KUALITAS WALKABILITY PADA JALAN PASAR BESAR KOTA MALANG

SKRIPSI

PROGRAM STUDI SARJANA ARSITEKTUR LABORATORIUM DESAIN PERMUKIMAN DAN KOTA

Ditujukan untuk memenuhi persyaratan memperoleh gelar Sarjana Teknik



LILLA ARIFAH NIM. 135060501111003

UNIVERSITAS BRAWIJAYA FAKULTAS TEKNIK MALANG 2019

KUALITAS WALKABILITY PADA JALAN PASAR BESAR KOTA MALANG

SKRIPSI

PROGRAM STUDI SARJANA ARSITEKTUR LABORATORIUM DESAIN PERMUKIMAN DAN KOTA

Ditujukan untuk memenuhi persyaratan memperoleh gelar Sarjana Teknik



LILLA ARIFAH NIM. 135060501111003

Skripsi ini telah direvisi dan disetujui oleh dosen pembimbing pada tanggal 30 Desember 2019

Mengetahui,

Ketua Program Studi Sarjana Arsitektur

Ir. Heru Sufianto, M. Arch. St., Ph.D.

NIP. 19650218 199002 1 001

Dosen Pembimbing

Ir. Jenny Ernawati, MSP., Ph.D

NIP 19621223 198802 2 001

PERNYATAAN ORISINALITAS SKRIPSI

Saya menyatakan dengan sebenar-benarnya bahwa sepanjang pengetahuan saya dan berdasarka hasil penelusuran berbagai karya ilmiah, gagasan dan masalah ilmiah yang diteliti dan diulas di 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 atau 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 jiplakan, saya bersedia Skripsi dibatalkan, serta diproses sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku (UU No. 20 Tahun 2003, pasal 25 ayat 2 dan pasal 70).

Malang, 30 Desember 2019 Mahasiswa,

Lilla Arifah NIM 135060501111003



Teriring ucapan terimakasih kepada:
Abi dan Ummi Tercinta.



RINGKASAN

Lilla Arifah, Jurusan Arsitektur, Fakultas Teknik, Universitas Brawijaya, Oktober 2019, *Kualitas Walkability Pada Jalan Pasar Besar Kota Malang*, Dosen Pembimbing: Ir. Jenny Ernawati, MSP., Ph.D.

Salah satu elemen penting pembentuk kawasan adalah fasilitas untuk pejalan kaki, yakni jalur pejalan kaki. Ruang untuk pejalan kaki menjadi sangat penting karena fungsinya yang untuk mewadahi aktivitas pengguna suatu kawasan. Kondisi esksisting jalur pejalan kaki pada jalan pasar besar kota Malang masih dipenuhi oleh pedagang kaki lima (PKL). Hal ini menyebabkan timbulnya kemacetan dan menurunnya minat pengunjung untuk berjalan kaki karena kenyamanan pejalan kaki di kawasan tersebut tidak terpenuhi. Untuk mewujudkan suatu kawasan yang *walkable*, dapat diterapkan strategistrategi untuk mengarahkan pengunjung membiasakan diri bejalan kaki daripada menggunakan kendaraan pribadi. Hal ini dapat diwujudkan jika kenyamanan dan kualitas *walkability* kawasan tersebut dapat terpenuhi dengan baik.

Untuk mengetahui kenyamanan aksesibilitas pejalan kaki di jalan Pasar Besar kota Malang, maka perlu dilakukan kajian terkait dengan kualitas *walkability* di jalan Pasar Besar kota Malang. Metode analisis yang digunakan dalam studi ini adalah analisis secara statistik deskriptif untuk mengetahui karakteristik kawasan, dan analisis kualitatif untuk mengetahui kualitas *walkability* kawasan. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengevaluasi kualitas *walkability* di jalan Pasar Besar kota Malang. Hasil yang diharapkan nantinya akan memberikan acuan kriteria desain untuk perbaikan terhadap kualitas *walkability* yang ideal di kawasan tersebut.

Metode penelitian meliputi tentang tata cara pengambilan data dan tata cara analisa serta sintesis dari solusi yang ditawarkan. Pendekatan yang digunakan adalah pendekatan kualitatif dengan metodologi deskriptif kualitatif. Metode yang digunakan dalam pengumpulan data adalah dengan kuisioner untuk mengetahui persepsi masyarakat pengguna jalur pejalan kaki pada kawasan komersial koridor jalan Pasar Besar kota Malang. Metode analisis data yang digunakan adalah analisis statistik deskriptif dengan tingkat *mean score* sebagai tolok ukur tingkat kualitas *walkability* pada lokasi studi.

Hasil dari penelitian ini adalah, menurut 90 responden yang menjadi sample, jalur pejalan kaki pada koridor jalan Pasar Besar dari 22 variabel masih memerlukan peningkatan kualitas pada 9 variabel yang dievaluasi di jalur utara dan 15 variabel yang dievaluasi di jalur selatan. Peningkatan kualitas dilakukan berdasarkan standar dan peraturan menteri Pekerjaan Umum Nomor: 03/PRT/M/2014. Dengan adanya peningkatan pada variabel tersebut diharapkan kualitas *walkability* pada jalan Pasar Besar dapat meningkat, dan meningkatkan kenyamanan dalam kegiatan perdagangan di sepanjang koridor jalan tersebut.

Kata Kunci : Jalur Pejalan Kaki, Kawasan Komersial, Walkability

SUMMARY

Lilla Arifah, Department of Architecture, Faculty of Engineering, Brawijaya University, October 2019, Quality of Walkability on Jalan Pasar Besar Malang, Advisor: Ir. Jenny Ernawati, MSP., Ph.D.

One important element that forms the area is a pedestrian facility, which is a pedestrian path. Space for pedestrians is very important because its function is to accommodate the activities of users of an area. The condition of the existing pedestrian path on the main market street in Malang is still full of street vendors (PKL). This causes congestion and decreased interest of visitors to walk because the comfort of pedestrians in the region is not met. To realize a walkable area, strategies can be applied to direct visitors to get used to walking instead of using private vehicles. This can be realized if the comfort and quality of the area's walkability can be met properly.

To find out the accessibility of pedestrians on Jalan Pasar Besar in Malang, it is necessary to conduct a study related to the quality of walkability on Jalan Pasar Besar Malang. The analytical method used in this study is descriptive statistical analysis to determine the characteristics of the area, and qualitative analysis to determine the quality of the area's walkability. The purpose of this study is to evaluate the quality of walkability in the Pasar Besar street of Malang city. The expected results will later provide a reference to the design criteria for improvement in the ideal quality of walkability in the region.

The research method covers the procedures for data collection and procedures for analysis and synthesis of the solutions offered. The approach used is a qualitative approach with a qualitative descriptive methodology. The method used in data collection is a questionnaire to determine the perception of the community of pedestrian users in the commercial area of the Pasar Besar street corridor in Malang. Data analysis method used is descriptive statistical analysis with the mean score as a benchmark of the level of quality of walkability at the study location.

The results of this study are, according to the 90 respondents who were sampled, the pedestrian path in the Pasar Besar corridor of the 22 variables still requires quality improvement on the 12 variables evaluated in the north lane and 15 variables evaluated in the south lane. Quality improvement is based on the standards and regulations of the Minister of Public Works Number: 03 / PRT / M / 2014. With the increase in these variables, it is expected that the quality of walkability on the Pasar Besar road can increase, and increase comfort in trading activities along the road corridor.

Keywords: Pedestrian Path, Commercial Area, Walkability

KATA PENGANTAR

Segala puji dan syukur atas kehadirat Allah SWT, atas berkat, rahmat, dan hidayah-Nya penulis dapat menyelesaikan skripsi dengan judul "Kualitas Walkability Pada Jalan Pasar Besar Kota Malang" sebagai syarat untuk menyelesaikan Program Sarjana (S1) pada Jurusan Arsitektur Universitas Brawijaya Malang.

Dalam proses penyusunan skripsi ini penulis melalui beberapa tahap yang memerlukan bimbingan dan dukungan dari berbagai pihak, baik secara moral maupun spiritual. Untuk itu penulis mengucapkan terimakasih kepada:

- 1. Ir. Jenny Ernawati, MSP., Ph.D. selaku dosen Jurusan Arsitektur Fakultas Teknik Universitas Brawijaya sekaligus dosen pembimbing dalam menyusun penelitian ini.
- 2. Subhan Ramdlani ST., MT. selaku dosen Jurusan Arsitektur Fakultas Teknik Universitas Brawijaya sekaligus dosen pembimbing akademik yang telah membantu mengarahkan penulis selama menempuh bangku perkuliahan.
- 3. Seluruh jajaran dosen Jurusan Arsitektur Fakultas Teknik Universitas Brawijaya yang telah memberikan ilmu yang bermanfaat untuk penulis.
- 4. Seluruh Responden yang telah bersedia meluangkan waktu untuk mengisi kuisioner penelitian.
- 5. Kedua orang tua penulis yang senantiasa mendoakan kelancaran proses perkuliahan dan proses penyusunan naskah skripsi.
- 6. Seluruh rekan Jurusan Arsitektur Universitas Brawijaya yang telah memberikan dukungan moral selama pembuatan skripsi, dan
- 7. Seluruh pihak yang telah berkontribusi memberikan dukungan, yang tidak dapat disebutkan satu per satu.

Penulis mohon maaf atas segala kesalahan yang ada selama proses penelitian dan kesalahan yang ada pada penulisan naskah skripsi. Semoga skripsi ini dapat memberikan manfaat untuk menunjang penelitian selanjutnya.

Malang,

Penulis

DAFTAR ISI

LEMBA	AR JUDUL	
LEMBA	AR PENGESAHAN	
PERNY	YATAAN ORISINALITAS SKRIPSI	i
LEMBA	AR HASIL DETEKSI	iii
RINGK	ASAN	iv
SUMM	ARY	v
KATA	PENGANTAR	vi
	AR ISI	
DAFTA	AR GAMBARAR TABEL	X
DAFTA	AR TABEL	XV
DAFTA	AR LAMPIRAN	xvi
BAB I.		1
PENDA	AHULUAN	1
1.1	Latar Belakang	1
1.2	Identifikasi Masalah	2
1.3	Rumusan Masalah	
1.4	Batasan Masalah	
1.5	Tujuan Penelitian.	
1.6	Manfaat Penelitian	
1.7	Sistematika Pembahasan	
TINJAU	UAN PUSTAKA	7
2.1	Tinjauan penelitian Terdahulu	
2.2	Teori Walkability	
2.2.1		
2.2.2	3	
2.2.3	·	
2.3	Teori Jalur Pejalan Kaki	
2.3.1		
2.3.2		
2.3.3	Tipe pedestrian dan jalur pedestrian	15

2.3.4	Standar dan Pesyaratan Jalur Pejalan Kaki	16
2.3.5	Standar penyediaan sarana jalur pejalan kaki	21
2.3.6	Standar dan Peraturan tentang Walkability	23
2.4	Teori Persepsi	24
2.4.1	Pengertian Persepsi	25
2.4.2	Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Persepsi	25
2.4.3	Proses Terjadinya Persepsi	27
2.4.4	Dimensi Persepsi	27
2.4.5	Skala Pengukuran Persepsi	28
BAB III	[39
METOI	DE PENELITIAN	
3.1	Metodologi Penelitian	39
3.2	Tahapan Penelitian	39
3.3	Lokasi, Objek, dan Subjek Penelitian	40
3.3.1	Lokasi penelitian	40
3.3.2	Objek penelitian	41
3.3.3	Subjek Penelitian	41
3.4	Waktu Penelitian	42
3.5	Variabel Penelitian	43
3.6	Metode Pengumpulan Data	46
3.6.1	Instrumen penelitian	46
3.6.2	Data Primer	47
3.6.3	Data Sekunder	48
3.7	Metode Analisis Data	48
3.8	Penarikan Kesimpulan	49
3.9	Kerangka Penelitian	50
BAB IV	⁷	51
HASIL	DAN PEMBAHASAN	51
4.1	Gambaran Umum Lokasi Studi	51
4.1.1	Tinjauan Umum Lokasi Penelitian	51
4.1.2	Sejarah Kawasan Perdagangan Pasar Besar	52
4.1.3	Tata Guna Lahan Kawasan	53
4.1.4	Kondisi Cuaca dan Iklim	54
4.1.5	Batasan Lokasi Penelitian	55
4.1.6	Koridor Jalan Pasar Besar	55

4.2	Kualitas Walkability Jalur Pedestrian Jalan Pasar Besar	56
4.2.1	Identifikasi Karakteristik Pejalan Kaki	57
4.2.2 Perda	Tanggapan Masyarakat terhadap aspek-aspek Walkability di Kawasa agangan Pasar Besar Kota Malang	
4.3	Analisis dan Sintesis Aspek <i>walkability</i> pada jalur pedestrian Jalan Pas 61	sar Besar
4.3.1	Analisis dan Sintesis Aspek Kenyamanan	61
4.3.2	Analisis dan Sintesis Aspek keamanan (safety and security)	74
4.3.3	Analisis dan Sintesis Aspek Keterhubungan (connectedness)	85
4.3.4	Analisis dan Sintesis Aspek Kemudahan (convenient)	92
4.3.5	Analisis dan Sintesis Aspek Kejelasan (legibility)	100
4.3.6	Analisis dan Sintesis Aspek Kenyamanan (pleasant)	105
4.3.7	Analisis dan Sintesis Aspek Dapat Diterima Semua Kalangan (unive	rsal)109
4.3.8		
4.4	Hasil Temuan Penelitian	120
4.5	Rekomendasi Desain	
PENUT	TUP	145
5.1	Kesimpulan	145
5.2	Saran E	145
DAFT	AR PUSTAKA	147

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2. 1 dimensi ukuran aktivitas pejalan kaki	17
Gambar 2. 2 Standar kemiringan jalur pejalan kaki	20
Gambar 2. 3 Standar besaran ruang untuk jalur pejalan kaki	21
Gambar 2. 4 Fasilitas jalur hijau pada jalur pejalan kaki	22
Gambar 2. 5 Kerangka Teori Acuan Penelitian	33
Gambar 3. 1 Pembagian Zona Lokasi Objek Studi	40
Gambar 3. 2 Lokasi Objek Studi di Koridor Jalan Pasar Besar Kota Malang	
Gambar 4. 1 Peta jalan Pasar Besar.	51
Gambar 4. 2 Jalan Pasar Besar	52
Gambar 4. 3 Gambar Tata Guna Lahan Koridor Jalan Pasar Besar.	
Gambar 4. 4 Peta Batasan Lokasi Penelitian	55
Gambar 4. 5 Keyplan Potongan Koridor Jalan Pasar Besar	56
Gambar 4. 6 Potongan A-A Koridor Jalan Pasar Besar	
Gambar 4. 7 Potongan B-B Koridor Jalan Pasar Besar	56
Gambar 4. 8 Pejalan Kaki di Jalur Pedestrian Koridor jalan Pasar Besar	57
Gambar 4. 9 Grafik Karakteristik Jenis Kelamin Responden	58
Gambar 4. 10 Grafik Karakteristik Tujuan Berjalan Kaki Responden	58
Gambar 4. 11 Grafik Karakteristik Usia Responden	58
Gambar 4. 12 Grafik Karakteristik Pekerjaan Responden	59
Gambar 4. 13 Hasil Uji Realibility data respon kuesioner sisi utara	60
Gambar 4. 14 Hasil Uji Realibility data respon kuesioner sisi Selatan	60
Gambar 4. 15 Grafik Perbandingan Mean score Aspek Kenyamanan	69
Gambar 4. 16 Keyplan jalur pejalan kaki sisi utara	61
Gambar 4. 17 Material jalur pejalan kaki sisi utara koridor jalan Pasar Besar	62
Gambar 4. 18 Gambar eksisting vegetasi jalur pejalan kaki sisi utara	62
Gambar 4. 19 Peneduh eksisting jalur pejalan kaki sisi utara	63
Gambar 4. 20 Potongan Dimensi Jalur Pejalan kaki sisi utara	63
Gambar 4. 21 Gambar perletakan titik tempat duduk	70
Gambar 4. 22 Gambar Tenpat duduk di Jalur Pejalan Kaki	71
Gambar 4. 23 Tampak atas pengembangan jalur hijau	71

Gambar 4. 24 Material jalur pejalan kaki sisi selatan koridor jalan Pasar Besar64
Gambar 4. 25 Titik perletakan vegetasi eksisting65
Gambar 4. 26 Peneduh eksisting jalur pejalan kaki sisi selatan65
Gambar 4. 27 Potongan Dimensi Jalur Pejalan kaki sisi selatan66
Gambar 4. 28 Gambar perletakan tempat duduk
Gambar 4. 29 Gambar Tenpat duduk di Jalur Pejalan Kaki
Gambar 4. 30 Tampak Atas Pengembangan Jalur Hijau74
Gambar 4. 31 Grafik Perbandingan Mean score Aspek Keamanan (safety and security).81
Gambar 4. 32 Kondisi eksisting pengguna menyeberang jalan
Gambar 4. 33 Pembatas Jalan dan Jalur pejalan kaki sisi utara koridor jalan Pasar Besar 75
Gambar 4. 34 Gambar Perletakan Titik Zebra cross
Gambar 4. 35 Gambar perletakan titik lampu82
Gambar 4. 36 Contoh Desain Lampu penerangan jalur pejalan kaki83
Gambar 4. 37 Kondisi aktivitas penyeberangan jalan pada sisi selatan koridor jalan Pasar
Besar
Gambar 4. 38 Kondisi eksisting jalur pejalan kaki sisi selatan dengan ketinggian peil
lantai yang berbeda
Gambar 4. 39 Perletakan titik lampu PJU (penerangan jalan umum) jalur sisi selatan77
Gambar 4. 40 Kondisi titik PJU di Koridor jalan Pasar Besar
Gambar 4. 41 Gambar standar pagar pengaman
Gambar 4. 42 Gambar titik penerangan
Gambar 4. 43 Gambar standar lampu penerangan
Gambar 4. 44 Grafik Perbandingan <i>Mean score</i> Aspek Keterhubungan90
Gambar 4. 45 Kondisi keterhubungan bangunan dengan jalur pejalan kaki sisi utara86
Gambar 4. 46 Kondisi akses pemberhentian transportasi umum pada sisi utara87
Gambar 4. 47 Gambar perletakan <i>shelter</i> jalur pejalan kaki sisi utara91
Gambar 4. 48 Contoh desain halte/ <i>shelter</i> bus
Gambar 4. 49 Kondisi keterhubungan pada sisi selatan jalur pejalan kaki di koridor jalan
Pasar Besar
Gambar 4. 50 Kondisi akses pemberhentian transportasi umum pada sisi selatan88
Gambar 4. 51 Gambar perletakan <i>shelter</i> jalur sisi selatan92
Gambar 4 52 Gambar standar halte/shelter 92

Gambar 4. 53 Grafik Perbandingan <i>Mean score</i> Aspek Kemudahan	97
Gambar 4. 54 gambar pedagang kaki lima pada jalur sisi utara	93
Gambar 4. 55 Gambar tiang-tiang listrik dan tiang telepon pada area jalur pejalan ka	ki93
Gambar 4. 56 Kondisi persimpangan jalan pada jalur pejalan kaki sisi utara	94
Gambar 4. 57 Jenis penghalang pada jalur pejalan kaki sisi selatan	95
Gambar 4. 58 kondisi persimpangan	95
Gambar 4. 59 Grafik Perbandingan <i>Mean score</i> Aspek Kejelasan	103
Gambar 4. 60 Kondisi signage pada jalur pejalan kaki sisi itara	100
Gambar 4. 61 Perletakan signage jalur pejalan kaki sisi utara	100
Gambar 4. 62 Jenis signage pada jalur pejalan kaki sisi selatan	101
Gambar 4. 63 Perletakan signage pada jalur pejalan kaki sisi selatan	101
Gambar 4. 64 Gambar standar signage pejalan kaki	104
Gambar 4. 65 Gambar perletakan titik signage penyeberangan sisi selatan	104
Gambar 4. 66 Gambar perletakan titik signage penyeberangan sisi utara	105
Gambar 4. 67 Grafik Perbandingan Mean score Aspek Keamanan (pleasant)	108
Gambar 4. 68 Kondisi tingkat kebersihan jalur pejalan kaki sisi utara	105
Gambar 4. 69 Perletakan titik tempat sampah pada jalur pejalan kaki sisi utara	105
Gambar 4. 70 Titik perletakan tempat sampah jalur pejalan kaki sisi selatan	106
Gambar 4. 71 kondidi tempat sampah pada jalur pejalan kaki sisi selatan	106
Gambar 4. 72 Gambar perletakan titik tempat sampah sisi selatan	109
Gambar 4. 73 Gambar standar tempat sampah	109
Gambar 4. 74 Grafik Perbandingan Mean score Aspek Universal	113
Gambar 4. 75 Kondisi perkerasan jalur pejalan kaki sisi utara	110
Gambar 4. 76 Kondisi fasad bangunan sisi utara koridor jalan Pasar Besar	110
Gambar 4. 77 Kebutuhan ruang per orang secara Individu, membawa barang, dan	
kegiatan berjalan bersama.	114
Gambar 4. 78 Kebutuhan Ruang Gerak Minimum Pejalan Kaki Berkebutuhan Khusi	us
Error! Bookmark not de	fined.
Gambar 4. 79 Gambar perletakan ramp jalur sisi utara.	115
Gambar 4. 80 Guiding block pada jalur pejalan kaki sisi selatan	111
Gambar 4. 81 Kondisi fasad bangunan sisi utara koridor jalan Pasar Besar	112

Gambar 4. 82 Kebutuhan ruang per orang secara Individu, membawa barang, dan	
kegiatan berjalan bersama.	116
Gambar 4. 83 Kebutuhan Ruang Gerak Minimum Pejalan Kaki Berkebutuhan Khusus	
Error! Bookmark not defin	ıed.
Gambar 4. 84 Gambar perletakan ramp sisi selatan	117
Gambar 4. 85 Grafik Perbandingan Mean score Aspek Aksesibilitas	120
Gambar 4. 86 Parkir <i>on street</i> pada bahu jalan sisi utara koridor jalan Pasar Besar	118
Gambar 4. 87 kondisi parkir <i>on street</i> pada bahu jalan sisi utara	119
Gambar 4. 88 Keyplan STA 00+000 – STA 00+050	125
Gambar 4. 89 Rekomendasi <i>zebra cross</i> STA 00+000 – STA 00+050	126
Gambar 4. 90 Rekomendasi tempat sampah STA 00+000 – STA 00+050	126
Gambar 4. 91 Rekomendasi akses tempat parkir STA 00+000 – STA 00+050	127
Gambar 4. 92 Keyplan STA 00+050 – STA 00+100	127
Gambar 4. 93 Rekomendasi tempat sampah STA 00+050 – STA 00+100	128
Gambar 4. 94 Rekomendasi akses tempat parkir STA 00+050 – STA 00+100	128
Gambar 4. 95 Keyplan STA 00+100 – STA 00+150	129
Gambar 4. 96 Rekomendasi pagar dan akses tempat parkir STA 00+100 – STA 00+150	0
	130
Gambar 4. 97 Rekomendasi halte STA 00+100 – STA 00+150	130
Gambar 4. 98 Keyplan STA STA 00+150 – STA 00+200	131
Gambar 4. 99 Rekomendasi tempat sampah STA 00+150 – STA 00+200	131
Gambar 4. 100 Keyplan STA 00+200 – STA 00+250	132
Gambar 4. 101 Rekomendasi zebra cross STA 00+200 – STA 00+250	132
Gambar 4. 102 Rekomendasi tempat sampah dan guiding block STA 00+200 – STA	
00+250	133
Gambar 4. 103 Rekomendasi tempat duduk STA 00+200 – STA 00+250	134
Gambar 4. 104 Keyplan STA 00+250 – STA 00+300	134
Gambar 4. 105 Rekomendasi tempat sampah STA 00+250 – STA 00+300	135
Gambar 4. 106 Rekomendasi pagar pembatas dan akses tempat parkir STA 00+250 –	
STA 00+300	135
Gambar 4. 107 Keyplan STA 00+300 – STA 00+350	136
Gambar 4. 108 Rekomendasi zebra cross dan ramp STA 00+300 – STA 00+350	136

Gambar 4. 109 Rekomendasi guding block STA 00+300 – STA 00+350	137
Gambar 4. 110 Rekomendasi tempat sampah STA 00+300 – STA 00+350	137
Gambar 4. 111 Rekomendasi halte STA 00+300 – STA 00+350	138
Gambar 4. 112 Keyplan STA 00+350 – STA 00+400	138
Gambar 4. 113 Rekomendasi guiding block STA 00+350 – STA 00+400	139
Gambar 4. 114 Rekomendasi pagar pembatas dan akses tempat parkir STA 00+350 -	-
STA 00+400	139
Gambar 4. 115 Keyplan STA 00+400 – STA 00+450	140
Gambar 4. 116 Keyplan STA 00+450 – STA 00+500	141
Gambar 4. 116 Keyplan STA 00+450 – STA 00+500	
	142



DAFTAR TABEL

Tabel 3. 1 Tabel Waktu pengambilan kuesioner	42
Tabel 3. 2 Variabel dan Pertanyaan Penelitian	44
Tabel 3. 3 Tabel Skala <i>Likert</i>	47
Tabel 3. 4 Tabel kebutuhan data primer	48
Tabel 4. 1 Mean score Aspek Kenyamanan Jalur Utara	66
Tabel 4. 3 Mean score Aspek Kenyamanan Jalur Utara	68
Tabel 4. 4 <i>Mean score</i> Aspek Keamanan Jalur Utara	78
Tabel 4. 5 Mean score Aspek Keamanan Jalur Selatan	79
Tabel 4. 6 Mean score Aspek Keterhubungan Jalur Utara	89
Tabel 4. 7 Mean score Aspek Keterhubungan Jalur Selatan	
Tabel 4. 8 Mean score Aspek Kemudahan Jalur Utara	96
Tabel 4. 9 Mean score Aspek Kemudahan Jalur Selatan	
Tabel 4. 10 Mean score Aspek Kejelasan Jalur Utara	102
Tabel 4. 11 Mean score Aspek Kejelasan Jalur Selatan	102
Tabel 4. 12 Mean score Aspek Kenyamanan (pleasant) Jalur Utara	107
Tabel 4. 13 Mean score Aspek Kenyamanan (pleasant) Jalur Selatan	107
Tabel 4. 14 <i>Mean score</i> Aspek Dapat Diterima Semua Kalangan (universal) Jalur	Utara
	112
Tabel 4. 15 Mean score Aspek Dapat Diterima Semua Kalangan (universal) Jalur	Selatan
Tabel 4. 16 Mean score Asppek Aksesibilitas Jalur Utara	119
Tabel 4. 17 Mean score Aspek Aksesibilitas Jalur Selatan	119

DAFTAR LAMPIRAN

Lami	niran	Kuisioner	dan	Hasil	Rest	on	Kuesioner14	C
Lam	pman .	. Ixuisionei	uan	Hasn	IXCOL	JUII	1 1Xucsionel 1 	٠,



BRAWIJAY

BABI

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Salah satu indikator pertumbuhan dan perkembangan kota dapat dilihat dari sisi perdagangannya. Kawasan komersial dan jasa memiliki peranan yang penting karena memiliki potensi untuk meningkatkan perekonomian dan kesejahteraan masyarakat kota. Banyak elemen penunjang keberhasilan kawasan komersial agar dapat berkembang dengan pesat. Salah satunya terletak pada sumber daya manusianya. Sumber daya manusia pada kawasan komersial dibagi menjadi dua subjek yakni pedagang dan konsumen. Keberhasilan suatu kawasan komersial sangat ditentukan oleh aktivitas timbal balik dari keduanya. Untuk meningkatkan layanan kawasan, dapat dilakukan dengan memfasilitasi kebutuhan pedagang dengan menyediakan lahan atau tempat untuk berdagang. Sedangkan untuk memfasilitasi kebutuhan beraktivitas konsumen, dapat dilakukan dengan cara meningkatkan aksesibilitas dalam kawasan tersebut. Dengan terpenuhinya kebutuhan tersebut maka diharapkan pertumbuhan kawasan tersebut akan semakin pesat. Kecamatan Klojen merupakan salah satu pusat layanan perdagangan dan jasa di kota Malang. Kawasan perdagangan yang paling produktif terletak di kompleks Pasar Besar Kota Malang yang merupakan pasar grosir terbesar di kota Malang. Secara fisik kondisi penataan kawasan Pasar Besar masih kurang teratur, khususnya pada jalur pejalan kaki, dapat dilihat dari sirkulasi pejalan kaki yang tidak teratur.

Salah satu elemen penting pembentuk kawasan adalah fasilitas untuk pejalan kaki, yakni jalur pejalan kaki. Ruang untuk pejalan kaki menjadi sangat penting karena fungsinya yang untuk mewadahi aktivitas pengguna suatu kawasan. Seperti pada Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor: 03/PRT/M/2014 tentang Pedoman Perencanaan, Penyediaan, dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Jaringan Pejalan Kaki di Kawasan Perkotaan, bahwa Penyediaan Prasarana dan Sarana Jaringan Pejalan Kaki adalah pengadaan dan/atau perwujudan prasarana dan sarana jaringan pejalan kaki yang berguna untuk menyediakan aksesibilitas dan mobilitas pejalan kaki. Selain itu fungsi dan manfaat prasarana dan sarana pejalan kaki bertujuan untuk menjamin aspek keselamatan dan kenyamanan pejalan kaki. Dampaknya akan sangat buruk ketika tidak adanya ruang untuk pejalan kaki yang memadai.

2

Terlebih untuk kawasan komersial yang sebagian besar aktivitas di dalamnya dilakukan dengan berjalan kaki. Tidak terpenuhinya aspek kenyamanan pejalan kaki akan menimbulkan dampak yang signifikan terhadap peningkatan junlah volume kendaraan dikarenakan menurunnya minat untuk berjalan kaki di seputar kawasan perdagangan. Prinsip penataan ruang untuk pejalan kaki disesuaikan dengan konteks kawasan. Dalam hal ini yang dimaksudkan adalah kawasan perdagangan.

Kondisi esksisting jalur pejalan kaki pada jalan pasar besar kota Malang masih dipenuhi oleh pedagang kaki lima (PKL). Hal ini menyebabkan timbulnya kemacetan dan menurunnya minat pengunjung untuk berjalan kaki karena kenyamanan pejalan kaki di kawasan tersebut tidak terpenuhi. Selain itu masih banyak terdapat parkir on street yang memenuhi bahu jalan. Bahkan tidak bisa dipungkiri ketika akhir pekan, parkir on street untuk mobil menggunakan dua lajur jalan. Untuk mewujudkan suatu kawasan yang walkable, dapat diterapkan strategi-strategi untuk mengarahkan pengunjung membiasakan diri bejalan kaki daripada menggunakan kendaraan pribadi. Hal ini dapat diwujudkan jika kenyamanan dan kualitas walkability kawasan tersebut dapat terpenuhi dengan baik.

Untuk mengetahui kenyamanan aksesibilitas pejalan kaki di jalan Pasar Besar kota Malang, maka perlu dilakukan kajian terkait dengan kualitas *walkability* di jalan Pasar Besar kota Malang. Metode analisis yang digunakan dalam studi ini adalah analisis secara statistik deskriptif untuk mengetahui karakteristik kawasan, dan analisis kualitatif untuk mengetahui kualitas *walkability* kawasan. Dari kajian yang dilakukan diharapkan dapat menghasilkan kriteria desain kawasan perdagangan yang *walkable*. Sehingga dapat meningkatkan efektifitas kawasan sebagai kawasan perdagangan yang ramah pejalan kaki.

1.2 Identifikasi Masalah

Permasalahan yang dapat diidentifikasi dari latar belakang adalah sebagai berikut:

- A. Kenyamanan dan keamanan jalur pejalan kaki terhadap pejalan kaki di sepanjang koridor jalan Pasar Besar kota Malang belum memadai. Hal ini dilihat dari keberadaan pedagang kaki lima yang memenuhi jalur pedestrian dan bahu jalan dan aktivitas pejalan kaki yang tidak teratur.
- B. Kebutuhan aktivitas pada kawasan komersial adalah jual beli yang sebagian besar aktivitasnya dilakukan dengan berjalan kaki. Sedangkan ketersediaan jalur pejalan kaki yang kurang maksimal di sekitar kawasan mengakibatkan sulitnya pejalan kaki menemukan akses yang mudah untuk berjalan kaki.

1.3 Rumusan Masalah

Berdasarkan identifikasi masalah diatas maka dalam penelitian ini dirumuskan permasalahan yang akan diteliti adalah bagaimana kualitas *walkability* yang ideal di jalan Pasar Besar kota Malang ?

1.4 Batasan Masalah

Berdasarkan rumusan masalah diatas maka permasalahan yang akan dikaji dibatasi sebagai berikut:

- A. Penelitian dilakukan di sepanjang koridor jalan Pasar Besar yang menghubungkan akses dari dan ke Pasar Besar kota Malang.
- B. Penelitian dilakukan terhadap respon pejalan kaki di sekitar kawasan Pasar Besar kota Malang yang melalui jalur pejalan kaki di koridor jalan Pasar Besar sisi utara dan selatan. Kajian dilakukan dengan menggunakan persepsi masyarakat mengenai kualitas *walkability* di kawasan tersebut.
- C. Objek yang diamati adalah elemen-elemen *walkability* yang berupa kualitas fisik jalur pejalan kaki dan fasilitas-fasilitas di area jalur pejalan kaki di jalan Pasar Besar kota Malang.

1.5 Tujuan Penelitian

Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengevaluasi kualitas *walkability* di jalan Pasar Besar kota Malang. Hasil yang diharapkan nantinya akan memberikan acuan kriteria desain untuk perbaikan terhadap kualitas *walkability* yang ideal di kawasan tersebut.

1.6 Manfaat Penelitian

Penelitian nantinya diharapkan akan memberikan manfaat bagi beberapa pihak, baik dari pihak akademisi, masyarakat, dan juga pemerintah. Adapun manfaat yang diperoleh masingmasing pihak adalah:

A. Manfaat Teoritik

Penelitian ini mampu memberikan kontribusi pengetahuan mengenai kriteria walkable street di kawasan komersial. Serta dapat menjadi acuan bagi peneliti – peneliti selanjutnya untuk mengembangkan pada bidang tersebut

B. Manfaat Praktis

 Bagi masyarakat penelitian ini dapat memberikan gambaran umum mengenai kriteria kenyamanan pejalan kaki dan jika rekomendasi diterapkan dapat memberikan kenyamanan bagi pengguna jalur pejalan kaki di jalan Pasar Besar.

 Bagi pemerintah dengan adanya penelitian ini, dapat memberikan wawasan mengenai kualitas jalur pejalan kaki yang ideal dengan konsep walkability di kawasan komersial.

1.7 Sistematika Pembahasan

BAB I: Pendahuluan

Pada bab ini berisi tentang latar belakang penelitian yaitu permasalahan yang terjadi di sepanjang koridor jalan Pasar Besar kota Malang dan dirumuskan dalam rumusan masalah dari penelitian ini yaitu bagaimana kualitas *walkability* pada jalan Pasar Besar kota Malang. Kemudian pada bab ini juga menjelaskan mengenai tujuan penelitian yakni untuk mengetahui kualitas *walkability* pada koridor jalan Pasar Besar kota Malang, selain itu juga dimuat batasan masalah yang akan diteliti, manfaat yang akan dicapai, dan sistematika pembahasan yang akan dilakukan dalam penelitian.

BAB II: Tinjauan Pustaka

Pada bab ini berisi tentang tinjuan pustaka yang digunakan untuk menyusun penelitian. Dari tinjauan pustaka tersebut nantinya dapat disimpulkan teori - teori yang akan digunakan untuk mengevaluasi kualitas *walkability* di jalan Pasar Besar kota Malang. Kemudian untuk memudahkan dalam memahami, teori - teori tersebut dijadikan dalam bentuk kerangka teori.

BAB III: Metode Penelitian

Pada bab ini menjelaskan tentang metode penelitian yang akan digunakan dalam mengevaluasi objek yang diteliti. Metode penelitian meliputi tentang tata cara pengambilan data dan tata cara analisa serta sintesis dari solusi yang ditawarkan. Pendekatan yang digunakan adalah pendekatan kualitatif dengan metodologi deskriptif kualitatif. Metode yang digunakan dalam pengumpulan data adalah dengan kuesioner, dan menggunakan analisa statistik deskriptif.

