) di kota-kota besar mempunyai fungsi terhadap kehidupan kota, antara lain:

1. Munculnya kerawanan kriminalitas namun juga menumbuhkan aktifitas yang sehat bagi penggunaannya seperti *track* atau alur untuk olahraga.
2. Sebagai tempat perkembangan kawasan bisnis yang menarik sehingga dapat merangsang berbagai kegiatan ekonomi.

3. Sebagai tempat yang menguntungkan untuk ajang kegiatan promosi, pameran dan lain sebagainya
4. Kegiatan sosial, perkembangan jiwa dan spiritual juga diuntungkan dengan adanya jalur pedestrian ini.
5. Mampu menghadirkan suasana yang unik, dinamis dan lingkungan yang spesifik di kawasan pusat kota
6. Mengurangi tingkat pencemaran udara dan suara karena berkurangnya penggunaan kendaraan bermotor sehingga berdampak baik bagi perkotaan.

Sebagai fasilitas pejalan kaki, sebagai media interaksi sosial, sebagai sarana konservasi kota, sebagai unsur keindahan suatu kota dan sebagai tempat bersantai serta bermain merupakan fungsi dari jalur pedestrian yang disesuaikan dengan perkembangan kota besar. Sedangkan adanya fasilitas-fasilitas yang mendukung kegiatan berjalan dan dapat dinikmati kegiatannya tanpa adanya gangguan dari aktivitas lain yang menggunakan jalur tersebut merupakan pengertian kenyamanan dari pejalan kaki dalam penggunaan jalur pedestrian.

Mengurangi kerawanan kriminalitas dan menumbuhkan aktifitas yang baik juga sehat, menguntungkan sebagai sarana promosi dan dapat menarik bagi kegiatan sosial serta pengembangan jiwa merupakan salah satu fungsi dari pedestrian yang sesuai dengan keadaan aktual dari kawasan Simpang Lima Semarang.

2.2.3. Hubungan pejalan kaki dengan lingkungan

Suatu hubungan kemanusiaan yakni bahwa lingkungan dapat mempengaruhi perilaku akibatnya juga membatasi apa yang diinginkan oleh seseorang dan juga suatu lingkungan dapat menentukan seberapa jauh para pejalan dapat berjalan di jalurnya berarti jarak menentukan kenyamanan dari pejalan kaki menurut Colhoun (1995).

Salah satu pengaruh yang sangat kuat pada pilihan arah perjalanan pejalan kaki adalah pembatas fisik luar. Menurut Brambila (1977) alur yang langsung dan pendek akan mampu ditempuh oleh pejalan kaki, sedangkan alur yang melengkung atau membentang jauh akan dihindari para pejalan kaki. Penempatan elemen pendukung disepanjang jalur pejalan kaki juga menjadikan faktor lain yang mempengaruhi pejalan kaki, apabila sepanjang jalur pejalan kaki tidak terdapat elemen pendukung maka keinginan pejalan kaki yang tertarik berjalan di jalur tersebut akan cenderung berkurang.

Berjalan, berdiri, duduk, berlari, berbaring, dan bermain merupakan penggolongan kegiatan yang biasanya dilakukan oleh pejalan kaki. Berjalan, berdiri dan duduk adalah kegiatan yang paling sering dilakukan. Berdasarkan kepentingannya dapat dibagi menjadi tiga jenis kegiatan yaitu kegiatan utama, kegiatan pilihan dan kegiatan lanjutan. Kegiatan berjalan untuk berbelanja, menunggu angkutan dan istirahat setelah berjalan lama termasuk kegiatan utama. Jalan-jalan santai, berdiri untuk melihat pemandangan termasuk kegiatan pilihan. Dan ketiga kegiatan lanjutan adalah berhentinya pejalan kaki kemudian duduk-duduk dan melakukan pembicaraan.

Menurut Wirawan (1992) Perilaku sebagai proses interaksi antara pribadi individu dan kelompok dengan lingkungannya, dikarenakan lingkungan merupakan perangsang yang dianggap manusia sebagai bentuk respon. Terdapat dua jenis perilaku yaitu pejalan kaki yang dapat merubah tingkah laku agar sesuai dengan lingkungan yang kedua adalah kebalikannya yakni merubah lingkungan agar sesuai dengan tingkah laku.

Perilaku dibalik sikap dan tindakan manusia sangat ditentukan oleh persepsi dan kepribadiannya, sedangkan persepsi dan kepribadian ini dilatar belakangi oleh pengalaman, maka dari itu hubungan antar manusia juga lingkungan sangatlah mempengaruhi. Seseorang harus memproses, memahami situasi dan kondisi lingkungan untuk menimbulkan persepsi.

Pejalan kaki dalam memenuhi kebutuhan hidupnya melakukan aktifitas di ruang kota dengan menggunakan fasilitas publik. Dalam melakukan aktifitasnya di ruang kota pejalan kaki dipengaruhi oleh lingkungannya baik fisik maupun non fisik sehingga timbullah jalinan saling ketergantungan antara pejalan kaki dengan lingkungan.

Menurut Rapoport (1977) Lingkungan fisik dapat menimbulkan dampak lingkungan sosial, dimana lingkungan fisik telah dikembangkan hampir seragam dan konstan oleh kontrol teknologi dan lingkungan biologis ini sudah berlangsung pada aturan masyarakat modern.

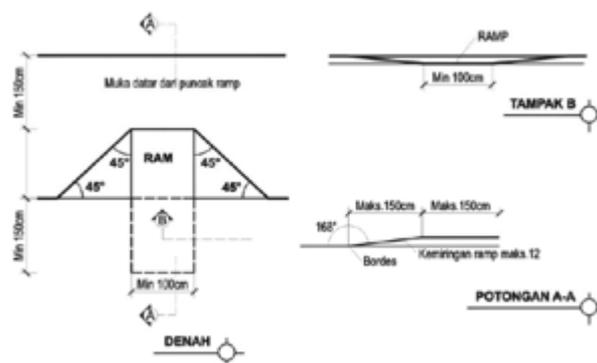
Sehingga berdasarkan kasus kawasan Simpang Lima, lingkungan sangat mempengaruhi pejalan kaki, apabila lingkungan kumuh akibat yang disebabkan oleh aktivitas lain yaitu kegiatan sektor informal yang memakai jalur pedestrian, maka pejalan kaki tidak akan merasa nyaman dikarenakan lingkungan yang kotor. Sehingga aktivitas diluar pejalan kaki pada jalur pedestrian sebaiknya diberikan tempat sendiri agar tidak mempengaruhi lingkungan sekitar jalur pedestrian.

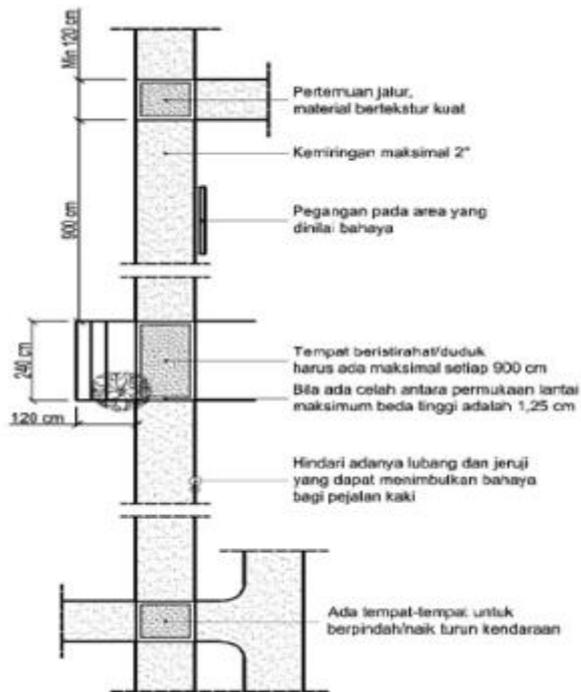
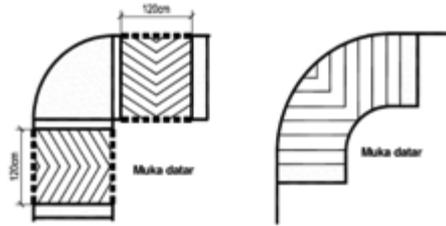
2.2.4. Kriteria perancangan jalur pejalan kaki

Pedoman teknis perancangan jalur pejalan kaki yang dimaksud untuk memberikan acuan bagi kegiatan pembangunan, yang meliputi perencanaan teknis dan pelaksanaan konstruksi serta pemanfaatan lingkungan juga bangunan gedung yang aksesibel bagi semua orang dengan mengutamakan semua orang termasuk penyandang cacat.

Berdasarkan Permen PU No. 30 Tahun 2006 mengenai persyaratan teknis fasilitas dan aksesibilitas pada jalur pedestrian bahwa penggunaan jalur untuk berjalan kaki atau berkursi roda bagi penyandang cacat secara mandiri, telah dirancang berdasarkan kebutuhan orang untuk bergerak dengan memperhatikan keamanan, kemudahan dan kenyamanan tanpa hambatan dengan persyaratan;

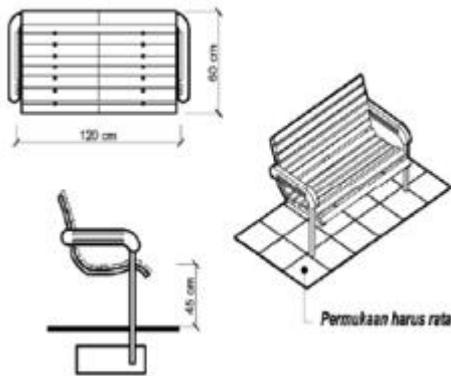
1. Permukaan jalan tidak boleh terdapat gundukan atau sambungan yang tingginya lebih dari 1,25 cm, permukaan jalan harus stabil, kuat, tahan cuaca apapun dan juga bertekstur halus namun tidak licin.
2. Kemiringan, pada kemiringan diharuskan ada bagian yang datar minimal 120 cm dan jarak maksimal 900 cm dengan perbandingan kemiringan maksimum adalah 1 : 8.
 - a. Lebar min. 95 cm untuk tanpa pegangan, dan 120 cm dengan tepi pengaman.
 - b. Kemiringan ramp maks. 6° (perbandingan tinggi dan kelandaian 1 : 10).
 - c. Permukaan yang datar harus bertekstur agar tidak licin. [L] [SEP]
 - d. Muka datar/bordes memiliki ukuran minimum 160 cm. [L] [SEP]
 - e. Pegangan tangan (*handrail*) yang kuat dengan ketinggian 65 – 80 cm.
 - f. Material penutup sebaiknya kuat, stabil, tidak licin dan sedikit kasar.
 - g. Lebar tepi pengaman dengan jarak 10 cm. [L] [SEP]





Gambar 2.1 Standar Perancangan Ramp
Sumber: Permen PU N0.30 tahun 2006

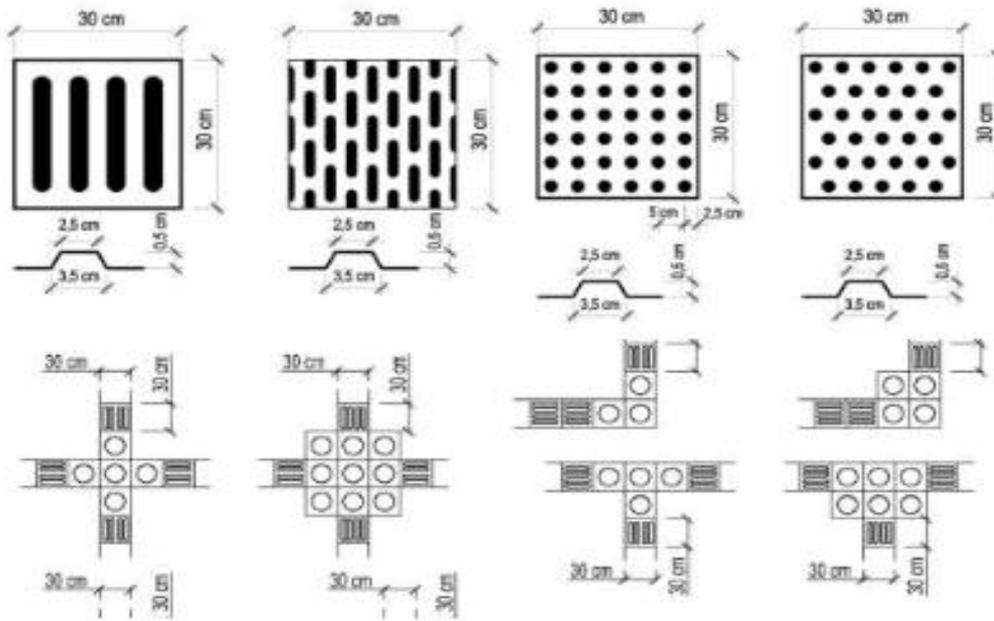
3. Pencahayaan yang cukup terutama pada malam hari. [1]
[SEP]
4. Area istirahat atau tempat duduk dengan fungsi utama menyediakan fasilitas istirahat (tempat duduk) terutama digunakan untuk membantu pengguna jalan penyandang cacat dan lansia pada bagian tepi.



Gambar 2.2 Standar tempat duduk jalur pedestrian
 Sumber : Permen PU N0.30 tahun 2006

5. Untuk tingkat bahaya dan kebutuhan keamanan, pencahayaan atau lampu penerangan biasanya berkisar antara 50-150 lux tergantung pada intensitas pemakaian.
6. Perawatan dibutuhkan sebagai penanggulangan kemungkinan terjadinya kecelakaan.
7. Drainase mudah dibersihkan dan perletakkannya dijauhkan dari tepi *ramps*, dibuat tegak lurus dengan arah jalur kedalaman maksimal 1,5 cm.
8. Jalur pedestrian harus bebas dari pohon, tiang rambu-rambu, lubang drainase/gorong-gorong dan benda-benda lainnya yang menghalangi juga ukuran, lebar minimum jalur pedestrian adalah 120 cm untuk jalur searah dan 160 cm untuk dua arah.
9. Tepi pengaman/kansti dibuat setinggi minimum 10 cm dan lebar 15 cm sepanjang jalur pedestrian dan juga manfaatnya sangat penting bagi penghentian roda kendaraan dan tongkat tuna netra ke arah area yang berbahaya.
10. Jalur bagi pemandu
 - a. Terdapat tekstur ubin pengarah berupa garis-garis (arah) dan bulat (peringatan untuk perubahan situasi).
 - b. Lokasi yang perlu terdapat jalur pemandu antara lain: di depan jalur lalu lintas kendaraan, di depan perbedaan ketinggian, pada jalur pedestrian yang menghubungkan jalan dengan suatu bangunan, dan jalur pemandu dari fasilitas publik menuju pemberhentian stasiun transportasi umum. ^[1]_{SEP}
 - c. Perlu dibedakan tekstur ubin pemandu dengan ubin umum. ^[L]_{SEP}

d. Pemberian warna kuning atau jingga pada ubin pemandu.



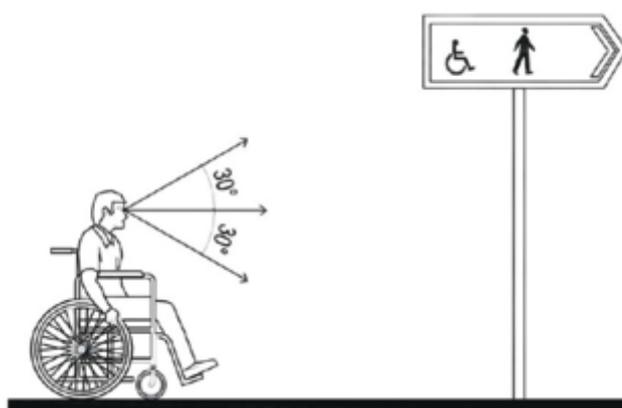
Gambar 2.3 Standar tipe tekstur dan susunan ubin pemandu

Sumber : Permen PU N0.30 tahun 2006

11. Rambu dan marka

- Menggunakan huruf timbul (*Braille*) sehingga dapat dibaca oleh lansia penyandang cacat.
- Menggunakan tanda atau simbol internasional.
- Menerapkan metode khusus (misal: terdapat kontras warna, perbedaan material, dll).
- Latar belakang dan karakter penanda tidak terdiri dari material yang silau serta karakter dan simbol harus kontras.
- Karakter huruf/karakter penanda mempunyai rasio antara 3 : 5 dan 1 : 1 (untuk lebar dan tinggi), serta 1 : 5 dan 1 : 10 untuk ketebalan huruf.
- Tinggi rambu atau penanda harus sesuai dengan standar jarak pandang dan bebas penghalang.
- Mendapat penerangan yang cukup terutama pada tempat yang gelap.
- Tidak mengganggu arus dan sirkulasi pejalan kaki.

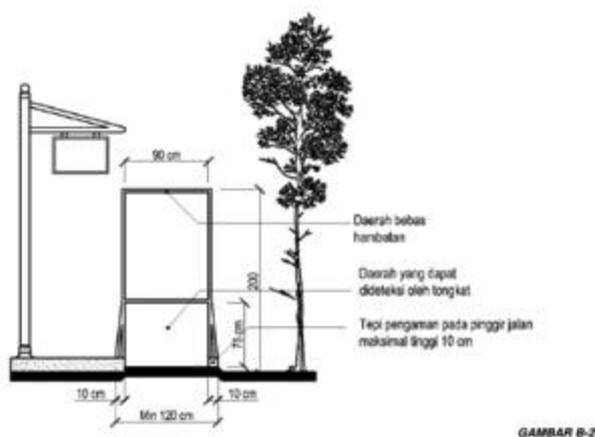




Gambar 2.4 Standar Jenis dan peletakan rambu
 Sumber : Permen PU N0.30 tahun 2006

12. Vegetasi jalan

- a. Jalan harus direncanakan vegetasi-vegetasi yang dapat memberikan keamanan dan kenyamanan pada pedestrian. [SEP]
- b. Untuk kenyamanan di jalan, harus ada vegetasi maks. dengan jarak 2,5 meter. [SEP]



Gambar 2.5 Standar peletakan vegetasi peneduh
 Sumber : Permen PU N0.30 tahun 2006

2.3. Pejalan Kaki dan Sektor Informal

2.3.1. Pengaruh aktivitas sektor informal terhadap pejalan kaki

Wilayah jalur pejalan kaki secara potensial berpengaruh pada jumlah pejalan kaki. Peningkatan jumlah pejalan kaki mengundang adanya PKL dan kegiatan parkir (Ridwan,

2003). PKL memakai sebagian jalur pejalan kaki dan terkadang bahkan membangun kios sampai menutupi seluruh bagian jalur pejalan kaki secara permanen. Kegiatan ini seringkali mengganggu pergerakan pejalan kaki pada trotoar.

Isu kegiatan sektor informal sendiri sudah menjadi perhatian para pemerintah daerah sejak tahun era 80-an. Aktivitas sektor informal dipermasalahkan karena dianggap mengganggu para pengendara kendaraan bermotor akibat menghabiskan badan jalan dan trotoar. Akan tetapi, seringkali pejalan kaki yang merasakan dampak dari keberadaan pedagang sektor informal ini. Pejalan kaki yang berlalu lalang di sekitar trotoar kerap kali dipaksa untuk berkorban dengan memaklumi kemacetan 'lalu-lintas' trotoar yang ditimbulkan oleh aktivitas sektor informal.

Penggunaan ruang pada fasilitas umum terutama di pinggir jalan atau diatas jalur pedestrian untuk melakukan aktifitas berjualan sehingga mengakibatkan tidak berfungsi dengan sebaiknya sarana-sarana kepentingan umum merupakan karakteristik kegiatan sektor informal khususnya pedagang ilegal.

Menjadikan pola dan struktur kota modern dan tradisional berbaur menjadi satu sehingga menimbulkan suatu tampilan yang kontras akibat dari tidak tertampungnya kegiatan sektor informal di perkotaan, sehingga perlu adanya upaya dari pihak terkait untuk penertiban aktifitas sektor informal pedagang kaki lima sebagai bentuk pengembalian fungsi ruang publik sesuai peruntukannya seperti contoh menghindari bangunan *modern* yang megah, berdampingan dengan bangunan sederhana yang cenderung kumuh

Kaidah penataan ruang menjadi mati akibat pelanggaran yang terjadi akibat keberadaan pedagang kaki lima tersebut, secara ilegal berjualan hampir diseluruh jalur pedestrian, ruang terbuka, jalur hijau dan ruang kota lainnya dengan alasan aksesibilitasnya yang tinggi sehingga berpotensi untuk mendatangkan konsumen yang tinggi juga.

Mengganggu kegiatan ekonomi pedagang formal karena lokasinya yang cenderung memotong jalur pengunjung seperti pinggir jalan dan keberadaan PKL yang tidak terkendali mengakibatkan pejalan kaki berdesak-desakkan kemudian tidak jarang menimbulkan tindak kriminal pencopetan juga pada beberapa tempat keberadaan PKL mengganggu para pengendara kendaraan bermotor dan mengganggu kelancaran lalu lintas sehingga menimbulkan kemacetan dan membuat suasana menjadi penuh atau *crowded*.

Dari penjabaran diatas maka dapat disimpulkan bahwa aktivitas-aktivitas sektor informal sangat mempengaruhi pejalan kaki dikarenakan para pedagang informal ilegal menggunakan lahan jalur pedestrian, sehingga menyebabkan ketidaknyamanan bagi pejalan kaki.

2.3.2. Penataan mengenai pejalan kaki dan sektor informal (pedagang kaki lima)

Kemudian dikutip berdasarkan Permen PU no.41 tahun 2012 mengenai Pedoman Penataan dan Pemberdayaan Pedagang Kaki Lima, yaitu sebagai berikut

1. Melakukan penetapan lokasi binaan, pemindahan, penertiban dan penghapusan lokasi PKL dengan memperhatikan kepentingan umum, sosial, estetika, kesehatan, ekonomi, keamanan, ketertiban, kebersihan lingkungan dan sesuai dengan peraturan perundang-undangan merupakan beberapa upaya penataan PKL yang dilakukan oleh pemerintah daerah.
2. Pembinaan dalam penataan dan pemberdayaan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 meliputi:
 - a. perencanaan penyediaan ruang bagi kegiatan sektor informal;
 - b. pendataan;
 - c. fasilitasi akses permodalan;
 - d. pembinaan dan bimbingan teknis;
 - e. penguatan kelembagaan;
 - f. mengembangkan kemitraan dengan dunia usaha, dan
 - g. fasilitasi kerja sama antar daerah.
3. Untuk mewujudkan kota yang bersih, indah , tertib, dan aman dengan sarana dan prasarana perkotaan yang memadai dan berwawasan lingkungan merupakan tujuan penataan dan pemberdayaan pedagang kaki lima.
4. Kemudian larangan untuk PKL adalah sebagai berikut:
 - a. melakukan kegiatan usahanya di ruang publik yang tidak diperuntukkan untuk lokasi PKL;
 - b. kegiatan usaha yang dengan cara merusak dan atau mengubah bentuk jalur pedestrian, fasilitas publik, dan atau bangunan di sekitarnya;
 - c. penggunaan badan jalan untuk tempat usaha, kecuali yang ditetapkan untuk lokasi PKL terjadwal dan terkendali maksudnya pada hari hari tertentu

misalkan hari minggu disaat peruntukkan lokasi dipergunakan untuk *car free day*.

- d. PKL yang kegiatan usahanya menggunakan kendaraan dilarang berdagang di tempat-tempat larangan parkir, pemberhentian sementara, atau jalur pedestrian.

Terakhir berdasarkan Perda Kota Semarang Nomor 14 Tahun 2011-2031 mengenai Rencana Tata Ruang Wilayah.

2.4. Standar Perencanaan Jalur Pejalan Kaki di Kawasan Perkotaan berdasarkan Direktorat Bina Teknik

2.4.1. Jalur pejalan kaki

Jalur yang disediakan untuk pejalan kaki dengan manfaat memberikan pelayanan kepada pejalan kaki sehingga dapat meningkatkan kelancaran, kenyamanan dan keamanan bagi pengguna (pejalan kaki) merupakan pengertian dari jalur pedestrian. Kemudian jalur pejalan kaki yang terletak pada daerah milik jalan, diberi lapisan permukaan, diberi elevasi yang tinggi dari permukaan perkerasan jalan, dan pada umumnya sejajar dengan jalur lalu lintas kendaraan merupakan pengertian dari trotoar.

1. Trotoar dapat dipasang dengan ketentuan sebagai berikut
 - a. Trotoar hendaknya dibuat sejajar dengan jalan, akan tetapi trotoar dapat tidak sejajar dengan jalan bila keadaan alam atau keadaan setempat yang tidak memungkinkan, kemudian ditempatkan pada sisi luar bahu jalan atau sisi luar jalur lalu lintas.
 - b. Di dalam saluran drainase terbuka atau di atas saluran drainase yang telah ditutup dengan plat beton yang memenuhi syarat trotoar hendaknya ditempatkan.
 - c. Trotoar dapat diletakkan dijalur depan atau belakang halte maka dari itu trotoar pada pemberhentian bus harus ditempatkan berdampingan atau sejajar dengan jalur bus.
 - d. Jalur pejalan kaki memiliki lebar minimum 1,50 m
 - e. Arus pejalan kaki adalah 50 pejalan kaki/menit merupakan arus maksimum.
 - f. Apabila mempunyai perbedaan tinggi dengan sekitarnya harus diberi pembatas (dapat berupa kerb atau batas penghalang/*barrier*), merupakan pelayanan optimal kepada pejalan kaki yang harus diperkeras.

- g. Kemiringan memanjang disesuaikan dengan kemiringan memanjang jalan dan disarankan kemiringan maksimum adalah 10% dengan perkerasan dapat dibuat dari blok beton, beton, perkerasan aspal, atau plesteran dan harus rata apabila mempunyai kemiringan harus melintang 2-4 % agar tidak terjadi genangan air.
- h. Apabila rambu lalu lintas, pohon peneduh, atau fasilitas umum lainnya ditempatkan pada jalur tersebut, lebar jalur pejalan kaki harus ditambah.

Fasilitas	Lebar Tambahan (cm)
1) Patok penerangan	75 - 100
2) Patok lampu lalu-lintas	100 - 120
3) Rambu lalu-lintas	75 - 100
4) Kotak surat	100 - 120
5) Keranjang sampah	100
6) Tanaman peneduh	60 - 120
7) Pot bunga	150

Gambar 2.6 Penambahan lebar jalur pejalan kaki
Sumber: Direktorat Bina Teknik (1995)

2. *Zebra Cross*

Ketentuan pemasangan *Zebra cross* adalah sebagai berikut :

- a. Pemasangan *Zebra Cross* harus pada jalan dengan arus lalu lintas, kecepatan lalu lintas dan arus pejalan kaki yang relatif rendah.
- b. Lokasi *Zebra Cross* harus mempunyai jarak pandang yang cukup, agar tundaan kendaraan yang diakibatkan oleh penggunaan fasilitas penyebrangan masih dalam batas yang aman.
- c. Penempatan jalur penyebrangan sedekat mungkin dengan persimpangan untuk penyebrangan dengan *zebra cross* atau *pelican cross*
- d. Penyebrangan ditempatkan tegak lurus dengan sumbu jalan supaya lokasi penyebrangan terlihat langsung dan jelas oleh pengendara.

2.4.2. Pelengkap Jalur pejalan kaki

- 1. Lapak tunggu
 - a. Pemasangan jalur lalu lintas yang lebar, dimana penyebrang jalan sulit untuk menyebrang dengan aman harus diberikan lapak tunggu.
 - b. Minimum lebar lapak tunggu adalah 1,20 meter.

- c. Pengecatan pada lapal tunggu harus dengan cat yang memantulkan cahaya (*reflective*).
2. Rambu
 - a. Penempatan rambu tidak boleh menghalangi pejalan kaki dan harus muah terlihat dengan jelas.
 - b. Penempatan peletakan rambu disebelah kiri menurut arah lalu lintas
 - c. Harus terlihat jelas pada malam hari dan pemasangan rambu harus kokoh.
 3. Marka
 - a. Pemotongan marka jalan berupa *zebra cross* dan pelikan *cross* hanya ditempatkan pada jalur pejalan kaki
 - b. Marka jalan harus dibuat sedemikian rupa sehingga mudah terlihat dengan jelas bagi pemakai jalan atau pejalan kaki
 - c. Pemasangan marka harus bersifat tetap dan kokoh serta tidak menimbulkan licin pada permukaan jalan dan terlihat jelas pada malam hari.
 4. Bangunan pendukung
 - a. Bangunan pendukung harus cukup kuat sesuai dengan fungsinya memberikan keamanan dan kenyamanan bagi pejalan kaki.

2.5. Tinjauan Aspek Keamanan dan Kenyamanan

Pada bagian ini akan dibahas lebih terperinci mengenai parameter untuk mengetahui keamanan dan kenyamanan jalur pejalan kaki. Aspek keamanan dan kenyamanan pada jalur pejalan kaki mengacu pada teori Untermann (1984) dan Rustam Hakim (2003), sedangkan untuk acuan dan perancangan mengacu pada berbagai sumber seperti Permen PU No. 30 (2006), standar Perencanaan Fasilitas Pejalan Kaki di Kawasan Perkotaan berdasarkan Direktorat Bina Teknik (2005).

2.5.1. Keamanan

Ketika kebutuhan fisiologis telah terpenuhi maka akan muncul kebutuhan akan keamanan. Diantaranya; *security of employment* yaitu keselamatan kerja, *moral and physiological security* yaitu keamanan fisiologis, *physical security* yaitu aman dari kejahatan dan agresi, *familial security* yaitu keamanan keluarga, *security of health* yaitu keamanan kesehatan, *security of revenues and resources* yaitu keamanan sumber daya, dan *security of personal property against crime* yaitu keamanan kekayaan pribadi dari

kejahatan. Keamanan untuk bergerak atau berpindah dari satu ruang ke ruang berikutnya tanpa menimbulkan kecelakaan merupakan keamanan yang dimaksud dalam penelitian ini sehingga kemanan tersebut masuk dalam kategori *security of employment* atau keselamatan kerja dan *security of revenues and resources* atau keamanan sumber daya, menurut Malow (1968).

Adanya elemen-elemen pengaman dalam hal keamanan merupakan faktor utama yang bermanfaat melindungi pengguna dari permasalahan yang timbul di jalur pejalan kaki menurut Unterman (1984).

Keamanan bukan saja berarti dari segi kejahatan atau kriminal saja tapi juga termasuk keamanan dari konstruksinya, bentuk ruang dari jalur dan lingkungannya dan keperuntukkan lokasinya, maka dari itu keamanan merupakan masalah penting karena dapat mengganggu juga menghambat aktifitas yang dilakukan oleh pengguna jalan atau pejalan kaki, menurut Hakim (2006).

Dari keterangan diatas unsur- unsur yang masuk dalam faktor keamanan gerak pada jalur pejalan kaki, yaitu:

1. Tinggi pijakan atau (kereb/cansten) pada konstruksi trotoar
2. Kemiringan/*ramps* pada jalur
3. Material penutup lantai trotoar
4. Marka jalur penyebrangan

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. Menurut Untermann (dalam *Accomodating the Pedestrian, Adapting Towns and Neighbourhoods* 1984:26) aspek pengalaman pejalan kaki yaitu:

1. Yang dimaksud dengan Keselamatan (*safety*),
 - a. penempatan jalur pedestrian,
 - b. kekuatan struktur,
 - c. tekstur permukaan,
 - d. pola perkerasan,
 - e. dimensi trotoar (ruang bebas, lebar efektif, kemiringan),
 - f. penerangan yang cukup pada malam hari dan tidak menghalangi alur sirkulasi

Berikut merupakan aspek dan kriteria di ruang luar yang dapat memberikan keamanan bagi pejalan kaki antara lain sebagai berikut, berdasarkan kajian pustaka yang telah dibahas sebelumnya (Aspek Keamanan):

1. Jalur pejalan kaki

- a. Lebar min. jalan 2 meter terutama untuk lansia dan para penyandang cacat. ^[1]_[SEP] Sedangkan menurut standar dari Permen PU No. 30 (2006) telah menetapkan standar ukuran untuk lebar jalur pedestrian bagi yang juga dapat digunakan bagi lansia dan penyandang cacat adalah 120 cm (searah) dan 160 cm (dua arah). ^[1]_[SEP]
- b. Trotoar yang lebar juga memberi jarak dengan kendaraan, sehingga agar aman memang seharusnya trotoar dibuat lebar minimal 160 cm. Sedangkan jalur untuk penyeberangan jalan jika mengacu pada standar Permen PU No. 30 (2006) maka lebar minimalnya adalah 180 cm. ^[1]_[SEP]
- c. Material penutup jalan yang digunakan tidak bermotif, halus, rata, tidak licin dan tidak menyilaukan. Selain itu, untuk jalur pemandu juga harus dibedakan dengan jalur pedestrian biasa. Di dalam Permen PU No. 30 (2006) juga sudah diatur standar – standar motif, ukuran, dan perancangan untuk jalur pemandu yang aman bagi pejalan kaki dan penyandang cacat. Contohnya adalah tekstur garis – garis untuk menandai perubahan arah perjalanan, tekstur bulat – bulat untuk memberikan peringatan terhadap situasi, pemasangan pola tekstur ubin yang memperhatikan kondisi dan fasilitas lingkungan, lebar ubin 30 cm, dll. ^[1]_[SEP]
- d. Meskipun pola material harus dihindari, namun perlu adanya perubahan warna atau bahan yang berguna untuk mengarahkan pejalan kaki dan penyandang cacat agar tidak masuk ke jalur berbahaya seperti jalur lalu lintas. Agar tidak berbahaya sehingga jalur pengarah atau pemandu sudah ditetapkan dan disepakati dalam Permen PU No. 30 (2006). ^[1]_[SEP]
- e. Sebaiknya jalur pejalan kaki dan sepeda dipisahkan seperti yang juga ditetapkan dalam buku standar perencanaan fasilitas pejalan kaki di Kawasan Perkotaan berdasarkan Direktorat Bina Teknik (2005) dan Permen PU No. 30 (2006). ^[1]_[SEP]

2. Penyeberangan pejalan kaki^[1]_[SEP]

- a. Pada jalan-jalan yang sibuk dan lebar, penanda untuk penyeberangan pejalan kaki harus disediakan. Ukuran tinggi penanda tersebut harus disesuaikan dengan standar bagi lansia agar mudah dijangkau (jika berbentuk tombol) dan mudah dilihat.

Keamanan bukan saja berarti dari segi kejahatan atau kriminal saja tapi juga termasuk keamanan dari konstruksinya, bentuk ruang dari jalur dan lingkungannya dan keperuntukkan lokasinya, maka dari itu keamanan merupakan masalah penting karena dapat mengganggu juga menghambat aktifitas yang dilakukan oleh pengguna jalan atau pejalan kaki, menurut Hakim (2006), kemudian yang menjadi dasar aspek keamanan teori ialah ditetapkannya tinggi kereb / kansten, kemiringan/ *ramps*, permukaan material penutup trotoar dan marka jalan untuk penyebrangan menjadikannya sebagai parameter keamanan.

Pernyataan tersebut diartikan ke dalam penelitian yang fokus pada keamanan gerak ketika berjalan diatas jalur pedestrian dalam hal ini bermula ketika melangkah diatas kereb/cansten apakah terlalu tinggi atau tidak sehingga pejalan kaki bisa aman melangkah dan tidak terjatuh, Kemiringan jalur (*ramps*) pada jalur pedestrian yang memudahkan pencapaian untuk pengguna difabel. Begitu juga ketika berjalan diatas jalur pedestrian yaitu apa pejalan kaki merasa aman dengan tidak terpeleset akibat material penutup lantainya yang licin atau berlumut juga material untuk jalur difabel dan keamanan penyebrangan adanya rambu, marka, dan *zebra cross*.

Hal diatas juga di dukung oleh pernyataan Unterman (1984), bahwa adanya elemen-elemen pengaman dalam hal ini untuk melindungi pejalan kaki dari berbagai permasalahan yang timbul di jalur pedestrian merupakan faktor utama Keamanan bagi pengguna jalur pedestrian.

Sedangkan parameter yang ditetapkan dengan nilai ketinggian 15-20 cm, kemiringan jalur, material, dan ketentuan marka penyebrangan sesuai kajian Standar Perencanaan Jalur Pejalan Kaki di Kawasan Perkotaan Berdasarkan Direktorat Bina Teknik (1995) dan Permen PU no.30 (2006).

2.5.2. Kenyamanan

Pemberian kesempatan berkeliling menikmati perjalanan dapat meningkatkan gairah semangat aktivitas para pejalan kaki maka dari itu membutuhkan kenyamanan ketika melakukan perjalanan diatas jalur pedestrian.

Terdapat unsur-unsur yang mempengaruhi kenyamanan (*comfort*) pada suatu pedestrian menurut Unterman (1984). Aksesibilitas kemudahan yang dapat dicapai oleh orang terhadap suatu objek ataupun lingkungan adalah salah satunya. Unsur-unsur yang mempengaruhi aksesibilitas ialah:

1. Tidak adanya hambatan
2. Berukuran lebar dan bebas tidak terhalang
3. Terdapat daerah berjalan dan area duduk
4. Kemiringan / *Ramps*
5. Pegangan pada Trotoar
6. Pola permukaan dan Tekstur

Kenyamanan merupakan kondisi dimana para pejalan kaki harus memiliki jalur yang mudah untuk dilalui terkait pula dengan kapasitas dan kesesakan ruang pejalan kaki. Jalur yang mudah dan tidak sesak ini berarti juga memiliki lebar yang ideal untuk dapat dilalui oleh pejalan kaki, kriteria perancangan ruang untuk pejalan kaki yang baik ini merupakan tuntutan kriteria kenyamanan menurut Shirvani (1985).

Menurut praktisi perancang ruang publik dan lansekap, (Rustam Hakim, *Komponen Perancangan Arsitektur Lansekap*, 2003:185), kenyamanan ditentukan oleh beberapa unsur pembentuk dalam perancangan yakni iklim, kebisingan, aroma, bentuk, keamanan, kebersihan, sirkulasi, keindahan dan lampu penerangan. Dengan penjelasan rinci sebagai berikut:

1. Sirkulasi dapat dibedakan menjadi 2 yaitu sirkulasi didalam ruang dan diluar ruang atau peralihan antara dalam dan luar, berbagai macam alasan kenyamanan dapat berkurang yaitu sirkulasi yang kurang baik, seperti tidak adanya pembagian ruang yang jelas untuk sirkulasi manusia dan kendaraan bermotor, atau tidak ada pembagian sirkulasi antara ruang satu dengan lainnya.
2. Iklim, atau daya alam yang dapat berpengaruh pada kenyamanan antara lain:
 - a. Radiasi matahari

Radiasi matahari pada siang hari diperlukan adanya peneduh (*shading*) pada

bagian yang terekspos oleh sinar matahari karena dapat mengurangi kenyamanan pejalan kaki.

b. Angin

Pada ruang-ruang yang luas dan terbuka perlu diadakan elemen-elemen penghalang angin supaya kecepatan angin yang kencang dapat dikurangi inilah pentingnya perhatian kepada arah angin dalam merancang sehingga tercipta pergerakan angin yang sejuk dan memberi kenyamanan.

c. Curah hujan

Pada daerah tropis dimana curah hujan tinggi dan kecepatan angin relatif kencang perlu diperhatikan bukaan agar tidak menimbulkan gangguan pada aktifitas ruang publik

3. Temperatur

Sangat diperlukan adanya temperatur optimal untuk menjaga orang tetap bekerja dengan baik karena sangat mempengaruhi bagi aktivitas kerja temperatur yang terlalu dingin akan menurunkan gairah kerja dan temperatur yang terlampau panas dapat membuat kelelahan dalam bekerja dan cenderung banyak membuat kesalahan.

4. Kebisingan, Pada daerah yang diperuntukkan untuk perkantoran dan industri, kebisingan merupakan satu masalah pokok yang bisa mengganggu kenyamanan bagi orang di sekitarnya. Banyak cara untuk mengurangi kebisingan, salah satunya dengan menggunakan alat pelindung diri (ear muff, ear plug), kebisingan juga dapat direduksi dengan memberi barrier atau penghalang antara sumber kebisingan dengan pengguna

5. Aroma atau bau-bauan ini sangat mengganggu dan dapat mengurangi kenyamanan orang yang berada di sekitarnya. Aroma wewangian pun relatif secara personal. Wewangian yang menyenangkan untuk seseorang belum tentu menyenangkan bagi orang lain.

6. Bentuk, rasa nyaman dapat timbul dari bentuk perancangan yang disesuaikan dengan ukuran standar manusia.

7. Aksesibilitas merupakan masalah terpenting, karena ini dapat mengganggu dan menghambat aktivitas yang akan dilakukan terutama bagi pejalan kaki penyandang cacat. Kemudahan pencapaian bukan saja termasuk kekuatan konstruksi, material,

dan *ramps* namun kemudahan mencapai jalur pedestrian dengan fasilitas penyebrangan yang nyaman juga termasuk.

8. Kebersihan, untuk mengeliminasi bau-bauan yang tidak sedap yang ditimbulkan sesuatu yang bersih adalah daya tarik lokasi juga menambah rasa nyaman dari kotoran dan sampah.
9. Keindahan, untuk menilai keindahan cukup sulit karena setiap orang memiliki persepsi yang berbeda untuk menyatakan sesuatu itu adalah indah karena mencakup masalah kepuasan batin dalam hal keindahan ini, keindahan juga dapat diperoleh dari segi bentuk ataupun warna.
10. Penerangan, penerangan yang baik memperhatikan beberapa aspek yaitu cahaya alami, lampu penerangan yang kuat, kualitas cahaya, daya penerangan, pemilihan dan peletakan lampu agar tidak menghalangi dan pencahayaan alami di sini juga dapat membantu penerangan buatan atau lampu penerangan untuk mengurangi penggunaan listrik yang berlebih.

Berikut merupakan aspek dan kriteria kenyamanan bagi pejalan kaki kedalam parameter antara lain sebagai berikut.

- a. Pejalan kaki harus mencapai tujuan dengan jarak sedekat mungkin, nyaman dari lalu lintas yang lain berdasarkan standar perencanaan fasilitas pejalan kaki di Kawasan Perkotaan berdasarkan Direktorat Bina Teknik (1995)
- b. Dimensi jalur pejalan kaki mengenai lebar, panjang, ketinggian dan kemiringan jalur yang mempengaruhi kenyamanan bergerak pejalan kaki dan penyandang cacat di dalam Permen PU No. 30 (2006)
- c. Dilengkapi rambu atau pelengkap jalan lainnya sehingga pejalan kaki leluasa untuk berjalan, terutama bagi pejalan kaki yang tuna daksa berdasarkan standar Direktorat Bina Teknik (1995)
- d. Fasilitas pejalan kaki harus dibuat pada ruas-ruas jalan di perkotaan atau pada tempat-tempat dimana volume pejalan kaki memenuhi syarat atau ketentuan untuk pembuatan fasilitas tersebut.
- e. Lampu penerangan pada jalur pejalan kaki untuk kenyamanan dimalam hari.
- f. Rambu dan marka untuk penyebrangan dalam standar perencanaan fasilitas pejalan kaki di Kawasan Perkotaan berdasarkan Direktorat Bina Teknik (2005) dan Permen PU No. 30 (2006). ^[1]_[5EP]

Menurut Unterman (1984), unsur-unsur yang mempengaruhi kenyamanan (*comfort*) pada suatu pedestrian salah satunya adalah Aksesibilitas berupa kemudahan yang dapat dicapai oleh orang terhadap suatu objek ataupun lingkungan, yang terdiri dari tidak adanya hambatan dan halangan, ukuran lebar dan bebas bergerak, terdapat daerah istirahat, kemiringan jalur, *Curb Ramps* pada Trotoar dan permukaan tekstur trotoar. Sehingga yang menjadi dasar teori ditetapkannya lebar panjang trotoar, ruang bebas trotoar dan fasilitas *street furniture* di atas trotoar menjadi parameter kenyamanan.

Lebar dari trotoar tersebut harus menjadi parameter utama juga agar pejalan kaki tidak berdesakan dan kapasitasnya bisa memenuhi kebutuhan akan ruang trotoar, kondisi ini dimana pejalan kaki harus memiliki jalur yang mudah untuk dilalui terkait dengan maksimal kesesakan ruang pejalan kaki ini merupakan kenyamanan menurut Shirvani (1985).

Jalur pejalan kaki atau pedestrian merupakan ruang bebas untuk orang-orang dan jalan yang merupakan ruang bebas untuk kendaraan. jalur pedestrian ini juga merupakan ruang koridor untuk orang beristirahat atau duduk-duduk, bergerak, berteduh, dan penyegar sebagai *first impression* yang dirasakan bila orang mulai menuju keluar dari bangunan kantor atau bangunan lainnya disekitar kawasan, maka dari itu dengan ketinggian ruang bebas trotoar yang memiliki parameter ketinggian maksimal 25 centimeter ini diambil sesuai Standar Perencanaan Jalur Pejalan Kaki di Kawasan Perkotaan berdasarkan Direktorat Bina Teknik (1995).

