

# BAB I PENDAHULUAN

## 1.1 Latar Belakang

### 1.1.1 *Sustainable and Livable City, why we need it?*

Wilayah perkotaan berkontribusi besar dalam perkembangan ekonomi negara, namun kontribusi tersebut kerap berimbas pada peningkatan polusi dan populasi yang tidak terkontrol. Pertumbuhan tidak terkendali pada jumlah dan pengguna kendaraan pribadi menimbulkan berbagai dampak yang membahayakan lingkungan. Beberapa tahun yang lalu hingga saat ini, konsep *Green*<sup>1</sup> telah menjalin hubungan pada permasalahan faktor lingkungan, ekonomi, politik, dan sosial dengan berperan sebagai penunjang kualitas perbaikan lingkungan. Pada permasalahan kota, pembahasan tentang konsep *Green* tersebut mengarah pada pengembangan *eco-city*, *low carbon city*, *green economic city*, atau secara keseluruhan disebut *sustainable city* (Kim, 2011). Pemerintah dapat menggunakan salah satu konsep tersebut sebagai fokus yang dianggap paling sesuai dengan permasalahan yang dihadapi dalam perbaikan maupun pengembangan kota agar semakin layak untuk ditinggali.

Sebagai negara yang memiliki pertumbuhan urbanisasi cukup tinggi, topik mengenai kesadaran lingkungan merupakan hal yang secara signifikan sedang terjadi di Indonesia. Pada tahun 2012 jumlah penduduk perkotaan di Indonesia diperkirakan telah mencapai 129,6 juta yang merupakan 54% dari total penduduk Indonesia. Jumlah tersebut juga berarti terdapat peningkatan dari Sensus Penduduk 2010 sebanyak 118,3 juta. Diperkirakan setiap tahun penduduk kota bertambah 5,65 juta orang atau 15.479 orang per hari. Tahun 2025 Kementerian Dalam Negeri memperkirakan sebanyak 65% penduduk akan menghuni perkotaan terutama di 16 kota besar yang ada di Indonesia.

Tingkat percepatan urbanisasi yang tinggi disebabkan oleh rasionalisasi umum bahwa kota besar dapat menjunjung masyarakat pada kehidupan dan kalangan yang lebih baik. Namun, sementara perkotaan di Indonesia semakin menuju pada modernisasi, kualitas kehidupan kota cenderung menurun. Tekanan urbanisasi mengundang berbagai permasalahan kota seperti tingkat kemacetan akut, banjir berkelanjutan, pengurangan RTH, kualitas air yang memburuk, peningkatan polusi, dan persebaran hunian kumuh yang terus meningkat. Perkembangan kota yang tidak terkendali juga disebabkan oleh harga jual

---

<sup>1</sup> Ramah lingkungan (juga biasa diistilahkan *Eco-friendly*, *Nature-friendly*, *Green*) adalah istilah mengenai *sustainability* (berkesinambungan) yang dipopulerkan terhadap aspek pengadaan material, pelayanan, hukum, pedoman, dan kebijakan agar berdampak seminimal mungkin atau bahkan nihil terhadap lingkungan serta ekosistem. (*Webster's New Millennium Dictionary of English*).

tanah di area rural yang terus mengundang para calon penghuni. Seiring meningkatnya pertumbuhan kota secara horizontal, dukungan perancangan dan penyediaan sistem infrastruktur untuk transportasi sebagai penunjang aktivitas publik tidak berjalan dengan baik (Kirmanto, et. al., 2012).

Salah satu faktor penyebab permasalahan tersebut adalah perancangan dan praktek sistem transportasi publik yang masih lemah, alasan ini telah dibuktikan oleh studi-studi yang berlatar belakang dari permasalahan transportasi di Indonesia. Pembahasan yang berlatar dari aspek tersebut diharapkan dapat menjadi acuan untuk mengidentifikasi permasalahan dan mencari solusi yang memungkinkan untuk meningkatkan kualitas lingkungan di Indonesia. Oleh karena itu, pemerintah di Indonesia memperkenalkan “Green City Policy<sup>2</sup>” untuk mengarahkan dan menghimbau pemerintah kota dan kabupaten agar memulai penataan yang berlingkup pada konsep ramah iklim dan lingkungan.