BAB IV: Hasil dan Pembahasan

Pada bab ini berisi tentang pembahasan mengenai permasalahan yang diteliti pada objek studi yang berisikan identifikasi permasalahan yang ada, analisis permasalahan tersebut berdasarkan teori yang digunakan, serta sintesis solusi ideal yang akan meningkatkan kualitas walkability di kawasan komersial Pasar Besar kota Malang.

Pada bab ini berisi tentang hasil akhir dari penelitian berupa kesimpulan dari hasil penelitian yang dilakukan dan saran bagi peneliti dengan bidang kajian yang serupa. Hasil tersebut nantinya diharapkan memberikan manfaat teoritik dan praktis.







BRAWIJAY

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Tinjauan penelitian Terdahulu

Sebelum melakukan kajian teori yang berkaitan dengan topik penelitian, diperlukan kajian terhadap penelitian yang pernah dilakukan dengan topik bahasan yang berhubungan dengan tema penelitian. Dengan meninjau penelitian yang telah dilakukan maka akan dapat diketahui kebaharuan topik penelitian yang spesifik, guna melanjutkan atau memperluas kajian dengan topik tersebut. Berikut merupakan beberapa penelitian terdahulu dengan topik bahasan dengan kata kunci kualitas *walkability*, keamanan jalur pejalan kaki, dan kenyamanan jalur pejalan kaki.

Tabel 2. 1 Tabel penelitian terdahulu

Judul	Rumusan Masalah	Teori	Metode	Hasil
Walkability Jalur Pedestrian by Design di Area Kampus Universitas Brawijaya Malang Oleh Antonio Heltra Pradana, Jenny Ernawati, Indyah Martiningrum	Mengevaluasi kualitas walkability pada jalur pedestrian by design di area kampus Universitas Brawijaya	Kriteria walkability, standar peraturan penyediaan jalur pedestrian oleh Permen PU	Penelitian dilakukan dengan metode observasi dan kuesioner. Analisis menggunakan metode deskriptif kualitatif dan kuantitatif.	Hasil yang didapatkan yaitu jalur pejalan kaki di area barat kampus UB sudah cukup baik. Walkability pada aspek kenyamanan perlu ditingkatkan lagi
Analisis Penilaian Fasilitas Pedestrian Di Kawasan Perkotaan (Kasus: Jalan Malioboro – Jalan Margo Mulyo, Yogyakarta)	Mengetahui karakteristik pedestrian dan mengidentifika si kebutuhan dan ketersediaan fasilitas pedestrian di lokasi studi	Permen PU No. 03/PRT/M/2 014	Metode yang digunakan adalah deskriptif kualitatif, yakni menganalisis karakteristik dan fasilitas pedestrian dengan mendeskripsikan data hasil	Kondisi fasilitas pedestrian di kedua ruas Jalan Malioboro hingga Jalan Margo Mulyo sebagian besar memenuhi standar dari

8

Oleh Niki Anneke R. Nasution, Dyah Widiyastuti, Joni Purwohandoyo			observasi, kuesioner, dokumentasi, serta didukung dengan literatur dan dokumen resmi pemerintah	segi desainnya, namun dari segi ketersediaan dan fungsinya belum memadai sehingga belum memenuhi kebutuhan pedestrian.
Kualitas Walkability Jalur Pedestrian Pada Koridor Jalan Permindo, Padang Berdasarkan Persepsi Masyarakat Oleh shiddiqy Adha dan Jenny Ernawati	Untuk mengetahui kualitas walkability jalur pedestrian pada koridor Jalan Permindo, Padang	Aspek-aspek walkability Land Transport New Zealand (2007)	Penelitian ini dilakukan dalam dua tahap: tahap pertama merupakan observasi lapangan dan tahap kedua adalah meminta penilaian persepsi masyarakat mengenai kualitas jalur pedestrian di Jalan Permindo melalui kuesioner, yang melibatkan 200 responden	Hasil dari penelitian ini menunjukkan bahwa persepsi masyarakat menilai kualitas jalur pedestrian pada jalur baru sudah memenuhi aspek walkability dengan relatif baik, dibanding jalur pedestrian lama.

Berdasarkan beberapa kajian terdahulu diatas, teori yang banyak digunakan adalah *Land Transport New Zealand* tentang aspek walkability dan Permen PU No. 03/PRT/M/2014 tentang Pedoman Perencanaan, Penyediaan, Dan Pemanfaatan Prasarana Dan Sarana Jaringan Pejalan Kaki Di Kawasan Perkotaan. Sudut pandang pengambilan data penelitian diatas menggunakan persepsi masyarakat.

2.2 Teori Walkability

Walkability secara konteks merupakan sebuah kondisi dimana bentuk fisik sebuah tempat berjalan yang digunakan untuk berjalan mampu mendukung aktivitas berjalan kaki dengan baik. Dalam perkembangan ilmu arsitektur kenyamanan dalam berjalan mulai banyak diteliti dan direncanakan dengan matang. Sehingga banyak kajian mengenai tema

walkability yang akhirnya memunculkan kriteria - kriteria, dimana sebuah jalur pejalan kaki mampu memberikan manfaat bagi penggunanya.

2.2.1 Pengertian Walkability

Walkability adalah tingkat keramahan suatu limgkungan terhadap aktivitas pejalan kaki (City of Fort Collins, 2011). Sedangkan menurut Land Transport New Zealand (2007), walkability adalah suatu kondisi dimana suatu lingkungan ramah bagi pejalan kaki. Lingkungan yang walkable memudahkan pejalan kaki untuk beraktivitas dan memberikan rasa nyaman ketika berjalan kaki di kawasan tersebut. Pada konteks penelitian ini yang dimaksudkan adalah lingkungan yang memiliki tingkat keramahan bagi pejalan kaki yang baik. Dalam buku The vision of the Walk WA: A Walking Strategy for Western Australia (2007-2020) perlu memperhatikan empat hal, yaitu:

A. Akses

Menyediakan kemudahan akses bagi penyandang disabilitas harus diperhatikan dalam membentuk lingkungan yang *walkable*. Pejalan kaki juga harus diberikan kemudahan fasilitas untuk mencapai ruang terbuka. Kemudian akses dari kendaraan menuju lokasi yang dituju juga perlu diperhatikan untuk meminimalisir ketidakteraturan lalu lintas.

B. Estetika

Lingkungan yang memperhatikan tampilan fisik dan memiliki pengolahan limbah yang baik akan memberikan perasaan yang menyenangkan terhadap suatu kawasan, dan akan meningkatkan kualitas *walkability*.

C. Keselamatan dan Keamanan

Keselamatan dan keamanan pejalan kaki harus terjamin, karena untuk melindungi pejalan kaki dari kecelakaan dan tindak kejahatan. Lingkungan yang terpelihara yang memiliki prinsip desain dapat memenuhi aspek keselamatan dan keamanan pejalan kaki.

D. Kenyamanan

Kenyamanan pejalan kaki sangat penting dalam mewujudkan lingkungan yang walkable. Fasilitas street furniture seperti bangku dan shelter, serta tempat beristirahat dapat meningkatkan aspek kenyamanan pejalan kaki.

2.2.2 Tujuan Walkability

Konsep walkability bertujuan untuk menciptakan lingkungan yang ramah terhadap

pejalan kaki dan menekan angka penggunaan kendaraan pribadi di suatu kawasan (pada studi ini dikhususkan kawasan komersial). Pengalihan penggunaan kendaraan bisa dilakukan dengan cara menggunakan moda transportasi non-motor seperti menggunakan sepeda, atau menggunakan sarana transportasi publik seperti angkutan umum. Adapun tujuan yang tercantum dalam Peraturan Menteri PU Nomor: 03/PRT/M/2014 tentang Pedoman Perencanaan, Penyediaan, dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Jaringan Pejalan Kaki Di Kawasan Perkotaan yakni untuk memfasilitasi kaum penyandang disabilitas agar mudah mengakses lokasi-lokasi tujuan. Selain itu, tujuan yang paling penting adalah untuk menambah kenyamanan pengunjung dalam berbelanja di sekitar kawasan komersial dengan meningkatkan kualitas walkability-nya.

2.2.3 Indikator Walkability

Kriteria penialaian *Walkability* dapat dilakukan dengan berbagai macam teori. Salah satu teori yang sudah banyak dikenal adalah *The Global Walkability Index* oleh Holly Virgina Krambeck dalam bukunya *The Global Walkability Index*. Terdapat tiga aspek indeks penilaian *walkability* menurut Holly Virginia Krambeck (2006) yaitu:

A. Safety and security

Aspek ini menentukan bagaimana tingkat keamanan dalam berjalan kaki terhadap lingkungan pejalan kaki, baik keamanan terhadap kriminalitas dan kecelakaan lalu lintas.

B. Convenience and attractiveness

Aspek kedua ini mencerminkan seberapa daya tarik kawasan atau jalur pejalan kaki tersebut, apakah terdapat proteksi yang cukup terhadap cuaca sepanjang berjalan kaki atauwkah jalur pejalan kaki terhalang oleh penghalang permanen dll.

C. Policy support

Aspek terakhir mencerminkan tingkat dukungan pemerintah dalam menciptakan kawasan dann lingkungan pejalan kaki yang *walkable* seperti apa. Apakah ada dana khusus untuk membiayai perencanaan *pedestrian*, apakah *pedestrian* masuk ke dalam perencanaan dan master plan kota atau tidak.

Akan tetapi untuk menciptakan lingkungan yang walkable dengan penyesuaian di lingkungan asia, Asian Development Bank (ADB) menjelasakan dalam buku Walkability and Pedestrian Facilities in Asian Cities ada beberapa indikator untuk penilaian kualitas walkability yang mengadobsi kepada Global Walkability Index (GWI). Asian Development Bank menggunakan parameter GWI yang telah disesuaikan dengan konteks di Asia

sehingga lebih mudah dalam penerapannya. Berikut adalah parameter penilaian *walkability* menurut *ADB*:

A. Konflik Jalur Pejalan Kaki Dengan Moda Transportasi (Walking Path Modal Conflict)

Tingkat konflik antara pejalan kaki dan moda lainnya, seperti konflik dengan sepeda, sepeda motor, dan mobil di jalan.

B. Keterediaan Jalur Pejalan Kaki (Availability of Walking Paths)

Parameter ini baru ditambahkan dan belum ada di parameter *GWI* yang sebelumnya (Dikombinasikan dengan parameter asli yaitu aspek "Pemeliharaan dan Kebersihan"). Aspek tersebut ditambahkan agar parameter penilaian juga memperhatikan tentang perlunya ketersediaan jalur pejalan kaki dan kemudahan untuk berjalan kaki.

C. Ketersediaan Jalur Penyeberangan (Availability of Crossings)

Jalur penyeberangan sangat penting dalam mewujudkan keterhubungan jalur pejalan kaki. Ketersediaan dan jarak antar jalur penyeberangan dan jalur *pedestrian* sangat penting untuk mengetahui apakah pejalan kaki cenderung menyeberang jalan dengan tidak memperhatikan lalu lintas atau tidak. Jika hal tersebut terjadi harus diperhatikan faktor penyebabnya. Apakah tidak ada penyeberangan atau jarak antara penyeberangan terlalu panjang.

- D. Tingkat Keamanan Penyeberangan (Grade Crossing Safety)
 Tingkat keamanan penyeberangan mengacu pada tingkat keamanan pejalan kaki untuk mencapai lokasi dari massa bangunan ke massa yang lain.
- E. Sikap Pengendara Bermotor (*Motorist Behavior*)

 Dalam penilaian kualitas *walkability*, perilaku pengendara terhadap pejalan kaki juga harus diperhitungkan. Hal itu juga memungkinkan untuk mengidentifikasi jenis lingkungan pejalan kaki yang ada di kawasan tersebut.
- F. Fasilitas Pendukung (Amenities)

Ketersediaan fasilitas pejalan kaki seperti bangku, jalan lampu, toilet umum, dan pohon-pohon di kawasan tersebut juga di perhitungkan karena dapat meningkatkan daya tarik dan kenyamanan pejalan kaki di sekitar lingkungan, dan memungkinkan untuk meluas dalam skala kota.

G. Infrastruktur Penunjang Difabel (*Disability Infrastructure*)

Ketersediaan dan perletakan, serta pemeliharaan infrastruktur untuk
penyandang cacat di kawasan tersebut harus memenuhi aspek standar dan

12

memudahkan akses bagi penyandang cacat (difabel).

H. Hambatan (Obstructions)

Keberadaan penghalang permanen ataupun sementara pada jalur pejalan kaki akan mempengaruhi keefektifan jalur pejalan kaki dan dapat memperngaruhi kenyamanan pejalan kaki yang menggunakan jalur tersebut.

I. Keamanan Terhadap Kejahatan (Security From Crime)

Tingkat keamanan dari kejahatan dalam berjalan kaki di sepanjang jalur pejalan kaki juga sangat penting dalam kenyamanan pejalan kaki dan kualitas *walkability*-nya.

Pada pedoman *Land Transport New Zealand* terdapat sembilan aspek untuk menggambarkan lingkungan yang *walkable* yaitu:

A. Kenyamanan (comfortable)

Jalur pejalan kaki harus terhindar dari kebisingan dan asap yang mengganggu, dimensi yang cukup lebar dan permukaan yang nyaman digunakan serta memiliki elemen peneduh dan tempat untuk beristirahat.

B. Keterhubungan (connectedness)

Jalur pejalan kaki harus memililki akses langsung menuju tempat tujuan dan jalur pejalan kaki terhubung dengan fasilitas pemberhentian umum dan jaringan di sekitarnya.

C. Kejelasan (*legibility*)

Jalur pejalan kaki memiliki signage yang mudah dipahami dan mudah ditemukan di sepanjang jalur.

D. Kemudahan (convenient)

Jalur pejalan kaki harus memiliki rute yang efisien dan terbebas dari penghalang, serta tidak terhambat oleh pengguna jalur lain dan lalu lintas.

E. Kenyamanan (pleasant)

Jalur pejalan kaki harus menarik dan memiliki kualitas kebersihan yang baik serta memfasilitasi untuk membangun interaksi social antar pejalan kaki.

F. Keselamatan (*safe*)

Jalue pejalan kaki harus aman dari bahaya lalu lintas dan memiliki permukaan yang aman untuk berjalan dan memiliki kondisi penerangan yang baik untuk menghindari bahaya tersandung.

G. Keamanan (security)

Jalur pejalan kaki harus memberikan rasa aman terhadap kejahatan.

dan memiliki fasilitas yang ramah bagi penyandang disabilitas. Selain itu jalur

13

pejalan kaki harus memiliki kualitas visual yang baik.

I. Aksesibilitas (accessible)

Jalur pejalan kaki harus memiliki akses yang mudah dari tempat parkir.

2.3 Teori Jalur Pejalan Kaki

Berdasarkan Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor: 03/PRT/M/2014 yang dimaksud dengan pejalan kaki adalah setiap orang yang berjalan di ruang lalu lintas jalan. Dalam konteks penelitian, pejalan kaki adalah pengunjung yang berjalan di sekitar area kawasan komersial. Pejalan kaki pada umumnya di fasilitasi jalur khusus untuk berjalan. Fasilitas pejalan kaki tersebut memiliki jaringan untuk aksesibilitas yang lebih luas. Jalur pejalan kaki sebagai fasilitas utama bagi pejalan kaki memiliki beberapa pengertian dari para ahli. Jalur pejalan kaki juga memiliki beberapa kriteria dari para ahli berikut adalah pemaparannya.

2.3.1 Pengertian jalur pejalan kaki

Menurut Carr (1992) Jalur pejalan kaki merupakan (*pedestrian sidewalk*) merupakan bagian dari kota yang digunakan manusia untuk bergerak menggunakan kaki, yang biasanya terdapat di sisi jalan, baik yang sengaja dibentuk maupun yang tidak sengaja dibentuk atau terbentuk dengan sendirinya serta mampu menghubungkan dari satu titik ke titik lainnya.

Sedangkan menurut Shirvani (1985), jalur pejalan kaki merupakan salah satu dari elemen perancangan kota, yang termasuk dalam komponen linkage yang cukup vital dan mempengarui kenyamanan serta sistem vital pendukung kota. Aspek kenyamanan psikologis dan kenyamanan fisik merupakan kebutuhan yang perlu diperhatikan dalam menghadapi permasalah dalam jalur pejalan kaki. Fungsi dan kebutuhan jalur pejalan kaki yang memadai dapat memecahkan permasalahan desain untuk pencapaian aspek kenyamanan dalam jalur pejalan kaki.

Menurut Rubenstein dalam Yulixa (2002) prinsip struktur dari jalur pejalan kaki adalah yang mmeprioritaskan pejalan kaki dalam beraktifitas dan dapat menjamin keamanan dan melindungi pejalan kaki dari gangguan kendaraan. Terdapat tiga sapek penting dalam pengembangan jalur pejalan kaki , yaitu: keamanan, kenyamanan dan

estetika.

Dari teori diatas dapat ditarik kesimpulan bahwa jalur pejalan kaki adalah area pejalan kaki yang sudah dikomposisikan dengan jalan ataupun yang terpisah dengan jalan, untuk memfasilitasi sebagai sarana dan prasarana pejalan kaki untuk memudahkan pejalan kaki mencapai area-area tertentu. Baik dengan berjalan kaki, maupun transit setelah menggunakan moda.

2.3.2 Pengertian koridor komersial

Menurut Philadelphia (2009) koridor komersil adalah jajaran toko atau retail, yang berfungsi melayani perdagangan dan berada di sepanjang jalan tunggal. Jalan utama dan pusat kota pada umumnya digunakan sebagai koridor komersil.

Menurut Mc Gee dan Yeung dalam Awaty (2007), aktivitas perdagangan juga mempengaruhi kondisi kawasan perdagangan sekitarnya. Dari pengertian tersebut dapat disimpulkan bahwa koridor komersil adalah koridor jalan yang mewadahi aktivitas perdagangan dan memiliki pengaruh terhadap kawasan sekitarnya. Koridor komersial tidak semerta-merta teridentifikasi begitu saja, melainkan ada elemen-elemen yang tercakup di dalamnya.

Menurut *Project for Public Space* (2018) terdapat beberapa elemen pada koridor komersial, diantaranya adalah:

A. Kenyamanan dan identitas

Kawasan komersial dapat menciptakan budaya lokal dan identitas. Selain itu juga merupakan penanda dan sebagai informasi kepada pengunjung kawasan. Street furniture atau fasilitas penunjang yang terdapat pada kawasan komersial dapat memberikan kenyamanan pengunjung.

B. Aksesibilitas

Kemudahan menyeberang jalan pada kawasan komersial sangat penting karena untuk memfasilitasi dan memberi kenyamanan pejalan kaki dalam mencapai lokasi tujuan. Sarana transportasi publik juga dapat memudahkan akses pengunjung untuk ke kawasan.

C. Fungsi dan aktivitas

Keberagaman aktivitas yang terdapat pada kawasan komersial dapat memberikan pengunjung rasa nyaman berada di koridor. Fungsi dan aktivitas yang terjadi

sebisa mungkin menjadi daya Tarik tersendiri agar pengunjung dating ke lokasi tujuan.

D. Mendukung fungsi sosial

Koridor komersial juga harus mampu mewadahi masyarakat berkumpul di ruang koridor. Selain itu juga dapat membangkitkan rasa memiliki terhadap koridor jalan dan sarana publik lainnya saat melakukan kegiatan.

Dari teori diatas dapat ditarik kesimpulan bahwa koridor adalah elemen kota yang berbentuk linear dan dibatasi dinding atau serangkaian bangunan yang membentuk ruang publik. Koridor komersial harus memenuhi beberapa aspek spesifik diantaranya : Kenyamanan, Identitas, Aksesibilitas, Fungsi, Aktivitas, serta Dampaknya terhadap sosial di dalamnya. Pada penelitian ini kawasan Pasar Besar kota Malang dikelilingi koridor jalan yang memiliki aktifitas komersial.

2.3.3 Tipe pedestrian dan jalur pedestrian

Menurut Land Transport New Zealand (2007), jenis pedestrian terbagi menjadi tiga, yaitu:

A. Jalur pedestrian dengan pejalan kaki

Jalur *pedestrian* dengan pejalan kaki adalah *pedestrian* yang hanya digunakan untuk berjalan menggunakan kaki (tidak menggunakan moda). Pejalan kaki juga memiliki beberapa kelompok yaitu:

- Orang yang berjalan kaki
- Orang yang berlari ringan
- Pejalan kaki dewasa
- Pejalan kaki muda
- Pejalan kaki difabel
- Pejalan kaki manula
- Pejalan kaki membawa binatang peliharaan
- Pejalan kaki menggunakan tongkat.

B. Jalur *pedestrian* dengan kendaraan kecil

Jalur *pedestrian* ini menggunakan kendaraan kecil untuk bergerak di jalur pejalan kaki, tetapi tidak menggunakan kendaraan besar dan bermotor. Contoh kendaraan kecil adalah skuter, atau kereta dorong bayi.

C. Jalur *pedestrian* dengan peralatan difabel

Jalur pedestrian ini adalah jalur pedestrian yang digunakan oleh pejalan kaki

16

difabel yang membutuhkan alat bantu untuk berjalan seperti menggunakan kursi roda manual atau elektrik, atau menggunakan *mobility scooter*.

Sedangkan menurut Permen PU Nomor 03/PRT/M/2014 tentang Pedoman Perencanaan, Penyediaan, dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Jaringan Pejalan Kaki di Kawasan Perkotaan, menjelaskan terdapat beberapa jenis kawasan khusus pejalan kaki antara lain:

- A. *Enclosed mall* adalah kawasan khusus pejalan kaki yang memiliki atap untuk melindungi pejalan dari cuaca, sehingga menimbulkan kesan tertutup.
- B. *Transit mall* yaitu tipe jalur pejalan kaki yang dibangun dengan mengalihkan lalulintas kendaraan, sehingga hanya pejalan kaki saja yang dapat mengakses kawasan tersebut atau transportasi umum seperti angkutan umum. Tidak ada parkir *on street* karena jalur dikhususkan hanya untuk pejalan kaki.
- C. Semi mall, yaitu tipe kawasan pejalan kaki yang dibuat dengan membatasi lahan parkir on street pada jalanan di sekitar pusat kota untuk mengurangi tingkat kesulitan pengunjung mencapai lokasi tujuan dikarenakan parkir kendaraan yang terlalu padat.
- D. *full mall*, yaitu kawasan pejalan kaki yang terbentuk katena diadakan proses penutupan jalan khusus untuk pejalan kaki. Kemudian jalan tersebut diberi fasilitas-fasilitas penunjang kenyamanan pejalan kaki seperti street furniture dan lain-lain. Tipe ini memiliki potensi yang besar untuk meningkatkan citra kawasan.

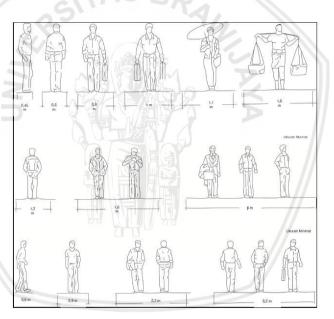
Berdasarkan jenis-jenis kawasan pejalan kaki menurut Permen PU Nomor 03/PRT/M/2014 tentang Pedoman Perencanaan, Penyediaan, dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Jaringan Pejalan Kaki di Kawasan Perkotaan, maka jalur *pedestrian* pada jalan Pasar Besar ini termasuk kedalam *Semi mall*. Pada tipe *transit mall* dan *semi mall*, pemberhentian angkutan umum dapat disediakan pada jalan tersebut. Namun dalam penerapan *full mall*, pemberhentian angkutan umum seperti bus, taksi atau kereta harus disediakan di luar jalan tersebut pada jarak maksimal 400 meter (jarak kemampuan orang berjalan kaki). Ruas jalan di sekitar *full mall* harus dipersiapkan untuk memenuhi saranasarana pelengkap seperti tempat parkir, halte bus, tempat menaik-turunkan penumpang (*drop-off*) taksi dan zona bongkar muat.

2.3.4 Standar dan Pesyaratan Jalur Pejalan Kaki

Untuk memenuhi aspek kenyamanan pejalan kaki diperlukan jalur pejalan kaki yang nyaman. Merujuk pada regulasi yang dikeluarkan oleh pemerintah, yaitu salah satunya

adalah Peraturan Menteri perkerjaan Umum (Permen PU) Nomor 03/PRT/M/2014 tentang Pedoman Perencanaan, Penyediaan dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Jaringnan Pejalan Kaki di kawasan Perkotaan. Adapun tata cara perencanaannya adalah:

- A. Kebutuhan jalur pejalan kaki berdasarkan dimensi tubuh manusia Kebutuhan ruang jalur pejalan kaki untuk berdiri dan berjalan dihitung berdasarkan dimensi tubuh manusia. Dimensi tubuh yang lengkap berpakaian adalah 45 cm untuk tebal tubuh sebagai sisi pendeknya dan 60 cm untuk lebar bahu sebagai sisi panjangnya. Berdasarkan perhitungan dimensi tubuh manusia, kebutuhan ruang minimum pejalan kaki:
 - 1) Tanpa membawa barang dan keadaan diam yaitu 0,27 m2;
 - 2) Tanpa membawa barang dan keadaan bergerak yaitu 1,08 m2.
 - 3) Membawa barang dan keadaan bergerak yaitu antara 1,35 m2 -1,62 m2.



Gambar 2. 1 Dimensi ukuran aktivitas pejalan kaki Sumber: Permen PU Nomor 03/PRT/M/2014

B. Ruang jalur pejalan kaki berkebutuhan khusus

Persyaratan khusus ruang bagi pejalan kaki yang mempunyai keterbatasan fisik (difabel) yaitu sebagai berikut:

- 1. Jalur pejalan kaki memiliki lebar minimum 1.5 meter dan luas minimum 2,25 m2.
- 2. Alinemen jalan dan kelandaian jalan mudah dikenali oleh pejalan kaki antara lain melalui penggunaan material khusus.

18

- 3. Menghindari berbagai bahaya yang berpotensi mengancam keselamatan seperti jeruji dan lubang.
- 4. Tingkat trotoar harus dapat memudahkan dalam menyeberang jalan;
- 5. Dilengkapi jalur pemandu dan perangkat pemandu untuk menunjukkan berbagai perubahan dalam tekstur trotoar.
- 6. Permukaan jalan tidak licin.
- 7. Jalur pejalan kaki dengan ketentuan kelandaian yaitu sebagai berikut:
 - Tingkat kelandaian tidak melebihi dari 8% (1 banding 12).
 - Jalur yang landai harus memiliki pegangan tangan setidaknya untuk satu sisi (disarankan untuk kedua sisi). Pada akhir landai setidaknya panjang pegangan tangan mempunyai kelebihan sekitar 0,3 meter.
 - Pegangan tangan harus dibuat dengan ketinggian 0.8 meter diukur dari permukaan tanah dan panjangnya harus melebihi anak tangga terakhir.
 - Seluruh pegangan tangan tidak diwajibkan memiliki permukaan yang licin.
 - Area landai harus memiliki penerangan yang cukup.

Ketentuan untuk fasilitas bagi pejalan kaki berkebutuhan khusus yaitu sebagai berikut:

- 1. *Ramp* diletakan di setiap persimpangan, prasarana ruang pejalan kaki yang memasuki pintu keluar masuk bangunan atau kaveling, dan titik-titik penyeberangan.
- 2. Jalur difabel diletakkan di sepanjang prasarana jaringan pejalan kaki
- 3. Pemandu atau tanda-tanda bagi pejalan kaki yang antara lain meliputi: tanda-tanda pejalan kaki yang dapat diakses, sinyal suara yang dapat didengar, pesan-pesan verbal, informasi lewat getaran, dan tekstur ubin sebagai pengarah dan peringatan.
- C. Ruang bebas jalur pejalan kaki

Perencanaan dan perancangan jalur pejalan kaki harus memperhatikan ruang bebas. Ruang bebas jalur pejalan kaki memiliki kriteria sebagai berikut:

1. Memberikan keleluasaan pada pejalan kaki.

BRAWIJAY

- 2. Mempunyai aksesibilitas tinggi.
- 3. Menjamin keamanan dan keselamatan.
- 4. Memiliki pandangan bebas terhadap kegiatan sekitarnya maupun koridor jalan keseluruhan.
- 5. Mengakomodasi kebutuhan sosial pejalan.

Spesifikasi ruang bebas jalur pejalan kaki ini yaitu sebagai berikut:

- 1. Memiliki tinggi paling sedikit 2.5 meter.
- 2. Memiliki kedalaman paling sedikit 1 meter.
- 3. Memiliki lebar samping paling sedikit dari 0.3 meter.

D. Jarak minimum jalur pejalan kaki dengan bangunan

Jaringan pejalan kaki di perkotaan dapat berfungsi untuk berbagai tujuan yang beragam. Secara umum ruas pejalan kaki di depan gedung terdiri dari jalur bagian depan gedung, jalur pejalan kaki, dan jalur perabot jalan. Jaringan pejalan kaki memiliki perbedaan ketinggian baik dengan jalur kendaraan bermotor ataupun dengan jalur perabot jalan. Perbedaan tinggi maksimal antara jalur pejalan kaki dan jalur kendaraan bermotor adalah 0,2 meter, sementara perbedaan ketinggian dengan jalur hijau 0,15 meter. Elemen pembentuk ruangnya adalah :

- 1. Jalur bagian depan gedung
- 2. Jalur pejalan kaki
- 3. Jalur perabot jalan

E. Kemiringan jalur pejalan kaki

Kemiringan jalur pejalan kaki terdiri atas:

- Kemiringan memanjang yang kriterianya ditentukan berdasarkan kemampuan berjalan kaki dan tujuan desain; dan
- Kemiringan melintang yang kriterianya ditentukan berdasarkan kebutuhan untuk drainase serta material yang digunakan pada jalur pejalan kaki.







Kemiringan melintang minimal sebesar 2% Kemiringan maksimal sebesar 4%

Gambar 2. 2 Standar kemiringan jalur pejalan kaki

Sumber: Permen PU Nomor 03/PRT/M/2014

Berdasarkan Pedoman Perencanaan, Penyediaan dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Jaringnan Pejalan Kaki di kawasan Perkotaan bila disajikan secara ringkas, pertimbangan dalam Perumusan Rencana Penyediaan Prasarana dan Sarana Jaringan Pejalan Kaki Berdasarkan Peruntukan disajikan dalam Tabel 2.2 :

Tabel 2. 2 Tabel Perumusan Rencana Penyediaan Prasarana dan Sarana Jaringan Pejalan Kaki

Peruntukan	Tipologi	Standar	Fasilitas Pedestrian	Akses Pedestrian	Persyaratan
Kawasan perdagang- an	- Arcade - Promenade atau Jaringan pejalan kaki tepi air - Di bawah tanah - Di permukaan tanah Tipologi kawasan pejalan kaki mall** - Enclosed mall - Transit Mall - Semi mall - Full mall	Minimum Standar C	Fasilitas pelengkap: - jalur hijau - lampu - tempat duduk - pagar - tempat sampah - signage - halte/shelter - telepon umum Fasilitas penyeberangan: - Sebidang - Tak sebidang Fasilitas pejalan kaki berkebutuhan khusus: - Ramp/leretan - marka penyandang Disabilitas	- Bangunan ke bangunan. - Area transit transportasi umum ke bangunan. - Area parkir ke bangunan.	- Aksesibilitas - Keamanan - Kenyamanan - Keindahan - Kemudahan - Interaksi Sosial

Sumber: Permen PU Nomor 03/PRT/M/2014

Standar besaran ruang untuk jalur pejalan kaki pada pedoman ini bersifat teknis dan umum, dan disesuaikan dengan kondisi lingkungan yang ada. Standar besaran ruang untuk jalur pejalan kaki dapat dikembangkan dan dimanfaatkan sesuai dengan tipologi ruas

pejalan kaki dengan memperhatikan kebiasaan dan jenis aktivitas setempat. Standar pelayanan jalur pejalan kaki terdiri atas beberapa kategori. Untuk lokasi studi di jalan Pasar Besar ini menurut Pedoman Perencanaan, Penyediaan dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Jaringnan Pejalan Kaki di kawasan Perkotaan minimal harus masuk ke dalam kategori standar C. Pada kualitas Standar C, para pejalan kaki dapat bergerak dengan arus yang searah secara normal walaupun pada arah yang berlawanan akan terjadi persinggungan kecil, dan relatif lambat karena keterbatasan ruang antar pejalan kaki. Luas jalur pejalan kaki ≥ 2,2–3,5 m2/orang dengan arus pejalan kaki >23-33 orang per menit per meter.



Gambar 2. 3 Standar besaran ruang untuk jalur pejalan kaki Sumber: Permen PU Nomor 03/PRT/M/2014

2.3.5 Standar penyediaan sarana jalur pejalan kaki

Berdasarkan Permen PU Nomor 03/PRT/M/2014, penyediaan jalur pejalan kaki selain harus mementingkan ukuran lebar jalur juga harus memperhatikan kirteria ketersediaan sarana jaringan pejalan kaki antara lain sebagai berikut:

A. Jalur hijau

Jalur pejalan kaki juga harus memiliki bagian khusus untuk menempatkan elemen seperti *hydrant* air, telepon umum, dan perabot jalan lainnya. Ruang ini dibentuk dengan mempertimbangkan nilai ekologis ruang terbuka hijau (RTH). Jalur hijau ditempatkan pada jalur amenitas dengan lebar 150 cm, dan elemen yang diutamakan adalah tanaman peneduh.

Gambar 2. 4 Fasilitas jalur hijau pada jalur pejalan kaki Sumber: Permen PU Nomor 03/PRT/M/2014

B. Lampu penerangan

Lampu penerangan terletak di luar ruang bebas jalur pejalan kaki dengan jarak antarlampu penerangan yaitu 10 meter. Lampu penerangan dibuat dengan tinggi maksimal 4 meter dan terbuat dari bahan yang tidak mudah rusak seperti metal atau beton cetak.

C. Tempat duduk

Tempat duduk terletak di luar ruang bebas jalur pejalan kaki dengan jarak antartempat duduk yaitu 10 meter. Tempat duduk dibuat dengan dimensi lebar 0,4-0,5 meter dan panjang 1,5 meter, serta menggunakan material yang memiliki durabilitas tinggi seperti metal dan beton cetak.

D. Pagar pengaman

Pagar pengaman terletak di luar ruang bebas jalur pejalan kaki pada titik tertentu yang memerlukan perlindungan. Pagar pengaman dibuat dengan tinggi 0,9 meter, serta menggunakan material yang tahan terhadap cuaca dan kerusakan, seperti metal dan beton.

E. Tempat sampah

Tempat sampah terletak di luar ruang bebas jalur pejalan kaki dengan jarak antar tempat sampah yaitu 20 meter. Tempat sampah dibuat dengan dimensi sesuai kebutuhan, serta menggunakan material yang memiliki durabilitas tinggi seperti metal dan beton cetak.

F. Signage dan papan informasi

Marka, perambuan, dan papan informasi terletak di luar ruang bebas jalur pejalan kaki, pada titik interaksi sosial, dan pada jalur pejalan kaki dengan arus

padat. Marka, perambuan, dan papan informasi disediakan sesuai dengan kebutuhan, serta menggunakan material yang memiliki ketahanan tinggi dan tidak menimbulkan efek silau.

G. Halte/ shelter bus dan lapak tunggu

Halte/*shelter* bus dan lapak tunggu terletak di luar ruang bebas jalur pejalan kaki dengan jarak antar halte/*shelter* bus dan lapak tunggu pada radius 300 meter dan pada titik potensial kawasan. Halte/*shelter* bus dan lapak tunggu dibuat dengan dimensi sesuai kebutuhan, serta menggunakan material yang memiliki durabilitas tinggi seperti metal.

H. Telpon umum

Telepon umum terletak di luar ruang bebas jalur pejalan kaki dengan jarak antartelepon umum pada radius 300 meter dan pada titik potensial kawasan. Telepon umum dibuat dengan dimensi sesuai kebutuhan, serta menggunakan material yang memiliki durabilitas tinggi seperti metal.

2.3.6 Standar dan Peraturan tentang Walkability

Selain itu, untuk implementasi teori *Global Walkability Index* ke dalam lingkungan indonesia dapat disinkronisasikan dengan Permen PU Nomor: 03/PRT/M/2014. Dalam Peraturan Menteri PU tersebut termuat dalam Bab III mengenai ketentuan penyediaan prasarana dan sarana jaringan pejalan kaki pasal 10 bahwa hal yang perlu dipertimbangkan dalam penyediaan sarana tersebut adalah sebagai berikut:

- Karakteristik sistem transportasi dan penggantian moda serta pusat kegiatan
- Karakteristik fungsi jalan dan pengguna lahan
- Ketersediaan penyeberangan
- Ketersediaan jalur hijau
- Letak prasarana jaringan pejalan kaki, dan
- Bentuk prasarana jaringan pejalan kaki.