Fasilitas *street furniture* pejalan kaki terdiri dari tiang lampu penerang, Rambu lalu lintas, Keranjang sampah, Tanaman peneduh, dan Tempat istirahat ini mengacu pada Standar Perencanaan Jalur Pejalan Kaki di Kawasan Perkotaan Berdasarkan Direktorat Bina Teknik (1995). Apakah fasilitas tersebut penerapannya sudah baik atau bahkan mengganggu jalannya sirkulasi yang terjadi di jalur pejalan kaki.

Tabel 2.1 Kajian literatur

Literatur	Aspek keamanan & kenyamanan
Rustam Hakim (Hakim, Komponen Perancangan Arsitektur Lansekap, 2003:185)	a. Sirkulasi
	b. Daya Alam / Iklim
	c. Aroma / bau-bauan
	d. Bentuk
	e. Kebisingan
	f. Akses
	g. Keindahan
	h. Kebersihan
	i. Penerangan

Untermann (dalam Accomodating the Pedestrian, Adapting Towns and Neighbourhoods 1984:26)

a. Keamanan (*safety*)

b. Kenyamanan (*convenience*)

c. Kesenangan (*pleasure*)

Unsur-unsur diatas dapat dijabarkan lebih detil lagi sesuai dengan kebutuhan penelitian. Unsur keamanan dan kenyamanan dipilih karena sudah dapat mewakili kebutuhan yang mencakup objek amatan yang akan diteliti berdasarkan fisik yaitu sirkulasi, aksesibilitas, dan bentuk.

2.6. Tinjauan studi terdahulu

2.6.1. Jalur Pedestrian di Kawasan Perdagangan dan Jasa Ditinjau dari Aksesibilitas dan Kenyamanan Pengguna Kasus Pejalan Kaki di Jalan Sudirman Kota Salatiga (Rahadi, 2003)

Tujuan dari penelitian ini untuk mengetahui mengapa jalur pejalan kaki kurang diminati oleh pejalan kaki. Maka penelitian ini dilaksanakan untuk mencari keterkaitan antara jalur pejalan kaki, atribut aksesibilitas dan kenyamanan, dan pejalan kaki.

Penelitian ini menggunakan pendekatan metodologi kualitatif paradigma kuantitatif. Dalam penelitian ini komponen yang akan diteliti adalah jalur pejalan kaki sebagai *setting*, pejalan kaki sebagai aktor/objek penelitian, aksesibilitas dan kenyamanan sebagai atribut kualitas hubungan antara setting dan perilaku.

2.6.2. Persepsi Masyarakat terhadap Aktivitas Ruang Terbuka Publik di Lapangan Pancasila Simpang Lima, Semarang (Azzaki dan Suwandono, 2013)

Kawasan Simpang Lima mempunyai fungsi kawasan Central Business District dengan kepadatan aktivitas tinggi oleh masyarakat yang berkunjung. Tujuan penelitian ini adalah mengetahui persepsi masyarakat terhadap ruang terbuka publik di lapangan Pancasila Simpang Lima Semarang. Dengan tujuan tersebut maka sasaran yang dilakukan adalah identifikasi karakteristik fungsi ruang terbuka publik, identifikasi kondisi fisik fasilitas umum, identifikasi karakteristik pengguna, dan identifikasi karakteristik aktivitas.

Hasil dari analisis menunjukkan bahwa pada aspek karakteristik dan fungsi ruang terbuka publik yaitu fungsi sebagai wadah interaksi sosial, tipologi sebagai lapangan pusat kota, aksesibilitas kawasan cukup baik mudah dijangkau, kenyamanan adalah

cukup baik untuk beraktivitas, keamanan adalah cukup baik dari tindakan kejahatan, kebersihan adalah kurang baik dari kebersihan lingkungan, Pendekatan yang digunakan dalam penelitian ini adalah pendekatan kuantitatif dengan melakukan observasi lapangan, dan kuisioner terhadap aktivitas masyarakat yang berkunjung diruang terbuka publik. Data yang diperoleh melalui kuisioner akan diolah secara deskriptif kuantitatif.

2.6.3. Tingkat Kenyamanan Jalur Pedestrian Di Kawasan Simpang Lima Kota Semarang Berdasarkan Persepsi Pengguna (Purnomo & Setiawan, 2015)

Di Kota Semarang jalur pedestrian di kawasan Simpang Lima Kota Semarang sendiri merupakan jalur pedestrian yang cukup ramai, dan sudah ditata sedemikian rupa bagi para pedagang kaki lima. Keramaian yang timbul akibat keberadaan pedagang kaki lima terkadang membuat beberapa orang merasa kurang nyaman untuk melaluinya. Permasalahan yang terjadi akan diobservasi lalu dianalisa, yaitu mengenai tingkat kenyamanan jalur pedestrian di kawasan Simpang Lima Kota Semarang berdasarkan persepsi pengguna.

Penelitian ini berpendekatan kuantitatif dan berjenis deskriptif. Dikatakan kuantitatif karena pendekatan yang digunakan di dalam usulan penelitian, proses, hipotesis, turun ke lapangan, analisa data dan kesimpulan data sampai dengan penulisannya menggunakan aspek pengukuran, perhitungan, rumus dan kepastian data numerik. Sifat penelitian ini termasuk penelitian deskriptif karena bertujuan membuat diskripsi mengenai fakta-fakta dan sifat-sifat suatu populasi.

2.6.4. Street Vending and The Use of Urban Public Spaces in Tongaat Central Business District, KwaZulu Natal (Hlengwa, 2016)

Ruang publik perkotaan saat ini sudah digunakan sebagai aset mata pencaharian bagi kaum menengah kebawah pada daerah pusat distrik bisnis di Tongaat hal ini menjadikan adanya kontra antara pedagang kaki lima dengan pengguna perkotaan lainnya khususnya pejalan kaki. Tujuan dari penelitian ini untuk mengetahui dinamika spasial kegiatan di sektor informal perkotaan yang harus dipahami dan kebutuhan ruang bagi PKL harus dipertimbangkan.

Metode yang digunakan ialah *mixed method* antara kualitatif dan kuantitatif namun metode kualitatif lebih dominan. Termasuk metode observasi, wawancara, dan

pertanyaan-pertanyaan. Penelitian ini dilakukan dari perspektif feminis baik pedagang maupun pejalan kaki

2.6.5. Kajian Pengaruh Keberadaan Pedagang Kaki Lima di Jalan Gatot Subroto

Medan Terhadap kenyamanan Pejalan Kaki (Rizky, 2016)

Dalam hal ini emperan toko dan jalur pejalan kaki di Jalan Gatot Subroto khususnya di depan MedanFair (Jalan Gatot subroto pertemuan antara Jalan Iskandar Muda dan Jalan Nibung Raya) memiliki posisi ekonomis yang cukup tinggi dan signifikan di kota Medan akan tetapi telah dialihkan memanfaatkan menjadi tempat pedagang kaki lima dan tempat parkir sementara bagi pengguna kendaraan bermotor yang beraktifitas di kawasan tersebut. Fenomena yang terjadi saat ini adalah keadaan lokasi yang menjadi sangat tidak teratur dan mempengaruhi kenyamanan pejalan kaki yang beraktivitas di kasawan jalan Gatot Subroto Medan yang membuat *image* buruk terhadap wajah Kota Medan. Penelitian ini bertujuan untuk mengkaji pengaruh keberadaan pedagang kaki lima di lokasi Jalan Gatot Subroto terhadap kenyamanan pejalan kaki.

Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode kajian literatur permasalahan sejenis, kualitatif deskriptif, metode rasionalistik dengan responden 100 orang, dan observasi lapangan.

2.6.6. Kesimpulan studi terdahulu

Menurut penelitian berdasarkan kenyamanan jalur pedestrian terhadap aktivitas informal bahwa pentingnya fasilitas pada ruang publik ini sangat mempengaruhi tingkat kenyamanan pengguna khususnya pada jalur pedestrian. Berikut merupakan kesimpulan dari studi-studi terdahulu

Tabel 2.2 Kesimpulan Studi Terdahulu

Parameter Kontribusi	Studi Penelitian I	Studi Penelitian II	Studi Penelitian III	Studi Penelitian IV	Studi Penelitian V	Kontribusi
Desain Penelitian	Metode Kualitatif paradigma Kuantitatif	Kuantitatif deskriptif	<i>Mixed Method</i> (dominasi kualitatif)	Kuantitatif deskriptif	Kualitatif deskriptif	Dominasi penggunaan Kualitatif atau penggabungan
Objek amatan Penelitian	Aksesibilitas Kenyamanan, Atribut	Kenyamanan Keamanan kriminalitas, aksesibilitas,	Aktivitas PKL (<i>street vending</i>), Kenyamanan	Kondisi Jalur pedestrian, Fasilitas pendukung	Keamanan, kebersihan, sirkulasi, keindahan	Studi-studi penelitian menekankan pada

		kebersihan	pejalan kaki	Jalur pedestrian		kenyamanan pejalan kaki, aktivitas, lingkungan, fisik dan waktu
Inti Temuan Peneliti	Dibutuhkan penelitian lanjutan pada jalur pejalan kaki ditinjau dari atributnya dan permasalahan kegagalan pemerintah kota	Kurangnya fasilitas pada jalur pejalan kaki sehingga dibutuhkan tindakan perbaikan	Pengelolaan PKL tanpa mengorbankan kesejahteraan pedagang agar fasilitas ruang terbuka umum tetap berjalan dengan baik	Tingkat kenyamanan berdasarkan angket sudah cukup nyaman namun kurangnya penerangan pada jalur pedestrian dan fasilitas difabel	Melakukan upaya agar dimensi yang digunakan PKL lebih ditata agar tidak mengganggu pejalan kaki	Solusi permasalahan fokus pada pengaruh kenyamanan jalur pedestrian

Keterkaitan antara penelitian terdahulu yang sudah dilampirkan diatas ialah, bahwa kenyamanan pada jalur pejalan kaki di ruang terbuka publik sangatlah penting untuk ditelaah karena mempengaruhi banyak aspek pada sekitarnya. Dan keterkaitan antara kelima studi terdahulu diatas ialah bahwa pengaruh terbesar dari kenyamanan pejalan kaki merupakan aktivitas diluar pejalan kaki terutama aktivitas sektor informal (pedagang kaki lima).

2.7. Parameter Penelitian

Pemilihan aspek kenyamanan dari banyaknya kriteria kualitas jalur pedestrian setelah mempertimbangkan tinjauan teori, peraturan dan penelitian terdahulu. Berikut merupakan penjabaran dari tiap sumber dan kontribusinya dalam menetapkan aspek kenyamanan dalam penelitian ini (Tabel 2.3)

Tabel 2.3 Penentuan aspek kenyamanan dalam penelitian

Kategori	Sumber	Kontribusi dalam menentukan aspek kenyamanan
Teori	Untermann (dalam Accomodating the Pedestrian, Adapting Towns and Neighbourhoods 1984:26)	a. Keselamatan (<i>safety</i>) b. Kenikmatan (<i>convenience</i>) c. Kesenangan (<i>pleasure</i>)
	Rustam Hakim (Hakim, Komponen Perancangan Arsitektur Lansekap, 2003:185)	a. sirkulasi b. iklim c. bentuk d. aroma e. kebisingan

		f. keindahan g. kebersihan h. keamanan i. penerangan
Peraturan	Peraturan Pemerintah PU No. 30 tahun 2006	Mengenai asas, penerapan persyaratan, dan persyaratan teknik fasilitas dan aksesibilitas bangunan gedung dan lingkungan
	Peraturan Daerah Kota Semarang nomor 11 tahun 2000	Tentang Peraturan dan Pembinaan Pedagang Kaki Lima salah satunya mempergunakan tempat usaha sebagaimana dimaksud setiap PKL harus mendapatkan ijin tertulis terlebih dahulu dari Walikota
	Peraturan Daerah Kota Semarang nomor 14 tahun 2011-2031	Tentang Penataan Jalur Pejalan Kaki di kota Semarang
Standar	Buku standar perencanaan fasilitas pejalan kaki di kawasan perkotaan (1995)	Tentang acuan dan pegangan dalam perencanaan fasilitas pejalan kaki sebagai suatu bagian dan jaingan jalan yang merupakan suatu kesatuan yang terpadu dengan fasilitas pejalan kaki yang disediakan sebagai pelengkap prasarana yang lain serta tata guna lahan pada suatu kawasan perkotaan.
Penelitian terdahulu	Rahadi (2003)	Timbulnya permasalahan kenyamanan pada jalur pejalan kaki di jalan Sudirman dikarenakan aktivitas diluar pejalan kaki seperti aktivitas tenda PKL yang menghalangi keberadaan jalur pejalan kaki ini dikarenakan kegagalan pemerintah kota Salatiga dalam mengatur ruas jalan tersebut.
	Azzaki dan Suwandono, (2013)	Tujuan penelitian ini adalah mengetahui persepsi masyarakat terhadap ruang terbuka publik di lapangan Pancasila Simpang Lima Semarang dengan fungsi kawasan Central Business District memiliki kepadatan aktivitas tinggi oleh masyarakat yang berkunjung. Dengan tujuan tersebut maka sasaran yang dilakukan adalah identifikasi karakteristik fungsi ruang terbuka publik, identifikasi kondisi fisik fasilitas umum, identifikasi karakteristik pengguna, dan identifikasi karakteristik aktivitas
	Purnomo & Setiawan (2015)	Jalur pedestrian di kawasan Simpang Lima Kota Semarang sudah ditata sedemikian rupa bagi para pedagang kaki lima. Adanya rasa hak menggunakan jalur pedestrian, pedagang terkadang memarkirkan motor mereka di jalur pedestrian yang sebenarnya disisakan untuk para pejalan kaki. Keramaian yang timbul adanya pedagang kaki lima terkadang membuat beberapa orang merasa kurang nyaman untuk melaluinya
	Rizky (2016)	Fenomena yang terjadi saat ini adalah keadaan lokasi koridor jalur pedestrian tersebut menjadi sangat tidak teratur dan sangat mempengaruhi kenyamanan pejalan kaki yang beraktivitas di kawasan itu dan membuat <i>image</i> buruk terhadap wajah Kota Medan

Sinergi atau keterkaitan antara parameter penelitian diatas adalah penemuan aspek, variabel penelitian yang sesuai dengan urgensi penelitian pada kawasan yaitu sirkulasi, aksesibilitas, dan bentuk jalur pejalan kaki, yang dilandasi landasan teori, literatur, peraturan, dan studi terdahulu.



BAB III METODE PENELITIAN

Metode penelitian tahapan untuk mendapatkan data dengan tujuan tertentu secara ilmiah, yang dilakukan dengan cara yang masuk akal dapat dinilai secara empiris dan dilakukan dengan tahapan sistematis (Sugiono, 2011:2). Bab ini akan menjelaskan mengenai langkah-langkah yang dilakukan selama penelitian yang berupa teknik pengumpulan data, teknik analisis data hingga teknik sintesis data

3.1. Jenis dan Metode Umum Penelitian

3.1.1. Jenis penelitian

Jenis penelitian yang digunakan adalah penelitian kualitatif. Pendekatan penelitian kualitatif yang digunakan dalam penelitian ini lebih menekankan pada makna dan proses daripada hasil suatu aktivitas (Raco, 2010:61). Karakteristik khas dari penelitian ini adalah penekanan pada lingkungan yang alamiah (*naturalistic setting*) sasaran penelitian yaitu dalam keadaan aktual dan asli apa adanya tanpa rekayasa penelitian sehingga, tema atau bahasan penelitian kualitatif mengarah pada kondisi asli, sesuai dengan di mana, dan kapan subjek penelitian berada. Dimulai dengan mengobservasi sasaran penelitian secara rinci menuju generalisasi dan ide-ide yang abstrak (induktif), dan berawal dari suatu fakta juga realita, disusun secara lentur dan terbuka disesuaikan dengan kondisi sebenarnya yang dijumpai di lapangan (fleksibel), kedalaman (*indepth*) metode ini hendak mempelajari bagaimana orang mengerti sesuatu. Pada prinsipnya manusia selalu mengungkapkan diri dalam bentuk simbol-simbol. Simbol ini memiliki arti. Untuk itu wawancara merupakan media yang penting untuk menangkap pemahaman dan pengertian orang atas simbol-simbol yang digunakan, keseluruhan (*wholeness*) Jadi, termasuk ciri khas penelitian kualitatif adalah kontek sosialnya dapat diperiksa secara menyeluruh, tanpa menjadikannya terisolir, tidak lengkap dan menjadi variabel terputus, dan fokus pada makna (*centrality of meaning*) Penelitian kualitatif memusatkan pada kegiatan ontologis, sehingga data yang dikumpulkan terutama berupa kata-kata, kalimat atau gambar memiliki makna yang lebih nyata daripada sekedar angka atau frekuensi.

3.1.2. Metode umum penelitian

Metode umum yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode deskriptif-kualitatif. Bogdan dan Taylor (dalam Moleong, 2010) mendefinisikan metode kualitatif sebagai sebuah prosedur penelitian terhadap orang-orang maupun perilakunya yang akan diamati sehingga menghasilkan data berupa kata-kata tertulis maupun lisan. Metode deskriptif kualitatif digunakan untuk mengidentifikasi dan menjelaskan data-data yang diperoleh berdasarkan kondisi aktual di lapangan, selanjutnya data tersebut akan dikaji untuk dianalisis lebih lanjut berdasarkan teori-teori yang berasal dari literatur maupun penelitian-penelitian terdahulu. Sedangkan metode yang digunakan dalam mengkaji data berdasarkan standar dan peraturan-peraturan yang berlaku menggunakan metode normatif.

Dengan tahapan yang dimulai dari pengungkapan isu kawasan dan masalah penelitian hingga tahap pemberian gagasan sampai penyimpulan akhir penelitian dengan ditambahkan persepsi masyarakat (kuisioner) namun dengan porsi tidak lebih banyak dari kajian literatur, teori, juga peraturan-peraturan.

3.2. . Lokasi penelitian

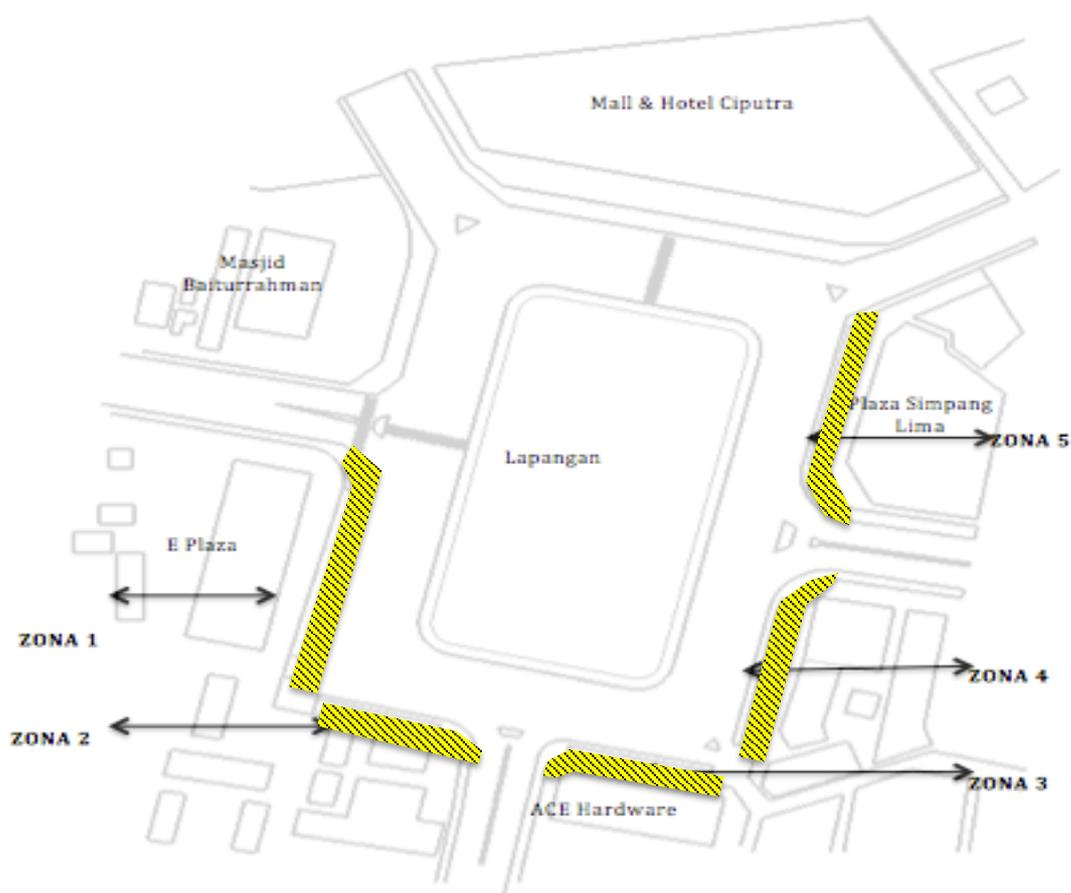
Lokasi penelitian yang digunakan adalah Kawasan Simpang Lima, Semarang. Kawasan Simpang Lima Semarang adalah sebuah kawasan yang berada di pusat kota Semarang dijalur nasional. Simpang lima merupakan pertemuan dari lima jalan besar yang tergabung dan membentuk bundaran, yaitu jalan besar pertama ialah pada Jl. Pahlawan, Jl. Pandanaran tempatnya pusat oleh-oleh, Jl. Ahmad Yani, Jl. Gajah Mada dan Jl A Dahlan yang tidak begitu besar. Di sekitarnya berdiri penginapan hotel berbintang dan *mall*. Di antaranya, Hotel Horison, Hotel Ciputra, Hotel Graha Santika, Plaza Simpang Lima, Mall Ciputra, E Plaza, Untuk hari sabtu dan minggu kawasan ini sangat dipadati dan diperuntukan untuk pejalan kaki juga pesepeda.



Gambar 3.1 Gambar dan peta kawasan penelitian
 Sumber: Google maps

3.3. Objek penelitian

Objek penelitian merupakan titik perhatian dari suatu penelitian. Objek penelitian adalah pokok persoalan yang ingin diteliti untuk mendapatkan data yang terarah.



Gambar 3.2 Peta zona amatan

Objek dalam penelitian ini adalah jalur pejalan kaki pada kawasan Pedagang Kaki Lima Simpang Lima Semarang yang mempengaruhi keamanan dan kenyamanan pejalan kaki tersebut. Unsur keamanan dan kenyamanan dipilih karena sudah dapat mewakili kebutuhan yang mencakup objek amatan yang akan diteliti yaitu keamanan dan kenyamanan fisik berdasarkan parameter penelitian yang sudah diterapkan.

3.4. Subjek penelitian

Subjek penelitian merupakan sumber informasi yang digali untuk mengungkap fakta-fakta di lapangan. Subjek penelitian dalam penelitian ini bisa berupa responden maupun orang yang diamati di lapangan.

Kategori subjek penelitian ialah

1. Pejalan kaki, yakni pejalan kaki yang hanya melintas pada jalur dan pejalan kaki sebagai pembeli

Populasi dalam penelitian ini adalah pejalan kaki pada jalur pejalan kaki di Kawasan Pedagang Kaki Lima, Simpang Lima Semarang, yang beraktivitas pada pagi, siang, sore dan malam hari terutama pada waktu ramai yaitu hari libur melalui pertanyaan terbuka, 30 responden yang mencakup pejalan kaki yang sehat jasmani dan penyandang difabel juga Pedagang Kaki Lima. Penentuan sampel menggunakan teknik *purposive sampling* dengan pertimbangan sampel adalah termasuk kategori pejalan kaki yang sedang melewati atau menggunakan jalur penelitian sehingga sampel yang diambil dapat representatif dalam memberikan informasi yang dibutuhkan secara jelas. Teknik penggalan data yang digunakan adalah *snowball sampling* yaitu melalui wawancara secara mendalam kepada satu responden ke responden lain sampai peneliti tidak dapat menemukan informasi lagi. Kategori pejalan kaki ialah berjenis kelamin wanita maupun pria berusia 17 tahun keatas (kategori dewasa menurut Depkes), yang normal maupun yang memiliki keterbatasan fisik, yang sendiri maupun yang ditemani orang lain serta yang memang bermaksud datang maupun yang sekedar lewat.

3.5. Waktu dan Instrumen Penelitian

3.5.1. Waktu penelitian

Waktu penelitian dibagi menjadi 3, yaitu persiapan penelitian, pelaksanaan penelitian, dan penyusunan laporan penelitian. Untuk tahap pelaksanaan penelitian bersifat fleksibel menyesuaikan dengan kondisi lapangan dan kebutuhan penelitian

dimulai pada bulan Oktober 2017 dan berakhir April 2018, dalam penelitian ini terbagi menjadi hari kerja dan hari libur yang sudah dibagi lagi menjadi pagi hari, siang hari dan sore hari dan malam hari. Terdapat durasi waktu penelitian sebagai perkiraan waktu penelitian yang dilakukan yaitu pagi (07.00 – 10.00), siang (12.00 – 14.00) sore (15.00-17.00) dan malam (20.00-22.00). Pembagian waktu tersebut untuk melihat perbandingan pola aktivitas pada waktu yang berbeda.

Tabel 3.1 Waktu Penelitian

No.	Rincian Kegiatan	Waktu Pelaksanaan	Keterangan
1.	Persiapan penelitian:		
a.	Konsultasi judul penelitian	Oktober 2017	Pada dosen pembimbing
b.	Penyerahan sinopsis penelitian	Oktober 2017	Pada dosen pengampu mata kuliah Seminar Arsitektur
c.	Pengumpulan data	Oktober-Desember 2017	Data dari literatur maupun kondisi lapangan
d.	Penyusunan draft proposal	Oktober-Desember 2017	Dengan konsultasi bersama dosen pembimbing
e.	Penyelesaian dan bimbingan bab I s/d III	Oktober-Desember 2017	Penyesuaian waktu dengan dosen pembimbing
f.	Seminar proposal	Desember 2017	Menyesuaikan jadwal ujian mata kuliah Seminar Arsitektur
g.	Revisi Proposal	Januari 2018	Selama minggu kedua ujian akhir semester
h.	Pengumpulan proposal skripsi final	Januari 2018	Pada hari terakhir ujian akhir semester
2.	Pelaksanaan penelitian		
a.	Menyiapkan peralatan	Januari 2018	Peralatan kebutuhan lapangan: surat perizinan dan alat survei pengamatan, wawancara dan kuesioner.
b.	Menyiapkan surat perijinan	Januari 2018	Mengurus administratif di jurusan dan fakultas
c.	Melakukan survey lapangan	Februari 2018	Mengamati dan mengidentifikasi kondisi aktual sesuai

			dengan parameter penelitian pada hari kerja dan libur (pagi, siang, sore, dan malam) dengan 2 kondisi cuaca.
d.	Melakukan wawancara dan penyebaran kuesioner	Februari 2018	Wawancara dan kuesioner: Hari Rabu, Kamis, Jumat, Sabtu dan Minggu di minggu pertama pada pagi, siang, sore dan malam hari.
3.	Penyusunan laporan penelitian:		
a.	Penyusunan bab IV dengan pengolahan dan analisis data	Maret 2018	Dengan konsultasi
b.	Penyusunan bab IV untuk perumusan rekomendasi	Maret-April 2018	Setelah keseluruhan data selesai diolah
c.	Penarikan kesimpulan	April 2018	Dengan konsultasi
d.	Penyelesaian draft laporan skripsi	April 2018	Dengan konsultasi
e.	Seminar hasil	Mei 2018	Menyesuaikan jadwal yang keluar (30 April-4 Mei 2018)

3.5.2. Instrumen Penelitian

Instrumen penelitian merupakan alat yang digunakan untuk memperoleh data dan dilanjutkan untuk pengolahan analisis data. Instrumen merupakan alat yang digunakan dalam mengumpulkan dan memperoleh data serta pengolahan dan penyajian data. Instrumen yang digunakan dalam penelitian ini adalah kuisisioner dan wawancara yang dilakukan pada pengunjung atau pejalan kaki dan pedagang kaki lima dikarenakan perlu data langsung dari sebagai pengguna jalur, sehingga informasi yang diperoleh dapat berkembang; observasi lapangan untuk melihat kondisi aktual dari lokasi penelitian dengan alat bantu kamera, *drone*, *checklist*, alat tulis, *recorder* untuk wawancara, dan kuesioner yang dilakukan pada pejalan kaki dan pedagang kaki lima untuk memperoleh data mengenai gambaran jalur pejalan kaki berdasarkan persepsi pengguna secara keseluruhan terkait fungsinya untuk jalur pejalan kaki. Untuk kuesioner dibagi menjadi 2 jenis, yaitu kuesioner untuk pejalan kaki dan pedagang kaki lima, detail kuesioner dapat dilihat pada **Lampiran 3**.

3.6. Variabel Penelitian

Variabel yang digunakan untuk menganalisis keamanan dan kenyamanan fisik pejalan kaki di kawasan Pedagang Kaki Lima Simpang Lima Semarang yaitu keamanan, sirkulasi, aksesibilitas, elemen bentuk

Tabel 3.2 Variabel penelitian

LINGKUP AREA ASPEK KEAMANAN	VARIABEL	SUB-VARIABEL	INDIKATOR	ACUAN	
Jalur pedestrian	Sirkulasi	• Dimensi	1. Tinggi sambungan permukaan 1,25 cm (diminimalkan) agar tidak tersandung	Permen PU No. 30 tahun 2006	
			2. Kemiringan/ <i>ramp</i> maksimal 5 derajat dengan permukaan yang rata	Permen PU No. 30 tahun 2006	
	Aksesibilitas	• Material (pada jalur pedestrian)	1. Terdapat perbedaan tekstur material untuk penyangang difabel	Perda Kota Semarang No.14:2011-2031 mengenai penataan jalur pejalan kaki & Permen PU No. 30 tahun 2006	
			2. Terdapat perbedaan tekstur antara jalur pejalan kaki dengan kendaraan agar aktivitas masing-masing tidak saling mengganggu	Rustam Hakim (2003) & Permen PU No. 30 tahun 2006	
			• Jalur penyebrangan	1. Zebra cross, untuk membantu pejalan kaki merasa aman menyebrang dari jalur pedestrian yang satu ke yang	Untermann (1984) & Rustam Hakim (2003) & Standar Direktorat

lain
Bina Teknik
(1995)

2. Rambu pada jalur penyebrangan, Elemen penunjang keamanan untuk memberikan identitas, informasi juga larangan. Dan rasa aman untuk menyebrang.

Jalur penyebrangan	Bentuk	• Elemen		
	Bentuk <i>elemen landscape furniture</i> harus disesuaikan dengan ukuran standar manusia agar skala yang dibentuk mempunyai fungsi sebagai penunjang keamanan		1. <i>Bollard</i> , pembatas untuk menuju jalur pejalan kaki fungsinya agar tidak ada yang menggunakan area pedestrian selain pejalan kaki	Untermann (1984) & Standar Direktorat Bina Teknik (1995)
			2. Rambu pada jalur pedestrian, Elemen penunjang keamanan untuk memberikan identitas, informasi juga larangan	Untermann (1984) & Standar Direktorat Bina Teknik (1995)
			3. Lampu penerang, elemen penunjang keamanan untuk memberikan rasa aman bagi pejalan kaki di malam hari	Permen PU No. 30 tahun 2006, Untermann (1984) & Rustam Hakim (2003)

LINGKUP AREA ASPEK KENYAMANAN	VARIABEL	SUB-VARIABEL	INDIKATOR	ACUAN
Jalur pedestrian	Sirkulasi Sirkulasi manusia yang berupa pedestrian membentuk hubungan erat dengan aktivitas kegiatan di dalam tapak,	• Dimensi	1. Lebar • Identifikasi lebar pedestrian min. 120 cm (searah) dan 160 cm (dua arah) untuk memudahkan pergerakan	Permen PU No. 30 tahun 2006

seperti ukuran, kejelasan orientasi, fasilitas penunjang dan fasilitas penyebrangan		3.	Panjang jalur pedestrian untuk tingkat kelelahan 15-20 m	Permen PU No. 30 tahun 2006
	• Pola	1.	Penempatan fungsi, kenyamanan pejalan kaki terhadap aktivitas lain yang menempati jalur pedestrian seperti warung, tempat makan dan elemen perabot	Untermann (1984) & Permen PU No. 30 tahun 2006
		2.	Bentuk alur, yakni sirkulasi yang terbentuk dari adanya aktivitas lain pada pedestrian	Untermann (1984) & Permen PU No. 30 tahun 2006
Bentuk	• Elemen	1.	Rambu/ <i>sign</i> yang sifatnya untuk memberikan suatu identitas, informasi maupun larangan	Rustam Hakim (2003)
Bentuk <i>elemen landscape furniture</i> harus disesuaikan dengan ukuran standar manusia agar skala yang dibentuk mempunyai fungsi sebagai penunjang kenyamanan gerak, juga untuk membentuk hubungan antara aktivitas di lokasi		2.	Tanaman sebagai peneduh, untuk pelindung dan penyejuk pedestrian	Rustam Hakim (2003) & Permen PU No. 30 tahun 2006
		3.	Tempat istirahat, memberi ruang istirahat bila lelah berjalan. Dan memberi waktu bagi pejalan kaki untuk menikmati suasana lingkungan sekitarnya.	Rustam Hakim (2003) & Standar Direktorat Bina Teknik (1995)
		4.	Bollard, pembatas antara jalur pedestrian dengan jalur kendaraan	Rustam Hakim (2003)
		5.	Tempat sampah, tempat sampah diletakkan di jalur pedestrian	Rustam Hakim (2003)

			agar jalur tersebut tetap bersih. Sehingga kenyamanan pejalan kaki tetap terjaga.
Aksesibilitas	• material	1.	Penggunaan bahan permukaan jalur pedestrian yang tidak membahayakan disaat cuaca hujan, tidak licin.
Aksesibilitas adalah faktor-faktor kemudahan untuk mencapai jalur pedestrian dan penghubungnya		2.	Tidak berlubang yang dapat membuat tersandung
			Rustam Hakim (2003) & Permen PU No. 30 tahun 2006
			Perda Kota Semarang No.14:2011-2031 mengenai penataan jalur pejalan kaki

3.7. Tahap Pengumpulan Data

Data dan informasi yang dibutuhkan dalam penyusunan studi ini meliputi hal – hal yang berkaitan dengan aktivitas pada kawasan studi dan elemen pembentuk ruang luar pada kawasan studi. Data – data tersebut dibagi berdasarkan cara – cara memperolehnya, yaitu:

Untuk tahapan penelitian yang dilakukan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Tahap Pra Survei Lapangan

Pada tahap survey awal, peneliti membuat kerangka untuk melakukan observasi yang akan datang. Dimana peneliti melakukan survey awal untuk melihat kondisi fisik dan permasalahan yang timbul di Kawasan Pedagang Kaki Lima Simpang Lima Semarang. Setelah itu peneliti membuat kerangka awal yang meliputi latar belakang, rumusan masalah, tujuan penelitian, kajian pustaka, pemilihan obyek pengamatan, instrumen penelitian dan lain-lain.

2. Tahap Wawancara

Pada tahap wawancara, peneliti mewawancarai pejalan kaki untuk mengetahui kebutuhan jalur pejalan kaki pada kawasan berdasarkan persepsi pengguna, yaitu 30 responden (pejalan kaki), menganalisis kesesuaian kondisi aktual dengan sudut pandang pengguna, mengetahui kebutuhan pejalan kaki, menganalisis kesesuaian fungsi jalur pedestrian dengan kebutuhan pejalan kaki.

3. Tahap Survei Pengumpulan data

Survei yang dilakukan berupa observasi setting fisik pada zona yang telah dibagi menjadi aspek keamanan dan kenyamanan dengan variabel sirkulasi, bertujuan untuk mengetahui dan memperkuat aktivitas yang ada dalam situasi waktu dan tempat tertentu. aksesibilitas dan elemen bentuk. Setelah itu dilakukan observasi mengenai aktivitas yang ada di zona-zona tersebut, untuk mendapatkan efektivitas keamanan dan kenyamanan gerak fisik.

4. Tahap Pengolahan dan Analisis Data

Data yang diperoleh dari hasil observasi dilakukan analisis menggunakan metode deskriptif, dengan memaparkan atau mendeskripsikan bagaimana keamanan dan kenyamanan fisik pejalan kaki yang ada pada lokasi yang sudah ditentukan berdasarkan interpretasi melalui variabel atau sub-sub indikator, juga atau evaluasi terhadap masing-masing variabel penelitian dari kedua aspek penelitian, dengan pendekatan teori, standar atau peraturan, kuesioner dan wawancara. Skala pengukuran merupakan kesepakatan yang digunakan sebagai acuan untuk menentukan panjang pendeknya interval yang ada dalam alat ukur, sehingga alat ukur tersebut bila digunakan dalam pengukuran akan menghasilkan data kuantitatif. Dalam penelitian ini, penulis menggunakan *mean score analysis*.

3.7.1. Data Primer

Data ini merupakan data yang diperoleh dari lapangan dan subyek penelitian (responden) yang merupakan sumber asli dan didapatkan dengan cara observasi objek.

1. Observasi lapangan

Pada tahap observasi diawali dengan mengidentifikasi variabel – variabel tertentu secara detail seperti:

- a. Sirkulasi; seperti dimensi jalan, dan pola sirkulasi pejalan kaki.
- b. Aksesibilitas; adapun mengenai material juga kemudahan dalam jalur pedestrian juga pada jalur penyebrangan.
- c. Elemen bentuk; yaitu elemen pejalan kaki seperti lampu penerangan, tempat sampat, tempat duduk, penanda dan *bollard* yang terdapat pada jalur pedestrian juga jalur penyebrangan.

2. Wawancara

Pada tahap wawancara, peneliti mewawancarai pejalan kaki dan juga pedagang kaki lima untuk mengetahui kebutuhan jalur pejalan kaki pada kawasan berdasarkan persepsi pengguna, menganalisis kesesuaian kondisi aktual dengan sudut pandang pengguna, mengetahui kebutuhan pejalan kaki berdasarkan pedagang kaki lima, menganalisis kesesuaian fungsi jalur pedestrian dengan kebutuhan pejalan kaki.

3. Penyebaran Kuesioner

Kuesioner, dengan teknik formal kuisisioner kepada pengguna jalan untuk bantuan mengolah data juga memperkuat penelitian guna mengetahui persepsi pejalan kaki terhadap keamanan dan kenyamanan fisik saat ini. (kuisisioner tercantum pada lampiran).

Kemudian dilanjutkan dengan mengkaji aktivitas pada kawasan studi yang dilakukan oleh pengguna kawasan. Kegiatan ini akan diamati selama hari kerja dan hari libur. Tujuan dari observasi penelitian yaitu untuk mendapatkan data di kawasan pedagang kaki lima Simpang Lima Semarang.

3.7.2. Data sekunder

Pengumpulan data sekunder berupa pengumpulan data melalui studi literatur baik dari pustaka yang telah ada maupun pengumpulan data dari sumber-sumber instansi terkait. Studi literatur digunakan sebagai penunjang tinjauan teori serta memperkaya wawasan yang dapat menunjang mengenai keamanan dan kenyamanan bagi pengguna lanjut usia di ruang luar. Metode yang digunakan dalam pengumpulan data adalah mengkaji dengan mengumpulkan serta membaca dari sumber literatur yang ada dan diolah untuk dilaporkan sebagai data penelitian dengan teknik deskriptif analisis.

Tabel 3.3 Data sekunder

No	Jenis data	Sumber data	Data informasi yang diperoleh	Kegunaan
----	------------	-------------	-------------------------------	----------

1	Pengumpulan data pustaka/literatur	Buku Jurnal Artikel Prosiding	Data yang berkaitan dengan kenyamanan pedestrian dan jalur pedestrian, dan aktivitas sektor informal legal juga ilegal pada kawasan perkotaan	Untuk menentukan objek amatan dan menentukan faktor yang mempengaruhi pola pemanfaatan ruang
2	Dokumen Instansional	Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 05/PRT/M/2008	Data yang berkaitan mengenai pedoman penyediaan dan pemanfaatan ruang terbuka hijau di kawasan perkotaan	Menganalisis kawasan studi dan mengevaluasi kesesuaiannya
		Peraturan Daerah Kota Semarang nomor 11 tahun 2000	Data yang berkaitan mengenai penataan sektor informal kota Semarang	
		Peraturan Daerah Kota Semarang nomor 14 tahun 2011-2031	Data yang berkaitan dengan penataan jalur pejalan kaki	

Data yang telah diperoleh akan diolah diawali dengan proses tabulasi data yaitu pengelompokan data dalam bentuk tabel dan grafik untuk mempermudah dalam proses analisis.

3.8. Analisis dan Sintesis

3.8.1. Analisis data

Data akan dianalisis dengan pendekatan deskriptif. Menurut Kotler (2006), penelitian deskriptif bertujuan untuk memaparkan atau mendeskripsikan suatu jalur pedestrian. Dalam penelitian ini, fenomena yang akan dideskripsikan adalah kondisi aktual jalur pejalan kaki di kawasan pedagang kaki lima Simpang Lima Semarang. Variabel-variabel yang akan diteliti merupakan variabel yang berfokus pada aspek keamanan dan kenyamanan fisik. Setelah semua data fisik lokasi penelitian terkumpul, dianalisis bagaimana keamanan dan kenyamanan fisik pejalan kaki yang ada pada lokasi yang sudah ditentukan berdasarkan interpretasi melalui variabel atau sub-sub indikator, juga analisis dilakukan dengan penilaian atau evaluasi terhadap masing-masing variabel penelitian dari kedua aspek penelitian, dengan pendekatan teori, standar atau peraturan, kuesioner dan wawancara. Kemudian evaluasi yang digunakan menggunakan variabel penelitian untuk menilai aspek keamanan dan kenyamanan fisik pada jalur pejalan kaki juga jalur penyebrangan berdasarkan teori Untermann (1984), Rustam Hakim (2003),

Permen PU No. 30 tahun 2006, Perda Kota Semarang tahun 2011-2031 dan standar perencanaan jalur pejalan kaki di kawasan perkotaan berdasarkan Direktorat Bina Teknik (1995) untuk menghasilkan suatu kesimpulan mengenai kekurangan di jalur pejalan kaki. Hasil evaluasi tersebut kemudian dibandingkan dengan hasil wawancara dan kuesioner.

Untuk kuesioner, metode yang digunakan dalam menganalisis data adalah dengan membuat kesimpulan berdasarkan skala penilaian yang telah dipilih oleh responden dalam mengisi kuesioner dengan metode pengolahan analisis statistika deskriptif, yaitu metode yang berkaitan dengan penyajian data sehingga memberikan informasi yang bermanfaat. Upaya penyajian ini dimaksudkan untuk mengungkapkan informasi penting yang terdapat dalam data ke dalam bentuk yang lebih ringkas dan sederhana yang pada akhirnya mengarah pada keperluan adanya penjelasan dan penafsiran (Aunudin, 1989). Deskripsi data yang dilakukan melalui ukuran pemusatan data yaitu nilai *mean score analysis*. *Mean* (rata-rata) merupakan suatu ukuran pemusatan data. *Mean* suatu data juga merupakan statistik karena mampu menggambarkan bahwa data tersebut berada pada kisaran *mean* data tersebut yang dapat dituliskan sebagai berikut.

$$\bar{x} = \frac{x_1 + x_2 + x_3 + \dots + x_N}{N}$$

Penjelasan:

x = data ke n

x bar = x rata-rata = nilai rata-rata sampel

n = banyaknya data

Dalam mendukung analisis dan sintesis variabel – variabel penelitian yang ada, terdapat penilaian – penilaian dari responden yang terdiri dari “Tidak aman / tidak nyaman”, “Kurang aman/ kurang nyaman”, “Cukup aman/ cukup nyaman”, “aman/nyaman”. dan “Sangat aman/ sangat nyaman”.

Tabel 3.4 Skor Berdasarkan data

Pertanyaan/Pernyataan	Skor
Sangat Aman / Sangat Nyaman	5
Aman / Nyaman	4
Cukup Aman / Cukup Nyaman	3
Kurang Aman/ Kurang Nyaman	2
Tidak Aman / Tidak Nyaman	1

Apabila data terkumpul, kemudian dilakukan pengolahan data, disajikan dan dianalisis. Dalam penelitian ini penulis menggunakan uji statistik. Untuk menilai variabel X, maka analisis yang digunakan berdasarkan rata-rata (*mean*) dari masing-masing variabel. Nilai rata-rata (*mean*) ini diperoleh dengan menjumlahkan data keseluruhan dalam setiap variabel, kemudian dibagi dengan jumlah responden. Untuk rumus rata-rata digunakan sebagai berikut:

<p>Untuk Variabel X</p> $Me = \frac{\sum Xi}{n}$

Keterangan:

Me = Rata-rata

$\sum Xi$ = Jumlah nilai X ke-i sampai ke-n

n = Jumlah responden yang akan dirata-rata

Tabel 3.5 Interval data

0,1 - 1	Sangat Aman / Sangat Nyaman
1,1 - 2	Aman / Nyaman
2,1 - 3	Cukup Aman / Cukup Nyaman
3,1 - 4	Kurang Aman / Kurang Nyaman
4,1 - 5	Tidak Aman / Tidak Nyaman

Tabel untuk menentukan kesimpulan penilaian responden terhadap keamanan dan kenyamanan suatu variabel, rekapitulasi data kuantitatif hasil tiap penilaian responden menggunakan *mean score analysis*. Sehingga untuk menghasilkan interpretasi dari hasil kuesioner tersebut menggunakan *mean score*/rata-rata dari nilai kuesioner. Hasil kuesioner tersebut juga menunjukkan variabel – variabel yang masih memiliki kekurangan baik terhadap keamanan maupun kenyamanan di jalur pejalan kaki dan jalur penyebrangan. Kekurangan tersebut selanjutnya dikaitkan lagi dengan teori kriteria aspek keamanan dan kenyamanan fisik jalur pejalan kaki agar bisa menghasilkan suatu gagasan rekomendasi.