### **1.1.2 Sistem transportasi ‘hijau’ untuk perkotaan di Indonesia**

Praktek sistem transportasi di Indonesia yang masih lemah dapat dibuktikan melalui karakteristik masyarakat dalam bertransportasi. Kenyataan yang saat ini terjadi adalah kecenderungan masyarakat untuk lebih memilih menggunakan kendaraan bermotor pribadi. Laju pertumbuhan kepemilikan kendaraan bermotor di Indonesia memiliki peningkatan yang cukup memprihatinkan, pada tahun 2000 jumlah total kendaraan jenis mobil penumpang adalah ±3,03 juta dan ±13,56 juta untuk jenis sepeda motor. Pada tahun 2016 angka tersebut naik menjadi ±14,58 juta unit untuk mobil, dan 105,15 juta unit untuk sepeda motor (BPS Indonesia). Pertumbuhan jumlah bus jauh di bawah kendaraan pribadi, hanya naik menjadi 2,48 juta unit dari sebelumnya 1,94 juta unit. Pelonjakan jumlah tersebut terjadi dikarenakan respon spontan yang diberikan oleh pemerintah berupa pelebaran jalan untuk mengurangi kemacetan lalu lintas. Meskipun terdapat beberapa pembuktian bahwa respon tersebut merupakan penanganan efektif untuk mengatasi permasalahan lalu lintas, namun pada akhirnya solusi tersebut hanya bertahan dalam jangka pendek dengan dampak yang ditimbulkan jauh lebih buruk yaitu peningkatan jumlah kendaraan bermotor yang mengembalikan pada permasalahan awal.

Menanggapi topik yang dibahas pada sub-sub bab 1.1.1, salah satu perwujudan dari konsep hijau sebuah kota adalah melalui sistem infrastruktur hijau. Sistem tersebut bertindak sebagai lingkup pewadahan dalam revitalisasi sistem transportasi berkelanjutan yang

---

<sup>2</sup> Program Pengembangan kota Hijau (P2KH) oleh Kementerian Pekerjaan Umum dan Rumah Rakyat, 2015.

difokuskan pada penancangan sistem transportasi publik dengan menghimbau mobilitas para pelaku yang tidak menggunakan kendaraan bermotor dan para pejalan kaki. Belakangan ini, aktivitas berjalan kaki telah menjadi salah satu objek perhatian untuk mendukung pergerakan manusia dan mengurangi emisi gas karbon dalam lingkungan kota. Hampir seluruh perjalanan diawali dan diakhiri dengan berjalan kaki, yang berarti berjalan kaki merupakan bagian dari keseluruhan sistem transport. Selain itu berjalan kaki juga memiliki dampak positif bagi berbagai pihak. Para masyarakat yang secara ekonomi, ataupun sosial memiliki kekurangan bergantung pada aktivitas dasar tersebut sebagai cara bertransportasi. Sehingga dengan meningkatkan transportasi yang tidak termotorisasi dapat membantu meraih kesetaraan sosial dan ekonomi masyarakat (Bank Dunia, 2008).

Namun kualitas trotoar dan fasilitas pejalan kaki masih kurang, yang berdampak pada minimnya kegiatan berjalan kaki pada perkotaan di Indonesia. Menanggapi kondisi tersebut, konsiderasi untuk peningkatan dan penyediaan fasilitas berjalan kaki merupakan hal yang perlu dikritisi. Pengaturan terhadap kebutuhan dan penyediaan sistem transportasi secara holistik merupakan pendekatan yang jauh lebih baik untuk mengetahui bagaimana sistem transportasi berkelanjutan yang memberikan akses bagi masyarakat dan barang secara efisien dan layak.

### **1.1.3 Peran *walkability* dalam permasalahan fasilitas pedestrian kota**

*Walkability* merupakan bentuk dukungan keseluruhan untuk lingkungan pedestrian (Litman, 2011). *Walkable*: sebuah keadaan dimana lingkungan yang terbangun menyediakan area yang bersahabat bagi para pejalan kaki (Abley, 2013). Kedua istilah tersebut telah tumbuh menjadi hal yang penting seiring dengan laju urbanisasi dan motorisasi di dunia yang pesat dan berimbas pada terancamnya aktivitas berjalan kaki sebagai moda transportasi. *Walkability* memperhitungkan kualitas fasilitas pejalan kaki dengan menggunakan beberapa indeks yang digunakan sebagai parameter seperti: kondisi jalan, keberagaman pola penggunaan lahan, dukungan bagi komunitas, keamanan, dan kenyamanan untuk berjalan (Litman, 2011). Penilaian *walkability* memberikan gambaran bagi para masyarakat untuk mengetahui seberapa layak suatu lokasi tersebut bagi para pejalan kaki. Semakin tinggi nilai yang didapatkan maka area tersebut dinilai memberikan kualitas pelayanan yang tinggi bagi penggunanya. Hasil yang didapatkan dari pengujian tingkat *walkability* pada suatu koridor, memberikan dampak pada skala regional hingga nasional, karena baik atau buruk pelayanan pejalan kaki pada suatu area berpengaruh pada lingkungan di sekitarnya.