Dalam peraturan tersebut juga dipaparkan kriteria-kriteria standar penyediaan jalur pejalan kaki seperti yang terlihat pada Tabel 2.3:

24

Tabel 2. 3 Kriteria Standar Penyediaan Jalur Pejalan Kaki

No	Apek Sarana & Prasarana Pejalan Kaki	Keterangan			
1	Keselamatan	Keselamatan pejalan kaki dari kendaraan bermotor dapat dicapai dengan perbedaan ketinggian atara jalur kendaraan bermotor dan jalur pejalan kaki. Serta pemisahan jalur antara jalur pejalan kaki dan kendaraan bermotor.			
2	Keamanan	Keamanan pejalan kaki dari kejahatan dapat di lihat dari lingkungan dan kawasan skitar. Ketersediaan posko keamanan di sudut-sudut tertentu juga dapat memberikan rasa aman pada pejalan kaki.			
3	Kenyamanan	Kenyamanan pejalan kaki dapat dicapai dengan ketersediaan street furniture seperti bangku, pohon peneduh dan fasilitas penunjang lainnya.			
4	Aksesibilitas	Pejalan kaki mampu mencapai lokasi tujuan dengan mudah, dan dapat diakses oleh penyandang disabilitas. Serta kontinuitas jalur pejalan kaki juga mempermudah akses pejalan kaki.			
5	Keindahan	Aspek estetika jalur <i>pedestrian</i> dijabarkan dengan perkerasar jalur serta visualitas kawasan ketika berjalan kaki di kawasan tersebut.			
6	Interaksi Sosial	Ketersediaan ruang bersama pada jalur pejalan kaki ak menimbulkan interaksi sosial di sekitar kawasan. Hal tersel akan menghidupkan suasana pada jalur pejalan kaki.			

Sumber: Permen PU Nomor: 03/PRT/M/2014

Selain Permen PU Nomor: 03/PRT/M/2014, program pengembangan terkait dengan pejalan kaki juga telah diatur dalam RTRW 2010-2030 Paragraf 12 tentang Rencana Jaringan Jalan bagi Pejalan Kaki Pasal 38. (1) Jaringan pejalan kaki merupakan salah satu prasarana bagi pejalan kaki yang dapat berupa jalur pejalan kaki. (2) Penyediaan dan pemanfaatan jaringan pejalan kaki diarahkan pada seluruh koridor perdagangan dan jasa serta fasilitas umum, dengan memperhatikan penyediaan dan peningkatan kualitas trotoar dengan memperhatikan penggunaannya bagi penyandang cacat. Kemudian penyediaan fasilitas penunjang halte yang berfungsi untuk istirahat dan menunggu angkutan umum. Penyediaan papan informasi mengenai titik-titik lokasi yang menarik untuk dikunjungi, dan informasi jalur pejalan kaki. Penyediaan dan peningkatan kualitas lampu penerangan jalan. Penyediaan dan peningkatan kualitas tempat sampah dan telpon di jalur pejalan kaki. Dan penyediaan dan peningkatan pohon peneduh atau pelindung serta tanaman hias.

2.4 Teori Persepsi

Penelitian ini merupakan penelitian yang menggunakan sudut pandang pengguna sebagai dasar dalam mengevaluasi, sehingga diperlukan pengetahuan mengenai sudut

pandang atau biasa disebut dengan persepsi. Teori mengenai persepsi memiliki beberapa elemen, diantaranya: pengertian persepsi, faktor – faktor yang memperngaruhi persepsi, proses terjadinya persepsi, dimensi persepsi, serta skala pengukuran persepsi

2.4.1 Pengertian Persepsi

Ada beberapa pengertian persepsi menurut para ahli, yaitu: Persepsi menurut Pride dan Ferrel dalam Fadila dan Lestari (2013:45), persepsi adalah segala proses pemilihan, pengorganisasian dan penginterprestasian masukan informasi, sensasi yang diterima melalui penglihatan, perasaan, pendengaran, penciuman dan sentuhan untuk menghasilkan makna.

Menurut Boyd, Walker dan Larreche dalam Fadila dan Lestari (2013:45), persepsi (perception) adalah proses dengan apa seseorang memilih, mengatur dan menginterprestasikan informasi.

Sedangkan menurut Kotler (2013:179), persepsi adalah dimana kita memilih, mengatur, dan menerjemahkan masukan informasi untuk menciptakan gambaran dunia yang berarti. Jadi dapat disimpulkan dari pengertian persepsi diatas bahwa persepsi merupakan proses dalam memakai sesuatu yang diterima melalui kelima indra supaya setiap individu dapat memilih, mengatur dan menerjemahkan suatu informasi untuk menciptakan gambaran dunia yang berarti.

2.4.2 Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Persepsi

Menurut Gibson, dkk dalam Rahmatullah (2014:11-13), ada 2 faktor yang mempengaruhi persepsi, faktor tersebut adalah sebagai berikut:

A. Fakor internal yang mempengaruhi persepsi, yaitu faktor-faktor yang terdapat dalam diri individu yang mencakup beberapa hal antara lain:

1. Fisiologis

Informasi masuk melalui alat indera, selanjutnya informasi yang diperoleh ini akan mempengaruhi dan melengkapi usaha untuk mempersepsi pada tiap orang berbeda-beda sehingga interprestasi terhadap lingkungan juga dapat berbeda.

2. Perhatian

Individu memerlukan sejumlah energi yang dikeluarkan untuk memperhatikan atau memfokuskan pada bentuk fisik dan fasilitas mental yang ada pada suatu obyek. Energi tiap orang berbeda-beda sehingga perhatian seseorang terhadap obyek juga berbeda dan hal ini akan mempengaruhi persepsi terhadap suatu obyek.

3. Minat

26

Persepsi terhadap suatu obyek bervariasi tergantung pada seberapa banyak energi atau perceptual vigilance yang digerakkan untuk mempersepsi. *Perceptual vigilance* merupakan kecenderungan seseorang untuk memperhatikan tipe tertentu dari stimulus atau dapat dikatakan sebagai minat.

4. Kebutuhan yang Searah

Faktor ini dapat dilihat dari bagaimana kuatnya seseorang individu mencari obyek-obyek atau pesan yang dapat memberikan jawaban sesuai dengan dirinya.

5. Pengalaman dan Ingatan

Pengalaman dapat dikatakan tergantung pada ingatan dalam arti sejauh mana seseorang dapat mengingat kejadian-kejadian lampau untuk mengetahui suatu rangsang dalam pengertian luas.

6. Suasana Hati

Keadaan emosi mempengaruhi perilaku seseorang, mood ini menunjukkan bagaimana perasaan seseorang pada waktu yang dapat mempengaruhi bagaimana seseorang dalam menerima, bereaksi dan mengingat.

- B. Faktor Eksternal yang mempengaruhi persepsi, merupakan karakteristik dari lingkungan dan obyek-obyek yang terlihat didalamnya. Elemen-elemen tersebut dapat mengubah sudut pandang seseorang terhadap dunia sekitarnya dan mempengaruhi bagaimana seseorang merasakannya atau menerimanya. Sementara itu faktor-faktor eksternal yang mempengaruhi persepsi adalah:
 - Ukuran dan Penempatan Dari Obyek atau Stimulus
 Faktor ini menyatakan bahwa semakin besarnya hubungan suatu obyek,
 maka semakin mudah dipahami. Bentuk ini akan mempengaruhi persepsi
 individu dan dengan melihat bentuk ukuran suatu obyek individu akan
 mudah untuk perhatian pada gilirannya membentuk persepsi.

2. Warna dari Obyek-obyek

Obyek-obyek yang mempengaruhi cahaya lebih banyak, akan lebih mudah dipahami *(to be perceived)* dibandingkan dengan yang sedikit. Keunikan dan Kekontrasan

3. Stimulus

Stimulus luar yang penampilannya dengan latar belakang dan sekelilingnya yang sama sekali diluar sangkaan individu yang lain akan banyak menarik perhatian.

4. Intensitas dan Kekuatan dari Stimulus

Stimulus dari luar akan memberi makna lebih sering diperhatikan dibandingkan dengan yang hanya sekali dilihat. Kekuatan dari stimulus merupakan daya dari suatu obyek yang bisa mempengaruhi persepsi.

5. Motion atau Gerakan

Individu akan banyak memberikan perhatian terhadap obyek yang memberikan gerakan dalam jangkauan pandangan dibandingkan obyek yang diam.

2.4.3 Proses Terjadinya Persepsi

Menurut Kotler dalam Twentinio (2013:14), Orang dapat memiliki persepsi yang berbeda atas objek yang sama karena tiga proses persepsi yaitu:

A. Perhatian Selektif

Orang mengalami sangat bayak rangsangan setiap hari, kebanyakan orang dapat dibanjiri oleh lebih dari 1.500 iklan per hari.

B. Distorsi Selektif

Kecendrungan menafsirkan informasi sehingga sesuai dengan prakonsepsi kita. Konsumen akan sering memelitir informasi sehingga menjadi konsisten dengan keyakinan awal mereka atas merek dan produk (pandangan mengenai produk).

C. Ingatan Selektif

Orang akan melupakan banyak hal yang mereka pelajari, tapi karena adanya ingatan selektif, orang akan cenderung mengingat hal-hal baik yang disebutkan tentang produk pesaing.

2.4.4 Dimensi Persepsi

Menurut Garvin dalam Yamit (2001:10), mengungkapkan ada delapan dimensi persepsi, yaitu:

A. Dimensi Kinerja Produk (*Performance*), yaitu karakteristik pokok dari produk inti. Apakah kualitas produk menggambarkan keadaan yang sebenarnya.

- B. Dimensi Keterandalan Produk (*Reliability*), yaitu kemungkinan tingkat kegagalan pemakaian.
- C. Dimensi Fitur Produk (Feature), yaitu karakteristik pelengkap atau tambahan.
- D. Dimensi Daya Tahan (*Durability*), yaitu berapa lama produk itu dapat terus digunakan.
- E. Dimensi Kesesuaian (*Comformance*), yaitu sejauh mana karakteristik desain dan operasi memenuhi standar-standar yang telah ditetapkan sebelumnya.
- F. Dimensi Kemampuan Diperbaiki (*Servicebility*), yaitu meliputi kecepatan, kompetensi, kenyamanan, kemudahan dalam pemeliharaan dan penanganan keluhan yang memuaskan.
- G. Dimensi Keindahan Tampilan Produk (*Aesthetic*), yaitu menyangkut corak, rasa, dan daya tarik produk.
- H. Dimensi Kualitas yang Dirasakan (*Perceived Quality*), yaitu menyangkut citra dan reputasi produk serta tanggung jawab perusahaan terhadapnya.

2.4.5 Skala Pengukuran Persepsi

Menurut Sugiono (2012:93) yang diterbitkan oleh Alfabeta di Bandung: Hal.93 Menjelaskan bahwa skala *Likert* merupakan metode pengukuran yang digunakan untuk mengukur sikap, pendapat dan persepsi seseorang atau kelompok orang tentang fenomena sosial.

Sedangkan menurut Dane Bertram pada jurnalnya "Likert Scale" menjelaskan bahwa "A psychometric response scale primariliy used in questionnaires to obtain participant's preferences or degree of agreement with a statement or set of statements. Likert scales are a non-comparative scaling technique and are unidimensional (only measure a single trait) in nature. Respondents are asked to indeicate their level of agreement with a given statement by way of an ordinal scale."

Yaitu skala respon psikometri terutama digunakan dalam kuesioner untuk mendapatkna preferensi peserta atau tingkat kesepakatan dengan pernyataan atau set pertanyaan. Skala Likert adalah teknik skala non komparatif dan undimensional (hanya mengukur sifat tunggal) secara alami . Responden diminta untuk menunjukkan tingkat kesepakatan melalui pernyataan yang diberikan dengan cara skala ordinal.

Dari dua pengertian diatas dapat disimpulkan bahwa skala likert merupakan metode perhitungan kuesioner yang dibagikan kepada responden untuk mengetahui skala sikap suatu objek tertentu.

Pada skala pengukuran persepsi menggunakan skala likert dengan 7 skala, dengan nilai terendah 1 dan skala tertinggi 7. Nilai tengah dari skala pengukuran adalah 4, dimana bila nilai pengukuran kurang dari 4 dinyatakan respon negatif dan bila lebih dari 4 dinyatakan respon positif.



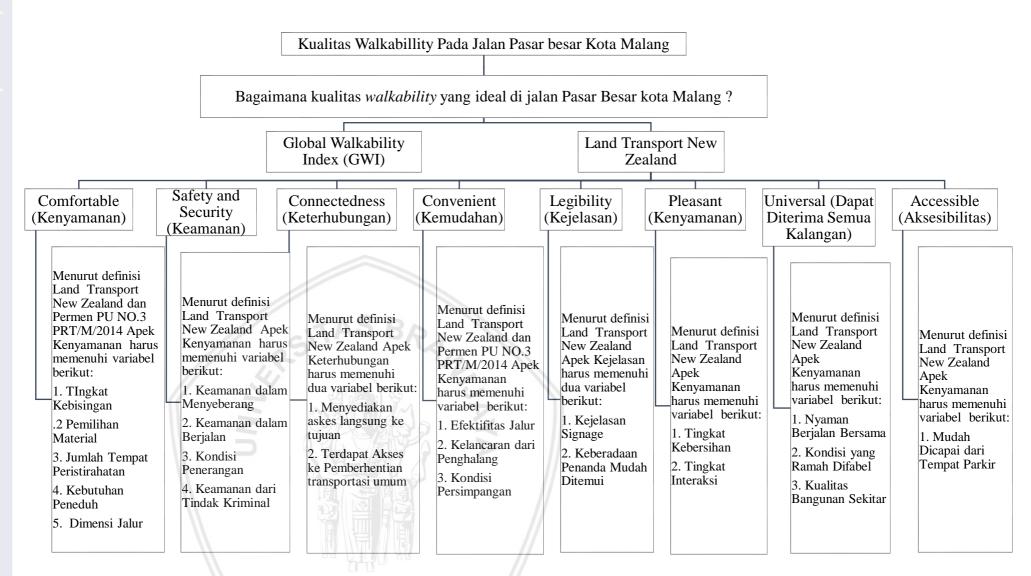
Tabel 2. 4 Tabel Teori Walkability yang digunakan dalam penelitian

No	Kriteria	Sub- Kriteria	Parameter	Sumber Teori	
1.	Kenyamanan	Tingkat kebisingan	Tingkat kebisingan	Permenkes no. 718 (1987)	
	Ages were on the market course the day store	and the first of the second se	Sumber kebisingan	dan Anggriani	
		100	Keberadaan vegetasi pengurai kebisingan	- 10	
		Pemilihan material	Jenis material	Permen PU No. 3 (2014)	
		Special Control of the State Control of Science	Keamanan material		
			Estetika material		
		Jumlah tempat peristirahatan	Keberadaan tempat peristirahatan	Permen PU No. 3 (2014)	
		878 570	Jarak antar tempat peristirahatan	Permen PU No. 3 (2014)	
		Kebutuhan peneduh	Kondisi dan maerial tempat peristirahatan		
			Keberadaan peneduh alami		
		1873	Keberadaan peneduh buatan		
		Dimensi jalur	Jebar jalur pedestrian	Permen PU No. 3 (2014)	
			Perbedaan ketinggian jalur pedestrian dari jalan		
			Tinggi bebas bangunan		
2.	Keamanan		Keberadaan penyeberangan	Permen PU No. 3 (2014)	
	(Safety & Security)		Jenis penyeberangan		
		ATAS BR	Peletakan tempat penyeberangan		
		Keamanan dalam berjalan	Keberadaan barrier	Permen PU No. 3 (2014)	
	//	47	Jarak jari jalan ke jalur pedestrian		
		SA CITATION SA	Perbedaan ketinggian jalur pedestrian		
		Kondisi penerangan	Keberadaan fasilitas penerangan	Permen PU No. 3 (2014)	
			Kondisi penerangan		
			Jumlah/ jarak antar fasilitas penerangan	97	
	\\	Keamanan dari tindak kriminal	Keramaian jalur pedestrian	Land Transport NZ (2007)	
	\\		Keberadaan tempat bersembunyi		

3.	Keterhubungan	Menyediakan akses langsung ke	Jarak antar bangunan	Permen PU No. 3 (2014)	
	(connectedness)	tujuan	Jarak bangunan terjauh ke terdekat		
	10 0	5	Keterhubungan jalur pedestrian ke bangunan	1	
		Terdapat akses ke pemberhentian	Keberadaan tempat pemberhentian kendaraan umum	Permen PU No. 3 (2014)	
		transportasi umum	Pencapaian menuju tempat pemberhentian	\$ 522	
4.	Kemudahan	Efektifitas jalur	Bentuk rute	Land Transport NZ (2007)	
	(convenient)	72/ 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 2	Kemenerusan jalur	1	
	Tax 9000	Kelancaran dari penghalang	Keberadaan penghalang	Land Transport NZ (2007)	
		7/ 3/50 5/	Jenis penghalang	1 2 2 2	
		Kondisi persimpangan	Keberadaan fasilitas difabel	Permen PU No. 3 (2014)	
		1750 St. 9751	Kemenerusan jalur pedestrian di persimpangan	8 334	
5.	Kejelasan	Kejelasan signage	Jenis signage	Permen PU No. 3 (2014)	
	(legibility)	egibility)	Kondisi signage		
	G09760 - 15-05		Keberadaan signage bagi pejalan kaki		
		Keberadaan penanda mudah	Komunikatif		
			Perletakan signage	Permen PU No. 3 (2014)	
		ditemui AS BA	Kemudahan signage dibaca	70 0000	
		2511	Orientasi signage		
б.	Kenyamanan	Tingkat kebersihan	Keberadaan tempat sampah	Permen PU No.3 (2014)	
	(pleasant)	-M (1)	Jarak antar tempat sampah		
			Kondisi kebersihan		
	1000 /000 -00	Tingkat interaksi	Tingkat interaksi	Land Transport NZ (2007)	
7.	Dapat diterima	Nyaman berjalan bersama	Jumlah kegiatan berjalan bersama	Land Transport NZ (2007)	
	semua kalangan	Kondisi yang ramah difabel	Keberadaan fasilitas bagi difabel	Permen PU No. 3 (2014)	
	(universal)	universal) Kualitas bangunan sekitar	Usia bangunan	Suri (2015)	
	100		Bentuk fasad bangunan	1 15 15 15 15 15 15 15 15 15 15 15 15 15	
	\\		Ukuran bangunan		
	\\		Tema warna bangunan		
	\	M. O.H. O. A.K.	Material bangunan		

8.	Aksesibilitas	Mudah dicapai dari tempat parkir	Jarak tempat parkir ke jalur pedestrian	Permen PU No. 3 (2014)
1000	90-00000000000000000000000000000000000		Keterhubungan menuju tempat parker	





Gambar 2. 5 Kerangka Teori Acuan Penelitian

Pada tabulasi dan kerangka teori muncul 8 aspek amatan yaitu Comfortable (Kenyamanan), Safety and Security (Keamanan), Connectedness (Keterhubungan), Convenient (Kemudahan), Legibility (Kejelasan), Pleasant (Kenyamanan), Universal (Dapat Diterima Semua Kalangan), Accessible (Aksesibilitas). Seluruh Aspek tersebut didapat dari Teori Land Transport New Zealand, Global Walkability Index, dan Permen PU No.3 PRT/M/2014. Berikut adalah penjabaran aspek dan variabel:

A. Aspek Kenyamanan

Menurut definisi *Land Transport New Zealand* dan Permen PU NO.3 PRT/M/2014 Apek Kenyamanan harus memenuhi variabel berikut

1. Tingkat Kebisingan

Menurut Permen NO.3 PRT/M/2014 tingkat kebisingan mempengaruhi tingkat kenyamanan pejalan kaki.

2. Pemilihan Material

Pada kriteria walkability yang ada pada Global Walkability Index, variabel tersebut merupakan variabel yang diamati dalam aspek Kenyamanan dan Daya Tarik (Covenience and Attractiveness) yaitu pada variabel Quality and Maint of Walking Path Surface

3. Jumlah Tempat Peristirahatan

Pada kriteria walkability yang ada pada Global Walkability Index, variabel tersebut merupakan variabel yang diamati dalam aspek Kenyamanan dan Daya Tarik (Covenience and Attractiveness) yaitu pada variabel Pedestrian Amenities

4. Kebutuhan Peneduh

Pada kriteria walkability yang ada pada Global Walkability Index, variabel tersebut merupakan variabel yang diamati dalam aspek Kenyamanan dan Daya Tarik (Covenience and Attractiveness) yaitu pada variabel Trees

5. Dimensi Jalur

Pada kriteria walkability yang ada pada Global Walkability Index, variabel tersebut merupakan variabel yang diamati dalam aspek Kenyamanan dan Daya Tarik (Covenience and Attractiveness), yaitu pada variabel Quality and Maint of Walking Path Surface

B. Aspek Keamanan (Safety & Security)

Menurut definisi *Land Transport New Zealand* Apek Kenyamanan harus memenuhi variabel berikut:

1. Keamanan dalam Menyeberang

Pada kriteria *walkability* yang ada pada *Global Walkability Index* kemanan dalam berjalan dan perilaku pejalan kaki juga merupakan variabel yang diamati dalam aspek *Safety and Security*. Yaitu pada variabel *Pedestrian Safety Education*.

2. Pada kriteria *walkability* yang ada pada *Global Walkability Index*, kondisi penyeberangan juga merupakan variabel yang diamati dalam aspek *Safety and Security*. Yaitu pada variabel *Crossing safety*

3. Keamanan dalam Berjalan

Pada kriteria *walkability* yang ada pada *Global Walkability Index* kemanan dalam berjalan dan perilaku pejalan kaki juga merupakan variabel yang diamati dalam aspek *Safety and Security*. Yaitu pada variabel *Pedestrian Safety Education*.

4. Kondisi Peneranga

Pada kriteria *walkability* yang ada pada *Global Walkability Index*, kondisi penerangan juga merupakan variabel yang diamati dalam aspek *Safety and Security*. Yaitu pada variabel *Security*.

5. Keamanan dari Tindak Kriminal

Pada kriteria walkability yang ada pada Global Walkability Index Keamanan dari Tindak Kriminal juga merupakan variabel yang diamati dalam aspek Safety and Security. Yaitu pada variabel Pedestrian Fatalities and Injuries.

C. Aspek Keterhubungan (connectedness)

Menurut definisi *Land Transport New Zealand* Apek Keterhubungan harus memenuhi dua variabel berikut:

1. Menyediakan askes langsung ke tujuan

Pada kriteria walkability yang ada pada Global Walkability Index, variabel tersebut merupakan variabel yang diamati dalam aspek Kenyamanan dan Daya Tarik (Covenience and Attractiveness). Yaitu pada variabel Connectivity

2. Terdapat Akses ke Pemberhentian transportasi umum

Pada kriteria walkability yang ada pada Global Walkability Index, variabel tersebut merupakan variabel yang diamati dalam aspek Kenyamanan dan Daya Tarik (Covenience and Attractiveness). Yaitu pada variabel Connectivity

D. Aspek Kemudahan (convenient)

Menurut definisi *Land Transport New Zealand* dan Permen PU NO.3 PRT/M/2014 Apek Kenyamanan harus memenuhi variabel berikut:

1. Efektifitas Jalur

BRAWIJAY

Pada kriteria *walkability* yang ada pada *Global Walkability Index*, variabel tersebut merupakan variabel yang diamati dalam aspek Kenyamanan dan Daya Tarik (*Covenience and Attractiveness*). Yaitu pada variabel Walking Path Congestion

2. Kelancaran dari Penghalang

Pada kriteria walkability yang ada pada Global Walkability Index, variabel tersebut merupakan variabel yang diamati dalam aspek Kenyamanan dan Daya Tarik (Covenience and Attractiveness). Yaitu pada variabel Obstructions.

3. Kondisi Persimpangan

Pada kriteria *walkability* yang ada pada *Global Walkability Index* variabel tersebut merupakan variabel yang diamati dalam aspek *Safety and Security*. Yaitu pada variabel Crossing Exposure.

E. Aspek Kejelasan (legibility)

Menurut definisi *Land Transport New Zealand* Apek Kejelasan harus memenuhi dua variabel berikut:

1. Kejelasan Signage

Pada kriteria walkability yang ada pada Global Walkability Index, kedua variabel tersebut merupakan variabel yang diamati dalam aspek Kenyamanan dan Daya Tarik (Covenience and Attractiveness). Yaitu pada variabel Pedestrian Amenities

2. Keberadaan Penanda Mudah Ditemui

Pada kriteria walkability yang ada pada Global Walkability Index, kedua variabel tersebut merupakan variabel yang diamati dalam aspek Kenyamanan dan Daya Tarik (Covenience and Attractiveness). Yaitu pada variabel Pedestrian Amenities

F. Aspek Kenyamanan (*pleasant*)

Menurut definisi *Land Transport New Zealand* Apek Kenyamanan harus memenuhi variabel berikut:

1. Tingkat Kebersihan

Pada kriteria *walkability* yang ada pada *Global Walkability Index*, kondisi penerangan juga merupakan variabel yang diamati dalam aspek Kenyamanan dan Daya Tarik (*Covenience and Attractiveness*)

2. Tingkat Interaksi

Pada Permen PU NO.3 PRT/M/2014 Tingkat interaksi mempengaruhi tingkat kenyamanan saat berjalan kaki untuk membentuk ruang social.

G. Aspek Dapat diterima semua kalangan (*universal*)

Menurut definisi *Land Transport New Zealand* Apek Kenyamanan harus memenuhi variabel berikut:

1. Nyaman Berjalan Bersama

Pada Permen PU NO.3 PRT/M/2014 variabel tersebut mempengaruhi tingkat kenyamanan saat berjalan kaki untuk membentuk ruang social.

2. Kondisi yang Ramah Difabel

Pada kriteria walkability yang ada pada Global Walkability Index, variabel tersebut merupakan variabel yang diamati dalam aspek Kenyamanan dan Daya Tarik (Covenience and Attractiveness). Yaitu pada variabel Disability Infrastructure.

3. Kualitas Bangunan Sekitar

Pada Permen PU NO.3 PRT/M/2014 variabel tersebut mempengaruhi tingkat kenyamanan saat berjalan kaki

H. Aspek Aksesibilitas

Menurut definisi Land Transport New Zealand Apek Kenyamanan harus memenuhi variabel Mudah Dicapai dari Tempat Parkir



BRAWIJAX

BAB III

METODE PENELITIAN

3.1 Metodologi Penelitian

Penelitian ini menggunakan metodologi deskriptif kualiatif yaitu dengan menjabarkan kondisi yang ada di lapangan lalu dianalisis secara deskriptif berdasarkan teori, kemudian dilakukan evaluasi kualitas dari aspek yang diteliti berdasarkan persepsi masyarakat. Objektifitas penelitian ini terletak pada penggunaan analisis data menggunakan statistik deskriptif untuk menjelaskan kualitas dari objek kajian berdasarkan persepsi pengguna (masyarakat).

3.2 Tahapan Penelitian

Tahapan untuk menyusun penelitian ini adalah sebagai berikut:

A. Tahap 1 Identifikasi Masalah

Tahap awal yang dilakukan dalam penelitian ini adalah mengidentifikasi masalah, di sekitar kawasan Pasar Besar kota Malang. Kemudian menentukan batasan masalah yang akan diamati, yakni di koridor jalan Pasar Besar Kota Malang.

B. Tahap 2 Pengumpulan Data

Berdasarkan identifikasi dan batasan masalah yang telah disimpulkan maka dapat diketahui kebutuhan data yang diperlukan. Data yang diperlukan dalam penelitian ini antara lain terkait studi terdahulu, data primer kondisi lapangan, dan data sekunder terkait administrasi objek studi. Data yang diambil dari lapangan berupa data hasil respon masyarakat pengguna jalur pejalan kaki di koridor jalan Pasar Besar kota Malang dalam bentuk kuesioner. Nantinya metode analisis data hasil kuesioner menggunakan statistik deskriptif dengan skala *likert* sebagai pengukur persepsi masyarakat.

C. Tahap 3 Analisis dan Sintesis

Pengolahan data dari hasil survei lapangan dianalisis menggunakan statistik untuk mengetahui kecenderungan respon dari responden terhadap kualitas *walkability* di area objek studi. Selanjutnya dilakukan analisis statistik dengan menggunakan *mean score* sebagai indikator tingkat kecenderungan persepsi masayarakat terhadap kualitas *walkability* di kawasan objek studi.

D. Tahap 4 Penarikan Kesimpulan

Setelah dilakukan tahap analisis dan ditesis dari permasalahan yang diteliti maka akan ditarik kesimpulan mengenai evaluasi kualitas *walkability* di kawasan objek studi. Kesimpulan yang akan dihasilkan merupakan sebuah bentuk paparan evaluasi mengenai kriteria – kriteria *walkability* beserta sintesis solusi yang ditawarkan untuk meningkatkan kualitas *walkability* di kawasan studi.

3.3 Lokasi, Objek, dan Subjek Penelitian

Untuk mengetahui subjek dan objek yang diteliti maka diperlukan gambaran umum mengenai hal – hal tersebut. Gambaran ini nantinya dapat di jadikan wawasan awal bagi peneliti untuk melakukan penelitian, sehingga penelitian ini nantinya akan tepat sasaran.

3.3.1 Lokasi penelitian

Studi dilakukan di kawasan Pasar Besar kota Malang Gambar 3.2. Dilihat dari skala kota, kawasan tersebut berada di pusat kota dan juga sebagai pusat perdagangan kota Malang. Batas kawasan yang diambil adalah koridor jalan Pasar Besar. Penelitian akan di lakukan di sepanjang koridor jalan tersebut dan juga halaman depan bangunan Pasar Besar Kota Malang. Kriteria penentuan lokasi berdasarkan kepadatan area komersial yang berpusat di Pasar Besar kota Malang dan juga data mengenai pergerakan lalu lintas pusat perdagangan dan area komersial kota Malang. Selain itu terdapat berbagai sumber berita yang meliput tentang kepadatan dan kemacetan yang terjadi di ruas jalan sekitar bangunan Pasar Besar Kota Malang.

Batasan area pengamatan dibagi menjadi 2 zona, yakni zona 1 koridor utara Jl. Pasar Besar dan koridor selatan jalan Pasar Besar. Koridor ini merupakan koridor utama di kawasan komersial Pasar Besar Gambar 3.1.



Gambar 3. 1 Pembagian Zona Lokasi Objek Studi

Sumber: Peta Persil Dinas PUPR Kota Malang dengan penyesuaian



Gambar 3. 2 Lokasi Objek Studi di koridor jalan Pasar Besar kota Malang

3.3.2 Objek penelitian

Objek yang diteliti adalah elemen *walkability* pada jalur pejalan kaki dan aksesibilitas pejalan kaki di sekitar kawasan, baik di sepanjang koridor jalan lokasi studi dan halaman depan gedung Pasar Besar kota Malang.

3.3.3 Subjek Penelitian

Subjek penelitian adalah pengunjung atau konsumen di sekitar kawasan pasar besar Kota Malang dan pedagang di kawasan Pasar Besar. Dengan rentan usia 18-60 tahun. Hal tersebut dimaksudkan untuk mengetahui kualitas *walkability* baik dari sudut distribusi barang dan sirkulasi pengunjung pasar. Batasan usia yang dimaksudkan bertujuan untuk mengurangi resiko jawaban yang menyimpang dari topik bahasan yang akan menyulitkan bagi responden diluar batas usia tersebut.

A. Populasi

Populasi dari subjek penelitian ini adalah seluruh pengguna fasilitas jalur pejalan kaki di wilayah area objek studi, yaitu sepanjang koridor jalan Pasar Besar. Sehingga populasi dalam penelitian ini tidak didapat diidentifikasi, sehingga nantinya data sampel yang akan diambil didasarkan pada waktu pengambilan data dengan subjek yang sedang menggunakan sarana jalur pejalan kaki.

B. Sampel

Menurut Sugiyono (2017:62) teknik sampling merupakan teknik pengambilan sampel. Teknik sampling yang akan digunakan dalam penelitian ini adalah dengan cara *Accidental Sampling* yang merupakan bagian dari non probably sampling.

42

Yaitu bentuk pengambilan sampel ini berdasarkan kebetulan, yang artinya bias siapa saja yang kebetulan bertemu dengan peneliti dan dianggap cocok menjadi sumber data akan menjadi sampel dalam penelitian ini. Kriteria yang digunakan penelitu adalah responden yang sedang berjalan di sepanjang jalur pejalan kaki di koridor jalan Pasar Besar. Kriteria tersebut digunakan mengingat besarnya jumlah populasi. Dalam penarikan jumlah sampel, apabila populasinya tidak diketahui secara pasti jumlahnya maka digunakan teknik atau rumus sesuai dengan teori Malhotra (2016:291) paling sedikit harus empat atau lima kali dari jumlah item pertanyaan. Dalam penelitian ini terdapat 22 item pertanyaan. Maka jumlah sampel yang digunakan dalam penelitian ini adalah 22 pertanyaan dikalian empat yaitu 88 sample. Kemudian dibulatkan menjadi 90 sampel. Menurut Arikunto (2006:131) sampel adalah sebgain atau wakil pupolasi yang diteliti. Penelitian ini menggunakan SPSS untuk mengolah data, dengan uji realibilitas dan validitas sampel (Saifudin, 2012). Karena zona amatan dibagi menjadi 2 bagian, maka responden yang diamati sejumlah 90 responden dengan 45 responden di masing-masing zona amatan. Data yang ingin diketahui dari subjek penelitian adalah persepsi subjek akan kualitas dan penggunaan jalur pejalan kaki serta ke-efektifan elemen-elemen walkability.

3.4 Waktu Penelitian

Waktu penelitian dibagi menjadi dua bagian yakni survei primer dan sekunder. Survey sekunder dilakukan kapan saja untuk mengambil data atau dokumen-dokumen terkait dengan informasi kawasan dan data administrasi kawasan. Survei primer akan dilakukan pada saat jam produktif kawasan perdagangan. Hal tersebut dapat diamati dengan pengamatan jam buka toko. Kemudian dilakukan survei dengan kuesioner pada waktuwaktu produktif kawasan perdagangan Tabel 3.1.

Tabel 3. 1 Tabel Waktu pengambilan kuesioner

Hari	Waktu	Metode
Akhir Pekan	Pagi (06.00-07.00) Siang (10.00-11.00) Sore (15.00-16.00)	Pembagian kuesioner
	Malam (18.00-19.00)	

Pengambilan data kuesioner di masing-masing waktu dilihat berdasarkan aspek yang akan diamati. Untuk pengambilan data pada malam hari ditujukan untuk melihat persepsi responden terhadap aspek keamanan saat berjalan pada malam hari. Hal ini terkait dengan aspek keamanan, baik keamanan dari tindak kriminal maupun keamanan saat berjalan di malam hari.

