

TESIS

JALUR PEDESTRIAN DI KAWASAN PERDAGANGAN DAN JASA
DITINJAU DARI AKSESIBILITAS DAN KENYAMANAN PENGGUNA

KASUS

PEJALAN KAKI DI JALAN SUDIRMAN

KOTA SALATIGA



DISUSUN OLEH

FITRA ANINDYA RAHADI

L4B001219

DOSEN

Ir. DJOKO INDROSAPTONO, MT

Ir. INDRIASTJARIO, M.Eng

PROGRAM PASCA SARJANA
MAGISTER TEKNIK ARSITEKTUR
UNIVERSITAS DIPONEGORO
SEMARANG

2003

TESIS

JALUR PEDESTRIAN DI KAWASAN PERDAGANGAN DAN JASA
DITINJAU DARI AKSESIBILITAS DAN KENYAMANAN PENGGUNA

KASUS

PEJALAN KAKI DI JALAN SUDIRMAN

KOTA SALATIGA

DISUSUN OLEH

FITRA ANINDYA RAHADI

L4B001219

DOSEN

Ir. DJOKO INDROSAPTONO, MT

Ir. INDRIASTJARIO, M.Eng

PROGRAM PASCA SARJANA
MAGISTER TEKNIK ARSITEKTUR

UNIVERSITAS DIPONEGORO

SEMARANG

2003

JALUR PEDESTRIAN DI KAWASAN PERDAGANGAN DAN JASA
DITINJAU DARI AKSESIBILITAS DAN KENYAMANAN PENGGUNA

KASUS

PEJALAN KAKI DI JALAN SUDIRMAN KOTA SALATIGA

DISUSUN OLEH

FITRA ANINDYA RAHADI

LAB001219

Dipertahankan di depan Dewan Penguji

Pada tanggal :

Tesis ini telah di terima

Sebagai persyaratan memperoleh Gelar Magister Teknik


Bidang Ilmu Teknik Arsitektur

Pembimbing Utama



(Ir. DJOKO INDROSAPTONO, MT)

Pembimbing Pendamping



(Ir. INDRIASTJARO, M.Eng)

Semarang Juli 2003

Universitas Diponegoro

Program Pasca Sarjana

Ketua Program Studi Magister Teknik Arsitektur



(Ir. TOTOK ROESMANTO, M.Eng)

UPT-PUSTAK-UNDIP

No. Daft: 2310/T/MTA/CI

Tgl. : 29 Feb '04

KATA PENGANTAR

Ucapan syukur Alhamdulillah penyusun kepada Allah SWT, atas karunia-Nya kepada penyusun sehingga dapat menyelesaikan penyusunan Tesis dengan judul :

JALUR PEDESTRIAN DI KAWASAN PERDAGANGAN DAN JASA DITINJAU DARI AKSESIBILITAS DAN KENYAMANAN PENGGUNA

KASUS

PEJALAN KAKI DI JALAN SUDIRMAN

KOTA SALATIGA

Penulis tertarik untuk meneliti masalah pejalan kaki dalam kaitannya dengan jalur pejalan kaki di jalan Sudirman. Hal ini karena adanya suatu fenomena, bahwa pejalan kaki kurang berminat untuk berjalan di jalur pejalan kaki yang telah ada. Pejalan kaki lebih tertarik untuk beraktivitas di jalan raya, yang merupakan sarana untuk kendaraan. Sehingga pejalan kaki ingin mencari, mengapa pejalan kaki tidak berminat terhadap jalur pejalan kaki yang telah ada, dalam kaitannya dengan aksesibilitas dan kenyamanan.

Dalam kesempatan ini penyusun ingin mengucapkan terima kasih atas dukungan dan bantuannya yang diberikan kepada :

1. Ir. Djoko Indrosaptono, MT dan Ir. Indriastjario, M.Eng selaku pembimbing yang telah memberikan dorongan, pengarahan dan koreksi dalam proses penyusunan tesis.
2. Ir. Agung Budi Sardjono, MT sebagai dosen penguji.
3. Segenap Pengelola Magister Teknik Arsitektur dan Staf Tata Usaha yang telah membantu dalam proses penyelesaian tesis ini.
4. Kedua orang tua penulis dan Teguh Anamani serta saudara yang selalu memberi dorongan semangat untuk menyelesaikan tesis ini.

5. Rekan rekan yang selalu membantu dan memberi dorongannya.
6. Dan semua pihak yang tidak dapat disebutkan satu per satu yang terlibat dalam penyelesaian tesis ini.

Penyusun berharap semoga Tesis ini dapat bermanfaat bagi pembaca sebagai salah satu wawasan ilmu arsitektur. Kritik dan saran terhadap tesis ini sangat diharapkan untuk menambah wawasan penyusun.

Semarang, 25 Juni 2003

Penyusun

ABSTRACT

Sudirman street corridor in Salatiga is an area for trade, service and CBD. Those function now have change because the activity of the pedestrian. The phenomena show with additional function at corridor of Sudirman Street beside the store owner activity. At the two side of Sudirman street to show many kind of informal trade activity, sometimes the trade activity happen at the pedestrian ways. The pedestrian didn't use the pedestrian ways. From the first observation in Sudirman street corridor, there is an assumption: the disturbed of Accessibility attribute because of the lack function of pedestrian ways as movement part for the pedestrian.

The problem is interesting, this study want to know the disturb of accessibility make the lack of pedestrian ways use. In this study use Phenomenologist Rationalistic method.

The component of this study are : pedestrian ways as a setting, pedestrian as an actor / the object of the study, Accessibility (attribute is the quality of the relationship between setting and actor) and property is the characteristic of setting quality.

Centered Mapping method use to collect data about pedestrian character. This method uses two Centered Mapping: Person Centered Mapping, to know the pedestrian movement at time and time period. And Place Centered Mapping to know the power of interesting place for the pedestrian in time and place.

The data gets with 2 way : observation and interview. And analyzed with Content Analysis. Content Analysis is an analysis about content message of communication (Barcus in Noeng Mohadjir).

Based from data Analysis, there is an attribute that effect pedestrian character in Sudirman street corridor ; Accessibilities and Comfort.

ABSTRAK

Koridor jalan Sudirman, Salatiga merupakan kawasan perdagangan dan jasa dan juga merupakan CBD kota Salatiga. Jalan Sudirman yang merupakan pusat kawasan perdagangan saat ini telah mengalami perubahan akibat dari aktivitas perdagangan oleh pengguna jalan. Munculnya fenomena dengan adanya penambahan fungsi pada koridor jalan Sudirman diluar aktivitas pemilik pertokoan. Di kedua sisi jalan Sudirman muncul aktivitas perdagangan informal yang berbeda jenisnya, terkadang memanfaatkan jalur pejalan kaki sebagai tempat berdagang.

Dan jalur pejalan kaki yang disediakan untuk pejalan kaki tidak dapat di manfaatkan oleh pejalan kaki. Dari observasi awal di koridor jalan Sudirman, ada dugaan bahwa tidak berfungsinya jalur pejalan kaki sebagai sarana pergerakan bagi pejalan kaki karena terganggunya atribut aksesibilitas.

Hal ini menjadi suatu yang menarik untuk diteliti, penelitian ini untuk mengetahui apakah terganggunya aksesibilitas mengakibatkan jalur pejalan kaki kurang di manfaatkan pejalan kaki. Sehingga untuk mengetahui kebenaran itu maka peneliti dalam penelitian ini menggunakan pendekatan metodologi kualitatif paradigma kuantitatif.

Dalam penelitian ini komponen yang ingin di teliti adalah, jalur pejalan kaki sebagai setting, pejalan kaki sebagai aktor / obyek penelitian , aksesibilitas dan kenyamanan (atribut adalah kaulitas hubungan antara setting dan perilaku).

Dan untuk mengumpulkan data yang menggunakan Metode Pemetaan Perilaku sehingga diharapkan dapat diperoleh informasi tentang perilaku pejalan kaki..

Data penelitian didapatkan dengan cara observasi dan wawancara dan dilakukan analisa dengan Content Analisis.

Dari penelitian dapat diketahui bahwa : Aksesibilitas dan kenyamanan mempengaruhi perilaku pejalan kaki dalam beraktivitas di koridor jalan Sudirman Salatiga.

PERNYATAAN

Saya menyatakan bahwa tesis dengan judul :

JALUR PEDESTRIAN DI KAWASAN PERDAGANGAN DAN JASA

DITINJAU DARI AKSESIBILITAS DAN KENYAMANAN PENGGUNA

(KASUS PEJALAN KAKI DI JALAN SUDIRMAN, KOTA SALATIGA), benar

benar karya saya. Dan bila ada hasil karya orang lain di dalam tesis ini, itu semua

sesuai dengan pustaka yang terdapat dalam daftar pustaka.

Semarang juli 2003



Fitra Anindya Rahadi

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL.....	i
LEMBAR PENGESAHAN.....	ii
KATA PENGANTAR.....	iii
ABSTRACT.....	v
ABSTRAK.....	vi
PERNYATAAN.....	vii
DAFTAR ISI.....	viii
BAB I PENDAHULUAN	viii
1.1. Latar Belakang.....	x
1.2. Perumusan Masalah	xiii
1.3. Tujuan Penelitian.....	xiii
1.4. Manfaat Penelitian.....	xiii
1.5. Ruang Lingkup Penelitian.....	xiv
1.6. Keaslian Penelitian.	15
1.7. Sistematika Pembahasan.....	15
BAB II STUDI PUSTAKA	18
2.1. KAWASAN PERDAGANGAN / PERTOKOAN.....	18
2.1.1. Pengertian.....	18
2.1.2. Bentuk pertokoan.....	19
2.2. PEJALAN KAKI.....	20
2.2.1. Pengertian.....	20
2.2.2. Tujuan Kegiatan Berjalan.....	22
2.2.3. Pejalan Kaki Menurut sarana Perjalanan	22
2.2.4. Jarak Berjalan	23
2.3. PEDESTRIAN WAYS	25
2.3.1. Pengertian.....	25
2.3.2. Jenis Jalur Pejalan Kaki.....	26
2.3.3. Fasilitas Pejalan Kaki.....	28
2.3.4. Elemen Jalur Pejalan Kaki.....	29
2.3.5. Kegiatan Dijalur Pejalan Kaki.....	32
2.3.6. Jalur Pejalan Kaki sebagai Bagian dari Ruang Publik.....	33
2.3.7. Kenyamanan Berjalan kaki.....	33
2.4. TEORI TENTANG PERILAKU MANUSIA.....	35
2.4.1. Pemenuhan Kebutuhan Manusia	35
2.4.2. Perilaku Manusia.	37
2.4.3. Manusia dengan Lingkungannya.....	39
2.4.4. Motivasi.....	42
2.4.5. Persepsi.....	43
2.5. Landasan teori	45

BAB III METODA PENELITIAN	48
3.1. Diskripsi Penelitian.....	48
3.2. Cara Penelitian.....	48
3.3. Operasional Penelitian	50
3.4. Wilayah Penelitian.....	51
3.5. Metoda Penggalan Data	52
3.5.1. Metoda Pengumpulan Data	53
3.5.2. Penentuan Responden	54
3.5.3. Wawancara	54
3.5.4. Sketsa	55
3.6. Analisa Data	55
3.7. Variabel penelitian.....	56
3.8. Alat Penelitian	56
 BAB IV KAWASAN PENELITIAN	 57
4.1. Diskripsi wilayah.....	57
4.2. Tinjauan Koridor Jalan Sudirman.....	58
4.2.1. Penggunaan lahan	58
4.2.2. Aksesibilitas.....	58
4.3. Tinjauan Penggal jalan Sudirman dalam konteks kawasan	59
4.3.1. Elemen fisik penggal jalan Sudirman	60
4.4. Karakteristik segmen – segmen penggal jalan Sudirman	62
4.4.1. Segmen I penggal jalan Sudirman sampai pertigaan Jl.Langensuko	62
4.4.2. Segmen II penggal jalan Langensuko sampai pertigaan Jl.Bungur.....	67
4.4.3. Segmen III penggal jalan Bungur sampai jalan Sukowati	71
4.4.4. Segmen IV penggal jalan Sukowati sampai pertigaan Jl. A. Yani	75
4.5. Karakteristik Aktivitas di setiap Segmen Jalan Sudirman	79
4.6. Data.....	86
4.6.1. Data Person Centerd Mapping.....	86
4.6.2. Data Wawancara	92
 Bab V Analisis Dan Pembahasan	 102
5.1. Analisis jalur pejalan kaki.....	102
5.1.1. Analisa kondisi jalur pejalan kaki.....	102
5.2. Analisa pejalan kaki.....	114
5.2.1. Gerak pejalan kaki di koridor jalan Sudirman.....	115
5.3. Pembahasan.....	115
5.3.1. Jalur pejalan kaki	115
5.3.2. Pejalan kaki	118
 BAB VI KESIMPULAN DAN REKOMENDASI	 127
6.1. KESIMPULAN	127
6.2. REKOMENDASI	129
Daftar Pustaka	
Lampiran	

1. BAB I PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang.

Kota merupakan pusat segala aktivitas kehidupan. Sehingga kota terdiri dari beberapa bentukan bangunan yang difungsikan untuk menampung segala aktivitas tersebut. Dalam hal ini diperlukan suatu hal yang dapat mempersatu bangunan – bangunan yang ada. Sesuatu itu adalah *elemen kota*, elemen kota ini untuk mengorganisir ruang- ruang kota (City room), elemen kota ini terdiri dari Street dan Square. Kota yang tidak memiliki kedua hal tersebut tidak mungkin melaksanakan aktivitas kotanya. Karena pada dasarnya kota merupakan hasil dari bentukan fisik (Physicall Spatial Entity) yaitu kumpulan elemen- elemen kota yang konkrit dalam skala besar yang tumbuh dan terakumulasi dari waktu – waktu membentuk kesatuan fungsi dan bentuk. Dan bentuk fisik ini menimbulkan suatu permasalahan pada titik dan sumbu suatu kota Salatiga.

Kota Salatiga yang secara administrasi terdiri dari 4 kecamatan, yang terbagi atas 9 kelurahan dan 13 desa ini, dilalui jalan Arteri primer Solo – Semarang. Kota salatiga yang memiliki luas 5.678,11 ha ini, berdasarkan tata guna lahan : 44,98 % untuk Urban, 53,83% untuk Rural dan 1,19% untuk keperluan jalan.

Pada lahan tersebut yang sangat menonjol adalah kawasan perdagangan yang terletak di sepanjang jalan Sudirman, yaitu pada Kawasan Taman Sari yang merupakan pertemuan dua ruas jalan utama yaitu Jalan Diponegoro dan Jalan

UPT-PUSTAK-UNDIP

Sudirman ini memiliki fungsi sebagai area pelayanan masyarakat (jasa) dan area perdagangan yang ikut menggerakkan ekonomi kota Salatiga.

Jalan Sudirman yang merupakan pusat kawasan perdagangan saat ini telah mengalami perubahan akibat dari aktivitas perdagangan oleh pengguna jalan. Munculnya fenomena dengan adanya penambahan fungsi pada koridor jalan Sudirman diluar aktivitas pemilik pertokoan. adalah pakaian, kaset dan VCD serta majalah maupun koran. Juga parkir kendaraan. Munculnya fungsi baru tersebut bukan merupakan aktivitas yang ada pada jalur pedestrian dan badan jalan sebagai moda transportasi. Karena jalur pejalan kaki (pedestrian) merupakan jalur pergerakan bagi manusia untuk melakukan aktivitas berjalan, John Lang (1994) mengatakan bahwa jaringan jalur Di kedua sisi jalan Sudirman muncul aktivitas perdagangan informal yang berbeda jenisnya, di sepanjang jalan dari Mal Tamansari hingga Pasaraya Salatiga berjualan sayur, buah dan makanan. Sedang disisi yang lain kebanyakan jenis yang diperdagangkan pejalan kaki (pedestrian ways) mempunyai arti suatu kaitan antara asal dan tujuan pergerakan.

Sehingga fenomena yang muncul, yaitu fungsi jalur pejalan kaki disepanjang jalan Sudirman telah berubah, dan perubahan ini telah menimbulkan suatu aktivitas baru. Aktivitas ini merupakan suatu bentuk kegiatan yang muncul akibat kegiatan utama yang ada pada area tersebut, yaitu pertumbuhan PKL, parkir yang tidak teratur, tidak lancarnya pergerakan kendaraan dan terganggunya sirkulasi pejalan kaki yang akhirnya mempengaruhi perilaku pejalan kaki.

Semua hal tersebut dapat mengakibatkan rendahnya aksesibilitas dan mobilitas pada kota, aksesibilitas sebagai sistem tautan merupakan garis penghubung antara atraksi – atraksi atau elemen. Garis tersebut dibentuk oleh

jalan, jalur pejalan kaki (pedestrian), ruang terbuka linear atau elemen penghubung secara fisik berhubungan dengan bagian kota (Trancik, 1986). Sehingga bila aksesibilitas terganggu dapat menimbulkan masalah: kondisi jalur pedestrian kurang nyaman atau tak ada pengembangan jalur pejalan kaki.

Hal ini mengacu pada kondisi jalan Sudirman yang merupakan bagian dari moda sistem transportasi yang berkaitan dengan sarana dan prasarana jalan, angkutan kota serta pengguna jalan, baik itu pengendara kendaraan dan pejalan kaki. Hal ini harus diperhatikan secara mendalam agar sistem transportasi ini tidak memberi dampak negatif pada area perdagangan tersebut. Sehingga harus diperhatikan pergerakan transportasi beserta prasarannya. Karena kehidupan aktivitas perdagangan dan kota tersebut tergantung pada lancarnya pergerakan pejalan kaki dan kendaraan dari satu tujuan ke tujuan lain. Sehingga kelancaran dalam pergerakan manusia inilah yang sangat penting dalam suatu pengkajian, untuk itu perlu pengamatan perilaku pejalan kaki dalam hal tingkah laku dan persepsi terhadap setting kawasan perdagangan tersebut. Hal mengingat bahwa koridor Jalan Sudirman diperuntukan bagi pasar dan pertokoan yang Barry Maitland, (1990) harus memiliki :

- Efektifitas dalam mengatur jalur pejalan kaki (pedestrian) agar dapat menarik pengunjung, dengan jalan pelebaran jalur pedestrian dan memberi magnet di akhir koridor.
- Pengunjung dapat melakukan perjalanan yang terjamin keamanannya
- Kemudahan pencapaian, meliputi kejelasan rute pencapaian dan efisiensi pergerakan pengunjung dan waktu.

Terlebih dengan jalur pedestrian dan badan jalan. , karena terkadang di dimanfaatkan oleh PKL.

1.2. Perumusan Masalah

Setelah dilakukan observasi awal pada koridor jalan Sudirman maka fenomena yang ada yaitu, banyak pejalan kaki yang berjalan di pinggir jalan di jalan Sudirman yang merupakan sarana untuk pergerakan kendaraan. Sedangkan jalur pejalan kaki tidak dimanfaatkan oleh pejalan kaki. Sehingga timbul masalah :

- Bahwa jalur pejalan kaki kurang diminati oleh pejalan kaki.
- Dan akibatnya bagi pejalan kaki.

Hal ini menimbulkan pertanyaan bagi peneliti :

- Mengapa jalur pejalan kaki yang di peruntukkan bagi pejalan kaki, kurang diminati oleh pejalan kaki di bandingkan berjalan di pinggir jalan ?

1.3. Tujuan Penelitian

Tujuan dari penelitian ini adalah :

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

1.4. Manfaat Penelitian

Untuk mengetahui pengaruh jalur pejalan kaki terhadap pejalan kaki dan bagaimana mengurangi masalah perkotaan, terutama pada skala jalur pejalan kaki. Dan hasil ini dapat menjadi suatu acuan.dalam pembuatan jalur pejalan kaki bagi pihak berwenang terutama dapat meningkatkan fasilitas dan kualitas pedestrian di jalan Sudirman .