Tabel 3.6 Tahapan metode deskriptif analisis

Tahapan	Analisis Data	Capaian
Identifikasi masalah pada kondisi lapangan	Mendeskripsikan dan menjelaskan permasalahan keamanan dan kenyamanan di jalur pejalan kaki kawasan pedagang kaki lima Simpang Lima Semarang	Mendapatkan gambaran kondisi permasalahan sesuai pembagian variabel-variabel untuk aspek keamanan dan kenyamanan bagi pejalan kaki.
Evaluasi data	Mengolah dan menganalisis data	Mengetahui hasil perbandingan antara

	berdasarkan perbandingan teori, standar, peraturan, dan pendukung (wawancara dan kuesioner)	kondisi aktual dengan kondisi ideal berdasarkan standar keamanan dan kenyamanan fisik bagi pejalan kaki, literatur dan peraturan terkait untuk dibuat gagasan rekomendasi berdasarkan kekurangan yang ada
Penyimpulan data	Merinci kebutuhan setiap variabel jalur pejalan kaki berdasarkan kebutuhan dari pejalan kaki	Memperoleh kesimpulan kondisi lapangan dan kondisi yang dibutuhkan secara ideal dari pejalan kaki terkait aspek keamanan dan kenyamanan jalur pejalan kaki

3.8.2. Sintesis data

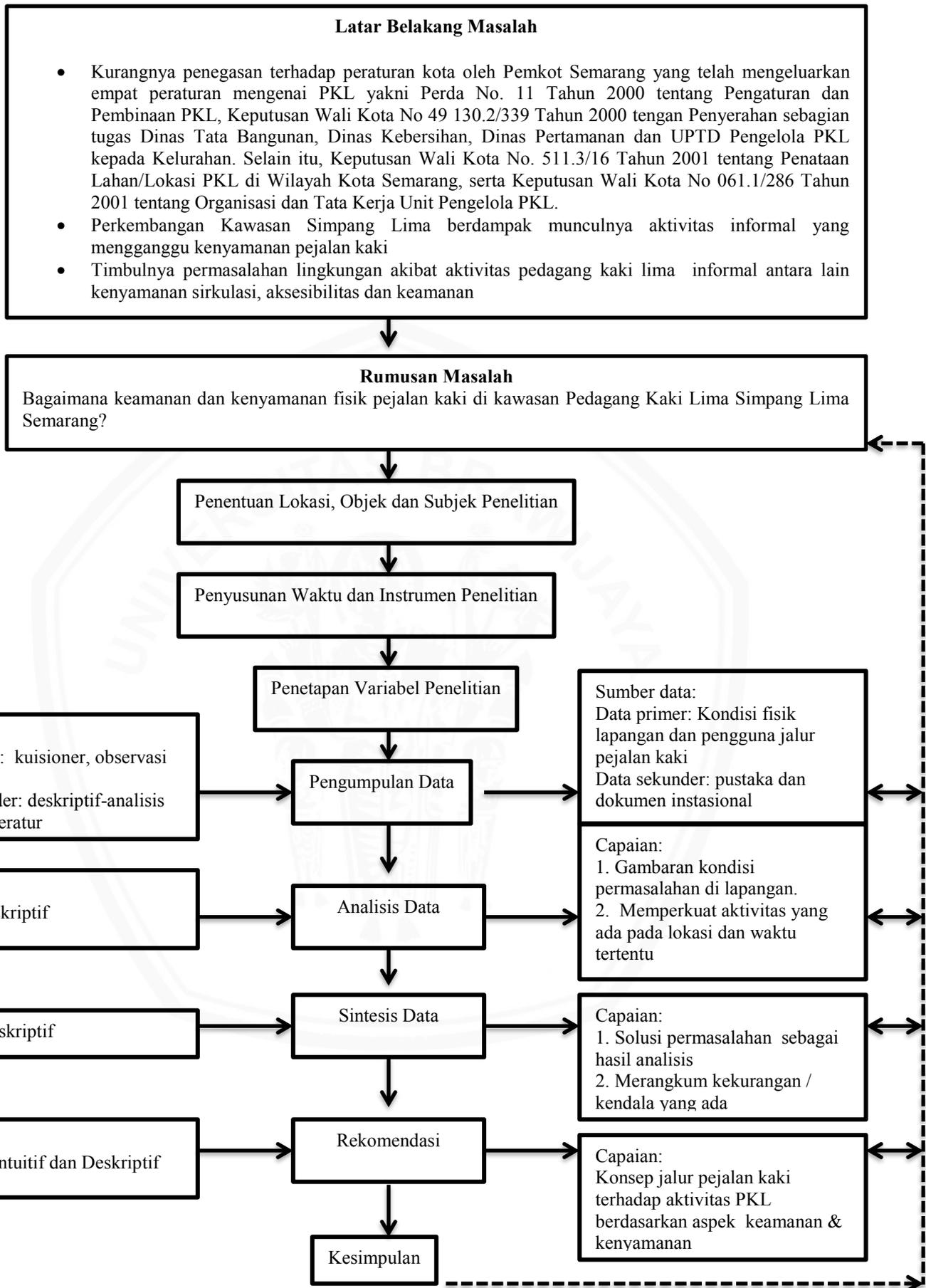
Setelah melakukan analisis kualitatif dilakukan sintesis data yang merupakan penjelasan mengenai kesimpulan kondisi keamanan dan kenyamanan fisik jalur pejalan kaki di kawasan Pedagang Kaki Lima Simpang Lima Semarang. Setelah aspek keamanan dan kenyamanan dievaluasi dan diperoleh kesimpulan mengenai permasalahan di jalur pejalan kaki, permasalahan tersebut kemudian disintesis analisis kualitatif untuk menjawab permasalahan-permasalahan sesuai aspek-aspek yang diteliti berdasarkan acuan-acuan teori yang ada. Lalu kemudian menggunakan teknik tabulasi dan narasi untuk menjelaskan permasalahan dan tanggapan berupa solusi untuk permasalahan yang ada serta menentukan rekomendasi desain.

3.9. Tahap Rekomendasi dan Penyimpulan

Tahap selanjutnya adalah rekomendasi berdasarkan hasil solusi permasalahan yang diperoleh pada tahap sintesis data. Rekomendasi ini bertujuan untuk pengembangan gagasan menanggapi sintesis yang telah dilakukan berdasarkan aspek keamanan dan kenyamanan fisik di kawasan Pedagang Kaki Lima, yang dikaitkan dengan teori, standar dan peraturan terkait didukung dengan data kebutuhan dan kenyamanan pejalan kaki yang diperoleh dari kuesioner. Dalam membuat rekomendasi, metode yang digunakan adalah metode pragmatik-intuitif untuk mendapatkan solusi berdasarkan kondisi yang ideal dan rasional. Setelah itu rekomendasi desain berupa konsep desain awal tersebut akan disajikan dengan metode deskriptif untuk menghasilkan gagasan konsep Rekomendasi konsep desain yang ada menggunakan acuan dari teori Utterman (1984), teori Rustam Hakim (2003), Indikator kenyamanan pejalan kaki berdasarkan Permen PU No. 30 tahun 2006, Perda Kota Semarang tahun 2011-2031 dan standar perencanaan jalur pejalan kaki di kawasan perkotaan berdasarkan Direktorat Bina Teknik (1995) dan data pendukung

yang diperoleh dari hasil wawancara dan kuesioner terhadap pejalan kaki. Dalam membuat rekomendasi juga akan selalu dievaluasi lagi kesesuaiannya dengan permasalahan yang ada, analisis data dan sintesis data yang ada. Hasil dari rekomendasi ini akan menjadi solusi bagi permasalahan keamanan dan kenyamanan bagi pejalan kaki di kawasan Pedagang Kaki Lima, Simpang Lima Semarang, sehingga dapat menjadikan jalur pejalan kaki tersebut sesuai dengan kriteria keamanan dan kenyamanan yang dibutuhkan untuk mewujudkan jalur pejalan kaki kawasan Simpang Lima yang baik serta dapat ditindaklanjuti oleh penelitian selanjutnya maupun diimplementasikan oleh pemerintah dan arsitek lansekap dalam bentuk rancangan untuk perbaikan atau penataan jalur pejalan kaki.





Gambar 3.3 Diagram kerangka metode penelitian

BAB III METODE PENELITIAN

Metode penelitian tahapan untuk mendapatkan data dengan tujuan tertentu secara ilmiah, yang dilakukan dengan cara yang masuk akal dapat dinilai secara empiris dan dilakukan dengan tahapan sistematis (Sugiono, 2011:2). Bab ini akan menjelaskan mengenai langkah-langkah yang dilakukan selama penelitian yang berupa teknik pengumpulan data, teknik analisis data hingga teknik sintesis data

3.1. Jenis dan Metode Umum Penelitian

3.1.1. Jenis penelitian

Jenis penelitian yang digunakan adalah penelitian kualitatif. Pendekatan penelitian kualitatif yang digunakan dalam penelitian ini lebih menekankan pada makna dan proses daripada hasil suatu aktivitas (Raco, 2010:61). Karakteristik khas dari penelitian ini adalah penekanan pada lingkungan yang alamiah (*naturalistic setting*) sasaran penelitian yaitu dalam keadaan aktual dan asli apa adanya tanpa rekayasa penelitian sehingga, tema atau bahasan penelitian kualitatif mengarah pada kondisi asli, sesuai dengan di mana, dan kapan subjek penelitian berada. Dimulai dengan mengobservasi sasaran penelitian secara rinci menuju generalisasi dan ide-ide yang abstrak (induktif), dan berawal dari suatu fakta juga realita, disusun secara lentur dan terbuka disesuaikan dengan kondisi sebenarnya yang dijumpai di lapangan (fleksibel), kedalaman (*indepth*) metode ini hendak mempelajari bagaimana orang mengerti sesuatu. Pada prinsipnya manusia selalu mengungkapkan diri dalam bentuk simbol-simbol. Simbol ini memiliki arti. Untuk itu wawancara merupakan media yang penting untuk menangkap pemahaman dan pengertian orang atas simbol-simbol yang digunakan, keseluruhan (*wholeness*) Jadi, termasuk ciri khas penelitian kualitatif adalah kontek sosialnya dapat diperiksa secara menyeluruh, tanpa menjadikannya terisolir, tidak lengkap dan menjadi variabel terputus, dan fokus pada makna (*centrality of meaning*) Penelitian kualitatif memusatkan pada kegiatan ontologis, sehingga data yang dikumpulkan terutama berupa kata-kata, kalimat atau gambar memiliki makna yang lebih nyata daripada sekedar angka atau frekuensi.

3.1.2. Metode umum penelitian

Metode umum yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode deskriptif-kualitatif. Bogdan dan Taylor (dalam Moleong, 2010) mendefinisikan metode kualitatif sebagai sebuah prosedur penelitian terhadap orang-orang maupun perilakunya yang akan diamati sehingga menghasilkan data berupa kata-kata tertulis maupun lisan. Metode deskriptif kualitatif digunakan untuk mengidentifikasi dan menjelaskan data-data yang diperoleh berdasarkan kondisi aktual di lapangan, selanjutnya data tersebut akan dikaji untuk dianalisis lebih lanjut berdasarkan teori-teori yang berasal dari literatur maupun penelitian-penelitian terdahulu. Sedangkan metode yang digunakan dalam mengkaji data berdasarkan standar dan peraturan-peraturan yang berlaku menggunakan metode normatif.

Dengan tahapan yang dimulai dari pengungkapan isu kawasan dan masalah penelitian hingga tahap pemberian gagasan sampai penyimpulan akhir penelitian dengan ditambahkan persepsi masyarakat (kuisisioner) namun dengan porsi tidak lebih banyak dari kajian literatur, teori, juga peraturan-peraturan.

3.2. . Lokasi penelitian

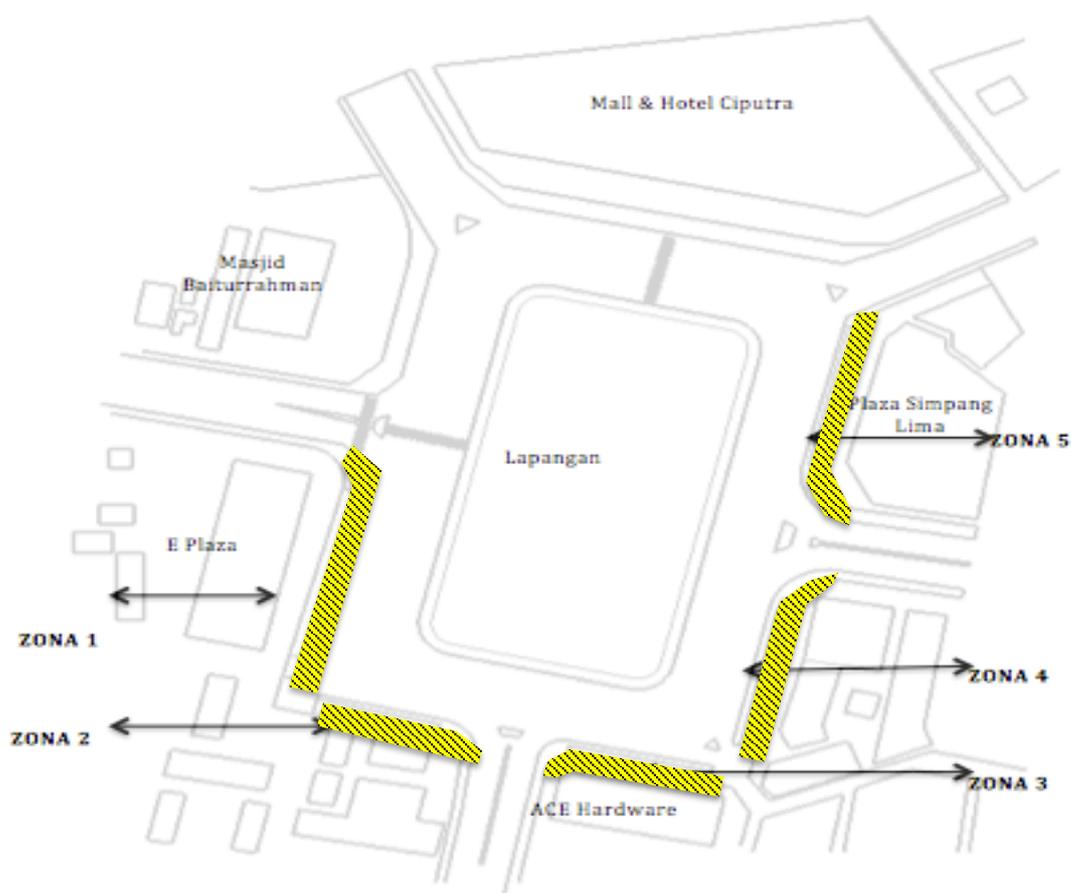
Lokasi penelitian yang digunakan adalah Kawasan Simpang Lima, Semarang. Kawasan Simpang Lima Semarang adalah sebuah kawasan yang berada di pusat kota Semarang dijalur nasional. Simpang lima merupakan pertemuan dari lima jalan besar yang tergabung dan membentuk bundaran, yaitu jalan besar pertama ialah pada Jl. Pahlawan, Jl. Pandanaran tempatnya pusat oleh-oleh, Jl. Ahmad Yani, Jl. Gajah Mada dan Jl A Dahlan yang tidak begitu besar. Di sekitarnya berdiri penginapan hotel berbintang dan *mall*. Di antaranya, Hotel Horison, Hotel Ciputra, Hotel Graha Santika, Plaza Simpang Lima, Mall Ciputra, E Plaza, Untuk hari sabtu dan minggu kawasan ini sangat dipadati dan diperuntukan untuk pejalan kaki juga pesepeda.



Gambar 3.1 Gambar dan peta kawasan penelitian
 Sumber: Google maps

3.3. Objek penelitian

Objek penelitian merupakan titik perhatian dari suatu penelitian. Objek penelitian adalah pokok persoalan yang ingin diteliti untuk mendapatkan data yang terarah.



Gambar 3.2 Peta zona amatan

Objek dalam penelitian ini adalah jalur pejalan kaki pada kawasan Pedagang Kaki Lima Simpang Lima Semarang yang mempengaruhi keamanan dan kenyamanan pejalan kaki tersebut. Unsur keamanan dan kenyamanan dipilih karena sudah dapat mewakili kebutuhan yang mencakup objek amatan yang akan diteliti yaitu keamanan dan kenyamanan fisik berdasarkan parameter penelitian yang sudah diterapkan.

3.4. Subjek penelitian

Subjek penelitian merupakan sumber informasi yang digali untuk mengungkap fakta-fakta di lapangan. Subjek penelitian dalam penelitian ini bisa berupa responden maupun orang yang diamati di lapangan.

Kategori subjek penelitian ialah

1. Pejalan kaki, yakni pejalan kaki yang hanya melintas pada jalur dan pejalan kaki sebagai pembeli

Populasi dalam penelitian ini adalah pejalan kaki pada jalur pejalan kaki di Kawasan Pedagang Kaki Lima, Simpang Lima Semarang, yang beraktivitas pada pagi, siang, sore dan malam hari terutama pada waktu ramai yaitu hari libur melalui pertanyaan terbuka, 30 responden yang mencakup pejalan kaki yang sehat jasmani dan penyandang difabel juga Pedagang Kaki Lima. Penentuan sampel menggunakan teknik *purposive sampling* dengan pertimbangan sampel adalah termasuk kategori pejalan kaki yang sedang melewati atau menggunakan jalur penelitian sehingga sampel yang diambil dapat representatif dalam memberikan informasi yang dibutuhkan secara jelas. Teknik penggalan data yang digunakan adalah *snowball sampling* yaitu melalui wawancara secara mendalam kepada satu responden ke responden lain sampai peneliti tidak dapat menemukan informasi lagi. Kategori pejalan kaki ialah berjenis kelamin wanita maupun pria berusia 17 tahun keatas (kategori dewasa menurut Depkes), yang normal maupun yang memiliki keterbatasan fisik, yang sendiri maupun yang ditemani orang lain serta yang memang bermaksud datang maupun yang sekedar lewat.

3.5. Waktu dan Instrumen Penelitian

3.5.1. Waktu penelitian

Waktu penelitian dibagi menjadi 3, yaitu persiapan penelitian, pelaksanaan penelitian, dan penyusunan laporan penelitian. Untuk tahap pelaksanaan penelitian bersifat fleksibel menyesuaikan dengan kondisi lapangan dan kebutuhan penelitian

dimulai pada bulan Oktober 2017 dan berakhir April 2018, dalam penelitian ini terbagi menjadi hari kerja dan hari libur yang sudah dibagi lagi menjadi pagi hari, siang hari dan sore hari dan malam hari. Terdapat durasi waktu penelitian sebagai perkiraan waktu penelitian yang dilakukan yaitu pagi (07.00 – 10.00), siang (12.00 – 14.00) sore (15.00-17.00) dan malam (20.00-22.00). Pembagian waktu tersebut untuk melihat perbandingan pola aktivitas pada waktu yang berbeda.

Tabel 3.1 Waktu Penelitian

No.	Rincian Kegiatan	Waktu Pelaksanaan	Keterangan
1.	Persiapan penelitian:		
a.	Konsultasi judul penelitian	Oktober 2017	Pada dosen pembimbing
b.	Penyerahan sinopsis penelitian	Oktober 2017	Pada dosen pengampu mata kuliah Seminar Arsitektur
c.	Pengumpulan data	Oktober-Desember 2017	Data dari literatur maupun kondisi lapangan
d.	Penyusunan draft proposal	Oktober-Desember 2017	Dengan konsultasi bersama dosen pembimbing
e.	Penyelesaian dan bimbingan bab I s/d III	Oktober-Desember 2017	Penyesuaian waktu dengan dosen pembimbing
f.	Seminar proposal	Desember 2017	Menyesuaikan jadwal ujian mata kuliah Seminar Arsitektur
g.	Revisi Proposal	Januari 2018	Selama minggu kedua ujian akhir semester
h.	Pengumpulan proposal skripsi final	Januari 2018	Pada hari terakhir ujian akhir semester
2.	Pelaksanaan penelitian		
a.	Menyiapkan peralatan	Januari 2018	Peralatan kebutuhan lapangan: surat perizinan dan alat survei pengamatan, wawancara dan kuesioner.
b.	Menyiapkan surat perijinan	Januari 2018	Mengurus administratif di jurusan dan fakultas
c.	Melakukan survey lapangan	Februari 2018	Mengamati dan mengidentifikasi kondisi aktual sesuai

d.	Melakukan wawancara dan penyebaran kuesioner	Februari 2018	dengan parameter penelitian pada hari kerja dan libur (pagi, siang, sore, dan malam) dengan 2 kondisi cuaca. Wawancara dan kuesioner: Hari Rabu, Kamis, Jumat, Sabtu dan Minggu di minggu pertama pada pagi, siang, sore dan malam hari.
3.	Penyusunan laporan penelitian:		
a.	Penyusunan bab IV dengan pengolahan dan analisis data	Maret 2018	Dengan konsultasi
b.	Penyusunan bab IV untuk perumusan rekomendasi	Maret-April 2018	Setelah keseluruhan data selesai diolah
c.	Penarikan kesimpulan	April 2018	Dengan konsultasi
d.	Penyelesaian draft laporan skripsi	April 2018	Dengan konsultasi
e.	Seminar hasil	Mei 2018	Menyesuaikan jadwal yang keluar (30 April-4 Mei 2018)

3.5.2. Instrumen Penelitian

Instrumen penelitian merupakan alat yang digunakan untuk memperoleh data dan dilanjutkan untuk pengolahan analisis data. Instrumen merupakan alat yang digunakan dalam mengumpulkan dan memperoleh data serta pengolahan dan penyajian data. Instrumen yang digunakan dalam penelitian ini adalah kuisisioner dan wawancara yang dilakukan pada pengunjung atau pejalan kaki dan pedagang kaki lima dikarenakan perlu data langsung dari sebagai pengguna jalur, sehingga informasi yang diperoleh dapat berkembang; observasi lapangan untuk melihat kondisi aktual dari lokasi penelitian dengan alat bantu kamera, *drone*, *checklist*, alat tulis, *recorder* untuk wawancara, dan kuesioner yang dilakukan pada pejalan kaki dan pedagang kaki lima untuk memperoleh data mengenai gambaran jalur pejalan kaki berdasarkan persepsi pengguna secara keseluruhan terkait fungsinya untuk jalur pejalan kaki. Untuk kuesioner dibagi menjadi 2 jenis, yaitu kuesioner untuk pejalan kaki dan pedagang kaki lima, detail kuesioner dapat dilihat pada **Lampiran 3**.

3.6. Variabel Penelitian

Variabel yang digunakan untuk menganalisis keamanan dan kenyamanan fisik pejalan kaki di kawasan Pedagang Kaki Lima Simpang Lima Semarang yaitu keamanan, sirkulasi, aksesibilitas, elemen bentuk

Tabel 3.2 Variabel penelitian

LINGKUP AREA ASPEK KEAMANAN	VARIABEL	SUB-VARIABEL	INDIKATOR	ACUAN	
Jalur pedestrian	Sirkulasi	• Dimensi	1. Tinggi sambungan permukaan 1,25 cm (diminimalkan) agar tidak tersandung	Permen PU No. 30 tahun 2006	
			2. Kemiringan/ <i>ramp</i> maksimal 5 derajat dengan permukaan yang rata	Permen PU No. 30 tahun 2006	
	Aksesibilitas	• Material (pada jalur pedestrian)	1. Terdapat perbedaan tekstur material untuk penyangang difabel	Perda Kota Semarang No.14:2011-2031 mengenai penataan jalur pejalan kaki & Permen PU No. 30 tahun 2006	
			2. Terdapat perbedaan tekstur antara jalur pejalan kaki dengan kendaraan agar aktivitas masing-masing tidak saling mengganggu	Rustam Hakim (2003) & Permen PU No. 30 tahun 2006	
			• Jalur penyebrangan	1. Zebra cross, untuk membantu pejalan kaki merasa aman menyebrang dari jalur pedestrian yang satu ke yang	Untermann (1984) & Rustam Hakim (2003) & Standar Direktorat

lain
Bina Teknik
(1995)

2. Rambu pada jalur penyebrangan, Elemen penunjang keamanan untuk memberikan identitas, informasi juga larangan. Dan rasa aman untuk menyebrang.

Standar Direktorat Bina Teknik (1995), Untermann (1984) & Rustam Hakim (2003)

Jalur penyebrangan	Bentuk Bentuk <i>elemen landscape furniture</i> harus disesuaikan dengan ukuran standar manusia agar skala yang dibentuk mempunyai fungsi sebagai penunjang keamanan	• Elemen	1. <i>Bollard</i> , pembatas untuk menuju jalur pejalan kaki fungsinya agar tidak ada yang menggunakan area pedestrian selain pejalan kaki	Untermann (1984) & Standar Direktorat Bina Teknik (1995)
			2. Rambu pada jalur pedestrian, Elemen penunjang keamanan untuk memberikan identitas, informasi juga larangan	Untermann (1984) & Standar Direktorat Bina Teknik (1995)
			3. Lampu penerang, elemen penunjang keamanan untuk memberikan rasa aman bagi pejalan kaki di malam hari	Permen PU No. 30 tahun 2006, Untermann (1984) & Rustam Hakim (2003)

LINGKUP AREA ASPEK KENYAMANAN	VARIABEL	SUB-VARIABEL	INDIKATOR	ACUAN
Jalur pedestrian	Sirkulasi Sirkulasi manusia yang berupa pedestrian membentuk hubungan erat dengan aktivitas kegiatan di dalam tapak,	• Dimensi	1. Lebar <ul style="list-style-type: none"> • Identifikasi lebar pedestrian min. 120 cm (searah) dan 160 cm (dua arah) untuk memudahkan pergerakan 	Permen PU No. 30 tahun 2006

seperti ukuran, kejelasan orientasi, fasilitas penunjang dan fasilitas penyebrangan		3.	Panjang jalur pedestrian untuk tingkat kelelahan 15-20 m	Permen PU No. 30 tahun 2006
	• Pola	1.	Penempatan fungsi, kenyamanan pejalan kaki terhadap aktivitas lain yang menempati jalur pedestrian seperti warung, tempat makan dan elemen perabot	Untermann (1984) & Permen PU No. 30 tahun 2006
		2.	Bentuk alur, yakni sirkulasi yang terbentuk dari adanya aktivitas lain pada pedestrian	Untermann (1984) & Permen PU No. 30 tahun 2006
Bentuk	• Elemen	1.	Rambu/ <i>sign</i> yang sifatnya untuk memberikan suatu identitas, informasi maupun larangan	Rustam Hakim (2003)
Bentuk <i>elemen landscape furniture</i> harus disesuaikan dengan ukuran standar manusia agar skala yang dibentuk mempunyai fungsi sebagai penunjang kenyamanan gerak, juga untuk membentuk hubungan antara aktivitas di lokasi		2.	Tanaman sebagai peneduh, untuk pelindung dan penyejuk pedestrian	Rustam Hakim (2003) & Permen PU No. 30 tahun 2006
		3.	Tempat istirahat, memberi ruang istirahat bila lelah berjalan. Dan memberi waktu bagi pejalan kaki untuk menikmati suasana lingkungan sekitarnya.	Rustam Hakim (2003) & Standar Direktorat Bina Teknik (1995)
		4.	Bollard, pembatas antara jalur pedestrian dengan jalur kendaraan	Rustam Hakim (2003)
		5.	Tempat sampah, tempat sampah diletakkan di jalur pedestrian	Rustam Hakim (2003)

			agar jalur tersebut tetap bersih. Sehingga kenyamanan pejalan kaki tetap terjaga.
Aksesibilitas	• material	1.	Penggunaan bahan permukaan jalur pedestrian yang tidak membahayakan disaat cuaca hujan, tidak licin.
Aksesibilitas adalah faktor-faktor kemudahan untuk mencapai jalur pedestrian dan penghubungnya		2.	Tidak berlubang yang dapat membuat tersandung
			Rustam Hakim (2003) & Permen PU No. 30 tahun 2006
			Perda Kota Semarang No.14:2011-2031 mengenai penataan jalur pejalan kaki

3.7. Tahap Pengumpulan Data

Data dan informasi yang dibutuhkan dalam penyusunan studi ini meliputi hal – hal yang berkaitan dengan aktivitas pada kawasan studi dan elemen pembentuk ruang luar pada kawasan studi. Data – data tersebut dibagi berdasarkan cara – cara memperolehnya, yaitu:

Untuk tahapan penelitian yang dilakukan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Tahap Pra Survei Lapangan

Pada tahap survey awal, peneliti membuat kerangka untuk melakukan observasi yang akan datang. Dimana peneliti melakukan survey awal untuk melihat kondisi fisik dan permasalahan yang timbul di Kawasan Pedagang Kaki Lima Simpang Lima Semarang. Setelah itu peneliti membuat kerangka awal yang meliputi latar belakang, rumusan masalah, tujuan penelitian, kajian pustaka, pemilihan obyek pengamatan, instrumen penelitian dan lain-lain.

2. Tahap Wawancara

Pada tahap wawancara, peneliti mewawancarai pejalan kaki untuk mengetahui kebutuhan jalur pejalan kaki pada kawasan berdasarkan persepsi pengguna, yaitu 30 responden (pejalan kaki), menganalisis kesesuaian kondisi aktual dengan sudut pandang pengguna, mengetahui kebutuhan pejalan kaki, menganalisis kesesuaian fungsi jalur pedestrian dengan kebutuhan pejalan kaki.

3. Tahap Survei Pengumpulan data

Survei yang dilakukan berupa observasi setting fisik pada zona yang telah dibagi menjadi aspek keamanan dan kenyamanan dengan variabel sirkulasi, bertujuan untuk mengetahui dan memperkuat aktivitas yang ada dalam situasi waktu dan tempat tertentu. aksesibilitas dan elemen bentuk. Setelah itu dilakukan observasi mengenai aktivitas yang ada di zona-zona tersebut, untuk mendapatkan efektivitas keamanan dan kenyamanan gerak fisik.

4. Tahap Pengolahan dan Analisis Data

Data yang diperoleh dari hasil observasi dilakukan analisis menggunakan metode deskriptif, dengan memaparkan atau mendeskripsikan bagaimana keamanan dan kenyamanan fisik pejalan kaki yang ada pada lokasi yang sudah ditentukan berdasarkan interpretasi melalui variabel atau sub-sub indikator, juga atau evaluasi terhadap masing-masing variabel penelitian dari kedua aspek penelitian, dengan pendekatan teori, standar atau peraturan, kuesioner dan wawancara. Skala pengukuran merupakan kesepakatan yang digunakan sebagai acuan untuk menentukan panjang pendeknya interval yang ada dalam alat ukur, sehingga alat ukur tersebut bila digunakan dalam pengukuran akan menghasilkan data kuantitatif. Dalam penelitian ini, penulis menggunakan *mean score analysis*.

3.7.1. Data Primer

Data ini merupakan data yang diperoleh dari lapangan dan subyek penelitian (responden) yang merupakan sumber asli dan didapatkan dengan cara observasi objek.

1. Observasi lapangan

Pada tahap observasi diawali dengan mengidentifikasi variabel – variabel tertentu secara detail seperti:

- a. Sirkulasi; seperti dimensi jalan, dan pola sirkulasi pejalan kaki.
- b. Aksesibilitas; adapun mengenai material juga kemudahan dalam jalur pedestrian juga pada jalur penyebrangan.
- c. Elemen bentuk; yaitu elemen pejalan kaki seperti lampu penerangan, tempat sampat, tempat duduk, penanda dan *bollard* yang terdapat pada jalur pedestrian juga jalur penyebrangan.

2. Wawancara

Pada tahap wawancara, peneliti mewawancarai pejalan kaki dan juga pedagang kaki lima untuk mengetahui kebutuhan jalur pejalan kaki pada kawasan berdasarkan persepsi pengguna, menganalisis kesesuaian kondisi aktual dengan sudut pandang pengguna, mengetahui kebutuhan pejalan kaki berdasarkan pedagang kaki lima, menganalisis kesesuaian fungsi jalur pedestrian dengan kebutuhan pejalan kaki.

3. Penyebaran Kuesioner

Kuesioner, dengan teknik formal kuisisioner kepada pengguna jalan untuk bantuan mengolah data juga memperkuat penelitian guna mengetahui persepsi pejalan kaki terhadap keamanan dan kenyamanan fisik saat ini. (kuisisioner tercantum pada lampiran).

Kemudian dilanjutkan dengan mengkaji aktivitas pada kawasan studi yang dilakukan oleh pengguna kawasan. Kegiatan ini akan diamati selama hari kerja dan hari libur. Tujuan dari observasi penelitian yaitu untuk mendapatkan data di kawasan pedagang kaki lima Simpang Lima Semarang.

3.7.2. Data sekunder

Pengumpulan data sekunder berupa pengumpulan data melalui studi literatur baik dari pustaka yang telah ada maupun pengumpulan data dari sumber-sumber instansi terkait. Studi literatur digunakan sebagai penunjang tinjauan teori serta memperkaya wawasan yang dapat menunjang mengenai keamanan dan kenyamanan bagi pengguna lanjut usia di ruang luar. Metode yang digunakan dalam pengumpulan data adalah mengkaji dengan mengumpulkan serta membaca dari sumber literatur yang ada dan diolah untuk dilaporkan sebagai data penelitian dengan teknik deskriptif analisis.

Tabel 3.3 Data sekunder

No	Jenis data	Sumber data	Data informasi yang diperoleh	Kegunaan
----	------------	-------------	-------------------------------	----------

1	Pengumpulan data pustaka/literatur	Buku Jurnal Artikel Prosiding	Data yang berkaitan dengan kenyamanan pedestrian dan jalur pedestrian, dan aktivitas sektor informal legal juga ilegal pada kawasan perkotaan	Untuk menentukan objek amatan dan menentukan faktor yang mempengaruhi pola pemanfaatan ruang
2	Dokumen Instansional	Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 05/PRT/M/2008	Data yang berkaitan mengenai pedoman penyediaan dan pemanfaatan ruang terbuka hijau di kawasan perkotaan	Menganalisis kawasan studi dan mengevaluasi kesesuaiannya
		Peraturan Daerah Kota Semarang nomor 11 tahun 2000	Data yang berkaitan mengenai penataan sektor informal kota Semarang	
		Peraturan Daerah Kota Semarang nomor 14 tahun 2011-2031	Data yang berkaitan dengan penataan jalur pejalan kaki	

Data yang telah diperoleh akan diolah diawali dengan proses tabulasi data yaitu pengelompokan data dalam bentuk tabel dan grafik untuk mempermudah dalam proses analisis.

3.8. Analisis dan Sintesis

3.8.1. Analisis data

Data akan dianalisis dengan pendekatan deskriptif. Menurut Kotler (2006), penelitian deskriptif bertujuan untuk memaparkan atau mendeskripsikan suatu jalur pedestrian. Dalam penelitian ini, fenomena yang akan dideskripsikan adalah kondisi aktual jalur pejalan kaki di kawasan pedagang kaki lima Simpang Lima Semarang. Variabel-variabel yang akan diteliti merupakan variabel yang berfokus pada aspek keamanan dan kenyamanan fisik. Setelah semua data fisik lokasi penelitian terkumpul, dianalisis bagaimana keamanan dan kenyamanan fisik pejalan kaki yang ada pada lokasi yang sudah ditentukan berdasarkan interpretasi melalui variabel atau sub-sub indikator, juga analisis dilakukan dengan penilaian atau evaluasi terhadap masing-masing variabel penelitian dari kedua aspek penelitian, dengan pendekatan teori, standar atau peraturan, kuesioner dan wawancara. Kemudian evaluasi yang digunakan menggunakan variabel penelitian untuk menilai aspek keamanan dan kenyamanan fisik pada jalur pejalan kaki juga jalur penyebrangan berdasarkan teori Untermann (1984), Rustam Hakim (2003),

Permen PU No. 30 tahun 2006, Perda Kota Semarang tahun 2011-2031 dan standar perencanaan jalur pejalan kaki di kawasan perkotaan berdasarkan Direktorat Bina Teknik (1995) untuk menghasilkan suatu kesimpulan mengenai kekurangan di jalur pejalan kaki. Hasil evaluasi tersebut kemudian dibandingkan dengan hasil wawancara dan kuesioner.

Untuk kuesioner, metode yang digunakan dalam menganalisis data adalah dengan membuat kesimpulan berdasarkan skala penilaian yang telah dipilih oleh responden dalam mengisi kuesioner dengan metode pengolahan analisis statistika deskriptif, yaitu metode yang berkaitan dengan penyajian data sehingga memberikan informasi yang bermanfaat. Upaya penyajian ini dimaksudkan untuk mengungkapkan informasi penting yang terdapat dalam data ke dalam bentuk yang lebih ringkas dan sederhana yang pada akhirnya mengarah pada keperluan adanya penjelasan dan penafsiran (Aunudin, 1989). Deskripsi data yang dilakukan melalui ukuran pemusatan data yaitu nilai *mean score analysis*. *Mean* (rata-rata) merupakan suatu ukuran pemusatan data. *Mean* suatu data juga merupakan statistik karena mampu menggambarkan bahwa data tersebut berada pada kisaran *mean* data tersebut yang dapat dituliskan sebagai berikut.

$$\bar{x} = \frac{x_1 + x_2 + x_3 + \dots + x_N}{N}$$

Penjelasan:

x = data ke n

x bar = x rata-rata = nilai rata-rata sampel

n = banyaknya data

Dalam mendukung analisis dan sintesis variabel – variabel penelitian yang ada, terdapat penilaian – penilaian dari responden yang terdiri dari “Tidak aman / tidak nyaman”, “Kurang aman/ kurang nyaman”, “Cukup aman/ cukup nyaman”, “aman/nyaman”. dan “Sangat aman/ sangat nyaman”.

Tabel 3.4 Skor Berdasarkan data

Pertanyaan/Pernyataan	Skor
Sangat Aman / Sangat Nyaman	5
Aman / Nyaman	4
Cukup Aman / Cukup Nyaman	3
Kurang Aman/ Kurang Nyaman	2
Tidak Aman / Tidak Nyaman	1

Apabila data terkumpul, kemudian dilakukan pengolahan data, disajikan dan dianalisis. Dalam penelitian ini penulis menggunakan uji statistik. Untuk menilai variabel X, maka analisis yang digunakan berdasarkan rata-rata (*mean*) dari masing-masing variabel. Nilai rata-rata (*mean*) ini diperoleh dengan menjumlahkan data keseluruhan dalam setiap variabel, kemudian dibagi dengan jumlah responden. Untuk rumus rata-rata digunakan sebagai berikut:

<p>Untuk Variabel X</p> $Me = \frac{\sum Xi}{n}$

Keterangan:

Me = Rata-rata

$\sum Xi$ = Jumlah nilai X ke-i sampai ke-n

n = Jumlah responden yang akan dirata-rata

Tabel 3.5 Interval data

0,1 - 1	Sangat Aman / Sangat Nyaman
1,1 - 2	Aman / Nyaman
2,1 - 3	Cukup Aman / Cukup Nyaman
3,1 - 4	Kurang Aman / Kurang Nyaman
4,1 - 5	Tidak Aman / Tidak Nyaman

Tabel untuk menentukan kesimpulan penilaian responden terhadap keamanan dan kenyamanan suatu variabel, rekapitulasi data kuantitatif hasil tiap penilaian responden menggunakan *mean score analysis*. Sehingga untuk menghasilkan interpretasi dari hasil kuesioner tersebut menggunakan *mean score*/rata-rata dari nilai kuesioner. Hasil kuesioner tersebut juga menunjukkan variabel – variabel yang masih memiliki kekurangan baik terhadap keamanan maupun kenyamanan di jalur pejalan kaki dan jalur penyebrangan. Kekurangan tersebut selanjutnya dikaitkan lagi dengan teori kriteria aspek keamanan dan kenyamanan fisik jalur pejalan kaki agar bisa menghasilkan suatu gagasan rekomendasi.

Tabel 3.6 Tahapan metode deskriptif analisis

Tahapan	Analisis Data	Capaian
Identifikasi masalah pada kondisi lapangan	Mendeskripsikan dan menjelaskan permasalahan keamanan dan kenyamanan di jalur pejalan kaki kawasan pedagang kaki lima Simpang Lima Semarang	Mendapatkan gambaran kondisi permasalahan sesuai pembagian variabel-variabel untuk aspek keamanan dan kenyamanan bagi pejalan kaki.
Evaluasi data	Mengolah dan menganalisis data	Mengetahui hasil perbandingan antara

	berdasarkan perbandingan teori, standar, peraturan, dan pendukung (wawancara dan kuesioner)	kondisi aktual dengan kondisi ideal berdasarkan standar keamanan dan kenyamanan fisik bagi pejalan kaki, literatur dan peraturan terkait untuk dibuat gagasan rekomendasi berdasarkan kekurangan yang ada
Penyimpulan data	Merinci kebutuhan setiap variabel jalur pejalan kaki berdasarkan kebutuhan dari pejalan kaki	Memperoleh kesimpulan kondisi lapangan dan kondisi yang dibutuhkan secara ideal dari pejalan kaki terkait aspek keamanan dan kenyamanan jalur pejalan kaki

3.8.2. Sintesis data

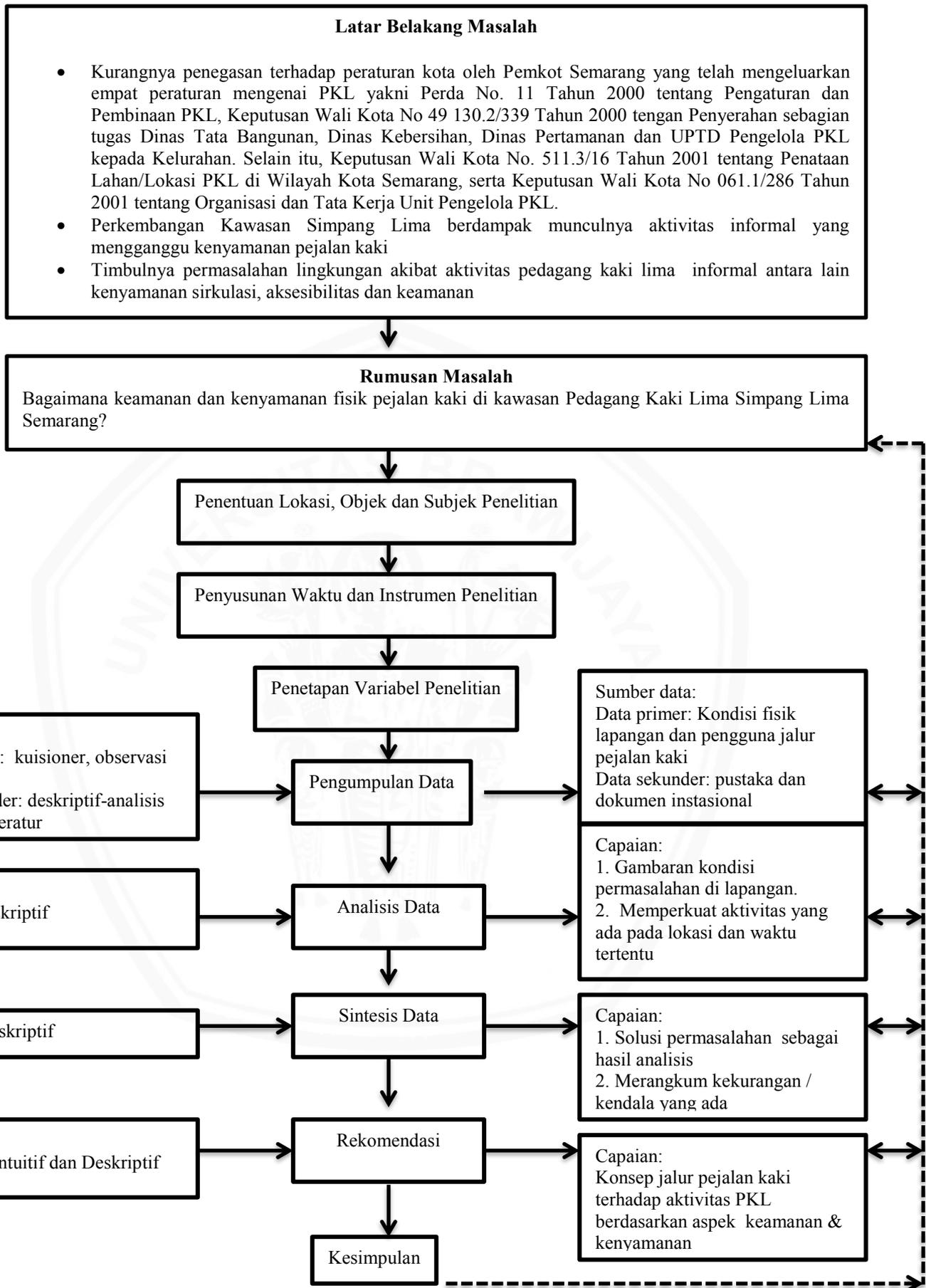
Setelah melakukan analisis kualitatif dilakukan sintesis data yang merupakan penjelasan mengenai kesimpulan kondisi keamanan dan kenyamanan fisik jalur pejalan kaki di kawasan Pedagang Kaki Lima Simpang Lima Semarang. Setelah aspek keamanan dan kenyamanan dievaluasi dan diperoleh kesimpulan mengenai permasalahan di jalur pejalan kaki, permasalahan tersebut kemudian disintesis analisis kualitatif untuk menjawab permasalahan-permasalahan sesuai aspek-aspek yang diteliti berdasarkan acuan-acuan teori yang ada. Lalu kemudian menggunakan teknik tabulasi dan narasi untuk menjelaskan permasalahan dan tanggapan berupa solusi untuk permasalahan yang ada serta menentukan rekomendasi desain.