Evaluasi *walkability* terhadap kota-kota besar di Indonesia telah dilakukan oleh beberapa para peneliti. Salah satu penelitian yang telah dilakukan oleh Winayanti et al., penilaian *walkability* tersebut dilakukan di Kota Yogyakarta, Padang dan Mataram. Hasil penelitian tersebut menunjukkan bahwa fasilitas pejalan kaki secara umum kurang memadai. Selain itu masyarakat sendiri juga masih belum memahami bahwa mereka memiliki hak sebagai pejalan kaki dan menerima fasilitas standar minimal pejalan kaki yang seharusnya dapat dinikmati oleh mereka. Hasil riset juga menjelaskan bahwa masyarakat lebih memilih untuk menggunakan kendaraan mobil dan motor dibandingkan berjalan kaki karena mereka merasa terganggu terhadap polusi kendaraan bermotor, hal ini merupakan ironi yang kerap terjadi di perkotaan besar di Indonesia.

Sebagai bahan pertimbangan, saat ini telah berjalan proyek oleh pemerintah yang bergerak dalam pengembangan sistem transportasi yang juga memfokuskan pada pergerakan pejalan kaki. Proyek tersebut adalah “Sustainable Urban Transport Improvement Project” - (SUTIP), sebuah bentuk kerjasama Kementerian PPN/Bappenas dengan Pemerintah Jerman dimulai pada tahun 2009 yang bergerak dalam perencanaan perkotaan di Indonesia dengan mengimplementasikan konsep sistem transportasi urban yang ramah lingkungan, menunjang efisiensi energi, dan ramah terhadap iklim. Proyek tersebut telah mengeluarkan sejumlah publikasi dengan istilah *Sourcebook* sebagai acuan dalam penyediaan sistem transportasi berkelanjutan yang mulai diterapkan dari tahun 2010 pada Kota Palembang, Bogor, Yogyakarta, dan Surakarta, sebagai tahapan awal.

Pengaruh dari sistem transportasi kota yang tertata dengan memperhatikan aspek *walkability* dengan baik berupa hubungan timbal balik yang mutual bagi penghuni dan lingkungan yang dihuni suatu masyarakat. Penerapan konsep penataan transportasi yang sedang dilakukan oleh beberapa organisasi tersebut difokuskan pada beberapa kota besar terlebih dahulu. Dengan visi apabila penerapan tersebut berhasil, maka perkotaan lain di Indonesia baik yang berskala besar maupun kecil dapat menerapkan sistem yang sesuai dengan keadaan masing-masing dengan tujuan yang sama, yaitu lingkungan hidup yang lebih baik.

#### **1.1.4 Isu kawasan studi terkait *walkability***

Kota Malang merupakan kota kedua terbesar di Provinsi Jawa Timur setelah Kota Surabaya. Berdasarkan visi Pemerintah Kota Malang, potensi yang diunggulkan pada kota ini adalah pada bidang pendidikan, pariwisata, ekonomi dan industri. Dalam satu dekade, perkembangan yang cukup pesat telah terjadi di Kota Malang dengan fokus pengembangan kota pada ranah bisnis, perdagangan, dan perumahan. Potensi tersebut mengundang laju

pertumbuhan penduduk tetap maupun sementara yang bermigrasi menjadi pekerja, pensiunan, mahasiswa, bahkan wisatawan (Surya, 14/02/2017). Dampak dari segi lingkungan yang ditimbulkan dari peningkatan “penghuni” kota tersebut dapat dirasakan pada kondisi koridor jalan-jalan besar di Kota Malang yang seiring waktu semakin dipenuhi kemacetan, peningkatan temperatur rata-rata dalam kota, dan penurunan kualitas udara.

Keadaan tersebut mengarah pada kesimpulan bahwa perencanaan sistem transportasi publik di Kota Malang masih belum terlaksana dengan baik, sehingga masyarakat cenderung mengandalkan kendaraan pribadi. Respon pemerintah lokal terhadap kemacetan berupa pelebaran jalan yang semakin mendukung keinginan masyarakat untuk menggunakan atau bahkan menambah jumlah kendaraan pribadi yang dimiliki.