Serta diharapkan pejalan kaki yang berjalan jalur pedestrian dapat leluasa bergerak hingga sampai pada tujuannya dan terlindungi dari bahaya terhadap pengguna jalan lainnya (kendaraan).

1.5. Ruang Lingkup Penelitian.

Ruang lingkup pembahasan ini dibatasi pada ruang lingkup spasial (wilayah) dan ruang lingkup substantif (materi).

a. Lingkup Wilayah

Lingkup penelitian merupakan koridor jalan dari struktur kota, yaitu jalan Sudirman. Hal ini karena mempertimbangkan fungsi koridor ini merupakan kawasan perdagangan yang mempunyai faktor lebih yaitu banyaknya aktivitas yang berlangsung, dan hampir sebagian besar masyarakat salatiga menggunakan koridor jalan ini dan terdapat pasar tradisional, pertokoan modern.

Dalam penelitian perencanaan ruang lingkup penelitian dilakukan dengan pemenggalan ruas jalan Sudirman dari perempatan jalan Sudirman dan jalan Diponegoro hingga pertigaan jalan Sudirman dan jalan A.Yani.

b. Lingkup Materi.

Lingkup materi penelitian hanya mencakup hubungan pengguna jalur pejalan kaki yaitu pejalan kaki dengan lingkungan fisiknya dengan keterkaitan terhadap atribut aksesibilitas dan kenyamanan.

1.6. Keaslian Penelitian.

Penelitian tentang mengenai jalur pejalan kaki telah dilakukan oleh :

- a. Widyaningrum (2000) dengan judul Jalur Pejalan kaki di Kawasan Ruang Publik dengan Pendekatan Pejalan Kaki. Setting penelitian di jalur pejalan kaki koridor jalan H. Agus Salim. Mengungkapkan fenomena yang terjadi pada jalur pejalan kaki, yaitu pejalan kaki jarang menggunakan jalur pejalan kaki tetapi lebih memilih berjalan di jalan raya.
- b. Mulyadi Widodo (2001), dengan studi Jalur Pejalan Kaki Jalan Pandanaran Semarang Pendekatan Perilaku Pejalan Kaki. Setting penelitian di jalur pejalan kakidi jalan Pandanaran. Mengungkapkan suatu temuan, bahwa perilaku pejalan kaki juga dipengaruhi oleh setting yang terkait dengan atribut dan property, yang tiap segmen disepanjang jalan Pandanaran mempunyai karakteristik tersendiri.
- c. Dan penelitian yang dilakukan sekarang, juga membahas tentang jalur pejalan kaki, pejalan kaki berkaitan dengan atribut dan juga dengan metode yang sama. Hanya berbeda obyek penelitian, yaitu pada jalur pejalan kaki di kota Salatiga.

1.7. Sistematika Pembahasan.

Sistematika pembahasan penelitian berkaitan dengan kajian ini, sebagai berikut:

Bab pertama, merupakan bab pendahuluan ynang berisi tentang Latar Belakang Peneilitian, Tujuan Penelitian, Manfaat Penelitian dan Lingkup Penelitian.

Bab kedua, membahas tentang Tinjau Pustaka, yang menjelaskan tentang teori – teori yang berkaitan dengan penelitian ini.

Bab ketiga, Metodologi dan Metode Penelitian, yang meliputi rancangan penelitian terkait dengan proses penelitian, wilayah penelitian, analisa penelitian, waktu dan alat penelitian

Bab keempat, membahas tentang Deskripsi Wilayah Penelitian, dan data.

Bab kelima Analisa Data dan Pembahasan

Bab keenam Kesimpulan dan Rekomendasi.

2. BAB I I STUDI PUSTAKA

2.1. KAWASAN PERDAGANGAN / PERTOKOAN.

2.1.1. Pengertian.

Pertokoan adalah tempat yang memadai untuk aktifitas berjualan yang memiliki bangunan secara permanen atau semi permanen. Pertokoan merupakan bentuk lebih lanjut dari pasar tradisional, bila pasar tradisional memiliki segala barang dari kebutuhan sehari – hari (pokok) hingga kebutuhan tambahan. Sedangkan pertokoan hanya menjual barang – barang tertentu baik itu kebutuhan harian atau kebutuhan tambahan. Dalam penelitian ini yang diamati adalah pertokoan yang berada dipinggir jalan, sebab di jalur jalan sudirman terdapat pertokoan di pinggir jalan pada jalur pedestriannya.

Pertokoan pinggir jalan adalah kegiatan perdagangan eceran berupa toko – toko yang berderet disepanjang satu atau dua sisi jalan atau suatu deretan toko yang membentuk ruang ditengahnya. Biasanya bentuk perdagangan tersebut berbentuk linear sesuai dengan konsep sirkulasi yang linear, yaitu deretan pertokoan yang disatukan dengan jalur pedestrian yang beratap pelindung sebagai daerah perluasan pintu masuk pertokoan, jadi jalur pedestrian dapat juga berfungsi sebagai akses terhadap ruang parkir, jalan dan bangunan.

Secara umum, karakteristik pertokoan pinggir jalan adalah :

- Terdiri dari pertokoan yang berhubungan dengan jalur pedestrian dan pola sirkulasi jalan.
- Arah hadap pertokoan mengarah ke jalan.

2.1.2. Bentuk pertokoan.

- Bentuk pertokoan pinggir jalan memiliki pola linear dengan yang membentuk "shopping street", yaitu pusat perbelanjaan yang terdiri dari kegiatan perdagangan eceran yang berupa pertokoan yang berderet disepanjang satu sisi dan dua sisi jalan (Bendington Naadine, 1982,: 28). Tipe linear ini membentuk pertokoan yang lokasinya sejajar dengan jalan raya, dengan penempatan parkir terletak diantara jalan raya dan fasade bangunan. Dan selain karena faktor letak yang sejajar dengan jalan raya juga karena memperhitungkan pola pncapaian pejalan kaki yang cenderung membutuhkan jarak tempuh yang dekat dan waktu yang singkat. Pertokoan di pinggir jalan ini selain sebagai tempat perdagangan eceran juga sebagai pusat pelayanan dalam skala kota. Karena fungsi esbagai tempat perbelanjaan dan pelayanan untuk skala kota maka adanya tuntutan dari para pengunjung, yaitu pengunjung mendapatkan kenyamanan waktu berjalan kaki atau berbelanja dan keragaman jenis kegiatan yang ada di pertokoan tersebut. Sehingga jalur pedestrian yang membatasi pertokoan dan jalan raya memiliki faktor yang penting dalam kegiatan pertokoan tersebut, dengan mempertimbangkan faktor : (Barry Maitland, 1990):
 - Pengunjung dapat melakukan perjalanan yang terjamin keamanannya
 - Efektifitas dalam mengatur jalur pedestrian agar dapat menarik pengunjung, dengan jalan pelebaran jalur pedestrian dan memberi magnet di akhir koridor.

- Kemudahan pencapaian, meliputi kejelasan rute pencapaian dan efisiensi pergerakan pengunjung dan waktu.

Sehingga dapat dikatakan bahwa jalur pedestrian memberi manfaat ganda, selain sebagai jalur bagi pejalan kaki juga dapat sebagai sarana untuk memperkenalkan dagangan (shopping street).

2.2. PEJALAN KAKI

2.2.1. Pengertian

Berjalan kaki merupakan sarana yang relatif mudah dan murah untuk mencapai suatu tujuan yang tidak dapat dilayani oleh moda – moda angkutan lainnya. Selanjutnya Amos Rapoport (1977) mengatakan bahwa, berjalan kaki mempunyai kelebihan yaitu kecepatan rendah sehingga menguntungkan, karena dapat memahami lingkungan sekitar dan mengamati obyek secara mendetail serta mudah menyadari lingkungan sekitarnya. Sedangkan Gideon Geovani (1977) mengungkapkan bahwa berjalan kaki merupakan sarana transportasi yang menghubungkan antara fungsi kawasan perdagangan, kawasan budaya dan kawasan permukiman. Berjalan kaki memiliki kelebihan dalam urban design, yaitu manusia memiliki waktu untuk melihat visual kota dalam melakukan aktivitasnya, sehingga menjadikan masyarakat lebih mengenali kotanya.

Dengan hal itu, berjalan kaki merupakan suatu sarana transportasi yang sangat berperan dalam perdagangan, untuk memberi kesempatan bagi pejalan kaki untuk melihat dan berpindah tempat dalam jarak yang dekat pada suatu tempat /

pertokoan dalam kawasan perdagangan. Tapi berjalan kaki menghadapi kendala dalam hal jarak tempuh, peka terhadap gangguan alam dan hambatan yang diakibatkan oleh lalu lintas kendaraan (Syaifuddin, 1988). Sebagai moda angkutan, berjalan kaki menjadi lebih penting khususnya pada jalur – jalur yang tidak memungkinkan untuk dilalui oleh moda angkutan lainnya. Sedangkan sebagai bagian dari sistem transportasi kota, moda tersebut memerlukan keterpaduan dengan sisten jaringan jalan, sehingga terjadi saling kesinambungan dengan berbagai moda transportasi. Dengan berjalan kaki bebas mengatur langkah, berhenti, berbelok dan bebas mengatur kontak dengan lingkungan sekitarnya, sehingga berjalan kaki bukan sekedar moda transportasi, tetapi sebagai sarana interaksi dan komunikasi sosial masyarakat kota (Spreigen,1965).

Dari uraian tersebut dapat diidentifikasi kelebihan moda berjalan :

1. Terus menerus tersedia, karena alat angkut yang digunakan adalah kaki.
2. Waktu dan rutenya sangat fleksibel, karena dapat disesuaikan dengan keinginan.
3. Mampu menghantar pemakainya tepat sampai tujuan yang hendak dicapai.
4. Menguntungkan karena mudah dilakukan dan murah karena tidak memerlukan biaya.
5. Menguntungkan untuk kegiatan – kegiatan yang membutuhkan kontak langsung.

2.2.2. Tujuan Kegiatan Berjalan.

Menurut Rubenstein (1987) dapat dikelompokkan sebagai berikut :

1. Berjalan kaki untuk ke tempat kerja atau perjalanan fungsional, jalur pedestrian dirancang untuk tujuan tertentu, seperti untuk melakukan pekerjaan bisnis, makan / minum, pulang dan pergi ke dan dari tempat kerja.
2. Berjalan kaki untuk belanja yang tidak terikat waktu, dapat dilakukan dengan perjalanan santai dan biasanya kecepatan berjalan lebih rendah, dibanding dengan orang berjalan untuk menuju tempat kerja atau perjalanan fungsional. Jarak rata – rata lebih panjang dan sering tidak disadari panjang perjalanan yang ditempuh, karena daya tarik kawasan.
3. Berjalan kaki untuk keperluan rekreasi dapat dilakukan sewaktu-waktu dengan santai. Untuk memwadahi kegiatan tersebut diperlukan fasilitas pendukung yang bersifat rekreatif, seperti : tempat berkumpul, bercakap-cakap, menikmati pemandangan disekitarnya, dengan kelengkapan antara lain tempat duduk, lampu penerangan, bak bunga dan sebagainya.

2.2.3. Pejalan Kaki Menurut sarana Perjalanan

Menurut jenis sarana perjalanan pejalan kaki, Danisworo (1991) mengungkapkan bahwa ada 4 kategori pejalan kaki:

1. Pejalan kaki penuh, yaitu yang menggunakan jalan kaki sebagai moda utama, sepenuhnya digunakan dari tempat asal sampai tujuan, antara lain

karena jaraknya dekat, berjalan sambil berekreasi lebih mudah dengan berjalan kaki.

2. Pejalan kaki memakai kendaraan umum, yaitu mereka yang berjalan kaki sebagai moda antara dari tempat asal ke tempat pemberhentian kendaraan umum, pada perpindahan rute kendaraan umum atau dari pemberhentian kendaraan umum ke tujuan akhir.
3. Pejalan kaki memakai kendaraan pribadi dan kendaraan umum, yaitu mereka yang menggunakan moda jalan kaki sebagai moda antara, dari tempat parkir kendaraan pribadi ke pemberhentian kendaraan umum dan ke tujuan akhir.
4. Pejalan kaki memakai kendaraan pribadi penuh, mereka menggunakan moda pejalan kaki sebagai moda antara tempat parkir kendaraan pribadi ke tujuan akhir hanya bisa dilalui dengan berjalan kaki.

2.2.4. Jarak Berjalan

Jarak tempuh sangat berpengaruh dalam berjalan kaki, karena jarak tempuh menentukan apakah si pejalan kaki ini menempuh secara penuh dengan jalan kaki, atau berjalan kaki dengan bantuan moda transportasi lainnya. Dan dalam berjalan kaki juga dipengaruhi oleh faktor kebiasaan pelaku serta faktor yang mendukung lainnya. Dalam hal ini, Spreiregen(1965) mengungkapkan bahwa berjalan kaki merupakan sistem transportasi yang paling baik meskipun memiliki keterbatasan yaitu kecepatan sekitar 3 – 4 km / jam, dan daya jangkauan yang sangat dipengaruhi kondisi fisik.

Selanjutnya menurut Utterman, 1984, pejalan kaki dalam melakukan aktivitasnya dipengaruhi oleh tiga faktor, yaitu:

1. Waktu, yang berkaitan dengan maksud dan kepentingan berjalan kaki. Berjalan kaki pada waktu – waktu tertentu mempengaruhi jarak berjalan yang mampu ditempuh. Misalnya berjalan kaki pada waktu rekreasi mempunyai jarak yang relatif jauh. Sedangkan waktu berbelanja kadang – kadang dilakukan selama 2 jam yaitu sejauh 2 mil tanpa disadari. Di Amerika orang berjalan kaki pada waktu makan siang, biasanya dilakukan tidak terlalu jauh dari tempat kerjanya. Jarak tempuh berjalan kaki masih dianggap menyenangkan sampai sejauh 455 m, lebih panjang dari 455 m, orang akan berpikir untuk memilih moda transportasi lainnya.
2. Kenyamanan, kenyamanan orang untuk berjalan kaki dipengaruhi oleh faktor cuaca dan jenis aktivitas. Iklim yang jelek akan mengurangi keinginan orang berjalan kaki. Di Indonesia dengan iklim tropis dan cuaca yang panas, akan mempengaruhi orang untuk berjalan kaki. Untuk berbelanja sambil rekreasi, faktor kenyamanan sangat berpengaruh pada lamanya perjalanan.
3. Pola tata guna lahan, pada daerah dengan penggunaan lahan campuran (mixed use), seperti yang banyak ditemui di pusat kota, perjalanan dengan berjalan kaki dapat dilakukan dengan lebih cepat dibandingkan perjalanan dengan kendaraan bermotor, karena dengan kendaraan bermotor sulit untuk berhenti setiap saat. Sebagai gambaran, orang eropa lebih terdorong untuk berjalan kaki dengan jarak yang lebih jauh dibandingkan dengan orang Amerika, karena kecenderungan kota – kota di Eropa

dengan penggunaan lahan campuran (Utterman, 1984:24). Berjalan kaki di pusat kota (kawasan perbelanjaan teras masih menyenangkan dengan jarak 500 meter), lebih dari itu diperlukan fasilitas yang dapat mengurangi perasaan lelah berjalan (misalnya dengan penyediaan tempat duduk, kios makanan/minuman ringan dan sebagainya). Dan diperlukan suatu aktivitas yang dapat menarik orang untuk berjalan kaki, seperti rekreasi, fasilitas kendaraan, kenyamanan fasilitas dan kegiatan campuran.

4. Ketersediaan kendaraan bermotor, ketersediaan fasilitas kendaraan sebagai moda pengantar sangat mempengaruhi jarak tempuh orang untuk berjalan kaki. Faktor lain yang mempengaruhi adalah tersediannya fasilitas transportasi yang memadai seperti jaringan jalan yang baik, kemudahan berparkir dan lokasi penyebaran dan pola penggunaan lahan.

2.3. PEDESTRIAN WAYS

2.3.1. Pengertian

Jalur pejalan kaki (pedestrian way) berasal dari kata pedos bahasa Yunani yang berarti kaki, sehingga dapat diartikan sebagai pejalan kaki atau orang yang berjalan kaki, sedangkan jalan yaitu media di atas bumi yang memudahkan manusia dalam tujuan berjalan. Sehingga pedestrian ways mempunyai arti pergerakan manusia dari satu tempat ke tempat lain dengan moda berjalan kaki. Sehingga jalur pejalan kaki dapat menyatu dengan lingkungannya. Jalur pedestrian di ruang kota, misalnya di kawasan perdagangan, disebelah kanan dan kiri jalur pejalan kaki terdapat deretan toko dan diujung jalur tersebut terdapat

penguatan berupa plaza terbuka dan merupakan lintasan untuk umum (Harvey M. Rubenstein, 1978). Jalur pejalan kaki yang fungsinya sebagai jalur sirkulasi bagi pejalan kaki, terkadang dimanfaatkan untuk aktivitas lain. Dan aktivitas tersebut terkadang dapat menyenangkan pejalan kaki dan mampu menghidupkan kawasan tersebut serta mendukung keberadaan jalur pejalan kaki selama tidak menimbulkan masalah dan mengganggu aktivitas berjalan. Menurut Shirvani (1985) bahwa jalur pejalan kaki harus dipertimbangkan sebagai salah satu elemen perencanaan kota. Sistem pedestrian yang baik bagi kota khususnya kawasan perdagangan dapat memberi dampak yang baik dan merangsang aktivitas perdagangan, mengurangi ketergantungan terhadap kendaraan dan meningkatkan kualitas lingkungan dan udara, karena berkurangnya polusi kendaraan. Selanjutnya Shirvani mengatakan bahwa jalur pejalan kaki adalah bagian dari kota di mana orang bergerak dengan kaki, yang terletak disisi jalan, baik yang direncanakan atau terbentuk dengan sendirinya, yang menghubungkan satu tempat dengan tempat lainnya.