3.9. Tahap Rekomendasi dan Penyimpulan

Tahap selanjutnya adalah rekomendasi berdasarkan hasil solusi permasalahan yang diperoleh pada tahap sintesis data. Rekomendasi ini bertujuan untuk pengembangan gagasan menanggapi sintesis yang telah dilakukan berdasarkan aspek keamanan dan kenyamanan fisik di kawasan Pedagang Kaki Lima, yang dikaitkan dengan teori, standar dan peraturan terkait didukung dengan data kebutuhan dan kenyamanan pejalan kaki yang diperoleh dari kuesioner. Dalam membuat rekomendasi, metode yang digunakan adalah metode pragmatik-intuitif untuk mendapatkan solusi berdasarkan kondisi yang ideal dan rasional. Setelah itu rekomendasi desain berupa konsep desain awal tersebut akan disajikan dengan metode deskriptif untuk menghasilkan gagasan konsep Rekomendasi konsep desain yang ada menggunakan acuan dari teori Utterman (1984), teori Rustam Hakim (2003), Indikator kenyamanan pejalan kaki berdasarkan Permen PU No. 30 tahun 2006, Perda Kota Semarang tahun 2011-2031 dan standar perencanaan jalur pejalan kaki di kawasan perkotaan berdasarkan Direktorat Bina Teknik (1995) dan data pendukung

yang diperoleh dari hasil wawancara dan kuesioner terhadap pejalan kaki. Dalam membuat rekomendasi juga akan selalu dievaluasi lagi kesesuaiannya dengan permasalahan yang ada, analisis data dan sintesis data yang ada. Hasil dari rekomendasi ini akan menjadi solusi bagi permasalahan keamanan dan kenyamanan bagi pejalan kaki di kawasan Pedagang Kaki Lima, Simpang Lima Semarang, sehingga dapat menjadikan jalur pejalan kaki tersebut sesuai dengan kriteria keamanan dan kenyamanan yang dibutuhkan untuk mewujudkan jalur pejalan kaki kawasan Simpang Lima yang baik serta dapat ditindaklanjuti oleh penelitian selanjutnya maupun diimplementasikan oleh pemerintah dan arsitek lansekap dalam bentuk rancangan untuk perbaikan atau penataan jalur pejalan kaki.





Gambar 3.3 Diagram kerangka metode penelitian

BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN

4.1. Tinjauan Umum

4.1.1. Tinjauan umum kota Semarang, pedestrian dan PKL

1. Tinjauan umum Kota Semarang

Penelitian ini akan dilakukan di jalur pejalan kaki/pedestrian di kawasan pedagang kaki lima Simpang Lima Semarang. Berikut merupakan tinjauan umum mengenai kota Semarang.

Letak dan kondisi geografis kota Semarang memiliki posisi astronomi di antara garis $6^{\circ}50'$ - $7^{\circ}10'$ Lintang Selatan dan garis $109^{\circ}35'$ - $110^{\circ}50'$ Bujur Timur. Kota Semarang memiliki posisi geostrategis karena berada pada jalur lalu lintas ekonomi pulau Jawa, dan merupakan koridor pembangunan Jawa Tengah. Dengan batas-batas wilayah sebagai berikut

Sebelah Utara : Laut Jawa

Sebelah Timur : Kabupaten Demak

Sebelah Selatan : Kabupaten Semarang

Sebelah Barat : Kabupaten Kendal

Kota Semarang sangat berperan dalam perkembangan dan pertumbuhan Provinsi Jawa Tengah, selain karena menjadi ibukota provinsi, posisi kota Semarang berada di tengah-tengah dua pusat pertumbuhan nasional yaitu kota Jakarta dan kota Surabaya, hal ini memungkinkan kota Semarang menjadi simpul perdagangan dan jasa secara nasional.



Gambar 4.1 Peta kota Semarang
Sumber: Bappeda kota Semarang

Kota Semarang sudah berkembang dan menjadi kota yang fokus mengembangkan perdagangan dan jasa. Urat nadi perekonomian kota Semarang terletak pada Kawasan perdagangan *modern* di Kawasan Simpang Lima. Terdapat tiga pusat perbelanjaan besar, yaitu Matahari *department store*, Living Plaza (*ex-Ramayana*) dan Mall Ciputra, serta PKL-PKL yang berada di sepanjang trotoar. Selain itu, di sepanjang Jl Pandanaran dengan adanya kawasan pusat oleh-oleh khas Semarang dan pertokoan lainnya serta di sepanjang Jl Gajahmada merupakan kawasan perdagangan dan jasa. Dapat dijumpai di Jl Pemuda dengan adanya DP Mall, Paragon City juga area perdagangan dan jasa ditambah kawasan perkantoran.

2. Tinjauan umum pejalan kaki di Semarang

Sebagai salah satu kota metropolitan di Indonesia, Kota Semarang terus membenahi sejumlah infrastruktur, terutama bagi para pejalan kaki. Hingga 2017 sudah ada 6.000 meter jalan di kota Semarang sudah dilengkapi dengan pedestrian atau trotoar untuk pejalan kaki, menurut keterangan Kepala Dinas Pekerjaan Umum Kota Semarang, Iswar Aminuddin. Jalur pedestrian dibuat semenarik, seaman dan senyaman mungkin untuk merangsang masyarakat mau berjalan kaki juga mengurangi potensi kemacetan. Walikota Semarang, Hendrar Prihadi mulai gencar melakukan program penataan kota. Jalur pejalan kaki mulai dibenahi dan dihias sedemikian indah dan juga aman.

Pembangunan infrastruktur untuk pejalan kaki mendapat respons positif dari berbagai pihak salah satunya yakni *Institute For Transformation and Development Policy* (ITDP) Indonesia. Bahwa kota Semarang mendapat penghargaan sebagai salah satu dari lima kota di Indonesia yang paling ramah pejalan kaki. Kota Semarang sendiri bersanding dengan kota-kota lain di Indonesia seperti Bogor, Solo, Malang, dan Jambi. Masuknya kota Semarang di dalam kategori tersebut dikarenakan pedestrian di Semarang dilengkapi dengan *street furniture*. Infrastruktur penunjang seperti pot bunga, taman, kursi, dan lampu tersedia untuk memberi kenyamanan bagi pejalan kaki. Selain itu pemerintah kota Semarang juga menyediakan layanan wifi gratis di jalur pejalan kaki yang tersebar di 120 titik.

3. Tinjauan umum Pedagang Kaki Lima Semarang

Faktor urbanisasi tidak lepas dari perkembangan kota di negara berkembang seperti di Indonesia begitu juga di Semarang. Penduduk Kota Semarang periode tahun 2007-2011 mengalami peningkatan rata-rata sebesar 1,69% per tahun sebagian besar para

imigran yang datang ke Semarang bekerja di sektor informal atau jasa sebesar 82,9%. Dan hanya 18,19 % yang bekerja di sektor industri, data diatas berdasarkan data statistik Kota Semarang. Semakin bertambahnya PKL membuktikan semakin meningkat rakyat kecil dengan usaha mereka untuk mempertahankan hidup di kota Semarang.

Namun kehadiran PKL atau sektor informal juga meningkatkan PAD Kota Semarang maka dari itu sebaiknya permasalahan yang ditimbulkan oleh PKL ditangani bersama dengan cara melakukan penertiban tanpa mengesampingkan PKL itu sendiri.

Melalui regulasi Peraturan Daerah Nomor 11 tahun 2000 tentang Pengaturan dan Pembinaan Pedagang Kaki Lima mencanangkan program penataan PKL oleh pemerintah Kota Semarang. Sehingga adanya perhatian khusus untuk PKL di kawasan Simpang Lima karena kawasan ini merupakan jantung dari kota Semarang yang harus memperdulikan keamanan dan kenyamanan bagi pejalan kaki karena seperti yang kita ketahui PKL ini berdiri di jalur pejalan kaki kawasan Simpang Lima.

4.2. Kondisi Aktual Objek Penelitian

Pembahasan ini akan menjelaskan mengenai kondisi aktual kawasan pedagang kaki lima Simpang Lima Semarang. Kondisi aktual yang menjadi objek penelitian ini akan dibahas berdasarkan variabel penelitian yang sudah ditentukan. Sehingga pembahasannya akan dibagi menjadi tiga variabel yaitu sirkulasi, aksesibilitas dan bentuk pada lingkup jalur pedestrian dan jalur penyebrangan di kawasan pedagang kaki lima Simpang Lima Semarang. Setiap variabel juga akan dibahas lebih detail lagi berdasarkan sub-sub variabelnya. Adapun penentuan variabel penelitian yang digunakan untuk menjelaskan aktual jalur pejalan kaki dibuat berdasarkan kriteria keamanan dan kenyamanan fisik untuk penggunaanya (pejalan kaki).

Kawasan Simpang Lima Semarang merupakan kawasan yang berada di pusat kota Semarang. Simpang Lima merupakan pertemuan dari lima jalan yang menyatu yaitu Jl Pahlawan, Jl Pandanaran, Jl Ahmad Yani, Jl Gajah Mada dan Jl A. Dahlan. Di sekitarnya berdiri hotel-hotel berbintang dan pusat perbelanjaan. Diantaranya Hotel Ciputra, Hotel Graha Santika, Mall Ciputra, E Plaza, Plaza Simpang Lima, Living Plaza dan lain-lain. Kawasan ini merupakan pusat keramaian warga Semarang terutama hari sabtu dan minggu.



Gambar 4.2 Denah kawasan Simpang Lima

Kondisi aktual yang dijelaskan dibagi menjadi 3 kategori, yaitu sirkulasi (terkait sirkulasi pada jalur pejalan kaki dan jalur penyebrangan antar pedestrian di kawasan PKL Simpang Lima Semarang), Aksesibilitas (terkait kemudahan mencapai jalur pejalan kaki dan kemudahan untuk menyebrang pada jalur penyebrangan), Bentuk (terkait elemen pendukung untuk mempermudah aktifitas pejalan kaki seperti rambu, bollard, tempat sampah, tanaman peneduh, dan lain-lain). Berikut data jumlah Pedagang Kaki Lima yang berjualan di jalur pedestrian setiap zona kawasan Simpang Lima Semarang.

4.2.1. Sirkulasi

Kondisi aktual sirkulasi di kawasan Pedagang Kaki Lima Simpang Lima Semarang dibagi menjadi 4 pembahasan yang mempengaruhi sirkulasi, yakni

1. Dimensi



Gambar 4.3 Ramp dan ketinggian pada jalur

Jalur pejalan kaki yang diteliti ini merupakan pedestrian yang terputus. jalur pedestrian yang berada di seberang dari lapangan Simpang Lima ini atau yang berada di depan bangunan-bangunan pertokoan, hotel dan masjid mempunyai lebar rata-rata 10-12 meter dengan ketinggian 30cm dari permukaan jalan dan juga sudah terdapat jalur tactile untuk penyandang tuna netra.

Beberapa zona pedestrian diperuntukkan untuk area pedagang kaki lima yaitu pada zona 2 hingga zona 6, sehingga berkurang pula lebar jalur pejalan kaki. sedangkan pada zona 1 yaitu area pedestrian depan masjid Baiturrahman dan zona 7 area pedestrian depan hotel Ciputra tidak diperuntukkan untuk area Pedagang.



Gambar 4.4 Suasana jalur pedestrian kawasan Simpang Lima

Berikut merupakan ukuran dari tiap zona jalur pejalan kaki di kawasan Simpang Lima Semarang beserta deskripsi untuk masing-masing jenis jalur pedestriannya.

Tabel 4.1 Ukuran dan deskripsi jalur pedestrian di kawasan

Nama zona	Gambar	Deskripsi
-----------	--------	-----------

<p>Zona 1 (area depan E-plaza)</p>		<p>Lebar jalur pejalan kaki 1,5 m karena terpotong untuk warung PKL dan tempat makannya. Dengan adanya taman pembatas berukuran 1 m</p>
<p>Zona 2</p>		<p>Lebar jalur pejalan kaki 1,5 m karena terpotong untuk warung PKL dan tempat makannya. Dengan adanya taman pembatas berukuran 1 m</p>
<p>Zona 3 (area depan ace hardware)</p>		<p>Lebar jalur pejalan kaki 1,5 m karena terpotong untuk warung PKL dan tempat makannya. Dengan adanya taman pembatas berukuran 1 m</p>
<p>Zona 4</p>		<p>Lebar jalur pejalan kaki 1,5 m karena terpotong untuk warung PKL dan tempat makannya. Dengan adanya taman pembatas berukuran 1 m</p>
<p>Zona 5 (area depan matahari mall)</p>		<p>Konsep PKL pada zona ini sedikit berbeda, Lebar jalur pejalan kaki 1,5 m di area dalam PKL dan jalur pejalan kaki di area samping atau dekat taman pembatas berukuran 1 m begitu juga taman pembatas yang berukuran 1 m.</p>

2. Elemen (sirkulasi)

Elemen pejalan kaki yang akan dibahas mengenai elemen-elemen tambahan yang mempengaruhi aktivitas atau sirkulasi pejalan kaki.

- a. Lampu penerangan, pada jalur pejalan kaki, tidak ditemukan lampu khusus untuk pejalan kaki, Pencahayaan hanya terdapat dari lampu jalan (lampu tembak) setinggi 10 m namun tidak cukup menerangi jalur pejalan kaki.



Gambar 4.5 Titik lampu penerangan



Gambar 4.6 Lampu tembak pada kawasan

Kemudian pada zona 1 hingga zona 5 penerangan pada jalur pejalan kaki didapat dari lampu warung PKL.



Gambar 4.7 Penerangan di malam hari pada zona

- b. Rambu / penanda, rambu pada jalur pejalan kaki sangat minim bahkan hanya terdapat larangan untuk parkir, dan tidak ditemukan rambu lain untuk keselamatan penyebrangan.



Gambar 4.8 Rambu pada zona penelitian

- c. *Bollard* / pembatas, adanya bollard dan pembatas pada kawasan ini sebenarnya sudah cukup dari segi jumlah namun pada segi jarak antar bollard mempersulit sirkulasi pejalan kaki juga difabel seperti pada zona 3 zona 4 dan zona 7 penggunaan kursi roda tidak dapat melewati jalur pedestrian karena *bollard* yang terlalu rapat.



Gambar 4.9 Pembatas atau *bollard* pada jalur pedestrian

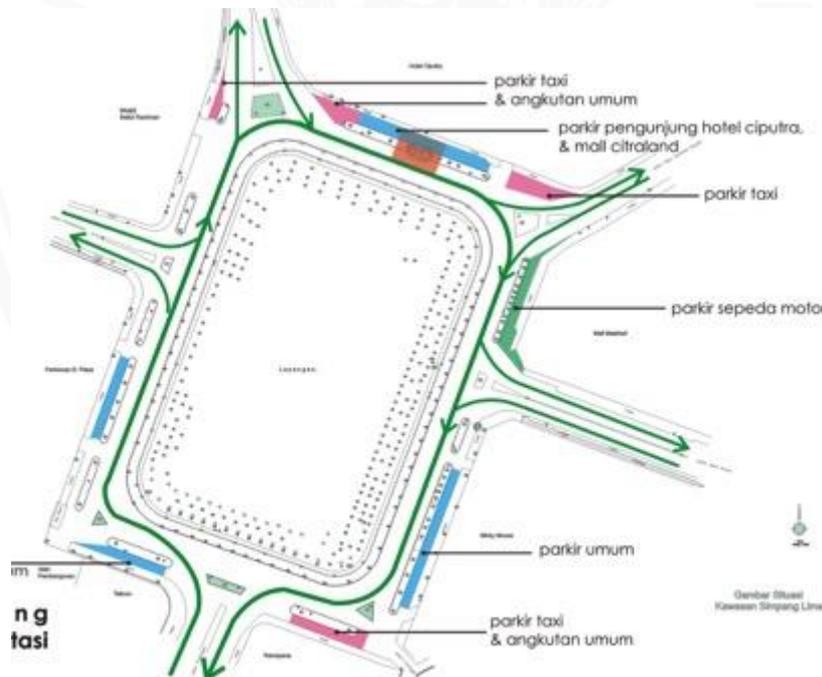
3. Pola

- a. Penempatan, Penempatan yang dimaksud merupakan elemen bentuk yang berada diatas jalur pedestrian seperti warung dan elemen pejalan kaki yang lain yang memakan jalur pejalan kaki pada kawasan pedagang kaki lima Simpang Lima Semarang.



Gambar 4.10 Penempatan fungsi PKL pada jalur pedestrian

- b. Alur, alur sirkulasi pada kawasan ini yaitu linear karena terbentuk dari pola penempatan ruang pada jalur pedestrian tersebut, adanya warung PKL membuat suasana dan alur dapat dilihat dari foto bahwa alur bagi penyandang difabel di beberapa zona terganggu dikarenakan adanya tenda warung PKL.



Gambar 4.11 Alur sirkulasi kendaraan

Untuk penempatan parkir pada kawasan Simpang Lima Semarang ini terdapat parkir *on street* juga parkir *off street* yang mana pada lokasi penelitian juga terdapat fasilitas parkir pada sisi luar jalur pedestrian yang tidak jarang mengganggu sirkulasi pejalan kaki terutama bagi penyandang cacat.



Gambar 4.12 Kondisi parkir

4.2.2 Aksesibilitas

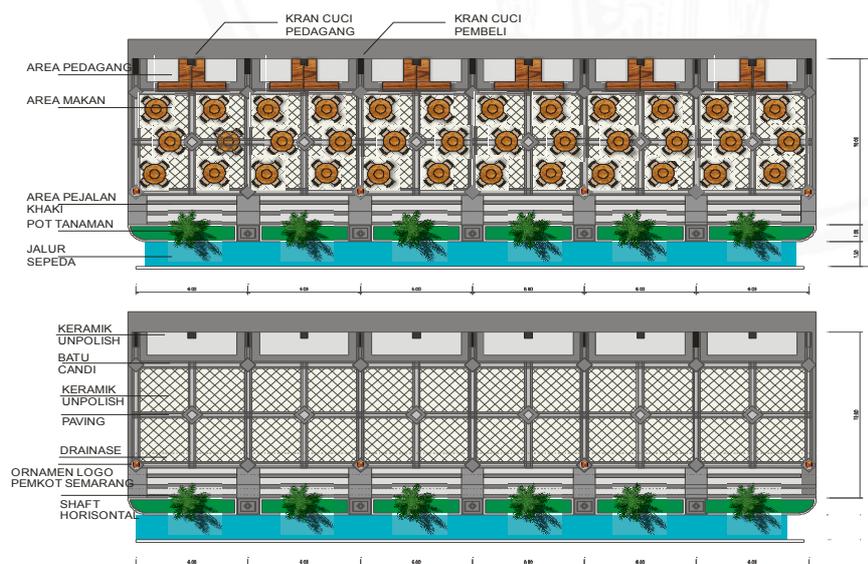
Kondisi aktual aksesibilitas di kawasan pedagang kaki lima Simping Lima meliputi akses keamanan dan kenyamanan pada jalur pedestrian juga akses keamanan penyebrangan antar jalur pedestrian.

1. Material

Perbedaan tekstur antara jalur pejalan kaki dengan jalur kendaraan supaya aktivitas masing-masing tidak mengganggu, dengan material yang digunakan tidak membahayakan disaat hujan (licin) dan tidak berlubang, dan perbedaan tekstur material bagi penyandang difabel.



Gambar 4.13 Material pejalan kaki



Gambar 4.14 Animasi material pejalan kaki

Bahan material yang digunakan pada jalur pejalan kaki yaitu batu candi, keramik *unpolish*, dan paving. Juga sudah terdapat material akses bagi penyandang difabel.

2. Pola pencapaian jalur penyebrangan

Pencapaian menuju jalur pedestrian pada beberapa zona dinilai kurang berdasarkan keamanan dan kenyamanannya, jalur pedestrian yang terputus ini menjadikan pentingnya adanya *zebra cross*, sedang dalam keadaan aktualnya, *zebra cross* antar pedestrian hanya terdapat pada area masjid Baiturrahman menuju zona 1 pada jalan Pandanaran yang menghubungkan antara masjid Baiturrahman dan *E-plaza*. Juga terdapat jembatan penyebrangan pada jalan A. Yani yang menghubungkan zona 4 dan zona 5 antara *ace-hardware* menuju matahari.



Gambar 4.15 Gambar pola pencapaian

4.2.3. Elemen bentuk

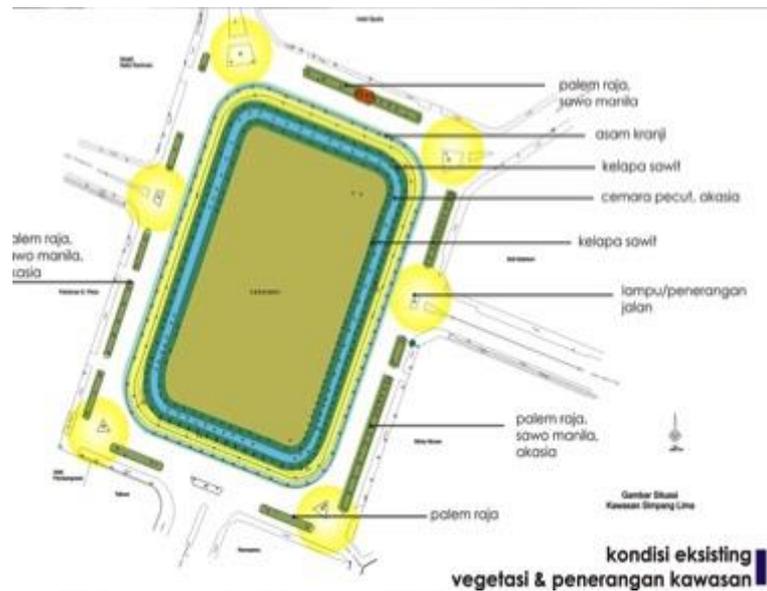
Bentuk *elemen landscape furniture* harus disesuaikan dengan ukuran standar manusia agar skala yang dibentuk sesuai kenyamanan gerak manusia

- a. Rambu/ *sign* yang sifatnya untuk memberikan suatu identitas, informasi maupun larangan, pada kondisi aktual secara umum kawasan rambu untuk keamanan dan kenyamanan pejalan kaki masih kurang bahkan belum ada, namun untuk rambu-rambu identitas parkir dan larangan berhenti untuk kendaraan sudah ada.



Gambar 4.16 Rambu pada zona penelitian

- b. Tanaman sebagai peneduh, untuk pelindung dan penyejuk jalur pedestrian pada kondisi aktual sudah cukup rimbun sehingga sangat mengurangi terik matahari dan menyejukan lingkungan kawasan.



Gambar 4.17 Tanaman sebagai peneduh

- c. Tempat istirahat, yang berfungsi memberi ruang istirahat bila lelah berjalan. Dan memberi waktu bagi pejalan kaki untuk menikmati suasana lingkungan sekitarnya. Namun pada kondisi aktual yang ada, tidak adanya tempat duduk khusus atau yang didesain untuk tempat istirahat bagi pejalan kaki pada kawasan ini.
- d. Bollard, pembatas antara jalur pedestrian dengan jalur kendaraan. Adanya bollard dan pembatas pada kawasan ini sebenarnya sudah cukup dari segi jumlah namun pada segi jarak antar bollard mempersulit sirkulasi pejalan kaki juga difabel seperti pada zona 3 zona 4 dan zona 7 penggunaan kursi roda tidak dapat melewati jalur pedestrian karena *bollard* yang terlalu rapat.



Gambar 4.18 Pembatas atau bollard pada jalur pedestrian

- e. Tempat sampah, diletakkan di jalur pedestrian agar jalur tersebut tetap bersih. Sehingga kenyamanan pejalan kaki tetap terjaga. Sedangkan pada kondisi aktual yang ada keadaan tempat sampah pada setiap zona ini sejajar dengan pembatas taman dan terdapat 2 tempat sampah pada setiap zona nya yang berjarak 4m.



Gambar 4.19 Lokasi tempat sampah pada jalur pedestrian

4.3. Rekapitulasi Hasil Kuesioner

Subjek penelitian ini adalah pejalan kaki yang datang pada kawasan pedagang kaki lima Simpang Lima Semarang. Responden yang dipilih adalah remaja dan dewasa (berusia 17 tahun keatas) yang dapat memberikan keterangan dan pendapat mengenai kondisi para pejalan kaki saat berada di kawasan pedagang kaki lima Simpang Lima Semarang. Pemilihan responden juga berdasarkan teknik *purposive sampling* yaitu dengan kategori pengunjung atau pejalan kaki dan pedagang kaki lima diatas 17 tahun dengan jumlah yang menyesuaikan.

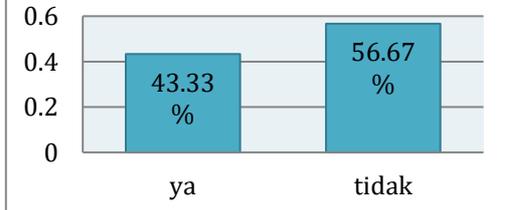
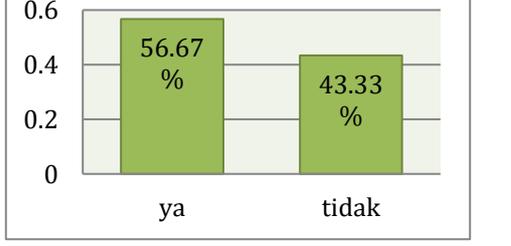
Berdasarkan rekapitulasi hasil kuesioner, jumlah responden adalah sebanyak 45 orang. 30 orang pejalan kaki. Kuesioner yang disebarkan berjenis terbuka dan tertutup (*open and closed questions*) berdasarkan jenis pertanyaan yang diajukan, antara lain berupa *multiple choice*, tabel penilaian dan *wawancara*. Berikut merupakan rekapitulasi hasil kuesioner berdasarkan jenis pertanyaan yang diajukan kepada responden.

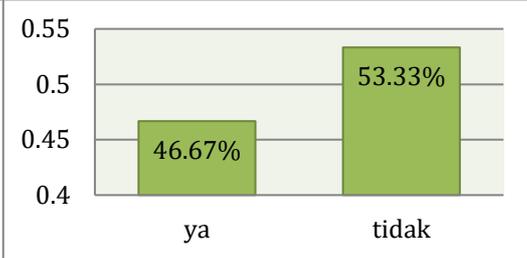
4.3.1. Jenis *multiple choice*

Pada pertanyaan *multiple choice* atau pilihan ganda, jawaban pilihan ganda berupa huruf (a,b,c,d) yang diubah dalam bentuk angka (1,2,3,4) untuk memudahkan dalam pengolahan data.

1. Rekapitulasi hasil untuk kuesioner pejalan kaki.

Tabel 4.2 Rekapitulasi kuesioner pejalan kaki

Keamanan			
No.	Pertanyaan	Grafik	Analisis
1.	Bagi anda pejalan kaki apakah aktivitas PKL di kawasan Simpang Lima Semarang mempengaruhi keamanan anda beraktivitas di jalur pejalan kaki? a. Ya(1) b. Tidak(2)	 <p>53,33% responden memilih ya aktivitas PKL mempengaruhi keamanan beraktivitas di jalur pejalan kaki. Dan 46,67% responden memilih tidak mempengaruhi</p>	Menggunakan <i>mean score analysis</i> , dengan hasil rata-rata 1.46 maka "ya" aktivitas PKL di kawasan Simpang Lima mempengaruhi keamanan aktivitas pejalan kaki.
2.	Apakah anda merasa kondisi jalur pejalan kaki sudah aman? a. Ya(1) b. Tidak(2)	 <p>56,67% responden memilih kondisi jalur pejalan kaki tidak aman dan 43,33% memilih sudah aman.</p>	Menggunakan <i>mean score analysis</i> , dengan hasil rata-rata 1.57 maka kondisi jalur pejalan kaki belum aman
Kenyamanan			
1.	Bagi anda pejalan kaki apakah aktivitas PKL di kawasan Simpang Lima Semarang mempengaruhi kenyamanan anda beraktivitas di jalur pejalan kaki? a. Ya(1) b. Tidak(2)	 <p>56,67% responden memilih aktivitas PKL mempengaruhi kenyamanan beraktivitas di jalur pejalan kaki. Dan 43,33% responden</p>	Menggunakan <i>mean score analysis</i> , dengan hasil rata-rata 1.4 maka "ya" aktivitas PKL di kawasan Simpang Lima mempengaruhi kenyamanan

		memilih tidak mempengaruhi	aktivitas pejalan kaki.
2.	Apakah anda merasa kondisi jalur pejalan kaki sudah nyaman? a. Ya(1) b. Tidak(2)	 <p>53,33% responden memilih kondisi jalur pejalan kaki tidak nyaman dan 46,67% responden memilih nyaman.</p>	Menggunakan <i>mean score analysis</i> , dengan hasil rata-rata 1.53 maka kondisi jalur pejalan kaki belum aman

Hasil ini sebagai pembandingan antara hasil dari analisis juga sintesis dan juga masukan untuk tahap rekomendasi nantinya.

4.3.2. Jenis tabel

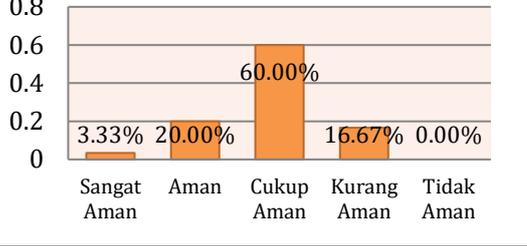
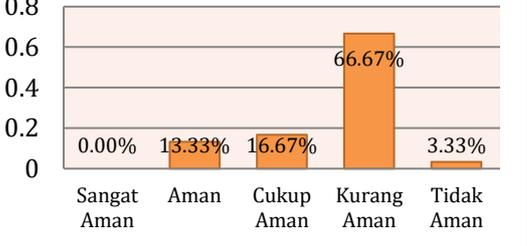
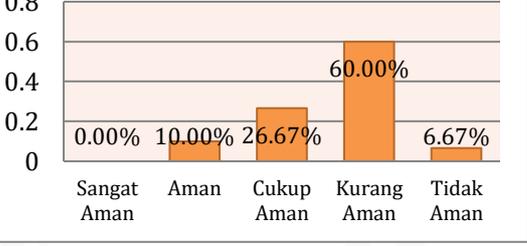
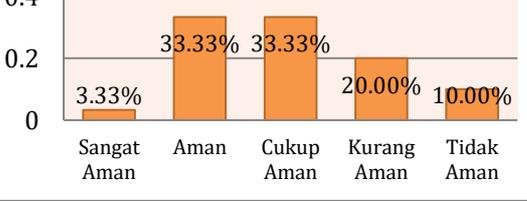
Untuk pertanyaan yang menggunakan format tabel, pertanyaan berupa pemberian pendapat pejalan kaki terhadap kondisi jalur pedestrian di kawasan pedagang kaki lima Simpang Lima Semarang berdasarkan aspek keamanan dan kenyamanan pejalan kaki. Penilaian untuk tiap aspek dengan memberikan *check* pada pilihan yaitu Sangat Aman, Aman, Cukup Aman, Kurang Aman, dan Tidak Aman. Penilaian tersebut disajikan pada tiap variabel yang berupa sirkulasi, aksesibilitas dan elemen bentuk di jalur pedestrian dan jalur penyebrangan kawasan pedagang kaki lima Simpang Lima Semarang. Hasil rekapitulasi pertanyaan tersebut akan dibuat dalam bentuk diagram dan disajikan di bagian akhir tiap analisis variabel sebagai data pendukung untuk menganalisis data yang ada. Berikut sebagai gambaran hasil pendapat dari pejalan kaki dan pedagang kaki lima yang telah diperoleh, berikut merupakan rangkuman hasil penilaian terhadap aspek keamanan dan kenyamanan pejalan kaki di kawasan pedagang kaki lima Simpang Lima Semarang. (Tabel 4.3)

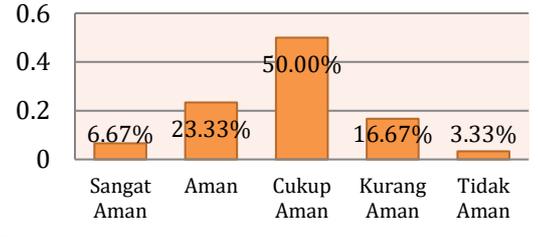
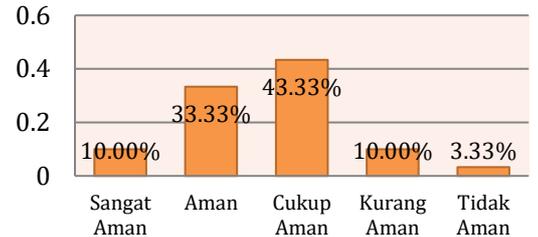
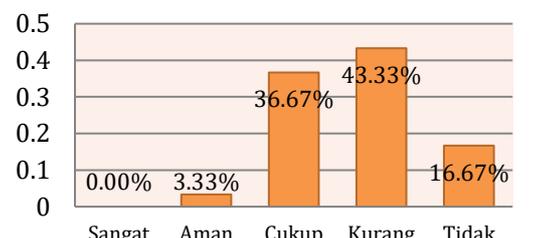
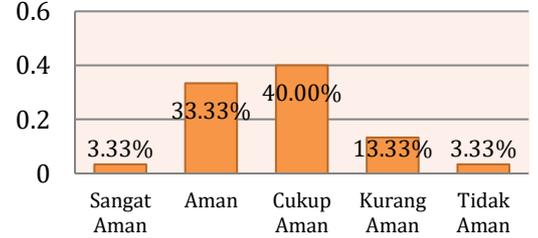
1. Rekapitulasi hasil untuk kuesioner pejalan kaki.

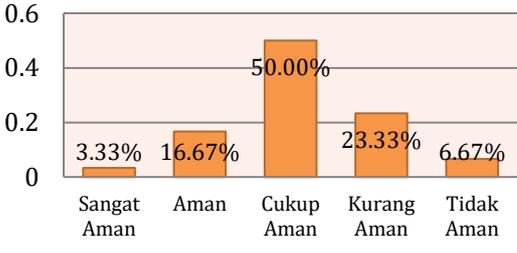
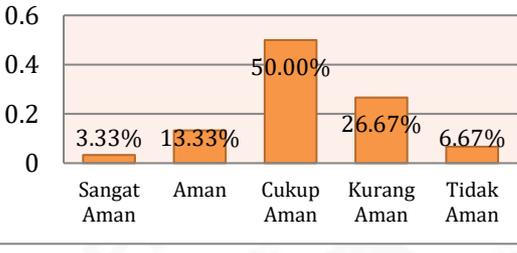
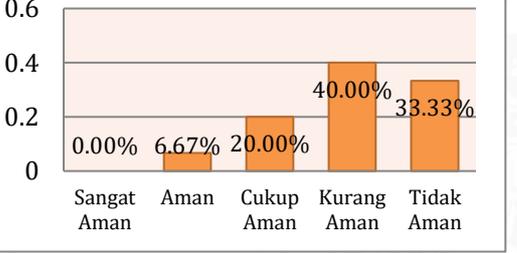
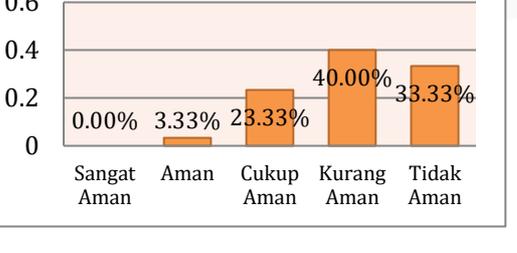
Tabel 4.3 Rekapitulasi kuesioner penilaian aspek keamanan pejalan kaki

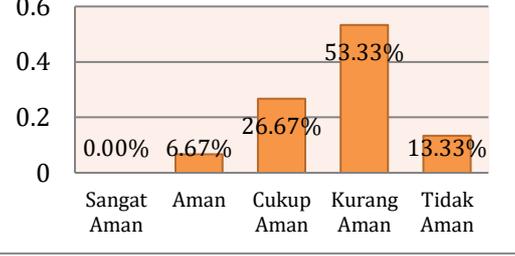
Kondisi lingkungan sekitar	Keamanan	Mean Score
----------------------------	----------	------------

Pada Jalur Pedestrian

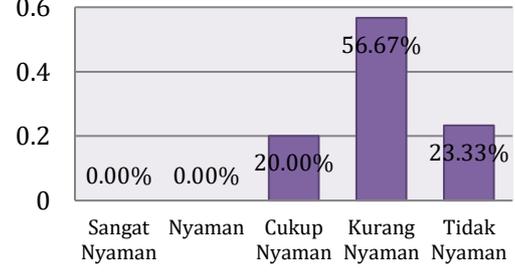
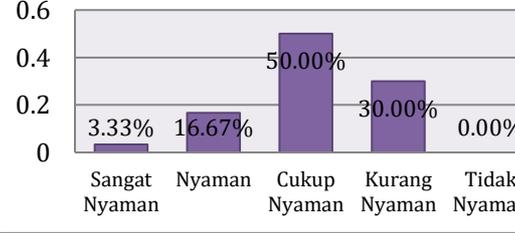
<p>Ketinggian jalur (terhindar dari tersandung)</p>	<p>Pertanyaan 1</p>  <table border="1"> <thead> <tr> <th>Kategori</th> <th>Persentase</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Sangat Aman</td> <td>3.33%</td> </tr> <tr> <td>Aman</td> <td>20.00%</td> </tr> <tr> <td>Cukup Aman</td> <td>60.00%</td> </tr> <tr> <td>Kurang Aman</td> <td>16.67%</td> </tr> <tr> <td>Tidak Aman</td> <td>0.00%</td> </tr> </tbody> </table>	Kategori	Persentase	Sangat Aman	3.33%	Aman	20.00%	Cukup Aman	60.00%	Kurang Aman	16.67%	Tidak Aman	0.00%	<p>3,33% memilih sangat aman, 20,00% memilih aman, 60,00% memilih cukup aman, 16,67% kurang aman, 0,00% tidak aman</p>	<p>Menggunakan <i>mean score analysis</i> untuk menentukan interpretasi nilai tengah ketinggian jalur yaitu 2,96= Cukup Aman</p>
Kategori	Persentase														
Sangat Aman	3.33%														
Aman	20.00%														
Cukup Aman	60.00%														
Kurang Aman	16.67%														
Tidak Aman	0.00%														
<p>Kemiringan jalur (tidak membahayakan)</p>	<p>Pertanyaan 2</p>  <table border="1"> <thead> <tr> <th>Kategori</th> <th>Persentase</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Sangat Aman</td> <td>0.00%</td> </tr> <tr> <td>Aman</td> <td>13.33%</td> </tr> <tr> <td>Cukup Aman</td> <td>16.67%</td> </tr> <tr> <td>Kurang Aman</td> <td>66.67%</td> </tr> <tr> <td>Tidak Aman</td> <td>3.33%</td> </tr> </tbody> </table>	Kategori	Persentase	Sangat Aman	0.00%	Aman	13.33%	Cukup Aman	16.67%	Kurang Aman	66.67%	Tidak Aman	3.33%	<p>0% memilih sangat aman, 13,33% memilih aman, 16,67% memilih cukup aman, 66,67% kurang aman, 3,33% tidak aman</p>	<p>Menggunakan <i>mean score analysis</i> untuk menentukan interpretasi nilai tengah kemiringan jalur yaitu 3,6= Kurang Aman</p>
Kategori	Persentase														
Sangat Aman	0.00%														
Aman	13.33%														
Cukup Aman	16.67%														
Kurang Aman	66.67%														
Tidak Aman	3.33%														
<p>Lampu penerangan di malam hari pada jalur pedestrian</p>	<p>Pertanyaan 3</p>  <table border="1"> <thead> <tr> <th>Kategori</th> <th>Persentase</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Sangat Aman</td> <td>0.00%</td> </tr> <tr> <td>Aman</td> <td>10.00%</td> </tr> <tr> <td>Cukup Aman</td> <td>26.67%</td> </tr> <tr> <td>Kurang Aman</td> <td>60.00%</td> </tr> <tr> <td>Tidak Aman</td> <td>6.67%</td> </tr> </tbody> </table>	Kategori	Persentase	Sangat Aman	0.00%	Aman	10.00%	Cukup Aman	26.67%	Kurang Aman	60.00%	Tidak Aman	6.67%	<p>0,00% memilih sangat aman, 10,00% memilih aman, 26,67% memilih cukup aman, 60,00% kurang aman, 6,67% tidak aman</p>	<p>Menggunakan <i>mean score analysis</i> untuk menentukan interpretasi nilai tengah lampu penerangan jalur yaitu 3,67 Kurang Aman</p>
Kategori	Persentase														
Sangat Aman	0.00%														
Aman	10.00%														
Cukup Aman	26.67%														
Kurang Aman	60.00%														
Tidak Aman	6.67%														
<p>Rambu yang jelas di jalur pedestrian</p>	<p>Pertanyaan 4</p>  <table border="1"> <thead> <tr> <th>Kategori</th> <th>Persentase</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Sangat Aman</td> <td>3.33%</td> </tr> <tr> <td>Aman</td> <td>33.33%</td> </tr> <tr> <td>Cukup Aman</td> <td>33.33%</td> </tr> <tr> <td>Kurang Aman</td> <td>20.00%</td> </tr> <tr> <td>Tidak Aman</td> <td>10.00%</td> </tr> </tbody> </table>	Kategori	Persentase	Sangat Aman	3.33%	Aman	33.33%	Cukup Aman	33.33%	Kurang Aman	20.00%	Tidak Aman	10.00%	<p>3,33% memilih sangat aman, 33,33% memilih aman, 33,33% memilih cukup aman, 20,00% kurang aman, 10,00% tidak aman</p>	<p>Menggunakan <i>mean score analysis</i> untuk menentukan interpretasi nilai tengah rambu jalur yaitu 3,00= Cukup Aman</p>
Kategori	Persentase														
Sangat Aman	3.33%														
Aman	33.33%														
Cukup Aman	33.33%														
Kurang Aman	20.00%														
Tidak Aman	10.00%														