Padahal apabila dilihat dari kondisi geografis, posisi ketinggian Kota Malang pada awalnya memiliki temperatur yang sejuk dan nyaman untuk digunakan aktivitas berjalan kaki. Pada tahun 1997-2006, suhu rata-rata Kota Malang berada pada  $23,5^{\circ}\text{C}$ , di tahun 2016 temperatur meningkat pesat dimana pada siang hari suhu maksimal berada pada  $33-35^{\circ}\text{C}$ . Salah satu faktor penyebab kenaikan temperatur tersebut dikarenakan emisi karbon kendaraan bermotor yang mendukung pemanasan global, mengakibatkan terik matahari di koridor-koridor perkotaan semakin terasa menyengat ketika berjalan kaki sehingga aktivitas di luar ruangan mulai tidak terasa nyaman.

Seperti yang terjadi pada kota-kota besar di Indonesia, keluhan masyarakat Kota Malang akan kondisi fasilitas berjalan kaki berputar pada penyalahgunaan fungsi yang direncanakan. Beberapa media massa (Malang-Post, Surya) menyiratkan bahwa masyarakat mengeluhkan perilaku para PKL yang mendominasi trotoar pada koridor-koridor kota, selain itu juga terdapat keluhan mengenai pemanfaatan trotoar sebagai sarana parkir kendaraan pribadi, kekurangan penerangan sehingga menimbulkan ketidaknyamanan bagi pejalan kaki di malam hari, dan berbagai masalah lainnya.

Perencanaan oleh Pemerintah Kota Malang perihal penyediaan dan pemanfaatan jaringan trotoar telah ditetapkan pada Rencana Induk Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (RILLAJ) Kota Malang Tahun 2013, namun perencanaan tersebut masih belum mendetail dan belum memiliki pelaksanaan yang baik apabila dibandingkan dengan kondisi trotoar di Kota Malang.

Koridor Jalan Kawi Atas merupakan salah satu koridor yang berada di kawasan perdagangan dan jasa di Kota Malang. Koridor tersebut merupakan bagian dari kesatuan Koridor Jalan Kawi, yang dibagi menjadi Kawi Atas dan Kawi Bawah. Sebagai kota yang didominasi oleh fungsi perdagangan dan jasa dan pendidikan, titik keramaian di Kota

Malang cenderung berpusat pada fungsi tersebut. Pada saat ini titik keramaian tersebut didominasi oleh kendaraan bermotor yang lebih banyak dibandingkan dengan penggunaan transportasi publik.

Kondisi koridor Jalan Kawi Atas memiliki tingkat keramaian yang cukup tinggi di Kota Malang, seharusnya memiliki potensi untuk diberikan penyediaan fasilitas pedestrian yang memadai. Namun yang disayangkan pada kondisi sebenarnya penyediaan fasilitas yang ada pada koridor tersebut belum dapat dikatakan sesuai dengan harapan pejalan kaki.

Beberapa situasi yang teramati pada awal pengumpulan isu yang ada di koridor Jalan Kawi Atas menunjukkan hasil yang sesuai dengan pengamatan secara spontan. Disamping kenyataan bahwa pihak pemerintah telah mengadakan pemugaran trotoar pada Jalan Kawi Atas dan Bawah yang ditargetkan selesai pada akhir tahun 2013 (Malang Post, 18/07/13), namun kondisi eksisting belum menunjukkan banyak perubahan yang signifikan.

Selain itu permasalahan yang dirasakan oleh warga Kota Malang yang melewati koridor tersebut telah terungkap pada beberapa media massa di Kota Malang. Terlebih lagi keluhan tersebut terjadi setelah pemberitaan oleh pemerintahan Kota Malang mengenai pembenahan trotoar Jalan Kawi. Terdapat keluhan menyatakan bahwa permukaan trotoar terlihat sudah melengkung dan tidak kokoh, kondisi pengeroposan tersebut juga dinyatakan sudah berlangsung cukup lama dan belum ada tindakan secara lanjut. Padahal trotoar tersebut merupakan jalur yang juga dilewati oleh para siswa-siswi salah satu sekolah yang ada pada koridor tersebut (Malang Post, 25/01/2016).