2.3.2. Jenis Jalur Pejalan Kaki.

Jenis jalur pejalan kaki menurut jenisnya, jalur pejalan kaki didalam bangunan dan jalur pejalan kaki diluar bangunan. Mengenai jalur pejalan kaki diluar gedung ditinjau dari jenis dan bentuk :

Menurut Danisworo (1991), pedestrian ways terdiri dari 6 jenis yaitu : trotoar, jalur penyeberangan, plaza, mall, subway dan skyway:

Tabel Jenis Pedestrian Ways

Jenis pejalan kaki	Pengertian.	Fungsi	Karakteristik.
TROTOAR	Jalur pejalan kaki yang dibuat terpisah dari jalur kendaraan umum, biasanya terletak bersebelahan atau berdekatan. Fasilitas ini harus aman terhadap bahaya kendaraan bermotor dan memiliki permukaan rata.	Berjalan kaki dipinggir jalan yang dilalui kendaraan.	<ul style="list-style-type: none"> • Memiliki arah yang jelas. • Lokasi ditepi jalan raya yang dapat dilalui kendaraan. • Memiliki permukaan rata. • Lebar trotoar antara 1,50 – 2,00 meter.
PLASA	Merupakan jalur pejalan kaki yang bersifat rekreatif dan dapat dimanfaatkan untuk mengisirs waktu luang. Letaknya terpisah sama sekali dari jalur kendaraan bermotor.	Berjalan kaki yang sifatnya santai dan rekreatif.	<ul style="list-style-type: none"> • Memiliki space yang lapang. • Tersedia fasilitas untuk pejalan kaki. • Lebar / luasan bervariasi. • Area bebas dari kendaraan
MALL	Jalur pejalan kaki yang dimanfaatkan untuk berbagai aktivitas selain berjalan kaki, diantaranya untuk berjualan, duduk – duduk santai, kegiatan window shopping dan lain sebagainya.	Berjalan kaki khusus pada kawasan perbelanjaan.	<ul style="list-style-type: none"> • letaknya pada area perbelanjaan / perdagangan. • Biasanya memiliki plasa kecil. • Memiliki fasilitas pejalan kaki. • Lebar / luasan bervariasi. • Area bebas dari kendaraan.
ZEBRA CROSS	Jalur pejalan kaki yang digunakan sebagai jalur menyeberang untuk mengatasi dan menghindari konflik antara pejalan kaki dengan kendaraan.	Tempat berjalan khusus untuk memutuskan secara sementara pergerakan kendaraan agar terhindar dari kecelakaan.	<ul style="list-style-type: none"> • Posisinya biasanya menyilang pada jalan dan biasanya dilengkapi traffic light. • Memiliki lebar 2,00 – 4,00 meter. • Ditempatkan pada interval tertentu khususnya pada area rawan konflik pergerakan pejalan kaki dan kendaraan.
JEMBATAN PENYEBERANGAN	Jalur pejalan kaki yang digunakan sebagai jalur yang aman dari pergerakan	Tempat berjalan kaki yang menghubungkan	<ul style="list-style-type: none"> • merupakan jembatan penyeberangan

	kendaraan dan letaknya pada ketinggian tertentu diatas permukaan tanah.	bangunan diatasnya.	antar bangunan. <ul style="list-style-type: none"> • Merupakan sirkulasi pejalan kaki yang menerus. • Bebasadari pergerakan kendaraan.
--	---	---------------------	---

Dari bentuknya, berupa:

1. Selasar, adalah jalur pejalan kaki yang beratap, tanpa dinding pembatas pada salah satu atau kedua sisinya.
2. Gallery, adalah selasar lebar yang biasanya digunakan untuk suatu kegiatan tertentu.
3. Jalur pejalan kaki yang tidak terlindung / tak beratap.
4. Gang, adalah jalur yang relatif sempit, terbentuk oleh bangunan yang padat.

2.3.3. Fasilitas Pejalan Kaki

Fasilitas yang diperuntukkan bagi pejalan kaki dapat dibagi menjadi :

1. Jalur pedestrian yang di buat terpisah dengan jalur kendaraan, biasanya terletak berdekatan atau bersebelahan dengan jalan raya. Jalur tersebut digunakan oleh pejalan kaki untuk berjalan menuju suatu tujuan tertentu. Untuk itu diperlukan suatu fasilitas yang aman dari bahaya kendaraan dan jalur tersebut memiliki ketinggian yang berbeda dan permukaan yang rata, berupa trotoar di tepi jalan.
2. Jalur pedestrian yang digunakan untuk menyeberang, jalur ini digunakan oleh pejalan kaki untuk menghindari konflik dengan moda transportasi

lainnya. Jalur ini dapat berupa jalur penyeberangan jalan (zebra cross), jembatan penyeberangan atau jalur penyeberangan bawah tanah.

3. Jalur pedestrian yang sifatnya rekreatif dan mengisi waktu luang (sebagai ruang publik), yang terpisah sama sekali dari jalur kendaraan bermotor dan biasanya dapat dinikmati secara santai. Pejalan kaki dapat berhenti dan beristirahat pada bangku – bangku yang disediakan(taman kota / plasa kota).
4. Jalur pedestrian yang sisi sampingnya digunakan sebagai tempat berjualan. Digunakan untuk melihat etalase pertokoan (mall).

Sedangkan menurut Rubenstein, 1992, jenis pedestrian terbagi atas:

- Full Mall, merupakan mal yang benar – benar tertutup untuk lalu lintas kendaraan bermotor.
- Transit Mall, merupakan mal yang tidak ada lalu lintas kendaraan pribadi, tapi ada kendaraan angkutan publik untuk transit.
- Semi Mall, fungsinya mirip dengan Transit Mall tetapi hanya untuk kendaraan pribadi dengan kecepatan dan akses terbatas.

2.3.4. Elemen Jalur Pejalan Kaki.

Menurut Rubenstein, 1992, elemen pedestrian meliputi;

1. Paving, adalah trotoar atau bahan hamparan yang rata (Echols, J.M, 1983). Dalam hal ini, sangat perlu untuk memperhatikan skala, pola, warna, tekstur dan daya serap air larian. Material paving meliputi : beton, batu bata, batu dan aspal. Pemilihan ukuran, pola, warna dan ekstur yang tepat

akan mendukung suksesnya sebuah desain suatu jalur pedestrian di kawasan perdagangan maupun plaza (Rubenstein, 1992).

2. Lampu, yang digunakan sebagai penerangan di waktu malam hari. Ada beberapa tipe lampu yang merupakan elemen pendukung perancangan kota (Chearra, 1978), yaitu :
 - a. Lampu tingkat rendah, yaitu ketinggian dibawah pandangan mata dan berpola terbatas dengan daya kerja rendah.
 - b. Lampu Mall dan jalur pejalan kaki yaitu ketinggian 1 – 1,5 m, serba guna berpola pencahayaan dan berkemampuan daya kerja cukup.
 - c. Lampu dengan maksud khusus, yaitu mempunyai ketinggian rata – rata 2 – 3 m, yang digunakan untuk daerah rekreasi, komersial, perumahan dan industri.
 - d. Lampu parkir dan jalan raya, yaitu mempunyai ketinggian 3 – 5 m, digunakan untuk daerah rekreasi, industri dan komersial jalan raya.
 - e. Lampu dengan tiang tinggi, yaitu mempunyai ketinggian antara 6 – 10 m, digunakan untuk penerangan bagi daerah yang luas, parkir, rekreasi dan jalan layang.
3. Sign, merupakan rambu – rambu yang sifatnya untuk memberikan suatu identitas, informasi maupun larangan.
4. Sculpture, rambu – rambu yang sifatnya untuk memberikan suatu identitas, informasi maupun larangan., atau menarik perhatian mata (vokal point), biasanya terletak di tengah maupun didepan plaza.

5. Bollards, adalah pembatas antara jalur pedestrian dengan jalur kendaraan. Biasanya digunakan bersamaan dengan peletakan lampu.
6. Bangku, untuk memberi ruang istirahat bila lelah berjalan. Dan memberi waktu bagi pejalan kaki untuk menikmati suasana lingkungan sekitarnya. Bangku dapat dibuat dari logam, kayu, beton atau batu.
7. Tanaman Peneduh, untuk pelindung dan penyejuk pedestrian. Menurut Rustam Hakim, (1987), kriteria tanaman yang diperlukan untuk jalur pedestrian adalah :
 - a. Memiliki ketahanan terhadap pengaruh udara maupun cuaca.
 - b. Bermassa daun padat
 - c. Jenis dan bentuk pohon berupa angkana, akasia besar, bougenville, dan the-tehan pangkas.
8. Telepon, biasanya disediakan bagi pejalan kaki jika ingin berkomunikasi dan sedapat mungkin didesain untuk menarik perhatian pejalan kaki.
9. kios, shelter dan kanopi, keberadaannya dapat untuk menghidupkan suasana pada jalur pedestrian sehingga tidak monoton. Khususnya kios untuk aktivitas jual beli, bila sewaktu waktu dibutuhkan oleh pejalan kaki. shelter dibangun dengan tujuan melindungi terhadap cuaca, angin dan sinar matahari. Kanopi digunakan untuk mempercantik wajah bangunan dan dapat memberikan perlindungan terhadap cuaca.
10. Jam, tempat sampah. Jam sebagai penunjuk waktu, bila diletakkan di ruang kota, harus memperhatikan penempatannya. Karena jam dapat sebagai fokus atau landmark, sedangkan tempat sampah diletakkan di jalur

pedestrian agar jalur tersebut tetap bersih. Sehingga kenyamanan pejalan kaki tidak terjaga.

2.3.5. Kegiatan Dijalur Pejalan Kaki

Menurut Rapoport (1977), aktivitas termasuk berjalan kaki mengandung 4 (empat) komponen yakni :

1. Aktivitas yang sebenarnya, misalnya berjalan, makan dan sebagainya;
2. Cara melakukan, misalnya berjalan di jalur pedestrian, makan di rumah;
3. Aktivitas tambahan, yakni terkait dan merupakan bagian dari satu kesatuan dalam sistem aktivitas, misalnya berjalan sambil melihat-lihat estalase toko;
4. Makna dari aktivitas tersebut, misalnya untuk menghayati lingkungan.

Selanjutnya Rapoport (dalam Mouden, 1987), mengklasifikasikan kegiatan yang terjadi dijalan raya dan dijalur pejalan kaki, sebagai berikut;

1. Pergerakan non pedestrian, yakni segala bentuk kendaraan beroda dan alat angkut lainnya;
2. Aktivitas pedestrian, meliputi aktivitas yang dinamis/bergerak sebagai fungsi transportasi dan aktivitas pedestrian yang statis seperti duduk dan berdiri.

Hal ini berarti bahwa, jalur pedestrian bukan hanya sekedar sebagai salah satu ruang sirkulasi dan transportasi, tapi lebih dari itu juga berfungsi sebagai ruang interaksi masyarakat dengan sistem transportasi jalan raya dan transportasi di jalur pejalan kaki, yang dapat berhubungan dengan moda dan alat transportasi lainnya.

2.3.6. Jalur Pejalan Kaki sebagai Bagian dari Ruang Publik.

Menurut Rustam Hakim (1987), ruang publik pada dasarnya merupakan suatu wadah yang dapat menampung aktivitas tertentu dan pengguna suatu lingkungan baik secara individu dan kelompok. Batasan ruang publik;

1. Bentuk dasar dari ruang terbuka diluar bangunan,
2. Dapat digunakan oleh Publik,
3. Memberi kesempatan untuk bermacam-macam kegiatan.

Rustam Hakim (1987) juga menjelaskan bahwa fungsi ruang publik adalah sebagai tempat bermain dan berolah raga, tempat bersantai, tempat bersosialisasi, tempat peralihan / tempat tunggu, tempat terbuka untuk mendapatkan udara segar, penghubung antara satu ruang dengan ruang lainnya, pembatas jarak antar bangunan maupun berdagang.

2.3.7. Kenyamanan Berjalan kaki.

Jalan selain sebagai jalur pergerakan, juga dapat menimbulkan persepsi terhadap lingkungannya. Menurut Ittelson, 1970 persepsi terhadap lingkungannya itu tergantung pada:

- a. skala
- b. efek dari pergerakan
- c. perubahan tekstur
- d. perubahan pandangan
- e. pandangan yang ditambahkan.

Persepsi yang dihasilkan dalam pergerakan akan menghasilkan perubahan pandangan dengan langkah yang sama dan latar /obyek yang sama akan menghasilkan "serial vision". Persepsi ini juga tergantung atas penginderaan manusia. Sehingga Spreiregen, 1965, mengklasifikasikan pandangan normal dalam beberapa bagian menurut jaraknya :

1. pada jarak 1.220 m, merupakan jarak maksimum manusia untuk melihat manusia.
2. pada jarak 137 m, merupakan jarak maksimum untuk membedakan aktifitas yang dilakukan.
3. pada jarak 24,5 m, merupakan jarak maksimum untuk mengenali muka seseorang.
4. pada jarak 10,2 m, merupakan jarak maksimum untuk memahami ekspresi seseorang.
5. Pada jarak 3,1 m, merupakan jarak jangkauan untuk melakukan percakapan.
6. Pada jarak 0,8 m, merupakan jarak untuk melakukan penelitian secara mendetail terhadap seseorang.

Perhatian terhadap suatu kelompok baik itu benda ataupun bangunan tergantung dari elemen yang diperhatikan. Efek dari skala maupun dari pergerakan pejalan kaki dan pengendara akan menimbulkan persepsi yang berbeda. Karena persepsi dari pergerakan lambat akan lebih mendetail untuk mengenali benda dari pada pergerakan cepat.

Menurut Utterman, 1984, jalur pejalan kaki harus mempunyai beberapa kriteria penting, yaitu;

1. Keamanan, pejalan kaki harus mudah bergerak atau berpindahan.
2. Menyenangkan, jalur pejalan kaki harus memiliki rute yang paling pendek, bebas dari hambatan saat menuju lokasi yang dikehendaki.
3. Kenyamanan, jalur pejalan kaki harus memiliki jalur yang mudah untuk dilalui
4. Daya Tarik, pada jalur pedestrian diberi sesuatu elemen yang menonjol atau menarik perhatian pejalan kaki tanpa membahayakan dirinya.

Dalam dimensi pejalan kaki, lebar pedestrian yang dibutuhkan dalam kawasan perdagangan minimal dapat dilalui oleh dua orang. Sehingga lebar minimal pedestrian adalah 1,50 meter.

2.4. TEORI TENTANG PERILAKU MANUSIA

2.4.1. Pemenuhan Kebutuhan Manusia

Manusia dalam hidupnya memiliki tuntutan hidup yang harus dipenuhi, sehingga tuntutan itu merupakan kebutuhan yang mutlak harus terpenuhi. Menurut Abraham Maslow, 1984 (dalam Mulyadi Widodo, 2001) terdapat tingkatan alami dalam kebutuhan manusia, yang diwujudkan dalam suatu hirarki, yaitu:

1. Kebutuhan Fisik (Physichological Needs), yaitu makan, minum, tidur dan lain sebagainya.

2. Kebutuhan Keamanan (Security), rasa aman pada diri manusia dapat digolongkan menjadi dua bagian :
 - i. Keamanan Fisik, yaitu rasa aman yang didiapat secara lahiriah, seperti berlindung di dalam rumah, menghindari cuaca ataupun binatang buas.
 - ii. Keamanan Ekonomi, keinginan manusia untuk tidak mengalami kerugian secara materiil.
3. Kebutuhan Pengakuan Diri, yaitu rasa cinta, persahabatan, identitas dan sebagainya.
4. Kebutuhan Penghargaan (Esteem Needs), popularitas, harga diri, martabat dan lain sebagainya.
5. Kebutuhan Aktualisasi Diri, kehendak manusia untuk memenuhi segenap keperluannya, pengakuan akan keberadaannya, dan pengembangan diri.

Kebutuhan manusia ini membuat manusia bertindak sesuai keinginan yang dia inginkan, tindakan yang manusia inginkan inilah yang menjadikan mereka bertingkah laku. Tingkah laku inilah yang disebut perilaku, perilaku manusia juga melalui suatu proses perpaduan dari beberapa aspek yang rumit. Proses interaksi manusia terhadap lingkungannya, pertama kali melalui penginderaan. Dengan penginderaannya ini manusia memprosesnya bersamaan dengan alam bawah sadarnya yang dipengaruhi faktor budaya dan pengalaman dengan motivasi dan minatnya membentuk pola tingkah lakusebagai tindakan manusia. Dalam keadaan normal, indera penglihatan mempunyai peran penting terhadap perilaku

manusia karena kecepatan rangsangan dan jarak jangkauan yang lebih luas atau jauh.

2.4.2. Perilaku Manusia.

Dalam penelitian yang dibahas mengenai perilaku manusia dalam berjalan kaki dan sebagai konsumen.

a. Perilaku Pejalan Kaki.

Dalam studi perilaku pejalan kaki ini, untuk berinteraksi dengan lingkungannya manusia memerlukan sarana sirkulasi. dalam berperilaku ini manusia dipengaruhi oleh:

1. Sifatnya, manusia berinteraksi secara individu atau dengan kelompoknya.
2. Kondisi dan aktivitasnya.
3. Faktor psikologi.

Manusia dalam berjalan kaki pada dasarnya perlu untuk memilih antara dua hal, misalnya : orang ingin duduk berdua atau tidak, berpartisipasi atau tidak. Dan manusia dalam berperilaku ini dipengaruhi oleh kepribadian, faktor budaya, norma sosial, dan pantangan yan ada di masyarakat. Kecenderungan inilah yang bisa menjadikan tolak ukur penilaian perilaku manusia (Brambilla, 1977). Manusia dalam bergerak terhadap lingkungan mengalami pembatasan – pembatasan fisik, dengan adanya pembatasan – pembatasan fisik ini berpengaruh terhadap pilihan arah perjalanan pejalan kaki. Rute pendek dan langsung lebih diminati dari pada rute panjang dan melengkung. (Brambilla, 1977). Faktor yang

juga ikut berpengaruh adalah penempatan elemen pendukung disepanjang jalur pejalan kaki. Kegiatan pejalan kaki dapat dikelompokkan menjadi enam, yaitu berjalan, berdiri, duduk, berbaring, berlari, dan bermain. Berjalan, berdiri dan duduk adalah kegiatan yang paling banyak dilakukan. Berdasarkan kepentingan masih dapat dibagi menjadi tiga jenis kegiatan, yaitu *Necessery activity* yaitu kegiatan utama meliputi kerjalan untuk berbelanja, berdiri untuk menunggu bis, dan duduk untuk beristirahat. *Optional activity* yaitu kegiatan tambahan meliputi jalan – jalan santai, berdiri untuk menikmati pemandangan duduk untuk berjemur dan melihat pemandangan yang lalu lalang. Dan *Following activity* yaitu kegiatan sosial meliputi duduk bersantai agar dapat bercakap – cakap. Berdasarkan hal ini dapat dikatakan bahwa aktivitas yang baik apabila kegiatan tambahan (*optional activity*) lebih besar dari pada kegiatan utama (*necessery activity*) dan kegiatan sosial (*following activity*). Sebaliknya aktivitas dikatakan buruk kegiatan utama (*necessery activity*) lebih besar dari pada kegiatan tambahan (*optional activity*) dan kegiatan sosial (*following activity*).

2. Perilaku Konsumen.

Perilaku manusia terutama pada perilaku konsumen (dalam kaitannya dengan perdagangan) berkaitan dengan membeli barang dagangan yang di pengaruhi oleh, kebudayaan, kelas sosial, keluarga, kepribadian, sikap, kepercayaan, dan konsep diri. Menurut Basu Swastha, kelas sosial masyarakat dapat mempengaruhi pandangan dan tingkah laku pembeli, meliputi : Golongan Atas, meliputi pengusaha kaya, pejabattinggi. Golongan Menengah, meliputi karyawan instansi pemerintah, pengusaha menengah. Golongan Rendah, meliputi buruh pabrik, pegawai rendah, tukang becak. Pembagian ini bersifat

relatif hanya berdasarkan pada, tingkat pendapatan, macam perumahan, lokasi perumahan.

Dilihat dari perilaku ini, aktivitas yang dilakukan pejalan kaki selain untuk tujuan utama juga berkaitan dengan kegiatan tambahan maupun kegiatan sosial baik dari kalangan atas , menengah, maupun rendah.

2.4.3. Manusia dengan Lingkungannya.

Manusia perlu untuk berinteraksi / berhubungan dengan lingkungannya, dengan berinteraksi ini manusia menjadi lebih mengenal satu sama lain (sosial) atau mendapatkan jati dirinya. Interaksi sudah terjadi sejak saat individu bertatapan muka walupun tidak betegur sapa. Karena masing – masing individu sudah menyadari adanya pihak lain yang menyebabkan perubahan perasaan. Seseorang dapat mengubah dirinya sesuai dengan lingkungannya (autoplastis) atau sebaliknya seseorang dapat mengubah lingkungannya agar sesuai dengan keinginannya (aloplastis). Individu atau kelompok memilih privasi atau interaksi, tergantung dengan siapa dia berkomunikasi, dalam kegiatan apa, kapan waktunya, dan dimana tempatnya (Rapoport, 1977). Dalam berinteraksi manusia membuat jarak sesuai dengan apa yang dia inginkan, menurut Edwart T Hall (1966) tingkatan jarak manusia yang dianggap menyenangkan untuk melakukan kontak sosial disebut Proxemic.