3.5 Variabel Penelitian

Dari kajian teori yang diperoleh, dapat memunculkan variabel-variabel penelitian. Variabel penelitian didapat dari beberapa sumber teori khusus walkability, kemudian dijabarkan dan disimpulkan aspek-aspek yang paling banyak muncul dari teori-teori tersebut kemudian dilengkapi dengan teori *walkability* dari *Land Transport New Zealand* (2007) serta di detailkan secara spesifik menggunakan standar lokal yang berlaku yaitu Permen PU, yang kemudian memunculkan ada 8 aspek dan 22 variabel penelitian. Berikut adalah variabel dan indikator penelitian untuk kuesioner masyakat yang dijabarkan sebagai berikut:



Tabel 3. 2 Variabel dan Pertanyaan Penelitian

No	Aspek	Variabel	Indikator	Pertanyaan
1.	Kenyamanan	Tingkat	Tingkat kebisingan	Anda tidak merasa
	76	kebisingan	Sumber kebisingan	terganggu dengan
		, i	Keberadaan vegetasi	kebisingan yang ada di
			pengurai kebisingan	sepanjang jalur pejalan
				kaki.
	1	Pemilihan	Jenis material	Material jalur pejalan
		material	Keamanan material	kaki membuat Anda
		1	Estetika material	nyaman berjalan di
				sepanjang jalur pejalan
			Carper or Aller	kaki.
		Jumlah	Keberadaan tempat	Anda mudah
		tempat	peristirahatan	menemukan tempat
		peristirahata	Jarak antar tempat	peristirahatan dan
		n	peristirahatan	tempat peristirahatan
			Kondisi dan maerial tempat	cukup nyaman di
			peristirahatan	sepanjang jalur pejalan kaki
		Kebutuhan	Keberadaan peneduh alami	Anda merasa Jumlah
		peneduh	LITAS BD	peneduh sudah cukup
		//	Keberadaan peneduh buatan	melindungi dari panas
	/		recordadan penedan obatan	matahari ketika berjalan
		Dimensi	Jebar jalur pedestrian	Lebar jalur pejalan kaki
		jalur	Perbedaan ketinggian jalur	membuat Anda nyaman
			pedestrian dari jalan	berjalan
			Tinggi bebas bangunan	~
2.	Keamanan		Keberadaan penyeberangan	Lokasi penyeberangan
	(Safety and		Jenis penyeberangan	zebra membuat Anda
	security)	menyeberan	Peletakan tempat	merasa nyaman saat
		g	penyeberangan	menyeberang
	\\	Keamanan	Keberadaan barrier	Jalur pejalan kaki
	\	dalam	Jarak jari jalan ke jalur	dengan jalan memiliki
	\	berjalan	pedestrian	batasan yang jelas dan
			Perbedaan ketinggian jalur	membuat Anda merasa
			pedestrian	aman saat berjalan kaki
				//
		Kondisi	Keberadaan fasilitas	Kondisi penerangan
		penerangan	penerangan	sudah cukup membuat
			Kondisi penerangan	Anda tenang saat
			Jumlah/ jarak antar fasilitas	berjalan kaki di malam
			penerangan	hari
		Keamanan	Keramaian jalur pedestrian	Anda merasa aman dari
		dari tindak	Keberadaan tempat	tindak kejahatan saat
		criminal	bersembunyi	berjalan di jalur pejalan kaki
3.			Jarak antar bangunan	

7	Keterhubung	Menyediaka	Tarak hangunan tariauh ka	Talur naialan kaki
	an	n akses	Jarak bangunan terjauh ke terdekat	Jalur pejalan kaki menyediakan akses
	(connectedne	langsung ke	Keterhubungan jalur	yang mudah ke tempat
				tujuan Anda.
	22)	tujuan	pedestrian ke bangunan	
		Terdapat	Keberadaan tempat	Anda merasa mudah
		akses ke	pemberhentian kendaraan	mendapatkan kendaraan
		pemberhenti	umum	umum karena jalur
		an	Pencapaian menuju tempat	pedestrian sudah
		transportasi	pemberhentian	terhubung baik dengan
		umum		pemberhentian
	50 20 AA		booster (1000)	kendaraan umum.
4.	Kemudahan	Efektifitas	Bentuk rute	Rute jalur pejalan kaki
	(convenient)	jalur	Kemenerusan jalur	membuat Anda mudah
	30 00	20		dan lancar untuk
				mencapai tujuan
		Kelancaran	Keberadaan penghalang	Anda merasa tidak ada
		dari	Jenis penghalang	penghalang berupa
		penghalang	P. B. B. B.	pedagang atau
		Penginang		penghalang lainnya saat
			TASPA	berjalan
		Kondisi	Keberadaan fasilitas difabel	Kondisi persimpangan
		persimpang		membuat Anda nyaman
	//		Kemenerusan jalur	saat meneruskan
		an	pedestrian di persimpangan	
5.	Vaislana	Vaislagen	Taring	berjalan kaki
٥.	Kejelasan	Kejelasan	Jenis signage	Penanda pada jalur
	(legibility)	signage	Kondisi signage	pejalan kaki
			Keberadaan signage bagi	mempermudah Anda
	\\		pejalan kaki	untuk menentukan arah
	\\		Komunikatif	dalam berjalan.
	\\	Keberadaan	Perletakan signage	Anda mudah
	\\	penanda	Kemudahan signage dibaca	menemukan dan
	\	mudah	Orientasi signage	memahami pendanda
		ditemui		untuk pejalan kaki.
6.	Kenyamanan	Tingkat	Keberadaan tempat sampah	Jalur pejalan kaki
	(pleasant)	kebersihan	Jarak antar tempat sampah	bersih
			Kondisi kebersihan	1 //
		Tingkat	Tingkat interaksi	Anda merasa tertarik
		interaksi		berinteraksi dengan
				orang lain saat berjalan
	lu.			di jalur pejalan kaki
7.	Dapat	Nyaman	Jumlah kegiatan berjalan	Anda merasa nyaman
	diterima	berjalan	bersama	membawa kerabat
	semua	bersama	The state of the s	berjalan kaki
	kalangan	Kondisi	Keberadaan fasilitas bagi	Jalur pejalan kaki ini
	(universal)	yang ramah	difabel	dapat digunakan dengan
		difabel	100 m 100 m	baik oleh penyandan
		R. Page at the First		disabilitas.
			Usia bangunan	
		8	Bentuk fasad bangunan	1
	2	1	Domait rasas vangunan	(C)

46

0	8.	Kualitas	Ukuran bangunan	Bangunan di sekitar
		bangunan	Tema warna bangunan	membuat Anda tertarik
		sekitar	Material bangunan	berjalan kaki
8.	Aksesibilitas	Mudah dicapai dari	Jarak tempat parkir ke jalur pedestrian	Anda mudah mencapai jalur pedestrian dari
		tempat parkir	Keterhubungan menuju tempat parkir	tempat parkir.

3.6 Metode Pengumpulan Data

Untuk mengidentifikasi permasalahan dalam penelitian ini dibutuhkan data yang mendukung untuk selanjutnya dianalisis secara ilmiah, data tersebut harus dikumpulkan baik dari sumber primer maupun sekunder, berikut adalah metode pengumpulan data pada penelitian ini (Muhadjir, 1996):

A. Proses Pengumpulan Data

Data yang dikumpulkan ditentukan oleh aspek - aspek yang akan diteliti. Data dikumpulkan berdasarkan topik yang telah ditentukan sebelumnya, topik tersebut terdiri atas sekumpulan permasalahan yang akan analisis sebagai sasaran penelitian (Sugiyono, 2007).

B. Metode Pengumpulan Data

Untuk mengumpulkan data dari sampel penelitian dilakukan dengan metode tertentu sesuai dengan tujuannya. Data-data tersebut dibagi berdasarkan cara memperolehnya, yaitu:

1. Data dan Informasi Primer

Data ini diperoleh langsung dari subyek penelitian (responden) yang berupa jawaban dari berbagai daftar pertanyaan dalam kuesioner yang diajukan kepada para penghuni, serta didukung wawancara untuk melengkapi kebutuhan data dan informasi (Poerwandari, 2009).

2. Data dan Informasi Sekunder

Data sekunder diperoleh dengan jalan mengambil data atau informasi yang telah dikumpulkan oleh pihak lain atau instansi terkait, Data sekunder berupa materi audio visual yang berupa peta, *Site Plan*, dan berbagai bentuk media yang diperlukan dalam kegiatan menganalisis permasalahan yang ada (Poerwandari, 2009).

3.6.1 Instrumen penelitian

Instrumen penelitian yang digunakan dalam penelitian adalah:

- a. Kuesioner untuk mengetahui respon mengenai persepsi masyarakat mengenai kualitas *walkability* dengan variabel-variabel yang telah ditentukan.
- b. Kamera untuk mengambil dokumentasi data-data fisik kawasan
- c. Mistar untuk mengukur dimensi elemen-elemen fisik *walkability* terkait dengan jalur pejalan kaki.

Skor jawaban merupakan nilai jawaban yang diberikan oleh responden. Contohnya sikap yang dipakai adalah "setuju". Selanjutnya memberikan 7 skala, sangat setuju, setuju, cukup setuju, netral, kurang setuju, tidak setuju, hingga sangat tidak setuju. Jika pertanyaan yang diberikan bersifat susah untuk diberikan jawaban , otomatis responden cenderung statik. Oleh karena itu dapat diberikan pilihan jawaban yang banyak misal 5-7 jawaban dari setiap pertanyaan. Hal itu bertujuan agar responden dapat memberikan penilaian sesuai dengan kriteria mereka berdasarkan pilihan yang ada.

Pada skala pengukuran persepsi menggunakan skala likert dengan 7 skala, dengan nilai terendah 1 dan skala tertinggi 7. Nilai tengah dari skala pengukuran adalah 4, dimana bila nilai pengukuran kurang dari 4 dinyatakan respon negatif dan bila lebih dari 4 dinyatakan respon positif

48

Skala jawaban	Nilai
Sangat tidak setuju	1
Tidak setuju	2
Kurang setuju	3
Netral	4
Cukup Setuju	5
Setuju	6
Sangat Setuju	7

3.6.2 Data Primer

Data primer adalah data yang didapatkan dari observasi atau pengamatan secara langsung mengenai objek yang diteliti. Pengumpulan data primer dilakuka n dengan observasi langsung dan mengambil informasi di lokasi objek studi, baik dengan pengamatan langsung atau dengan wawancara atau kuesioner kepada subjek di sekitar lokasi studi. Data bersifat kuantitatif, karena melibatkan skala yang terukur berupa kuesioner kepada subjek di lokasi studi. Selain itu pengambilan data berupa foto dan dokumentasi lainnya terkait kondisi fisik termasuk dalam pengumpulan data primer yang penting dalam penelitian.

Tabel 3. 4 Tabel kebutuhan data primer

Teknik pengumpulan data	Sumber data	Instrument yang digunakan	Data yang diperoleh
Dokumentasi	Objek penelitian dan lokasi studi	Kamera	Foto objek studi
Pengukuran	Objek penelitiam (koridor jl.pasar besar)	Mistar	Dimensi elemen- elemen fisik kawasan
Pembagian kuesioner	Subjek penelitian (pengunjung dan pedagang kawasan pasar besar kota malang)	Kuesioner	Persepsi masyarakat terhadap kualitas dan kenyamanan walkability

Pengertian kata menginventarisasi berarti mencatat atau mendaftar barang-barang milik kantor (perumahan, rumah tangga, dan sebagainya). Survei fisik jalan dimaksudkan untuk mengetahui kondisi nyata (eksisting) yang ada dari ruas dan persimpangan yang terdapat dalam sebuah daerah studi. Adapun tujuan yang ingin dicapai adalah :

 Mengetahui, memahami, dan menggunakan data survei inventarisasi jalan dalam kegiatan pembelajaran.

- 2. Mengumpulkan data inventaris jalan yang meliputi objek-objek seperti rambu, marka, dan kondisi jalan di ruas maupun simpangan jalan.
- 3. Sebagai data acuan untuk survei selanjutnya.

3.6.3 Data Sekunder

Data sekunder adalah data yang didapatkan tanpa melakukan pengamatan langsung di lokasi studi. Pengumpulan data sekunder dilakukan dengan mengumpulkan data-data dari instansi terkait atau di internet. Data berupa informasi atau dokumen administrasi kawasan yakni meliputi peta kawasan, jumlah kasus kejahatan yang terjadi dalam 2 tahun terakhir, standar-standar dan peraturan yang ditetapkan pemerintah serta penelitian terdahulu atau yang sejenis mengenai kriteria jalur pejalan kaki dan elemen-elemen *walkability* yang dapat menjadi indikator untuk kenyamanan subjek di sekitar kawasan lokasi studi.

3.7 Metode Analisis Data

Data didapat dari hasil kuesioner terhadap respon masyarakat mengenai kualitas walkability di sepanjang koridor jalan. Kemudian data persepsi masyarakat berupa data kuantitatif yang telah di dapatkan dari kuesioner oleh reponden di saring sesuai dengan poinpoin yang diamati, untuk diidentifikasi hingga memunculkan *mean score* persepsi pada masing-masing kriteria objek amatan. Kemudian data yang telah di petakan skalanya akan diolah dengan statistik menggunakan *software* SPSS versi 16. Selanjutnya akan dijabarkan dalam analisis statistik deskriptif untuk selanjutnya disimpulkan dan dicari solusi pemecahan masalah pada masing – masing variabel. Dari kesimpulan yang dapat diambil akan membantu untuk menentukan kriteria desain yang sesuai dengan lokasi amatan dan karakteristik kawasan.

3.8 Penarikan Kesimpulan

Hasil analisis dan sintesis penelitian dapat memunculkan kesimpulan terhadap permasalahan pada lokasi studi. Kemudian dari evaluasi tersebut dapat dimunculkan kriteria desain terhadap kawasan yang memenuhi aspek *walkability* dalam bentuk sketsa atau skematik desain kawasan.

3.9 Kerangka Penelitian

50

LATAR BELAKANG

- 1. Kawasan perdagangan di Kota Malang berpusat di Kecamatan Klojen. Kawasan perdagangan yang paling produktif terletak di kompleks Pasar Besar Kota Malang. Secara fisik kondisi kawasan Pasar Besar tidak teratur karena adanya pedagang kaki lima di sepanjang pedestrian ways dan parkir on street.
- 2. Pengadaan dan/atau perwujudan prasarana dan sarana jaringan pejalan kaki yang berguna untuk menyediakan aksesibilitas dan mobilitas pejalan kaki. Selain itu fungsi dan manfaat prasarana dan sarana pejalan kaki bertujuan untuk menjamin aspek keselamatan dan kenyamanan pejalan kaki.
- 3. Untuk meningkatkan kenyamanan sirkulasi baik dari pejalan kaki dan kendaraan bermotor, maka perlu dilakukan kajian terkait dengan kualitas walkability di jalan Pasar Besar Kota Malang.

IDENTIFIKASI MASALAH RUMUSAN MASALAH Berdasarkan identifikasi masalah diatas maka dalam penelitian ini dirumuskan permasalahan yang akan diteliti adalah bagaimana kualitas walkability yang ideal di jalan Pasar Besar kota Malang **TUJUAN & MANFAAT PENELITIAN** Mengetahui kualitas walkability pada jalur pejalan kaki koridor jalan pasar besar Kota Malang TEORI MENGENAI WALKABILITY DAN KAWASAN KOMERSIAL DATA SEKUNDER DATA PRIMER Data Administrasi Objek Studi Survery Fisik • KUESIONER • Studi Terdahulu Survey Kuisioner Berupa skala persepsi masyarakat mengenai kenyamanan dan Pengolahan Data kualitas walkability Statistik Menggunakan SPSS OBSERVASI Berupa data kondisi Analisis dan Sintesis Data eksisting objek studi dengan dokumentasi dan pengukuran secara langsung Penarikan Kesimpulan

Rekomendasi Desain Jalur Pejalan Kaki di Koridor Jl Pasar Besar Yang Ideal

BAB IV

HASIL DAN PEMBAHASAN

4.1 Gambaran Umum Lokasi Studi

Penelitian dilakukan di sepanjang koridor jalan Pasar Besar, kelurahan Sukoharjo, kecamatan Klojen, kota Malang. Jalan tersebut dipilih karena merupakan jalan utama yang menjadi akses utama menuju pusat perbelanjaan kota Malang. Koridor jalan tersebut juga menjadi sarana penghubung untuk pejalan kaki yang hendak menuju ke lokasi-lokasi perbelanjaan di kawasan tersebut, sehingga memerlukan penataan agar lebih nyaman digunakan oleh pejalan kaki.

4.1.1 Tinjauan Umum Lokasi Penelitian

Lokasi penelitian berada di kawasan Pasar Besar Kota Malang. Komplek perdagangan ini memiliki luas area sebesar 21.820 m² dan berbatasan dengan kompleks ruko perdagangan lainnya. Adapun batas-batasnya adalah bagian utara berbatasan dengan kompleks pertokoan Altara dan jalan Zainul Arifin. Bagian timur berbatasan dengan jalan Kopral Usman dan sebelah barat berbatasan dengan jalan Sersan Harun. Berikut adalah peta kawasan perdagangan Pasar Besar Kota Malang. Kemudian studi difokuskan kepada jalan Pasar Besar yang melintang dari sisi timur ke barat yang ada pada di sisi utara dari bangunan Pasar Besar.



Gambar 4. 1 Peta jalan Pasar Besar

Sumber: Google Earth Pro

Jalan Pasar Besar memiliki panjang 540 meter dari sisi timur hingga sisi barat, yang mana di setiap sisinya terdapat toko-toko ataupun rumah toko (ruko). Pada kawasan tersebut didominasi oleh pertokoan, selain itu juga terdapat fungsi bangunan lain seperti mall dan bank. Lokasi studi di dibatasi oleh kompleks pertokoan pasar dan bangunan pasar besar.



Gambar 4. 2 Jalan Pasar Besar

Sumber: Peta Persil Dinas PUPR Kota Malang dengan penyesuaian

Jalan Pasar Besar adalah jalan utama (dua arah) menuju kawasan kompleks perdagangan Pasar Besar kota Malang. Jalan terdebut didominasi oleh sirkulasi kendaraan bermotor meliputi mobil dan sepeda motor. Jalan Pasar Besar memiliki 2 jalur pejalan kaki pada sisi utara dan sisi selatan. Pada jalur pejalan kaki sisi utara terpotong oleh jalan Zainul Arifin, sedangkan pada jalur sisi selatan terpotong oleh jalan Sersan Harun dan jalan Kopral Usman. Pada kondisi eksisting kompleks sisi utara dari Pasar Besar, selain dipenuhi oleh bangunan ruko perdagangan, bahu jalan Zainul Arifin dan jalan Pasar Besar juga dijadikan lahan parkir. Secara eksisting kondisi koridor jalan Pasar Besar masih kurang tertata dengan baik, seperti banyak PKL disepanjang koridor jalan. Hal ini menyebabkan kenyamanan aksesibilitas di lokasi tersebut menjadi terganggu.

4.1.2 Sejarah Kawasan Perdagangan Pasar Besar

Pasar Besar Malang sebenarnya dulu dikelola oleh pihak swasta. Lalu, pasar ini mulai diambil alih oleh Pemerintah Kota Malang pada tahun 1914 dan baru benar-benar dibangun ulang pada tahun 1919. Karena lokasinya yang dekat dengan Pecinan, maka dulunya pasar ini biasa disebut sebagai Pasar Pecinan. Karena banyaknya pedagang serta cukup besarnya pajak yang masuk pada pemerintah, akhirnya pada 1919 pasar ini dibangun ulang dengan lebih tertata dan modern. Biaya pembuatan pasar ini cukup besar serta memakan waktu pengerjaan hingga lima tahun dan baru selesai pada 1924. Pada tahun 1935 dilakukan perbaikan sarana dan penataan ulang terhadap kumpulan los-los atau bedak yang berjualan di wilayah pasar besar. Pada tahun 1937, untuk memperlancar akses ke pasar, mulai

dibangun stasiun bus dan oplet di belakang Pasar Besar Malang. Tahun 1941, pasar mulai dilengkapi dengan tempat penitipan sepeda serta sarana MCK bagi pengunjung. Bagian dalam bangunan ini juga semakin nyaman dengan jalan yang lebar dan pedagang yang semakin tertata. Pada tahun 1991, bentuk pasar menjadi berubah dan menjadi bangunan yang sepenuhnya dikelilingi tembok di bagian luar. Selain itu, Pasar Besar Malang hadir dengan empat lantai. Lantai 1 dan 2 untuk menampung pasar tradisional. Lantai 3 untuk Matahari Department Store. Serta lantai 4 untuk Pusat Grosir Matahari. Di lantai 3 dan 4 juga diberi fasilitas tempat parkir kendaraan roda dua maupun empat. Setelah masa itu sempat terjadi kebakaran besar lagi pada tahun 2003, kebakaran bersumber dari lantai 3 Matahari Department Store. Pasca kebakaran, renovasi besar dilakukan. Namun, bentuk bangunan pasar tetap dan tidak berubah hingga saat ini.

4.1.3 Tata Guna Lahan Kawasan

Berdasarkan Peraturan Daerah Kota Malang Nomor 4 Tahun 2011 Tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Malang Tahun 2010 - 2030, Kawasan Pasar Besar merupakan kawasan perdagangan ditunjukkan pada Rencana Kawasan Perdagangan dan Jasa Pasal 50. Rencana pemenuhan kebutuhan fasilitas perdagangan dan jasa, meliputi peningkatan kualitas Pasar Besar, Pasar Dinoyo, Pasar Blimbing, dan Pasar Tawangmangu serta penambahan Pasar baru di sub wilayah Malang Timur dan Timur Laut. Selain itu juga terdapat rencana pengembangan kawasan perdagangan dan jasa berupa Pusat Perbelanjaan, dengan kegiatan perdagangan skala besar (grosir) jenis kelontong, garment, elektronika dan barang pelengkapan sehari-hari dilayani di sekitar pusat kota yaitu di sekitar Pasar Besar, Pecinan, dan Kiduldalem.

Sebagaimana telah tertera dalam Rencana Tata Ruang dan Wilayah Kota Malang tahun 2010-2030 bahwa kawasan Pasar Besar adalah kawasan perdagangan yang direncanakan akan dikembangkan dengan pemenuhan kebutuhan fasilitas perdagangan dan jasa untuk meningkatkan kualitas Pasar Besar Kota Malang. Pada pasal-pasal dokumen Rencana Tata Ruang dan Wilayah Kota tersebut diatas menjelasakan bahwa memang peruntukan lahan kawasan Pasar Besar Kota Malang adalah untuk kawasan perdagangan dan jasa. Namun pada koridor jalan Pasar Besar satu arah, bangunan komersial yang ada di sepanjang kanan dan kiri jalan termasuk ke dalam bangunan cagar budaya yang tidak boleh dirubah bentuk fasadnnya.



Gambar 4. 3 Gambar Tata Guna Lahan Koridor Jalan Pasar Besar. Sumber: Peta milik Perda Kota Malang No. 2 Tahun 2016 dengan penyesuaian

4.1.4 Kondisi Cuaca dan Iklim

Kota Malang yang terletak pada ketinggian antara 440 – 667 meter diatas permukaan air laut, merupakan salah satu kota tujuan wisata di Jawa Timur karena potensi alam dan iklim yang dimiliki. Letaknya yang berada ditengah-tengah wilayah Kabupaten Malang secara astronomis terletak 112,06° – 112,07° Bujur Timur dan 7,06° – 8,02° Lintang Selatan,

Kondisi iklim Kota Malang selama tahun 2008 tercatat rata-rata suhu udara berkisar antara 22,7°C – 25,1°C. Sedangkan suhu maksimum mencapai 32,7°C dan suhu minimum 18,4°C. Rata kelembaban udara berkisar 79% – 86%. Dengan kelembaban maksimum 99% dan minimum mencapai 40%. Seperti umumnya daerah lain di Indonesia, Kota Malang mengikuti perubahan putaran 2 iklim, musim hujan, dan musim kemarau. Dari hasil pengamatan Stasiun Klimatologi Karangploso.

4.1.5 Batasan Lokasi Penelitian

Lokasi Penelitian ini berada di sepanjang koridor jalan Pasar Besar, yang berbatasan dengan beberapa fungsi bangunan dan koridor jalan lain Gambar 4.4.



Gambar 4. 4 Peta Batasan Lokasi Penelitian Sumber : Peta Persil Dinas PUPR Kota Malang dengan penyesuaian

A. Batas Utara

Batas Utara jalan Pasar besar berbatasan dnegan ruko pertokoan barisan Altara, pertigaan jalan Zainul Arifin dan jalur pejalan kaki sepanjang jalan Pasar Besar baik sisi timur dan barat.

B. Batas Timur

Batas timur jalan Pasar Besar berbatasan dengan Jalan Gatot Subroto yang adalan jalan provinsi.

C. Batas Selatan

Batas Selatan jalan Pasar Besar berbatasan dengan barisan pertokoan dan bangunan Pasar Besar. Kemudian juga bersinggungan langsung dengan jalan Kopral Usman dan Sersan Harun, dan barisan parkir kendaraan bermotor pada jalan Sersan Harun dan Kopral Usman.

D. Batas Barat

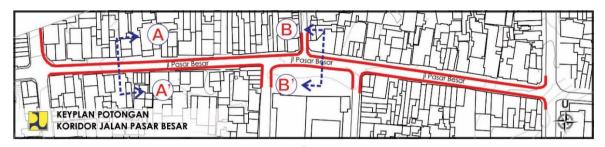
Batas Barat jalan Pasar Besar berbatasan dengan perempatan jalan Sultan Syahrir dan S. W Pranoto.

Batasan amatan fisik jalur pedestrian dipilih dari titik mula keberadaan jalur pedestrian di sepanjang jalan pasar besar sekitar 540 meter.

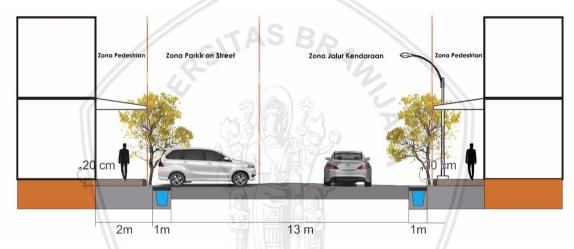
4.1.6 Koridor Jalan Pasar Besar

Jalan Pasar Besar merupakan jalan lurus yang membentang dari barat hingga timur. Sisi barat berbatasan dengan Jalan W. Pranoto dan Jalan Sultan Syahrir. Sedangkan sisi Timur berbatasan dengan Jalan Gatot Subroro dan Jalan Laksamana Martadinata. Di sepanjang jalan terdapat bangunan bangunan dan di antara bangunan dan jalan raya terdapat

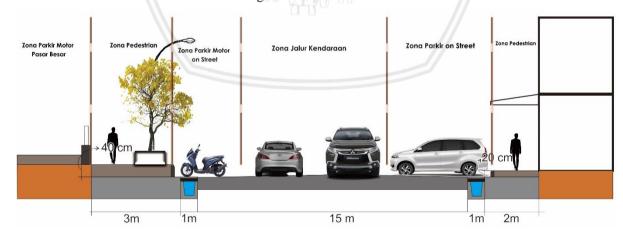
jalur pedestrian dengan ketinggian 20 cm dari permukaan jalan raya. Jalur pedestrian pada sisi utara dan selatan memiliki lebar yang sama yaitu 1,5 meter. Diantara jalur pedestrian dan jalan pada sisi utara jalan terdapat marka jalan yang ditujukan sebagai *parking on street* selebar 3 meter Gambar 4.5.



Gambar 4. 5 *Keyplan* Potongan Koridor Jalan Pasar Besar Sumber : Peta Persil Dinas PUPR Kota Malang dengan penyesuaian



Gambar 4. 6 Potongan A-A Koridor Jalan Pasar Besar



Gambar 4. 7 Potongan B-B Koridor Jalan Pasar Besar

4.2 Kualitas Walkability Jalur Pedestrian Jalan Pasar Besar

Gambaran identifikasi kondisi eksisting pada lokasi penelitian adalah untuk memberikan informasi mengenai keadaan lokasi studi saat dilakukan penelitian. Pada tahap

ini , peneliti mengklasifikasikan hasil dari pengamatan berdasarkan variabel penelitian yang merupakan kriteria dari jalur pejalan kaki yang *walkable*. Panjang Jalan Pasar besar adalah kurang lebih 540 meter.

4.2.1 Identifikasi Karakteristik Pejalan Kaki

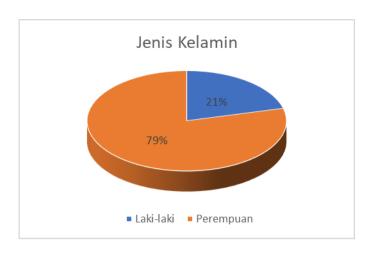
Dari observasi lapangan, pengamat mengelompokkan kategori pejalan kaki yang sering berjalan di Jalan Pasar Besar ini. Meliputi tujuan berjalan kaki, rentang usia dan jenis kelamin pejalan kaki.



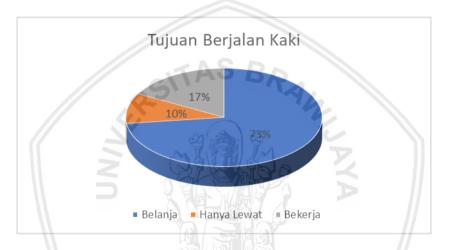
Gambar 4. 8 Pejalan Kaki di Jalur Pedestrian Koridor jalan Pasar Besar

Dilihat dari aspek tujuan berjalan kaki, pengamat menemukan lima jenis pejalan kaki yaitu pejalan kaki yang berjalan untuk berbelanja dan melihat-lihat. petugas keamanan (satpam toko, satpol pp dll), pedagang kaki lim, berdagang (pemilik toko tersebut), dan kurir toko. Seluruh kategori dapat ditemui sepanjang hari selama kegiatan perdagangan di jalan Pasar Besar masih aktif.

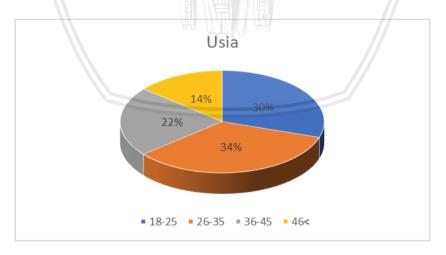
Aspek selanjutnya adalah rentang usia pejalan kaki, dimana pengamat menggunakan alat berupa kuesioner untuk mengetahui rentang usia pejalan kaki yang aktif pada Jalan Pasar Besar. Jumlah responden yang diambil berjumlah 90 orang, sehingga dapat dijabarkan sebagai berikut:



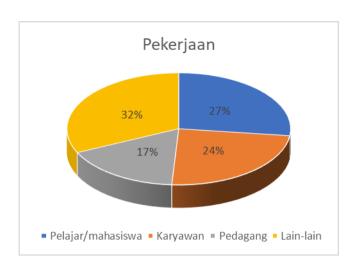
Gambar 4. 9 Grafik Karakteristik Jenis Kelamin Responden



Gambar 4. 10 Grafik Karakteristik Tujuan Berjalan Kaki Responden



Gambar 4. 11 Grafik Karakteristik Usia Responden



Gambar 4. 12 Grafik Karakteristik Pekerjaan Responden

Jumlah persentase pejalan kaki berdasarkan gender adalah pejalan kaki wanita lebih banyak dibandingkan pejalan laki-laki, yakni wanita 79% dan laki-laki 21% Gambar 4.9. Hal ini dikarenakan pada kawasan pasar besar banyak menjualn kebutuhan wanita, seperti toko kain, toko makeup dan lain lain.

Jumlah persentase pejalan kaki berdasarkan tujuan berjalan kaki, paling banyak pejalan kaki bertujuan untuk berbelanja, yakni 73%, hanya lewat 10%, dan bekerja 17% Gambar 4.10. Hal ini dikarenakan fungsi koridor jalan Pasar Besar adalah termasuk dalam kawasan perdagangan dan jasa. Sebagian responden yang hanya lewat dikarenakan hanya untuk menuju ke jalur transportasi di sisi lain koridor jalan Pasar Besar. Sebagian responden yang bekerja adalah pedagang dan karyawan di kawasan komersial koridor jalan Pasar Besar.

Jumlah persentase pejalan kaki berdasarkan usia, paling banyak didominasi oleh usia 26-35 tahun dengan persentase 34%., kemudian terbanyak kedua adalah rentan usia 18-25 tahun yakni sebanyak 30%. Kemudian usia 36-45 tahun sebanyak 22%, dan usia diatas 46 tahun adalah 14% Gambar 4.11. Hal ini dikarenakan mayoritas pejalan kaki adalah wanita, dan sepanjang jalur tersebut banyak didominasi oleh toko kain, perhiasan, dan alat make up, dimana hal tersebut adalah masih menjadi daya tarik responden dengan rentan usia 18-45 tahun.

Jumlah persentase responden pejalan kaki berdasarkan jenis pekerjaannya, yang paling banyak mengunjungi kawasan koridor jalan Pasar Besar adalah dengan latar belakang pekerjaan "lain-lain" 32 %. Sedangkan untuk latar belakang lainnya sebagai berikut : pelajar mahasiswa 27%, karyawan 24%, dan Pedagang 17% Gambar 4.12.

4.2.2 Tanggapan Masyarakat terhadap aspek-aspek *Walkability* di Kawasan Perdagangan Pasar Besar Kota Malang

Pada proses pengambilan data kuesioner di jalur pejalan kaki koridor jalan Pasar Besar kota Malang, pembagian jumlah responden masing- masing jalur sisi utara dan selatan adalah 45 responden. Pada hasil kuesioner masing-masing jalur pejalan kaki dilakukan uji validitas dan realibilitas menggunakan realibilitas statistik Cronbach Alpha. Skor minimum data dikatakan reliable adalah 0,6. Pada hasil kuesioner jalur pejalan kaki sisi utara, skor realibilitasnya adalah 0,751, maka hasil kuesioner dapat dikatakan reliable. Berikut adalah uji realibilitas kuesioner responden pada jalur pejalan kaki sisi utara koridor jalan Pasar Besar

Case Processing Summary

		N	%
Cases	Valid	45	100.0
	Excluded*	0	.0
	Total	45	100.0

a. Listwise deletion based on all variables in the procedure.

Reliability Statistics

*	Cronbach's Alpha	N of Items
\[.751	22

Gambar 4. 13 Hasil Uji Realibility data respon kuesioner sisi utara

Pada hasil kuesioner jalur pejalan kaki sisi selatan, hasil uji realibilitasnya adalah 0,847, maka data kuesioner dapat dikatakan reliable.

Case Processing Summary

	**	N	%
Cases	Valid	45	100.0
	Excluded*	0	.0
	Total	45	100.0

a. Listwise deletion based on all variables in the procedure.

	Reliability S	tatistics
→	Cronbach's Alpha	N of Items
	.847	22

Gambar 4. 14 Hasil Uji Realibility data respon kuesioner sisi Selatan

4.3 Analisis dan Sintesis Aspek walkability pada jalur pedestrian Jalan Pasar Besar

Aspek *walkability* pada jalur pedestrian di jalan Pasar Besar terdapat 8 aspek yang diteliti. Berdasarkan aspek yang telah ditetapkan terdapat 22 variabel yang akan ditanyakan responnya terhadap masyarakat pengguna jalur pejalan kaki di koridor jalan Pasar Besar kota Malang.

4.3.1 Analisis dan Sintesis Aspek Kenyamanan

A. Identifikasi Fisik Aspek Kenyamanan di koridor jalan Pasar Besar Jalur Utara



Gambar 4. 15 *Keyplan* jalur pejalan kaki sisi utara Sumber : Peta Persil Dinas PUPR Kota Malang dengan penyesuaian

Proses identifikasi diperlukan untuk mengetahui permasalahan dan kondisi eksisting jalur pejalan kaki sisi utara koridor jalan Pasar Besar, berikut adalah identifikasi permasalahan dan kondisi eksisting jalur pejalan kaki pada sisi utara :

1. Tingkat kebisingan

Tingkat kebisingan di lokasi sisi utara jalur pejalan kaki koridor jalan Pasar Besar masih cukup dapat diterima, karena memang sebagai area publik dengan kondisi terbuka. Sumber kebisingan berasal sdari lalu lalang kendaraan dan interaksi antar pengguna ruang cukup terasa namun masih tidak menyebabkan gangguan kepada pengunjung kawasan tersebut. Pada sepanjang jalur masih belum terdapat vegetasi pengurai kebisingan.

2. Pemilihan Material

Pemilihan material jalur pejalan kaki di sepanjang koridor jalan Pasar Besar menggunakan material pelingkup yang memiliki tingkat kekasaran yang cukup baik sehingga tidak mudah menyebabkan slip ketika digunakan untuk berjalan kaki. Material yang digunakan sebagai pelingkup utama adalah material batu ampyangan sikat dengan motif geometri dan warna cerah.



Gambar 4. 16 Material jalur pejalan kaki sisi utara koridor jalan Pasar Besar

3. Jumlah tempat peristirahatan

Saat ini disepanjang jalur pejalan kaki sisi utara koridor jalan Pasar Besar masih belum ada lokasi tempat peristirahatan bagi pejalan kaki. Sehingga variabel ini juga menjadi permasalahan yang cukup memiliki urgensi yang harus segera diselesaikan. Dikarenakan sesuai dengan standar dan peraturan yang berlaku hendaknya setiap 10 m terdapat tempat peristirahatan.

4. Eksisting peneduh

Pada kondisi eksisting kanopi atau peneduh di sepanjang jalur pejalan kaki sisi utara koridor jalan Pasar Besar masih belum maksimal, karena belum keseluruhan lebar jalur pejalan kaki yang ternaungi oleh peneduh, sehingga saat keadaan hujan akan menyulitkan pengguna jalur pejalan kaki melalui jalur tersebut. Pada sisi utara terdapat beberapa peneduh alami namun masih kurang maksimal karena tajuk tanaman peneduh tidak lebar.