Permasalahan yang terjadi pada lingkup keadaan eksisting fasilitas pejalan kaki di koridor Jalan Kawi Atas tidak hanya terjadi pada sisi penyediaan, namun juga terdapat pada cara masyarakat menanggapi fasilitas tersebut. Penyimpangan kegiatan masyarakat yang terjadi pada fasilitas pejalan kaki koridor Jalan Kawi Atas memiliki kemiripan dengan kondisi fasilitas di koridor lain di Kota Malang. Salah satu keadaan yang terjadi berupa penggunaan trotoar sebagai fasilitas parkir kendaraan bermotor roda dua sehingga menghambat perjalanan pedestrian yang melalui trotoar tersebut. Kegiatan tersebut berlangsung hingga terdapat pihak berwajib yang melakukan pemberantasan parkir liar di koridor Jalan kawi, seperti yang telah diberitakan pada salah satu media massa elektronik yang meliput kondisi seputar Kota Malang.

Secara garis besar dapat disimpulkan bahwa permasalahan fasilitas pedestrian pada koridor Jalan kawi (yang juga terjadi pada koridor lain di Kota Malang) terjadi pada aspek penyediaan (dari pemerintah) dan aspek tanggapan (oleh masyarakat). Aspek penyediaan masih belum memberikan pelayanan yang maksimal sehingga pengguna fasilitas pedestrian

tidak mendapatkan kenyamanan dalam melakukan perjalanan, atau bahkan juga tidak mengetahui standar pelayanan yang seharusnya dapat mereka rasakan. Aspek tanggapan oleh masyarakat yang beraktivitas pada koridor Jalan Kawi Atas menunjukkan bahwa masih terdapat keadaan yang kurang menghargai kepentingan pedestrian, terutama oleh pemilik kendaraan bermotor yang beraktivitas di koridor tersebut. Tanggapan tersebut juga dapat dianggap sebagai penyalahgunaan fungsi fasilitas pedestrian, yang juga dapat disebabkan oleh kekurangan akan pemahaman fasilitas pedestrian ataupun dikarenakan oleh faktor kebutuhan akan privatisasi ruang untuk kepentingan masing-masing.

Oleh karena itu, koridor Jalan Kawi Atas diharapkan dapat digunakan sebagai salah satu acuan studi kondisi *walkability* koridor komersil di Kota Malang. Apabila kondisi mengenai *walkability* di koridor Jalan Kawi Atas sudah didapatkan, dan dapat dijadikan sebagai masukan bagi pemerintah untuk perencanaan peningkatan kualitas fasilitas pedestrian yang lebih baik, maka diharapkan juga peningkatan kualitas tersebut juga dapat dilakukan pada koridor-koridor lain. Sehingga Kota Malang dapat memiliki sistem transportasi yang lebih baik dengan pemanfaatan moda berjalan kaki sebagai dominan preferensi masyarakat untuk beraktivitas.

## 1.2 Identifikasi Masalah

Berdasarkan latar belakang yang telah diuraikan, maka dapat diidentifikasi permasalahan yang ada pada penelitian ini adalah:

1. Koridor Jalan Kawi Atas merupakan salah satu koridor komersil di Kota Malang dengan kelas Arteri Sekunder. Namun penyediaan fasilitas bagi tiap moda transportasi yang diwadahi pada koridor dengan kelas jalan tersebut masih belum sesuai dengan kondisi ideal.
2. Berdasarkan pertimbangan yang telah diuraikan pada bab 1.1.4, koridor tersebut dapat digunakan sebagai salah satu perwakilan terhadap penilaian *walkability* koridor-koridor komersil di Kota Malang dengan dilandasi oleh fakta dan hasil observasi pra-riset yang membuktikan adanya keluhan dan kekurangan pada penggunaan fasilitas pejalan kaki di koridor tersebut.

## 1.3 Rumusan Masalah

Rumusan masalah yang dihasilkan dari identifikasi permasalahan pada poin sebelumnya yaitu, Bagaimana kualitas *walkability* pada koridor Jalan Kawi Atas di Kota Malang dari persepsi pedestrian?

Perumusan masalah tersebut diharapkan dapat mencakup permasalahan studi yang akan ditinjau dari konteks *walkability*, dikarenakan cakupan penilaian parameter *walkability* telah meninjau dari sudut pandang penilaian persepsi para pedestrian yang menggunakan fasilitas tersebut.