Proxemic terbagi atas :

1. Jarak intim.

Fase dekat (0 – 15 cm), merupakan jarak kasih sayang dan perlindungan, pandangan tidak tajam dan vokal tidak lagi memegang peranan penting dalam jarak ini.

Fase jauh (15 – 45 cm), merupakan jarak sentuhan, pandangan distorsi karena terlalu dekat, suara rendah dan bau tercium jelas.

2. Jarak pribadi

Fase dekat (0,45 – 0,75 m), merupakan jarak dominasi karena berada dalam jangkauan pandangan distorsi. Pada jarak ini hubungan manusia mempengaruhi perasaan.

Fase jauh (0,75 – 1,20 m), merupakan pandangan baik, gerakan tangan terlihat dan suara sedang, jarak yang memadai untuk pembicaraan pribadi.

3. Jarak sosial

Fase dekat (1,20 – 2,10 m), merupakan batas dominasi, karena jarak cukup jauh, tetapi belum termasuk jarak sentuh. Pandangan terhadap detail wajah jelas dan suara normal. Jarak untuk pembicaraan bisnis.

Fase jauh (2,10 – 3,00 m), pada jarak ini manusia dapat dilihat utuh tanpa menggerakkan matanya. Jarak ini merupakan jarak untuk percakapan bisnis atau sosial yang harus menjaga kontak visual.

4. Jarak publik.

Fase dekat (3,00 – 7,50 m), merupakan jarak yang memadai untuk orang yang belum saling mengenal, karena manusia dapat bertahan atau menghindar bila terancam.

Fase jauh (lebih besar dari 7,50 m), merupakan jarak yang tepat antara tokoh dan massanya. Pada jarak ini suara normal dan ekspresi tidak terlalu jelas sehingga membutuhkan alat penunjang.

Sehingga menurut Weisman (1981), proses interaksi manusia dengan sesama atau dengan lingkungannya dalam suatu tempat disebut konsep atribut. Yang termasuk dalam atribut, adalah indra perangsang, kenyamanan, aktifitas, kesesakan, sosialitas, privasi, kontrol.

aksesibilitas, adaptabilitas, makna.

Atribut menurut Weisman (1981) :

1. Indra perangsang; kualitas dan intensitas perangsang sebagai suatu pengaruh yang dirasakan oleh manusia.
2. Kenyamanan, suatu keadaan yang memberi rasa yang sesuai dengan panca indra dan antropometri disertai fasilitas yang sesuai dengan kegiatan antropometri adalah proporsi dan dimensi tubuh manusia serta karakter fisiologis lain lainnya dan kesanggupan berhubungan dengan berbagai kegiatan manusia yang berbeda – beda dan mikro lingkungan.
3. Aktifitas, perasaan adanya intensitas pada perilaku yang terus menerus terjadi di dalam suatu lingkungan.
4. Kesesakan, situasi dimana seseorang atau kelompok sudah tidak mampu mempertahankan personal spacenya.

5. Sosialitas, tingkat kemampuan seseorang dalam melakukan hubungan sosial dalam satu tempat (setting)
6. Privasi, keinginan atau kecenderungan pada diri sendiri untuk tidak di ganggu kesendiriannya.
7. Kontrol, kondisi suatu lingkungan untuk mewujudkan personalitas, menciptakan teritorial serta membatasi ruang.
8. Aksesibilitas, kemudahan bergerak melalui dan menggunakan lingkungan, maksudnya berkaitan dengan sirkulasi dan visual. Dalam kaitannya dengan visual, menurut Hesselgren, 1975 (dalam Mulyadi Widodo 2001), visibilitas berkaitan dengan ' jarak ' yang dirasakan manusia, yang tidak hanya dirasakan secara dimensional atau geometris tapi juga menyangkut persepsi visual dimana seseorang merasa ada atau tidaknya halangan untuk mencapai tujuan / obyek yang dimaksud.
9. Adaptabilitas, kemampuan suatu lingkungan untuk menampung perilaku berbeda yang belum ada sebelumnya.
10. Makna, kemampuan suatu lingkungan menyajikan makna individu atau kebudayaan bagi manusia.

2.4.4. Motivasi.

Menurut Lang (1987), motivasi adalah kekuatan yang mendorong dibelakang perilaku. Menurut proses pemunculanannya motivasi terbagi atas (Boedojo) ;

1. Push Factor, adalah hal – hal pada diri individu yang menimbulkan motivasi, yaitu seperti berbagai macam kebutuhan organis, psikis, dan sosial.

2. Pull Faktor, adalah hal – hal yang berasal dari luar individu dan dapat merangsang timbulnya motivasi, seperti sarana dan prasarana untuk memenuhi kebutuhan.

Dalam hal ini motivasi dapat mendorong tingkah laku seseorang terhadap obyek atau lingkungannya, yaitu berupa ;

1. Approach – approach conflict, terjadi jika ada faktor pendorong untuk mendekat.
2. Avoidance avoidance conflict, terjadi jika ada faktor untuk menghindari sesuatu.
3. Aproach – avoidance conflict, terjadi jika ada faktor mendekat lalu menghindari.

Setiap konflik akan disertai oleh ketegangan emosional, dan dalam hal ini bentuk – bentuk arsitektur juga turun merangsang munculnya pull factor atau push factor pada individu. Dan juga dapat menentukan arah gerakan individu sesuai dengan motivasi dan juga dapat menimbulkan konflik pada manusia jika tidak sesuai dengan yang di inginkannya sesuai kualitas konflik diatas.

2.4.5. Persepsi.

Persepsi adalah interaksi seorang/ individu dengan obyeknya dalam suatu lingkungan. Interaksi antara seseorang dengan lingkungannya diawali dengankontak fisik antara seseorang dengan lingkungannya. Dalam hal ini seseorang menampilkan perilakunya dan elemen / atribut lingkungan sekitarnya menunjukkan karakter dan manfaatnya.

Seseorang yang berada disuatu lingkungan, akan mempunyai persepsi terhadap lingkungan dan atribut, sebelum menentukan sikap. Persepsi yang dipunyai seseorang setelah menilai kompleksitas, ragam yang membentuk lingkungan, elemen yang unik (ketidak sesuaian dengan lingkungan) dan keindahan (keterpaduan antara proporsi, bentuk, warna, dan sifat lainnya). Persepsi seseorang ataupun kelompok orang ada yang sama dan ada yang berbeda, tergantung pada kemampuan dalam memaknai sesuatu. Perbedaan persepsi itu ditentukan oleh, latar belakang individu :

- Pendidikan.
- Umur
- Bidang yang dikuasai
- Jenis kelamin.

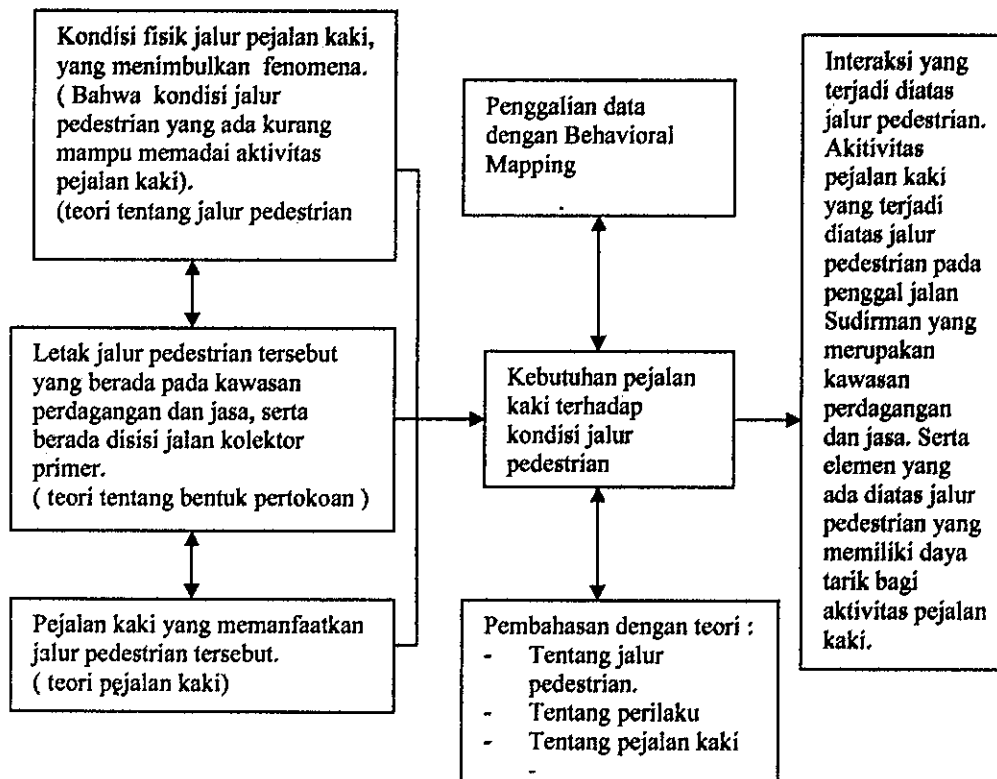
Menurut S. Kaplan dan R. Kaplan (Fisher, 1984 dalam Salita Wirawan, 1992), menjelaskan bahwa pilihan ditentukan oleh beberapa hal yaitu:

- keteraturan,
- tekstur,
- keakraban dengan lingkungan,
- keleluasan ruang pandang,
- kemajemukan,
- rangsangan,
- kerahasiaan yang tersembunyi.

2.5. Landasan teori

- Faktor pendukung pertokoan (Barry Maitland, 1990):
 - Pengunjung dapat melakukan perjalanan yang terjamin keamanannya
 - Efektifan mengatur jalur pedestrian agar dapat menarik pengunjung, dengan jalan pelebaran jalur pedestrian dan memberi magnet di akhir koridor.
 - Kemudahan pencapaian, meliputi kejelasan rute pencapaian dan efisiensi pergerakan pengunjung dan waktu.
- Sarana perjalanan pejalan kaki, Danisworo (1991)
 - Pejalan kaki penuh.
 - Pejalan kaki memakai kendaraan umum.
 - Pejalan kaki memakai kendaraan pribadi penuh.
- Elemen pedestrian menurut Rubenstein (1992) meliputi:
 - Paving.
 - Bangku.
 - Tanaman peneduh.
 - Lampu.
 - Kios.
- Kriteria jalur pejalan kaki menurut Utterman (1984) :
 - Keamanan.
 - Menyenangkan.
 - Kenyamanan
 - Daya tarik.

- Klasifikasi jarak menurut Hall (1966) :
 - Jarak intim.
 - Jarak pribadi.
 - Jarak sosial.
 - Jarak publik.
- Persepsi terhadap lingkungannya menurut Menurut Ittelson (1970):
 - Skala.
 - Efek dari pergerakan.
 - Perubahan tekstur.
 - Perubahan pandangan
- Aksesibilitas
 - (Trancik, 1986).
 - Menurut Weisman (1981).
 - Menurut (Barry Maitland, 1990):Kemudahan pencapaian, meliputi kejelasan rute pencapaian dan efesiensi pergerakan pengunjung dan waktu.
- Kenyamanan.
Menurut Weisman (1981).
- Teknik Behavioral Mapping menurut Haryadi (1995) :
 - Person Centered Mapping.
 - Place Centered Mapping.



3. BAB III METODA PENELITIAN

3.1. Diskripsi Penelitian.

Paradigma fenomenologis rasionalistik digunakan dalam penelitian ini, dengan penggalian data yang menjelaskan ciri, dengan menggali fenomena lewat pemikiran logic dengan kesesuaian dengan menggunakan pemetaan perilaku (Person Centered Mapping) dan pembahasan dengan teori Gerald D. Weisman dalam modeling Environment Behaviour System (1981) kaitannya dengan Aksesibilitas dan Kenyamanan dan teori lainnya. Penelitian ini merupakan penelitian perilaku yang berkaitan dengan hubungan antara manusia dan lingkungannya (setting), lewat paham rasionalistik dengan fenomena dan data yang terjadi di lapangan untuk menemukan suatu kesimpulan.

Sedangkan untuk menganalisa data penelitian menggunakan kesamaan isi (content analysis) dan deskriptif. Content analysis merupakan analisa alamiah tentang isi pesan suatu komunikasi yang mencakup : klarifikasi tanda – tanda yang dipakai dalam komunikasi dan penggunaan criteria sebagai dasar klarifikasi (Muhadjir, 1992). Deskriptif, dengan tujuan menggambarkan sifat suatu keadaan yang sementara berjalan pada saat penelitian dilakukan dan memeriksa sebab – sebab dan gejala – gejala (Sevilla, 1993)

3.2. Cara Penelitian.

Penelitian dilakukan dengan observasi awal terhadap koridor jalur Sudirman terutama jalur pejalan kaki, pada observasi awal ini terlihat bahwa jalur pejalan kaki hampir tidak di manfaatkan oleh pejalan kaki. Dalam tahap observasi ini

muncul dugaan bahwa tidak dimanfaatkannya jalur pejalan kaki berkaitan dengan terganggunya *atribut aksesibilitas*. Dan fenomena yang timbul dalam tahap observasi awal ini dikaitkan dengan kajian teori / pustaka yang berhubungan dengan kriteria pengamatan perilaku / aktivitas pengguna jalan di pedestrian. Hal ini dilakukan dengan jalan;

- 1 Mengkaji hasil pengamatan dilapangan (tahap observasi awal)
- 2 Teori yang berkaitan dengan kriteria pedestrian, pejalan kaki dan kota digunakan untuk mengetahui kriteria dasar pedestrian secara umum.
- 3 Teori tentang persepsi dan perilaku manusia digunakan untuk mengetahui motivasi dan keinginan pelaku (manusia).
- 4 Teori tentang atribut aksesibilitas dan kenyamanan.

a. Langkah persiapan

1. Mengamati dan mengidentifikasi obyek kawasan.
2. Menyusun data – data fisik dan non fisik serta teoritis
3. Mempersiapkan alat penelitian dan pertanyaan
4. Menentukan sampel dan responden.

b. Pelaksanaan penelitian

1. membuat sketsa perilaku responden
2. membuat format dalam bentuk sketsa dan tabel
3. menganalisa data dengan teori yang diterapkan
4. melakukan pembahasan dari analisa tersebut
5. menarik kesimpulan
6. membuat laporan

- d. tahap akhir
 1. penyusunan kesimpulan
 2. penyusunan laporan akhir
 3. revisi akhir

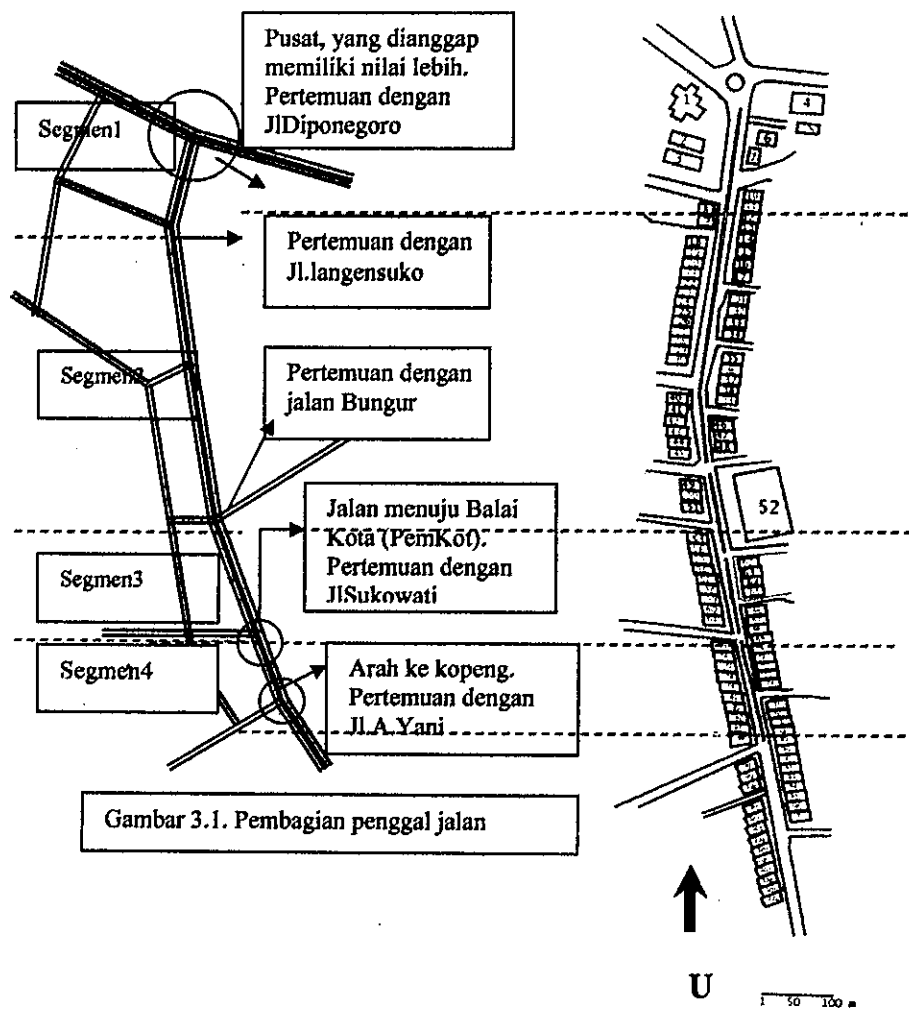
3.3. Operasional Penelitian

Penelitian ini meliputi segala kegiatan yang dilakukan pejalan kaki pada jalan Sudirman meliputi segala properti yang ada di koridor jalan Sudirman terutama jalur pejalan kaki.

Kegiatan operasional ini meliputi;

- Kondisi fisik, kondisi fisik koridor jalan Sudirman yang ada.
- Kondisi spatial, yaitu kondisi ruang bagi pejalan kaki, meliputi aktivitas, sirkulasi, suasana dan pemandangan yang menarik.

3.4. Wilayah Penelitian



Gambar 3.1. Pembagian penggal jalan

3.5. Metoda Penggalan Data.

Data dan informasi dari lapangan adalah data tentang lingkungan fisik (kondisi fisik) terhadap jalur pejalan kaki pada wilayah penelitian dan data menyangkut perilaku pejalan kaki :

- Data terhadap kondisi fisik pada jalur pejalan kaki, berkaitan dengan :
 1. Keadaan jalur pejalan kaki berkaitan dengan bentuk, ukuran dan suasana yang terjadi
 2. Elemen – elemen street furniture pada wilayah penelitian
- Data yang berkaitan dengan pejalan kaki dan aktivitasnya.

Dalam langkah pertama untuk mendapatkan gambaran terhadap kondisi jalur pejalan kaki dan suasananya, maka peneliti melakukan observasi awal terkait dengan setting jalur pejalan kaki dan pejalan kaki.

Kemudian dilakukan observasi lanjutan dengan mapping berdasarkan kajian pustaka, yang dilakukan pada tempat dan waktu tertentu (jam – jam sibuk). Kemudian dilanjutkan dengan teknik wawancara terhadap responden yang tertentu.

Langkah – langkah penelitian tersebut di perkuat dengan gambaran visual (foto) yang terkait dengan obyek penelitian.

3.5.1. Metoda Pengumpulan Data.

Pengumpulan data dilakukan dengan 2 (dua) cara yaitu; Observasi (Behavioral Mapping) dan Wawancara terhadap responden (sebagai hasil penentuan sejumlah reponden yang diharapkan layak mendukung penelitian ini), dengan tahapan;

1. Meneliti perilaku pejalan kaki dengan (Person Centered Mapping), yang didiskripsikan dan didiagramkan; jenis dan bentuk perilaku tersebut dilakukan oleh seseorang atau kelompok orang yang diamati, yaitu: bapak – bapak, ibu – ibu, karyawan – karyawan, remaja putra dan remaja putri.
2. Melakukan komunikasi dengan responden, yaitu mengajukan pertanyaan untuk menjangkau informasi dari responden dengan mengajukan pertanyaan secara verbal, bebas.
3. Merencanakan waktu pengamatan, yaitu pada hari kerja (senin s/d sabtu) dan hari minggu.