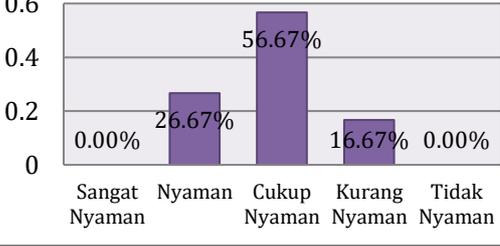
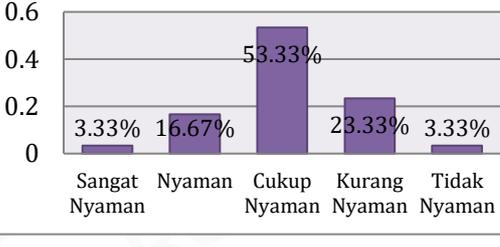
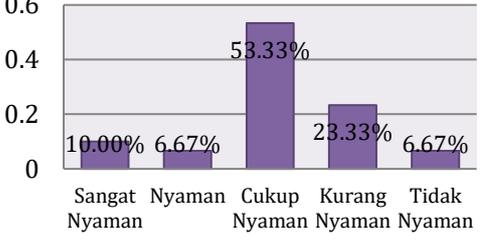
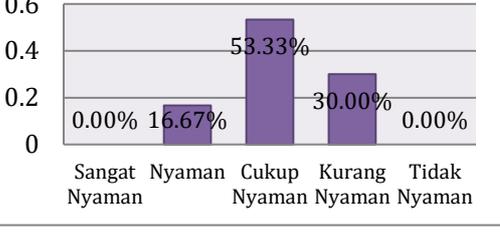
Pembatas / <i>Bollard</i> sebagai pengamanan dari kendaraan	<p style="text-align: center;">Pertanyaan 5</p>  <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <thead> <tr> <th>Kategori</th> <th>Persentase</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Sangat Aman</td> <td>6.67%</td> </tr> <tr> <td>Aman</td> <td>23.33%</td> </tr> <tr> <td>Cukup Aman</td> <td>50.00%</td> </tr> <tr> <td>Kurang Aman</td> <td>16.67%</td> </tr> <tr> <td>Tidak Aman</td> <td>3.33%</td> </tr> </tbody> </table>	Kategori	Persentase	Sangat Aman	6.67%	Aman	23.33%	Cukup Aman	50.00%	Kurang Aman	16.67%	Tidak Aman	3.33%	6,67% memilih sangat aman, 23,33% memilih aman, 50,00% memilih cukup aman, 16,67% kurang aman, 3,33% tidak aman	Menggunaka <i>n mean score analysis</i> untuk menentukan interpretasi nilai tengah Pembatas jalur yaitu 2,86= Cukup Aman
Kategori	Persentase														
Sangat Aman	6.67%														
Aman	23.33%														
Cukup Aman	50.00%														
Kurang Aman	16.67%														
Tidak Aman	3.33%														
Material permukaan tidak licin	<p style="text-align: center;">Pertanyaan 6</p>  <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <thead> <tr> <th>Kategori</th> <th>Persentase</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Sangat Aman</td> <td>10.00%</td> </tr> <tr> <td>Aman</td> <td>33.33%</td> </tr> <tr> <td>Cukup Aman</td> <td>43.33%</td> </tr> <tr> <td>Kurang Aman</td> <td>10.00%</td> </tr> <tr> <td>Tidak Aman</td> <td>3.33%</td> </tr> </tbody> </table>	Kategori	Persentase	Sangat Aman	10.00%	Aman	33.33%	Cukup Aman	43.33%	Kurang Aman	10.00%	Tidak Aman	3.33%	10,00% memilih sangat aman, 33,33% memilih aman, 43,33% memilih cukup aman, 10,00% kurang aman, 3,33% tidak aman	Menggunaka <i>n mean score analysis</i> untuk menentukan interpretasi nilai tengah Material yg licin yaitu 2,63= Cukup Aman
Kategori	Persentase														
Sangat Aman	10.00%														
Aman	33.33%														
Cukup Aman	43.33%														
Kurang Aman	10.00%														
Tidak Aman	3.33%														
Kualitas permukaan tidak berlubang	<p style="text-align: center;">Pertanyaan 7</p>  <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <thead> <tr> <th>Kategori</th> <th>Persentase</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Sangat Aman</td> <td>0.00%</td> </tr> <tr> <td>Aman</td> <td>3.33%</td> </tr> <tr> <td>Cukup Aman</td> <td>36.67%</td> </tr> <tr> <td>Kurang Aman</td> <td>43.33%</td> </tr> <tr> <td>Tidak Aman</td> <td>16.67%</td> </tr> </tbody> </table>	Kategori	Persentase	Sangat Aman	0.00%	Aman	3.33%	Cukup Aman	36.67%	Kurang Aman	43.33%	Tidak Aman	16.67%	0,00% memilih sangat aman, 3,33% memilih aman, 36,67% memilih cukup aman, 43,33% kurang aman, 16,67% tidak aman	Menggunaka <i>n mean score analysis</i> untuk menentukan interpretasi nilai tengah Permukaan Berlubang yaitu 3,73= Kurang Aman
Kategori	Persentase														
Sangat Aman	0.00%														
Aman	3.33%														
Cukup Aman	36.67%														
Kurang Aman	43.33%														
Tidak Aman	16.67%														
Material bagi difabel	<p style="text-align: center;">Pertanyaan 8</p>  <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <thead> <tr> <th>Kategori</th> <th>Persentase</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Sangat Aman</td> <td>3.33%</td> </tr> <tr> <td>Aman</td> <td>33.33%</td> </tr> <tr> <td>Cukup Aman</td> <td>40.00%</td> </tr> <tr> <td>Kurang Aman</td> <td>13.33%</td> </tr> <tr> <td>Tidak Aman</td> <td>3.33%</td> </tr> </tbody> </table>	Kategori	Persentase	Sangat Aman	3.33%	Aman	33.33%	Cukup Aman	40.00%	Kurang Aman	13.33%	Tidak Aman	3.33%	3,33% memilih sangat aman, 33,33% memilih aman, 40,00% memilih cukup aman, 13,33% kurang aman, 3,33% tidak aman	Menggunakan <i>mean score analysis</i> untuk menentukan interpretasi material difabel yaitu 2,73= Cukup Aman
Kategori	Persentase														
Sangat Aman	3.33%														
Aman	33.33%														
Cukup Aman	40.00%														
Kurang Aman	13.33%														
Tidak Aman	3.33%														

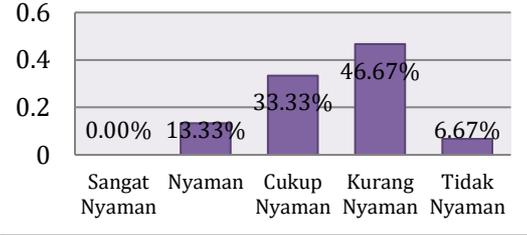
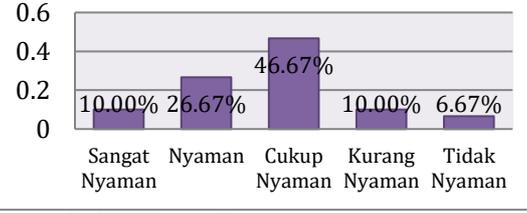
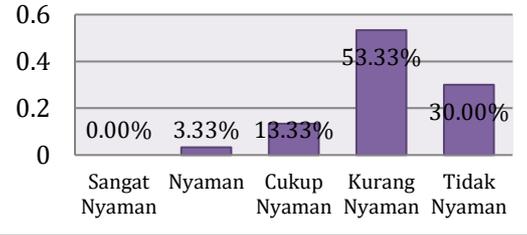
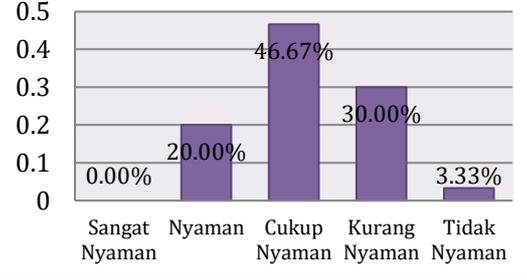
<p>Penempatan warung dan tempat makan</p>	<p style="text-align: center;">Pertanyaan 9</p>  <table border="1" data-bbox="411 264 928 517"> <thead> <tr> <th>Kategori</th> <th>Persentase</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Sangat Aman</td> <td>3.33%</td> </tr> <tr> <td>Aman</td> <td>16.67%</td> </tr> <tr> <td>Cukup Aman</td> <td>50.00%</td> </tr> <tr> <td>Kurang Aman</td> <td>23.33%</td> </tr> <tr> <td>Tidak Aman</td> <td>6.67%</td> </tr> </tbody> </table>	Kategori	Persentase	Sangat Aman	3.33%	Aman	16.67%	Cukup Aman	50.00%	Kurang Aman	23.33%	Tidak Aman	6.67%	<p>3,33% memilih sangat aman, 16,67% memilih aman, 50,00% memilih cukup aman, 23,33% kurang aman, 6,67% tidak aman</p>	<p>Menggunakan <i>mean score analysis</i> untuk menentukan interpretasi nilai tengah Penempatan warung PKL yaitu 3,13= Kurang Aman</p>
Kategori	Persentase														
Sangat Aman	3.33%														
Aman	16.67%														
Cukup Aman	50.00%														
Kurang Aman	23.33%														
Tidak Aman	6.67%														
<p>Alur sirkulasi</p>	<p style="text-align: center;">Pertanyaan 10</p>  <table border="1" data-bbox="411 667 928 920"> <thead> <tr> <th>Kategori</th> <th>Persentase</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Sangat Aman</td> <td>3.33%</td> </tr> <tr> <td>Aman</td> <td>13.33%</td> </tr> <tr> <td>Cukup Aman</td> <td>50.00%</td> </tr> <tr> <td>Kurang Aman</td> <td>26.67%</td> </tr> <tr> <td>Tidak Aman</td> <td>6.67%</td> </tr> </tbody> </table>	Kategori	Persentase	Sangat Aman	3.33%	Aman	13.33%	Cukup Aman	50.00%	Kurang Aman	26.67%	Tidak Aman	6.67%	<p>3,33% memilih sangat aman, 13,33% memilih aman, 50,00% memilih cukup aman, 26,67% kurang aman, 6,67% tidak aman</p>	<p>Menggunakan <i>mean score analysis</i> untuk menentukan interpretasi nilai tengah Alur sirkulasi yaitu 3,20= Aman</p>
Kategori	Persentase														
Sangat Aman	3.33%														
Aman	13.33%														
Cukup Aman	50.00%														
Kurang Aman	26.67%														
Tidak Aman	6.67%														
Pada Jalur Penyebrangan															
<p>Posisi zebra cross</p>	<p style="text-align: center;">Pertanyaan 11</p>  <table border="1" data-bbox="411 1160 928 1413"> <thead> <tr> <th>Kategori</th> <th>Persentase</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Sangat Aman</td> <td>0.00%</td> </tr> <tr> <td>Aman</td> <td>6.67%</td> </tr> <tr> <td>Cukup Aman</td> <td>20.00%</td> </tr> <tr> <td>Kurang Aman</td> <td>40.00%</td> </tr> <tr> <td>Tidak Aman</td> <td>33.33%</td> </tr> </tbody> </table>	Kategori	Persentase	Sangat Aman	0.00%	Aman	6.67%	Cukup Aman	20.00%	Kurang Aman	40.00%	Tidak Aman	33.33%	<p>0,00% memilih sangat aman, 6,67% memilih aman, 20,00% memilih cukup aman, 40,00% kurang aman, 33,33% tidak aman</p>	<p>Menggunakan <i>mean score analysis</i> untuk menentukan interpretasi nilai tengah posisi zebra cross yaitu 4,00= Kurang Aman</p>
Kategori	Persentase														
Sangat Aman	0.00%														
Aman	6.67%														
Cukup Aman	20.00%														
Kurang Aman	40.00%														
Tidak Aman	33.33%														
<p>Rambu untuk penyebrangan</p>	<p style="text-align: center;">Pertanyaan 12</p>  <table border="1" data-bbox="411 1608 928 1861"> <thead> <tr> <th>Kategori</th> <th>Persentase</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Sangat Aman</td> <td>0.00%</td> </tr> <tr> <td>Aman</td> <td>3.33%</td> </tr> <tr> <td>Cukup Aman</td> <td>23.33%</td> </tr> <tr> <td>Kurang Aman</td> <td>40.00%</td> </tr> <tr> <td>Tidak Aman</td> <td>33.33%</td> </tr> </tbody> </table>	Kategori	Persentase	Sangat Aman	0.00%	Aman	3.33%	Cukup Aman	23.33%	Kurang Aman	40.00%	Tidak Aman	33.33%	<p>0,00 % memilih sangat aman, 3,33% memilih aman, 23,33% memilih cukup aman, 40,00% kurang aman, 33,33% tidak aman</p>	<p>Menggunakan <i>mean score analysis</i> untuk menentukan interpretasi nilai tengah Rambu penyebrangan yaitu 3,03= Kurang Aman</p>
Kategori	Persentase														
Sangat Aman	0.00%														
Aman	3.33%														
Cukup Aman	23.33%														
Kurang Aman	40.00%														
Tidak Aman	33.33%														

Lampu penyebrangan	<p style="text-align: center;">Pertanyaan 13</p>  <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <thead> <tr> <th>Kategori</th> <th>Persentase</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Sangat Aman</td> <td>0.00%</td> </tr> <tr> <td>Aman</td> <td>6.67%</td> </tr> <tr> <td>Cukup Aman</td> <td>26.67%</td> </tr> <tr> <td>Kurang Aman</td> <td>53.33%</td> </tr> <tr> <td>Tidak Aman</td> <td>13.33%</td> </tr> </tbody> </table>	Kategori	Persentase	Sangat Aman	0.00%	Aman	6.67%	Cukup Aman	26.67%	Kurang Aman	53.33%	Tidak Aman	13.33%	0,00% memilih sangat aman, 6,67% memilih aman, 26,67% memilih cukup aman, 53,33% kurang aman, 13,33% tidak aman	Menggunakan <i>mean score analysis</i> untuk menentukan interpretasi nilai tengah Lampu penerangan yaitu 3,73= Kurang Aman
Kategori	Persentase														
Sangat Aman	0.00%														
Aman	6.67%														
Cukup Aman	26.67%														
Kurang Aman	53.33%														
Tidak Aman	13.33%														

Tabel 4.4 Rekapitulasi kuesioner penilaian aspek kenyamanan pejalan kaki

Kondisi Lingkungan Sekitar	Kenyamanan														
Pada Jalur Pedestrian															
Lebar jalur untuk jalan 2 arah	<p style="text-align: center;">Pertanyaan 1</p>  <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <thead> <tr> <th>Kategori</th> <th>Persentase</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Sangat Nyaman</td> <td>0.00%</td> </tr> <tr> <td>Nyaman</td> <td>0.00%</td> </tr> <tr> <td>Cukup Nyaman</td> <td>20.00%</td> </tr> <tr> <td>Kurang Nyaman</td> <td>56.67%</td> </tr> <tr> <td>Tidak Nyaman</td> <td>23.33%</td> </tr> </tbody> </table>	Kategori	Persentase	Sangat Nyaman	0.00%	Nyaman	0.00%	Cukup Nyaman	20.00%	Kurang Nyaman	56.67%	Tidak Nyaman	23.33%	0,00% memilih sangat nyaman, 0,00% memilih nyaman, 20,00% memilih cukup nyaman, 56,67% kurang nyaman, 23,33% tidak nyaman	Menggunakan <i>mean score analysis</i> untuk menentukan interpretasi nilai tengah lebar jalur yaitu 4,00= Kurang Nyaman
Kategori	Persentase														
Sangat Nyaman	0.00%														
Nyaman	0.00%														
Cukup Nyaman	20.00%														
Kurang Nyaman	56.67%														
Tidak Nyaman	23.33%														
Ketinggian jalur	<p style="text-align: center;">Pertanyaan 2</p>  <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <thead> <tr> <th>Kategori</th> <th>Persentase</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Sangat Nyaman</td> <td>3.33%</td> </tr> <tr> <td>Nyaman</td> <td>16.67%</td> </tr> <tr> <td>Cukup Nyaman</td> <td>50.00%</td> </tr> <tr> <td>Kurang Nyaman</td> <td>30.00%</td> </tr> <tr> <td>Tidak Nyaman</td> <td>0.00%</td> </tr> </tbody> </table>	Kategori	Persentase	Sangat Nyaman	3.33%	Nyaman	16.67%	Cukup Nyaman	50.00%	Kurang Nyaman	30.00%	Tidak Nyaman	0.00%	3,33% memilih sangat nyaman, 16,67% memilih nyaman, 50,00% memilih cukup nyaman, 30,00% kurang nyaman, 0,00% tidak nyaman	Menggunakan <i>mean score analysis</i> untuk menentukan interpretasi nilai tengah ketinggian jalur yaitu 2,80= Cukup Nyaman
Kategori	Persentase														
Sangat Nyaman	3.33%														
Nyaman	16.67%														
Cukup Nyaman	50.00%														
Kurang Nyaman	30.00%														
Tidak Nyaman	0.00%														

Panjang jalur	<p style="text-align: center;">Pertanyaan 3</p>  <table border="1" data-bbox="411 280 911 526"> <thead> <tr> <th>Kategori</th> <th>Persentase</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Sangat Nyaman</td> <td>0.00%</td> </tr> <tr> <td>Nyaman</td> <td>26.67%</td> </tr> <tr> <td>Cukup Nyaman</td> <td>56.67%</td> </tr> <tr> <td>Kurang Nyaman</td> <td>16.67%</td> </tr> <tr> <td>Tidak Nyaman</td> <td>0.00%</td> </tr> </tbody> </table>	Kategori	Persentase	Sangat Nyaman	0.00%	Nyaman	26.67%	Cukup Nyaman	56.67%	Kurang Nyaman	16.67%	Tidak Nyaman	0.00%	<p>0,00% memilih sangat nyaman, 26,67% memilih nyaman, 56,67% memilih cukup nyaman, 16,67% kurang nyaman, 0,00% tidak nyaman</p>	<p>Menggunakan <i>mean score analysis</i> untuk menentukan interpretasi nilai tengah panjang jalur yaitu 2,90= Cukup Nyaman</p>
Kategori	Persentase														
Sangat Nyaman	0.00%														
Nyaman	26.67%														
Cukup Nyaman	56.67%														
Kurang Nyaman	16.67%														
Tidak Nyaman	0.00%														
Material ramp	<p style="text-align: center;">Pertanyaan 4</p>  <table border="1" data-bbox="411 640 911 887"> <thead> <tr> <th>Kategori</th> <th>Persentase</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Sangat Nyaman</td> <td>3.33%</td> </tr> <tr> <td>Nyaman</td> <td>16.67%</td> </tr> <tr> <td>Cukup Nyaman</td> <td>53.33%</td> </tr> <tr> <td>Kurang Nyaman</td> <td>23.33%</td> </tr> <tr> <td>Tidak Nyaman</td> <td>3.33%</td> </tr> </tbody> </table>	Kategori	Persentase	Sangat Nyaman	3.33%	Nyaman	16.67%	Cukup Nyaman	53.33%	Kurang Nyaman	23.33%	Tidak Nyaman	3.33%	<p>3,33% memilih sangat nyaman, 16,67% memilih nyaman, 53,33% memilih cukup nyaman, 23,33% kurang nyaman, 3,33% tidak nyaman</p>	<p>Menggunakan <i>mean score analysis</i> untuk menentukan interpretasi nilai tengah material Ramps yaitu 3,00= Cukup Nyaman</p>
Kategori	Persentase														
Sangat Nyaman	3.33%														
Nyaman	16.67%														
Cukup Nyaman	53.33%														
Kurang Nyaman	23.33%														
Tidak Nyaman	3.33%														
Penempatan PKL dan tempat makan	<p style="text-align: center;">Pertanyaan 5</p>  <table border="1" data-bbox="411 1030 911 1276"> <thead> <tr> <th>Kategori</th> <th>Persentase</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Sangat Nyaman</td> <td>10.00%</td> </tr> <tr> <td>Nyaman</td> <td>6.67%</td> </tr> <tr> <td>Cukup Nyaman</td> <td>53.33%</td> </tr> <tr> <td>Kurang Nyaman</td> <td>23.33%</td> </tr> <tr> <td>Tidak Nyaman</td> <td>6.67%</td> </tr> </tbody> </table>	Kategori	Persentase	Sangat Nyaman	10.00%	Nyaman	6.67%	Cukup Nyaman	53.33%	Kurang Nyaman	23.33%	Tidak Nyaman	6.67%	<p>10,00% memilih sangat nyaman, 6,67% memilih nyaman, 53,33% memilih cukup nyaman, 23,33% kurang nyaman, 6,67% tidak nyaman</p>	<p>Menggunakan <i>mean score analysis</i> untuk menentukan interpretasi nilai tengah Penempatan warung PKL yaitu 3,10= Kurang Nyaman</p>
Kategori	Persentase														
Sangat Nyaman	10.00%														
Nyaman	6.67%														
Cukup Nyaman	53.33%														
Kurang Nyaman	23.33%														
Tidak Nyaman	6.67%														
Alur sirkulasi	<p style="text-align: center;">Pertanyaan 6</p>  <table border="1" data-bbox="411 1438 911 1684"> <thead> <tr> <th>Kategori</th> <th>Persentase</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Sangat Nyaman</td> <td>0.00%</td> </tr> <tr> <td>Nyaman</td> <td>16.67%</td> </tr> <tr> <td>Cukup Nyaman</td> <td>53.33%</td> </tr> <tr> <td>Kurang Nyaman</td> <td>30.00%</td> </tr> <tr> <td>Tidak Nyaman</td> <td>0.00%</td> </tr> </tbody> </table>	Kategori	Persentase	Sangat Nyaman	0.00%	Nyaman	16.67%	Cukup Nyaman	53.33%	Kurang Nyaman	30.00%	Tidak Nyaman	0.00%	<p>0,00% memilih sangat nyaman, 16,67% memilih nyaman, 53,33% memilih cukup nyaman, 30,00% kurang nyaman, 0,00% tidak nyaman</p>	<p>Menggunakan <i>mean score analysis</i> untuk menentukan interpretasi nilai tengah Alur sirkulasi yaitu 3,00= Cukup Nyaman</p>
Kategori	Persentase														
Sangat Nyaman	0.00%														
Nyaman	16.67%														
Cukup Nyaman	53.33%														
Kurang Nyaman	30.00%														
Tidak Nyaman	0.00%														

Rambu di jalur pedestrian	<p style="text-align: center;">Pertanyaan 7</p>  <table border="1" data-bbox="448 271 975 506"> <thead> <tr> <th>Kategori</th> <th>Persentase</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Sangat Nyaman</td> <td>0.00%</td> </tr> <tr> <td>Nyaman</td> <td>13.33%</td> </tr> <tr> <td>Cukup Nyaman</td> <td>33.33%</td> </tr> <tr> <td>Kurang Nyaman</td> <td>46.67%</td> </tr> <tr> <td>Tidak Nyaman</td> <td>6.67%</td> </tr> </tbody> </table>	Kategori	Persentase	Sangat Nyaman	0.00%	Nyaman	13.33%	Cukup Nyaman	33.33%	Kurang Nyaman	46.67%	Tidak Nyaman	6.67%	<p>0,00% memilih sangat nyaman, 13,33% memilih nyaman, 33,33% memilih cukup nyaman, 46,67% kurang nyaman, 6,67% tidak nyaman</p>	<p>Menggunakan <i>mean score analysis</i> untuk menentukan interpretasi nilai tengah Rambu jalur yaitu 3,46= Kurang Nyaman</p>
Kategori	Persentase														
Sangat Nyaman	0.00%														
Nyaman	13.33%														
Cukup Nyaman	33.33%														
Kurang Nyaman	46.67%														
Tidak Nyaman	6.67%														
Tanaman peneduh	<p style="text-align: center;">Pertanyaan 8</p>  <table border="1" data-bbox="448 678 975 891"> <thead> <tr> <th>Kategori</th> <th>Persentase</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Sangat Nyaman</td> <td>10.00%</td> </tr> <tr> <td>Nyaman</td> <td>26.67%</td> </tr> <tr> <td>Cukup Nyaman</td> <td>46.67%</td> </tr> <tr> <td>Kurang Nyaman</td> <td>10.00%</td> </tr> <tr> <td>Tidak Nyaman</td> <td>6.67%</td> </tr> </tbody> </table>	Kategori	Persentase	Sangat Nyaman	10.00%	Nyaman	26.67%	Cukup Nyaman	46.67%	Kurang Nyaman	10.00%	Tidak Nyaman	6.67%	<p>10,00% memilih sangat nyaman, 26,67% memilih nyaman, 46,67% memilih cukup nyaman, 10,00% kurang nyaman, 6,67% tidak nvaman</p>	<p>Menggunakan <i>mean score analysis</i> untuk menentukan interpretasi nilai tengah Tanaman peneduh yaitu 2,76 = Nyaman</p>
Kategori	Persentase														
Sangat Nyaman	10.00%														
Nyaman	26.67%														
Cukup Nyaman	46.67%														
Kurang Nyaman	10.00%														
Tidak Nyaman	6.67%														
Tempat istirahat / bangku	<p style="text-align: center;">Pertanyaan 9</p>  <table border="1" data-bbox="448 1059 975 1294"> <thead> <tr> <th>Kategori</th> <th>Persentase</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Sangat Nyaman</td> <td>0.00%</td> </tr> <tr> <td>Nyaman</td> <td>3.33%</td> </tr> <tr> <td>Cukup Nyaman</td> <td>13.33%</td> </tr> <tr> <td>Kurang Nyaman</td> <td>53.33%</td> </tr> <tr> <td>Tidak Nyaman</td> <td>30.00%</td> </tr> </tbody> </table>	Kategori	Persentase	Sangat Nyaman	0.00%	Nyaman	3.33%	Cukup Nyaman	13.33%	Kurang Nyaman	53.33%	Tidak Nyaman	30.00%	<p>10,00% memilih sangat nyaman, 30,00% memilih nyaman, 20,00% memilih cukup nyaman, 30,00% kurang nyaman, 10,00% tidak nyaman</p>	<p>Menggunakan <i>mean score analysis</i> untuk menentukan interpretasi nilai tengah Tempat istirahat yaitu 4,10= Kurang Nyaman</p>
Kategori	Persentase														
Sangat Nyaman	0.00%														
Nyaman	3.33%														
Cukup Nyaman	13.33%														
Kurang Nyaman	53.33%														
Tidak Nyaman	30.00%														
Pembatas / bollard fisik dari aktivitas kendaraan	<p style="text-align: center;">Pertanyaan 10</p>  <table border="1" data-bbox="448 1469 975 1749"> <thead> <tr> <th>Kategori</th> <th>Persentase</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Sangat Nyaman</td> <td>0.00%</td> </tr> <tr> <td>Nyaman</td> <td>20.00%</td> </tr> <tr> <td>Cukup Nyaman</td> <td>46.67%</td> </tr> <tr> <td>Kurang Nyaman</td> <td>30.00%</td> </tr> <tr> <td>Tidak Nyaman</td> <td>3.33%</td> </tr> </tbody> </table>	Kategori	Persentase	Sangat Nyaman	0.00%	Nyaman	20.00%	Cukup Nyaman	46.67%	Kurang Nyaman	30.00%	Tidak Nyaman	3.33%	<p>0,00% memilih sangat nyaman, 20,00% memilih nyaman, 46,67% memilih cukup nyaman, 30,00% kurang nyaman, 3,33% tidak nyaman</p>	<p>Menggunakan <i>mean score analysis</i> untuk menentukan interpretasi nilai tengah Pembatas jalur yaitu 3,00= Cukup Nyaman</p>
Kategori	Persentase														
Sangat Nyaman	0.00%														
Nyaman	20.00%														
Cukup Nyaman	46.67%														
Kurang Nyaman	30.00%														
Tidak Nyaman	3.33%														

Tempat sampah	<p style="text-align: center;">Pertanyaan 11</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Kategori</th> <th>Persentase</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Sangat Nyaman</td> <td>3.33%</td> </tr> <tr> <td>Nyaman</td> <td>33.33%</td> </tr> <tr> <td>Cukup Nyaman</td> <td>30.00%</td> </tr> <tr> <td>Kurang Nyaman</td> <td>30.00%</td> </tr> <tr> <td>Tidak Nyaman</td> <td>3.33%</td> </tr> </tbody> </table>	Kategori	Persentase	Sangat Nyaman	3.33%	Nyaman	33.33%	Cukup Nyaman	30.00%	Kurang Nyaman	30.00%	Tidak Nyaman	3.33%	<p>3,33% memilih sangat nyaman, 33,33% memilih nyaman, 30,00% memilih cukup nyaman, 30,00% kurang nyaman, 3,33% tidak nyaman</p>	<p>Menggunakan <i>mean score analysis</i> untuk menentukan interpretasi nilai tengah Tempat sampah yaitu 2,96= Cukup Nyaman</p>
Kategori	Persentase														
Sangat Nyaman	3.33%														
Nyaman	33.33%														
Cukup Nyaman	30.00%														
Kurang Nyaman	30.00%														
Tidak Nyaman	3.33%														
Tekstur material permukaan	<p style="text-align: center;">Pertanyaan 12</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Kategori</th> <th>Persentase</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Sangat Nyaman</td> <td>3.33%</td> </tr> <tr> <td>Nyaman</td> <td>26.67%</td> </tr> <tr> <td>Cukup Nyaman</td> <td>60.00%</td> </tr> <tr> <td>Kurang Nyaman</td> <td>10.00%</td> </tr> <tr> <td>Tidak Nyaman</td> <td>0.00%</td> </tr> </tbody> </table>	Kategori	Persentase	Sangat Nyaman	3.33%	Nyaman	26.67%	Cukup Nyaman	60.00%	Kurang Nyaman	10.00%	Tidak Nyaman	0.00%	<p>3,33% memilih sangat nyaman, 26,67% memilih nyaman, 60,00% memilih cukup nyaman, 10,00% kurang nyaman, 0,00% tidak nyaman</p>	<p>Menggunakan <i>mean score analysis</i> untuk menentukan interpretasi nilai tengah Tekstur material yaitu 2,76 = Cukup Nyaman</p>
Kategori	Persentase														
Sangat Nyaman	3.33%														
Nyaman	26.67%														
Cukup Nyaman	60.00%														
Kurang Nyaman	10.00%														
Tidak Nyaman	0.00%														
Pada jalur Penyebrangan															
Kemudahan mencapai jalur pedestrian	<p style="text-align: center;">Pertanyaan 13</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Kategori</th> <th>Persentase</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Sangat Nyaman</td> <td>6.67%</td> </tr> <tr> <td>Nyaman</td> <td>10.00%</td> </tr> <tr> <td>Cukup Nyaman</td> <td>33.33%</td> </tr> <tr> <td>Kurang Nyaman</td> <td>36.67%</td> </tr> <tr> <td>Tidak Nyaman</td> <td>13.33%</td> </tr> </tbody> </table>	Kategori	Persentase	Sangat Nyaman	6.67%	Nyaman	10.00%	Cukup Nyaman	33.33%	Kurang Nyaman	36.67%	Tidak Nyaman	13.33%	<p>6,67% memilih sangat nyaman, 10,00% memilih nyaman, 36,67% memilih cukup nyaman, 33,33% kurang nyaman, 13,33% tidak nyaman</p>	<p>Menggunakan <i>mean score analysis</i> untuk menentukan interpretasi nilai tengah Kemudahan pencapaian yaitu 3,36= Kurang Nyaman</p>
Kategori	Persentase														
Sangat Nyaman	6.67%														
Nyaman	10.00%														
Cukup Nyaman	33.33%														
Kurang Nyaman	36.67%														
Tidak Nyaman	13.33%														
Jalur penyebrangan	<p style="text-align: center;">Pertanyaan 14</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Kategori</th> <th>Persentase</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Sangat Nyaman</td> <td>0.00%</td> </tr> <tr> <td>Nyaman</td> <td>6.67%</td> </tr> <tr> <td>Cukup Nyaman</td> <td>23.33%</td> </tr> <tr> <td>Kurang Nyaman</td> <td>53.33%</td> </tr> <tr> <td>Tidak Nyaman</td> <td>16.67%</td> </tr> </tbody> </table>	Kategori	Persentase	Sangat Nyaman	0.00%	Nyaman	6.67%	Cukup Nyaman	23.33%	Kurang Nyaman	53.33%	Tidak Nyaman	16.67%	<p>0,00% memilih sangat nyaman, 6,67% memilih nyaman, 23,33% memilih cukup nyaman, 53,33% kurang nyaman, 16,67% tidak nyaman</p>	<p>Menggunakan <i>mean score analysis</i> untuk menentukan interpretasi nilai tengah jalur penyebrangan yaitu 3,93= Kurang Nyaman</p>
Kategori	Persentase														
Sangat Nyaman	0.00%														
Nyaman	6.67%														
Cukup Nyaman	23.33%														
Kurang Nyaman	53.33%														
Tidak Nyaman	16.67%														

Lampu penerangan	<p style="text-align: center;">Pertanyaan 15</p> <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <thead> <tr> <th>Kategori</th> <th>Persentase</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Sangat Nyaman</td> <td>0.00%</td> </tr> <tr> <td>Nyaman</td> <td>10.00%</td> </tr> <tr> <td>Cukup Nyaman</td> <td>16.67%</td> </tr> <tr> <td>Kurang Nyaman</td> <td>53.33%</td> </tr> <tr> <td>Tidak Nyaman</td> <td>20.00%</td> </tr> </tbody> </table>	Kategori	Persentase	Sangat Nyaman	0.00%	Nyaman	10.00%	Cukup Nyaman	16.67%	Kurang Nyaman	53.33%	Tidak Nyaman	20.00%	<p>0,00% memilih sangat nyaman, 10,00% memilih nyaman, 16,67% memilih cukup nyaman, 53,33% kurang nyaman, 20,00% tidak nyaman</p>	<p>Menggunakan <i>mean score analysis</i> untuk menentukan interpretasi nilai tengah Lampu penerangan yaitu 3,83= Kurang Nyaman</p>
Kategori	Persentase														
Sangat Nyaman	0.00%														
Nyaman	10.00%														
Cukup Nyaman	16.67%														
Kurang Nyaman	53.33%														
Tidak Nyaman	20.00%														
Rambu untuk penyebrangan	<p style="text-align: center;">Pertanyaan 16</p> <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <thead> <tr> <th>Kategori</th> <th>Persentase</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Sangat Nyaman</td> <td>0.00%</td> </tr> <tr> <td>Nyaman</td> <td>3.33%</td> </tr> <tr> <td>Cukup Nyaman</td> <td>20.00%</td> </tr> <tr> <td>Kurang Nyaman</td> <td>46.67%</td> </tr> <tr> <td>Tidak Nyaman</td> <td>30.00%</td> </tr> </tbody> </table>	Kategori	Persentase	Sangat Nyaman	0.00%	Nyaman	3.33%	Cukup Nyaman	20.00%	Kurang Nyaman	46.67%	Tidak Nyaman	30.00%	<p>0,00% memilih sangat nyaman, 3,33% memilih nyaman, 20,00% memilih cukup nyaman, 46,67% kurang nyaman, 30,00% tidak nyaman</p>	<p>Menggunakan <i>mean score analysis</i> untuk menentukan interpretasi nilai tengah Rambu penyebrangan yaitu 4,00= Kurang Nyaman</p>
Kategori	Persentase														
Sangat Nyaman	0.00%														
Nyaman	3.33%														
Cukup Nyaman	20.00%														
Kurang Nyaman	46.67%														
Tidak Nyaman	30.00%														

4.3.3. Jenis wawancara

Pertanyaan wawancara dalam kuesioner penelitian ini bertujuan untuk mengetahui pendapat responden yang juga sekaligus dapat melengkapi jawaban dari pilihan ganda *multiple choice* dan pertanyaan format *table* sebelumnya. Selain itu juga pertanyaan ini membebaskan responden untuk memberikan pendapatnya baik berupa kritikan, pendapat maupun sarannya yang dapat menjadi masukan bagi penelitian ini. Untuk penjelasan hasil pertanyaan wawancara dibagi menjadi 2 pertanyaan mengenai harapan kepada aspek keamanan dan aspek kenyamanan pejalan kaki berdasarkan variabel yang sudah ditentukan oleh peneliti pada kawasan pedagang kaki lima Simpang Lima Semarang.

Untuk pertanyaan No.1 : "Bagaimana kritik, saran dan harapan anda pada jalur pejalan kaki Simpang Lima Semarang dari segi sirkulasi, aksesibilitas/pencapaian, dan bentuk?". Berikut rangkuman untuk jawaban pertanyaan No.1 wawancara.

Tabel 4.6 Rekapitulasi hasil wawancara 1

Jawaban wawancara	Jumlah responden yang menjawab
1. Sirkulasi terlalu sempit untuk berjalan 2 arah	26 responden

2. Kurang lampu penerangan di malam hari pada kawasan depan masjid dan hotel Ciputra	23 responden
3. Penyebrangan antar jalur pedestrian masih kurang aman bagi pejalan kaki karna tidak ada zebra cross	28 responden
4. Rambu untuk pejalan kaki kurang memadai terutama rambu penyebrangan	19 responden
5. Jalur difabel terhalangi tenda pedagang kaki lima	14 responden
6. Disediakan tempat berteduk apabila hujan	17 responden
7. Pencapaian menuju jalur pedestrian sulit dicapai (susah menyebrang)	9 responden
8. Area PKL terlalu lebar, area pejalan kaki terlalu sempit	6 responden
9. Tempat sampat lebih baik diperbaiki	16 responden
10. Tempat duduk untuk pejalan kaki yang tidak membeli makanan sangat kurang	22 responden

Kemudian, pertanyaan No.2 : "Apabila terdapat penataan dan perbaikan jalur pejalan kaki dan PKL apakah menurut anda yang harus diperbaiki untuk jalur pejalan kaki di kawasan Simpang Lima?". Berikut rangkuman untuk jawaban pertanyaan No.2 wawancara.

Tabel 4.7 Rekapitulasi hasil wawancara 2

Jawaban wawancara	Jumlah responden yang menjawab
1. Fasilitas zebra cross antar jalur pedestrian	20 responden
2. Jalur pejalan kaki diperlebar	25 responden
3. Rambu penyebrangan diperbanyak dan diperjelas	19 responden
4. Tempat sampah daur ulang (tiga warna)	22 responden
5. Fasilitas tempat duduk untuk pejalan kaki yang tidak membeli makan	22 responden
6. Penyerapan air agar air tidak tergenang saat hujan	10 responden
7. Tempat parkir diberikan lahan sendiri agar tidak mengganggu sirkulasi pejalan kaki	8 responden

Sehingga, hasil yang didapatkan dari jenis wawancara ini menjadi masukan dan pendukung dari kajian literatur untuk memperkuat analisis.

Berdasarkan hasil penilaian dari ketiga jenis diatas (*multiple choice*, tabel, dan wawancara) dapat disimpulkan untuk aspek keamanan pada setiap variabel (sirkulasi, aksesibilitas dan bentuk) terdapat tiga hasil yang dominan dari responden yaitu Aman, Cukup Aman dan Kurang Aman dengan lebih dari 50% memilih Cukup Aman. Dengan persentase hasil yaitu Cukup Aman mengarah ke Kurang Aman.

Sedangkan untuk aspek kenyamanan pada setiap variabel tersebut, terdapat tiga hasil yang dominan dari responden yaitu Nyaman, Cukup Nyaman, dan Kurang Nyaman. Dan ketiga penilaian tersebut, lebih dari 50% memberikan penilaian Cukup Nyaman dan sisanya berdasarkan urutan terbanyak ialah Kurang Nyaman dan Nyaman. Dari hasil penilaian berdasarkan kuesioner tersebut, dapat disimpulkan bahwa masih banyak responden yang menilai bahwa sirkulasi, aksesibilitas, dan bentuk elemen pada jalur pedestrian dan penyebrangan kawasan pedagang kaki lima Simpang Lima Semarang masih belum sepenuhnya menerapkan aspek kenyamanan dengan hasil presentase Cukup Nyaman mengarah Kurang Nyaman. Sehingga pendapat responden yang memberikan saran dan masukan dapat dijadikan perbaikan dan pengembangan jalur pedestrian ke depannya.

4.4 Analisis Keamanan pejalan kaki di kawasan PKL Simpang Lima Semarang

Tahap selanjutnya dalam pembahasan ini adalah menganalisis kondisi aktual yang telah diperoleh sebelumnya berdasarkan variabel keamanan pejalan kaki di kawasan pedagang kaki lima Simpang Lima Semarang. Analisis keamanan yang digunakan berdasarkan pada acuan standar, peraturan, pedoman, komparasi dan juga data kebutuhan pejalan kaki yang telah diperoleh dari wawancara dan penyebaran kuesioner di kawasan pedagang kaki lima Simpang Lima Semarang.

Kuesioner sebagai pendukung menentukan evaluasi keamanan berdasarkan variabel yang sudah ditentukan dengan penilaian menggunakan satuan ukuran (sangat aman, aman, cukup aman, kurang aman, tidak aman) yang diubah menjadi satuan angka (1,2,3,4,5) untuk memudahkan pengolahan data seperti yang sudah dijelaskan pada bagian sebelumnya.

Pembahasan untuk evaluasi keamanan di kawasan pedagang kaki lima Simpang Lima Semarang disesuaikan dengan variabel penelitian sehingga pembahasannya dibagi

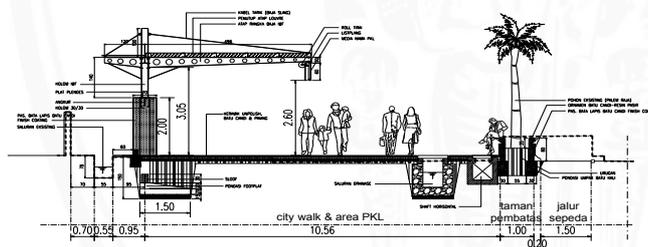
menjadi 2 lingkup yaitu pada jalur pedestrian dan jalur penyebrangan. Setiap pembahasan dibahas sesuai dengan variabel apa yang sesuai dan dibutuhkan pada jalur tersebut. Evaluasi aspek keamanan ini untuk mengetahui sejauh mana aspek keamanan yang telah diterapkan oleh Pemerintah kota Semarang terhadap kawasan ini sehingga pejalan kaki dapat menggunakan dan beraktivitas tanpa khawatir tersandung terjatuh, dan gerak pejalan kaki tetap aman.

Keamanan di kawasan pedagang kaki lima Simpang Lima Semarang terdiri dari keamanan untuk variabel sirkulasi, aksesibilitas untuk variabel bentuk pada keamanan berada didalam variabel sirkulasi. Setiap variabel terbagi lagi menjadi beberapa sub-sub variabel dan akan dibahas untuk masing-masing tiap aspek keamanannya. Untuk pembahasannya adalah sebagai berikut.

4.4.1. Sirkulasi

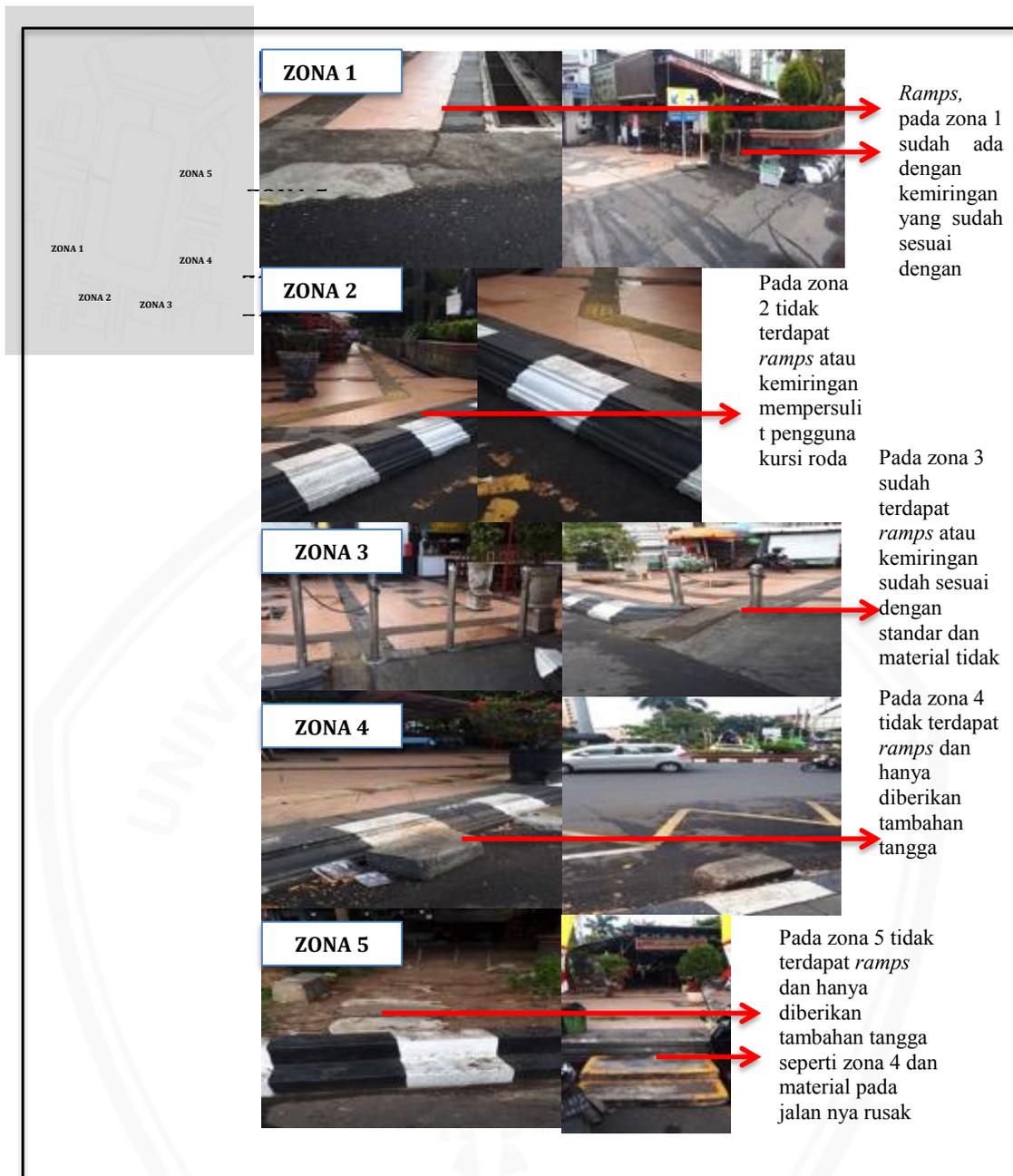
Pembahasan keamanan sirkulasi pejalan kaki di kawasan pedagang kaki lima Simpang Lima Semarang dibagi menjadi 3 sub variabel yakni dimensi dan pola.