#### **1.4 Batasan Masalah**

Penelitian ini dibatasi oleh lokasi dan jenis pengukuran indeks *walkability* yang digunakan, oleh karena itu perlu dicantumkan beberapa batasan-batasan permasalahan yang dapat mendukung fokus pada penelitian ini, yaitu:

1. Lokasi penelitian berada pada Koridor Jalan Kawi Atas. Lokasi ini diharapkan dapat mewakili koridor-koridor komersil lainnya di Kota Malang.
2. Pengevaluasian kualitas *walkability* di koridor Jalan Kawi Atas akan dilakukan dengan pengukuran parameter yang dikembangkan dari teori-teori *walkability* yang akan ditentukan pada bab metode.
3. Pengukuran indeks *walkability* yang digunakan pada penelitian ini dibatasi melalui sudut pandang para pedestrian.
4. Tindakan penentuan kualitas dilakukan dengan mengidentifikasi bagaimana kondisi jalan tersebut dan bagaimana tingkat kualitas pelayanan tiap aspek *walkability*, yang secara keseluruhan berasal dari persepsi pedestrian.

#### **1.5 Tujuan**

Penelitian ini menggunakan koridor Jalan Kawi Atas sebagai studi kasus, dengan anggapan koridor tersebut dapat mewakili koridor-koridor lain dengan fungsi yang sama di Kota Malang. Dalam peningkatan kualitas fasilitas pedestrian di koridor Jalan Kawi Atas, penelitian akan kualitas *walkability* merupakan tahap awal yang dapat dilakukan sebagai bentuk partisipasi yang dapat dilakukan oleh peneliti dengan tujuan sebagai berikut:



1. Menyediakan informasi mengenai kualitas penyediaan fasilitas pejalan kaki pada koridor Jalan Kawi Atas di Kota Malang, serta perencanaan koridor tersebut yang sudah terkonsep dengan baik dalam konteks *walkability*.
2. Menyediakan informasi mengenai persepsi para pejalan kaki terhadap kualitas *walkability* koridor tersebut yang menggunakan fasilitas pedestrian pada koridor Jalan Kawi Atas di Kota Malang.
3. Menyediakan kontribusi dalam bentuk rekomendasi perancangan fasilitas pejalan kaki yang didapatkan dari hasil pengukuran tingkat *walkability*.

## 1.6 Manfaat

Manfaat yang diharapkan dapat diberikan dari penelitian ini dapat dikelompokkan sesuai dengan sasaran yang dituju, yaitu:

### 1. Peneliti

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan tambahan ilmu dan pengalaman yang berkaitan dengan *walkability*. Serta seiring dengan informasi baru yang didapat oleh peneliti, diharapkan juga dapat menjadi peningkatan kualitas pemahaman peneliti mengenai kondisi fasilitas pejalan kaki yang baik.

### 2. Bidang keilmuan

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan kontribusi pada penerapan perancangan fasilitas pedestrian yang lebih baik, terutama yang sesuai dengan kebutuhan pengguna pedestrian di jenis fungsi peruntukkan kawasan yang sama.

### 3. Akademisi

Memberikan informasi dan sebagai contoh penerapan penelitian kualitas *walkability* dengan menggunakan koridor Jalan Kawi sebagai studi kasus. Sehingga dapat memberikan referensi bagi yang akan melakukan penelitian dengan tema serupa.