Waktu penelitian ditentukan dengan dasar pertimbangan, yaitu

1. Pagi, pukul 08.00 – 10.00: orang berangkat kerja dan mulainya kegiatan perdagangan.
2. Siang, pukul 11.00- 13.00: kegiatan perdagangan mencapai titik kesibukan, orang istirahat, dan pulang sekolah.
3. Sore, pukul 16.00 – 17.00 : pulang dari kerja dan jalan – jalan.

Waktu pengamatan diambil pada waktu yang paling ramai (peak time) dan tempat tertentu yang dapat dilakukan pengamatan perilaku pejalan kaki.

3.5.2. Penentuan Responden

Penelitian ini menggunakan sampel (sebagian dan wakil dari populasi yang diteliti) yaitu Purposive Sample. Purposive sample bertujuan dilakukan dengan cara mengambil subjek bukan didasarkan atas strata, random atau daerah tetapi didasarkan atas tujuan tertentu. Yang pengambilan sampelnya tidak didasarkan pada jumlah sampelnya, melainkan memberikan perhatian pada kedalaman penghayatan obyek. Teknik ini diambil oleh peneliti karena adanya keterbatasan waktu dan tenaga. Data responden adalah laki – laki dan perempuan sebagai pengguna jalur pejalan kaki dengan pembagian didasarkan pada ciri – ciri / klasifikasi dari populasi yaitu pejalan kaki. Dengan subyek :

- Pelajar
- Karyawan
- Orang awam / biasa.

Jumlah responden ditentukan pada saat penelitian di lapangan (dengan pertimbangan dari responden yang ada dan kondisi tiap segmen)

3.5.3. Wawancara.

Pengumpulan data yang didapatkan langsung dari sumber pengamatan mengenai permasalahan yang hendak dikaji dilakukan setelah Behavioral Mapping dilakukan. Penggalan data ini bertujuan untuk mendapatkan informasi mengenai kriteria pedestrian yang dibutuhkan oleh mereka. Dan teknik wawancara yang digunakan adalah wawancara tidak terstruktur, untuk pendalaman pertanyaan

yang dapat mengarahkan yang di wawancara untuk mengungkapkan suatu situasi atau keadaan.

3.5.4. Sketsa

Teknik pengumpulan data ini bertujuan untuk mendapatkan gambaran lokasi yang dituju dan dilalui oleh pejalan kaki. Dengan Person Centered mapping dan Place Centered mapping ini untuk melihat perilaku dan lokasi yang ramai dilalui oleh pejalan kaki.

3.6. Analisa Data.

Untuk menganalisis hasil dengan content analysis yaitu merupakan analisis ilmiah tentang isi pesan suatu komunikasi (Barcus dalam Noeng Muhadjir), dengan melihat kecenderungan terbanyak. Analisis data dilakukan setelah semua data terkumpul dan dipetakan dengan behavioural mapping, sehingga diharapkan dapat diperoleh kelompok sampel yang mempunyai spesifik kegiatan yang terjadi dan alur pergerakan pada ruang gerak di jalur pejalan kaki. Dan dikaitkan dengan aksesibilitas dan kenyamanan pengguna sebagai dasar kriteria.

Proses dalam analisis pada penelitian ini adalah:

- Mengkaji data fisik tempat-tempat yang dituju dan dilalui pejalan kaki.
- Mengelompokkan dan mengklasifikasi data dari Behavioral Mapping dan wawancara yang diperoleh dari responden dan pengamatan berdasarkan aktivitas, waktu dan tempat berlangsung.

- data yang diperoleh dari wawancara dan angket dikelompokkan sesuai dengan kategori yang diinginkan, dan dijelaskan (analisa data penelitian deskriptif) dan melihat kecenderungan terbanyak yang terjadi.
- Setelah itu dilakukan pembahasan terhadap data – data yang ada/ diperoleh.

3.7. Variabel penelitian

1. Jalur Pejalan Kaki

Aspek fisik yaitu :

- Kondisi jalur pejalan kaki
- Kondisi elemen street furniture

2. Pejalan Kaki

- Aktifitas dan perilaku pejalan kaki
- Responden

3.8. Alat Penelitian

Alat penelitian yang digunakan adalah:

1. site plan area penelitian untuk mengetahui area pergerakan
2. kamera foto / handycam.
3. kertas dan alat tulis untuk sketsa
4. alat perekam suara.
5. meteran.

4. BAB IV KAWASAN PENELITIAN

4.1. Diskripsi wilayah

Kota Salatiga yang terletak pada

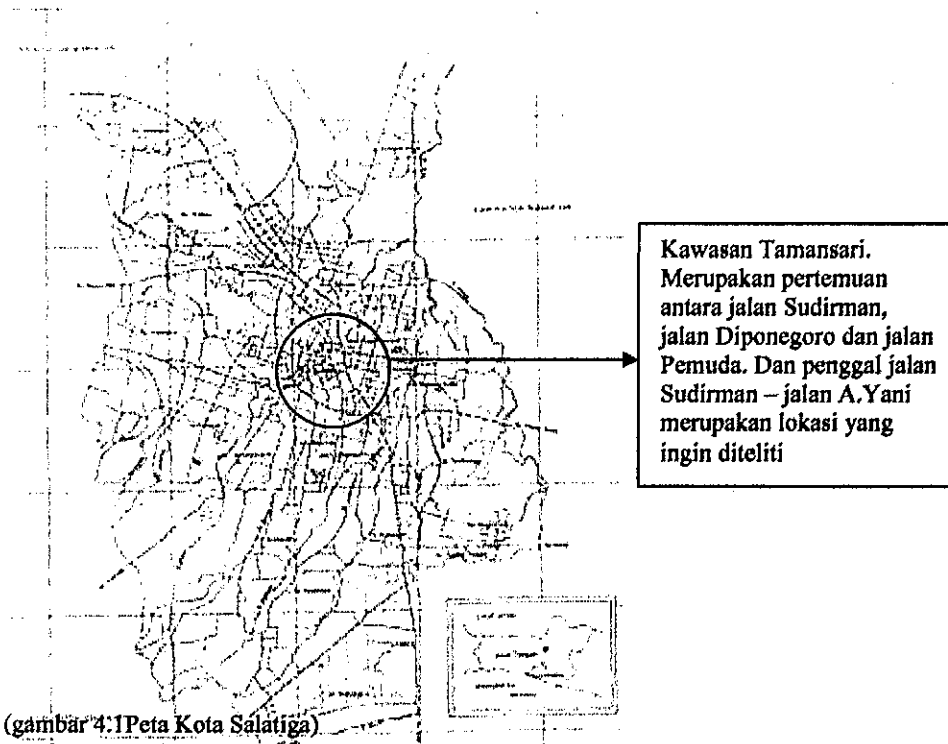
Batas $7^{\circ} 17' - 7^{\circ} 23'$ Lintang Selatan

$110^{\circ} 28' - 110^{\circ} 32'$ Bujur Timur

Tinggi 450 – 800 diatas permukaan air laut

Terletak di kaki gunung Merbabu dan gunung kecil gajah Mungkur dan Telomoyo. Dan berada di perlintasan antara kota Semarang dan kota Surakarta.

Dalam penelitian ini, mengambil seting kawasan perdagangan di kota salatiga, terutama pada koridor jalan Sudirman. Jalur jalan ini menarik untuk diteliti, sebab merupakan jalan kolektor primer dan terdapat areal pertokoan dipinggir jalan, dan mungkin terdapat suatu permasalahan yang berkaiatan dengan jalur pejalan kaki.



4.2. Tinjauan Koridor Jalan Sudirman.

4.2.1. Penggunaan lahan.

Menurut RTRK kota Salatiga, bahwa penggunaan lahan di kota Salatiga meliputi : perumahan, perusahaan, industri, jasa dan non-urban. Sesuai dengan fungsi kegiatan pada jalan Sudirman sebagai kawasan perdagangan yang melayani fungsi – fungsi yang bersifat bisnis dan komersial, baik berupa perdagangan murni (perdagangan barang) maupun perdagangan jasa (komersial).

4.2.2. Aksesibilitas

Kota Salatiga mempunyai kedudukan yang sangat strategis yaitu terletak diantara dua pusat pertumbuhan Kota Surakarta dan Semarang, dan dilalui oleh jalan arteri primer yang menghubungkan kedua kota tersebut. Pergerakan barang dan jasa diantara Kota salatiga dan Kota Semarang serta dengan kota di wilayah Hinterland memerlukan jaringan jalan yang memadai. Berdasarkan fungsinya jalan Sudirman (Bundaran Tamansari hingga A. Yani) merupakan jalan kolektor primer dengan panjang 900 meter dengan lebar Damaja 22 meter dan jenis perkerasanya dengan aspal.

Diagram 2.1 Rencana pengembangan Jl. Sudirman, Salatiga ditinjau dari RTRK kota Salatiga

NO	RTRK SALATIGA TH 1990/1991 – 2010/2011	JL. SUDIRMAN SAAT INI
1.	Rencana Tata Guna Lahan	Merupakan kawasan campuran (perdagangan, jasa, perkantoran dan pemukiman).
2.	Rencana Jaringan Jalan	Merupakan jalan Kolektor Primer
3.	Rencana Sistem Pergerakan	Merupakan jalur untuk angkutan kota dengan pergerakan dua arah
4.	Rencana Sistem Jaringan Utilitas.	

	<p>A. Sistem Air Bersih</p> <p>B. Sistem Jaringan Listrik</p> <p>C. Sistem jaringan Telepon</p> <p>D. Sistem Pengelolaan Sampah</p> <p>E. Rencana Jaringan Drainase</p>	<p>Merupakan jaringan utama.</p> <p>Merupakan sistem jaringan tegangan tinggi.</p> <p>Merupakan sistem jaringan Existing</p> <p>Memiliki jaringan angkutan sampah</p> <p>Merupakan Main Sistem dengan saluran primer</p>
5.	<p>Rencana Pengembangan dan Penanganan Fasilitas Kota.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Pemukiman - Perdagangan dan Jasa - Pendidikan - Kesehatan 	<p>Direncanakan sebagai pusat perdagangan di kota Salatiga</p> <p>Pemukiman berada di belakang area perdagangan.</p> <p>Terdapat pasar, ruko, dan kantor serta Mal.</p>
6.	Peribadatan	Terdapat gereja dan masjid di ujung sumbu jalan Sudirman
7.	Rencana Konservasi Bangunan kuno	Adanya bangunan konservasi yaitu; gereja, rumah dinas.
8.	Kegiatan Sektor Informal	Adanya kegiatan yang berlangsung pada saat kegiatan perdagangan dan jasa tutup,

4.3. Tinjauan Penggal jalan Sudirman dalam konteks kawasan



Gambar 4.2 penggal jalan sudirman.
Sumber Bappeda Salatiga

Jalan Sudirman dilihat dari kedudukan geografisnya terletak di tengah kota Salatiga yang merupakan bagian dari kecamatan Tingkir. Yang dalam pengembangan kota salatiga sebagai pusat perdagangan dan jasa. Sehingga terpusat perkembangan kota salatiga didaerah ini.

4.3.1. Elemen fisik penggal jalan Sudirman

Elemen fisik yang ada pada penggal jalan Sudirman, berkaitan dengan urban design adalah:

1. Tata Guna Lahan

Penggal jalan ini mempunyai pola bentukan massa yang linear memanjang mengikuti pola jalannya. Sehingga pola ini cukup representatif untuk fungsi kawasan tersebut sebagai kawasan perdagangan dan jasa.

2. Massa Bangunan Dalam Kawasan

a. Tinggi Bangunan

Tinggi bangunan yang direncana pada kawasan tersebut adalah 3 – 6 lantai, dimulai dari bundaran Tamansari hingga Pertemuan jalan A.Yani.

b. Penampilan Bangunan

Karena kawasan tersebut sebagai daerah perdagangan dan jasa, sehingga hampir seluruh bangunan merupakan unit –unit bangunan yang ramping dan erdiri dari 2 lantai atau lebih.

3. Sirkulasi dan Parkir

Jalan Sudirman merupakan jalan Kolektor Primer dengan 2 jalur dan tiap jalur memiliki 2 lajur, sehingga jalan ini memiliki lebar yang cukup untuk menunjang pergerakan transportasi. Karena daerah ini merupakan kawasan perdagangan dan jasa, maka parkir menjadi hal yang penting. Kecuali mal Tamansari, hampir semua parkir mengambil jalan untuk parkir.

4. Ruang Terbuka.

Pada kawasan ini ruang terbuka, berupa jalan dengan panjang jalan 900 m lebar damaja 22 m, jalur pedestrian disisi jalan dan taman yang terletak di depan Mal Tamansari dan pulau jalan yang membagi dua jalan sudirman, untuk mengatur sirkulasi jalan tersebut.

5. Ruang Luar Kawasan.

Pada penggal jalan Sudirman – A.Yani, dilihat dari bentuk jalannya dikategorikan sebagai Path, elemen kota yang merupakan rute – rute sirkulasi yang digunakan untuk pergerakan di dalam kota. Dan dengan fungsinya sebagai kawasan perdagangan, sehingga menimbulkan ruang luar yang aktif dengan berbagai aktivitas yang ada (activity support).

6. Jalur pedestrian

Merupakan jalur pejalan kaki tanpa pelindung atap dengan lebar sekitar 1,5 m. Dengan adanya jalur pedestrian disepanjang jalan Sudirman sebenarnya sudah baik untuk melayani pejalan kaki, namun kondisi fisik jalur pedestrian dan ketinggian jalur pedestrian yang tidak rata sehingga dianggap kurang memadai bagi pejalan kaki. Pejalan kaki yang melewati jalan ini kebanyakan adalah orang yang beraktivitas di sepanjang jalan Sudirman, yaitu pegawai / karyawan toko / pedagang dan pembeli.

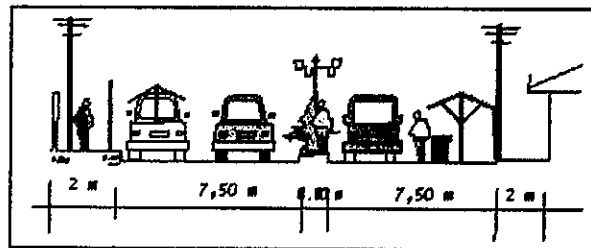
4.4. Karakteristik segmen – segmen penggal jalan Sudirman.

Untuk mengetahui karakter fisik dan aktivitas yang terjadi, maka jalur pejalan kaki itu akan dibagi dalam beberapa segmen.

4.4.1. Segmen I penggal jalan Sudirman sampai pertigaan

Jl.Langensuko.

a. Dimensi dan kondisi jalur pejalan kaki.

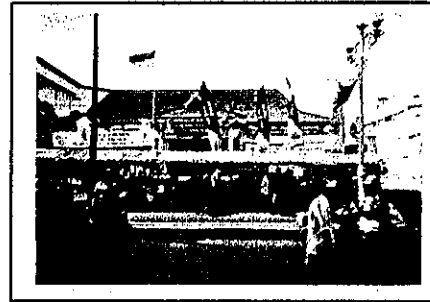


(Gambar4.3: Peta Jl Sudirman dan potongan jalan segmen I jalan Sudirman dari bundaran Tamansari sampai Jl Langensuko.)

Terdapat jalur pejalan kaki pada segmen ini, dengan lebar 2 meter, tetapi kondisi jalur pejalan kaki di sisi timur masih baik tetapi tidak di dimanfaatkan oleh pejalan kaki. Sedangkan disisi barat, kondisi jalur pejalan kaki masih baik, tetapi dimensi jalur pejalan kaki di beberapa tempat berkurang akibat adanya elemen street furniture pada jalur pejalan kaki.



(situasi jalur 2 orang wanita yang berjalan di jalur pejalan kaki di depan gedung BHS)



(Situasi para pejalan kaki berjalan di pinggir jalan raya, di depan gedung BNI)



(Peta penggal Jl Sudirman)
sumber Bappeda



(Situasi sebagian badan jalan raya dari Mal tamansari hingga Pasaraya di manfaatkan oleh PKL)



(Situasi jalur pedestrian pada penggal Jl Sudirman, didepan ruko. Yang dimanfaatkan oleh PKL yang menjual jasa service jam dan tenda PKL menghalangi Jalur pejalan kaki)

(Gambar 4.4: Peta Jl Sudirman dan situasi jalur pedesstrian pada segman I jalan Sudirman dari bundaran Tamansari sampai Jl Langensuko.)
Sumber survei lapangan

Pada segmen I yang merupakan daerah pertemuan antara jalan Sudirman, jalan Diponegoro dan jalan Pemuda, yang merupakan jalan kolektor utama. Jalan Sudirman, terdiri dari 2 jalur dengan tiap jalur memiliki 2 lajur dan 1 lahan parkir dipinggir jalan. Serta memiliki jalur pedestrian di sisi jalan dan terdapat pulau jalan yang membagi jalan tersebut. Dipulau jalan terdapat street furniture berupa, lampu jalan, tanaman dan penunjuk jalan. Di kawasan ini terdapat mal Tamansari, sebagai tempat perbelanjaan modern. Mal Tamansari merupakan akses yang menarik pada kawasan tersebut. akan tetapi kegiatan jalur pejalan kaki terganggu karena adanya aktivitas perdagangan dan jasa, terlebih pada sebelah timur jalan Sudirman. Ini karena pada daerah tersebut didominasi oleh perkantoran, sehingga PKL yang berjualan disepanjang jalur pedestrian mengganggu pejalan kaki untuk menuju daerah tersebut. Terlebih tenda yang mereka gunakan untuk berjualan hampir memenuhi badan jalur pedestrian, sehingga pejalan kaki berjalan pada badan jalan.

Sedangkan pada sebelah barat jalan Sudirman, banyak dimanfaatkan oleh pedagang tetap (ruko), sehingga terkadang jalur pedestrian dimanfaatkan untuk tempat bongkar muat barang dagangan mereka.

e. Tata Hijua

Sepanjang jalur pejalan kaki di kawasan ini tidak ada pohon di sisi jalur laur pejalan kaki, tanaman hanya terdapat pada median jalan (pulau jalan) sebagai pembatas jalan.

f. Kelengkapan jalur pejalan kaki

Beberapa elemen yang terdapat pada segmen ini adalah tiang listrik, tiang telepon, yang letaknya tidak beraturan, kadang di pulau jalan.

Atau di jalur pejalan kaki yang dapat berpengaruh pada dimensi efektif pemanfaatan jalur pejalan kaki (120 – 190 cm)

g. Sektor informal

Pedagang kaki lima pada segmen ini banyak berjualan di pinggir jalan di sisi timur jalan Sudirman, yaitu pedagang makanan, pedagang minuman, pedagang buah, pedagang tas. Sedangkan disisi barat pedagang berjualan dengan memanfaatkan mobil yang di parkir di jalan. Mereka berjualan di sepanjang jalan tersebut berharap mempunyai akses yang baik dengan pedagang.