1. Dimensi, Berdasarkan Permen PU No. 30 tahun 2006 mengenai jalur pejalan kaki, merupakan ruang yang diperlukan untuk berjalan kaki, berdiri dan beraktivitas lain yang dihitung berdasarkan dimensi tubuh manusia dan bentuk ruang.



Gambar 4.20 Dimensi jalan

Pada kondisi aktual, di kawasan pedagang kaki lima Simpang Lima Semarang ini jalur pejalan kaki berkurang dikarenakan adanya aktivitas PKL Jalur pejalan kaki yang diteliti ini merupakan pedestrian yang terputus. jalur pedestrian yang berada di seberang dari lapangan Simpang Lima ini atau yang berada di depan bangunan-bangunan pertokoan, hotel dan masjid mempunyai lebar rata-rata 10-12 meter dengan ketinggian 30cm dari permukaan jalan. Namun adanya tenda PKL ini membuat gerak pejalan kaki 2 arah semakin sempit. Keamanan dimensi mencakup ketinggian dan kemiringan/ *ramp*.



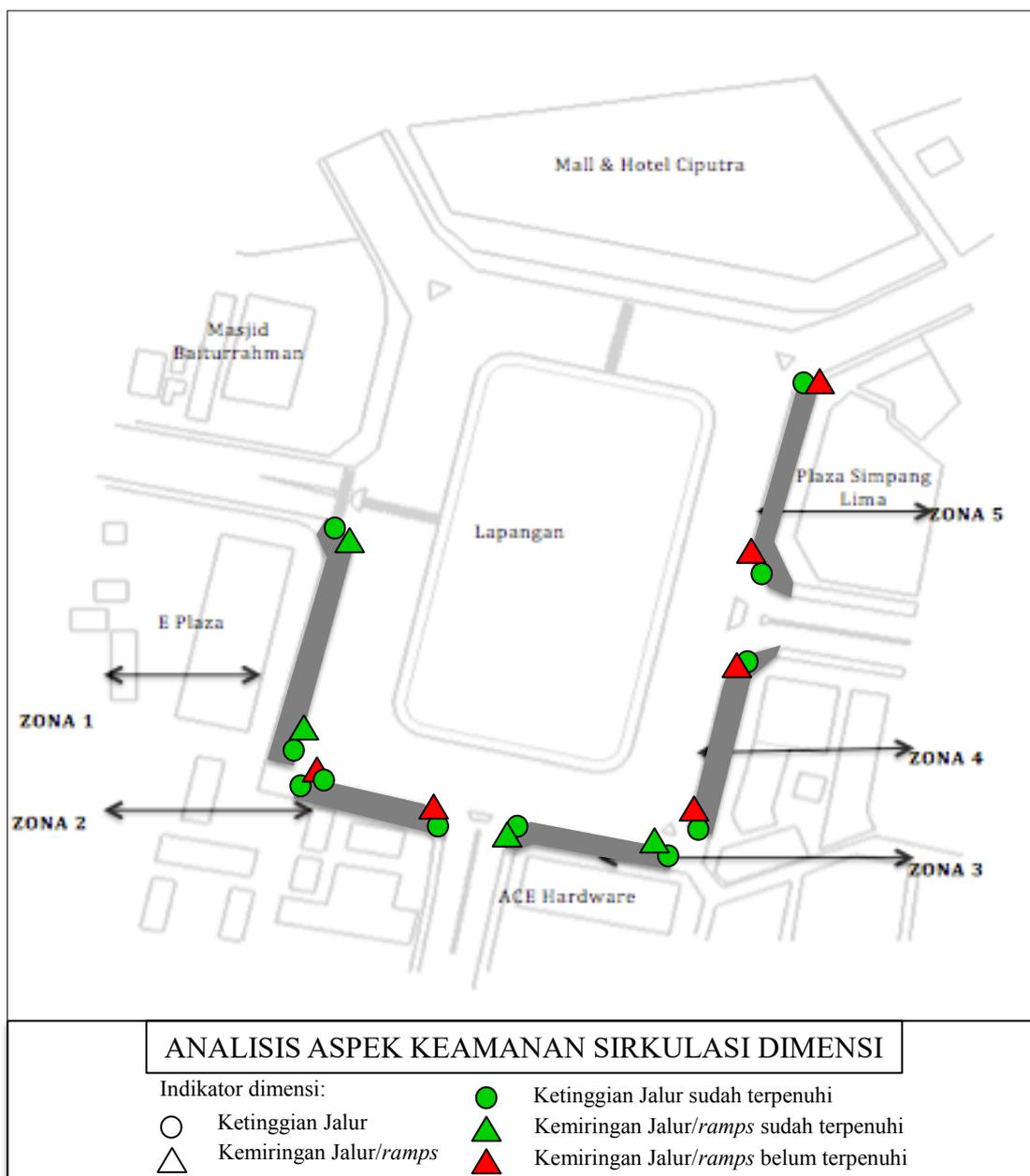
Gambar 4.21 Analisis keamanan dimensi

- Zona 1; Analisis dimensi sirkulasi zona 1 jalur pejalan kaki, yang berada didepan area *E-Plaza* memiliki lebar dimensi jalur yang berukuran 12 m, pada keamanan dimensi jalur, yang akan dibahas mengenai ketinggian juga kemiringannya. Keadaan kondisi dimensi ketinggian dan kemiringan zona 1. Pada zona 1, ramps atau kemiringan sudah memenuhi standar dan tidak membahayakan penyandang difabel.
- Zona 2; Analisis dimensi sirkulasi zona 2 jalur pejalan kaki, memiliki lebar dimensi jalur yang sama dengan zona 1 namun pada keamanan dimensi jalur

mengenai ketinggian dan kemiringannya kurang aman bagi penyandang difabel pengguna kursi roda dikarenakan tidak adanya ramps pada area zona 2. Namun ketinggian jalurnya juga sudah sesuai dengan standar yaitu 25 cm dari area jalan kendaraan, tidak melebihi 30 cm (standar ketinggian jalur pedestrian). Akan tetapi tidak ada ramps membuat keamanan penyandang difabel terganggu dan tidak memenuhi standar keamanan jalur pejalan kaki difabel.

- c. Zona 3; Analisis dimensi sirkulasi zona 3 jalur pejalan kaki, yang berada di depan area *Ace hardware* ini memiliki lebar dimensi yang sama yaitu 12 m. Mengenai keamanan kemiringan dan ketinggian jalur pejalan kaki zona 3. Pada zona 3, ramps atau kemiringan sudah memenuhi standar dan tidak membahayakan penyandang difabel.
- d. Zona 4; Analisis dimensi sirkulasi zona 4 jalur pejalan kaki, mengenai ketinggian dan kemiringan jalur pejalan kaki zona 4. Namun ketinggian jalurnya juga sudah sesuai dengan standar yaitu 25 cm dari area jalan kendaraan, tidak melebihi 30 cm (standar ketinggian jalur pedestrian). Akan tetapi tidak ada *ramps* membuat keamanan penyandang difabel terganggu dan tidak memenuhi standar keamanan jalur pejalan kaki difabel.
- e. Zona 5; Analisis dimensi sirkulasi zona 5 jalur pejalan kaki, yang berada di depan area Plaza Simpang Lima, mengenai ketinggian dan kemiringan jalur pejalan kaki pada zona 5. Pada jalur pejalan kaki zona 5 ini tidak terdapat *ramps* namun ketinggian jalur sudah sesuai standar tidak melebihi 30 cm akan tetapi mengganggu sirkulasi penyandang difabel.

Dari hasil rekapitulasi kuesioner, mengenai dimensi di kawasan pedagang kaki lima Simpang Lima Semarang terhadap keamanan bagi pejalan kaki adalah (60,00%) cukup aman, (20,00%) aman, (17,00%) kurang aman, (3,00%) tidak aman. Sehingga kesimpulannya responden masih dimensi jalan "cukup aman" dan "aman". Kemudian ditarik kesimpulan melalui interpretasi dengan mean score analysis yakni (62.00%) ketinggian jalur "Aman", (39.00%) kemiringan jalur "Kurang Aman" Namun untuk beberapa saran dari responden supaya pada setiap zona pejalan kaki kemiringan atau *ramp* ditambahkan untuk keamanan penyandang difabel.

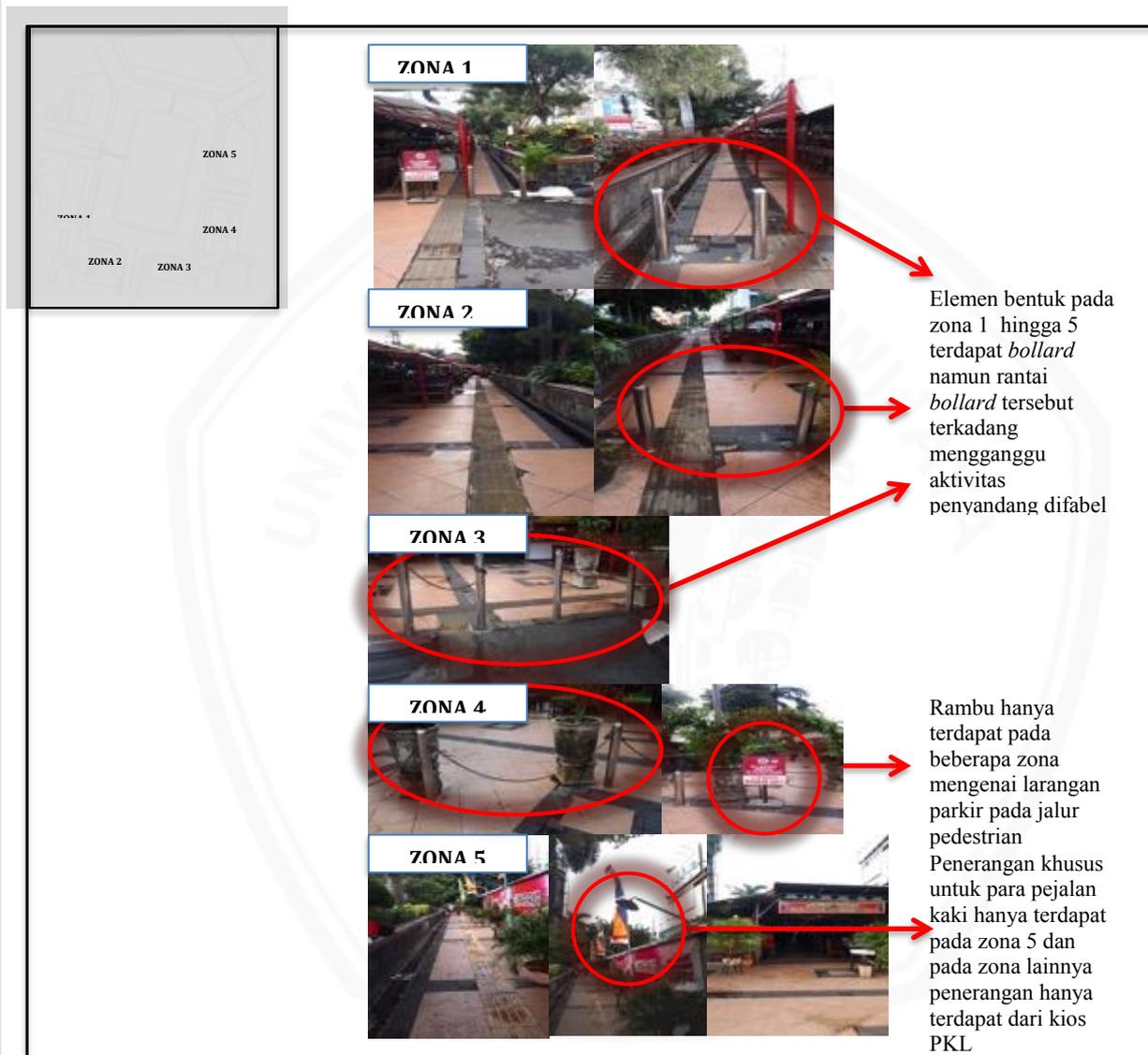


Gambar 4.22 Peta analisis keamanan dimensi

4.4.2. Elemen

Berdasarkan teori Rustam Hakim (2003) mengenai elemen bentuk dan penerangan terhadap keamanan, bentuk elemen furniture sebagai pendukung keamanan pejalan kaki ini harus disesuaikan dengan apa yang dibutuhkan. Elemen bentuk yang mempengaruhi sirkulasi pada jalur pedestrian pada penelitian ini merupakan penerangan, rambu, dan pembatas/ bollard. Pada jalur pejalan kaki, tidak ditemukan lampu khusus untuk pejalan kaki, Pencahayaan hanya terdapat dari lampu jalan (lampu tembak) setinggi 10 m namun tidak cukup menerangi jalur pejalan kaki sedangkan pada area pkl lampu penerag hanya

dari kios-kios pkL. Kemudian rambu pada jalur pejalan kaki sangat minim bahkan hanya terdapat larangan untuk parkir, dan tidak ditemukan rambu lain untuk keselamatan penyebrangan. Adanya *bollard* atau pembatas pada kawasan ini sebenarnya sudah cukup dari segi jumlah namun pada segi jarak antar *bollard* mempersulit sirkulasi pejalan kaki juga difabel seperti pada zona 3 zona 4 dan zona 7 penggunaan kursi roda tidak dapat melewati jalur pedestrian karena *bollard* yang terlalu rapat.



Gambar 4.23 Analisis keamanan elemen

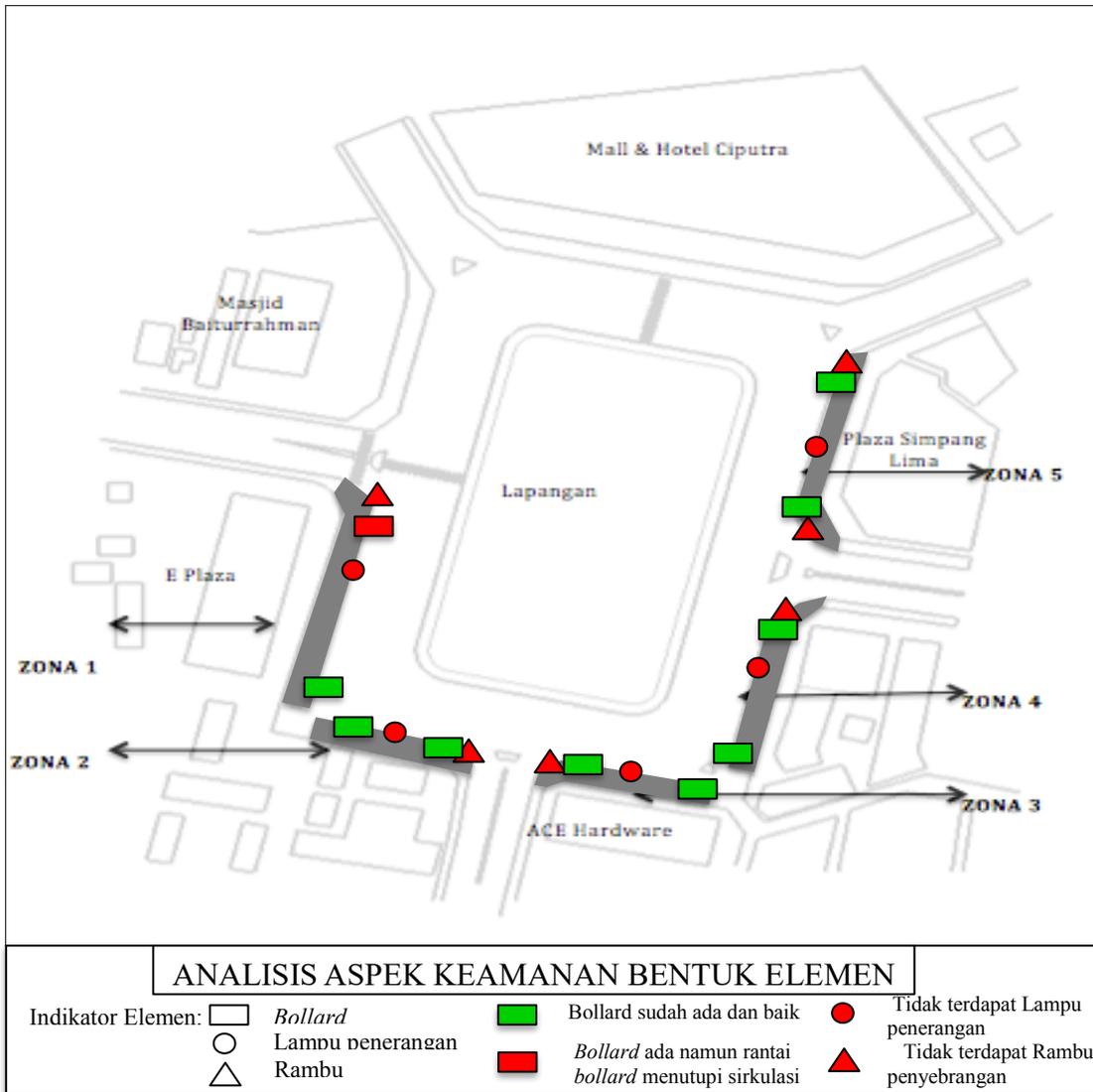
- a. Zona 1; Analisis elemen sirkulasi zona 1 jalur pejalan kaki, yang berada di depan area *E-Plaza* mengenai penerangan, rambu dan pembatas, keadaan kondisi elemen zona 1. Pada zona 1, tidak terdapat lampu penerangan khusus untuk area pejalan kaki ataupun rambu khusus untuk keamanan pejalan kaki,

pembatas / *bollard* pada zona 1 sudah ada namun mengganggu sirkulasi pejalan kaki dikarenakan rantai pembatas yang menghalangi jalur pejalan kaki.

- b. Zona 2; Analisis elemen sirkulasi zona 2 jalur pejalan kaki, mengenai penerangan, rambu dan pembatas pada zona ini memang tidak ada penerangan khusus untuk pejalan kaki, penerangan hanya terdapat dari lampu tembak pada persimpangan jalan dan dari kios-kios PKL, rambu untuk keamanan ataupun larangan, tidak ada. *Bollard* atau pembatas sudah dipasang supaya motor tidak masuk dan parkir di jalur pejalan kaki yang hanya berukuran 1,5 meter.
- c. Zona 3; Analisis elemen sirkulasi zona 3 jalur pejalan kaki dengan lokasi yang berada di depan area *Ace Hardware*, mengenai penerangan, rambu dan pembatas pada zona ini memang tidak terdapat penerangan khusus untuk pejalan kaki, penerangan hanya terdapat dari lampu tembak pada persimpangan jalan dan dari kios-kios PKL, rambu untuk keamanan ataupun larangan, juga tidak ada. *Bollard* atau pembatas sudah dipasang supaya motor tidak masuk dan parkir di jalur pejalan kaki yang hanya berukuran 1,5 meter ini.
- d. Zona 4; Analisis elemen sirkulasi zona 4 jalur pejalan kaki, mengenai penerangan, rambu dan pembatas pada zona ini memang tidak ada penerangan khusus untuk pejalan kaki, penerangan hanya terdapat dari lampu tembak pada persimpangan jalan dan dari kios-kios PKL, rambu untuk keamanan terbatas hanya terdapat 1 rambu mengenai larangan parkir di pedestrian. *Bollard* atau pembatas sudah ada dipasang supaya motor tidak masuk dan parkir di jalur pejalan kaki yang hanya berukuran 1,5 meter.
- e. Zona 5; Analisis elemen sirkulasi zona 5 jalur pejalan kaki ini berada di depan area Plaza Simpang Lima, mengenai penerangan, rambu dan pembatas pada zona ini sedikit berbeda bentuk penataan, penerangan sudah ada terdapat dari kios PKL dikarenakan penempatan zona 5 ini sedikit berbeda dan menciptakan area negatif apabila tidak diberikan lampu, rambu untuk keamanan tidak terdapat pada zona ini. *Bollard* atau pembatas sudah dipasang supaya motor tidak masuk dan parkir di jalur pejalan kaki.

Dari hasil rekapitulasi kuesioner, mengenai elemen di kawasan pedagang kaki lima Simpang Lima Semarang terhadap keamanan sirkulasi adalah (53,00%) cukup aman, (30,00%) kurang aman, (10,00%) aman, (7,00%) tidak aman. Kemudian ditarik kesimpulan melalui interpretasi dengan mean score analysis yakni (38.00%) Lampu

penerangan, Namun untuk beberapa saran dari responden, responden mengharapkan penerangan pada malam hari ditambah dan rambu diperbanyak juga diperjelas untuk keamanan pejalan kaki.



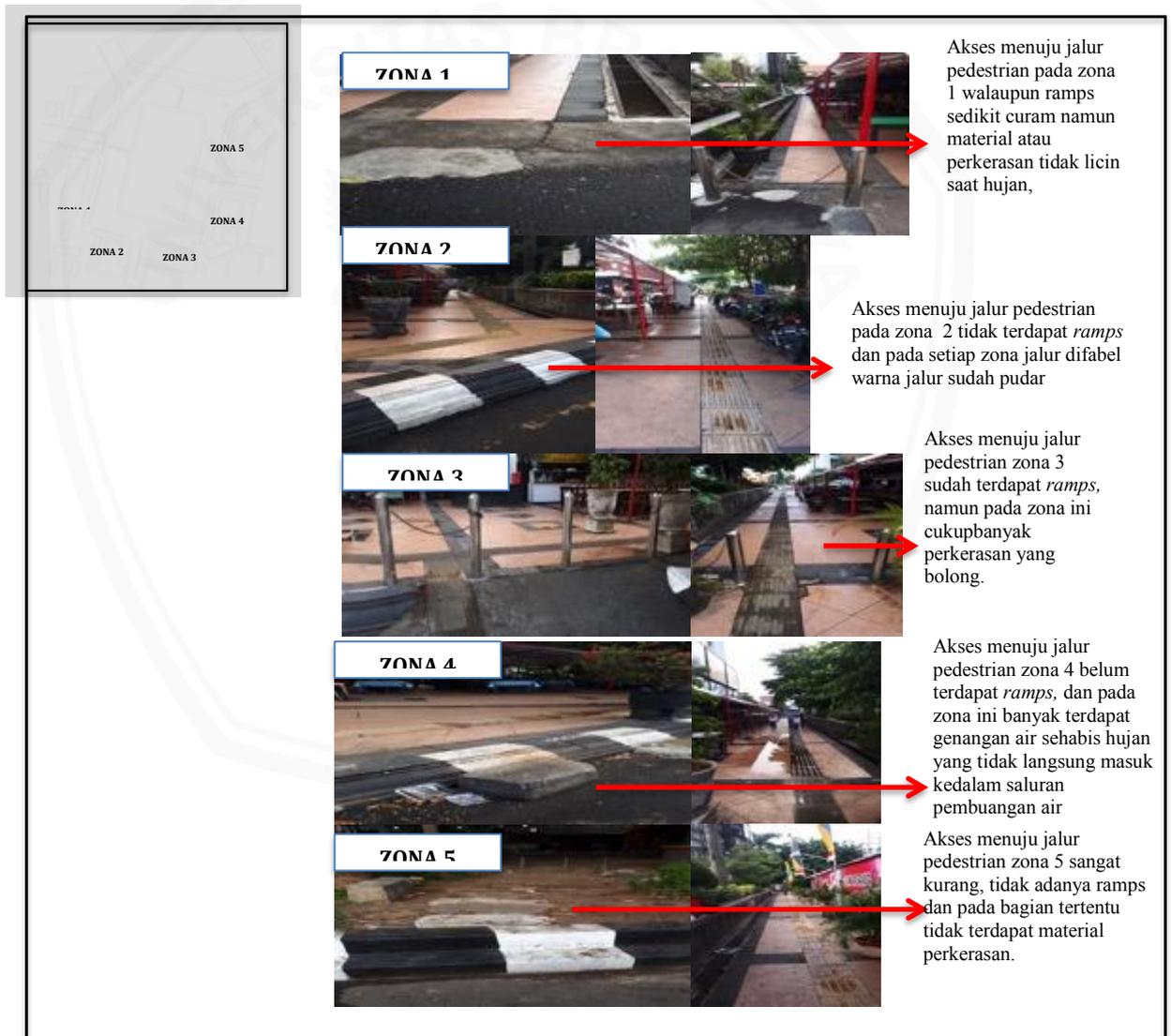
Gambar 4.24 Peta analisis keamanan bentuk

4.4.3. Aksesibilitas

Kondisi aktual aksesibilitas di kawasan pedagang kaki lima Simpatung Lima meliputi akses keamanan dan kenyamanan pada jalur pedestrian juga akses keamanan penyebrangan antar jalur pedestrian.

1. Akses jalur pedestrian

Berdasarkan teori Unterman (1984) mengenai keamanan pejalan kaki diwujudkan dengan penempatan pedestrian, struktur, tekstur, pola perkerasan, berdasarkan teori Rustam Hakim (2003) Keamanan merupakan masalah terpenting, karena ini dapat mengganggu dan menghambat aktivitas yang akan dilakukan. Keamanan bukan saja berarti dari segi kejahatan (kriminal), tapi juga termasuk kekuatan konstruksi material. Juga berdasarkan Permen PU No. 30 tahun 2006 peraturan daerah kota Semarang no. 14 tahun 2011-2031 mengenai penataan jalur pejalan kaki. yang termasuk keamanan terhadap material yaitu Perbedaan tekstur antara jalur pejalan kaki dengan jalur kendaraan supaya aktivitas masing-masing tidak mengganggu, dengan material yang digunakan tidak membahayakan disaat hujan (licin) dan tidak berlubang, dan perbedaan tekstur material bagi penyandang difabel.



Gambar 4.25 Analisis keamanan Aksesibilitas pedestrian

- a. Zona 1; Analisis akses menuju jalur pedestrian zona 1, yang berada didepan area *E-Plaza* mengenai tekstur antara jalur pejalan kaki, material yang tidak membahayakan disaat hujan (licin) dan tidak berlubang, dan perbedaan tekstur material bagi penyandang difabel. Pada zona 1, akses menuju pedestrian sudah mudah bagi penyandang difabel dengan adanya *ramps* namun kemiringannya masih terlalu curam, terdapat beberapa lubang di beberapa bagian dan jalur difabel sudah berwarna pudar.
- b. Zona 2; Analisis akses menuju jalur pedestrian. Pada zona 2, akses menuju pedestrian dinilai kurang aman dan sulit bagi penyandang difabel karena tidak adanya *ramps*, terdapat beberapa lubang di beberapa bagian dan jalur difabel sudah berwarna pudar, tekstur perbedaan material jalur pun sudah jelas.
- c. Zona 3; Analisis akses menuju jalur pedestrian. Pada zona 3, yang berlokasi di depan area *Ace Hardware*. Pada zona ini, akses menuju pedestrian sudah mudah bagi penyandang difabel dengan adanya *ramps* dengan kemiringan yang masih curam bagi pengguna kursi roda, terdapat beberapa lubang di beberapa bagian perkerasan dan jalur difabel sudah berwarna pudar, tekstur perbedaan material antara jalur pejalan kaki dan jalan raya pun sudah jelas.
- d. Zona 4; Analisis akses menuju jalur pedestrian. Pada zona 4, akses menuju pedestrian sulit bagi penyandang difabel karena tidak adanya *ramps* untuk menuju zona ini, terdapat beberapa lubang di beberapa bagian dan jalur difabel sudah berwarna pudar, tekstur perbedaan material jalur pun sudah jelas. Namun kekurangan terdapat pada tidak adanya *ramps*.
- e. Zona 5; Analisis akses menuju jalur pedestrian. Pada zona 5, berada di depan area *Plaza Simpang Lima* akses menuju pedestrian sulit bagi penyandang difabel karena tidak adanya *ramps*, terdapat beberapa lubang di beberapa bagian dan jalur difabel sudah berwarna pudar, tekstur perbedaan material jalur pun sudah jelas. Dan pada bagian pinggir atau sisi zona ini belum diberikan perkerasan sehingga masih berbentuk tanah yang mengganggu akses pejalan kaki disaat hujan maupun penyandang difabel untuk mengakses zona 5 ini.

Dari hasil rekapitulasi kuesioner, mengenai aksesibilitas dari segi material adalah (44,00%) cukup aman, (33,00%) aman, (10,00%) kurang aman, (10,00%) sangat aman, (3,00%) tidak aman. Sehingga kesimpulannya responden merasa material pejalan kaki

"cukup aman" dan "aman". Berdasarkan hasil pertanyaan wawancara bahwa responden merasa material pejalan kaki juga sudah cukup aman.

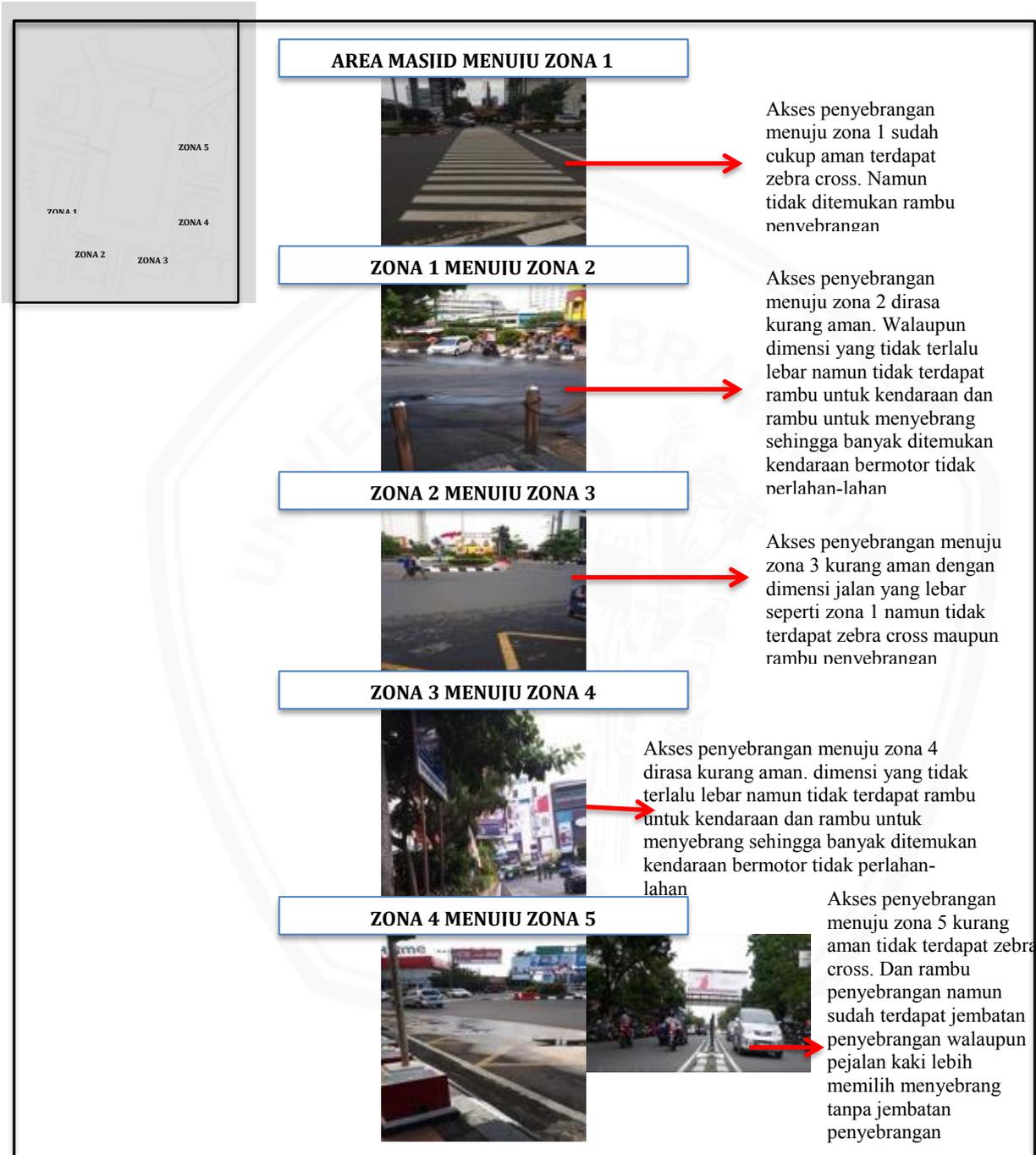


Gambar 4.26 Peta analisis keamanan aksesibilitas pedestrian

2. Akses penyebrangan

Berdasarkan Permen PU No. 30 tahun 2006, dan teori Untermann (1984) mengenai keamanan pejalan kaki untuk menyebrang. Pencapaian menuju jalur pejalan kaki pada beberapa zona dinilai kurang berdasarkan keamanannya, jalur pedestrian yang terputus ini menjadikan penting adanya *zebra cross*, sedang dalam keadaan aktualnya, *zebra cross* antar pedestrian hanya terdapat area Masjid Baiturrahman menuju zona 1 pada jalan Pandanaran yang menghubungkan antara masjid Baiturrahman dan *E-plaza*. Juga terdapat

jembatan penyebrangan pada jalan A. Yani yang menghubungkan zona 4 dan zona 5 antara *ace-hardware* menuju matahari. Sedangkan pada akses yang lain dinilai kurang aman dikarenakan kurangnya *zebra cross* sehingga pada keadaan aktual pejalan kaki merasa tidak aman untuk menyebrang.



Gambar 4.27 Analisis keamanan penyebrangan

- a. Zona 1; Akses penyebrangan dari area Masjid Baiturrahman menuju zona 1, pada Jalan Pandanaran terdapat *zebra cross*. Pada jalur ini pejalan kaki sudah

merasa aman dan nyaman untuk menyebrang walaupun belum ada rambu khusus untuk penyebrangan.

- b. Zona 2; Akses penyebrangan dari zona 1 area depan E-Plaza menuju zona 2 tidak terdapat *zebra cross* atau rambu penyebrangan lain. tidak adanya *zebra cross* pada jalur penghubung ini dirasa tidak masalah dan tidak perlu karena zona penghubung ini tidak lebar dan bukan jalan besar 2 arah.
- c. Zona 3; Akses penyebrangan dari zona 2 ke zona 3 (area depan *Ace Hardware*) tepatnya pada jalan Pahlawan memiliki lebar jalan untuk 4 kendaraan yang seharusnya terdapat jalur *zebra cross*, yakni sangat membutuhkan jalur penyebrangan yang aman bagi pejalan kaki namun tidak terdapat *zebra cross* ataupun rambu penyebrangan lain pada jalur ini.
- d. Zona 4; Akses penyebrangan dari zona 3 ke zona 4 juga tidak terlalu lebar dan tidak memerlukan akses jalur *zebra cross* namun adanya rambu kendaraan untuk kendaraan harus perlahan-lahan ataupun rambu pejalan kaki atau rambu jalur menyebrang, belum ada.
- e. Zona 5; Akses penyebrangan dari zona 4 ke 5 (area depan *Plaza Simpang Lima*) tepatnya pada jalan Jend. A.Yani memiliki lebar jalan untuk 4 kendaraan yang seharusnya terdapat jalur *zebra cross*, yakni sangat membutuhkan jalur penyebrangan yang aman bagi pejalan kaki. Tetapi sudah terdapat jembatan penyebrangan yang menghubungkan kedua zona tersebut walaupun tidak adanya *zebra cross* dan rambu/penanda penyebrangan. Walaupun dalam keadaan aktual pejalan kaki lebih sering menyebrang tanpa menggunakan jembatan penyebrangan.

Dari hasil rekapitulasi kuesioner, hasil penilaian aksesibilitas pada jalur penyebrangan adalah (34,00%) tidak aman, (30,00%) cukup aman, (23,00%) kurang aman, (13,00) aman. Sehingga kesimpulannya responden merasakan akses penyebrangan di kawasan pedagang kaki lima Simpang Lima Semarang "Tidak Aman" dan "Cukup Aman". Pada hasil pertanyaan *wawancara* responden berpendapat bahwa jalur penyebrangan ini dinilai sulit atau tidak aman dilalui dikarenakan tidak adanya *zebra cross* pada beberapa zona.



Gambar 4.28 Peta analisis keamanan aksesibilitas penyebrangan

4.5. Analisis Kenyamanan pejalan kaki di kawasan PKL Simpang Lima Semarang

Jika sebelumnya pembahasan mengenai evaluasi aspek keamanan pejalan kaki di kawasan pedagang kaki lima Simpang Lima Semarang, maka selanjutnya yang akan dibahas adalah aspek kenyamanan bagi pejalan kaki di kawasan tersebut. Cara pembahasan evaluasi aspek kenyamanan sama dengan aspek keamanan dimana evaluasi berdasarkan variabel yang ada dan disesuaikan dengan standar, peraturan, pedoman dan

komparasi serta dibandingkan dengan kebutuhan pengunjung yang diperoleh berdasarkan hasil wawancara dan penyebaran kuesioner.

Evaluasi aspek kenyamanan untuk mengetahui sejauh mana aspek kenyamanan yang diterapkan di kawasan pedagang kaki lima Simpang Lima Semarang sehingga pejalan kaki dapat beraktivitas di jalur tersebut tidak mengganggu fisik dan mentalnya. Berikut merupakan penjelasan untuk masing-masing kenyamanan.

Keamanan di kawasan pedagang kaki lima Simpang Lima Semarang terdiri dari keamanan untuk variabel sirkulasi, bentuk dan aksesibilitas. Setiap variabel terbagi lagi menjadi beberapa sub-sub variabel dan akan dibahas untuk masing-masing tiap aspek kenyamanan. Berikut merupakan penjelasan untuk masing-masing kenyamanan.

4.5.1. Sirkulasi

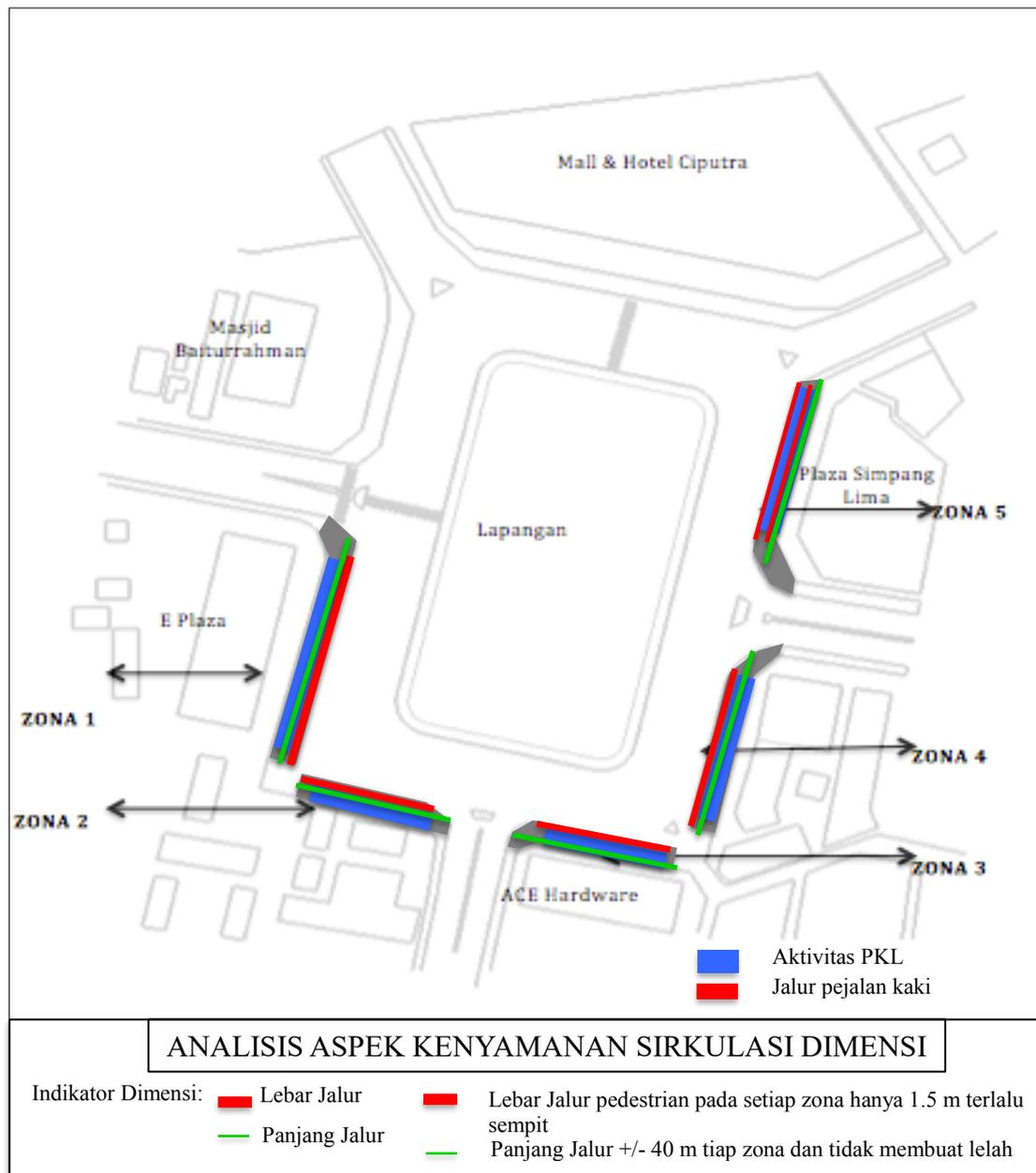
Sirkulasi manusia yang berupa jalur pedestrian membentuk hubungan erat dengan aktivitas kegiatan di dalam tapak, seperti ukuran dan kejelasan orientasi.

1. Dimensi, berdasarkan Permen PU No. 30 tahun 2006 mengenai jalur pejalan kaki, merupakan ruang yang diperlukan untuk berjalan kaki, berdiri dan beraktivitas lain yang dihitung berdasarkan dimensi tubuh manusia dan bentuk ruang. Dimensi kenyamanan pejalan kaki yaitu mengenai kenyamanan lebar jalur, tinggi jalur, panjang jalur, dan kemiringan jalur. Dibawah ini merupakan dimensi dari jalur pejalan kaki
 - a. Zona 1; Analisis dimensi kenyamanan pada variabel sirkulasi zona 1 jalur pejalan kaki, yang berada didepan area *E-Plaza* memiliki lebar dimensi jalur yang berukuran 12 m dan hanya menyisakan 1,5 m untuk jalur pejalan kaki, pada kenyamanan dimensi jalur, yang akan dibahas mengenai lebar jalur, tinggi jalur, panjang jalur, dan kemiringan jalur. Pada zona 1, ramps atau kemiringan sudah memenuhi standar dan tidak membahayakan penyandang difabel, lebar jalur sudah cukup lebar namun jalur pejalan kaki masih terlalu sempit karena berada pada kawasan pedagang kaki lima berdasarkan Permen PU no. 3 tahun 2014 mengenai jalur pejalan kaki.
 - b. Zona 2; Analisis dimensi kenyamanan pada variabel sirkulasi zona 2 jalur pejalan kaki, memiliki lebar dimensi jalur yang sama dengan zona 1 namun pada kenyamanan dimensi jalur zona 2 kurang nyaman bagi penyandang difabel pengguna kursi roda dikarenakan tidak adanya ramps pada area zona 2. Namun ketinggian jalurnya juga sudah sesuai dengan standar yaitu 25 cm dari

area jalan kendaraan, tidak melebihi 30 cm (standar ketinggian jalur pedestrian). Akan tetapi tidak ada ramps membuat kenyamanan penyandang difabel terganggu. lebar jalur yaitu 12 m dan hanya menyisakan 1,5 m untuk jalur pejalan kaki, beberapa pejalan kaki merasa tidak nyaman karena jalur yang terlalu sempit.

- c. Zona 3; Analisis dimensi kenyamanan pada variabel sirkulasi zona 3 jalur pejalan kaki, yang berada di depan area *Ace hardware* ini memiliki lebar dimensi yang sama yaitu 12 m. Mengenai kenyamanan lebar jalur, panjang jalur, kemiringan dan ketinggian jalur pejalan kaki zona 3. Pada zona 3, ramps atau kemiringan sudah memenuhi standar dan tidak membahayakan penyandang difabel walaupun kemiringan masih sedikit curam. lebar jalur pejalan kaki juga dirasa kurang lebar untuk 2 arah. panjang jalur sudah cukup dan tidak membuat lelah pada tiap-tiap zona.
- d. Zona 4; Analisis dimensi kenyamanan pada variabel sirkulasi zona 4 jalur pejalan kaki, mengenai lebar, panjang, ketinggian dan kemiringan jalur pejalan kaki zona 4. Lebar dimensi pada kawasan PKL yaitu 12 m dengan menyisakan 1,5 m untuk jalur pejalan kaki Namun untuk ketinggian jalurnya juga sudah sesuai dengan standar yaitu 25 cm dari area jalan kendaraan, tidak melebihi 30 cm (standar ketinggian jalur pedestrian). Akan tetapi tidak adanya *ramps* membuat kenyamanan penyandang difabel terganggu dan tidak memenuhi standar keamanan jalur pejalan kaki difabel.
- e. Zona 5; Analisis dimensi kenyamanan pada variabel sirkulasi zona 5 jalur pejalan kaki, yang berada di depan area Plaza Simpang Lima. Pada jalur pejalan kaki zona 5 ini tidak terdapat *ramps* namun ketinggian jalur sudah sesuai standar tidak melebihi 30 cm akan tetapi mengganggu sirkulasi penyandang difabel pengguna kursi roda. Dan lebar dan panjang jalur pejalan kaki pada zona ini juga sudah dirasa cukup.