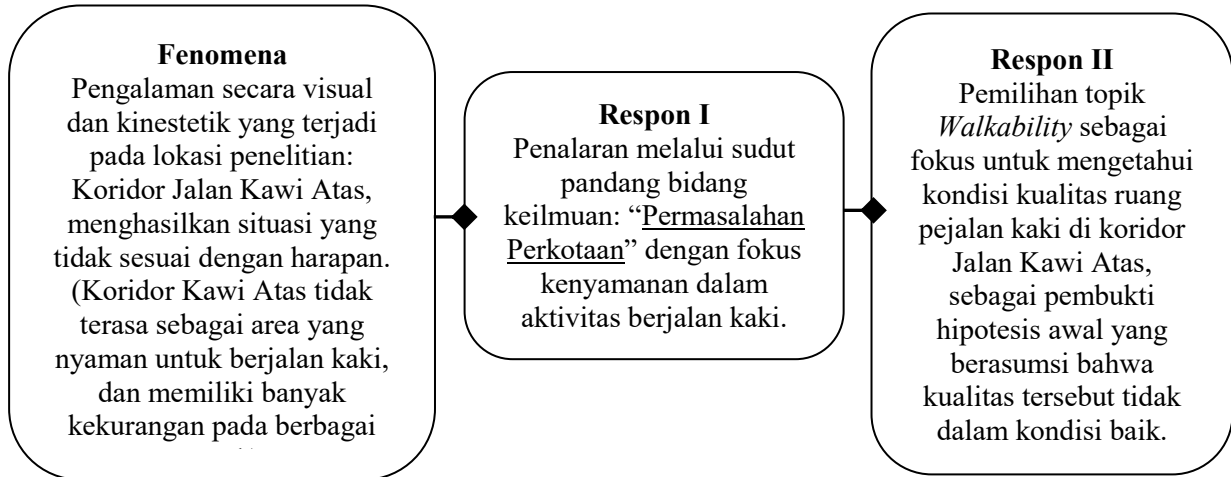
### 4. Pihak yang berkewajiban

Memberikan gambaran bagaimana persepsi pedestrian pada koridor Jalan Kawi akan fasilitas di koridor tersebut, sehingga dapat meningkatkan pemahaman masyarakat dan membuat kebijakan akan pentingnya hak pejalan kaki dan dukungan untuk fasilitas pejalan kaki yang lebih baik.

## 1.7 Kerangka Pemikiran Fokus Permasalahan

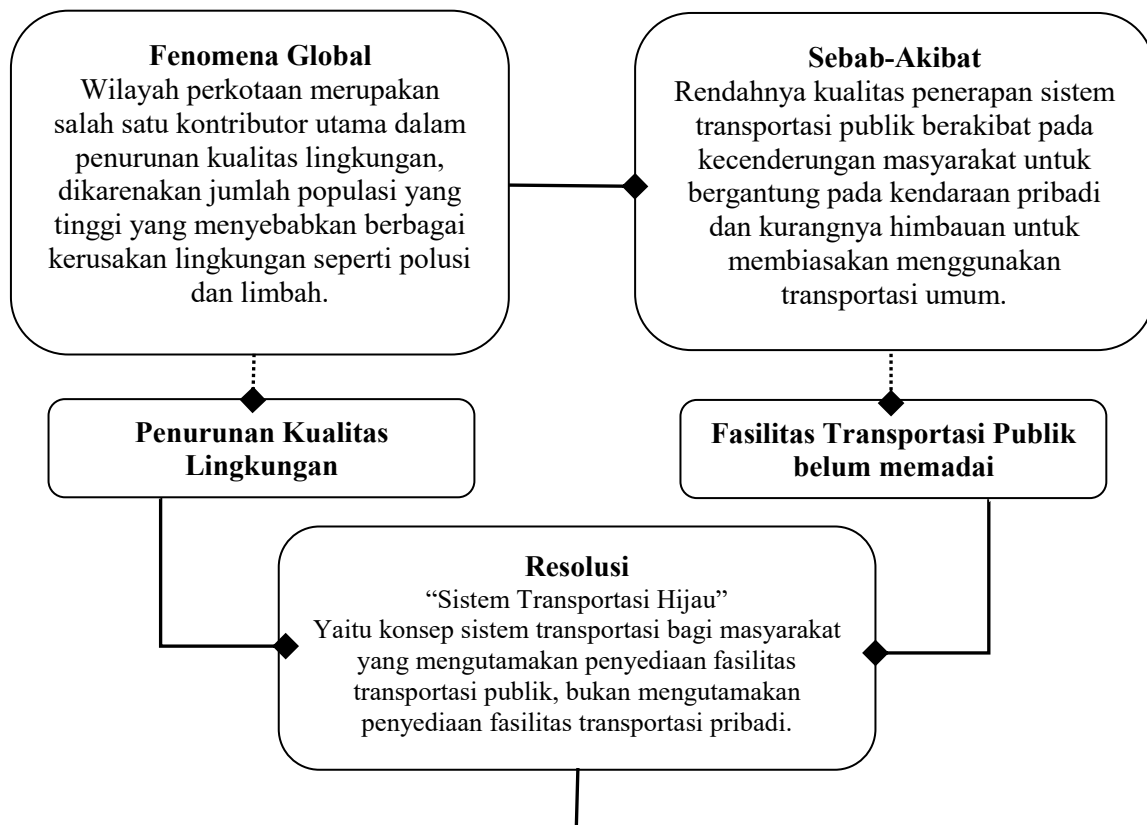
**JUDUL: KUALITAS *WALKABILITY* MELALUI PERSEPSI PEDESTRIAN (STUDI KASUS KORIDOR JALAN KAWI ATAS, KOTA MALANG)**