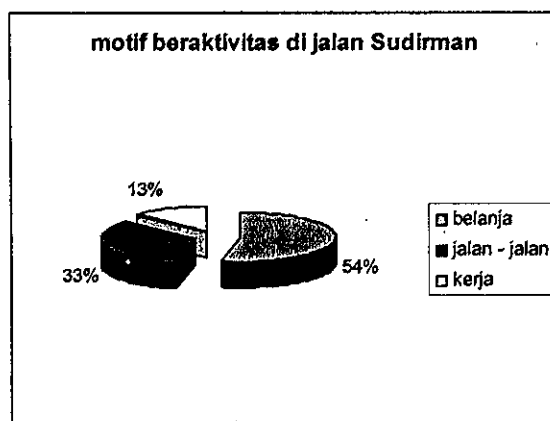
h. Pengunjung

pejalan kaki sebagai pengunjung mempunyai kegiatan bermacam – macam ada yang duduk, berjalan, berdiri. Posisi pengunjung cenderung di ujung jalan. Berdasarkan motif responden datang di segmen I dengan 15 responden adalah

tabel 4.1 motif kedatangan pejalan kaki di segmen 1

	Motif kedatangan pejalan kaki di jalan Sudirman	Jumlah Responden	Persentase
1	Belanja	8	54%
2	Jalan – jalan /	5	33%
3	Kerja	2	13%
	Total responden	15	100%

Diagram 4.1 Motif kedatangan pejalan kaki di segmen 1

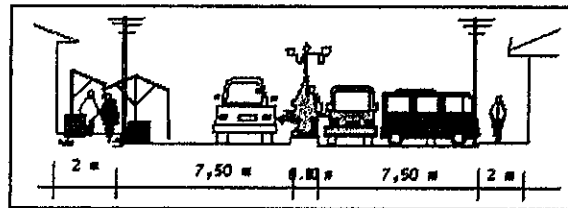


Pada segmen 1, dari hasil wawancara didapatkan bahwa,kecenderungan pejalan kaki untuk datang ke jalan Sudirman dalam rangka untuk belanja karena 54% dari pejalan kaki , kemudian untuk jalan – jalan (rekreasi) sebanyak 33% pejalan kaki dan untuk kerja sebanyak 13 %. Selain banyaknya pejalan kaki yang berbelanja juga banyak pejalan kaki yang datang pada segmen 1 untuk melihat lihat.

4.4.2. Segmen II penggal jalan Langensuko sampai pertigaan Jl.Bungur.

a. Dimensi dan kondisi jalur pejalan kaki

Pada kawasan ini terdapat pasaraya salatiga yang merupakan pasar tradisional yang telah menempati bangunan baru. Yang bertujuan agar para pedagang dapat menempati kios – kios yang sesuai dengan barang dagangan mereka. Sehingga pedagang tidak lagi memanfaatkan jalan untuk berjualan. Tetapi walaupun sudah tersedia pasaraya tersebut, masih ada juga pedagang yang berjualan di pinggir jalan. Yang dampaknya mengurangi lahan parkir kendaraan, sehingga parkir kendaraan lebih menjorok ke badan jalan. Dengan makin menjoroknya parkir kendaraan ini mengakibatkan badan jalan menyempit dan arus kendaraan menjadi melambat.



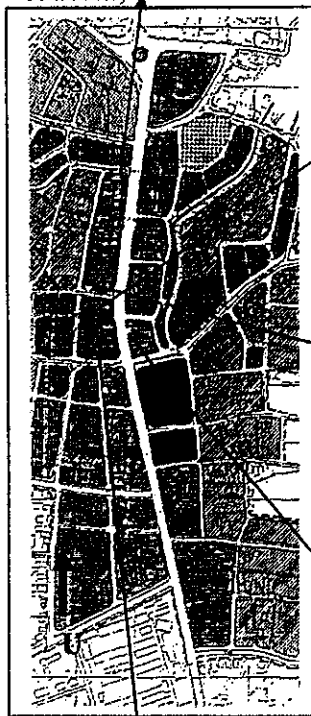
(Gambar 4.5: Peta Jl Sudirman dan potongan jalan segman II dari Jalan Langensuko sampai Jalan Bungur)
sumber survei lapangan



(situasi gerak pejalan kaki yang memiringkan badan akibat sempitnya ruang gerak akibat tenda PKL dan tiang reklame)



(Situasi jalur pejalan kaki akibat aktivitas jual beli di jalur pejalan kaki dan sempitnya ruang gerak akibat PKL dan Boks telepon)



(Peta Jl Sudirman)



(2 wanita yang berjalan di jalur pejalan kaki di depan toko Paris roti)



(situasi di jalur pejalan kaki akibat adanya bakul gendong di muka toko)



(Situasi dipejalan kaki berjalan di pinggir jalan di ruko pasaraya)

(Gambar 4.6: Peta Jl Sudirman dan situasi segman jalan Sudirman dari Jl Langensuko sampai Jl Bungur). Sumber Survei lapangan

Sepanjang jalur pejalan kaki di kawasan ini tidak ada pohon di sisi jalur laur pejalan kaki, tanaman hanya terdapat pada median jalan (pulau jalan) sebagai pembatas jalan.

c. Kelengkapan jalur pejalan kaki

Beberapa elemen yang terdapat pada segmen ini adalah tiang listrik, tiang telepon, yang letaknya tidak beraturan, kadang di pulau jalan.

Atau di jalur pejalan kaki yang dapat berpengaruh pada dimensi efektif pemanfaatan jalur pejalan kaki (120 – 190 cm). dan juga terdapat boks telepon umum yang di letakkan di jalur pejalan kaki.

d. Sektor informal

Pedagang kaki lima pada segmen ini banyak berjualan di pinggir jalan di sisi timur jalan Sudirman, yaitu pedagang makanan, pedagang minuman, pedagang buah, pedagang tas serta reperasi jam tangan. Sedangkan disisi barat jenis pedagang kaki lima adalah penjual majalan, poster dan vcd serta makanan dan minuman Mereka berjualan di sepanjang jalan tersebut berharap mempunyai akses yang baik dengan pedagang.

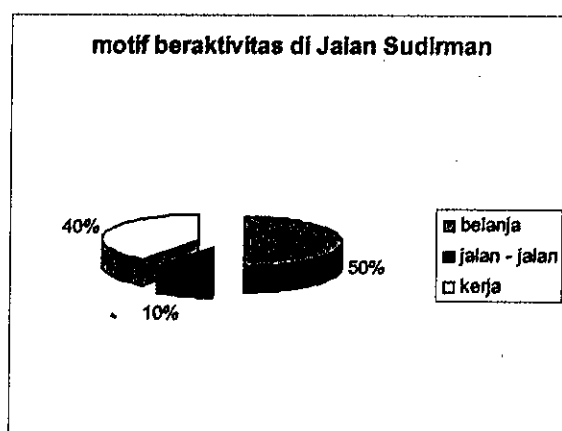
e. Pengunjung

pejalan kaki sebagai pengunjung mempunyai kegiatan bermacam – macam ada yang duduk, berjalan, berdiri. Posisi pengunjung cenderung di ujung jalan. Berdasarkan motif responden datang di segmen I dengan 10 responden adalah

Tabel 4.2 motif kedatangan pejalan kaki di segmen 2

	Motif kedatangan pejalan kaki di jalan Sudirman	Jumlah Responden	%
1	Belanja	5	50%
2	Jalan – jalan /	1	10%
3	Kerja	4	40%
	Total responden	10	100%

Diagram 4.2 Motif kedatangan pejalan kaki di segmen 2



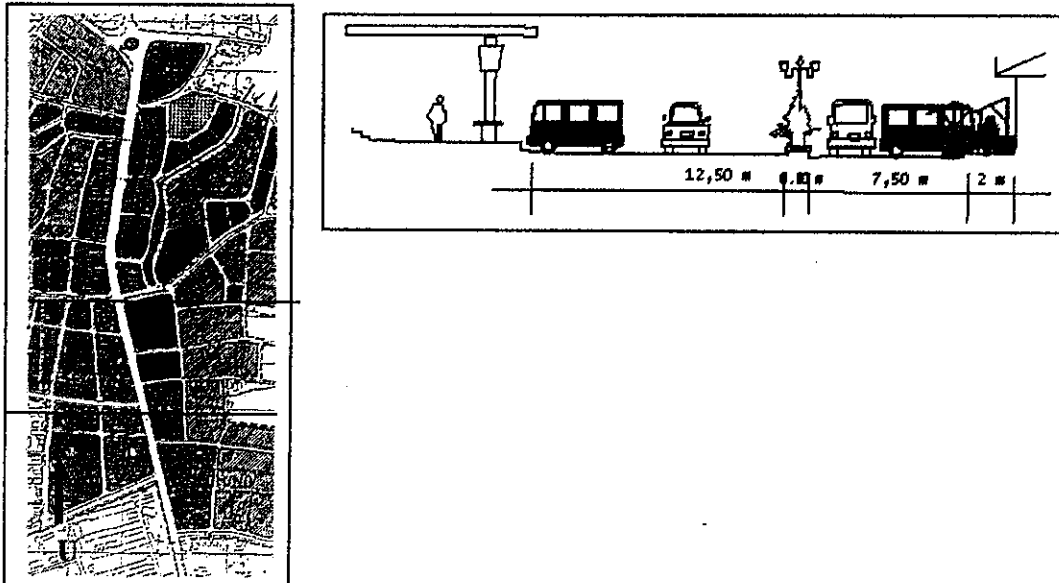
Pada segmen 2, dari hasil wawancara didapatkan bahwa, kecenderungan pejalan kaki untuk datang ke jalan Sudirman dalam rangka untuk belanja karena ada 50 % dari jumlah responden yang menjawab bahwa keperluan mereka untuk datang ke jalan Sudirman untuk belanja, baru kemudian untuk kerja sebanyak 40% kemudian untuk jalan – jalan (rekreasi) sebanyak 10%. Banyaknya pejalan kaki yang berbelanja menjadi hal biasa karena jalan Sudirman merupakan kawasan perdagangan dan jasa, akan tetapi banyak juga yang datang ke jalan Sudirman untuk bekerja, yang merupakan pegawai toko maupun para pedagang.

4.4.3. Segmen III penggal jalan Bungur sampai jalan Sukowati

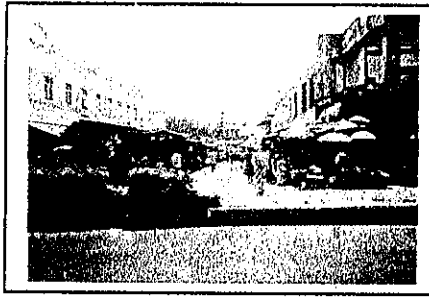
a. Dimensi dan Kondisi jalur pejalan kaki.

Di kawasan ini terdapat pertigaan antara jalan Sudirman dan jalan Sukowati, yang merupakan akses menuju kawasan pemerintahan kota Salatiga.

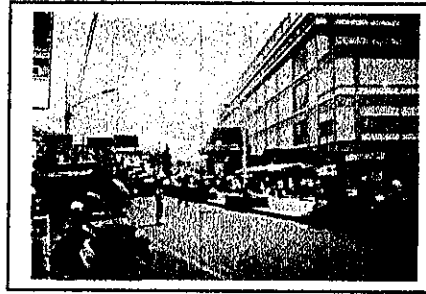
Tetapi walaupun sudah tersedia pasaraya tersebut, masih ada juga pedagang yang berjualan di pinggir jalan yang dampaknya mengurangi lahan parkir kendaraan, sehingga parkir kendaraan lebih menjorok ke badan jalan. Dengan makin menjoroknya parkir kendaraan ini mengakibatkan badan jalan menyempit dan arus kendaraan menjadi melambat.



(Gambar 4.7: Peta Jl Sudirman dan potongan jalan segman II dari Jalan Bungur sampai Jalan Sukowati)
sumber survei lapangan



(situasi aktivitas pedagang yang berjualan disekitar pasaraya)



(Situasi di depan pasaraya)



Peta Jl Sudirman



(2 orang sedang berbicara di jalur pejalan kaki yang juga dimanfaatkan oleh PKL)



(Jalur pejalan kaki diujung jalan Sukowati yang dimanfaatkan oleh PKL dan ada orang berjualan)



(Situasi di depan pasaraya yang dimanfaatkan untuk PKL dan becak menunggu penumpang)

(Gambar 4.8: Peta Jl Sudirman dan situasi segman jalan Sudirman dari Jl Bungur sampai Jl Sukowati). Sumber Survei lapangan

b. tata hijau.

Sepanjang jalur pejalan kaki di kawasan ini tidak ada pohon di sisi jalur laur pejalan kaki, tanaman hanya terdapat pada median jalan (pulau jalan) sebagai pembatas jalan.

c. Kelengkapan jalur pejalan kaki

Beberapa elemen yang terdapat pada segmen ini adalah tiang listrik, tiang telepon, yang letaknya tidak beraturan, kadang di pulau jalan.

Atau di jalur pejalan kaki yang dapat berpengaruh pada dimensi efektif pemanfaatan jalur pejalan kaki (120 – 190 cm). dan juga terdapat boks telepon umum yang di letakkan di jalur pejalan kaki.

d. Sektor informal

Pedagang kaki lima pada segmen ini banyak berjualan di pinggir jalan di sisi timur jalan Sudirman, yaitu pedagang makanan, pedagang minuman, pedagang buah, pedagang tas serta reperasi jam tangan. Sedangkan disisi barat jenis pedagang kaki lima adalah penjual majalan, poster dan vcd serta makanan dan minuman Mereka berjualan di sepanjang jalan tersebut berharap mempunyai akses yang baik dengan pedagang.

e. Pengunjung

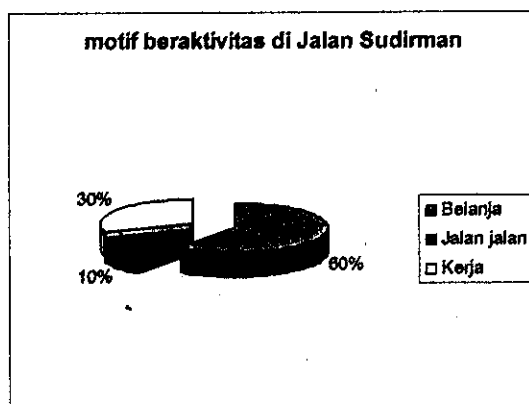
pejalan kaki sebagai pengunjung mempunyai kegiatan bermacam – macam ada yang duduk, berjalan, berdiri. Posisi pengunjung cenderung di ujung jalan.

Berdasarkan motif responden dari di segmen III dengan 10 responden adalah

Tabel 4.3 motif kedatangan pejalan kaki disegmen 3

	Motif kedatangan pejalan kaki di jalan Sudirman	Jumlah Responden	Persentase
1	Belanja	6	60%
2	Jalan – jalan /	1	10%
3	Kerja	3	30%
	Total responden	10	100%

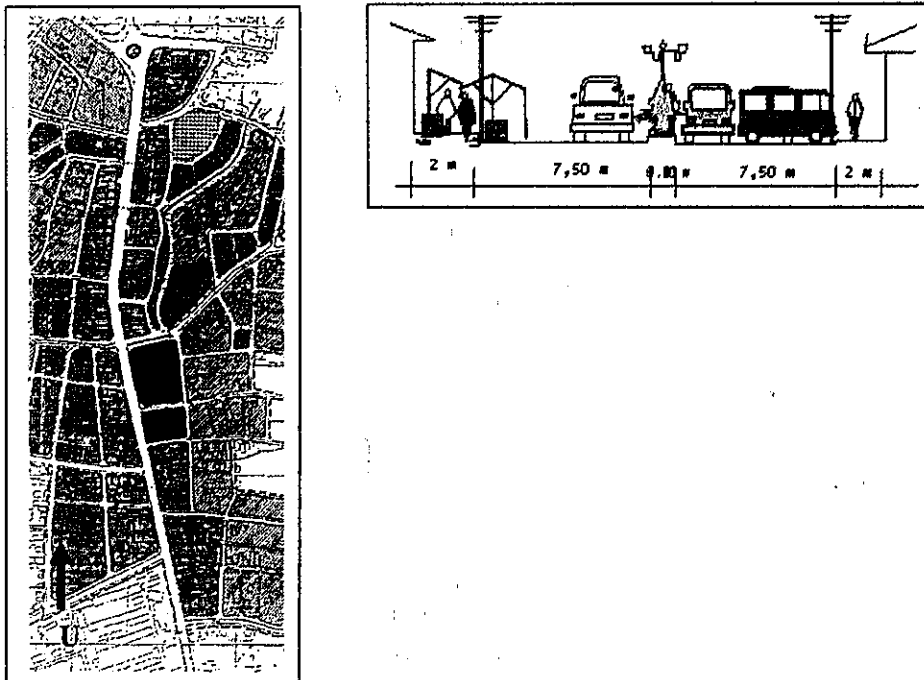
Diagram 4.3 Motif kedatangan pejalan kaki di segmen 3



Pada segmen 3, dari hasil wawancara didapatkan bahwa, kecenderungan pejalan kaki untuk datang ke jalan Sudirman dalam rangka untuk belanja sebanyak 60% dari jumlah responden, kemudian untuk bekerja sebanyak 30% dari responden dan jalan – jalan sebanyak 10%.

4.4.4. Segmen IV penggal jalan Sukowati sampai pertigaan Jl. A. Yani.

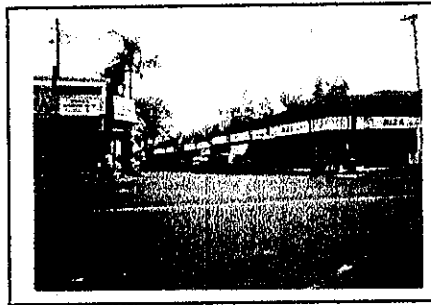
Pada kawasan ini, tidak berbeda jauh dengan segmen I dan segmen II, yaitu merupakan areal perdagangan dan jasa. Banyak terdapat ruko disepanjang jalan tersebut juga terdapat ruko – ruko baru yang diperuntukkan bagi para pedagang di sepanjang jalan A. Yani. Tetapi dalam pengamatan ruko – ruko ini tidak banyak dimanfaatkan oleh para pedagang.



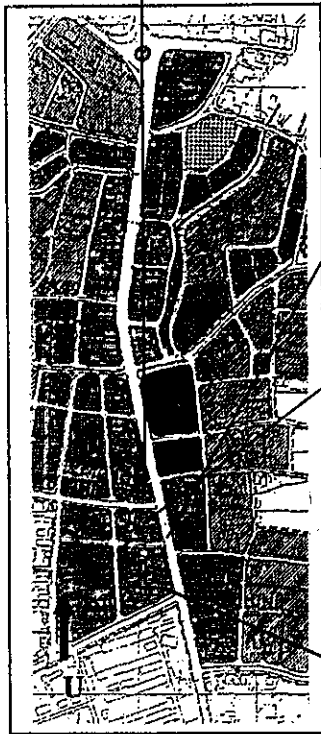
(Gambar4.9: Peta Jl Sudirman dan potongan jalan segmen III dari Jalan Sukowati sampai Jalan A.Yani)



(:situasi Jl A. Yani)



(:situasi Ruko di Jalan Sukowati)



(Peta Jalan Sudirman)



(:situasi Ruko di jalan Sudirman, dan jalur pedestrian digunakan untuk parkir motor)



(:situasi Jl Sudirman dilihat dari pertigaan jalan A. Yani)

(Gambar 4.10: Peta Jl Sudirman dan situasi jalan segman III dari Jalan Sukowati sampai Jalan A.Yani). Sumber Survei lapangan.

b. tata hijau.

Sepanjang jalur pejalan kaki di kawasan ini tidak ada pohon di sisi jalur laur pejalan kaki, tanaman hanya terdapat pada median jalan (pulau jalan) sebagai pembatas jalan.

c. Kelengkapan jalur pejalan kaki

Beberapa elemen yang terdapat pada segmen ini adalah tiang listrik, tiang telepon, yang letaknya tidak beraturan, kadang di pulau jalan.