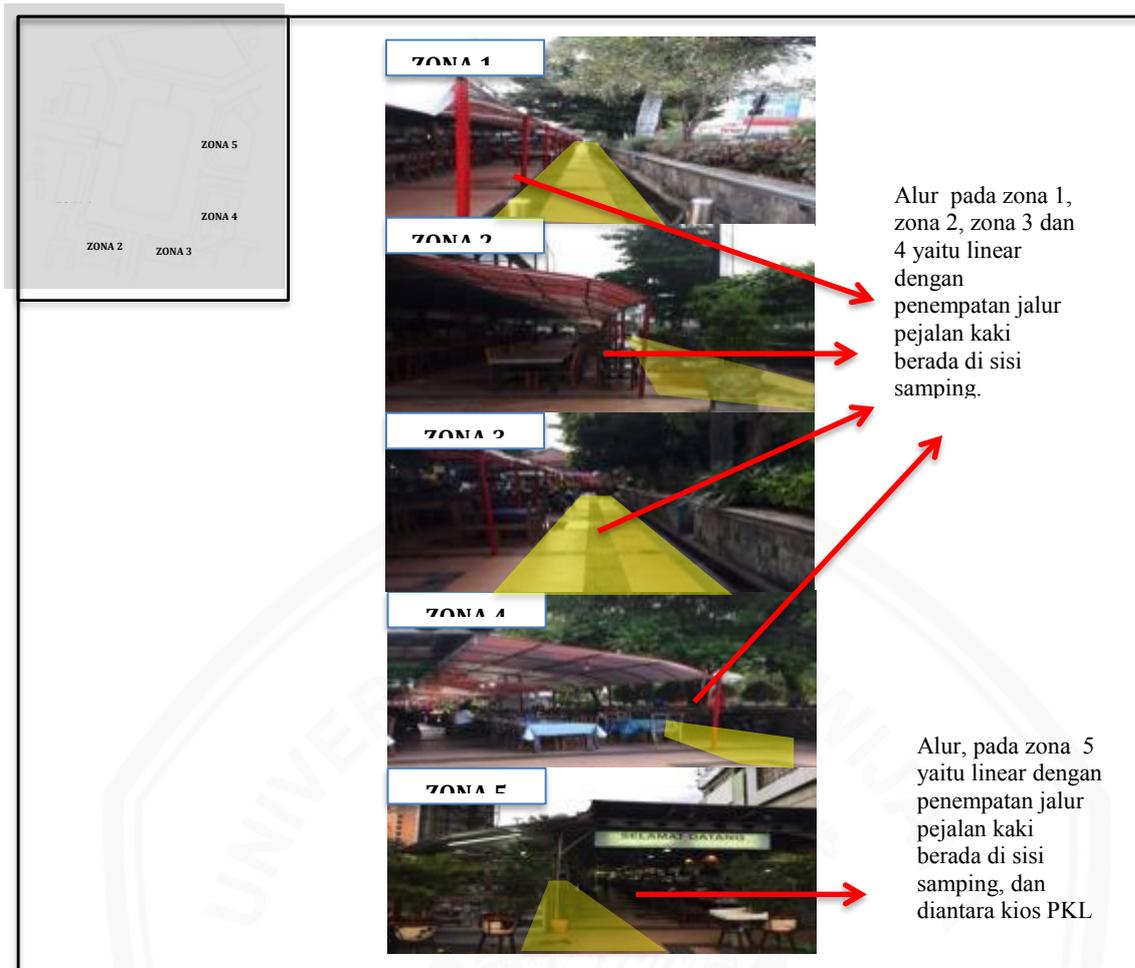
Dari hasil rekapitulasi kuesioner hasil penilaian kenyamanan dimensi adalah (53,00%) cukup nyaman, (27,00%) kurang nyaman, (10,00%) nyaman, (7,00%) tidak nyaman. Sehingga kesimpulannya responden merasakan kenyamanan dari segi dimensi jalur pejalan kaki di kawasan PKL Simpang Lima Semarang adalah "cukup nyaman" dan "kurang nyaman". Pada hasil pertanyaan *wawancara* bahwa responden merasa lebar jalur pejalan kaki sempit untuk berjalan 2 arah dikarenakan aktivitas PKL.



Gambar 4.1 Peta analisis kenyamanan sirkulasi dimensi

2. Pola

Berdasarkan teori Untermann (1984) mengenai pola yaitu diindikasikan melalui jarak, lansekap yang menarik serta kedekatan dengan fasilitas yang dibutuhkan. Pola kenyamanan juga dibagi menjadi 2 yaitu penempatan dan juga alur. Penempatan yang dimaksud merupakan warung PKL yang memakan jalur pejalan kaki pada kawasan pedagang kaki lima Simping Lima Semarang. Kemudian yang kedua, kenyamanan Alur sirkulasi pada kawasan ini yaitu dengan adanya warung PKL dapat membentuk suasana dan alur baru.

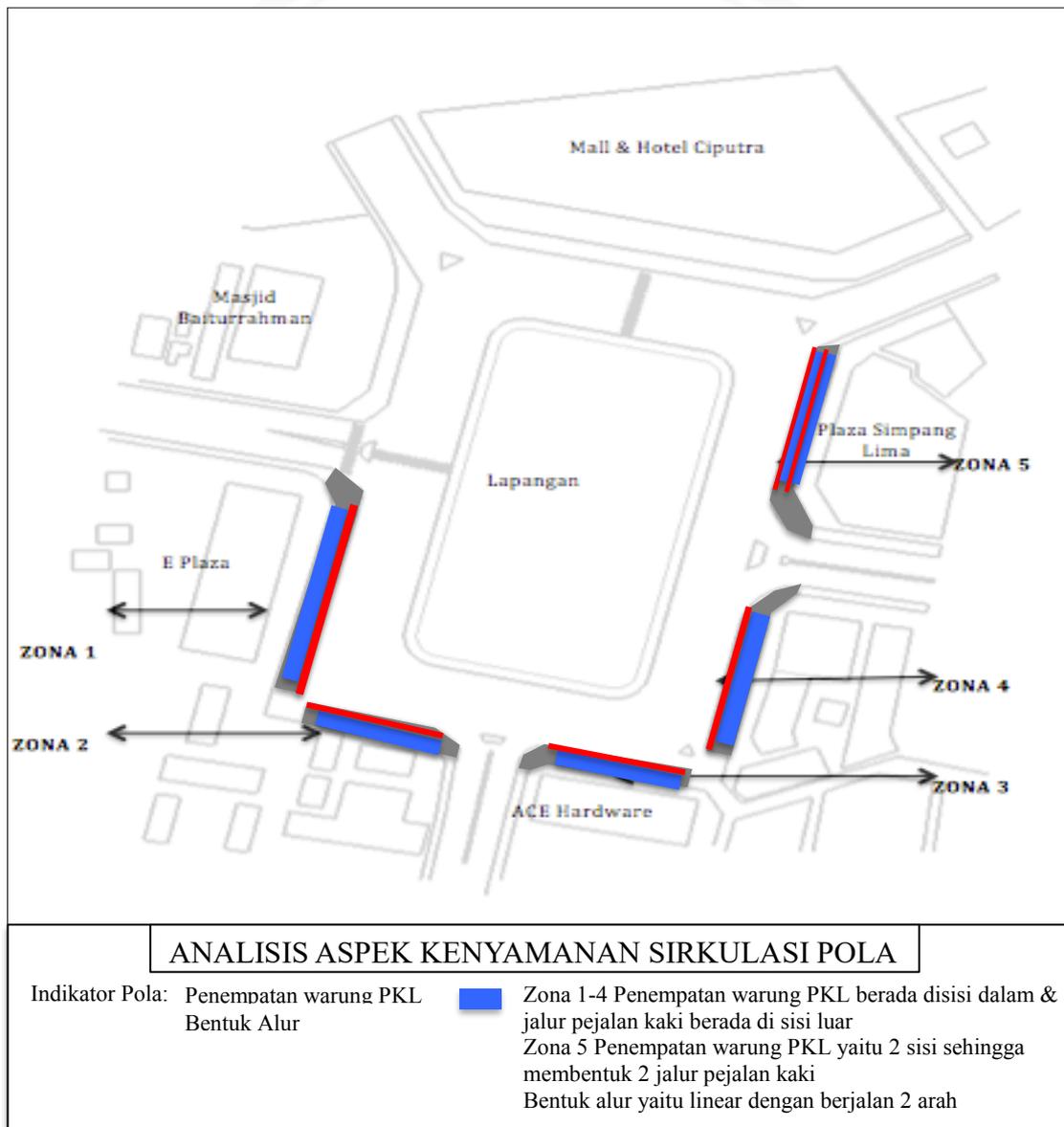


Gambar 4.30 Analisis kenyamanan pola

- Zona 1; Analisis kenyamanan pola pada variabel sirkulasi, mengenai penempatan dan alur. Pola sirkulasi zona 1 pada segi penempatan dan juga alurnya yang linear. Kekurangannya terdapat pada penempatan tenda PKL yang mengganggu kenyamanan pengguna jalur difabel.
- Zona 2; Analisis kenyamanan pola pada variabel sirkulasi, mengenai penempatan dan alur. Pola sirkulasi zona 2 pada segi penempatan dan alur berbentuk linear. Pola sirkulasi jalur pejalan kaki secara terbuka (tanpa atap) kecuali pada bagian kios PKL dan tempat duduk bagi konsumen.
- Zona 3; Analisis kenyamanan pola pada variabel sirkulasi, mengenai penempatan dan alur pada zona 3 berbentuk linear. Dengan jalur pejalan kaki terbuka (tanpa atap).
- Zona 4; Analisis kenyamanan pola pada variabel sirkulasi, mengenai penempatan dan alur pada zona 4 berbentuk linear. Dengan jalur pejalan kaki terbuka (tanpa atap).

- e. Zona 5; Analisis kenyamanan pola pada variabel sirkulasi, mengenai penempatan dan alur. Penempatan pada zona 5 sedikit berbeda dari zona-zona sebelumnya sehingga zona ini menciptakan jalur tertutup pada sisi jalur pejalan kaki. Dan pada zona ini dirasa nyaman oleh para pejalan kaki.

Dari hasil rekapitulasi kuesioner mengenai pola kenyamanan adalah (53,00%) cukup nyaman, (23,00%) kurang nyaman, (10,00%) sangat nyaman, (7,00%) tidak nyaman dan nyaman. Sehingga kesimpulannya responden merasakan pola sirkulasi di jalur pejalan kaki kawasan PKL Simpang Lima Semarang adalah "cukup nyaman" dan "kurang nyaman". Dan pada beberapa zona alur bagi penyandang difabel terganggu dikarenakan adanya tenda warung PKL.



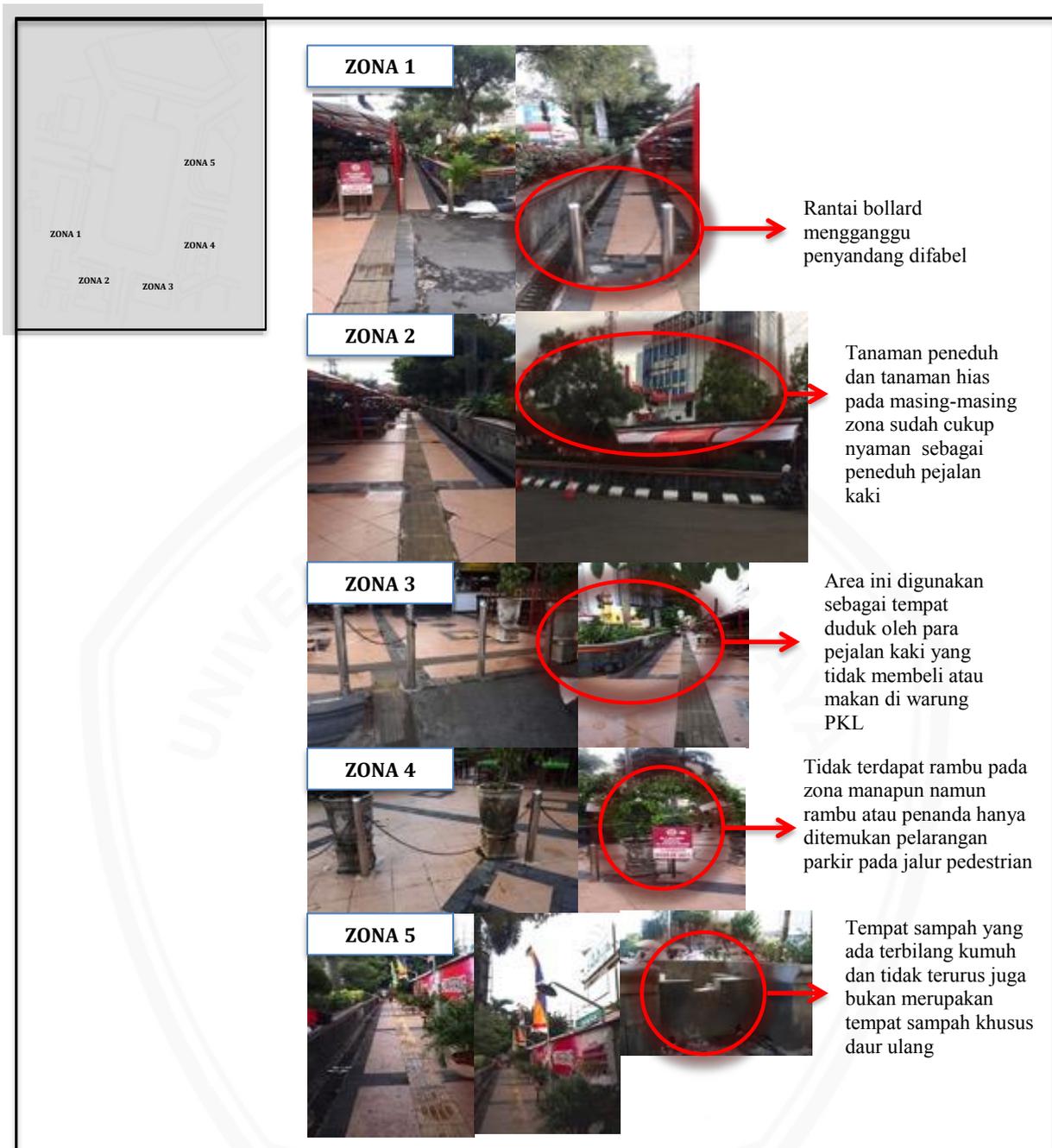
Gambar 4.31 Peta analisis kenyamanan sirkulasi pola

4.5.2. Bentuk

1. Elemen

Berdasarkan teori Rustam Hakim (2003) mengenai elemen bentuk, bentuk elemen furniture sebagai pendukung kenyamanan pejalan kaki ini harus disesuaikan dengan apa yang dibutuhkan dan diperkuat dengan Permen PU No. 30 tahun 2006 dan Standar Direktorat Bina Teknik (1995). Elemen bentuk yang mempengaruhi sirkulasi kenyamanan pada jalur pedestrian pada penelitian ini merupakan tanaman peneduh, bangku atau tempat istirahat, tempat sampah, rambu, dan pembatas/ *bollard*. Kenyamanan pada elemen bertujuan untuk pelindung dari cuaca yang buruk, tempat istirahat sementara, terhindar dari hambatan oleh karena ruang yang sempit serta kondisi jalur yang harus nyaman dipergunakan oleh siapa saja.

Tanaman sebagai peneduh, untuk pelindung dan penyejuk jalur pedestrian sudah cukup rimbun sehingga sangat mengurangi terik matahari dan menyejukkan lingkungan kawasan. Bangku/ tempat duduk pada kondisi aktual tidak adanya tempat duduk khusus atau yang didesain untuk tempat istirahat bagi pejalan kaki pada kawasan ini. Tempat sampah, pada kondisi aktual yang ada keadaan tempat sampah pada setiap zona ini sejajar dengan pembatas taman dan tidak terdapat tempat sampah khusus daur ulang. Rambu/ *sign* yang sifatnya untuk memberikan suatu identitas, informasi maupun larangan, pada kondisi aktual secara umum kawasan, rambu untuk kenyamanan pejalan kaki masih kurang bahkan belum ada dan yang terakhir pembatas/ *bollard* pada kondisi aktual pembatas mengganggu kenyamanan pengguna kursi roda untuk mencapai jalur pejalan kaki.



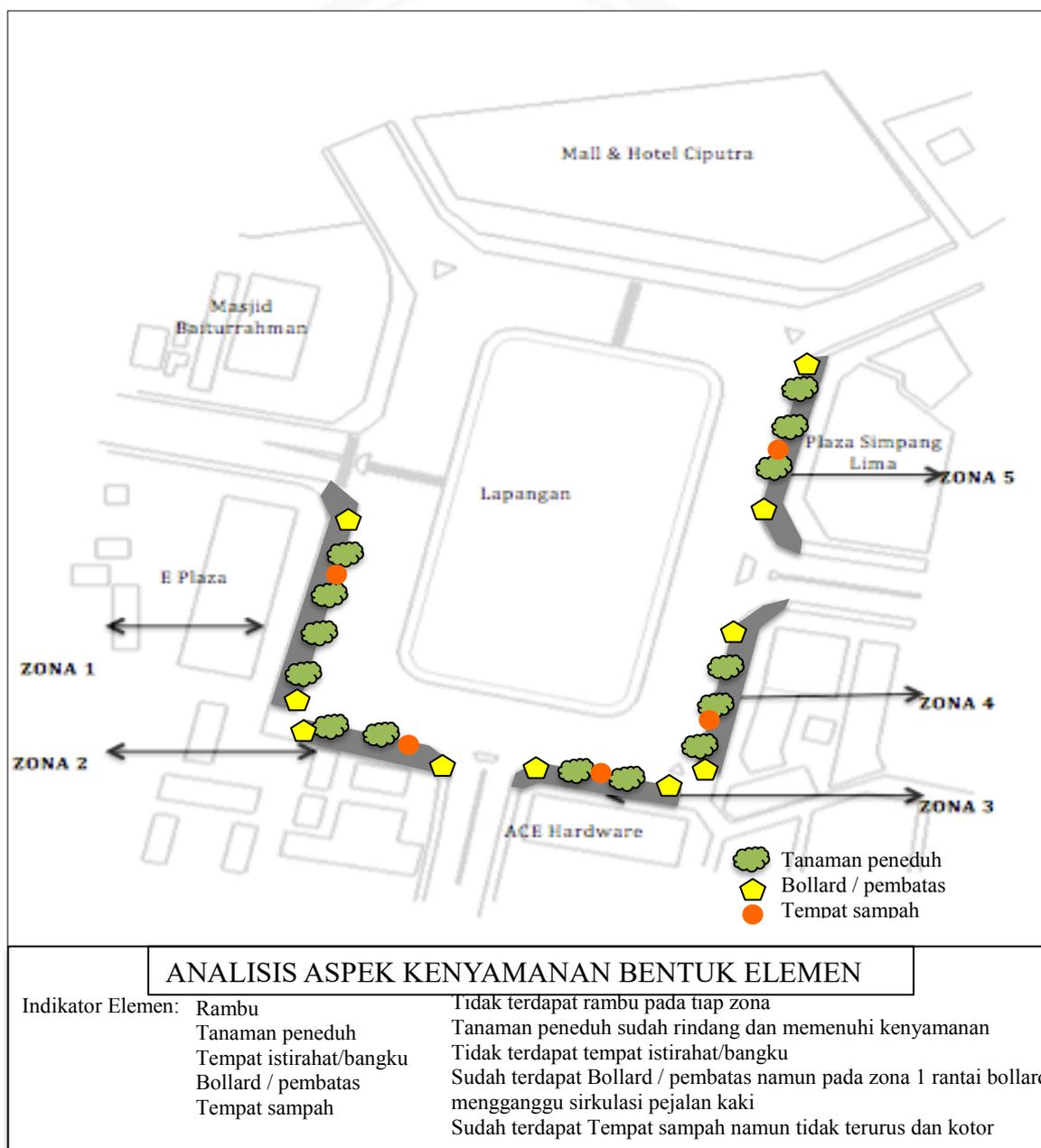
Gambar 4.32 Analisis kenyamanan bentuk

- a. Zona 1; Analisis kenyamanan elemen pada variabel bentuk zona 1 jalur pejalan kaki, yang berada didepan area *E-Plaza* mengenai tanaman peneduh, bangku atau tempat istirahat, tempat sampah, rambu, dan pembatas/ *bollard*. Pada zona 1, tidak terdapat rambu khusus untuk keamanan pejalan kaki, pembatas / *bollard* pada zona 1 sudah ada namun mengganggu sirkulasi pejalan kaki dikarenakan rantai pembatas yang menghalangi jalur pejalan kaki, tempat

- sampah tidak terurus, tanaman peneduh sudah cukup nyaman, tidak ada bangku atau tempat duduk untuk para pejalan kaki pada zona.
- b. Zona 2; Analisis kenyamanan elemen pada variabel bentuk zona 2 jalur pejalan kaki, mengenai tanaman peneduh, bangku atau tempat istirahat, tempat sampah, rambu, dan pembatas/ *bollard* pada zona ini memang rambu untuk kenyamanan ataupun larangan, tidak ada. *Bollard* atau pembatas sudah dipasang supaya motor tidak masuk dan parkir di jalur pejalan kaki yang hanya berukuran 1,5 meter. tempat sampah tidak terurus, tanaman peneduh sudah cukup nyaman, tidak ada bangku atau tempat duduk untuk para pejalan kaki pada zona.
 - c. Zona 3; Analisis kenyamanan elemen pada variabel bentuk zona 3 jalur pejalan kaki dengan lokasi yang berada di depan area *Ace Hardware*, mengenai tanaman peneduh, bangku atau tempat istirahat, tempat sampah, rambu, dan pembatas/ *bollard*. Rambu atau penanda untuk kenyamanan ataupun larangan, tidak ada. tempat sampah tidak terurus, tanaman peneduh sudah cukup nyaman bagi pejalan kaki, tidak ada bangku atau tempat duduk untuk para pejalan kaki pada zona, dan *Bollard* atau pembatas sudah ada dan dipasang supaya motor tidak masuk dan parkir di jalur pejalan kaki yang hanya berukuran 1,5 meter ini.
 - d. Zona 4; Analisis kenyamanan elemen pada variabel bentuk zona 4 jalur pejalan kaki, mengenai tanaman peneduh, bangku atau tempat istirahat, tempat sampah, rambu, dan pembatas/ *bollard* pada zona ini memang tidak ada penerangan khusus untuk pejalan kaki, penerangan hanya terdapat dari lampu tembak pada persimpangan jalan dan dari kios-kios PKL, rambu untuk keamanan terbatas hanya terdapat 1 rambu mengenai larangan parkir di pedestrian. *Bollard* atau pembatas sudah ada dipasang supaya motor tidak masuk dan parkir di jalur pejalan kaki yang hanya berukuran 1,5 meter.
 - e. Zona 5; Analisis kenyamanan elemen pada variabel bentuk zona 5 jalur pejalan kaki ini berada di depan area Plaza Simpang Lima, mengenai tanaman peneduh, bangku atau tempat istirahat, tempat sampah, rambu, dan pembatas/ *bollard* pada zona ini rambu untuk kenyamanan tidak ditemukan. *Bollard* atau pembatas sudah dipasang supaya motor tidak masuk dan parkir di jalur pejalan kaki. Tempat sampah tidak terurus, Tanaman peneduh sudah cukup nyaman

pada cuaca panas, tidak ada bangku atau tempat duduk untuk para pejalan kaki pada zona.

Dari hasil rekapitulasi kuesioner mengenai kenyamanan terhadap elemen bentuk adalah (47,00%) kurang nyaman, (33,00%) cukup nyaman, (13,00%) nyaman, (7,00%) tidak nyaman. Sehingga kesimpulannya responden merasakan elemen bentuk yang ada "kurang nyaman" dan "cukup nyaman". Pada hasil pertanyaan wawancara bahwa responden merasa kurang nyaman dikarenakan kurang tempat istirahat, kurangnya tempat sampah yang layak, tidak adanya rambu pada jalur pejalan kaki, dan juga *bollard* yang terlalu rapat sehingga mengganggu kenyamanan difabel (pengguna kursi roda).

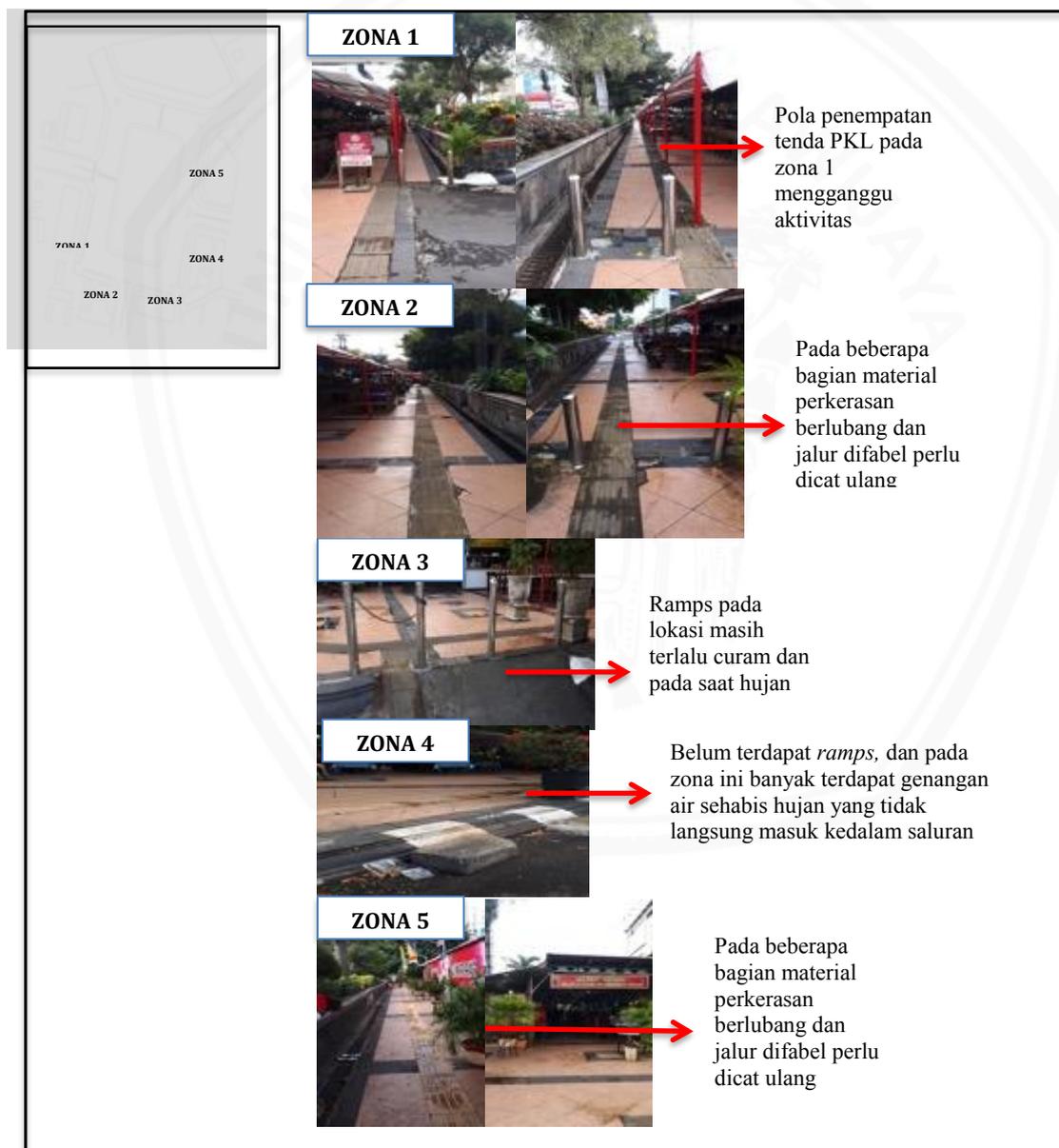


Gambar 4.33 Peta analisis kenyamanan elemen

4.5.3. Aksesibilitas

1. Material

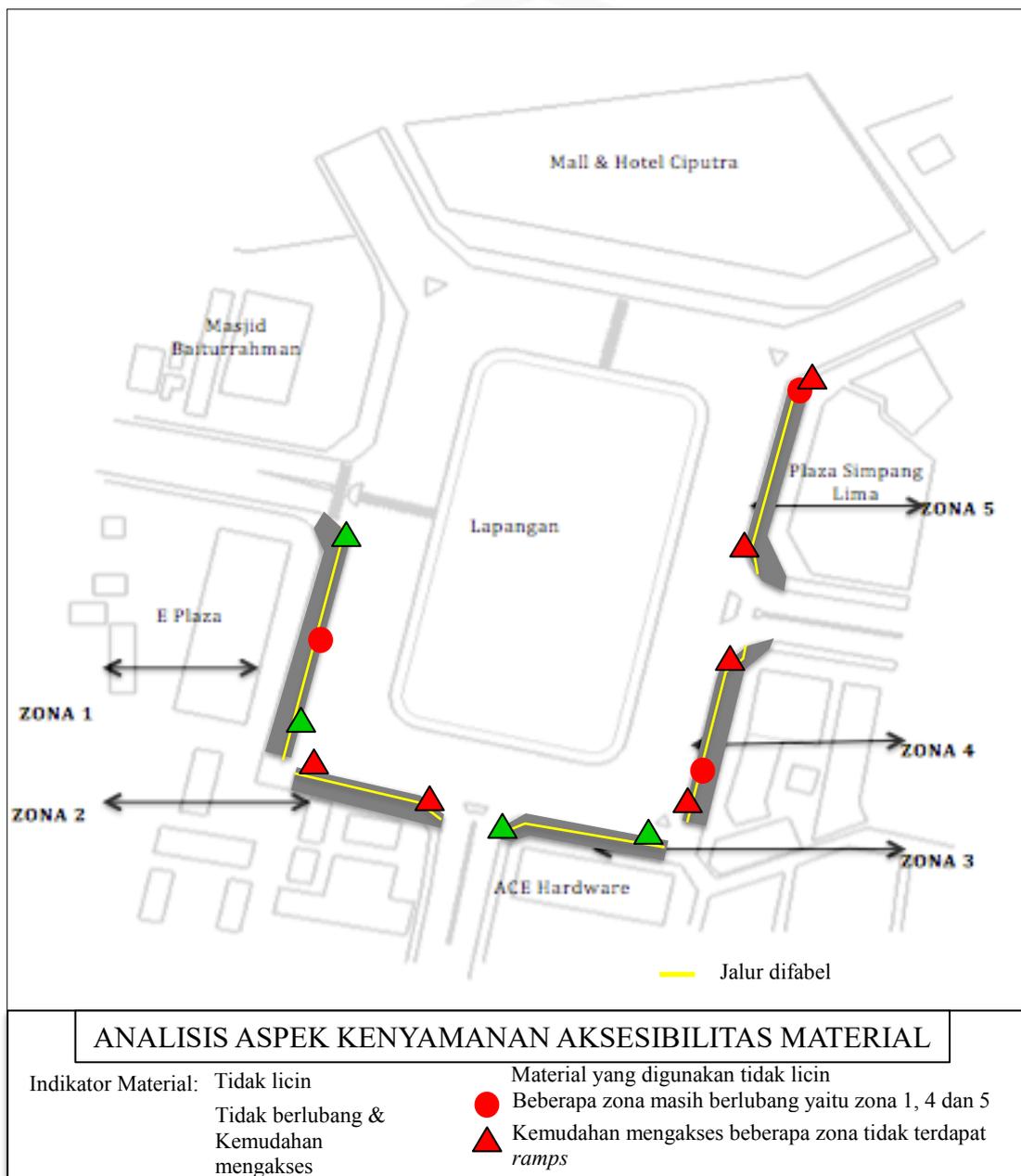
Berdasarkan teori Unterman (1984) mengenai kenyamanan pejalan kaki diwujudkan dengan penempatan pedestrian, struktur, tekstur, pola perkerasan, Juga berdasarkan peraturan Permen PU No. 30 tahun 2006 dan peraturan daerah kota Semarang no. 14 tahun 2011-2031 mengenai penataan jalur pejalan kaki. yang termasuk kenyamanan terhadap material yaitu material yang digunakan tidak membahayakan disaat hujan (licin) dan tidak berlubang, dan perbedaan tekstur material bagi penyandang difabel. Pada keadaan aktual masih ada material berlubang yang mengganggu kenyamanan namun tidak banyak dan hanya terdapat pada beberapa zona saja.



Gambar 4.34 Analisis kenyamanan aksesibilitas

- a. Zona 1; Analisis material dan pola pada variabel aksesibilitas pada zona 1, yang berada didepan area *E-Plaza* mengenai tekstur antara jalur pejalan kaki, material yang tidak membahayakan disaat hujan (licin) dan tidak berlubang, dan perbedaan tekstur material bagi penyandang difabel. Pada zona 1, akses menuju pedestrian sudah mudah bagi penyandang difabel dengan adanya *ramps* namun kemiringannya masih terlalu curam, terdapat beberapa lubang di beberapa bagian dan jalur difabel sudah berwarna pudar.
- b. Zona 2; Analisis material dan pola pada variabel aksesibilitas pada zona 2, akses menuju pedestrian dinilai kurang aman dan sulit bagi penyandang difabel karena tidak adanya *ramps*, terdapat beberapa lubang di beberapa bagian dan jalur difabel sudah berwarna pudar, tekstur perbedaan material jalur pun sudah jelas.
- c. Zona 3; Analisis material dan pola pada variabel aksesibilitas pada zona 3, yang berlokasi di depan area *Ace Hardware*. Pada zona ini, akses menuju pedestrian sudah mudah bagi penyandang difabel dengan adanya *ramps* dengan kemiringan yang masih curam bagi pengguna kursi roda, terdapat beberapa lubang di beberapa bagian perkerasan dan jalur difabel sudah berwarna pudar, tekstur perbedaan material antara jalur pejalan kaki dan jalan raya pun sudah jelas.
- d. Zona 4; Analisis material dan pola pada variabel aksesibilitas pada zona 4, akses menuju pedestrian sulit bagi penyandang difabel karena tidak adanya *ramps* untuk menuju zona ini, terdapat beberapa lubang di beberapa bagian dan jalur difabel sudah berwarna pudar, tekstur perbedaan material jalur pun sudah jelas. Namun kekurangan terdapat pada tidak adanya *ramps*.
- e. Zona 5; Analisis material dan pola pada variabel aksesibilitas pada zona 5, berada di depan area *Plaza Simpang Lima* akses menuju pedestrian sulit bagi penyandang difabel karena tidak adanya *ramps*, terdapat beberapa lubang di beberapa bagian dan jalur difabel sudah berwarna pudar, tekstur perbedaan material jalur pun sudah jelas. Dan pada bagian pinggir atau sisi zona ini belum diberikan perkerasan sehingga masih berbentuk tanah yang mengganggu akses pejalan kaki disaat hujan maupun penyandang difabel untuk mengakses zona 5 ini.

Dari hasil rekapitulasi kuesioner mengenai kenyamanan pada aksesibilitas di jalur pejalan kaki yang termasuk material dan pola adalah (60,00%) cukup nyaman, (27,00%) nyaman, (10,00%) kurang nyaman, (3,00%) sangat nyaman. Sehingga kesimpulannya responden merasakan aksesibilitas pada jalur pedestrian yang ada "cukup nyaman" dan "nyaman". Pada hasil pertanyaan wawancara bahwa responden merasa sudah cukup nyaman dengan akses pada jalur pedestrian mengenai material dan pola nya kecuali untuk penyandang difabel karena jalur khusus difabel terhalangi tenda pkl sehingga pola untuk difabel perlu dibenahi.



Gambar 4.35 Peta analisis kenyamanan aksesibilitas

Tabel 4.8. Tabel Ringkasan Analisis Aspek Keamanan

Variabel Keamanan	Sub-Variabel	Indikator	Zona 1	Zona 2	Zona 3	Zona 4	Zona 5
Sirkulasi	Dimensi	Ketinggian Jalur	Ketinggian jalur pijakan sudah sesuai standar dan responden merasa aman	Ketinggian jalur pijakan 25 cm sudah sesuai standar tidak melebihi 30 cm (standar ketinggian jalur pedestrian)	Ketinggian jalur pijakan 25 cm sudah sesuai standar tidak melebihi 30 cm (standar ketinggian jalur pedestrian)	Ketinggian jalur pijakan 25 cm sudah sesuai standar tidak melebihi 30 cm (standar ketinggian jalur pedestrian)	Ketinggian jalur pijakan 25 cm sudah sesuai standar tidak melebihi 30 cm (standar ketinggian jalur pedestrian)
		Kemiringan Jalur	Sudah terdapat ramps pada zona 1 untuk memudahkan kaum difabel	Tidak terdapat ramps pada zona 2 tidak memenuhi standar keamanan jalur pejalan kaki difabel (responden menyatakan kurang aman)	Sudah terdapat ramps pada zona 3	Tidak terdapat ramps pada zona 4 keamanan kaum difabel juga lansia terganggu (responden menyatakan kurang aman)	Tidak terdapat ramps pada zona 5 tidak memenuhi standar keamanan jalur pejalan kaki difabel (responden menyatakan kurang aman)
Aksesibilitas	Material (jalur pedestrian)	Tekstur Difabel	Sudah terdapat jalur bagi difabel pada zona 1 hanya saja sudah tidak berwarna perlu di cat kembali	Sudah terdapat jalur bagi difabel pada zona 1 hanya saja sudah tidak berwarna perlu di cat kembali	Sudah terdapat jalur bagi difabel pada zona 1 hanya saja sudah tidak berwarna perlu di cat kembali	Sudah terdapat jalur bagi difabel pada zona 1 hanya saja sudah tidak berwarna perlu di cat kembali	Sudah terdapat jalur bagi difabel pada zona 1 hanya saja sudah tidak berwarna perlu di cat kembali
		Pola Perkerasan	Pola perkerasan zona 1 dirasa sudah cukup aman disaat hujan tidak licin dan polanya tidak mengganggu aktivitas	Pola perkerasan zona 2 dirasa sudah cukup aman disaat hujan tidak licin dan polanya tidak mengganggu aktivitas	Pola perkerasan zona 3 dirasa sudah cukup aman disaat hujan tidak licin dan polanya tidak mengganggu aktivitas	Pola perkerasan zona 4 dirasa sudah cukup aman disaat hujan tidak licin dan polanya tidak mengganggu aktivitas	Pola perkerasan zona 5 dirasa sudah cukup aman disaat hujan tidak licin dan polanya tidak mengganggu aktivitas

			pejalan kaki hanya saja ada beberapa bagian material yang pecah	pejalan kaki, tidak terdapat material pecah	pejalan kaki, tidak terdapat material pecah	pejalan kaki hanya saja ada beberapa bagian material yang pecah	pejalan kaki hanya saja ada beberapa bagian material yang pecah juga pada bagian pinggir jalur tidak terdapat perkerasan
jalur penyebrangan	<i>Zebra cross</i>	Sudah terdapat <i>zebra cross</i> dari area Masjid Baiturrahman menuju zona 1	Tidak adanya <i>zebra cross</i> pada jalur penghubung ini dirasa tidak masalah karena jalur penyebrangan ini tidak lebar dan bukan jalan besar 2 arah.	Tidak adanya <i>zebra cross</i> pada jalur penyebrangan dari zona 2 menuju zona 3 tepatnya pada jalan Pahlawan yang merupakan jalan besar 2 arah sehingga responden merasa kurang aman dan membutuhkan <i>zebra cross</i>	Tidak adanya <i>zebra cross</i> pada jalur penyebrangan dari zona 3 ke zona 4 juga tidak terlalu lebar dan tidak memerlukan akses jalur <i>zebra cross</i>	Akses penyebrangan dari zona 3 ke zona 4 juga tidak terlalu lebar dan tidak memerlukan akses jalur <i>zebra cross</i>	Tidak adanya <i>zebra cross</i> pada jalur penyebrangan dari zona 4 menuju zona 5 tepatnya pada jalan A. Yani yang merupakan jalan besar 2 arah sehingga responden merasa kurang aman dan membutuhkan <i>zebra cross</i>
	Rambu penyebrangan	Tidak terdapat rambu khusus untuk pejalan kaki pada zona 1 dan jalur penyebrangan zona 1 menuju zona 2 (responden merasa kurang aman)	Tidak terdapat rambu khusus untuk pejalan kaki pada zona 2 dan jalur penyebrangan zona 2 menuju zona 3 (responden merasa kurang aman)	Tidak terdapat rambu khusus untuk pejalan kaki pada zona 3 dan jalur penyebrangan zona 3 menuju zona 4 (responden merasa kurang aman)	Tidak terdapat rambu khusus untuk pejalan kaki pada zona 4 dan jalur penyebrangan zona 4 menuju zona 5 (responden merasa kurang aman)	Tidak terdapat rambu khusus untuk pejalan kaki pada zona 5 dan jalur penyebrangan menuju area Mall Ciputra (responden merasa kurang aman)	
	Lampu penerangan pada jalur penyebrangan	Tidak terdapat lampu penerang	Tidak terdapat lampu penerang	Tidak terdapat lampu penerang	Tidak terdapat lampu penerang	Tidak terdapat lampu penerang	Tidak terdapat lampu penerang

		an	an khusus untuk zona 1, penerangan didapat hanya dari lampu tembak jalan dan warung PKL (responden menyatakan kurang aman)	an khusus untuk zona 2, penerangan didapat hanya dari lampu tembak jalan dan warung PKL (responden menyatakan kurang aman)	an khusus untuk zona 3, penerangan didapat hanya dari lampu tembak jalan dan warung PKL (responden menyatakan kurang aman)	an khusus untuk zona 4, penerangan didapat hanya dari lampu tembak jalan dan warung PKL (responden menyatakan kurang aman)	an khusus untuk zona 5, penerangan didapat hanya dari lampu tembak jalan dan warung PKL (responden menyatakan kurang aman)
Bentuk	Elemen	<i>Bollard</i>	Sudah terdapat <i>Bollard</i> pada zona 1 namun rantai <i>bollard</i> mengganggu dan menghalangi sirkulasi pejalan kaki terutama penyandang difabel.	Sudah terdapat <i>bollard</i> pada zona 2 dan sudah dalam kondisi yang aman juga baik.	Sudah terdapat <i>bollard</i> pada zona 3 dan sudah dalam kondisi yang aman juga baik.	Sudah terdapat <i>bollard</i> pada zona 4 dan sudah dalam kondisi yang aman juga baik.	Sudah terdapat <i>bollard</i> pada zona 5 dan sudah dalam kondisi yang aman juga baik.
		Rambu pada jalur pedestrian	Tidak terdapat rambu penerangan jalan atau rambu untuk keamanan pejalan kaki di jalur pedestrian	Tidak terdapat rambu penerangan jalan atau rambu untuk keamanan pejalan kaki di jalur pedestrian	Tidak terdapat rambu penerangan jalan atau rambu untuk keamanan pejalan kaki di jalur pedestrian	Tidak terdapat rambu penerangan jalan atau rambu untuk keamanan pejalan kaki di jalur pedestrian	Tidak terdapat rambu penerangan jalan atau rambu untuk keamanan pejalan kaki di jalur pedestrian
		Lampu Penerangan pada jalur pedestrian	Tidak terdapat lampu penerangan khusus untuk zona 1, penerangan didapat hanya dari lampu tembak jalan dan warung	Tidak terdapat lampu penerangan khusus untuk zona 2, penerangan didapat hanya dari lampu tembak jalan dan warung	Tidak terdapat lampu penerangan khusus untuk zona 3, penerangan didapat hanya dari lampu tembak jalan dan warung	Tidak terdapat lampu penerangan khusus untuk zona 4, penerangan didapat hanya dari lampu tembak jalan dan warung	Tidak terdapat lampu penerangan khusus untuk zona 5, penerangan didapat hanya dari lampu tembak jalan dan warung