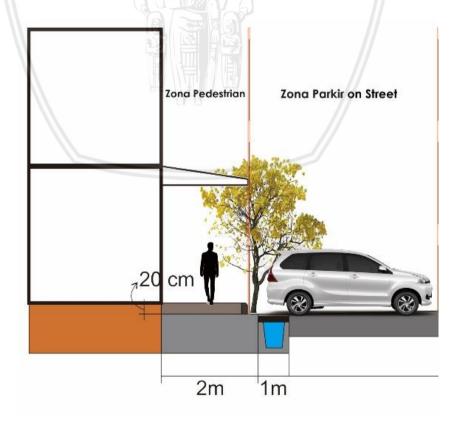
Gambar 4. 17 Gambar eksisting vegetasi jalur pejalan kaki sisi utara Sumber : Peta Persil Dinas PUPR Kota Malang dengan penyesuaian



Gambar 4. 18 Peneduh eksisting jalur pejalan kaki sisi utara

5. Dimensi jalur

Pada kondisi eksisiting jalur pejalan kaki sisi utara koridor jalan Pasar Besar lebar jalur kurang lebih hanya 2 meter dengan tinggi dari jalan setinggi 20 cm jalur ini cukup sempit apabila digunakan untuk berjalan bersampingan, sehingga kurang ideal untuk berada di kawasan sepadat koridor jalan Pasar Besar.



Gambar 4. 19 Potongan Dimensi Jalur Pejalan kaki sisi utara

B. Identifikasi Fisik Aspek Kenyamanan di koridor jalan Pasar Besar Jalur Selatan

Proses identifikasi diperlukan untuk mengetahui permasalahan dan kondisi eksisting jalur pejalan kaki sisi selatan koridor jalan Pasar Besar, berikut adalah identifikasi permasalahan dan kondisi eksisting jalur pejalan kaki pada sisi selatan:

1. Tingkat kebisingan

Tingkat kebisingan di lokasi sisi selatan jalur pejalan kaki koridor jalan Pasar Besar masih cukup dapat diterima, karena memang sebagai area publik dengan kondisi terbuka. Sumber kebisingan yang cukup terasa berada pada persimpangan di depan bangunan gedung Pasar Besar karena merupakan jalur pertemuan antar dua arus kendaraan sehingga sering terjadi kemacetan. Pada kondisi eksisting belum ada vegetasi pengurai kebisingan.

2. Pemilihan material

Pemilihan material jalur pejalan kaki di sepanjang sisi selatan koridor jalan Pasar Besar menggunakan material pelingkup yang memiliki tingkat kekasaran yang cukup baik sehingga tidak mudah menyebabkan slip ketika digunakan untuk berjalan kaki. Material yang digunakan sebagai pelingkup utama adalah material batu ampyangan sikat dengan motif geometri dan warna cerah. Kemudian pada jalur pejalan kaki selatan sisi timur menggunakan material keramik dengan guiding block. Akan tetapi terdapat sebagian keramik yang sudah pecah karena vegetasi.



Gambar 4. 20 Material jalur pejalan kaki sisi selatan koridor jalan Pasar Besar

3. Jumlah tempat peristirahatan

Saat ini disepanjang jalur pejalan kaki sisi selatan koridor jalan Pasar Besar masih belum ada lokasi tempat peristirahatan bagi pejalan kaki. Sehingga variabel ini juga menjadi permasalahan yang cukup memiliki urgensi yang harus segera diselesaikan. Dikarenakan sesuai dengan standar dan peraturan yang berlaku hendaknya setiap 10 m terdapat tempat peristirahatan. Sisi selatan merupakan sisi yang lebih padat karena dekat dengan gedung utama Pasar Besar kota Malang sehingga dibutuhkan tempat peristirahatan sementara bagi pengguna.

4. Eksisting peneduh

Pada kondisi eksisting kanopi atau peneduh di sepanjang jalur pejalan kaki sisi selatan koridor jalan Pasar Besar masih belum maksimal, karena belum keseluruhan lebar jalur pejalan kaki yang ternaungi oleh peneduh, sehingga saat keadaan hujan akan menyulitkan pengguna jalur pejalan kaki melalui jalur tersebut. Pada sisi selatan keberadaan peneduh alami cukup banyak namun kondisinya masih belum memiliki tajuk yang lebar sehingga belum mengcover keseluruhan area jalur pejalan kaki.



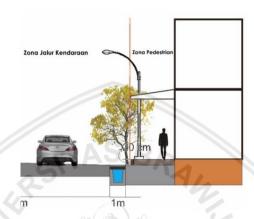
Gambar 4. 21 Titik perletakan vegetasi eksisting Sumber : Peta Persil Dinas PUPR Kota Malang dengan penyesuaian



Gambar 4. 22 Peneduh eksisting jalur pejalan kaki sisi selatan

5. Dimensi jalur

Pada kondisi eksisiting jalur pejalan kaki sisi selatan koridor jalan Pasar Besar lebar jalur kurang lebih 2-3 meter dengan tinggi dari jalan setinggi 20-40 cm jalur ini cukup sempit apabila digunakan untuk berjalan bersampingan, terutama pada pusat perbelanjaan Pasar Besar yang harusnya memiliki dimensi lebih lebar untuk mengcover aktifitas pengguna.



Gambar 4. 23 Potongan Dimensi Jalur Pejalan kaki sisi selatan

C. Evaluasi Pengguna Terhadap Aspek Kenyamanan di koridor jalan Pasar Besar Jalur Utara

Tabel 4. 1 Mean score Aspek Kenyamanan Jalur Utara

Aspek	Variabel	Keterangan	Mean score
Kenyamanan (comfortabel)	Tingkat Kebisingan	Untuk mengetahui apakah pejalan kaki tidak merasa terganggu dengan kebisingan yang ada di sepanjang jalur pejalan kaki.	4,530
	Pemilihan material	Untuk mengetahui apakah pejalan kaki nyaman berjalan di sepanjang jalur pejalan kaki dengan material yang digunakan pada trotoar.	5,155
	Jumlah tempat peristirahatan	Untuk mengetahui apakah pejalan kaki mudah menemukan tempat peristirahatan dan apakah tempat peristirahatan cukup nyaman di sepanjang jalur pejalan kaki	1,800
	Kebutuhan peneduh	Untuk mengetahui apakah pejalan kaki merasa jumlah peneduh sudah cukup melindungi dari panas matahari ketika berjalan	3,178
	Dimensi jalur	Untuk mengetahui apakah pejalan kaki nyaman berjalan dengan dimensi jalur pejalan kaki yang tersedia.	3,220

Pada apek kenyamanan (comfortable) terdapat lima sub variabel yang diajukan sebagai pertanyaan kepada masyarakat. Dari keseluruhan variabel, yang mendapatkan respon positif dari responden hanya ada dua variabel yaitu "Tingkat Kebisingan" dan "Pemilihan Material". Berdasarkan hasil kuesioner dan analisis statistik yang dilakukan, pada varaibel "tingkat kebisingan" memiliki mean score sebesar 4,530. Hal ini mengindikasikan responden merasa tidak terlalu terganggu dengan kondisi tingkat kebisingan di area tersebut. sedangkan pada variabel pemilihan material, responden menanggapi pemilihan material sudah cukup membuat nyaman berjalan kaki. Material terbuat dari "batu ampyangan" dengan tekstur yang cukup rata sudah membuat responden cukup nyaman. Material batu ampyangan tidak membuat permukaan jalur pejalan kaki menjadi licin bila terkena hujan dan juga bertekstur sehingga tidak membuat pejalan kaki khawatir akan tergelincir walaupun berjalan pada permukaan yang miring.

Sedangkan pada variabel "Jumlah tempat peristirahatan", "kebutuhan peneduh" dan "dimensi jalur" mendapatkan respon yang kurang positif dari responden. Skor paling rendah yaitu 1,800 ada pada variabel "jumlah tempat peristirahatan" karena responden tidak menemukan tempat peristirahatan yang cukup di sepanjang jalur pejalan kaki. Tempat peristirahatan yang seharusnya tersedia adalah berupa kursi taman outdoor yang dapat mengakomodasi pejalan kaki untuk beristirahat pada titik-titik tertentu dengan ukuran kursi yang sesuai. Untuk variabel "kebutuhan peneduh" hanya memperoleh skor 3,178 karena responden merasa kurang ternaungi dengan jumlah peneduh yang ada di sepanjang jalan. Hal ini dikarenakan ketersediaan peneduh baik alami maupun berupa kanopi pertokoan di sepanjang jalan sangat minim sehingga jalur pedestrian yang ternaungi oleh peneduh hanya sedikit. Hal ini dapat ditingkatkan dengan penambahan vegetasi peneduh khusus untuk jalur pejalan kaki. Pada variabel "dimensi jalur" dengan lebar jalur pedestrian 2 meter, hanya memperoleh skor 3,220, karena responden merasa kurang nyaman dengan dimensi jalur pedestrian saat berjalan di sepanjang koridor jalur pejalan kaki sisi utara. Pejalan kaki berdesakan ketika berpapasan dengan pejalan kaki berlawanan arah yang sedang membawa barang belanjaan. Sehingga dengan kondisi lebar jalur pejalan kaki 1,5 meter masih kurang mengakomodasi volume pejalan kaki. Hal ini dapat ditingkatkan dengan penambahan lebar jalur pejalan kaki minimum sesuai standar adalah 2 meter.

D. Evaluasi Pengguna Terhadap Aspek Kenyamanan di koridor jalan Pasar Besar Jalur Selatan

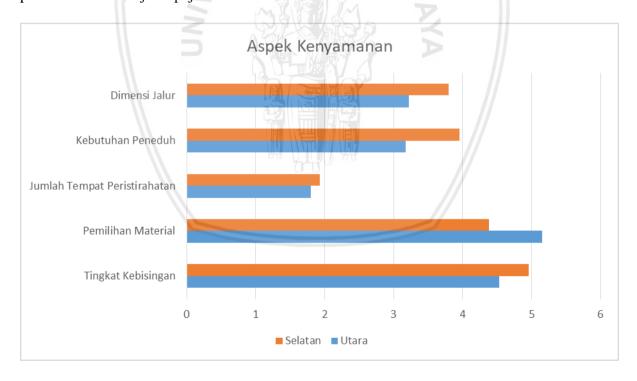
Tabel 4. 2 Mean score Aspek Kenyamanan Jalur Selatan

Aspek	Variabel	Keterangan	Mean score
Kenyamanan (comfortabel)	Tingkat Kebisingan	Untuk mengetahui apakah pejalan kaki tidak merasa terganggu dengan kebisingan yang ada di sepanjang jalur pejalan kaki.	4,956
	Pemilihan material	Untuk mengetahui apakah pejalan kaki nyaman berjalan di sepanjang jalur pejalan kaki dengan material yang digunakan pada trotoar.	4,378
	Jumlah tempat peristirahatan	Untuk mengetahui apakah pejalan kaki mudah menemukan tempat peristirahatan dan apakah tempat peristirahatan cukup nyaman di sepanjang jalur pejalan kaki	1,933
	Kebutuhan peneduh	Untuk mengetahui apakah pejalan kaki merasa jumlah peneduh sudah cukup melindungi dari panas matahari ketika berjalan	3,956
	Dimensi jalur	Untuk mengetahui apakah pejalan kaki nyaman berjalan dengan dimensi jalur pejalan kaki yang tersedia.	3,800

Pada koridor jalur selatan aspek kenyamanan yang diteliti memiliki lima variabel, dari keseluruhan variabel, yang mendapatkan respon positif dari responden hanya ada dua variabel yaitu "Tingkat Kebisingan" dan "Pemilihan Material". Berdasarkan hasil kuesioner dan analisis statistik yang dilakukan, pada varaibel "tingkat kebisingan" memiliki *mean score* sebesar 4,956. Hal ini mengindikasikan responden merasa tidak terlalu terganggu dengan kondisi tingkat kebisingan di area tersebut, sedangkan pada variabel pemilihan material, responden menanggapi pemilihan material sudah cukup membuat nyaman berjalan kaki dengan nilai *mean score* 4,378. Material jalur pejalan kaki di koridor selatan terbuat dari "batu ampyangan" dengan tekstur yang cukup rata sudah membuat responden cukup nyaman. Material batu ampyangan tidak membuat permukaan jalur pejalan kaki menjadi licin bila terkena hujan dan juga bertekstur sehingga tidak membuat pejalan kaki khawatir akan tergelincir walaupun berjalan pada permukaan yang miring.

Sedangkan pada variabel "Jumlah tempat peristirahatan", "kebutuhan peneduh" dan "dimensi jalur" mendapatkan respon yang kuang positif dari responden. Skor paling rendah yaitu 1,933 ada pada variabel "jumlah tempat peristirahatan" karena responden tidak

menemukan tempat peristirahatan yang cukup di sepanjang jalur pejalan kaki. Tempat peristirahatan yang seharusnya tersedia adalah berupa kursi taman outdoor yang dapat mengakomodasi pejalan kaki untuk beristirahat pada titik-titik tertentu dengan ukuran kursi yang sesuai. Untuk variabel "kebutuhan peneduh" hanya memperoleh skor 3,956 karena responden merasa kurang ternaungi dengan jumlah peneduh yang ada di sepanjang jalan. Hal ini dikarenakan ketersediaan peneduh baik alami maupun berupa kanopi pertokoan di sepanjang jalan sangat minim sehingga jalur pedestrian yang ternaungi oleh peneduh hanya sedikit. Hal ini dapat ditingkatkan dengan penambahan vegetasi peneduh khusus untuk jalur pejalan kaki. Pada variabel "dimensi jalur" dengan lebar jalur pedestrian 2-3 meter, hanya memperoleh skor 3,800, karena responden merasa kurang nyaman dengan dimensi jalur pedestrian saat berjalan di sepanjang koridor jalur pejalan kaki sisi selatan. Pejalan kaki berdesakan ketika berpapasan dengan pejalan kaki berlawanan arah yang sedang membawa barang belanjaan. Sehingga dengan kondisi lebar jalur pejalan kaki 1,5 meter masih kurang mengakomodasi volume pejalan kaki. Hal ini dapat ditingkatkan dengan penambahan lebar jalur pejalan kaki minimum sesuai standar adalah 2 meter.



Gambar 4. 24 Grafik Perbandingan *Mean score* Aspek Kenyamanan

Berdasarkan hasil kuesioner yang telah disebar dapat diketahui respon masyarakat mengenai aspek kenyamanan dari jalur pejalan kaki di area koridor jalan Pasar Besar. Pada gambar diatas dapat diketahui perbandingan kualitas aspek kenyamanan pada masing – masing sisi jalur pejalan kaki. Pada variabel dimensi jalur, kebutuhan peneduh, jumlah

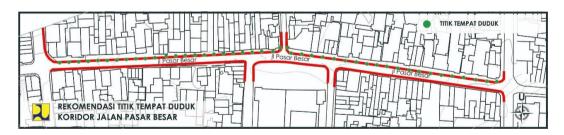
tempat peristirahatan, serta tingkat kebisingan menunjukkan kualitas sisi selatan mendapat respon lebih baik dibanding sisi utara. Sedangkan untuk variabel pemilihan material sisi utara lebih baik dibanding dengan sisi selatan. Pada kedua sisi memiliki kekurangn yang sama yaitu pada variabel dimesi jalur, kebutuhan peneduh dan jumlah tempat peristirahatan.

E. Sintesis Aspek Kenyamanan pada jalur pejalan kaki jalan Pasar Besar Kota Malang.

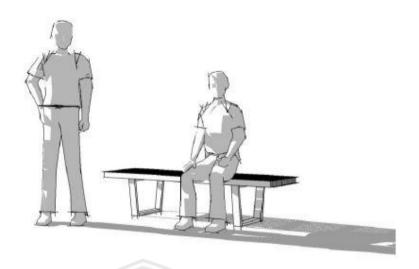
Dari analisis mean score diatas maka dapat disintesis bahwa pada aspek kenyamanan pada jalur utara terdapat beberapa variabel yang memerlukan peningkatan kualitas yaitu sebagai berikut :

A. Jumlah tempat peristirahatan

Pada variabel "jumlah tempat peristirahatan" masih menunjukkan nilai yang negatif yaitu sebesar 1,800 dari nilai sempurna 7, sehingga diperlukan peningkatan kualitas agar menjadi jalur pejalan kaki yang ideal. Idealnya tempat duduk terletak di luar ruang bebas jalur pejalan kaki dengan jarak antar tempat duduk yaitu 10 meter. Tempat duduk dibuat dengan dimensi lebar 0,4-0,5 meter dan panjang 1,5 meter, serta menggunakan material yang memiliki durabilitas tinggi seperti metal dan beton cetak. Dengan standar yang telah dibuat oleh Permen PU dengan jarak perletakan antara kursi 10 meter sudah cukup memenuhi kebutuhan pejalan kaki. Dikarenakan volume pejalan kaki cukup tinggi sehingga memerlukan tempat peristirahatan yang cukup. Dimensi kursi yang dibuat oleh standar juga sudah cukup mengakomodasi pejalan kaki ketika sedang membawa barang-barang belanja dan lain-lain. Berikut adalah sketsa perletakan titik-titik tempat peristirahatan sepanjang jalur pejalan kaki sisi utara.



Gambar 4. 25 Gambar perletakan titik tempat duduk. Sumber : Data olahan pribadi



Gambar 4. 26 Gambar Tenpat duduk di Jalur Pejalan Kaki Sumber : Permen PU Nomor 03/PRT/M/2014

B. Sintesis Kualitas Kebutuhan Peneduh

Pada variabel "kebutuhan peneduh" masih menunjukkan nilai yang negatif yaitu sebesar 3,178 dari nilai sempurna 7, sehingga diperlukan peningkatan kualitas agar menjadi jalur pejalan kaki yang ideal. Untuk mewujudkan aspek kenyamanan, jalur pedestrian juga harus memiliki vegetasi peneduh pejalan kaki untuk penurun iklim mikro. Jalur hijau ditempatkan pada jalur amenitas dengan lebar 150 centimeter dan bahan yang digunakan adalah tanaman peneduh. Dengan penambahan jalur hijau selebar sesuai setandar sudah cukup memenuhi kebutuhan peneduhan di sepanjang jalur pejalan kaki. Didukung dengan pemilihan tanaman peneduh yang memiliki tajuk lebar dapat lebih memaksimalkan kualitas peneduhan. Di setiap peneduh berupa vegetasi juga dapat lebih maksimal apabila disinkronisasikan dengan ketersediaan fasilitas tempat peristirahatan. Dikarenakan memiliki jarak standar penyediaan yang sama.



Gambar 4. 27 Tampak atas pengembangan jalur hijau Sumber : Data olahan pribadi

C. Sintesis Kualitas Pada Dimensi Jalur

Pada variabel "dimensi jalur" masih menunjukkan nilai yang negatif yaitu sebesar 3,220 dari nilai sempurna 7, sehingga diperlukan peningkatan kualitas agar menjadi jalur pejalan kaki yang ideal. Jalur pejalan kaki harus dirancang berdasarkan kebutuhan orang untuk bergerak aman, mudah, nyaman dan tanpa hambatan. Jalur pejalan kaki harus terbebas dari halangan atau objek yang menonjol atau penghalang vertikal minimal 2,5 meter dari permukaan jalur pejalan kaki yang berbahaya bagi pejalan kaki dan bagi yang memiliki keterbatasan penglihatan. Lebar jalur pejalan kaki harus sesuai pada intensitas penggunaannya. Jalur pejalan kaki minimal memiliki lebar 1,8 hingga 3,0 meter atau lebih. Lebar minimum untuk kawasan pertokoan dan perdagangan yaitu 2 meter. Kondisi ini ditujukan untuk memfasilitasi pejalan kaki yang berjalan berdampingan atau yang berjalan berlawanan arahisatu sama lain. Fasilitas tambahan berupa tempat pemberhentian atau halte dengan luas 1,5 meter x 2,4 meter. Jalur pejalan kaki juga harus dibedakan ketinggiannya dengan jalan. Ketinggian maksimal antara jalur pejalan kaki dari jalan adalah 20 centimeter.

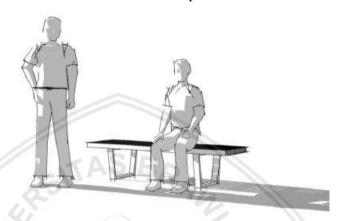
Sedangkan dari analisis mean score pada jalur pejalan kaki sisi selatan maka dapat disintesis bahwa pada aspek kenyamanan pada jalur selatan terdapat beberapa variabel yang memerlukan peningkatan kualitas yaitu sebagai berikut :

1. Sintesis kualitas jumlah tempat peristirahatan

Pada variabel "jumlah tempat peristirahatan" masih menunjukkan nilai yang negatif yaitu sebesar 1,933 dari nilai sempurna 7, sehingga diperlukan peningkatan kualitas agar menjadi jalur pejalan kaki yang ideal. Idealnya tempat duduk terletak di luar ruang bebas jalur pejalan kaki dengan jarak antartempat duduk yaitu 10 meter. Tempat duduk dibuat dengan dimensi lebar 0,4-0,5 meter dan panjang 1,5 meter, serta menggunakan material yang memiliki durabilitas tinggi seperti metal dan beton cetak. Dengan standar yang telah dibuat oleh Permen PU dengan jarak perletakan antara kursi 10 meter sudah cukup memenuhi kebutuhan pejalan kaki. Dikarenakan volume pejalan kaki cukup tinggi sehingga memerlukan tempat peristirahatan yang cukup. Dimensi kursi yang dibuat oleh standar juga sudah cukup mengakomodasi pejalan kaki ketika sedang membawa barang-barang belanja dan lain-lain. Berikut adalah sketsa perletakan titik-titik tempat peristirahatan sepanjang jalur pejalan kaki sisi selatan.



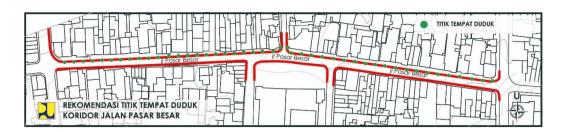
Gambar 4. 28 Gambar perletakan tempat duduk Sumber : Data olahan pribadi



Gambar 4. 29 Gambar Tenpat duduk di Jalur Pejalan Kaki Sumber : Dokumen pribadi

2. Sintesis Kualitas Kebutuhan Peneduh

Pada variabel "kebutuhan peneduh" masih menunjukkan nilai yang negatif yaitu sebesar 3,956 dari nilai sempurna 7, sehingga diperlukan peningkatan kualitas agar menjadi jalur pejalan kaki yang ideal. Untuk mewujudkan aspek kenyamanan, jalur pedestrian juga harus memiliki vegetasi peneduh pejalan kaki untuk penurun iklim mikro. Jalur hijau ditempatkan pada jalur amenitas dengan lebar 150 centimeter dan bahan yang digunakan adalah tanaman peneduh setiap 10 meter. Dengan penambahan jalur hijau selebar sesuai setandar sudah cukup memenuhi kebutuhan peneduhan di sepanjang jalur pejalan kaki. Didukung dengan pemilihan tanaman peneduh yang memiliki tajuk lebar dapat lebih memaksimalkan kualitas peneduhan. Di setiap peneduh berupa vegetasi juga dapat lebih maksimal apabila disinkronisasikan dengan ketersediaan fasilitas tempat peristirahatan. Dikarenakan memiliki jarak standar penyediaan yang sama.



Gambar 4. 30 Tampak Atas Pengembangan Jalur Hijau Sumber : Data olahan pribadi

3. Sintesis Kualitas Pada Dimensi Jalur

Pada variabel "dimensi jalur" masih menunjukkan nilai yang negatif yaitu sebesar 3,800 dari nilai sempurna 7, sehingga diperlukan peningkatan kualitas agar menjadi jalur pejalan kaki yang ideal. Jalur pejalan kaki harus dirancang berdasarkan kebutuhan orang untukibergerak aman, mudah, nyaman dan tanpa hambatan. Jalur pejalan kaki harus terbebas dari halangan atau objek yang menonjol atau penghalang vertikal minimal 2,5 meter dari permukaan jalur pejalan kaki yang berbahaya bagi pejalan kaki dan bagi yang memiliki keterbatasan penglihatan. Lebar jalur pejalan kaki harus sesuai pada intensitas penggunaannya. Jalur pejalan kaki minimal memiliki lebar 1,8 hingga 3,0 meter atau lebih. Lebar minimum untuk kawasan pertokoan dan perdagangan yaitu 2 meter. Kondisi ini ditujukan untuk memfasilitasi pejalan kaki yang berjalan berdampingan atau yang berjalan berlawanan arahisatu sama lain. Fasilitas tambahan berupa tempat pemberhentian atau halte dengan luas 1,5 meter x 2,4 meter. Jalur pejalan kaki tidak boleh kurang dari 1,2 meter yang merupakan lebar minimum yang dibutuhkan untuk orang yang membawa seekor anjing, pengguna alat bantu jalan, dan para pejalan kaki. Jalur pejalan kaki juga harus dibedakan ketinggiannya dengan jalan. Ketinggian maksimal antara jalur pejalan kaki dari jalan adalah 20 centimeter.

4.3.2 Analisis dan Sintesis Aspek keamanan (safety and security)

A. Identifikasi Fisik Aspek Keamanan di koridor jalan Pasar Besar Jalur Utara

1. Keamanan dalam menyeberang

Pada kondisi eksisting sisi utara jalur pejalan kaki koridor jalan Pasar Besar belum terdapat jalur penyeberangan yang jelas sehingga pengguna menyeberang jalan di sembarang tempat. Idealnya hendaknya disediakan jalur penyeberangan baik berupa *zebra cross* maupun jembatan penyeberangan. Sehingga dapat disimpulkan bahwa pada koridor sisi utara masih belum memenuhi kriteria ideal untuk kriteria keamaan dalam menyeberang.



Gambar 4. 31 Kondisi eksisting pengguna menyeberang jalan

2. Keamanan dalam berjalan

Pada kondisi eksisting jalur pejalan kaki di sisi utara koridor jalan Pasar Besar sudah terdapat perbedaan ketinggian berupa kastin dan peninggian peil lantai setinggi 20cm dari jalan. Jalur pejalan kaki pada sisi utara langsung berbatasan dengan badan jalan.pembatas yang cukup jelas antara jalan dan jalur pejalan kaki adalah peninggian level peil lantai.



Gambar 4. 32 Pembatas Jalan dan Jalur pejalan kaki sisi utara koridor jalan Pasar Besar

3. Kondisi penerangan

Pada kondisi eksisting sisi utara jalur pejalan kaki koridor jalan Pasar Besar belum terdapat penerangan utama, sehingga PJU pada sisi utara tidak ada, hanya lampu pertokoan saja yang menerangi apabila malam hari.

4. Keamanan dari tindak kriminal

Jalur pejalan kaki sisi utara koridor jalan Pasar Besar merupakan jalur yang ramai dan padat sehingga apabila saat kondisi peak hour maka jumlah pengguna akan meningkat signifikan, sehingga berpotensi untuk terjadi tindak kriminal penjambretan. Jarak antar bangunan cukup padat namun tidak terdapat tempat – tempat bersembunyi sehingga dapat mengurangi potensi terjadinya tindak criminal

B. Identifikasi Fisik Aspek Keamanan di koridor jalan Pasar Besar Jalur Selatan

1. Keamanan dalam menyeberang

Pada kondisi eksisting sisi selatan jalur pejalan kaki koridor jalan Pasar Besar belum terdapat jalur penyeberangan yang jelas sehingga pengguna menyeberang jalan di sembarang tempat, *zebra cross* hanya terdapat di ujung koridor saja yang jarang digunakan karena pusat aktifitas berada di tengah – tengah koridor yaitu di bagian depan Pasar Besar. Idealnya hendaknya disediakan jalur penyeberangan baik berupa *zebra cross* maupun jembatan penyeberangan pada simpul – simpul aktifitas.



Gambar 4. 33 Kondisi aktivitas penyeberangan jalan pada sisi selatan koridor jalan Pasar Besar

2. Keamanan dalam berjalan

Pada sisi selatan koridor jalan Pasar Besar batas antara jalan dengan jalur pejalan kaki sudah dipisahkan dengan perbedaan ketinggian dengan menggunakan perbedaan ketinggian peil lantai, serta pembatas kastin. Selain

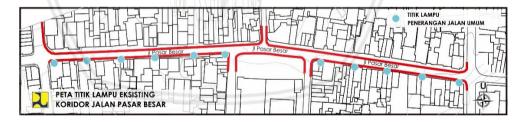
itu juga terdapat jarak bahu jalan dari jalur kendaraan sehingga pejalan kaki cukup terlindungi. Namun pembatas ini tidak merata sehingga butuh ditingkatkan.



Gambar 4. 34 Kondisi eksisting jalur pejalan kaki sisi selatan dengan ketinggian peil lantai yang berbeda

3. Kondisi penerangan

Pada kondisi eksisiting pada sisi selatan jalur pejalan kaki di koridor jalan Pasar Besar sudah terdapat PJU namun PJU ini menyinari ke arah jalan saja belum ke arah jalur pejalan kaki, sehingga kondisi jalur pejalan kaki di sisi selatan masih kurang terang saat malam hari. Jumlah PJU masih kurang ideal sesuai dengan standar yang berlaku.



Gambar 4. 35 Perletakan titik lampu PJU (penerangan jalan umum) jalur sisi selatan

Sumber: Peta Persil Dinas PUPR Kota Malang dengan penyesuaian



Gambar 4. 36 Kondisi titik PJU di Koridor jalan Pasar Besar

4. Keamanan dari tindak kriminal

Jalur pejalan kaki sisi selatan koridor jalan Pasar Besar merupakan jalur yang ramai dan padat sehingga apabila saat kondisi peak hour maka jumlah pengguna akan meningkat signifikan, sehingga berpotensi untuk terjadi tindak kriminal penjambretan. Jalur sisi selatan ini terdapat pusat aktifitas di koridor jalan Pasar Besar, sehingga dapat berpotensi menimbulkan tempat persembunyian dan terjadinya tindak kriminal.

C. Evaluasi Pengguna Terhadap Aspek Keamanan di koridor jalan Pasar Besar Jalur Utara

Tabel 4. 3 Mean score Aspek Keamanan Jalur Utara

Aspek	Variabel	Keterangan	Mean score
Keamanan (Safety and Security)	Keamanan dalam menyeberang	Untuk mengetahui apakah lokasi penyeberangan zebra membuat pejalan kaki merasa nyaman saat menyeberang	2,355
	Keamanan dalam berjalan	Untuk mengetahui apakah jalur pejalan kaki dengan jalan memiliki batasan yang jelas dan membuat pejalan kaki merasa aman saat berjalan kaki.	4,180
	Kondisi penerangan	Untuk mengetahui apakah kondisi penerangan sudah cukup membuat pejalan kaki merasa tenang saat berjalan kaki di malam hari	1,955
	Keamanan dari tindak kriminal	Untuk mengetahui apakah pejalan kaki merasa aman dari tindak kejahatan saat berjalan di jalur pejalan kaki	2,240

Pada aspek keamanan (*Safety and Security*) terdapat empat variabel yang diajukan sebagai pertanyaan kepada masyarakat. Dari keseluruhan variabel, hanya ada satu variabel yang mendapatkan respon positif dari responden, yaitu "keamanan dalam berjalan" dengan skor sebesar 4,180, karena responden merasa lokasi jalur pejalan kaki sudah cukup membuat merasa nyaman saat berjalan dikarenakan jalur pejalan kaki sisi utara sudah memiliki batasan yang jelas sehingga meminimalisir pejalan kaki mengalami kecelakaan dengan kendaraan bermotor. Hal ini dikarenakan adanya parkir on street tang tersedia pada bahu jalan sisi utara sehingga itu juga berfungsi sebagai pembatas antara jalur pejalan kaki dengan jalan raya.

Sedangkan tiga variabel lainnya mendapatkan respon negatif yaitu variabel "keamanan dalam menyeberang", "keamanan dari tindak kriminal", dan "kondisi penerangan". Berdasarkan kuesioner skor hasil pada variabel "keamanan dalam menyeberang" hanya sebesar 2,355, karena responden kurang merasa nyaman saat menyeberang, disebabkan karena kurangnya fasilitas penyeberangan jalan zebra cross. Sedangkan volume pejalan kaki sangat banyak yang menyeberang jalan, sehingga diperlukannya fasilitas penyeberangan jalan yang memadai. Untuk variabel "kondisi penerangan" hanya memperoleh skor 1,955 karena responden merasa tidak tenang saat berjalan di sepanjang koridor jalan saat malam hari dengan penerangan yang minim pada koridor utara. Kondisi penerangan yang tersedia hanya lampu jalan raya yang berjarak antar 30 meter. Dengan kondisi seperti itu dapat meningkatkan resiko tindak criminal. Maka diperlukannya penyediaan lampu khusus pejalan kaki yang memadai. Pada variabel "keamanan dari tindak kriminal" mendapatkan respon negatif dari responden, dengan skor sebesar 2,240 karena responden merasa tidak merasa aman dari tindak kriminal dengan kondisi jalur pejalan kaki yang ada pada jalur utara. Dikarenakan masih banyaknya cekungan pada fasad bangunan yang dapat dijadikan tempat persembunyian dan kurangnya fasilitas penerangan.

D. Evaluasi Pengguna Terhadap Aspek Keamanan di koridor jalan Pasar Besar Jalur Selatan

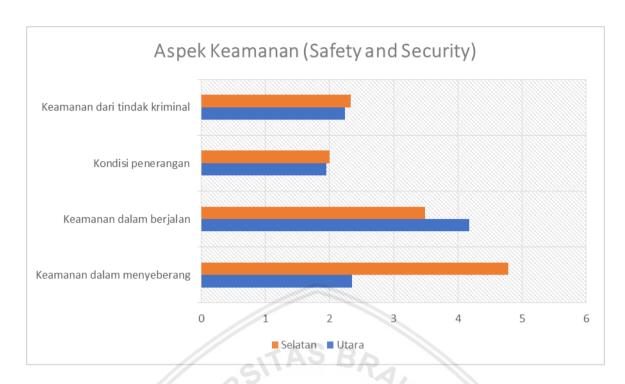
Tabel 4. 4 Mean score Aspek Keamanan Jalur Selatan

Aspek	Variabel	Keterangan	Mean score
Keamanan	Keamanan	Untuk mengetahui apakah lokasi	4,780
(Safety and	dalam	penyeberangan zebra membuat pejalan kaki	
Security)	menyeberang	merasa nyaman saat menyeberang	

Keamanan dalam berjalan	Untuk mengetahui apakah jalur pejalan kaki dengan jalan memiliki batasan yang jelas dan membuat pejalan kaki merasa aman saat berjalan kaki.	3,490
Kondisi penerangan	Untuk mengetahui apakah kondisi penerangan sudah cukup membuat pejalan kaki merasa tenang saat berjalan kaki di malam hari	2,000
Keamanan dari tindak kriminal	Untuk mengetahui apakah pejalan kaki merasa aman dari tindak kejahatan saat berjalan di jalur pejalan kaki	2,330

Pada aspek keamanan (*Safety and Security*) jalur selatan terdapat empat variabel yang diajukan sebagai pertanyaan kepada masyarakat. Dari keseluruhan variabel, hanya ada satu variabel yang mendapatkan respon positif dari responden, yaitu "Keamanan dalam menyeberang" dengan skor sebesar 4,780, karena responden merasa lokasi jalur penyeberangan (*zebra cross*) sudah cukup tepat dan membuat pengguna merasa nyaman berjalan dan menyeberang dari jalur selatan.

Sedangkan tiga variabel lainnya mendapatkan respon negatif yaitu variabel "Keamanan dalam berjalan", "keamanan dari tindak kriminal", dan "kondisi penerangan". Berdasarkan kuesioner score hasil pada variabel "Keamanan dalam berjalan" hanya sebesar 3,490, karena responden masih kurang merasa nyaman saat berjalan di jalur bagian selatan, disebabkan karena batas jalur pejalan kaki masih kurang jelas pada beberapa bagian. Kondisi eksisting jalur pejalan kaki sisi selatan tidak ada pembatas antara jalur pejalan kaki dan jalan raya, sehingga menyebabkan kekhawatiran pada pejalan kaki. Maka perlu ditambahkan fasilitas pengaman berupa pagar pembatas. Untuk variabel "kondisi penerangan" hanya memperoleh skor 2,000 karena responden merasa tidak tenang saat berjalan di sepanjang koridor jalan saat malam hari dengan penerangan yang minim pada jalur selatan. Kondisi penerangan yang tersedia hanya lampu jalan raya yang berjarak antar 30 meter. Dengan kondisi seperti itu dapat meningkatkan resiko tindak kriminal. Maka diperlukannya penyediaan lampu khusus pejalan kaki yang memadai. Pada variabel "keamanan dari tindak kriminal" mendapatkan respon negatif dari responden, dengan skor sebesar 2,330 karena responden merasa tidak merasa aman dari tindak kriminal dengan kondisi jalur pejalan kaki yang ada pada jalur selatan. Dikarenakan masih banyaknya cekungan pada fasad bangunan yang dapat dijadikan tempat persembunyian dan kurangnya fasilitas penerangan.