Atau di jalur pejalan kaki yang dapat berpengaruh pada dimensi efektif pemanfaatan jalur pejalan kaki (120 – 190 cm). Terdapat lampu pengatur lalu lintas pada pertigaan jalan A.Yani dan jalan Sudirman.

d. Sektor informal

Pedagang kaki lima pada segmen ini banyak berjualan di pinggir jalan di sisi timur dan barat jalan Sudirman, yaitu pedagang makanan, pedagang minuman, pedagang ronde. Mereka berjualan di sepanjang jalan tersebut berharap mempunyai akses yang baik dengan pedagang.

e. Pengunjung

pejalan kaki sebagai pengunjung mempunyai kegiatan bermacam – macam ada yang duduk, berjalan, berdiri. Posisi pengunjung cenderung di ujung jalan. Berdasarkan motif responden dari di segmen IV dengan 10 responden adalah

Tabel 4.4 motif kedatangan pejalan kaki di segmen 4

	Motif kedatangan pejalan kaki di jalan Sudirman	Jumlah Responden	Persentase
1	Belanja	4	40%
2	Jalan – jalan /	4	40%
3	Kerja	1	10%
4	Jemput anak sekolah	1	10%
	Total responden	10	100%

Diagram 4.4 Motif kedatangan pejalan kaki di segmen 4

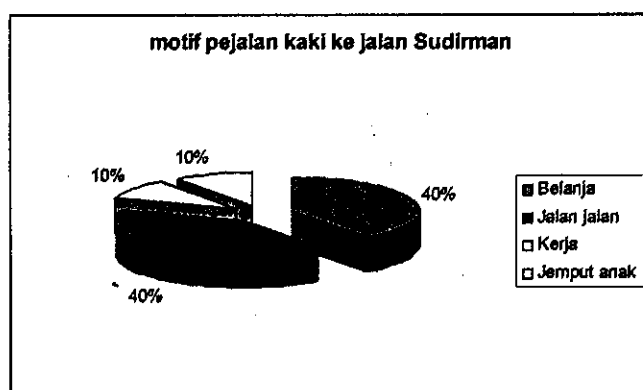


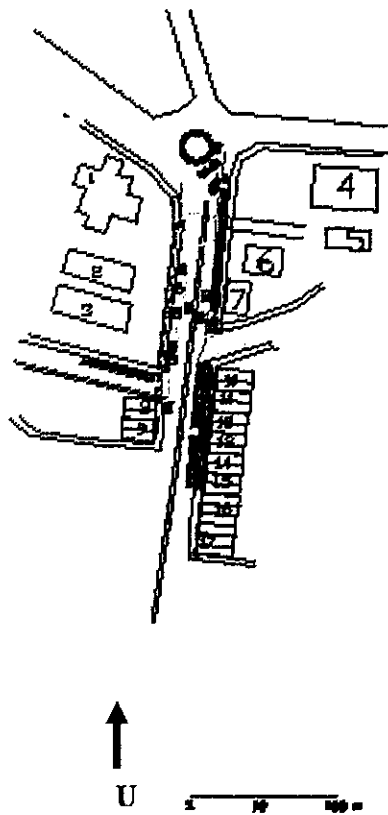
Diagram 5.4. diagram motif pejalan kaki berektivitas

Pada segmen 4, dari hasil wawancara didapatkan bahwa, kecenderungan pejalan kaki untuk datang ke jalan Sudirman dalam rangka untuk belanja sebanyak 40% responden dan jalan – jalan (rekreasi) sebanyak 40%, dan untuk bekerja 10% serta menjemput anak sekolah 10%.

4.5. Karakteristik Aktivitas di setiap Segmen Jalan Sudirman

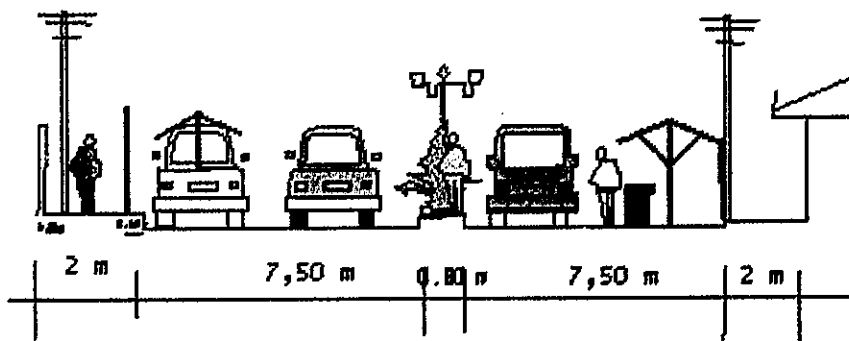
1. Aktivitas pejalan kaki pada segmen I penggal jalan Bundaran Tamansari sampai jalan Langensuko

Berdasarkan pengamatan dilapangan pada hari Minggu (tanggal 20-04-2003 jam 10.30 – 12.00), hari Selasa (22-04-2003 jam 09.30 – 10.30), Hari Kamis (24-04-2003 jam 09.30 – 10.30), Hari Minggu (11-05-2003 jam 12.30 – 13.30) dapat digambarkan pola aktivitas melalui jumlah ejalan kaki yang melalui jalur pejalan kaki, tepi jalan raya dan menyeberang jalan raya baik mobil, motor maupun becak pada jalan Sudirman, gambaran pengamatan dilihat sebagai berikut :



Gambar 4.11. Peta Segmen I

- Pejalan kaki, pada hari minggu, Selasa, Kamis relatif sama dan didominasi oleh pejalan kaki wanita dewasa yang berjalan di jalur pejalan kaki, di tepi jalan maupun yang menyeberang pada segmen ini.
- Pada segmen ini pejalan kaki relative banyak yang berjalan disisi timur jalan Sudirman, dan berjalan di tepi jalan. Karena pada sisi ini jalur pejalan kaki terhalang oleh tenda PKL yang berdiri di tepi jalan memanjang dari depan Mal Taman Sari hingga Pasaraya.
- Pada sisi barat pejalan kaki relative leluasa memanfaatkan jalur pejalan kaki, karena dari bundaran Tamansari sampai petigaan jalan Langensuko tidak ada tenda PKL. Tenda PKL terdapat disepanjang tepi jalan Langensuko.
- Tapi pada sisi barat ini, ada tiang reklame dan tiang listrik yang terdapat di atas jalur pejalan kaki. Serta mobil bak terbuka yang dimanfaatkan untuk tempat jualan yang diparkit di tepi jalan (on street)



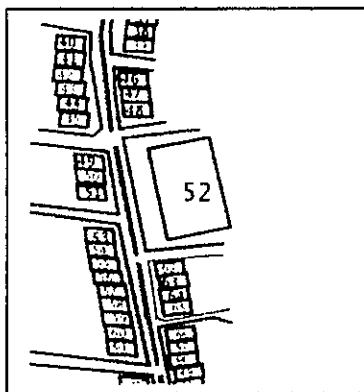
Gambar 4.12. Dimensi jalan Segmen 1

- Aktivitas pejalan kaki pada segmen ini didominasi oleh pejalan kaki yang naik turun didepan Mal Tamansari menuju / dari mal Tamansari, pasaraya atau ruko yang ada disepanjang jalan tersebut.

- Aktivitas pada segmen ini, pejalan kaki sebagian besar hanya lewat untuk menuju tempat yang diinginkan, karena tidak ada ruko yang dapat diakses pada segmen ini kecuali Mal Tamansari, Gereja dan Bank BNI
- Aktivitas menyeberang pada segmen ini relatif banyak, ini di karenakan adanya gang / jalan yang mengakses jalan Sudirman. Dan mereka memanfaatkan pulau jalan sebagai tempat berhenti sementara untuk menyeberang.

2. Aktivitas pejalan kaki pada segmen II penggal jalan Langensuko sampai pertigaan jalan Bangur.

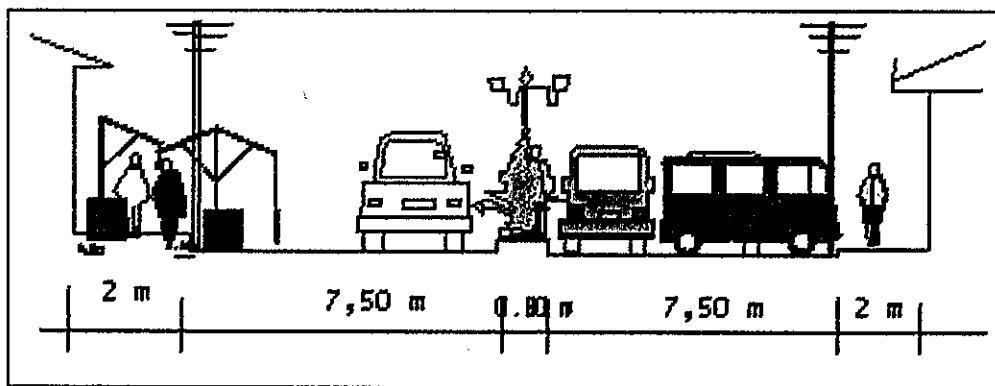
Berdasarkan pengamatan di lapangan pada Hari Kamis (24-04-2003 jam 12.00-13.00) dan Minggu (11 – 05-2003 jam 13.30 – 14.30), dapat digambarkan pola aktivitas melalui jumlah pejalan kaki yang melalui jalur pejalan kaki, tepi jalan raya dan menyeberang jalan raya baik mobil, motor maupun becak pada jalan Sudirman, gambaran pengamatan dilihat sebagai berikut :



Gambar 4.13 Peta Segmen2

- Pejalan kaki, pada hari kamis dan minggu relatif sama dan didominasi oleh pejalan kaki wanita dewasa yang berjalan di jalur pejalan kaki, di tepi jalan maupun yang menyeberang pada segmen ini.

- Pada segmen ini pejalan kaki relatif banyak yang berjalan disisi barat jalan Sudirman, dan berjalan di jalur pejalan kaki. Karena kondisi jalur pejalan kaki yang masih baik walaupun ada kios maupn tenda PKL yang berdiri di atas jalur pejalan kak ataupun di tepi jalan. Kendaraan baik mobil maupun motor memanfaatkan tepi jalan sebagai tempat parkir (on street).
- Tapi pada sisi barat ini, ada kotak pos , telpon umum dan tiang listrik yang terdapat di atas jalur pejalan kaki. Sehingga lebar jalur pejalan kaki berkurang.
- Pada sisi timur pejalan kaki terdapat jalur pejalan kaki, tetapi kondisi yang kurang baik dan banyak dimanfaatkan oleh PKL. Dan di depan Pasaraya tidak terdapat jalur pejalan kaki, tetapi ruang parkir dimanfaatkan juga oleh PKL.

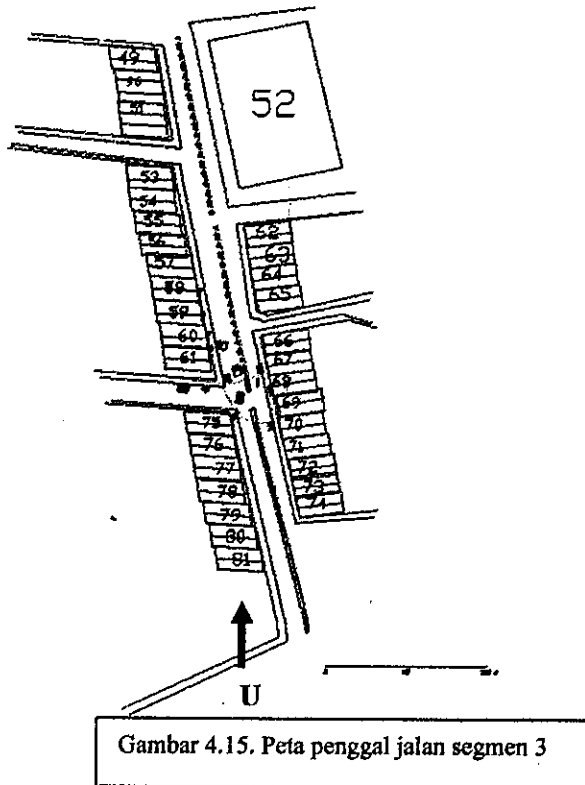


Gambar 4.14. Dimensi jalan segmen 2

3. Aktivitas pejalan kaki pada segmen III penggal jalan Bungur sampai jalan Sukowati

Berdasarkan pengamatan di lapangan pada Hari Minggu (20-04-2003 jam 12.30 – 13.30), Hari Selasa (22-04-2003 jam 11.00 - 12.00), Hari Kamis (24-04-2003 jam 13.00-14.00) dan Minggu 11 – 05-2003 jam 16.30 – 17.00, dapat digambarkan pola aktivitas melalui jumlah pejalan kaki yang melalui jalur pejalan kaki, tepi jalan raya

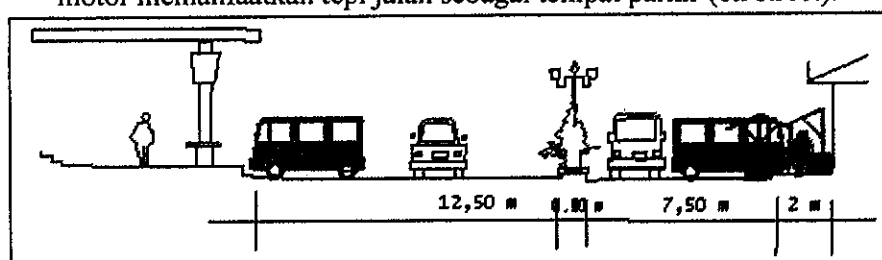
dan menyeberang jalan raya baik mobil, motor maupun becak pada jalan Sudirman, gambaran pengamatan dilihat sebagai berikut :



Gambar 4.15. Peta penggal jalan segmen 3

- Pejalan kaki, pada hari minggu, Selasa, relative sama dan didominasi oleh pejalan kaki wanita dewasa yang berjalan di jalur pejalan kaki, di tepi jalan maupun yang menyeberang pada segmen ini.
- Pada segmen ini pejalan kaki relatif banyak yang berjalan disisi barat jalan Sudirman, dan berjalan di jalur pejalan kaki. Karena kondisi jalur pejalan kaki yang masih baik walaupun ada kios maupun tenda PKL yang berdiri di atas jalur pejalan kaki ataupun di tepi jalan. Kendaraan baik mobil maupun motor memanfaatkan tepi jalan sebagai tempat parkir (on street).

- Tapi pada sisi barat ini, ada kotak pos, telpon umum dan tiang listrik yang terdapat di atas jalur pejalan kaki. Sehingga lebar jalur pejalan kaki berkurang.
- Pada sisi timur pejalan kaki terdapat jalur pejalan kaki, tetapi kondisi yang kurang baik banyak dimanfaatkan oleh PKL Kendaraan baik mobil maupun motor memanfaatkan tepi jalan sebagai tempat parkir (on street).

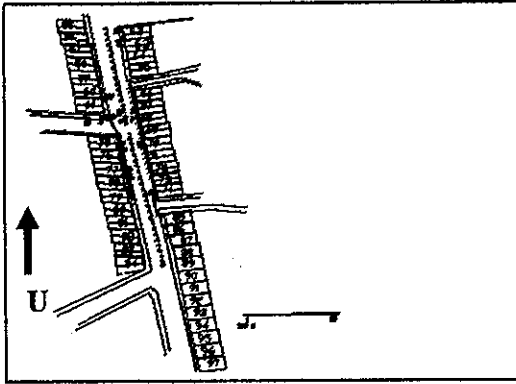


Gambar 4.16. Dimensi jalan segmen 3

- bandingkan jalur pejalan kaki di sisi timur, dan aktivitas menyeberang relatif banyak di lokasi pertigaan jalan Sudirman dan Sukowati.
- Pejalan kaki dalam beraktivitas pada segmen ini merasa tertarik pada toko toko disepanjang segmen ini terutama di toko Roma dan Green Market. Walaupun dalam berjalan kaki terputus – putus / naik turun karena adanya gang – gang pada segmen ini.

4. Aktivitas pejalan kaki pada segmen IV penggal jalan Sukowati sampai pertigaan Jl.A.yani

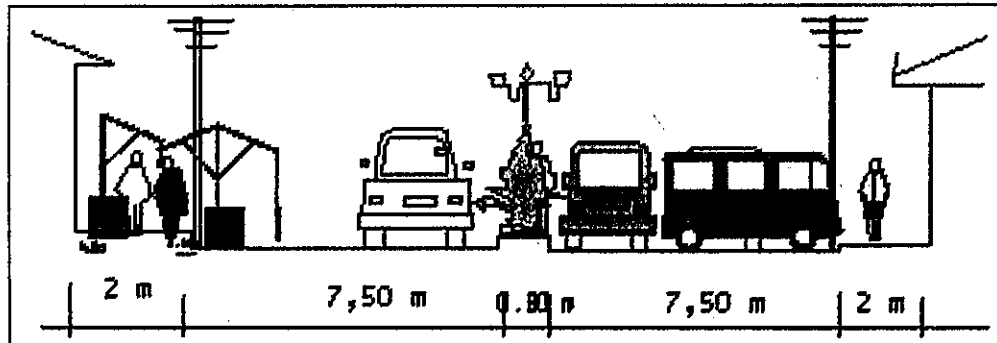
Berdasarkan pengamatan di lapangan pada Hari Minggu (11-05-2003 jam 16.30-17.00) dan Jumat (30 – 05-2003 jam 09.30 – 11.30), dapat digambarkan pola aktivitas melalui jumlah pejalan kaki yang melalui jalur pejalan kaki, tepi jalan raya dan menyeberang jalan raya baik mobil, motor maupun becak pada jalan Sudirman, gambaran pengamatan dilihat sebagai berikut :



Gambar 4.17 Peta Segmen4

- Pejalan kaki, pada hari kamis dan minggu relative sama dan didominasi oleh pejalan kaki wanita dewasa yang berjalan di jalur pejalan kaki, di tepi jalan maupun yang menyeberang pada segmen ini.
- Pada segmen ini pejalan kaki relatif banyak yang berjalan disisi barat jalan Sudirman, dan berjalan di jalur pejalan kaki. Karena kondisi jalur pejalan kaki yang masih baik walaupun ada kios maupun tenda PKL yang berdiri di atas jalur pejalan kaki ataupun di tepi jalan. Kendaraan baik mobil maupun motor memanfaatkan tepi jalan sebagai tempat parkir (on street).
- Tapi pada sisi barat ini, ada kotak pos, telpon umum dan tiang listrik yang terdapat di atas jalur pejalan kaki. Sehingga lebar jalur pejalan kaki berkurang.

- Pada sisi timur pejalan kaki terdapat jalur pejalan kaki, tetapi kondisi yang kurang baik dan banyak dimanfaatkan oleh PKL. Dan di depan Pasaraya tidak terdapat jalur pejalan kaki, tetapi ruang parkir dimanfaatkan juga oleh PKL.



Gambar 4.18. Dimensi jalan segmen 4

4.6. Data

4.6.1. Data Person Centered Mapping

Teknik Person Centered Mapping ini dilakukan untuk mengetahui pergerakan manusia pada periode waktu tertentu.

Langkah yang dilakukan adalah ;

1. Memilih sampel seorang pejalan kaki dan sekelompok pejalan kaki yang sedang melakukan kegiatan di koridor jalan Sudirman Salatiga.
2. Mengikuti aktivitas yang dilakukan oleh pejalan kaki atau sekelompok pejalan kaki yang diamati.

Berdasarkan pengamatan Person Centered Mapping pada waktu kepadatan aktivitas (jam 10.00 – 14.00) diketahui arah pergerakan pejalan kaki di Jalan Sudirman adalah :

1. Kedatangan pejalan kaki pada segmen 1 dari Bundaran Tamansari (lokasi naik dan turun penumpang), jalan Langensuko dan jalan kecil yang berhubungan dengan terminal angkutan.
2. Kedatangan pejalan kaki pada segmen 2 berasal dari segmen 1, segmen 3, dari jalan Johar, dari jalan Pemotongan dan jalan kecil yang ada di sisi timur dan barat dari jalan Sudirman pada segmen 2
3. Kedatangan pejalan kaki pada segmen 3 berasal dari segmen 2, segmen 4, dari jalan Sukowati dan jalan kecil yang ada di sisi timur dan barat dari jalan Sudirman pada segmen 3
4. Kedatangan pejalan kaki pada segmen 4 berasal dari segmen 3, dari jalan A.Yani dan jalan kecil yang ada di sisi timur dan barat dari jalan Sudirman pada segmen 4
5. Alat transportasi yang digunakan adalah, mobil pribadi, sepeda motor, angkutan umum, sepeda, becak, dokar, dan jalan kaki.