			PKL (responden menyatakan kurang aman)				
--	--	--	--	--	--	--	--

Tabel 4.9 Tabel Ringkasan Analisis Aspek Kenyamanan

Variabel Kenyamanan	Sub-Variabel	Indikator	Zona 1	Zona 2	Zona 3	Zona 4	Zona 5
Sirkulasi	Dimensi	Lebar jalur	Zona 1 yang berada didepan area <i>E-Plaza</i> memiliki lebar dimensi jalur yang berukuran 12 m dan hanya menyisakan 1,5 m untuk jalur pejalan kaki, responden menyatakan kurang nyaman karena terlalu sempit	Zona 2 memiliki lebar dimensi jalur yang berukuran 12 m dan hanya menyisakan 1,5 m untuk jalur pejalan kaki, responden menyatakan kurang nyaman karena terlalu sempit	Zona 3 yang berada didepan area <i>Ace Hardware</i> memiliki lebar dimensi jalur yang berukuran 12 m dan hanya menyisakan 1,5 m untuk jalur pejalan kaki, responden menyatakan kurang nyaman karena terlalu sempit	Zona 4 memiliki lebar dimensi jalur yang berukuran 12 m dan hanya menyisakan 1,5 m untuk jalur pejalan kaki, responden menyatakan kurang nyaman karena terlalu sempit	Zona 5 yang berada didepan area <i>Plaza Simpang Lima</i> memiliki lebar dimensi jalur 12 m dan hanya menyisakan 1,5 m untuk jalur pejalan kaki karena aktivitas PKL, responden menyatakan kurang nyaman karena terlalu sempit
		Panjang jalur	Panjang jalur pada zona 1 sudah cukup nyaman tidak melelahkan	Panjang jalur pada zona 2 sudah cukup nyaman tidak melelahkan	Panjang jalur pada zona 3 sudah cukup nyaman tidak melelahkan	Panjang jalur pada zona 4 sudah cukup nyaman tidak melelahkan	Panjang jalur pada zona 5 sudah cukup nyaman tidak melelahkan
		Penempatan warung PKL					
	Pola	Bentuk alur	Alur pada zona 1 yaitu linear dengan penempatan jalur pejalan kaki berada disisi samping (luar)	Alur pada zona 2 yaitu linear dengan penempatan jalur pejalan kaki berada disisi samping (luar)	Alur pada zona 3 yaitu linear dengan penempatan jalur pejalan kaki berada disisi samping (luar)	Alur pada zona 4 yaitu linear dengan penempatan jalur pejalan kaki berada disisi	Alur pada zona 5 yaitu linear dengan penempatan jalur pejalan kaki di sisi samping (luar) dan diantara kios

						samping (luar)	PKL (dalam)
Aksesibilitas	Material	Tidak licin	Material pada zona 1 tidak licin, responden merasa sudah nyaman	Material pada zona 2 tidak licin, responden merasa sudah nyaman	Material pada zona 3 tidak licin, responden merasa sudah nyaman	Material pada zona 4 tidak licin, responden merasa sudah nyaman	Material pada zona 5 tidak licin, responden merasa sudah nyaman
		Tidak berlubang dan kemudahan mengakses	Tidak ditemukan lubang atau pecahan pada zona 1, namun warna jalur difabel sudah memudar dan sudah terdapat <i>ramps</i> untuk kemudahan pencapaian	Pada zona 2, terdapat beberapa lubang di beberapa bagian dan jalur difabel sudah berwarna pudar, tidak terdapat <i>ramps</i>	Terdapat beberapa lubang di beberapa bagian perkerasan zona 3 dan jalur difabel sudah berwarna pudar, tekstur perbedaan material antara jalur pejalan kaki dan jalan raya pun sudah jelas. Namun sudah terdapat <i>ramps</i> untuk kemudahan mengakses zona ini	Terdapat beberapa lubang di beberapa bagian zona 4 dan jalur difabel sudah berwarna pudar, tekstur perbedaan material jalur pun sudah jelas. Namun kekurangan terdapat pada tidak adanya <i>ramps</i> .	Pada bagian pinggir atau sisi samping zona 5 ini belum diberikan perkerasan sehingga masih berbentuk tanah yang mengganggu akses pejalan kaki disaat hujan maupun penyandang difabel untuk mengakses zona 5 ini. Tidak terdapat <i>ramps</i> .
Bentuk	Elemen	Rambu	Pada zona 1, tidak terdapat rambu khusus untuk kenyamanan pejalan kaki seperti petunjuk arah, larangan atau lain-lain. Responden merasa kurang nyaman	Pada zona 2, tidak terdapat rambu khusus untuk kenyamanan pejalan kaki. Hanya terdapat larangan parkir. Responden merasa kurang nyaman	Pada zona 3, tidak terdapat rambu khusus untuk kenyamanan pejalan kaki. Responden merasa kurang nyaman	Pada zona 4, tidak terdapat rambu khusus untuk kenyamanan pejalan kaki. Hanya terdapat larangan parkir. Responden merasa kurang nyaman	Pada zona 5, tidak terdapat rambu khusus untuk kenyamanan pejalan kaki. Responden merasa kurang nyaman
		Tanaman peneduh	Pada zona 1 pohon - pohon yang ada	Pada zona 2 pohon - pohon yang ada sudah	Pada zona 3 pohon - pohon yang ada sudah	Pada zona 4 pohon - pohon yang ada	Pada zona 5 pohon - pohon yang ada sudah

			sudah rindang dan nyaman	rindang dan nyaman	rindang dan nyaman	sudah rindang dan nyaman	rindang dan nyaman
	Tempat istirahat/ bangku	Tidak terdapat bangku atau tempat istirahat bagi pejalan kaki, responden merasa kurang nyaman	Tidak terdapat bangku atau tempat istirahat bagi pejalan kaki, responden merasa kurang nyaman	Tidak terdapat bangku atau tempat istirahat bagi pejalan kaki, responden merasa kurang nyaman	Tidak terdapat bangku atau tempat istirahat bagi pejalan kaki, responden merasa kurang nyaman	Tidak terdapat bangku atau tempat istirahat bagi pejalan kaki, responden merasa kurang nyaman	Tidak terdapat bangku atau tempat istirahat bagi pejalan kaki, responden merasa kurang nyaman
	Bollard / pembatas	<i>Bollard</i> pada zona 1 sudah ada namun mengganggu sirkulasi pejalan kaki dikarenakan rantai pembatas yang menghalangi jalur pejalan kaki	<i>Bollard</i> sudah dipasang pada zona 2 supaya motor tidak masuk dan parkir di jalur pejalan kaki yang hanya berukuran 1,5 meter	<i>Bollard</i> sudah dipasang pada zona 3 supaya motor tidak masuk dan parkir di jalur pejalan kaki yang hanya berukuran 1,5 meter	<i>Bollard</i> sudah dipasang pada zona 4 supaya motor tidak masuk dan parkir di jalur pejalan kaki yang hanya berukuran 1,5 meter	<i>Bollard</i> sudah dipasang pada zona 5 supaya motor tidak masuk dan parkir di jalur pejalan kaki yang hanya berukuran 1,5 meter	
	Tempat sampah	Tempat sampah kumuh dan tidak terurus, responden merasa kurang nyaman	Tempat sampah kumuh dan tidak terurus, responden merasa kurang nyaman	Tempat sampah kumuh dan tidak terurus, responden merasa kurang nyaman	Tempat sampah kumuh dan tidak terurus, responden merasa kurang nyaman	Tempat sampah kumuh dan tidak terurus, responden merasa kurang nyaman	Tempat sampah kumuh dan tidak terurus, responden merasa kurang nyaman

4.6. Sintesis

Pembahasan selanjutnya adalah sintesis data, sebagai kelanjutan dari analisis data yang sudah dilakukan di sub bab sebelumnya. Sintesis data dengan melakukan evaluasi dan kesimpulan terhadap permasalahan aspek keamanan dan kenyamanan pejalan kaki di kawasan pedagang kaki lima Simpang Lima Semarang berdasarkan variabel-variabel penelitian yang sudah ditentukan. Dalam melakukan sintesis data, acuan yang digunakan adalah standar, peraturan, pedoman, dan juga rangkuman dari penelitian terdahulu.

Berdasarkan analisis keamanan di kawasan PKL Simpang Lima Semarang, berikut merupakan sintesis untuk tiap variabel berdasarkan aspek keamanan.

4.6.1. Sirkulasi

Sintesis untuk sirkulasi keamanan pejalan kaki di kawasan pedagang kaki lima Simpang Lima Semarang meliputi dimensi, elemen, dan pola.

1. Dimensi

Berdasarkan hasil kuesioner, dimensi sirkulasi pejalan kaki indikator Ketinggian jalur "aman". Dan indikator Kemiringan jalur/*ramps* "Kurang Aman". Melihat dari hasil observasi lapangan dan data peruntukannya, kawasan ini merupakan kawasan perdagangan dan jasa sehingga jalur pedestrian dikawasan ini sudah kurang aman bagi pejalan kaki dilihat dari kemiringan jalur. Yang mencakup indikator dimensi keamanan adalah ketinggian dan kemiringan. Menurut Permen PU No.30 tahun 2006 mengenai jalur pejalan kaki, jalur pejalan kaki merupakan ruang yang diperlukan untuk berjalan kaki, berdiri dan beraktivitas lain yang dihitung berdasarkan dimensi tubuh manusia dan bentuk ruang. Salah satu persyaratannya harus terdapat kemiringan jalur untuk pencapaian. Namun, pada kondisi aktual, di kawasan pedagang kaki lima Simpang Lima Semarang ini jalur pejalan kaki dari segi kemiringannya kurang aman. Juga dari hasil masukan responden melalui wawancara bahwa mereka membutuhkan adanya *ramps*, pada tiap zona.

4.6.2. Elemen

Berdasarkan hasil kuesioner responden masih merasa elemen sirkulasi "cukup aman" dan "kurang aman". Elemen bentuk yang mempengaruhi sirkulasi pada jalur pedestrian pada penelitian ini merupakan penerangan, rambu, dan pembatas/ *bollard*. Berdasarkan hasil observasi lapangan pada jalur pejalan kaki,

1. Tidak ditemukan lampu khusus untuk pejalan kaki, pencahayaan hanya terdapat dari lampu jalan (lampu tembak) setinggi 10 m namun tidak cukup menerangi jalur pejalan kaki sedangkan pada area pkl lampu penerang hanya dari kios-kios pkl.
2. Rambu pada jalur pejalan kaki sangat minim bahkan hanya terdapat larangan untuk parkir, dan tidak ditemukan rambu lain untuk keselamatan penyebrangan.
3. *Bollard* sudah ada pada tiap zona namun pada zona 1 rantai bollard menghalangi sirkulasi pejalan kaki khususnya kaum difabel.

Berdasarkan teori Rustam Hakim (2003) dan berdasarkan Permen PU no. 30 tahun 2006 mengenai elemen bentuk dan penerangan terhadap keamanan, bentuk elemen

furniture sebagai pendukung keamanan pejalan kaki ini harus disesuaikan dengan apa yang dibutuhkan, mengenai pentingnya rambu pada jalur pedestrian juga ketentuan adanya *bollard* berdasarkan standar perencanaan fasilitas pejalan kaki di kawasan perkotaan oleh Direktorat Bina Teknik (1995). Juga ditambah masukan responden melalui hasil wawancara bahwa mereka membutuhkan keamanan dari segi elemen yang dirasa kurang yaitu penerangan di malam hari dan rambu.

4.6.3. Aksesibilitas

Kondisi aktual aksesibilitas di kawasan pedagang kaki lima Simpang Lima meliputi akses keamanan dan kenyamanan pada jalur pedestrian juga akses keamanan penyebrangan antar jalur pedestrian.

1. Akses jalur pedestrian

Berdasarkan hasil kuesioner, responden merasa material pejalan kaki indikator tekstur difabel dinilai "Cukup Aman" dan indikator permukaan tidak berlubang dinilai "Kurang Aman". Yang termasuk keamanan terhadap material dibagi menjadi beberapa indikator yaitu perbedaan tekstur antara jalur pejalan kaki dengan jalur kendaraan supaya aktivitas masing-masing tidak mengganggu, dengan material yang digunakan tidak membahayakan disaat hujan (licin) dan tidak berlubang, dan perbedaan tekstur material bagi penyandang difabel.

Berdasarkan teori Unterman (1984) mengenai keamanan pejalan kaki diwujudkan dengan penempatan pedestrian, struktur, tekstur, pola perkerasan, berdasarkan teori Rustam Hakim (2003) Keamanan merupakan masalah terpenting, karena ini dapat mengganggu dan menghambat aktivitas yang akan dilakukan. Keamanan bukan saja berarti dari segi kejahatan (kriminal), tapi juga termasuk kekuatan konstruksi material. Kemudian berdasarkan permen PU No. 30 tahun 2006 dan peraturan daerah kota Semarang no. 14 tahun 2011-2031 mengenai penataan jalur pejalan kaki. Sehingga indikator permukaan berlubang sangat penting diperhatikan. Juga masukan dari wawancara responden bahwa mereka terganggu dengan kondisi perkerasan yang berlubang.

2. Akses penyebrangan

Berdasarkan hasil kuesioner, responden merasa akses penyebrangan di kawasan pedagang kaki lima Simpang Lima Semarang "Kurang Aman". Pencapaian menuju jalur pejalan kaki pada beberapa zona dinilai kurang berdasarkan keamanan

nya, jalur pedestrian yang terputus ini menjadikan penting adanya *zebra cross*, sedang dalam keadaan aktualnya, *zebra cross* antar pedestrian hanya terdapat pada zona 1 menuju zona2 pada jalan Pandanaran yang menghubungkan antara masjid Baiturrahman dan *E-plaza*. Juga terdapat jembatan penyebrangan pada jalan A. Yani yang menghubungkan zona 5 dan zona 6 antara *ace-hardware* menuju Plaza Simpang Lima. Sedangkan pada akses yang lain dinilai kurang aman dikarenakan kurangnya *zebra cross* sehingga pada keadaan aktual pejalan kaki merasa tidak aman untuk menyebrang. Ditambah tidak adanya lampu penerangan juga rambu penyebrangan ini dinilai tidak aman untuk para pejalan kaki yang ingin menyebrang.

Akses penyebrangan berdasarkan Permen PU No. 30 tahun 2006, dan teori Untermann (1984) mengenai keamanan pejalan kaki untuk menyebrang.

4.7. Sintesis aspek kenyamanan

4.7.1. Sirkulasi

Sirkulasi manusia yang berupa jalur pedestrian membentuk hubungan erat dengan aktivitas kegiatan di dalam tapak, seperti ukuran dan kejelasan orientasi.

1. Dimensi

Berdasarkan hasil kuesioner responden merasakan kenyamanan dari segi dimensi jalur pejalan kaki di kawasan PKL Simpang Lima Semarang adalah "Kurang Nyaman". Dimensi kenyamanan pejalan kaki yaitu mengenai kenyamanan lebar jalur, dan panjang jalur. Keadaan aktual yang sangat dirasakan adalah lebar jalur pejalan kaki sempit untuk berjalan 2 arah dikarenakan aktivitas PKL.

Dimensi kenyamanan pejalan kaki berdasarkan Permen PU no.30 tahun 2006 mengenai jalur pejalan kaki yang merupakan ruang yang diperlukan untuk berjalan kaki, berdiri dan beraktivitas lain yang dihitung berdasarkan dimensi tubuh manusia dan bentuk ruang, dan lebar minimum pejalan kaki yaitu 2.5m namun keadaan aktualnya memiliki lebar 1.7m. Sehingga kondisi ini perlu adanya perbaikan. Didukung oleh pendapat responden dari hasil wawancara bahwa jalur pejalan kaki terlalu sempit.

2. Pola

Berdasarkan hasil kuesioner, responden merasa pola sirkulasi pejalan kaki menjawab "Cukup Nyaman". Pola dibagi menjadi 2 indikator yaitu penempatan dan juga alur.

- a. Penempatan yang dimaksud merupakan elemen bentuk yang berada di atas jalur pedestrian seperti warung dan elemen pejalan kaki yang lain yang memakan jalur pejalan kaki pada kawasan pedagang kaki lima Simpang Lima Semarang.
- b. Alur sirkulasi pada kawasan ini yaitu linear karena terbentuk dari pola penempatan ruang pada jalur pedestrian tersebut, adanya warung PKL membentuk suasana dan alur baru dan pada beberapa zona alur bagi penyandang difabel terganggu dikarenakan adanya tenda warung PKL.

Berdasarkan teori Untermann (1984) mengenai pola yaitu diindikasikan melalui jarak, lansekap yang menarik serta kedekatan dengan fasilitas yang dibutuhkan dan berdasarkan permen PU no. 30 tahun 2006 mengenai fasilitas apapun di atas jalur pedestrian tidak mengganggu arus dan sirkulasi pejalan kaki.

4.7.2. Bentuk

1. Elemen

Berdasarkan hasil kuesioner responden merasakan responden merasakan elemen bentuk yang ada dari indikator rambu yaitu "Cukup Nyaman", indikator tanaman peneduh "Nyaman", indikator tempat istirahat/bangku "Kurang Nyaman", indikator Pembatas/*bollard* "Nyaman" dan indikator Tempat sampah "Cukup Nyaman". Kenyamanan pada elemen bertujuan untuk pelindung dari cuaca yang buruk, tempat istirahat sementara, terhindar dari hambatan oleh karena ruang yang sempit serta kondisi jalur yang harus nyaman dipergunakan oleh siapa saja.

Komentar responden yang merasa kurang nyaman dikarenakan kurang tempat istirahat, kurangnya tempat sampah yang layak, tidak adanya rambu pada jalur pejalan kaki, dan juga *bollard* yang terlalu rapat sehingga mengganggu kenyamanan difabel (pengguna kursi roda). Elemen bentuk ini berdasarkan teori Rustam Hakim (2003) mengenai bentuk elemen furniture sebagai pendukung kenyamanan pejalan kaki ini harus disesuaikan dengan apa yang dibutuhkan juga dengan Permen PU No. 30 tahun 2006 dan Standar Direktorat Bina Teknik (1995).

4.7.3. Aksesibilitas

Pada jalur pedestrian:

1. Material

Berdasarkan hasil kuesioner mengenai kenyamanan pada aksesibilitas di jalur pejalan kaki yaitu "cukup nyaman". Berdasarkan teori Unterman (1984) mengenai kenyamanan pejalan kaki diwujudkan dengan penempatan pedestrian, struktur, tekstur, pola perkerasan, Juga berdasarkan peraturan daerah kota Semarang no. 14 tahun 2011-2031 mengenai penataan jalur pejalan kaki. dan Permen PU No. 30 tahun 2006. yang termasuk kenyamanan terhadap material yaitu material yang digunakan tidak membahayakan disaat hujan (licin) dan tidak berlubang, dan perbedaan tekstur material bagi penyandang difabel. Pada keadaan aktual masih ada material berlubang yang mengganggu kenyamanan namun tidak banyak dan hanya terdapat pada beberapa zona saja.

Untuk memudahkan pengamatan proses dari tahap analisis, sintesis hingga diperoleh suatu rekomendasi, berikut pada Tabel 4. akan disajikan rangkuman untuk keseluruhan variabel berdasarkan aspek keamanan dan kenyamanan pejalan kaki di kawasan pedagang kaki lima Simpang Lima Semarang .

Tabel 4.10 Rangkuman keseluruhan aspek keamanan dan kenyamanan

ASPEK KEAMANAN	Variabel Penelitian	Indikator	Analisis	Sintesis
	Sirkulasi	Dimensi (Tinggi dan kemiringan jalur pedestrian)	Pada zona 2, 4 dan 5, tidak terdapat ramp pada jalur pedestrian	Kurang Aman , belum sesuai standar keamanan pedestrian (<i>ramps</i>) karena di beberapa zona tidak terdapat <i>ramps</i>
	Bentuk	Elemen (yang mempengaruhi sirkulasi mencakup penerangan, rambu dan <i>Bollard</i>)	Rambu keamanan pejalan kaki tidak ada, pencahayaan di malam hari kurang hanya bergantung lampu warung PKL, <i>bollard</i> yang terlalu rapat mempersulit sirkulasi difabel pemakai kursi roda	Elemen yang mempengaruhi sirkulasi bentuk yaitu rambu dan lampu masih Kurang Aman sedangkan untuk bollard sudah cukup aman. Penilaian sesuai dengan standar perencanaan jalur pejalan kaki di kawasan perkotaan berdasarkan direktorat bina teknik
	Aksesibilitas	Akses jalur pedestrian (pola perkerasan, dan material bagi difabel)	Dari segi keamanan material perkerasan pada saat hujan tidak licin, kerusakan atau lubang pada material tidak cukup banyak, dan sudah terdapat perbedaan tekstur bagi difabel	Keamanan material pada jalur pedestrian sudah Cukup Aman namun dari segi difabel adanya perbaikan dengan penerangan atau pengecatan ulang juga pada beberapa zona yang berlubang diperbaiki disesuaikan dengan zona lain yang tidak berlubang berdasarkan standar keamanan pejalan kaki
		Akses jalur penyebrangan (rambu,	Tidak terdapat rambu sama sekali untuk para pejalan kaki, penerangan cukup	Para pejalan kaki merasa jalur penyebrangan Kurang Aman karena kurangnya <i>zebra cross</i>

		lampu penerangan, <i>zebra cross</i>)	karena adanya lampu tembak, dan zebra cross hanya berada pada area masjid menuju zona 1.	dan rambu penyebrangan berdasarkan standar direktorat bina teknik dan permen PU no.30 tahun 2006
ASPEK KENYAMANAN	Sirkulasi	Dimensi (Lebar, Panjang trotoar, tinggi, dan kemiringan)	Lebar jalur pejalan kaki hanya 1.5 m pada zona 1, zona 2, zona 3 dan zona 5 terlalu sempit untuk berjalan 2 arah	Lebar jalur pejalan kaki dirasa Kurang Nyaman karena terlalu sempit untuk jalan 2 arah dan tidak sesuai standar jalur pejalan kaki di area PKL.
		Pola (penempatan warung PKL dan alur)	Pada beberapa zona jalur difabel sangat terganggu karena terhalangi tenda PKL.	Pola bagi pejalan kaki normal sudah Cukup Nyaman namun pada jalur difabel kurang nyaman karena tenda PKL
	Elemen Bentuk	Tanaman peneduh, bangku, tempat sampah, rambu, dan pembatas/ bollard	Tidak ada tempat duduk bagi pejalan kaki yang bukan pembeli, tempat sampah kotor dan tidak diurus, tidak adanya rambu, dan pembatas yang terlalu rapat	Elemen-elemen bentuk sebagai penunjang kenyamanan ini dirasa Kurang Nyaman dari segi tidak adanya bangku, kotornya tempat sampah, dan tidak adanya rambu.
	Aksesibilitas	Material (material perkerasan juga kemudahan mengakses dan material bagi difabel)	material berlubang sedikit mengganggu kenyamanan namun tidak banyak dan hanya terdapat pada beberapa zona.	Material sudah dirasa Cukup Nyaman sudah terdapat jalur difabel walaupun pada beberapa zona masih ditemukan material berlubang sehingga perlunya perbaikan mengikuti zona lain yang sudah baik yang tidak mengganggu aktivitas pejalan kaki pada cuaca apapun dan tidak membuat tersandung

Sebelum memasuki tahap rekomendasi sebagai perbandingan mengenai hasil analisis sintesis dan hasil kuesioner *multiple choice*.

Dengan pertanyaan untuk Keamanan pejalan kaki:

1. Bagi anda pejalan kaki apakah aktivitas PKL di kawasan Simpang Lima Semarang mempengaruhi keamanan anda beraktivitas di jalur pejalan kaki? jawaban ya (53.33%)

Pada tabel analisis sintesis diatas analisis sintesis keamanan memiliki hasil yakni Sirkulasi penyandang difabel dinilai Kurang Aman, dikarenakan pada beberapa zona jalur difabel terhalangi tiang tenda PKL, sehingga jawaban responden pada kuesioner *multiple choice* dirasa benar bahwa aktivitas PKL benar mempengaruhi keamanan pejalan kaki.

2. Apakah anda merasa kondisi jalur pejalan kaki sudah aman? jawaban tidak aman (56.67%)

Pada tabel analisis sintesis diatas analisis sintesis keamanan memiliki hasil yakni Sirkulasi dinilai Kurang Aman, Bentuk elemen dinilai Kurang Aman, dan Aksesibilitas

jalur penyebrangan dinilai Kurang Aman, sedangkan Material dan Pola dinilai Cukup Aman sehingga jawaban responden pada kuesioner *multiple choice* dirasa benar bahwa jalur pejalan kaki masih belum aman.

Dan pertanyaan untuk Kenyamanan pejalan kaki:

1. Bagi anda pejalan kaki apakah aktivitas PKL di kawasan Simpang Lima Semarang mempengaruhi kenyamanan anda beraktivitas di jalur pejalan kaki? jawaban ya (56.67%)

Pada tabel analisis sintesis diatas analisis sintesis kenyamanan memiliki hasil yakni Sirkulasi dimensi jalur dinilai Kurang Nyaman, dikarenakan aktivitas PKL yang memakan jalur pejalan kaki sehingga lebar jalur pejalan kaki menjadi 1.5m untuk jalan 2 arah, sehingga jawaban responden pada kuesioner *multiple choice* dirasa benar bahwa aktivitas PKL benar mempengaruhi kenyamanan pejalan kaki.

2. Apakah anda merasa kondisi jalur pejalan kaki sudah aman? jawaban tidak aman (56.67%)

Pada tabel analisis sintesis diatas analisis sintesis keamanan memiliki hasil yakni Sirkulasi lebar jalur dinilai Kurang Nyaman, Bentuk elemen dinilai Kurang Nyaman dikarenakan tidak adanya beberapa fasilitas yang dibutuhkan seperti tempat duduk, dan rambu, sedangkan Aksesibilitas material dinilai Cukup Nyaman sehingga jawaban responden pada kuesioner *multiple choice* dirasa benar bahwa jalur pejalan kaki masih belum Nyaman.

4.8 Rekomendasi Pemenuhan Aspek Keamanan dan Kenyamanan

Berdasarkan identifikasidan evaluasi permasalahan keamanan dan kenyamanan bagi pejalan kaki di kawasan pedagang kaki lima Simpang Lima Semarang pada bagian analisis dan sintesis data sebelumnya, terdapat permasalahan-permasalahan yang ada dan membutuhkan solusi untuk pengembangan dan perbaikan kedepannya. Solusi permasalahan tersebut akan dibuat dalam bentuk konsep desain awal untuk kondisi jalur pejalan kaki kawasan pedagang kaki lima Simpang Lima Semarang yang ideal terutama untuk aspek keamanan dan kenyamanan bagi pejalan kakisehingga dapat diterapkan di kawasan tersebut maupun menjadi masukan untuk perancangan jalur pedestrian di tempat lain. Rekomendasi dalam bentuk konsep awal tersebut mengacu pada teori Untermann

(1984), teori Rustam Hakim (2003), Permen PU No. 30 tahun 2006, Permen PU No.41 tahun 2012, dan Perda Kota Semarang no. 14 tahun 2011-2031, Standar Perencanaan Fasilitas Pejalan Kaki di Kawasan Perkotaan Berdasarkan Direktorat Bina Teknik (1995) Serta didukung oleh hasil wawancara dan kuesioner untuk kebutuhan jalur pejalan kaki. Konsep desain rekomendasi ini bersifat memperbaiki dan menambahkan agar terwujud keamanan dan kenyamanan fisik bagi pengguna jalur pejalan kaki tersebut. Rekomendasi tersebut akan dibahas sesuai variabel penelitian yang ada yaitu sirkulasi, aksesibilitas dan elemen.

Berdasarkan analisis dan sintesis pada kondisi aktual, berikut merupakan rekomendasi untuk aspek keamanan dan kenyamanan fisik di jalur pejalan kaki kawasan pedagang kaki lima Simpang Lima Semarang, baik pada variabel sirkulasi, aksesibilitas dan elemen.

Tabel 4.11. tabel kebutuhan / urgensi rekomendasi

Aspek Keamanan		
Variabel	Sub-Variabel	Indikator
Sirkulasi	Dimensi	Ketinggian Jalur
		Kemiringan Jalur
Aksesibilitas	Material	Perbedaan tekstur difabel
		Pola perkerasan
Bentuk	Elemen	Zebra Cross
		Rambu penyebrangan
		Lampu penerangan
Aspek Kenyamanan		
Variabel	Sub-Variabel	Indikator
Sirkulasi	Dimensi	Lebar Jalur
		Panjang Jalur
	Pola	Penempatan warung PKL
		Bentuk Alur
Aksesibilitas	Material & kemudahan mengakses	Tidak licin
		Tidak berlubang
Bentuk	Elemen	Rambu pada jalur pedestrian
		Tanaman Peneduh

- Tempat istirahat/bangku
- Pembatas/ *Bollard*
- Tempat sampah

4.8.1. Sirkulasi

Rekomendasi keamanan dan kenyamanan sirkulasi di jalur pejalan kaki kawasan pedagang kaki lima Simpang Lima Semarang meliputi sirkulasi di jalur pejalan kaki. Berikut merupakan rekomendasi untuk masing-masing sirkulasi.

1. Dimensi

Untuk aspek kenyamanan bagi pejalan kaki di kawasan pedagang kaki lima Simpang Lima Semarang, beberapa hal yang perlu direkomendasikan adalah lebar jalur. Keadaan aktual yang sangat dirasakan adalah lebar jalur pejalan kaki sempit untuk berjalan 2 arah dikarenakan aktivitas tempat duduk PKL.



Gambar 4.35 Rekomendasi dimensi

Pelebaran jalur pejalan kaki sesuai Permen PU No.30 tahun 2006 bahwa jalur min pedestrian ialah 2,5 m

Dimensi kenyamanan pejalan kaki berdasarkan Permen PU No. 30 tahun 2006 mengenai jalur pejalan kaki merupakan ruang yang diperlukan untuk berjalan kaki,

berdiri dan beraktivitas lain yang dihitung berdasarkan dimensi tubuh manusia dan bentuk ruang. dengan jalur minimal lebar kenyamanan yaitu 2m.

4.8.2. Elemen

Elemen bentuk yang mempengaruhi sirkulasi kenyamanan pada jalur pedestrian pada penelitian ini merupakan tanaman peneduh, bangku atau tempat istirahat, tempat sampah, rambu, dan pembatas/ *bollard*.

Komentar responden yang merasa kurang nyaman dikarenakan kurang penerangan di malam hari pada beberapa zona, tempat istirahat, kurangnya tempat sampah yang layak, tidak adanya rambu pada jalur pejalan kaki, dan juga *bollard* yang terlalu rapat sehingga mengganggu kenyamanan difabel (pengguna kursi roda). Elemen bentuk ini berdasarkan teori Rustam Hakim (2003) mengenai bentuk elemen furniture sebagai pendukung kenyamanan pejalan kaki ini harus disesuaikan dengan apa yang dibutuhkan. Juga diperkuat dengan Peraturan Daerah Kota Semarang No.11 tahun 2011-2031 mengenai Rencana pengembangan jaringan pejalan di kawasan Simpang Lima mengenai penyediaan elemen pejalan kaki.

1. Lampu penerangan



Gambar 4.36 Rekomendasi elemen penerangan

Penambahan lampu khusus untuk jalur pejalan kaki di malam hari agar penerangan tidak hanya tergantung dengan lampu tembak lalu lintas karena penerangan masih dirasa kurang

Penerangan atau lampu yang digunakan untuk jalur pejalan kaki mempunyai beberapa kriteria, antara lain, cahaya tidak membuat mata pejalan kaki silau, menerangi jalur jalan, penerangan cukup (tidak terlalu gelap), dan jarak antara satu lampu dengan lampu yang lain tidak terlalu jauh (kira-kira) 1-1.5 m. Dan memiliki ketinggian lampu jalan yaitu 3-4 m.

2. Tempat duduk/istirahat



Gambar 4.37 Rekomendasi elemen tempat duduk

Diberikan area istirahat pada persimpangan jalan sesuai dengan standar fasilitas jalur pejalan kaki Direktorat Bina Teknik (1995)

Fasilitas berikutnya pedestrian membutuhkan tempat duduk agar merasa nyaman saat berjalan kaki terbukti sebanyak 53,33% hasil kuesioner yang sangat dibutuhkan oleh jalur pejalan kaki adalah tempat duduk. Pejalan kaki menilai ketersediaan tempat duduk di Kawasan pedagang kaki lima Simpang Lima belum cukup menampung jumlah pedestrian yang ada dan kebanyakan tempat duduk yang tersedia hanya untuk pembeli warung PKL. dibutuhkan tempat duduk yang bersih, dan tidak terhalang kegiatan PKL maupun tempat parkir, dapat terlindung dari cuaca tidak mendukung, seperti hujan atau panas, terutama saat siang hari maka tempat duduk harus dilengkapi oleh peneduh.

3. Tempat sampah



Gambar 4.38 Rekomendasi elemen tempat sampah

Pemberian dan mengganti tempat sampah sebelumnya dengan tempat sampah daur ulang sesuai dengan Perda Kota Semarang No.14 fasilitas mengenai fasilitas pembuangan daur ulang

Tempat sampah, kriterianya sebagai berikut : perletakan tempat sampah dengan jarak penempatan setiap 15-20 meter dan dalam sistem mengangkutnya juga lebih mudah, serta jenis tempat sampah yang disediakan memiliki tipe yang berbeda-beda sesuai dengan fungsinya (tempat sampah kering dan tempat sampah basah).

4. Rambu dan *Bollard*



Gambar 4.39 Rekomendasi elemen rambu & *bollard*

Pembenahan akses pencapaian dengan ramp dan penambahan rambu untuk keamanan menyebrang khususnya juga pembenahan letak *bollard*

Tanda petunjuk, kriterianya sebagai berikut tanda petunjuk ini memuat informasi tentang lokasi dan fasilitasnya serta tidak tertutup pepohonan juga dengan adanya penggabungan atau peletakan yang berdekatan antara tanda petunjuk dengan lampu penerangan atau *traffic light* akan lebih memudahkan orang membaca.

4.8.3. Aksesibilitas



Gambar 4.40 Rekomendasi akses penyebrangan

Pada zona 2 menuju zona 3 sangat perlu ditambahkan *zebra cross* . Pada area ini pejalan kaki tidak merasa aman juga nyaman

Secara keseluruhan kondisi jalur penyeberangan di kawasan Simpang Lima ini terdapat 3 ruas yang besar dilewati 2 jalur kendaraan yakni pada jalan A.Yani, Jalan Pahlawan juga jalan Pandanaran. Dalam keadaan aktual zebra cross hanya berada di jalan Pandanaran yang menghubungkan antar zona 1 dan zona 2 sehingga berdasarkan standar perencanaan fasilitas pejalan kaki di kawasan perkotaan berdasarkan Direktorat Bina Teknik (1995), ditinjau dari tidak adanya jalur penyebrangan pada beberapa titik besar yang seharusnya diperlukan *zebra cross* maka jalur penyebrangan pada kawasan ini belum memenuhi standar. serta tidak adanya keberadaan *timer* penyeberangan jalan pada *pelican cross*.



BAB V PENUTUP

5.1. Kesimpulan

Berdasarkan pembahasan pada analisis, sintesis dan rekomendasi untuk kondisi di jalur pejalan kaki kawasan pedagang kaki lima Simpang Lima Semarang, maka hasil penelitian untuk penerapan aspek keamanan dan kenyamanan bagi pejalan kaki adalah sebagai berikut.

1. Aspek keamanan yang mencakup Sirkulasi, Aksesibilitas dan Bentuk pada jalur pedestrian dan jalur penyebrangan dikatakan masih kurang aman.
 - a. Untuk Sirkulasi belum sesuai standar keamanan pedestrian pada bagian *ramps* karena di beberapa zona tidak terdapat *ramps*. Jalur difabel juga terganggu dan terhalang tenda PKL Pada Elemen bentuk tidak terdapat penanda jalan ataupun penerangan yang sangat minim di malam hari.
 - b. Untuk Aksesibilitas pada jalur pedestrian sudah cukup baik dilihat dari keamanan material hanya pada jalur difabel yang terganggu tenda PKL, juga harus dicat ulang area difabel supaya lebih terlihat. Kemudian untuk akses penyebrangan dikatakan belum aman karena kurangnya *zebra cross* juga rambu penyebrangan.
 - c. Untuk Elemen Bentuk, Elemen yang mempengaruhi keamanan ini sebenarnya sudah cukup aman namun, beberapa poin dikatakan tidak sesuai standar dan kurang aman untuk aktifitas keamanan pejalan kaki dikarenakan minimnya penerangan di malam hari pada jalur pedestrian juga kurangnya rambu atau *sign* bagi pejalan kaki terutama penanda untuk jalur penyebrangan.
2. Aspek kenyamanan juga mencakup Sirkulasi, Aksesibilitas dan Bentuk pada jalur pedestrian dan jalur penyebrangan, masih kurang nyaman
 - a. Untuk Sirkulasi, lebar jalur pejalan kaki dirasa kurang nyaman karena terlalu sempit untuk jalan 2 arah dan tidak sesuai standar jalur pejalan kaki di area PKL. Pola bagi pejalan kaki normal sudah cukup nyaman namun pada jalur difabel kurang nyaman karena tenda PKL

- b. Untuk Aksesibilitas kenyamanan pada jalur pedestrian sudah nyaman karena material dinilai tidak mengganggu aktivitas pejalan kaki pada cuaca hujan atau pun tidak membuat pejalan kaki tersandung dan sudah dilengkapi jalur bagi difabel. Namun untuk penempatan warung PKL dikatakan kurang nyaman bagi penyamandang difabel karena mengganggu dan memakan jalur difabel. Kemudian untuk aksesibilitas jalan pada jalur penyebrangdari segi kenyamanan pada kawasan ini dinilai kurang nyaman karena tidak sesuai standar oenyebrangan tidak adanya *zebra cross* di beberapa zona dan juga tidak adanya rambu penerangan
- c. Untuk Elemen Bentuk, Elemen bentuk yang mempengaruhi kenyamanan pejalan kaki termasuk tanaman peneduh, bangku, tempat sampah, rambu, dan pembatas ini dirasa kurang nyaman karena beberapa poin tidak ada dan tidak sesuai kebutuhan para pejalan kaki contohnya tidak adanya tempat duduk khusus untuk pejalan kaki yang tidak menjadi konsumen warung PKL, tempat sampah kotor dan tidak diurus, tidak adanya rambu dan penerangan khusus pejalan kaki dimalam hari juga pembatas yang terlalu rapat.

Selain itu, didukung dengan kesimpulan hasil wawancara dan penyebaran kuesioner bahwa lebih dari 50% responden berpendapat bahwa sirkulasi, aksesibilitas dan elemen bentuk di jalur pejalan kaki kawasan pedagang kaki lima Simpang Lima Semarang ini "Kurang Aman dan Kurang Nyaman" dan sisanya memilih "Cukup Aman dan Cukup Nyaman".

5.2. Saran

Berdasarkan hasil penelitian mengenai aspek keamanan dan kenyamanan fisik jalur pejalan kaki di kawasan pedagang kaki lima Simpang Lima Semarang, baik di jalur pejalan kaki dan jalur penyebrangan telah dirumuskan beberapa saran sebagai berikut.

1. Kondisi lingkungan jalur pejalan kaki dan jalur penyebrangan banyak yang masih belum aman dan nyaman bagi pejalan kaki seperti misalnya dimensi yang terlalu sempit, aksesibilitas penyeberangan jalan yang kurang *zebra cross*, rambu pengamanan, material ramp yang tidak semua ada di setiap zona, tempat istirahat atau tempat duduk, lampu penerangan untuk mlam hari dan masih banyak lagi sehingga hasil dari penelitian ini minimal dapat menjadi masukan untuk perbaikan

jalur pedestrian kota Semarang terutama untuk mendukung rencana pelebaran jalur pedestrian kawasan Simpang Lima, Semarang.

2. Bagi akademisi dan kepentingan ilmu pengetahuan, agar dapat mengembangkan penelitian ini baik untuk jalur pejalan kaki kota Semarang maupun pada jalur pedestrian di tempat lain. Untuk penelitian di jalur pedestrian Semarang sendiri, penelitian dapat dilanjutkan dengan meneliti 3 kriteria jalur pedestrian untuk pengguna jalur pejalan kaki berdasarkan Untermann (1984) selain keamanan dan kenyamanan, yaitu Kesenangan. Untuk penelitian di jalur pejalan kaki kawasan perkotaan lainnya, dapat dievaluasi berdasarkan acuan hasil penelitian ini.
3. Untuk perencana dan perancang kota terutama arsitek lansekap, hasil penelitian ini dapat menjadi komparasi dan masukan dalam merancang jalur pejalan kaki maupun lingkungan kawasan kota yang aman dan nyaman bagi pejalan kaki yang sudah berdasarkan teori, standar, peraturan dan juga masukan dari masyarakat.
4. Untuk instansi pemerintah agar dapat lebih banyak mengeluarkan kebijakan yang berkaitan dengan keamanan dan kenyamanan fisik bagi pejalan kaki sehingga kualitas jalur pejalan kaki dapat menjadi lebih baik dan mengubah pandangan masyarakat yang menganggap pedestrian kawasan perdagangan dan jasa kumuh dan tidak terawat. Sehingga untuk menuju Semarang yang baik dalam jalur pejalan kakinya, pemerintah dapat mengeluarkan kebijakan yang dapat membuat kawasan jalur pejalan kaki dan penyebrangan aman dan nyaman, serta kawasan kota menjadi lebih aman dan nyaman bagi pejalan kaki yang salah satunya dapat mengacu dari hasil penelitian ini.

DAFTAR PUSTAKA

- Alisjahbana. 2004. Kebijakan Publik Sektor Informal
- Alisjahbana. 2006. Marginalisasi Sektor Informal Perkotaan
- BAPPEDA kota Semarang. 2008. *Rencana Detail Tata Ruang Kota*. Semarang
- Burton, Elizabeth & Lynne Mitchell. 2006. *Inclusive Urban Design: Streets for Life*. Oxford: Architectural Press
- BPS Semarang. 1993. Kota Semarang Dalam Angka 2011, Semarang.
- Chapman, Keith. 1979. *People, Pattern, and Process: An Introduction to Human Geography*, Edward Arnold. London
- Curl, Angela *et al.* 2015. Developing an audit checklist to assess outdoor fall risks. *Urban Design and Planning* 169: 138 – 153
- Departemen Pekerjaan Umum Direktorat Jenderal Bina Marga. 1997. *Tata Cara Perencanaan Fasilitas Pejalan Kaki di Kawasan Perkotaan*. Jakarta
- Dephub. 1993. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 43 Tahun 1993 Tentang Prasarana dan Lalu Lintas Jalan, Departemen Perhubungan Darat, Jakarta.
- Gideon, Giovany. 1977. Human Aspect of Urban Form.
- Hakim, Rustam, 2003. *Komponen Perancangan Arsitektur Lanskap : Prinsip-unsur dan Aplikasi Desain*, Jakarta: Bumi Aksara
- Hart, Keith, 1973. “*Informal Income opportunities and urban employment in Ghana*”, *Journal of Modern African Studies*. 11 (1): 61 -69
- Kementrian Pekerjaan Umum Republik Indonesia. *Pedoman Perencanaan, Penyediaan, Dan Pemanfaatan Prasarana Dan Sarana Jaringan Pejalan Kaki Di Kawasan Perkotaan*. Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No. : 03/PRT/M/2014
- Kementrian Pekerjaan Umum Republik Indonesia. *Pedoman Penataan dan Pemberdayaan Pedagang Kaki Lima*. Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No. 41/PRT.M.2012
- Manning, Chris dan Effendi, Tadjuddin Noer. 1996. *Urbanisasi, Pengangguran, dan Sektor Informal Di Kota*. Jakarta: Yayasan Obor Indonesia.
- Manning, Chris., Effendi, Tadjuddin Noer dan Tukiran. 2001. *Struktur Pekerjaan, Sektor Informal dan Kemiskinan di Kota*. Cetakan kelima. Yogyakarta: PPK UGM.

- Moleong, L.J. 2010. *Metode Penelitian Kualitatif*. Bandung: Remaja Rosda Karya
- Peraturan Daerah Nomor 11 Tahun 2004 tentang *Rencana Detail Tata Ruang Wilayah BWK VI*. 2004. Semarang
- Peraturan Daerah Kota Semarang Nomor 14 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) Kota Semarang tahun 2011 – 2031. Semarang.
- Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 30 tahun 2006 tentang Pedoman Teknis Fasilitas dan Aksesibilitas pada Bangunan Gedung dan Lingkungan. Jakarta: Departemen Pekerjaan Umum.
- Raco, J.R. 2010. *Metode Penelitian Kualitatif: Jenis, Karakteristik dan Keunggulannya*. Jakarta: Gramedia Widiasarana Indonesia
- Ridha, Azzaki Muhammad, Suwandono, Djoko, 2013. Persepsi Masyarakat Terhadap Aktivitas Ruang Terbuka Publik Di Lapangan Pancasila Simpang Lima Semarang. 1-10
Diakses pada 22 Oktober 2017 dari
<http://download.portalgaruda.org/article.php?article=86987&val=4923>
- Republik Indonesia. 2007. *Undang-Undang Nomor 26 tahun 2007 tentang Penataan Ruang. Lembaran Negara RI tahun 2007, No. 4725*. Jakarta: Sekretariat Negara.
- Rukayah Siti. R. 2005. Simpang Lima Semarang Lapangan Kota Dikepung Ritel. Semarang. Badan Penerbit Universitas Diponegoro
- Sethurahman, S. V, 1981. *The Urban Informal Sector in Developing Countries, Employment, Poverty and Environment*, Geneve International Labour Organization, Geneve
- Setiawan, Haryadi, 2010, *Arsitektur Lingkungan dan Perilaku : Pengantar ke Teori, Metodologi dan Aplikasi*, Yogyakarta: Gajah Mada University Press
- Shirvani, Hamid. 1985. *The Urban Design Process*. Van Nostrand Reinhold Company, New York.
- Standar Nasional Indonesia (SNI) Nomor 7391 tahun 2008 tentang Spesifikasi Penerangan Jalan di Kawasan Perkotaan. Jakarta: Badan Standardisasi Nasional.
- Untermann, Richard. 1984. *Accommodating the Pedestrian: Adapting Towns and Neighborhoods for Walking and Bicycling*, New York