Gambar 4. 37 Grafik Perbandingan Mean score Aspek Keamanan (safety and security)

Berdasarkan hasil kuesioner yang telah disebar dapat diketahui respon masyarakat mengenai aspek keamanan (*safety and security*) dari jalur pejalan kaki di area koridor jalan Pasar Besar. Pada gambar diatas dapat diketahui perbandingan kualitas aspek keamanan (*safety and security*) pada masing – masing sisi jalur pejalan kaki. Pada variabel Keamanan dari tindak kriminal, kondisi penerangan, dan keamaan dalam menyeberang menunjukkan kualitas sisi selatan mendapat respon lebih baik dibanding sisi utara. Sedangkan untuk variabel keamanan dalam berjalan sisi utara lebih baik dibanding dengan sisi selatan. Pada kedua sisi masing-masing memiliki 3 variabel yang kurang memenuhi standar.

E. Sintesis Aspek Keamanan pada jalur pejalan kaki jalan Pasar Besar.

Dari analisis mean score diatas maka dapat disintesis bahwa pada aspek keamanan pada jalur utara terdapat beberapa variabel yang memerlukan peningkatan kualitas yaitu sebagai berikut :

1. Sintesis Kualitas Pada Keamanan dalam Menyeberang

Pada variabel "keamanan dalam menyeberang" masih menunjukkan nilai yang negatif yaitu sebesar 2,355 dari nilai sempurna 7, sehingga diperlukan peningkatan kualitas agar menjadi jalur pejalan kaki yang ideal. Maka yang paling tepat diimplementasikan pada studi kasus ini adalah jenis penyeberangan sebidang, yaitu dengan penyeberagan zebra. Jalur penyeberangan sebaiknya terletak dekat dengan

persimpangan jalan dan dengan alat pemberi isyarat lalu-lintas. Pada isyarat lalu lintas juga disertai waktu penyeberangan bagi pejalan kaki. Marka jalan untuk penyeberangan pejalan kaki dapat terdiri dari marka garis-garis utuh yang membujur melintang jalur lintas dan marka dua garis utuh melintang jalur kendaraan bermotor. Ukuran garisnya membujur dan lebar 0,30 meter dan panjang minimal 2,50 meter. Celah antara garis minimal 0,30 meter dan maksimal 0,60 meter.



Gambar 4. 38 Gambar Perletakan Titik *Zebra cross* Sumber: Data olahan pribadi

2. Sintesis Kualitas Pada Kondisi Penerangan

Pada variabel "kondisi penerangan" masih menunjukkan nilai yang negatif yaitu sebesar 1,955 dari nilai sempurna 7, sehingga diperlukan peningkatan kualitas agar menjadi jalur pejalan kaki 'yang ideal. Lampu penerangan terletak di luar ruang bebas jalur pejalan kaki dengan jarak antarlampu penerangan yaitu 10 meter. Lampu penerangan dibuat dengan tinggi maksimal 4 meter serta menggunakan material yang memiliki durabilitas tinggi seperti metal dan beton cetak.



Gambar 4. 39 Gambar perletakan titik lampu Sumber : Data olahan pribadi



Gambar 4. 40 Contoh Desain Lampu penerangan jalur pejalan kaki Sumber : Permen PU Nomor 03/PRT/M/2014

3. Sintesis Kualitas Pada Keamanan dari Tindak Kriminal

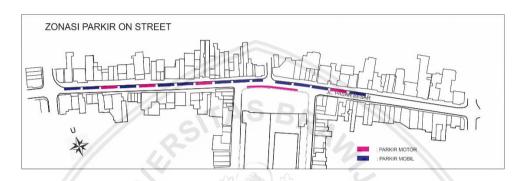
Pada variabel "keamanan dari tindak kriminal" masih menunjukkan nilai yang negatif yaitu sebesar 2,240 dari nilai sempurna 7, sehingga diperlukan peningkatan kualitas agar menjadi jalur pejalan kaki yang ideal. Tindak criminal dapat terjadi karena terdapat tempat-tempat yang tersembunyi yang jarang dijangkau manusia, sehingga dapat memunculkan kemungkinan orang bersembunyi dan menyerang secara mendadak. Hal ini dapat diantisipasi dengan mengurangi tempat-tempat yang berpotensi sebagai tempat persembunyian pelaku criminal, seperti fasad yang terlalu terputup dan lain-lain. Kemudian kemungkinan terjadi pencopetan juga dapat diantisipasi dengan lebar jalur yang cukup, sehingga meminimalisir pejalan kaki saling berdesakan. Selain itu kondisi penerangan pada malam hari juga dapat ditingkatkan untuk memberikan rasa aman, dan memudahkan untuk memantau situasi sehingga dapat lebih preventif.

Sedangkan dari analisis jalur pejalan kaki sisi selatan dapat disintesis bahwa pada aspek keamanan pada jalur selatan terdapat beberapa variabel yang memerlukan peningkatan kualitas yaitu sebagai berikut :

1. Sintesis Kualitas Pada Keamanan Dalam Berjalan

Pada variabel "keamanan dalam berjalan" masih menunjukkan nilai yang negatif yaitu sebesar 3,490 dari nilai sempurna 7, sehingga diperlukan peningkatan kualitas agar menjadi jalur pejalan kaki yang ideal. Keamanan dalam berjalan dapat ditingkatkan dengan penyediaan padar pembatas antara jalur pejalan kaki dan jalan raya. Hal ini ditujukan untuk meminimalisisr tingkat frekuensi

kecelakaan pejalan kaki dengan kendaraan bermotor. Pagar pengaman terletak di luar ruang bebas jalur pejalan kaki pada titik tertentu yang memerlukan perlindungan. Pagar pengaman dibuat dengan tinggi 0,9 meter, serta menggunakan material yang tahan terhadap cuaca dan kerusakan, seperti metal dan beton. Pagar pembatas didesain sedemikian rupa dilengkapi dengan akses menuju tempat parkir di setiap 20 meter untuk memudahkan akses menuju pertokoan. Berikut adalah perletakan akses bukaan pagar pembatas menuju tempat parkir.



Gambar 4. 41 Perletakan bukaan pagar menuju tempat parkir dan pertokoan. Sumber: Data olahan pribadi



Gambar 4. 42 Gambar standar pagar pengaman Sumber: Permen PU Nomor 03/PRT/M/2014

2. Sintesis Kualitas Pada Kondisi Penerangan

Pada variabel "kondisi penerangan" masih menunjukkan nilai yang negatif yaitu sebesar 2,000 dari nilai sempurna 7, sehingga diperlukan peningkatan kualitas agar menjadi jalur pejalan kaki yang ideal. Lampu penerangan terletak di luar ruang bebas jalur pejalan kaki dengan jarak antarlampu penerangan yaitu 10 meter. Lampu penerangan dibuat dengan tinggi maksimal 4 meter serta menggunakan material yang memiliki durabilitas tinggi seperti metal dan beton cetak.



Gambar 4. 43 Gambar titik penerangan Sumber : Data olahan pribadi



Gambar 4. 44 Gambar standar lampu penerangan Sumber : Permen PU Nomor 03/PRT/M/2014

3. Sintesis Kualitas Pada Keamanan Dari Tindak Kriminal

Pada variabel "keamanan dari tindak kriminal" masih menunjukkan nilai yang negatif yaitu sebesar 2,330 dari nilai sempurna 7, sehingga diperlukan peningkatan kualitas agar menjadi jalur pejalan kaki yang ideal. Tindak criminal dapat terjadi karena terdapat tempat-tempat yang tersembunyi yang jarang dijangkau manusia, sehingga dapat memunculkan kemungkinan orang bersembunyi dan menyerang secara mendadak. Hal ini dapat diantisipasi dengan mengurangi tempat-tempat yang berpotensi sebagai tempat persembunyian pelaku criminal, seperti fasad yang terlalu terputup dan lain-lain. Kemudian kemungkinan terjadi pencopetan juga dapat diantisipasi dengan lebar jalur yang cukup, sehingga meminimalisir pejalan kaki saling berdesakan. Selain itu kondisi penerangan pada malam hari juga dapat ditingkatkan untuk memberikan rasa aman, dan memudahkan untuk memantau situasi sehingga dapat lebih preventif.

4.3.3 Analisis dan Sintesis Aspek Keterhubungan (connectedness)

A. Identifikasi Fisik Aspek Keterhubungan di koridor jalan Pasar Besar Jalur Utara

1. Menyediakan akses langsung ke tujuan

Pada kondisi eksisting jalur pejalan kaki di sisi utara terdapat akses langsung menuju bangunan tujuan pengguna. Jarak antar bangunan menempel satu sama lain sehingga jalur pejalan kaki di bagian depan bangunan mampu menghubungkan akses dari dan menuju bangunan lain.



Gambar 4. 45 Kondisi keterhubungan bangunan dengan jalur pejalan kaki sisi utara

2. Terdapat akses pemberhentian transportasi umum

Pada kondisi eksisting sisi utara jalur pejalan kaki koridor jalan Pasar Besar belum terdapat tempat pemberhentian transportasi umum, namun sering digunakan oleh transportasi umum untuk menaikkan dan menurunkan penumpang.



Gambar 4. 46 Kondisi akses pemberhentian transportasi umum pada sisi utara

B. Identifikasi Fisik Aspek Keterhubungan di koridor jalan Pasar Besar Jalur Selatan

1. Menyediakan akses langsung ke tujuan

Pada kondisi eksisting jalur pejalan kaki di sisi selatan terdapat akses langsung menuju bangunan tujuan pengguna. Jarak antar bangunan lebih bervariasi ada yang menempel satu sama lain ada juga yang terpisahkan oleh jalur pejalan kaki di bagian depan bangunan mampu akses, namun menghubungkan akses dari dan menuju bangunan lain.



Gambar 4. 47 Kondisi keterhubungan pada sisi selatan jalur pejalan kaki di koridor jalan Pasar Besar

2. Terdapat akses pemberhentian transportasi

Pada kondisi eksisting sisi selatan jalur pejalan kaki koridor jalan Pasar Besar belum terdapat tempat pemberhentian transportasi umum, namun sering digunakan oleh transportasi umum untuk menaikkan dan menurunkan penumpang terutama yang mengarah ke jalan di samping bangunan gedung Pasar Besar.



Gambar 4. 48 Kondisi akses pemberhentian transportasi umum pada sisi selatan

C. Evaluasi Pengguna Terhadap Aspek Keterhubungan di koridor jalan Pasar Besar Jalur Utara

Tabel 4. 5 <i>Mean score</i> Aspek Keterhubungan Jalur Utara	Tabel 4. 5	Mean scor	e Aspek K	Ceterhubungan	Jalur Utara
--	------------	-----------	-----------	---------------	-------------

Aspek	Variabel	Keterangan	Mean score
Keterhubungan	Menyediakan akses langsung ke tujuan	Untuk mengetahui apakah jalur pejalan kaki menyediakan akses yang mudah ke tempat tujuan pejalan kaki.	5,600
(connectedness)	Terdapat akses ke pemberhentian transportasi umum	Untuk mengetahui apakah pejalan kaki merasa mudah mendapatkan kendaraan umum karena jalur pedestrian sudah terhubung baik dengan pemberhentian kendaraan umum.	3,955

Pada aspek keterhubungan (connectedness) terdapat dua variabel yang diajukan sebagai pertanyaan kepada masyarakat. Variabel yang mendapatkan respon positif dengan skor sebesar 5,600 dari responden, yaitu "menyediakan akses langsung ke tujuan" karena responden merasa mudah untuk menuju ke tempat tujuan dengan melalui jalur pejalan kaki.

Sedangkan untuk variabel "terdapat akses langsung ke pemberhentian transportasi umum" mendapatkan respon negatif yaitu dengan skor sebesar 3,955 karena responden merasa, kurang terfasilitasi pada elemen sarana pemberhentian kendaraan umum di sepanjang koridor jalur pejalan kaki jalur utara. Transportasi umum tetap tersedia akan tetapi tidak adanya akses untuk mencapai transportasi umum dengan baik. Maka diperlukannya tempat pemberhentian transportasi umum berupa halte tunggu.

D. Evaluasi Pengguna Terhadap Aspek Keterhubungan di koridor jalan Pasar Besar Jalur Selatan

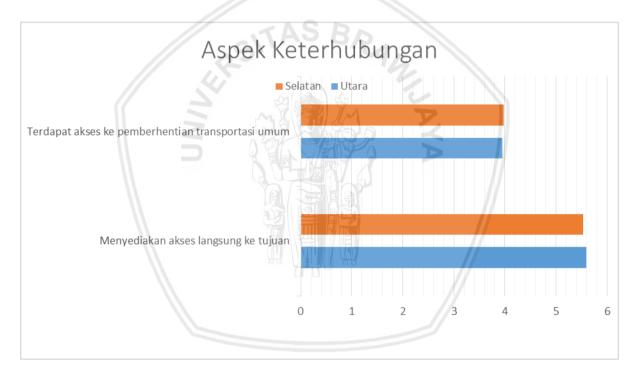
Tabel 4. 6 Mean score Aspek Keterhubungan Jalur Selatan

Aspek	Variabel	Keterangan	Mean score
Keterhubungan (connectedness)	Menyediakan akses langsung ke tujuan	Untuk mengetahui apakah jalur pejalan kaki menyediakan akses yang mudah ke tempat tujuan pejalan kaki.	5,530
	Terdapat akses ke pemberhentian transportasi umum	Untuk mengetahui apakah pejalan kaki merasa mudah mendapatkan kendaraan umum karena jalur pedestrian sudah terhubung baik dengan pemberhentian kendaraan umum.	3,980

Pada jalur pejalan kaki sisi selatan, terdapat dua variabel yang diajukan sebagai pertanyaan kepada responden. Yaitu variabel "menyediakan akses langsung ke tujuan" dan

"terdapat akses ke tempat pemberhentian transportasi umum". Pada variabel "menyediakan akses langsung mendapatkan respon positif dengan skor 5,530, karena repsonden merasa jalur pejalan kaku sudah cukup memempermudah akses menuju tempat tujuan.

Sedangkan pada variabel "terdapat akses ke pemberhentian transportasi umum" mendapat respon negatif dengan skor sebesar "3,980, karena responden merasa kesulitan mendapatkan transportasi umum karena jalur pedestrian tidak terhubung baik dengan pemberhentian kendaraan umum pada jalur selatan. Transportasi umum tetap tersedia akan tetapi tidak adanya akses untuk mencapai transportasi umum dengan baik. Maka diperlukannya tempat pemberhentian transportasi umum berupa halte tunggu.



Gambar 4. 49 Grafik Perbandingan Mean score Aspek Keterhubungan

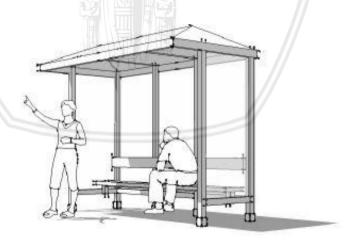
Berdasarkan hasil kuesioner yang telah disebar dapat diketahui respon masyarakat mengenai aspek keterhubungan (*connectedness*) dari jalur pejalan kaki di area koridor jalan Pasar Besar. Pada gambar diatas dapat diketahui perbandingan kualitas aspek keterhubungan (*connectedness*) pada masing – masing sisi jalur pejalan kaki. Pada variabel Terdapat akses pemberhentian transportasi umum menunjukkan kualitas sisi selatan mendapat respon lebih baik dibanding sisi utara. Sedangkan untuk variabel menyediakan akses langsung ke tujuan sisi utara lebih baik dibanding dengan sisi selatan.

E. Sintesis Aspek Keterhubungan jalur pejalan kaki jalan Pasar Besar

Dari analisis mean score dan analisis diatas maka dapat disintesis bahwa pada aspek keterhubungan pada jalur utara terdapat variabel yang memerlukan peningkatan kualitas yaitu pada variabel Akses ke Pemberhentian Transportasi Umum. Pada variabel "menyediakan akses ke pemberhentian transportasi umum" masih menunjukkan nilai yang negatif yaitu sebesar 3,955 dari nilai sempurna 7, sehingga diperlukan peningkatan kualitas agar menjadi jalur pejalan kaki yang ideal. Halte/shelter bus dan lapak tunggu terletak di luar ruang bebas jalur pejalan kaki dengan jarak antarhalte/shelter bus dan lapak tunggu pada radius 300 meter dan pada titik potensial kawasan. Halte/shelter bus dan lapak tunggu dibuat dengan dimensi sesuai kebutuhan, serta menggunakan material yang memiliki durabilitas tinggi seperti metal.



Gambar 4. 50 Gambar perletakan *shelter* jalur pejalan kaki sisi utara. Sumber : Data olahan pribadi

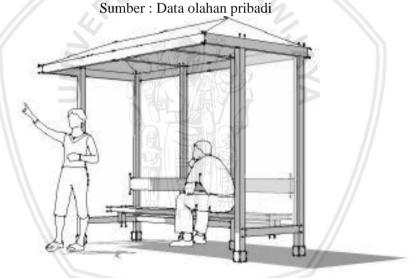


Gambar 4. 51 Contoh desain halte/ *shelter* bus Sumber: Permen PU Nomor 03/PRT/M/2014

Dari analisis mean score dan analisis diatas maka dapat disintesis bahwa pada aspek keterhubungan pada jalur selatan terdapat variabel yang memerlukan peningkatan kualitas yaitu pada variabel Akses ke Pemberhentian Transportasi Umum. Pada variabel "menyediakan akses ke pemberhentian transportasi umum" masih menunjukkan nilai yang negatif yaitu sebesar 3,980 dari nilai sempurna 7, sehingga diperlukan peningkatan kualitas agar menjadi jalur pejalan kaki yang ideal. Halte/shelter bus dan lapak tunggu terletak di luar ruang bebas jalur pejalan kaki dengan jarak antarhalte/shelter bus dan lapak tunggu pada radius 300 meter dan pada titik potensial kawasan. Halte/shelter bus dan lapak tunggu dibuat dengan dimensi sesuai kebutuhan, serta menggunakan material yang memiliki durabilitas tinggi seperti metal.



Gambar 4. 52 Gambar perletakan *shelter* jalur sisi selatan



Gambar 4. 53 Gambar standar halte/shelter Sumber: Permen PU Nomor 03/PRT/M/2014

4.3.4 Analisis dan Sintesis Aspek Kemudahan (convenient)

A. Identifikasi Fisik Aspek Kemudahan di koridor jalan Pasar Besar Jalur Utara

Pada aspek kemudahan terdapat tiga variabel yang harus ditinjau, yaitu, efektifitas jalur, kelancaran dari penghalang, dan kondisi persimpangan.

1. Efektifitas jalur

Meninjau mengenai variabel efektifitas jalur, yang diamatti adalah bentuk rute jalur pejalan kaki sisi utara. Bentuk rute adalah linear memanjang dari timur ke barat. Akan tetapi jalur pejalan kaki terputus oleh jalan Zainul Arifin. Maka pada poin kemenerusan jalur, membutuhkan penghubung antara jalur pejalan kaki bagian timur dan bagian barat.

2. Kelancaran dari penghalang

Pada sepanjang jalur pejalan kaki sisi utara terdapat beberapa jenis penghalang yaitu pedagang kaki lima, tiang-tiang listrik dan sepeda motor yang sedang parkir.



Gambar 4. 54 gambar pedagang kaki lima pada jalur sisi utara



Gambar 4. 55 Gambar tiang-tiang listrik dan tiang telepon pada area jalur pejalan kaki

3. Kondisi persimpangan

Pada jalur pejalan kaki sisi utara, tidak terdapar area penyeberangan dan tidak terdapat sarana atau fasilitas bagi penyandang disabilitas. Hal ini menyulitkan pengguna jalur pedestrian saat berada di persimpangan. Pada persimpangan jalan juga tidak terdapat jalur pedestrian yang menerus, sehingga jalur terputus dan menyulitkan pejalan kaki untuk menentukan alur berjalan yang ideal.



Gambar 4. 56 Kondisi persimpangan jalan pada jalur pejalan kaki sisi utara.

B. Identifikasi Fisik Aspek Kemudahan di koridor jalan Pasar Besar Jalur Selatan

1. Efektifitas jalur

Meninjau mengenai variabel efektifitas jalur, yang diamatti adalah bentuk rute jalur pejalan kaki sisi utara. Bentuk rute adalah linear memanjang dari timur ke barat. Akan tetapi jalur pejalan kaki terputus oleh jalan Zainul Arifin. Maka pada poin kemenerusan jalur, membutuhkan penghubung antara jalur pejalan kaki bagian timur dan bagian barat.

2. Kelancaran dari penghalang

Pada sepanjang jalur pejalan kaki sisi utara terdapat beberapa jenis penghalang yaitu pedagang kaki lima, tiang-tiang listrik dan telepon yang sedang parkir.



Gambar 4. 57 Jenis penghalang pada jalur pejalan kaki sisi selatan

3. Kondisi persimpangan

Pada jalur pejalan kaki sisi utara, tidak terdapar area penyeberangan dan tidak terdapat sarana atau fasilitas bagi penyandang disabilitas. Hal ini menyulitkan pengguna jalur pedestrian saat berada di persimpangan. Pada persimpangan jalan juga tidak terdapat jalur pedestrian yang menerus, sehingga jalur terputus dan menyulitkan pejalan kaki untuk menentukan alur berjalan yang ideal.



Gambar 4. 58 kondisi persimpangan

C. Evaluasi Pengguna Terhadap Aspek Kemudahan di koridor jalan Pasar Besar Jalur Utara

Tabel 4. 7 Mean score Aspek Kemudahan Jalur Utara

Aspek	Variabel	Keterangan	Mean score
Kemudahan (convenient)	Efektifitas jalur	Untuk mengetahui apakah rute jalur pejalan kaki membuat pejalan kaki mudah dan lancar untuk mencapai tujuan	5,355
	Kelancaran dari penghalang	Untuk mengetahui apakah pejalan kaki merasa tidak ada penghalang berupa pedagang atau penghalang lainnya saat berjalan	3,130
	Kondisi persimpangan	Untuk mengetahui apakah kondisi persimpangan membuat pejalan kaki nyaman saat meneruskan berjalan kaki	3,445

Pada aspek Kemudahan (*convenient*) terdapat tiga variabel yang diajukan sebagai pertanyaan pada responden, yaitu "efektifitas jalur", "kelancaran dari penghalang", kondisi persimpangan". Variabel yang mendapatkan skor negatif adalah "kelancaran dari penghalang" dengan skor 3,130, karena responden merasa masih cukup terhambat dengan adanya penghalang di sepanjang jalur pejalan kaki berupa pedagang atau penghalang lainnya. Kemudian variabel "kondisi persimpangan" dengan skor 3,445, karena kurang cukup membuat responden nyaman saat menyeberang jalan. Hal ini dikarenakan ridak ada batas yang jelas pada persimpangan. Tidak adanya fasilitas penyeberangan dan penanda membuat pejalan kaki berjalan semaunta di persimpangan.

Sedangkan variabel yang mendapatkan respon positif, yaitu "efektifitas jalur" dengan skor 5,355, karena rute pejalan kaki pada jalur utara sudah cukup membuat responden mudah dan lancar mencapai tempat tujuan.

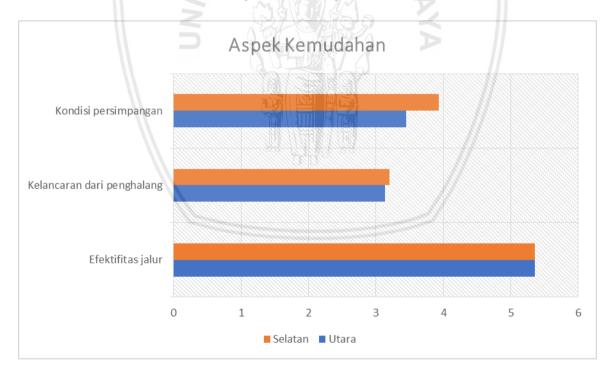
D. Evaluasi Pengguna Terhadap Aspek Kemudahan di koridor jalan Pasar Besar Jalur Selatan

Tabel 4. 8 Mean score Aspek Kemudahan Jalur Selatan

Aspek	Variabel	Keterangan	Mean score
Kemudahan (convenient)	Efektifitas jalur	Untuk mengetahui apakah rute jalur pejalan kaki membuat pejalan kaki mudah dan lancar untuk mencapai tujuan	5,360
	Kelancaran dari penghalang	Untuk mengetahui apakah pejalan kaki merasa tidak ada penghalang berupa pedagang atau penghalang lainnya saat berjalan	3,200
	Kondisi persimpangan	Untuk mengetahui apakah kondisi persimpangan membuat pejalan kaki nyaman saat meneruskan berjalan kaki	3,930

Pada aspek kemudahan (*convenient*) terdapat tiga variabel yang diajukan sebagai pertanyaan kepada responden. Yaitu mengenai "efektifitas jalur", " kelancaran dari penghalang", dan "kondisi persimpangan". Pada dua variabel mendapat respon negatifdari responden yaitu variabel "kelancaran dari penghalang" dengan skor 3,200, karena responden merasa cukup terganggu dengan adanya penghalang berupa pedagang kaki lima dan lain-lain saat berjalan kaki. Pada variabel "kondisi persimpangan mendapatkan skor sebesar 3,930, karena responden mrasa kurang nyaman dengan kondisi persimpangan saat sedang menyeberang jalan. Hal ini dikarenakan ridak ada batas yang jelas pada persimpangan. Tidak adanya fasilitas penyeberangan dan penanda membuat pejalan kaki berjalan semaunta di persimpangan.

Sedangkan pada variabel "efektifitas jalur" mendapatkan respon positif dengan skor sebesar 5,360, karena responden merasa rute jalur selatan pejalan kaki cukup memudahkan dan melancarkan saat hendak menuju ke lokasi tujuan.



Gambar 4. 59 Grafik Perbandingan Mean score Aspek Kemudahan

Berdasarkan hasil kuesioner yang telah disebar dapat diketahui respon masyarakat mengenai aspek Kemudahan (*convenient*) dari jalur pejalan kaki di area koridor jalan Pasar Besar. Pada gambar diatas dapat diketahui perbandingan kualitas aspek Kemudahan

(*convenient*) pada masing – masing sisi jalur pejalan kaki. Pada ketiga variabel sisi selatan menunjukkan respon yang lebih baik dibanding sisi utara.

E. Sintesis Aspek Kemudahan pada jalur pejalan kaki jalan Pasar Besar

Dari analisis mean score diatas maka dapat disintesis bahwa pada aspek kemudahan pada jalur utara terdapat beberapa variabel yang memerlukan peningkatan kualitas yaitu sebagai berikut :

1. Sintesis Kualitas Pada Kelancaran dari Penghalang

Pada variabel "kelancaran dari penghalang" masih menunjukkan nilai yang negatif yaitu sebesar 3,130 dari nilai sempurna 7, sehingga diperlukan peningkatan kualitas agar menjadi jalur pejalan kaki yang ideal. Penyebab penghalang jalur pejalan kaki ada tiga jenis yaitu pedagang kaki lima, tiang-tiang telepon dan sepeda motor yang parkir. Untuk mengatasi penghalang berupa pedagang kaki lima dapat dilakukan penertiban, supaya tidak ada pedagang kaki lima yang menghalangi jalur pejalan kaki, mengingat bahwa kawasan tersebut adalah kawasan perdagangan yang sudah tersedia tempat untuk berdagang di dalam pasar besar. Kemudian untuk mengatasi penghalang berupa sepeda motor yang parkir, sebaiknya dilakukan penertiban parkir, mengingat bahwa di kawasan tersebut juga tersedia parkir *on street*. Untuk mengatasi penghalang berupa tiang-tiang listrik dan telepon, sebaiknya di tata dengan penataan kabel jalur bawah tanah.

2. Sintesis Kualitas Pada Kondisi Persimpangan

Pada variabel "kondisi persimpangan" masih menunjukkan nilai yang negatif yaitu sebesar 3,445 dari nilai sempurna 7, sehingga diperlukan peningkatan kualitas agar menjadi jalur pejalan kaki yang ideal. Ketentuan teknis untuk penyeberangan di persimpangan adalah sebaiknya terletak dekat dengan persimpangan jalan dan dengan alat pemberi isyarat lalu-lintas. Pada isyarat lalu lintas juga disertai waktu penyeberangan bagi pejalan kaki. Marka jalan untuk penyeberangan pejalan kaki dapat terdiri dari marka garis-garis utuh yang membujur melintang jalur lintas dan marka dua garis utuh melintang jalur kendaraan bermotor. Ukuran garisnya membujur dan lebar 0,30 meter dan panjang minimal 2,50 meter. Celah antara garis minimal 0,30 meter dan maksimal 0,60 meter. Kemudian untuk menjadikan persimpangan lebih teratur maka di

sekitar persimpangan diberikan pagar pembatas antara jalur pejalan kaki dengan jalan. Supaya pejalan kaki teratur dan hanya menyebarang pada jalur penyeberangan.

Sedangkan pada jalur pejalan kaki sisi selatan dapat disintesis bahwa pada aspek kemudahan pada jalur selatan terdapat beberapa variabel yang memerlukan peningkatan kualitas yaitu sebagai berikut :

1. Sintesis Kualitas Pada Kelancaran dari Penghalang

Pada variabel "kelancaran dari penghalang" masih menunjukkan nilai yang negatif yaitu sebesar 3,200 dari nilai sempurna 7, sehingga diperlukan peningkatan kualitas agar menjadi jalur pejalan kaki yang ideal. Penyebab penghalang jalur pejalan kaki ada tiga jenis yaitu pedagang kaki lima, tiang-tiang telepon dan sepeda motor yang parkir. Untuk mengatasi penghalang berupa pedagang kaki lima dapat dilakukan penertiban, supaya tidak ada pedagang kaki lima yang menghalangi jalur pejalan kaki, mengingat bahwa kawasan tersebut adalah kawasan perdagangan yang sudah tersedia tempat untuk berdagang di dalam pasar besar. Kemudian untuk mengatasi penghalang berupa sepeda motor yang parkir, sebaiknya dilakukan penertiban parkir, mengingat bahwa di kawasan tersebut juga tersedia parkir *on street*. Untuk mengatasi penghalang berupa tiang-tiang listrik dan telepon, sebaiknya di tata dengan penataan kabel jalur bawah tanah.

2. Sistesis Kualitas Pada Kondisi Persimpangan

Pada variabel "kondisi persimpangan" masih menunjukkan nilai yang negatif yaitu sebesar 3,930 dari nilai sempurna 7, sehingga diperlukan peningkatan kualitas agar menjadi jalur pejalan kaki yang ideal. Ketentuan teknis untuk penyeberangan di persimpangan sebaiknya terletak dekat dengan persimpangan jalan dan dengan alat pemberi isyarat lalu-lintas. Pada isyarat lalu lintas juga disertai waktu penyeberangan bagi pejalan kaki. Marka jalan untuk penyeberangan pejalan kaki dapat terdiri dari marka garis-garis utuh yang membujur melintang jalur lintas dan marka dua garis utuh melintang jalur kendaraan bermotor. Ukuran garisnya membujur dan lebar 0,30 meter dan panjang minimal 2,50 meter. Celah antara garis minimal 0,30 meter dan maksimal 0,60 meter. Kemudian untuk menjadikan persimpangan lebih teratur maka di sekitar persimpangan diberikan pagar pembatas

antara jalur pejalan kaki dengan jalan. Supaya pejalan kaki teratur dan hanya menyebarang pada jalur penyeberangan.

4.3.5 Analisis dan Sintesis Aspek Kejelasan (*legibility*)

A. Identifikasi Fisik Aspek Kejelasan di koridor jalan Pasar Besar Jalur Utara

1. Kejelasan signage

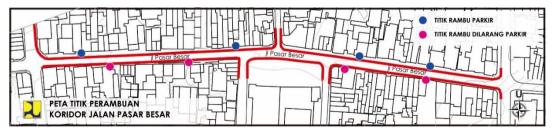
Jenis *signage* yang ada pada jalur pejalan kaki sisi utara hanya *signage* untuk kendaraan, dan *signage* untuk parkir kendaraan, dengan menggunakan marka logam yang dipasang dalam bentuk tiang tiang *signage*. Pada jalur ini tidak ada *signage* khusus untuk pejalan kaki.



Gambar 4. 60 Kondisi signage pada jalur pejalan kaki sisi itara

2. Keberadaan penanda mudah ditemui

Perletakan signage kendaraan pada jalur sisi utara dijelaskan pada gambar 4.42. Pada jalur pejalan kaki, signage yang tersedia adalah signage area parkir, karena]\pada bahu jalan sepanjang koridor jalan Pasar Besar sisi utara digunakan parkir on street. Berikut adalah perletakan signage pada jalur pejalan kaki sisi utara (titik warna biru).



Gambar 4. 61 Perletakan *signage* jalur pejalan kaki sisi utara Sumber : Data olahan pribadi

B. Identifikasi Fisik Aspek Kejelasan di koridor jalan Pasar Besar Jalur Selatan

1. Kejelasan signage

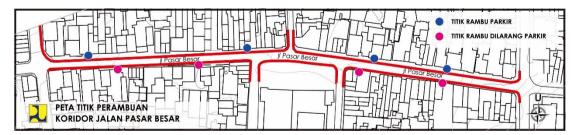
Jenis *signage* yang ada pada jalur pejalan kaki sisi utara hanya *signage* untuk kendaraan, dan *signage* dilarang parkir kendaraan, dengan menggunakan marka logam yang dipasang dalam bentuk tiang tiang *signage*. Pada jalur ini tidak ada *signage* khusus untuk pejalan kaki.



Gambar 4. 62 Jenis signage pada jalur pejalan kaki sisi selatan

2. Keberadaan penanda mudah ditemui

Perletakan *signage* kendaraan pada jalur sisi utara dijelaskan pada gambar 4.42. Pada jalur pejalan kaki, *signage* yang tersedia adalah *signage* area parkir, karena pada bahu jalan sepanjang koridor jalan Pasar Besar sisi utara digunakan parkir *on street*. Berikut adalah perletakan *signage* pada jalur pejalan kaki sisi utara (titik warna pink).



Gambar 4. 63 Perletakan *signage* pada jalur pejalan kaki sisi selatan Sumber : Peta Persil Dinas PUPR Kota Malang dengan penyesuaian

C. Evaluasi Pengguna Terhadap Aspek Kejelasan di koridor jalan Pasar Besar Jalur Utara

Tabel 4. 9 Mean score Aspek Kejelasan Jalur Utara

Aspek	Variabel	Keterangan	Mean score
Kejelasan (legibility)	Kejelasan signage	Untuk mengetahui apakah penanda pada jalur pejalan kaki mempermudah pejalan kaki untuk menentukan arah dalam berjalan.	4,178
	Keberadaan penanda mudah ditemui	Untuk mengetahui apakah pejalan kaki mudah menemukan dan memahami pendanda untuk pejalan kaki.	4,378

Pada aspek kejelasan terdapat dua variabel yang diajukan sebagai pertanyaan kepada responden. Kedua variabel mendapatkan respond positif dari responden. Pada variabel "kejelasan *signage*" mendapat skor sebesar 4,178, karena responden merasa *signage* pejalan kaki sudah cukup memudahkan untuk menentukan arah berjalan kaki. Dan pada variabel "keberadaan penanda mudah ditemui juga mendapat skor sebesar 4,378, karena responden merasa mudah untuk menemukan petunjuk arah dan mudah memahami maksud dari petunjuk arah tersebut.