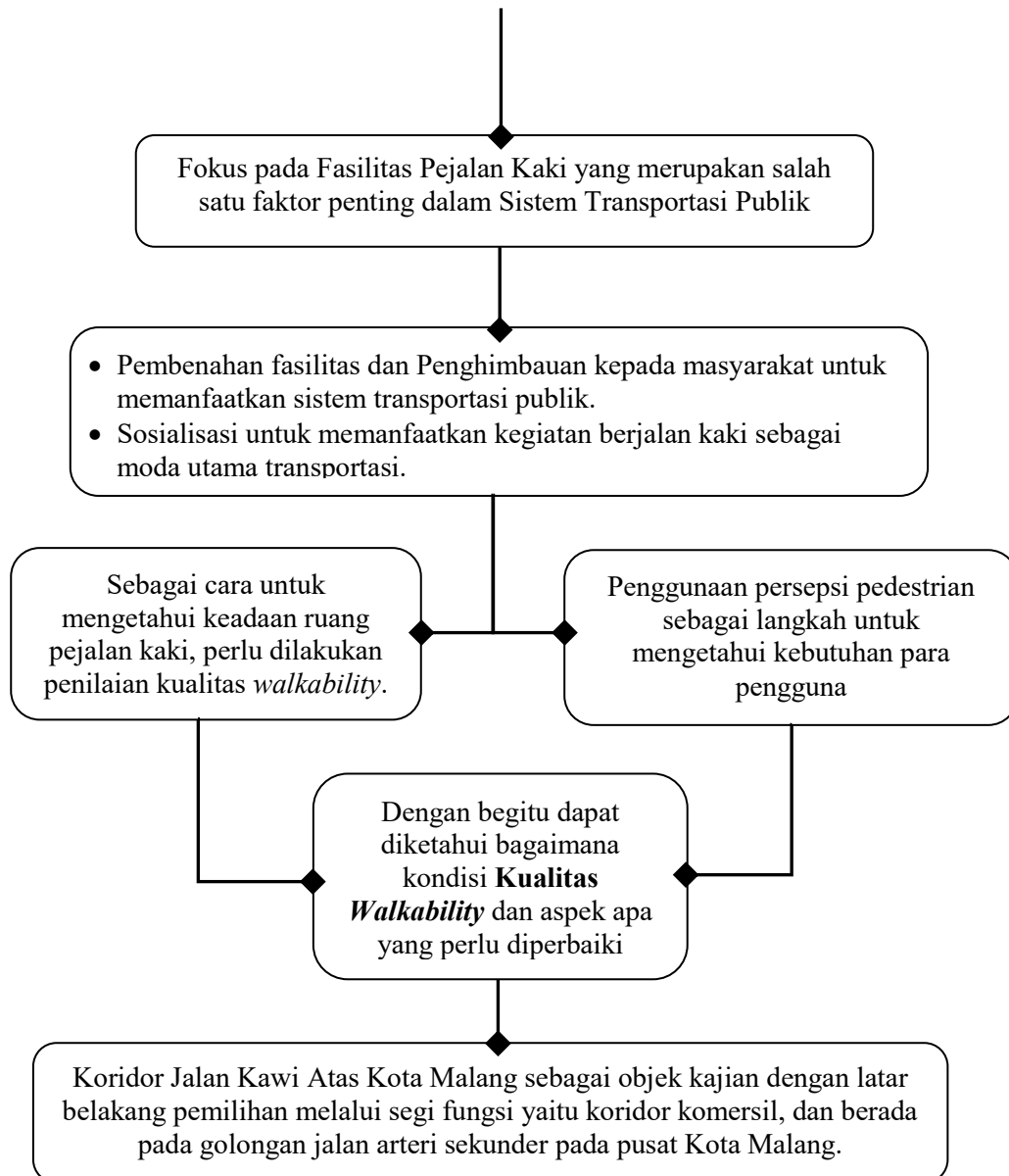
**Tahap Awal:** Abstraksi pemikiran dengan sumber fenomena yang menjadi pencetus permasalahan.



Gambar 1.1 Diagram kerangka pemikiran awal

**Tahap Formal:** Perumusan latar belakang dari sudut pandang keilmuan “Permasalahan Perkotaan” dan teori, fakta, serta sumber lainnya yang dapat digunakan sebagai landasan pemilihan urgensi topik yang dipilih dan disesuaikan dengan konteks lokasi.





Gambar 1.2 Diagram kerangka pemikiran yang dikembangkan