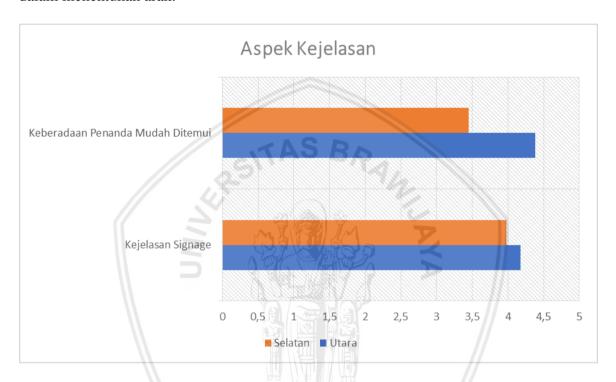
D. Evaluasi Pengguna Terhadap Aspek Kejelasan di koridor jalan Pasar Besar Jalur Selatan

Tabel 4. 10 Mean score Aspek Kejelasan Jalur Selatan

Aspek	Variabel	Keterangan	Mean score
Kejelasan (legibility)	Kejelasan signage	Untuk mengetahui apakah penanda pada jalur pejalan kaki mempermudah pejalan kaki untuk menentukan arah dalam berjalan.	3,980
	Keberadaan penanda mudah ditemui	Untuk mengetahui apakah pejalan kaki mudah menemukan dan memahami pendanda untuk pejalan kaki.	3,445

Pada aspek kejelasan jalur pejalan kaki sisi selatan, terdapat dua variabel yang diajukan sebagai pertanyaan kepada responden yaitu "kejelasan *signage*" dan "keberadaan penanda mudah ditemui". Pada variabel "kejelasan *signage*" mendapatkan repson negatif dengan skor sebesar "3,980" karena responden merasa penanda pada jalur pejalan kaki kurang

memudahkan pejalan kaki untuk menentukan arah. Pada kondisi eksisting tidak ada signage khusus untuk pejalan kaki sehingga pejalan kaki bingung dalam menentukan arah. Sedangkan pada variabel " keberadaan penanda mudah ditemui mendapatkan respon negatif dengan skor 3,445, karena responden merasa sedikit sulit menemukan dan memahami maksud dari penanda di jalur pejalan kaki. Tidak adanya signage dapat menimbulkan perilaku berjalan sesuka hati sehingga menyebabkan pejalan kaki kesulitan dalam menentukan arah.



Gambar 4. 64 Grafik Perbandingan Mean score Aspek Kejelasan

Berdasarkan hasil kuesioner yang telah disebar dapat diketahui respon masyarakat mengenai aspek kejelasan (*legibility*) dari jalur pejalan kaki di area koridor jalan Pasar Besar. Pada gambar diatas dapat diketahui perbandingan kualitas aspek kejelasan (*legibility*) pada masing – masing sisi jalur pejalan kaki. Pada kedua variabel menunjukkan sisi utara mendapat respon yang lebih baik dibanding dengan sisi selatan.

E. Sintesis Aspek Kejelasan di koridor jalan Pasar Besar

Dari analisis mean score diatas maka dapat disintesis bahwa pada aspek kejelasan pada jalur selatan terdapat beberapa variabel yang memerlukan peningkatan kualitas yaitu sebagai berikut :

1. Sintesis Kualitas Pada Kejelasan Signage

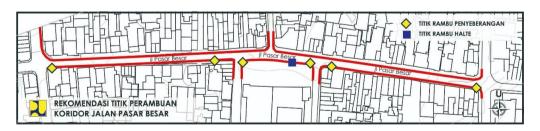
Pada variabel "kejelasan *signage*" masih menunjukkan nilai yang negatif yaitu sebesar 3,980 dari nilai sempurna 7, sehingga diperlukan peningkatan kualitas agar menjadi jalur pejalan kaki yang ideal. Marka, perambuan, dan papan informasi terletak di luar ruang bebas jalur pejalan kaki, pada titik interaksi sosial, dan pada jalur pejalan kaki dengan arus padat. Marka, perambuan, dan papan informasi disediakan sesuai dengan kebutuhan, serta menggunakan material yang memiliki durabilitas tinggi dan tidak menimbulkan efek silau.



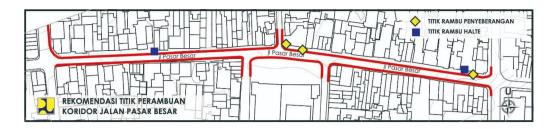
Gambar 4. 65 Gambar standar *signage* pejalan kaki Sumber: Permen PU Nomor 03/PRT/M/2014

2. Sintesis Kualitas Pada Keberadaan Petunjuk Arah

Pada variabel "keberadaan petunjuk arah" masih menunjukkan nilai yang negatif yaitu sebesar 3,445 dari nilai sempurna 7, sehingga diperlukan peningkatan kualitas agar menjadi jalur pejalan kaki yang ideal. Untuk meningkatkan kemudahan petunjuk arah



Gambar 4. 66 Gambar perletakan titik *signage* penyeberangan sisi selatan Sumber : Data olahan pribadi



Gambar 4. 67 Gambar perletakan titik *signage* penyeberangan sisi utara Sumber : Data olahan pribadi

4.3.6 Analisis dan Sintesis Aspek Kenyamanan (pleasant)

A. Identifikasi Fisik Aspek Kenyamanan (pleasant) di koridor jalan Pasar Besar Jalur Utara

1. Tingkat kebersihan

Pada jalur pejalan kaki sisi utara hanya ditemukan satu tempat pembuangan sampah, yaitu pada ujung barat jalur pejalan kaki. Oleh sebab itu masih ditemukan beberapa sampah berserakan di sepanjang jalur pejalan kaki.



Gambar 4. 68 Kondisi tingkat kebersihan jalur pejalan kaki sisi utara

Berikut adalah perletakan titik tempat sampah pada jalur pejalan kaki sisi utara.



Gambar 4. 69 Perletakan titik tempat sampah pada jalur pejalan kaki sisi utara. Sumber : Peta Persil Dinas PUPR Kota Malang dengan penyesuaian

2. Tingkat interaksi

Tingkat interaksi antar pejalan kaki di sepanjang koridor ini termasuk cukup baik karena terdapat beberapa pejalan kaki yang berinteraksi dengan adanya beberapa pedagang kaki lima di sepanjang jalur pejalan kaki.

B. Identifikasi Fisik Aspek Aspek Kenyamanan (pleasant) di koridor jalan Pasar Besar Jalur Selatan

1. Tingkat kebersihan

Pada jalur pejalan kaki sisi selatan ditemukan tempat pembuangan sampah. Jarak antar tempat sampah tidak menentu, pada sepanjang jalur pejalan kaki sisi selatan hanya ditemukan sebanyak 7 tempat sampah. Meskipun demikian, masih terdapat beberapa sampah yang berserakan di sepanjang jalur pejalan kaki, dikarenakan jalur pejalan kaki sisi selatan berdekatan dengan kompleks bangunan Pasar Besar. Berikut adalah perletakan titik tempat pembuangan sampah pada jalur sisi selatan.



Gambar 4. 70 Titik perletakan tempat sampah jalur pejalan kaki sisi selatan Sumber : Peta Persil Dinas PUPR Kota Malang dengan penyesuaian



Gambar 4. 71 kondidi tempat sampah pada jalur pejalan kaki sisi selatan.

2. Tingkat interaksi

Tingkat interaksi antar pejalan kaki di sepanjang koridor ini termasuk cukup baik karena terdapat beberapa pejalan kaki yang berinteraksi dengan adanya beberapa pedagang kaki lima di sepanjang jalur pejalan kaki.

C. Evaluasi Pengguna Terhadap Aspek Kenyamanan (pleasant) di Koridor Jalan Pasar Besar Jalur Utara

Tabel 4. 11 Mean score Aspek Kenyamanan Pleasant Jalur Utara

Aspek	Variabel	Keterangan	Mean score
Kenyamanan (pleasant)	Tingkat kebersihan	Untuk mengetahui apakah jalur pejalan kaki bersih	5,800
	Tingkat interaksi	Untuk mengetahui apakah pejalan kaki merasa tertarik berinteraksi dengan orang lain saat berjalan di jalur pejalan kaki	5,070

Pada aspek keamanan (pleasant) ada dua variabel yang diajukan sebagai pertanyaan kepada responden yaitu "tingkat kebersihan" dan "tingkat interaksi". Pada kedua variabel mendapatkan respon positif yaitu untuk variabel "tingkat kebersihan" dengan skor sebesar 5,800, karena responden merasa jalur pejalan kaki sudah cukup bersih. Dan pada variabel "tingkat interaksi" mendapat skor sebesar 5,070, karena responden merasa tertarik berinteraksi dengan orang lain saat berjalan kaki.

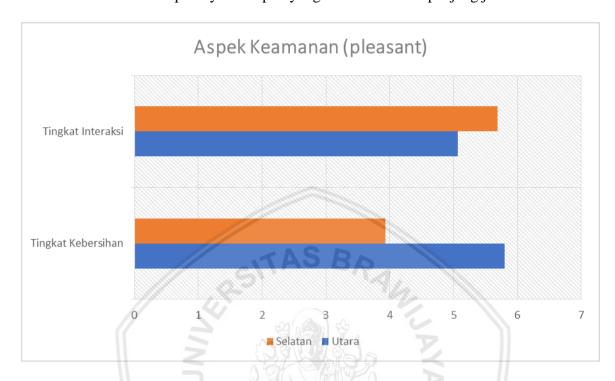
D. Evaluasi Pengguna Terhadap Aspek Kenyamanan (Pleasant) di koridor jalan Pasar Besar Jalur Selatan

Tabel 4. 12 Mean score Aspek Pleasant Jalur Selatan

Aspek	Variabel	Keterangan	Mean score
Kenyaamanan (pleasant)	Tingkat kebersihan	Untuk mengetahui apakah jalur pejalan kaki bersih	3,930
	Tingkat interaksi	Untuk mengetahui apakah pejalan kaki merasa tertarik berinteraksi dengan orang lain saat berjalan di jalur pejalan kaki	5,690

Pada aspek keamanan (*pleasant*) ada dua variabel yang diajukan sebagai pertanyaan kepada responden yaitu "tingkat kebersihan" dan "tingkat interaksi". Pada variabel "tingkat interaksi" mendapatkan respon positif dengan skor sebesar 5,690, karena responden merasa

tertarik berinteraksi dengan orang lain saat berjalan kaki. Dan pada variabel "tingkat kebersihan" jalur selatan mendapat respon negatif dengan skor sebesar 3,930, hal ini disebabkan karena cukup banyak sampah yang berserakan di sepanjang jalur.



Gambar 4. 72 Grafik Perbandingan Mean score Aspek Keamanan (pleasant)

Berdasarkan hasil kuesioner yang telah disebar dapat diketahui respon masyarakat mengenai aspek Keamanan (*pleasant*) dari jalur pejalan kaki di area koridor jalan Pasar Besar. Pada gambar diatas dapat diketahui perbandingan kualitas aspek Keamanan (*pleasant*) pada masing – masing sisi jalur pejalan kaki. Pada variabel tingkat interaksi sisi selatan mendapat respon lebih positif dibanding sisi utara, namun pada variabel tingkat kebersihan sisi utara menunjukkan respon yang lebih baik dibanding sisi selatan dengan nilai positif.

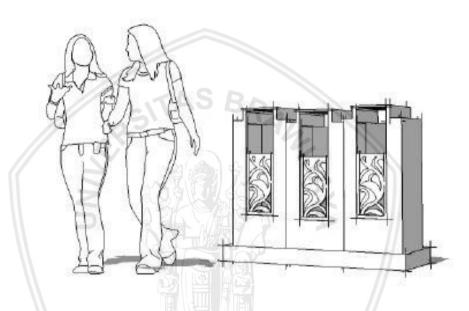
E. Sintesis Aspek Kenyamanan (pleasant) di koridor jalan Pasar Besar Jalur Selatan

Dari analisis mean score diatas maka dapat disintesis bahwa pada aspek kenyamanan (pleasant) pada jalur selatan terdapat variabel yang memerlukan peningkatan kualitas yaitu pada variabel Tingkat Kebersihan. Pada variabel "tingkat kebersihan" masih menunjukkan nilai yang negatif yaitu sebesar 3,930 dari nilai sempurna 7, sehingga diperlukan peningkatan kualitas agar menjadi jalur pejalan kaki yang ideal. Tempat sampah terletak di luar ruang bebas jalur pejalan kaki dengan jarak antartempat sampah yaitu 20 meter.

Tempat sampah dibuat dengan dimensi sesuai kebutuhan, serta menggunakan material yang memiliki durabilitas tinggi seperti metal dan beton cetak.



Gambar 4. 73 Gambar perletakan titik tempat sampah sisi selatan Sumber : Data olahan pribadi



Gambar 4. 74 Gambar standar tempat sampah Sumber : Permen PU Nomor 03/PRT/M/2014

4.3.7 Analisis dan Sintesis Aspek Dapat Diterima Semua Kalangan (universal)

A. Identifikasi Fisik Aspek Dapat Diterima Semua Kalangan (universal) di koridor jalan Pasar Besar Jalur Utara

1. Nyaman berjalan bersama

Pada jalur pejalan kaki sisi utara, jumlah kegiatan berjalan besama tergolong cukup banyak, dikarenakan dekat dengan tempat parkir, dan pada koridor jalan sisi utara terdapat pusat perbelanjaan "Gajahmada"

2. Kondisi yang ramah difabel

Pada jalur pejalan kaki sisi utara, tidak terdapat fasilitas penunjang penyandang disabilitas, seperti ramp dan *guiding block* untuk penyandang tuna netra.



Gambar 4. 75 Kondisi perkerasan jalur pejalan kaki sisi utara

3. Kualitas bangunan sekitar

Pada koridor sisi utara jalan Pasar Besar, didominasi oleh bangunan dengan fungsi komersial, dimana bangunan tersebut termasuk ke dalam bangunan cagar budaya, yang artinya usia bangunan sekitar lebih dari 50 tahun. Bentuk fasad bangunan pada umumnya hanya berbentuk pintu-pintu pertokoan dengan ukuran yang relative sama. Tema dan warna bangunan tidak seluruhnya seragam, akan tetapi secara umum dapat diidentifikasi bahwa bangunan-bangunan tersebut adalah bangunan pertokoan (komersial).



Gambar 4. 76 Kondisi fasad bangunan sisi utara koridor jalan Pasar Besar.

B. Identifikasi Fisik Aspek Dapat Diterima Semua Kalangan (universal) di koridor jalan Pasar Besar Jalur Selatan

1. Nyaman berjalan bersama

Pada jalur pejalan kaki sisi selatan, jumlah kegiatan berjalan besama tergolong cukup banyak, dikarenakan adanya interaksi dengan pedagang kaki lima dan juga dekat dengan komplek bangunan Pasar Besar

2. Kondisi yang ramah difabel

Pada jalur pejalan kaki sisi selatan, tidak terdapat fasilitas penunjang penyandang disabilitas seperti ramp, akan tetapi sebagian jalur sisi timur terdapat *guiding block* untuk penyandang tuna netra.



Gambar 4. 77 Guiding block pada jalur pejalan kaki sisi selatan.

3. Kualitas bangunan sekitar

Pada koridor sisi selatan jalan Pasar Besar, didominasi oleh bangunan dengan fungsi komersial, dimana bangunan tersebut termasuk ke dalam bangunan cagar budaya, yang artinya usia bangunan sekitar lebih dari 50 tahun. Bentuk fasad bangunan pada umumnya hanya berbentuk pintu-pintu pertokoan dengan ukuran yang relative sama. Tema dan warna bangunan tidak seluruhnya seragam, akan tetapi secara umum dapat diidentifikasi bahwa bangunan-bangunan tersebut adalah bangunan pertokoan (komersial).



Gambar 4. 78 Kondisi fasad bangunan sisi utara koridor jalan Pasar Besar.

C. Evaluasi Pengguna Terhadap Aspek Dapat Diterima Semua Kalangan (universal) di koridor jalan Pasar Besar Jalur Utara

Tabel 4. 13 Mean score Aspek Dapat Diterima Semua Kalangan (universal) Jalur Utara

Aspek	Variabel	Keterangan	Mean score
Dapat diterima semua kalangan	Nyaman berjalan bersama	Untuk mengetahui apakah pejalan kaki merasa nyaman membawa kerabat berjalan kaki	3,510
(universal)	Kondisi yang ramah difabel	Untuk mengetahui apakah jalur pejalan kaki ini dapat digunakan dengan baik oleh penyandan disabilitas.	1,910
	Kualitas bangunan sekitar	Untuk mengetahui apakah bangunan di sekitar membuat pejalan kaki tertarik berjalan kaki	3,465

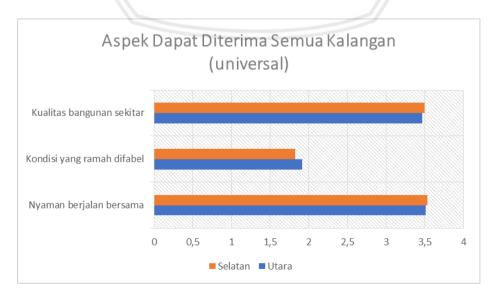
Pada jalur pejalan kaki sisi utara, terdapat tiga variabel yang diajukan sebagai pertanyaan kepada responden. Yaitu variabel "Nyaman berjalan bersama", "Kondisi ramah difabel", dan "kualitas bangunan sekitar". Ketiga variabel yang ditanyakan kepada responden mendapatkan respon negatif. Pada Variabel "nyaman berjalan bersama" mendapatkan skor sebesar 3,510. Hal ini menunjukkan pengguna masih belum nyaman dalam berjalan bersama dengan kerabat pada jalur utara koridor pasar besar. Sedangkan pada variabel "kondisi yang ramah difabel" menunjukkan skor terendah yaitu 1,910, hal ini menunjukkan jalur pejalan kaki sisi utara koridor jalan Pasar Besar masih sangat sulit digunakan bagi penyandang disabilitas. Pada variabel "kualitas bangunan sekitar" jalur utara mendapatkan skor 3,465 yang menunjukkan kualitas bangunan sekitar masih kurang menarik bagi pengguna jalur pedestrian di sisi utara.

D. Evaluasi Pengguna Terhadap Aspek Dapat Diterima Semua Kalangan (universal) di koridor jalan Pasar Besar Jalur Selatan

Tabel 4. 14 Mean score Aspek Dapat Diterima Semua Kalangan (universal) Jalur	Selatan
--	---------

Aspek	Variabel	Keterangan	Mean score
Dapat diterima semua kalangan	Nyaman berjalan bersama	Untuk mengetahui apakah pejalan kaki merasa nyaman membawa kerabat berjalan kaki	3,530
(universal)	Kondisi yang ramah difabel	Untuk mengetahui apakah jalur pejalan kaki ini dapat digunakan dengan baik oleh penyandan disabilitas.	1,820
	Kualitas bangunan sekitar	Untuk mengetahui apakah bangunan di sekitar membuat pejalan kaki tertarik berjalan kaki	3,490

Pada jalur pejalan kaki sisi selatan aspek *universal* yang diteliti memiliki tiga variabel yang diajukan sebagai pertanyaan kepada responden. Yaitu variabel "Nyaman berjalan bersama", "Kondisi ramah difabel", dan "kualitas bangunan sekitar". Ketiga variabel yang ditanyakan kepada responden mendapatkan respon negatif. Pada Variabel "nyaman berjalan bersama" mendapatkan skor sebesar 3,530. Hal ini menunjukkan pengguna masih belum nyaman dalam berjalan bersama dengan kerabat pada jalur selatan koridor jalan Pasar Besar. Sedangkan pada variabel "kondisi yang ramah difabel" menunjukkan skor terendah yaitu 1,820, hal ini menunjukkan jalur pejalan kaki sisi selatan koridor jalan Pasar Besar masih sangat sulit digunakan bagi penyandang disabilitas. Pada variabel "kualitas bangunan sekitar" jalur utara mendapatkan skor 3,490 yang menunjukkan kualitas bangunan sekitar masih kurang menarik bagi pengguna jalur pedestrian di sisi selatan.



Gambar 4. 79 Grafik Perbandingan Mean score Aspek Universal

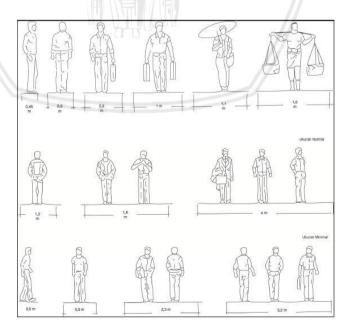
Berdasarkan hasil kuesioner yang telah disebar dapat diketahui respon masyarakat mengenai aspek Dapat Diterima Semua Kalangan (*universal*) dari jalur pejalan kaki di area koridor jalan Pasar Besar. Pada gambar diatas dapat diketahui perbandingan kualitas aspek Dapat Diterima Semua Kalangan (*universal*) pada masing – masing sisi jalur pejalan kaki. Pada variabel kualitas bangunan sekitar dan kenyamanan untuk berjalan bersama sisi selatan mendapat respon lebih baik dibanding sisi utara, namun pada variabel kondisi yang ramah difabel sisi utara menunjukkan respon yang lebih baik dibanding sisi selatan, meskipun secara keseluruhan nilai *mean score* menunjukkan nilai negatif.

E. Sintesis Aspek Dapat Diterima Semua Kalangan (universal) di koridor jalan Pasar Besar Jalur Selatan

Dari analisis mean score diatas maka dapat disintesis bahwa pada aspek universal pada jalur utara terdapat beberapa variabel yang memerlukan peningkatan kualitas yaitu sebagai berikut :

1. Sintesis Kualitas Pada Kenyamanan Untuk Berjalan Bersama

Pada variabel "nyaman berjalan bersama" masih menunjukkan nilai yang negatif yaitu sebesar 3,510 dari nilai sempurna 7, sehingga diperlukan peningkatan kualitas agar menjadi jalur pejalan kaki yang ideal. Standar kebutuhan ruang untuk nyaman berjalan bersama adalah 1,6 sampai 4 meter.



Gambar 4. 80 Kebutuhan ruang per orang secara Individu, membawa barang, dan kegiatan berjalan bersama.

Sumber: Permen PU Nomor 03/PRT/M/2014

2. Sintesis Kualitas Pada Fasilitas Penunjang Penyandang Disabilitas.

Pada variabel "kondisi yang ramah difabel" masih menunjukkan nilai yang negatif yaitu sebesar 1,910 dari nilai sempurna 7, sehingga diperlukan peningkatan kualitas agar menjadi jalur pejalan kaki yang ideal. Ramp dan Marka Pejalan Kaki berkebutuhan khusus (difable). Keriterianya, harus dapat digunakan oleh Penyandang disabilitas dalam mencapai tujuan. Persyaratan khusus ruang bagi pejalan kaki yang mempunyai keterbatasan fisik (difabel) sebaiknya jalur pejalan kaki memiliki luas minimum 2,25 m2. Petunjuk jalan dan kemiringan jalan harus mudah dikenali dengan penggunaan material khusus. Jalur pejalan kaki harus terhindar dari bahaya yang berpotensi mengancam keselamatan seperti tiang, jeruji dan lubang. Jalur pejalan kaki harus dapat memudahkan dalam menyeberang jalan. Jalur sebaiknya dilengkapi isyarat yang pemandu baik dalam bentuk papan atau marka jalan dengan perbedaan material. Selain itu permukaan jalan tidak boleh licin untuk kemanan dalam berjalan. Ketentuan kemiringan untuk jalur pejalan kaki adalah tidak melebihi dari 8%. Jalur yang miring harus memiliki pegangan tangan pada salah satu sisinya. Untuk ketinggian pegangan adalah 0.8 meter diukur dari permukaan jalur pejalan kaki dan panjangnya harus melebihi jalur ujungnya. Keseluruhan harus diberikan penerangan yang cukup untuk keamanan. Ketentuan untuk fasilitas bagi pejalan kaki berupa ramp harus diletakan di setiap persimpangan, kemudian sarana ruang pejalan kaki yang memasuki pintu keluar masuk bangunan atau kaveling, dan titik penyeberangan. Jalur difabel harus memfasilitasi sepanjang prasarana jalur pejalan kaki, dan disertai isyarat atau rambu-rambu bagi pejalan kaki yang mudah ditemui, dapat berupa sinyal suara yang dapat didengar, pesan-pesan papan informasi atau informasi lewat getaran, dan perbedaan tekstur ubin sebagai pengarah dan peringatan.



Gambar 4. 81 Gambar perletakan ramp jalur sisi utara. Sumber : Data olahan pribadi

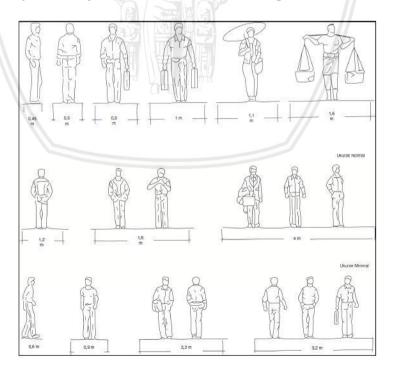
3. Sintesis Kualitas Pada Tampilan Bangunan Sekitar

Pada variabel "keamanan dalam menyeberang" masih menunjukkan nilai yang negatif yaitu sebesar 2,355 dari nilai sempurna 7, sehingga diperlukan peningkatan kualitas agar menjadi jalur pejalan kaki yang ideal. Untuk meningkatkan kualitas pada tampilan bangunan sekitar, dapat dilakukan dengan cara pengecatan ulang atau penyeragaman fasad. Selain itu juga dapat ditingkatkan dengan penambahan vegetasi penghias untuk mempersejuk pandangan.

Dari analisis mean score diatas maka dapat disintesis bahwa pada aspek universal pada jalur selatan terdapat beberapa variabel yang memerlukan peningkatan kualitas yaitu sebagai berikut :

1. Sintesis Kualitas Pada Kenyamanan Untuk Berjalan Bersama

Pada variabel "nyaman berjalan bersama" masih menunjukkan nilai yang negatif yaitu sebesar 3,530 dari nilai sempurna 7, sehingga diperlukan peningkatan kualitas agar menjadi jalur pejalan kaki yang ideal. Jalur memiliki titiktitik untuk dapat melakukan interaksi social lengkap dengan fasilitasnya. Standar kebutuhan ruang untuk nyaman berjalan bersama adalah 1,6 sampai 4 meter.

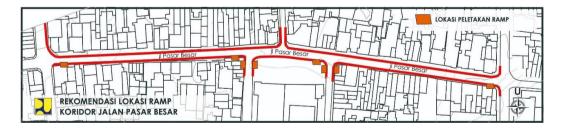


Gambar 4. 82 Kebutuhan ruang per orang secara Individu, membawa barang, dan kegiatan berjalan bersama.

Sumber: Permen PU Nomor 03/PRT/M/2014

2. Sintesis Kualitas Pada Fasilitas Penunjang Penyandang Disabilitas.

Pada variabel "kondisi yang ramah difabel" masih menunjukkan nilai yang negatif yaitu sebesar 1,820 dari nilai sempurna 7, sehingga diperlukan peningkatan kualitas agar menjadi jalur pejalan kaki yang ideal. Persyaratan khusus ruang bagi pejalan kaki yang mempunyai keterbatasan fisik (difabel) sebaiknya jalur pejalan kaki memiliki luas minimum 2,25 m2. Petunjuk jalan dan kemiringan jalan harus mudah dikenali dengan penggunaan material khusus. Jalur pejalan kaki harus terhindar dari bahaya yang berpotensi mengancam keselamatan seperti tiang, jeruji dan lubang. Jalur pejalan kaki harus dapat memudahkan dalam menyeberang jalan. Jalur sebaiknya dilengkapi isyarat yang pemandu baik dalam bentuk papan atau marka jalan dengan perbedaan material. Selain itu permukaan jalan tidak boleh licin untuk kemanan dalam berjalan. Ketentuan kemiringan untuk jalur pejalan kaki adalah tidak melebihi dari 8%. Jalur yang miring harus memiliki pegangan tangan pada salah satu sisinya. Untuk ketinggian pegangan adalah 0.8 meter diukur dari permukaan jalur pejalan kaki dan panjangnya harus melebihi jalur ujungnya. Keseluruhan harus diberikan penerangan yang cukup untuk keamanan. Ketentuan untuk fasilitas bagi pejalan kaki berupa ramp harus diletakan di setiap persimpangan, kemudian sarana ruang pejalan kaki yang memasuki pintu keluar masuk bangunan atau kaveling, dan titik penyeberangan. Jalur difabel harus memfasilitasi sepanjang prasarana jalur pejalan kaki, dan disertai isyarat atau rambu-rambu bagi pejalan kaki yang mudah ditemui, dapat berupa sinyal suara yang dapat didengar, pesan-pesan papan informasi atau informasi lewat getaran, dan perbedaan tekstur ubin sebagai pengarah dan peringatan.



Gambar 4. 83 Gambar perletakan ramp sisi selatan Sumber : Peta Persil Dinas PUPR Kota Malang dengan penyesuaian

3. Sintesis Kualitas Pada Tampilan Bangunan Sekitar

Pada variabel "keamanan dalam menyeberang" masih menunjukkan nilai yang negatif yaitu sebesar 2,355 dari nilai sempurna 7, sehingga diperlukan peningkatan kualitas agar menjadi jalur pejalan kaki yang ideal. Untuk meningkatkan kualitas pada tampilan bangunan sekitar, dapat dilakukan dengan cara pengecatan ulang atau penyeragaman fasad. Selain itu juga dapat ditingkatkan dengan penambahan vegetasi penghias untuk mempersejuk pandangan.

4.3.8 Analisis dan Sintesis Aspek Aksesibilitas

A. Identifikasi Fisik Aspek Aksesibilitas di koridor jalan Pasar Besar Jalur Utara

Jalur pejalan kaki sisi utara mudah dicapai dari tempat parkir karena terdapat parkir *on street* di bahu jalan koridor sisi utara jalan Pasar Besar. Keterhubungan antara tempat parkir dan jalur pedestrian dapat diakses secara langsung tanpa harus menempuh jarak yang jauh.



Gambar 4. 84 Parkir *on street* pada bahu jalan sisi utara koridor jalan Pasar Besar.

B. Identifikasi Fisik Aspek Aksesibilitas di koridor jalan Pasar Besar Jalur Selatan

Jalur pejalan kaki sisi selatan mudah dicapai dari tempat parkir karena terdapat parkir *on street* di bahu jalan koridor sisi utara jalan Pasar Besar. Akan tetapi keterhubungan antara tempat parkir dan jalur pedestrian tidak dapat diakses secara langsung, harus ditempuh dengan cara menyeberang jalan.



Gambar 4. 85 kondisi parkir *on street* pada bahu jalan sisi utara.

C. Evaluasi Pengguna Terhadap Aspek Aksesibilitas di koridor jalan Pasar Besar Jalur Utara

Tabel 4. 15 Mean score Aspek Aksesibilitas Jalur Utara

Aspek	Variabel	Keterangan	Mean score
Aksesibilitas	Mudah dicapai dari tempat parkir	Untuk mengetahui apakah pejalan kaki merasa mudah mencapai jalur pedestrian dari tempat parkir.	5,240

Pada aspek aksesibilitas yang diteliti memiliki satu variabel yang diajukan sebagai pertanyaan kepada responden. Yaitu variabel "mudah dicapai dari tempat parkir". Pada sisi utara variabel yang ditanyakan kepada responden mendapatkan respon positif dengan mendapatkan skor sebesar 5,240. Hal ini menunjukkan pengguna merasa jalur pedestrian dapat mempermudah akses menuju tempat parkir kendaraan, hal ini juga didukung dengan adanya parkir *on street* di sepanjang koridor jalan Pasar Besar.

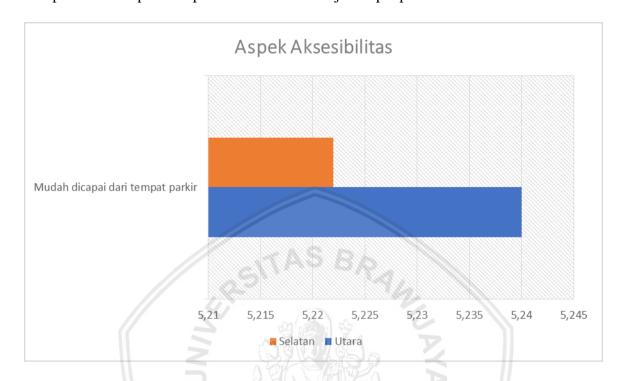
D. Evaluasi Pengguna Terhadap Aspek Aksesibilitas di koridor jalan Pasar Besar Jalur Selatan

Tabel 4. 16 Mean score Aspek Aksesibilitas Jalur Selatan

Aspek	Variabel	Keterangan	Mean score
Aksesibilitas	Mudah dicapai dari tempat parkir	Untuk mengetahui apakah pejalan kaki merasa mudah mencapai jalur pedestrian dari tempat parkir.	5,222

Pada aspek aksesibilitas yang diteliti memiliki satu variabel yang diajukan sebagai pertanyaan kepada responden. Yaitu variabel "mudah dicapai dari tempat parkir". Pada

sisi selatan variabel yang ditanyakan kepada responden mendapatkan respon positif dengan mendapatkan skor sebesar 5,222. Hal ini menunjukkan pengguna merasa jalur pedestrian dapat mempermudah akses menuju tempat parkir kendaraan.



Gambar 4. 86 Grafik Perbandingan Mean score Aspek Aksesibilitas

Berdasarkan hasil kuesioner yang telah disebar dapat diketahui respon masyarakat mengenai aspek Aksesibilitas dari jalur pejalan kaki di area koridor jalan Pasar Besar. Pada gambar diatas dapat diketahui perbandingan kualitas aspek aksesibilitas pada masing – masing sisi jalur pejalan kaki. Pada variabel mudah dicapai dari tempat parkir, kedua sisi menunjukkan respon yang positif, namun sisi utara memiliki nilai yang lebih tinggi dibanding sisi selatan.

4.4 Hasil Temuan Penelitian

Berdasarkan analisis dan sintesis penelitian, pada jalur pejalan kaki koridor jalan pasar besar Kota Malang dapat ditemukan beberapa aspek walkability yang kurang memenuhi standar kebutuhan menurut masyarakat.

Pada jalur sisi utara variabel yang perlu ditingkatkan kualitasnya tidak sebanyak jalur sisi selatan. Dari 22 variabel yang diamati, jalur sisi utara hanya perlu meningkatkan kualitas pada 9 variabel. Kualitas walkability pada variabel "jumlah tempat peristirahatan" masih sangat rendah, hal ini dilihat dari respon masyarakat masih jauh dibawah angka netral, jika dilihat pada kondisi eksisting, pada jalur pejalan kaki tidak terdapat tempat

peristirahatan. Sehingga perlu diberikan peningkatan kualitas dengan cara pengadaan fasilitas tempat peristirahatan berupa tempat duduk di setiap 10 meter dengan material kursi yang tidak mudah lapuk.

Kualitas walkability pada variabel "kebutuhan peneduh" masih kurang, hal ini dilihat dari respon masyarakat masih dibawah angka netral, jika dilihat pada kondisi eksisting, pada jalur pejalan kaki masih minim akan peneduh alami. Maka diperlukan peningkatan yaitu dengan penambahan jalur hijau selebar 1,5 meter dan penambahan kuantitas vegetasi peneduh setiap 10 meter.

Kualitas walkability pada variabel "dimensi jalur" masih kurang, hal ini dilihat dari respon masyarakat masih dibawah angka netral, jika dilihat pada kondisi eksisting, pada dimensi jalur pejalan kaki masih minim. Maka diperlukan peningkatan terhadap kualitas dimensi jalur yaitu dengan penambahan dimensi selebar 2 meter.

Kualitas walkability pada variabel "keamanan dalam menyeberang" masih kurang, hal ini dilihat dari respon masyarakat masih dibawah angka netral, jika dilihat pada kondisi eksisting, keamanan dalam menyeberang jalur pejalan kaki masih minim. Maka diperlukan peningkatan yaitu dengan menambahkan jalur *zebra cross* pada simpul transportasi.

Kualitas walkability pada variabel "kondisi penerangan" masih kurang, hal ini dilihat dari respon masyarakat masih dibawah angka netral, jika dilihat pada kondisi eksisting, kondisi penerangan jalur pejalan kaki masih minim. Maka diperlukan peningkatan yaitu dengan menambahkan lampu taman tiap 10 meter.

Kualitas walkability pada variabel "keamanan dari tindak criminal" masih kurang, hal ini dilihat dari respon masyarakat masih dibawah angka netral, jika dilihat pada kondisi eksisting, keamanan dari tindak criminal jalur pejalan kaki masih minim. Maka diperlukan peningkatan yaitu dengan menghilangkan ruang yang dapat digunakan untuk bersembunyi bagi pelaku criminal.

Kualitas walkability pada variabel "akses pemberhentian transportasi umum" masih kurang, hal ini dilihat dari respon masyarakat masih dibawah angka netral, jika dilihat pada kondisi eksisting, akses pemberhentian transportasi umum jalur pejalan kaki masih minim. Maka diperlukan peningkatan yaitu dengan menambahkan halte/shelter bagi transportasi umum.

Kualitas walkability pada variabel "kelancaran dari penghalang" masih kurang, hal ini dilihat dari respon masyarakat masih dibawah angka netral, jika dilihat pada kondisi eksisting, kelancaran dari penghalang jalur pejalan kaki masih minim. Maka diperlukan peningkatan yaitu dengan memperbaiki jalur utilitas menjadi *in ground system*.

Kualitas walkability pada variabel "kondisi persimpangan" masih kurang, hal ini dilihat dari respon masyarakat masih dibawah angka netral, jika dilihat pada kondisi eksisting, kondisi persimpangan jalur pejalan kaki masih minim. Maka diperlukan peningkatan yaitu dengan menambahkan fasilitas ramp dan rambu penyeberangan.

Kualitas walkability pada variabel "kenyamanan untuk berjalan bersama" masih kurang, hal ini dilihat dari respon masyarakat masih dibawah angka netral, jika dilihat pada kondisi eksisting, kenyamanan untuk berjalan bersama jalur pejalan kaki masih minim. Maka diperlukan peningkatan yaitu dengan menambah lebar jalur pejalan kaki menjadi 3 – 4 meter.

Kualitas walkability pada variabel "fasillitas penunjang disabilitas" masih kurang, hal ini dilihat dari respon masyarakat masih dibawah angka netral, jika dilihat pada kondisi eksisting, fasillitas penunjang disabilitas jalur pejalan kaki masih minim. Maka diperlukan peningkatan yaitu dengan menambahkan ramp dan *guiding block*.

Kualitas walkability pada variabel "tampilan bangunan sekitar" masih kurang, hal ini dilihat dari respon masyarakat masih dibawah angka netral, jika dilihat pada kondisi eksisting, tampilan bangunan sekitar jalur pejalan kaki masih minim. Maka diperlukan peningkatan yaitu dengan melakukan peningkatan kualitas fasade bangunan sekitar koridor.

Peningkatan kualitas *walkability* pada sisi utara dilakukan dengan memperhatikan standar yang sudah diatur sesuai dengan Permen PU Nomor 03/PRT/M/2014.

Pada jalur sisi selatan, dari 22 variabel, terdapat 15 variabel yang perlu ditingkatkan. Kualitas walkability pada variabel "jumlah tempat peristirahatan" masih sangat rendah, hal ini dilihat dari respon masyarakat masih jauh dibawah angka netral, jika dilihat pada kondisi eksisting, pada jalur pejalan kaki tidak terdapat tempat peristirahatan. Sehingga perlu diberikan peningkatan kualitas dengan cara pengadaan fasilitas tempat peristirahatan berupa tempat duduk di setiap 10 meter dengan material kursi yang tidak mudah lapuk.

Kualitas walkability pada variabel "kebutuhan peneduh" masih kurang, hal ini dilihat dari respon masyarakat masih dibawah angka netral, jika dilihat pada kondisi eksisting, pada jalur pejalan kaki masih minim akan peneduh alami. Maka diperlukan peningkatan yaitu dengan penambahan jalur hijau selebar 1,5 meter dan penambahan kuantitas vegetasi peneduh setiap 10 meter.

Kualitas walkability pada variabel "dimensi jalur" masih kurang, hal ini dilihat dari respon masyarakat masih dibawah angka netral, jika dilihat pada kondisi eksisting, pada dimensi jalur pejalan kaki masih minim. Maka diperlukan peningkatan terhadap kualitas dimensi jalur yaitu dengan penambahan dimensi selebar 2 meter.

Kualitas walkability pada variabel "keamanan dalam berjalan" masih kurang, hal ini dilihat dari respon masyarakat masih dibawah angka netral, jika dilihat pada kondisi eksisting, keamanan dalam berjalan jalur pejalan kaki masih minim. Maka diperlukan peningkatan yaitu dengan menambahkan pagar pembatas antara jalan dan jalur pejalan kaki.

Kualitas walkability pada variabel "kondisi penerangan" masih kurang, hal ini dilihat dari respon masyarakat masih dibawah angka netral, jika dilihat pada kondisi eksisting, kondisi penerangan jalur pejalan kaki masih minim. Maka diperlukan peningkatan yaitu dengan menambahkan lampu taman tiap 10 meter.

Kualitas walkability pada variabel "keamanan dari tindak criminal" masih kurang, hal ini dilihat dari respon masyarakat masih dibawah angka netral, jika dilihat pada kondisi eksisting, keamanan dari tindak criminal jalur pejalan kaki masih minim. Maka diperlukan peningkatan yaitu dengan menghilangkan ruang yang dapat digunakan untuk bersembunyi bagi pelaku criminal.

Kualitas walkability pada variabel "akses pemberhentian transportasi umum" masih kurang, hal ini dilihat dari respon masyarakat masih dibawah angka netral, jika dilihat pada kondisi eksisting, akses pemberhentian transportasi umum jalur pejalan kaki masih minim. Maka diperlukan peningkatan yaitu dengan menambahkan halte/shelter bagi transportasi umum.

Kualitas walkability pada variabel "kelancaran dari penghalang" masih kurang, hal ini dilihat dari respon masyarakat masih dibawah angka netral, jika dilihat pada kondisi eksisting, kelancaran dari penghalang jalur pejalan kaki masih minim. Maka diperlukan peningkatan yaitu dengan memperbaiki jalur utilitas menjadi *in ground system*.

Kualitas walkability pada variabel "kondisi persimpangan" masih kurang, hal ini dilihat dari respon masyarakat masih dibawah angka netral, jika dilihat pada kondisi eksisting, kondisi persimpangan jalur pejalan kaki masih minim. Maka diperlukan peningkatan yaitu dengan menambahkan fasilitas ramp dan rambu penyeberangan.

Kualitas walkability pada variabel "kejelasan *signage*" masih kurang, hal ini dilihat dari respon masyarakat masih dibawah angka netral, jika dilihat pada kondisi eksisting, kejelasan *signage* jalur pejalan kaki masih minim. Maka diperlukan peningkatan yaitu dengan meningkatkan kualitas *signage*.

Kualitas walkability pada variabel "keberadaan petunjuk arah" masih kurang, hal ini dilihat dari respon masyarakat masih dibawah angka netral, jika dilihat pada kondisi eksisting, keberadaan petunjuk arah jalur pejalan kaki masih minim. Maka diperlukan peningkatan yaitu dengan menambahkan signage jalur menyeberang, pemberhentian transportasi umum, dan jalur difabel.

Kualitas walkability pada variabel "tingkat kebersihan" masih kurang, hal ini dilihat dari respon masyarakat masih dibawah angka netral, jika dilihat pada kondisi eksisting, tingkat kebersihan jalur pejalan kaki masih minim. Maka diperlukan peningkatan yaitu dengan menambahkan tempat sampah tiap 20 meter.

Kualitas walkability pada variabel "kenyamanan untuk berjalan bersama" masih kurang, hal ini dilihat dari respon masyarakat masih dibawah angka netral, jika dilihat pada kondisi eksisting, kenyamanan untuk berjalan bersama jalur pejalan kaki masih minim. Maka diperlukan peningkatan yaitu dengan menambah lebar jalur pejalan kaki menjadi 3 – 4 meter.

Kualitas walkability pada variabel "fasillitas penunjang disabilitas" masih kurang, hal ini dilihat dari respon masyarakat masih dibawah angka netral, jika dilihat pada kondisi eksisting, fasillitas penunjang disabilitas jalur pejalan kaki masih minim. Maka diperlukan peningkatan yaitu dengan menambahkan ramp dan *guiding block*.

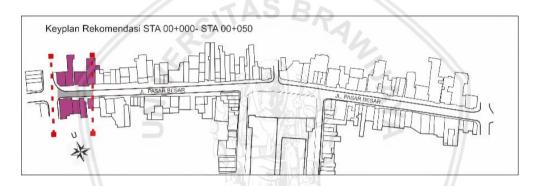
Kualitas walkability pada variabel "tampilan bangunan sekitar" masih kurang, hal ini dilihat dari respon masyarakat masih dibawah angka netral, jika dilihat pada kondisi eksisting, tampilan bangunan sekitar jalur pejalan kaki masih minim. Maka diperlukan

peningkatan yaitu dengan melakukan peningkatan kualitas fasade bangunan sekitar koridor.

4.5 Rekomendasi Desain

Berdasarkan analisis dan sintesis yang telah di simpulkan maka memunculkan beberapa kriteria desain yang ideal untuk diterapkan pada jalur pejalan kaki pada koridor jalan pasar besar. Kemudian dari kriteria desain tersebut dapat diilustrasikan dengan rekomendasi desain. Pemaparan rekomendasi desain dengan cara pembagian ruas jalan dengan STA (stationing) yaitu penomoran panjang jalan. Pemaparan akan dijelaskan setiap 50 meter panjang ruas jalan. Maka dengan panjang jalan 540 meter, akan terbagi menjadi 11 STA.

1. STA 00+000 - STA 00+050



Gambar 4. 87 Keyplan STA 00+000 – STA 00+050

Pada jalur pejalan kaki STA 00+000 – STA 00+050 meter, peningkatan kualitas yang telah disimpukan ada pada beberapa elemen jalur pedestrian yaitu penambahan zebra cross pada persimpangan jalan. Pada zebra cross dilengkapi dengan signage penyeberangan jalan untuk pejalan kaki. Pada setiap zebra cross, transisi antara jalan raya dan jalur pejalan kaki disediakan ramp untuk memudahkan akses bagi penyandang disabilitas.



Gambar 4. 88 Rekomendasi zebra cross STA 00+000 – STA 00+050

Selain ramp, fasilitas untuk penyandang disabilitas juga dilengkapi dengan *guiding block* untuk memandu jalan bagi penyandang tuna netra. Kemudian terdapat peningkatan untuk tingkat kebersihan yaitu dengan penambahan tempat sampah di setiap 20 meter. Unit tempat sampah disesuaikan dengan standar permen PU yaitu terdapat 3 bak sampah untuk memisahkan jenis sampah antara yang dapat didaur ulang dan yang tidak dapat didaur ulang.



Gambar 4. 89 Rekomendasi tempat sampah STA 00+000 – STA 00+050

Untuk meningkatkan kualitas keamanan dalam berjalan, maka jalur pejalan kaku dan jalan raya dibatasi oleh pagar setingggi 0,9 meter. Adapun untuk memfasilitasi akses terhadap parkir on street, disediakan jalur akses menuju parkir on street di jalur sisi utara dengan bukaan pagar selebar 1,5 meter. Sedangkan pada jalur selatan tidak

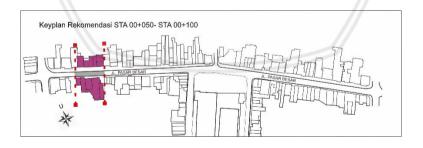
diberi akses berupa bukaan pagar. Akan tetapi hanya disediakan zebra cross di titik lokasi tertentu untuk meminimalisir pejalan kaki yang menyeberang tidak beraturan.



Gambar 4. 90 Rekomendasi akses tempat parkir STA 00+000 – STA 00+050

Untuk meningkatkan aspek keamanan dalam perjalan di malam hari, diberi penambahan titik lampu penerangan taman pada jarak setiap 10 meter dengan ketinggian lampu 3 meter. Untuk memenuhi kebutuhan tempat peristirahatan, perletakan titik tempat duduk peristirahatan di setiap 10 meter. Untuk memfasilitasi kebutuhan peneduh, maka disediakan jalur hijau sepanjang jalur pejalan kaki dengan lebar 1 meter.

1. STA 00+050 - STA 00+100



Gambar 4. 91 Keyplan STA 00+050 – STA 00+100

Pada jalur pejalan kaki STA 00+050 – STA 00+100 meter, peningkatan kualitas yang telah disimpukan ada pada beberapa elemen jalur pedestrian yaitu penyediaan ramp untuk memudahkan akses bagi penyandang disabilitas, dan *guiding block* untuk memudahkan penyandang tuna netra menentukan arah berjalan. Kemudian terdapat peningkatan untuk tingkat kebersihan yaitu dengan penambahan tempat sampah di setiap 20 meter. Unit tempat sampah disesuaikan dengan standar permen PU yaitu

terdapat 3 bak sampah untuk memisahkan jenis sampah antara yang dapat didaur ulang dan yang tidak dapat didaur ulang.



Gambar 4. 92 Rekomendasi tempat sampah STA 00+050 – STA 00+100

Untuk meningkatkan kualitas keamanan dalam berjalan, maka jalur pejalan kaku dan jalan raya dibatasi oleh pagar setingggi 0,9 meter. Adapun untuk memfasilitasi akses terhadap parkir on street, disediakan jalur akses menuju parkir on street di jalur sisi utara dengan bukaan pagar selebar 1,5 meter. Sedangkan pada jalur selatan tidak diberi akses berupa bukaan pagar. Akan tetapi hanya disediakan zebra cross di titik lokasi tertentu untuk meminimalisir pejalan kaki yang menyeberang tidak beraturan.

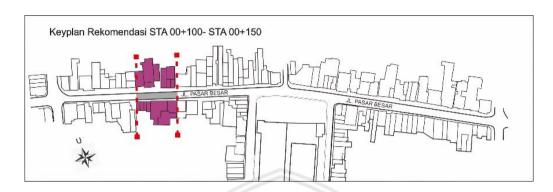


Gambar 4. 93 Rekomendasi akses tempat parkir STA 00+050 – STA 00+100

Untuk meningkatkan aspek keamanan dalam perjalan di malam hari, diberi penambahan titik lampu penerangan taman pada jarak setiap 10 meter dengan ketinggian lampu 3 meter. Untuk memenuhi kebutuhan tempat peristirahatan, perletakan titik tempat duduk peristirahatan di setiap 10 meter. Untuk memfasilitasi

kebutuhan peneduh, maka disediakan jalur hijau sepanjang jalur pejalan kaki dengan lebar 1 meter.

2. STA 00+100 - STA 00+150



Gambar 4. 94 Keyplan STA 00+100 – STA 00+150

Pada jalur pejalan kaki STA 00+100 – STA 00+150 meter, peningkatan kualitas yang telah disimpukan ada pada beberapa elemen jalur pedestrian yaitu penambahan zebra cross pada persimpangan jalan. Pada zebra cross dilengkapi dengan signage penyeberangan jalan untuk pejalan kaki. Pada setiap zebra cross, transisi antara jalan raya dan jalur pejalan kaki disediakan ramp untuk memudahkan akses bagi penyandang disabilitas.

Selain ramp, fasilitas untuk penyandang disabilitas juga dilengkapi dengan *guiding block* untuk memandu jalan bagi penyandang tuna netra. Kemudian terdapat peningkatan untuk tingkat kebersihan yaitu dengan penambahan tempat sampah di setiap 20 meter. Unit tempat sampah disesuaikan dengan standar permen PU yaitu terdapat 3 bak sampah untuk memisahkan jenis sampah antara yang dapat didaur ulang dan yang tidak dapat didaur ulang.



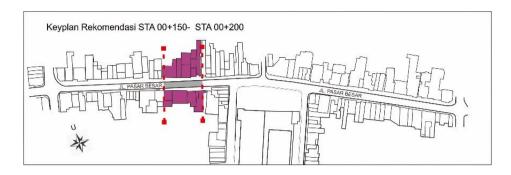
Gambar 4. 95 Rekomendasi pagar dan akses tempat parkir STA 00+100 – STA 00+150

Untuk meningkatkan fasilitas pemberhentian transportasi umum maka disediakan halte pemberhentian transportasi umum pada setiap radius 300 meter. Pada STA 00+100-STA 00+150 ini terdapat satu unit halte dengan desain tidak terlalu lebar agar tidak memakan banyak tempat pada jalur pedestrian.



Gambar 4. 96 Rekomendasi halte STA 00+100 – STA 00+150

3. STA 00+150 - STA 00+200



Gambar 4. 97 Keyplan STA STA 00+150 - STA 00+200

Pada jalur pejalan kaki STA 00+150 – STA 00+200 meter, peningkatan kualitas yang telah disimpukan ada pada beberapa elemen jalur pedestrian yaitu penyediaan ramp untuk memudahkan akses bagi penyandang disabilitas, dan *guiding block* untuk memudahkan penyandang tuna netra menentukan arah berjalan. Kemudian terdapat peningkatan untuk tingkat kebersihan yaitu dengan penambahan tempat sampah di setiap 20 meter. Unit tempat sampah disesuaikan dengan standar permen PU yaitu terdapat 3 bak sampah untuk memisahkan jenis sampah antara yang dapat didaur ulang dan yang tidak dapat didaur ulang.



Gambar 4. 98 Rekomendasi tempat sampah STA 00+150 – STA 00+200

4. STA 00+200 – STA 00+250



Gambar 4. 99 Keyplan STA 00+200 – STA 00+250

Pada jalur pejalan kaki STA 00+200 – STA 00+250 meter, peningkatan kualitas yang telah disimpukan ada pada beberapa elemen jalur pedestrian yaitu penambahan zebra cross pada persimpangan jalan. Pada zebra cross dilengkapi dengan signage penyeberangan jalan untuk pejalan kaki. Pada setiap zebra cross, transisi antara jalan raya dan jalur pejalan kaki disediakan ramp untuk memudahkan akses bagi penyandang disabilitas.



Gambar 4. 100 Rekomendasi zebra cross STA 00+200 – STA 00+250

Selain ramp, fasilitas untuk penyandang disabilitas juga dilengkapi dengan guiding block untuk memandu jalan bagi penyandang tuna netra. Kemudian terdapat peningkatan untuk tingkat kebersihan yaitu dengan penambahan tempat sampah di setiap 20 meter. Unit tempat sampah disesuaikan dengan standar permen PU yaitu terdapat 3 bak sampah untuk memisahkan jenis sampah antara yang dapat didaur ulang dan yang tidak dapat didaur ulang.



Gambar 4. 101 Rekomendasi tempat sampah dan guiding block STA 00+200 – STA 00+250

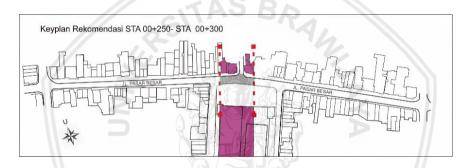
Untuk meningkatkan kualitas keamanan dalam berjalan, maka jalur pejalan kaku dan jalan raya dibatasi oleh pagar setingggi 0,9 meter. Adapun untuk memfasilitasi akses terhadap parkir on street, disediakan jalur akses menuju parkir on street di jalur sisi utara dengan bukaan pagar selebar 1,5 meter. Sedangkan pada jalur selatan tidak diberi akses berupa bukaan pagar. Akan tetapi hanya disediakan zebra cross di titik lokasi tertentu untuk meminimalisir pejalan kaki yang menyeberang tidak beraturan.

Untuk meningkatkan aspek keamanan dalam perjalan di malam hari, diberi penambahan titik lampu penerangan taman pada jarak setiap 10 meter dengan ketinggian lampu 3 meter. Untuk memenuhi kebutuhan tempat peristirahatan, perletakan titik tempat duduk peristirahatan di setiap 10 meter. Untuk memfasilitasi kebutuhan peneduh, maka disediakan jalur hijau sepanjang jalur pejalan kaki dengan lebar 1 meter.



Gambar 4. 102 Rekomendasi tempat duduk STA 00+200 – STA 00+250

5. STA 00+250 - STA 00+300



Gambar 4. 103 Keyplan STA 00+250 – STA 00+300

Pada jalur pejalan kaki STA 00+250 – STA 00+300 meter, peningkatan kualitas yang telah disimpukan ada pada beberapa elemen jalur pedestrian yaitu penambahan zebra cross pada persimpangan jalan. Pada zebra cross dilengkapi dengan signage penyeberangan jalan untuk pejalan kaki. Pada setiap zebra cross, transisi antara jalan raya dan jalur pejalan kaki disediakan ramp untuk memudahkan akses bagi penyandang disabilitas.

Selain ramp, fasilitas untuk penyandang disabilitas juga dilengkapi dengan *guiding block* untuk memandu jalan bagi penyandang tuna netra. Kemudian terdapat peningkatan untuk tingkat kebersihan yaitu dengan penambahan tempat sampah di setiap 20 meter. Unit tempat sampah disesuaikan dengan standar permen PU yaitu terdapat 3 bak sampah untuk memisahkan jenis sampah antara yang dapat didaur ulang dan yang tidak dapat didaur ulang.



Gambar 4. 104 Rekomendasi tempat sampah STA 00+250 – STA 00+300

Untuk meningkatkan kualitas keamanan dalam berjalan, maka jalur pejalan kaku dan jalan raya dibatasi oleh pagar setingggi 0,9 meter. Adapun untuk memfasilitasi akses terhadap parkir on street, disediakan jalur akses menuju parkir on street di jalur sisi utara dengan bukaan pagar selebar 1,5 meter. Sedangkan pada jalur selatan tidak diberi akses berupa bukaan pagar. Akan tetapi hanya disediakan zebra cross di titik lokasi tertentu untuk meminimalisir pejalan kaki yang menyeberang tidak beraturan.



Gambar 4. 105 Rekomendasi pagar pembatas dan akses tempat parkir STA 00+250-STA 00+300

Untuk meningkatkan aspek keamanan dalam perjalan di malam hari, diberi penambahan titik lampu penerangan taman pada jarak setiap 10 meter dengan ketinggian lampu 3 meter. Untuk memenuhi kebutuhan tempat peristirahatan, perletakan titik tempat duduk peristirahatan di setiap 10 meter. Untuk memfasilitasi kebutuhan peneduh, maka disediakan jalur hijau sepanjang jalur pejalan kaki dengan lebar 1 meter.

6. STA 00+300 - STA 00+350



Gambar 4. 106 Keyplan STA 00+300 – STA 00+350

Pada jalur pejalan kaki STA 00+300 – STA 00+350 meter, peningkatan kualitas yang telah disimpukan ada pada beberapa elemen jalur pedestrian yaitu penambahan zebra cross pada persimpangan jalan. Pada zebra cross dilengkapi dengan signage penyeberangan jalan untuk pejalan kaki. Pada setiap zebra cross, transisi antara jalan raya dan jalur pejalan kaki disediakan ramp untuk memudahkan akses bagi penyandang disabilitas.



Gambar 4. 107 Rekomendasi zebra cross dan ramp STA 00+300 – STA 00+350

Selain ramp, fasilitas untuk penyandang disabilitas juga dilengkapi dengan *guiding block* untuk memandu jalan bagi penyandang tuna netra.



Gambar 4. 108 Rekomendasi guding block STA 00+300 – STA 00+350

Kemudian terdapat peningkatan untuk tingkat kebersihan yaitu dengan penambahan tempat sampah di setiap 20 meter. Unit tempat sampah disesuaikan dengan standar permen PU yaitu terdapat 3 bak sampah untuk memisahkan jenis sampah antara yang dapat didaur ulang dan yang tidak dapat didaur ulang.



Gambar 4. 109 Rekomendasi tempat sampah STA 00+300 – STA 00+350

Untuk meningkatkan kualitas keamanan dalam berjalan, maka jalur pejalan kaku dan jalan raya dibatasi oleh pagar setingggi 0,9 meter. Adapun untuk memfasilitasi akses terhadap parkir on street, disediakan jalur akses menuju parkir on street di jalur sisi utara dengan bukaan pagar selebar 1,5 meter. Sedangkan pada jalur selatan tidak diberi akses berupa bukaan pagar. Akan tetapi hanya disediakan zebra cross di titik lokasi tertentu untuk meminimalisir pejalan kaki yang menyeberang tidak beraturan.

Untuk meningkatkan aspek keamanan dalam perjalan di malam hari, diberi penambahan titik lampu penerangan taman pada jarak setiap 10 meter dengan ketinggian lampu 3 meter. Untuk memenuhi kebutuhan tempat peristirahatan, perletakan titik tempat duduk peristirahatan di setiap 10 meter. Untuk memfasilitasi kebutuhan peneduh, maka disediakan jalur hijau sepanjang jalur pejalan kaki dengan lebar 1 meter.

Untuk meningkatkan fasilitas pemberhentian transportasi umum maka disediakan halte pemberhentian transportasi umum pada setiap radius 300 meter. Pada STA 00+100 – STA 00+150 ini terdapat satu unit halte dengan desain tidak terlalu lebar agar tidak memakan banyak tempat pada jalur pedestrian.



Gambar 4. 110 Rekomendasi halte STA 00+300 – STA 00+350

7. STA 00+350 - STA 00+400



Gambar 4. 111 Keyplan STA 00+350 – STA 00+400

Pada jalur pejalan kaki STA 00+350 – STA 00+400 meter, peningkatan kualitas yang telah disimpukan ada pada beberapa elemen jalur pedestrian yaitu penambahan zebra cross pada persimpangan jalan. Pada zebra cross dilengkapi dengan signage penyeberangan jalan untuk pejalan kaki. Pada setiap zebra cross, transisi antara jalan raya dan jalur pejalan kaki disediakan ramp untuk memudahkan akses bagi penyandang disabilitas. Selain ramp, fasilitas untuk penyandang disabilitas juga dilengkapi dengan *guiding block* untuk memandu jalan bagi penyandang tuna netra.



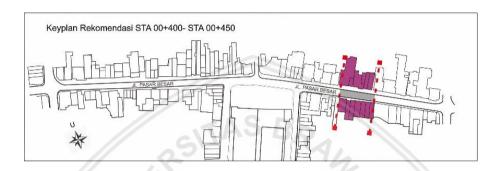
Gambar 4. 112 Rekomendasi guiding block STA 00+350 – STA 00+400

Kemudian terdapat peningkatan untuk tingkat kebersihan yaitu dengan penambahan tempat sampah di setiap 20 meter. Unit tempat sampah disesuaikan dengan standar permen PU yaitu terdapat 3 bak sampah untuk memisahkan jenis sampah antara yang dapat didaur ulang dan yang tidak dapat didaur ulang.



Gambar 4. 113 Rekomendasi pagar pembatas dan akses tempat parkir STA 00+350-STA 00+400

8. STA 00+400 - STA 00+450

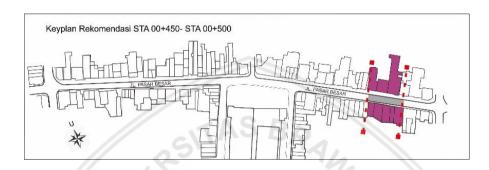


Gambar 4. 114 Keyplan STA 00+400 – STA 00+450

Pada jalur pejalan kaki STA 00+400 – STA 00+450 meter, peningkatan kualitas yang telah disimpukan ada pada beberapa elemen jalur pedestrian yaitu penambahan zebra cross pada persimpangan jalan. Pada zebra cross dilengkapi dengan signage penyeberangan jalan untuk pejalan kaki. Pada setiap zebra cross, transisi antara jalan raya dan jalur pejalan kaki disediakan ramp untuk memudahkan akses bagi penyandang disabilitas. Selain ramp, fasilitas untuk penyandang disabilitas juga dilengkapi dengan *guiding block* untuk memandu jalan bagi penyandang tuna netra.

Kemudian terdapat peningkatan untuk tingkat kebersihan yaitu dengan penambahan tempat sampah di setiap 20 meter. Unit tempat sampah disesuaikan dengan standar permen PU yaitu terdapat 3 bak sampah untuk memisahkan jenis sampah antara yang dapat didaur ulang dan yang tidak dapat didaur ulang.

9. STA 00+450 - STA 00+500



Gambar 4. 115 Keyplan STA 00+450 – STA 00+500

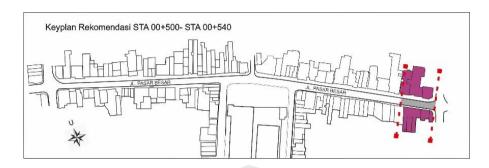
Pada jalur pejalan kaki STA 00+450 – STA 00+500 meter, peningkatan kualitas yang telah disimpukan ada pada beberapa elemen jalur pedestrian yaitu penyediaan ramp untuk memudahkan akses bagi penyandang disabilitas, dan *guiding block* untuk memudahkan penyandang tuna netra menentukan arah berjalan. Kemudian terdapat peningkatan untuk tingkat kebersihan yaitu dengan penambahan tempat sampah di setiap 20 meter. Unit tempat sampah disesuaikan dengan standar permen PU yaitu terdapat 3 bak sampah untuk memisahkan jenis sampah antara yang dapat didaur ulang dan yang tidak dapat didaur ulang.

Untuk meningkatkan kualitas keamanan dalam berjalan, maka jalur pejalan kaku dan jalan raya dibatasi oleh pagar setingggi 0,9 meter. Adapun untuk memfasilitasi akses terhadap parkir on street, disediakan jalur akses menuju parkir on street di jalur sisi utara dengan bukaan pagar selebar 1,5 meter. Sedangkan pada jalur selatan tidak diberi akses berupa bukaan pagar. Akan tetapi hanya disediakan zebra cross di titik lokasi tertentu untuk meminimalisir pejalan kaki yang menyeberang tidak beraturan.

Untuk meningkatkan aspek keamanan dalam perjalan di malam hari, diberi penambahan titik lampu penerangan taman pada jarak setiap 10 meter dengan ketinggian lampu 3 meter. Untuk memenuhi kebutuhan tempat peristirahatan, perletakan titik tempat duduk peristirahatan di setiap 10 meter. Untuk memfasilitasi

kebutuhan peneduh, maka disediakan jalur hijau sepanjang jalur pejalan kaki dengan lebar 1 meter.

10. STA 00+500 - STA 00+540



Gambar 4. 116 Keyplan STA 00+500 – STA 00+540

Pada jalur pejalan kaki STA 00+500 – STA 00+540 meter, peningkatan kualitas yang telah disimpukan ada pada beberapa elemen jalur pedestrian yaitu penambahan zebra cross pada persimpangan jalan. Pada zebra cross dilengkapi dengan signage penyeberangan jalan untuk pejalan kaki. Pada setiap zebra cross, transisi antara jalan raya dan jalur pejalan kaki disediakan ramp untuk memudahkan akses bagi penyandang disabilitas. Selain ramp, fasilitas untuk penyandang disabilitas juga dilengkapi dengan *guiding block* untuk memandu jalan bagi penyandang tuna netra.



Gambar 4. 117 Rekomendasi guiding block STA 00+500 – STA 00+540

Kemudian terdapat peningkatan untuk tingkat kebersihan yaitu dengan penambahan tempat sampah di setiap 20 meter. Unit tempat sampah disesuaikan dengan standar permen PU yaitu terdapat 3 bak sampah untuk memisahkan jenis sampah antara yang dapat didaur ulang dan yang tidak dapat didaur ulang.

Untuk meningkatkan kualitas keamanan dalam berjalan, maka jalur pejalan kaku dan jalan raya dibatasi oleh pagar setingggi 0,9 meter. Adapun untuk memfasilitasi akses terhadap parkir on street, disediakan jalur akses menuju parkir on street di jalur sisi utara dengan bukaan pagar selebar 1,5 meter. Sedangkan pada jalur selatan tidak diberi akses berupa bukaan pagar. Akan tetapi hanya disediakan zebra cross di titik lokasi tertentu untuk meminimalisir pejalan kaki yang menyeberang tidak beraturan.

Untuk meningkatkan aspek keamanan dalam perjalan di malam hari, diberi penambahan titik lampu penerangan taman pada jarak setiap 10 meter dengan ketinggian lampu 3 meter. Untuk memenuhi kebutuhan tempat peristirahatan, perletakan titik tempat duduk peristirahatan di setiap 10 meter. Untuk memfasilitasi kebutuhan peneduh, maka disediakan jalur hijau sepanjang jalur pejalan kaki dengan lebar 1 meter.

Untuk meningkatkan fasilitas pemberhentian transportasi umum maka disediakan halte pemberhentian transportasi umum pada setiap radius 300 meter. Pada STA 00+100-STA 00+150 ini terdapat satu unit halte dengan desain tidak terlalu lebar agar tidak memakan banyak tempat pada jalur pedestrian.



Gambar 4. 118 Rekomendasi halte dan tempat duduk STA 00+500 – STA 00+540

BAB V

PENUTUP

5.1 Kesimpulan

Dari hasil penelitian yang dilakukan terhadap kualitas *walkability* jalur pedestrian di koridor jalan Pasar Besar kota Malang, terdapat delapan aspek yang diteliti, dan terdapat 22 variabel yang dilakukan pada dua zona amatan, yaitu pada jalur pedestrian sisi utara dan sisi selatan. Dari hasil penelitian, dapat disimpulkan bahwa terdapat perbedaan kualitas antara jalur pejalan kaki sisi utara dan jalur sisi selatan.

Secara keseluruhan, kualitas walkability pada jalur pejalan kaki koridor jalan Pasar Besar masih kurang memenuhi kebutuhan kenyamanan pejalan kaki, dikarenakan menurut respon masyarakat masih banyak aspek walkability yang kurang memfasilitasi kebutuhan pejalan kaki. Dari 22 variabel yang ditanyakan, variabel yang memenuhi kebutuhan masyarakat pada jalur sisi utara hanya 10 variabel, sedangkan pada jalur sisi selatan hanya 7 variabel. Peningkatan kualitas *walkability* pada sisi selatan dilakukan dengan memperhatikan standar yang sudah diatur sesuai dengan Permen PU Nomor 03/PRT/M/2014.

5.2 Saran

Secara umum,jalur pejalan kaki koridor jalan Pasar Besar kota Malang ini masih perlu mendapat peningkatan pada masing-masing variabel yang masih mendapatkan nilai negatif dari responden yang ada. Terutama pada jalur pejalan kaki bagian selatan yang memiliki banyak penilaian negatif.

Hasil penelitian ini dapat menjadi acuan bagi peneliti – peneliti selanjutnya untuk mengembangkan bidang tersebut untuk lebih dikembangkan. Dengan hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan gambaran umum kepada masyarakat mengenai kriteria kenyamanan pejalan kaki dan jika rekomendasi diterapkan dapat memberikan kenyamanan bagi pengguna jalur pejalan kaki di jalan Pasar Besar. Bagi pemerintah diharapkan dengan adanya hasil penelitian ini, dapat memberikan wawasan mengenai kualitas jalur pejalan kaki yang ideal dengan konsep *walkability* di kawasan komersial.

DAFTAR PUSTAKA

- Adha A, Ernawati J, 2018. Kualitas *Walkability* Jalur Pedestrian Pada Koridor Jalan Permindo, Padang Berdasarkan Persepsi Masyarakat, Jurnal Mahasiswa Jurusan Arsitektur Universitas Brawijaya, Malang
- Andy Field, 2013. Discovering Statistik Using IBM SPSS Statistiks 4th Edition. SAGE Publications Ltd, London, UK.
- Fadilla, Dewi dan Sari Lestari Zainal Ridho, 2013. Perilaku Konsumen. Palembang: Citrabooks Indonesia
- Holly Virginia Krambeck, 2006, The Global *Walkability* Index , Massachusetts Institute of Technology , Massachusetts USA
- Kotler, Phillip, 1995. Marketing Management Analysis Planning, Implementation and Control, Prentice Hall int.
- Leather J, Fabian H, Gota S, and Mejia A, 2011. *Walkability* and Pedestrian Facilities in Asian Cities State and Issues, ADB Sustainable Development Working Paper Series.
- Muhadjir, H. N. 1996. Metodologi Penelitian Kualitatif: Pendekatan Positivistik, Rasionalistik, Phenomenologik, dan Realisme Metaphisik, Telaah Studi Teks dan Penelitian Agama, Rake Sarasin.
- Peraturan Menteri Pekerjaan umum Nomor : 03/PRT/M/2014 Tentang Pedoman Perencanaan, Penyediaan, dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Jaringan Pejalan Kaki di Kawasan Perkotaan.
- Philip, Kotler dan Gary Amstrong. 2013 Prinsip-Prinsip Pemasaran, Jakarta: Erlangga
- Philip, Kotler dan Keller, K.L. 2016, Manajemen Pemasaran. Jakarta: Erlangga
- Poerwandari , E/. K. 2009. Pendekatan Kualitatif, Depok, Lembaga Pengembangan Sarana Pengukuran dan Pendidikan Psikologi Fakultas Psikologi UI.

Pradana A. H, Ernawati J, Martiningrum I, 2017. *Walkability* Jalur Pedestrian by Design di Area Kampus Universitas Brawijaya Malang, Jurnal Mahasiswa Jurusan Arsitektur Universitas Brawijaya, Malang.

Saifuddin, Azwar. 2012. Realibilitas dan Validitas Edisi 4. Yogyakarta : Pustaka Pelajar

Sangadji, Etta Mamang dan Sopiah. 2013. Perilaku Konsumen dan Pendekatan Praktis. Jakarta: Andi Publisher

Sugiyono, 2007. Statistika untuk Penelitian, Bandung, CV. Alfabeta

Government of Western Australia. 2007. A Walking Strategy for Western Australia. Australia.