Berdasarkan hasil pengamatan dengan metode Person Centered Mapping, menunjukkan bahwa jalur pejalan kaki pada segmen 2 dan segmen 3 yaitu area barat jalan Sudirman di depan Toko Roma dan Ada Baru yang paling banyak dimanfaatkan oleh pejalan kaki.

Kecenderungan pergerakan pejalan kaki di tiap segmen dapat diungkapkan sebagai berikut:

Tabel 4.5 Gerak pejalan kaki pada segmen 1:

No	Gerak pejalan kaki	Jumlah pejalan kaki	Persentase
1	Berjalan di jalur pejalan kaki	5	33%
2	Berjalan di badan jalan	10	67%
3	Menyeberang	13	86%
4	Menuju ke utara	7	47%
5	Menuju ke selatan	8	53%
6	Berjalan disisi timur	9	60%
7	Berjalan di sisi barat	6	40%
8	Melintas pembatas jalan	6	40%
9	Menoleh	5	33%
	Total	15	

Kecenderungan pejalan kaki pada segmen 1 adalah:

- a. Memilih untuk berjalan kaki di badan jalan (67%)
 - lebih dekat dan cepat mencapai tujuan = 9 subyek
 - lebih nyaman dan teduh = 1 subyek
- b. Berjalan di jalur pejalan kaki (33%)
 - lebih teduh dan nyaman = 5 subyek
- c. Memilih untuk berjalan di sisi timur jalan Sudirman (60%)
 - lebih dekat dan cepat mencapai tempat tujuan = 9 subyek
- d. Memilih berjalan di sisi barat (40%)
 - lebih teduh dan nyaman = 6 subyek
- e. Berjalan kaki menuju ke arah selatan (53%)
- f. Berjalan kaki menuju ke arah utara (47%)
- g. Menoleh (33%)
 - menoleh untuk melihat mobil dari belakang = 3 subyek
 - menoleh seblum dan sesudah menyeberang = 2 subyek

Ungkapan yang ada pada pejalan kaki :

- Haus hati – hati pada kendaraan yang datang dari belakang pejalan kaki.
- Nyaman, karena bayangan gedung menyebabkan keteduhan saat berjalan.

Tabel 4.6 Gerak pejalan kaki pada segmen 2:

No	Gerak pejalan kaki	Jumlah pejalan kaki	Persentase
1	Berjalan di jalur pejalan kaki	2	20%
2	Berjalan di badan jalan	8	80%
3	Menyeberang	9	90%
4	Menuju ke utara	4	40%
5	Menuju ke selatan	6	60%
6	Berjalan disisi timur	9	90%
7	Berjalan di sisi barat	1	10%
8	Melintas pembatas jalan	-	
9	Menoleh	9	90%
	Total	10	

Kecenderungan pejalan kaki pada segmen 2 adalah:

- a. Memilih untuk berjalan kaki di badan jalan (80%)
 - lebih dekat dan cepat menuju tempat tujuan = 8 subyek
- b. Memilih untuk berjalan di kaki di jalur pejalan kaki (20%)
 - lebih nyaman dan teduh = 1 subyek
 - lebih dekat dan cepat menuju tempat tujuan = 1 subyek
- c. Memilih untuk berjalan di sisi timur jalan Sudirman (90%)
 - lebih dekat dan cepat menuju tempat tujuan = 9 subyek
- d. Memilih untuk berjalan di sisi barat jalan Sudirman (10%)
 - lebih nyaman dan teduh = 1 subyek
- e. Berjalan kaki menuju ke arah selatan (60%)
- f. Berjalan kaki menuju ke arah utara (40%)

g. Menoleh (90%)

- sebelum dan sesudah menyeberang = 9 subyek

Ungkapan yang ada pada pejalan kaki:

- walaupun panas berjalan di pinggir jalan tetapi lebih leluasa bergerak dan cepat sampai ke tujuan, meskipun berbahaya karena resiko terserempet mobil.

Tabel 4.7 Gerak pejalan kaki pada segmen 3:

No	Gerak pejalan kaki	Jumlah pejalan kaki	Persentase
1	Berjalan di jalur pejalan kaki	8	80%
2	Berjalan di badan jalan	2	20%
3	Menyeberang	5	50%
4	Menuju ke utara	7	70%
5	Menuju ke selatan	3	30%
6	Berjalan disisi timur	6	60%
7	Berjalan di sisi barat	4	40%
8	Melintas pembatas jalan	6	60%
9	Menoleh	8	80%
	Total	10	

Kecenderungan pejalan kaki pada segmen 3 adalah:

- Memilih untuk berjalan kaki di jalur pejalan kaki (80%)
 - lebih dekat dan cepat menuju tempat tujuan = 6 subyek
 - lebih nyaman dan teduh = 2 subyek
- Memilih untuk berjalan kaki di badan jalan (20)
 - lebih nyaman dan teduh = 2 subyek
- Memilih untuk berjalan di sisi timur jalan Sudirman (60%)
 - lebih dekat dan cepat menuju tempat tujuan = 6 responden
- Memilih untuk berjalan disisi barat jalan Sudirman (40%)
 - nyaman dan teduh = 4 responden
- Berjalan kaki menuju ke arah selatan (70%)

f. Berjalan kaki menuju ke arah utara (30%)

g. Menoleh (80%)

- sebelum dan sesudah menyeberang = 5 responden
- menoleh melihat kendaraan dari belakang = 3 responden

ungkapan yang ada pada pejalan kaki :

- nyaman dan teduh karena bayangan bangunan melindungi dari panas, walaupun berdesakan dengan pejalan kaki lainnya.

Tabel 4.8 Gerak pejalan kaki pada segmen 4:

No	Gerak pejalan kaki	Jumlah pejalan kaki	Persentase
1	Berjalan di jalur pejalan kaki	4	40%
2	Berjalan di badan jalan	6	60%
3	Menyeberang	9	90%
4	Menuju ke utara	2	20%
5	Menuju ke selatan	8	80%
6	Berjalan disisi timur	7	70%
7	Berjalan di sisi barat	3	30%
8	Melintas pembatas jalan	5	50%
9	Menoleh	9	90%
	Total	10	

Kecenderungan pejalan kaki pada segmen 4 adalah:

- a. Memilih untuk berjalan kaki di badan jalan (60%)
 - lebih dekat dan cepat menuju tempat tujuan = 6 subyek
- b. Memilih untuk berjalan kaki di jalur pejalan kaki (40%)
 - lebih dekat dan cepat menuju tempat tujuan = 1 subyek
 - nyaman dan teduh = 3 subyek
- c. Memilih untuk berjalan di sisi timur jalan Sudirman (70%)
 - lebih dekat dan cepat menuju tempat tujuan = 7 subyek

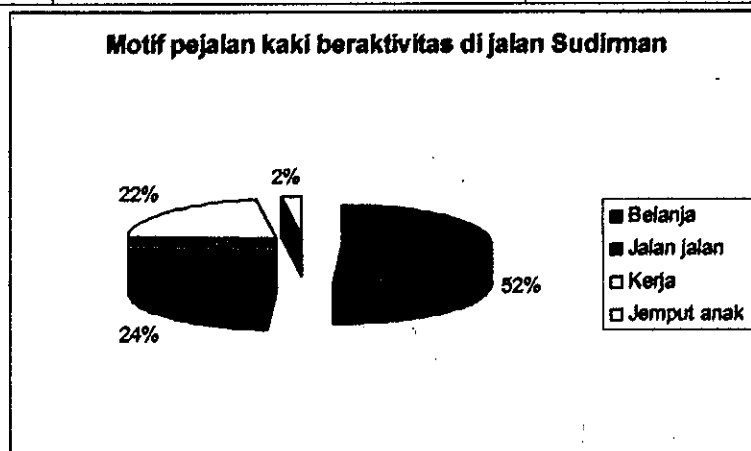
- d. Memilih berjalan di sisi barat jalan Sudirman (30%)
 - lebih nyaman dan teduh = 3 subyek
- e. Berjalan kaki menuju ke arah selatan (80%)
- f. Berjalan kaki menuju ke arah utara (20%)
- g. Menoleh (90%)
 - sebelum dan sesudah menyeberang = 9 subyek

4.6.2. Data Wawancara

Setelah dilakukan pengamatan dan pencatatan dalam Mapping responden dilakukan wawancara berdasarkan kuesioner untuk mengetahui respon dan kecenderungan tempat yang diminati oleh responden dalam melakukan kegiatan serta perilaku yang timbul. Berdasarkan wawancara dengan responden diperoleh data sebagai berikut :

Tabel 4.9 Asal responden

No	Asal responden	Jumlah responden	%
1	Dari Salatiga	37	82
2	Dari Luar Salatiga	8	18
	Total	45	100



Kecenderungan pejalan kaki adalah orang dari kota Salatiga (masyarakat kota Salatiga), yang datang untuk berbelanja 53 %, untuk jalan jalan 24%, untuk kerja 22% dan untuk menjemput anak 2 %.

Tabel 4.10 Alat Transportasi yang digunakan responden

No	Alat Transportasi	Jumlah responden	%
1	Mobil	2	4
2	Motor	4	9
3	Angkutan	25	56
4	Sepeda	4	9
5	Jalan kaki	10	22
	Total	45	100

Kecenderungan alat transportasi yang di gunakan oleh pejalan kaki adalah angkutan kota (56%), kemudian berjalan kaki (22%), naik motor dan sepeda masing- masing (9%) dan terakhir memakai mobil pribadi (4%).

Tabel 4.11

No	Hal yang dilakukan pejalan kaki	Ya	%	Tidak	%	Jml
1	Pejalan kaki memilih turun ke jalan bila jalur pejalan kaki terlihat sesak / padat	26	57	19	43	45
2	Kondisi jalur pejalan kaki dan fasilitas memadai .	5	20	40	80	45
3	Waktu menyeberang jalan , merasa aman saja.	29	64	16	36	45
4	Mereka memanfaatkan pulau jalan sebagai tempat perhentian bila menyeberang.	27	60	18	40	45
5	Pejalan kaki sering berjalan di jalur pejalan kaki	25	55	20	45	45
6	Pejalan kaki merasa lelah untuk berjalan	19	42	26	38	45
7	Pejalan kaki perlu tempat istirahat	20	44	25	56	45

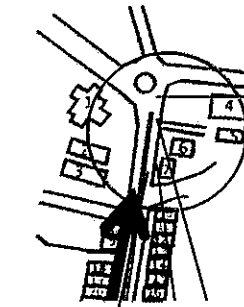
Pejalan kaki lebih memilih untuk berjalan di jalan (dipinggir jalan , dengan jumlah 26), hal ini mungkin dipengaruhi oleh kondisi jalur pejalan kaki pada jalan Sudirman (dengan 40 responden berpendapat jalur pejalan kaki kurang memadai, sebanyak 40 responden). Maka kondisi jalur pejalan kaki mempengaruhi pejalan kaki dalam memilih jalur untuk mencapai tempat tujuan.

Sedangkan pejalan kaki merasa aman menyeberang disepanjang jalan Sudirman sebanyak 29 responden, sedangkan bila dilihat dari kondisi jalan Sudirman yang ramai, maka dengan menyeberangnya pejalan kaki dapat mengganggu pengguna jalan lainnya. Dan ini berkaitan dengan dimanfaatkannya pulau jalan untuk tempat perhentian bila menyeberang sebanyak 27 responden.

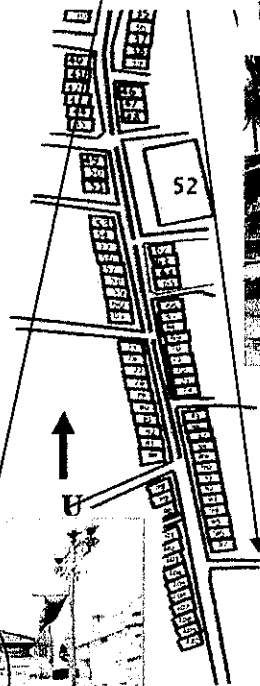
Pejalan kaki di kawasan penelitian, sering memanfaatkan jalur pejalan kaki dalam beraktivitas untuk menuju tempat tujuan sebanyak 25 responden, banyaknya pejalan kaki ini belum membuktikan bahwa pejalan kaki sering memanfaatkan jalur pejalan kaki secara menerus, tetapi kadang – kadang pejalan kaki juga berjalan di pinggir jalan raya. Dan pejalan kaki dalam berjalan menuju tempat tujuannya tidak merasa kelelahan sebanyak 26 responden, hal ini dipengaruhi oleh factor usia pejalan kaki dan kondisi jalur pejalan kaki tiap segmen yang berbeda. Tetapi hampir dari separuh responden merasa lelah dalam beraktivitas pada jalur pejalan kaki, sebanyak 19 responden. Dan dari 45 responden, 25 responden tidak membutuhkan tempat istirahat di sepanjang jalur pejalan kaki.

Temuan Penelitian

Di ujung pertigaan jalan Sudirman dengan jalan Diponegoro.
 Di depan jalur pejalan kaki dari Mal Tamansari hingga Bank BNI, dimanfaatkan oleh PKL untuk berjualan (Tenda PKL didirikan di badan jalan). Dan pejalan kaki berjalan di pinggir jalan di muka PKL dan pejalan kaki kurang diminati oleh Pejalan kaki



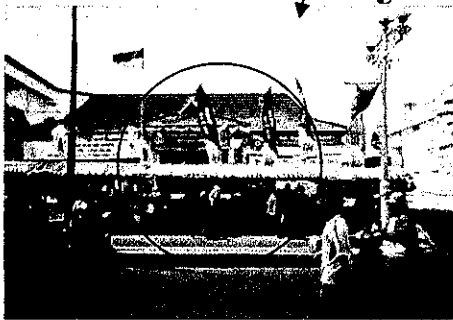
Posisi pengambilan gambar



Pejalan kaki dalam beraktivitas / menuju tempat tujuan dengan berjalan di pinggir jalan.



Pejalan kaki dalam beraktivitas / menuju tempat tujuan terkadang berjalan di antara jalur pejalan kaki dan tenda

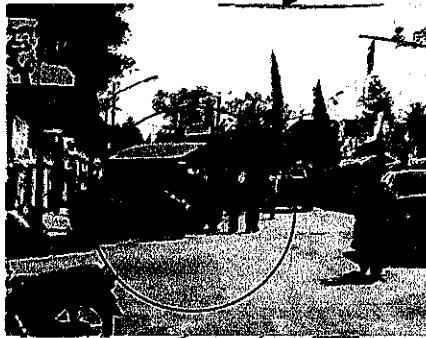


Pejalan kaki kurang berminat untuk berjalan di jalur pejalan kaki, karena sedikit pejalan kaki yang memanfaatkan jalur pejalan kaki. Hal ini di karenakan akses ke jalur pejalan kaki tertutup oleh tenda PKL,

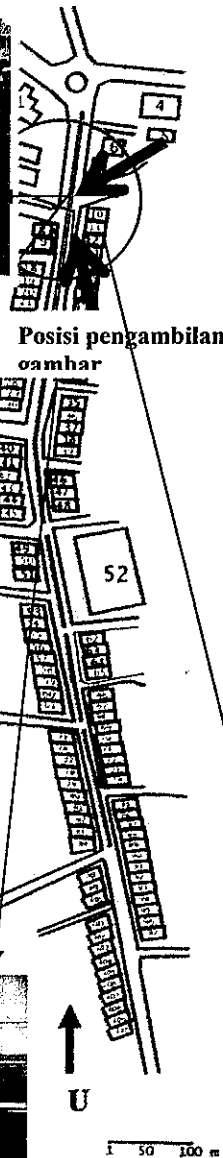
Temuan Penelitian



Pejalan kaki dalam beraktivitas / menuju tempat tujuan dengan berjalan di pinggir jalan, dibandingkan dengan berjalan di jalur pejalan kaki



Pejalan kaki dalam beraktivitas / berjalan di pinggir jalan, dibandingkan dengan berjalan di jalur pejalan kaki



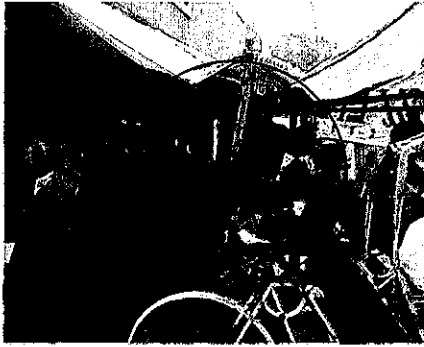
Di ujung pertigaan jalan Sudirman dengan jalan Diponegoro.

Di depan jalur pejalan kaki dari rumah dinas Walikota hingga pertigaan jalan Sudirman dan jalan Langensuko dimanfaatkan oleh PKL untuk berjualan (Tenda PKL didirikan di badan jalan). Dan pejalan kaki berjalan di pinggir jalan di muka PKL dan pejalan kaki kurang diminati oleh Pejalan kaki



Pejalan kaki dalam beraktivitas / berjalan di pinggir jalan, baik untuk menuju tempat tujuan atau menyeberang jalan. Terlihat pejalan kaki lebih memilih berjalan di pinggir jalan dibandingkan di jalur pejalan kaki. Hal ini karena jalur pejalan kaki tertutup tenda PKL maupun parkir mobil sehingga pejalan kaki sulit untuk mengakses maupun untuk berpindah jalur bila berjalan di jalur pejalan kaki.

Temuan Penelitian



Pejalan kaki dalam beraktivitas / menuju tempat tujuan dengan berjalan di jalur pejalan kaki, diantara PKL. Yang memanfaatkan sebagian ruang jalur pejalan kaki dan pinggir jalan



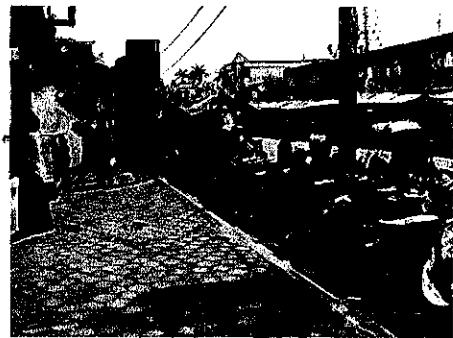
Pejalan kaki kurang berminat berjalan di jalur pejalan kaki, hal ini dikarenakan jalur pejalan kaki di depan toko Paris terpotong jalan gang dan lebih tinggi di bandingkan jalur pejalan kaki sebelumnya



Pejalan kaki kurang berminat berjalan di jalur pejalan kaki, hal ini dikarenakan jalur pejalan kaki di depan toko Paris terpotong jalan gang dan lebih tinggi di bandingkan jalur pejalan kaki sebelumnya

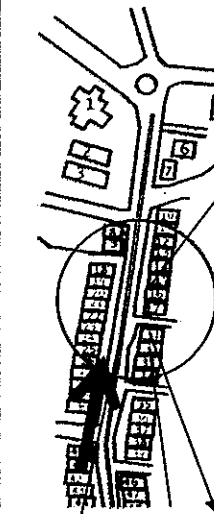


Di ujung pertigaan jalan Langensuko dengan jalan Bungur.
Di depan jalur pejalan kaki dari jalan Langensuko hingga Toko Paris dimanfaatkan oleh PKL untuk berjualan (Tenda PKL didirikan di badan jalan). Dan pejalan kaki berjalan di pinggir jalan di muka PKL dan pejalan kaki kurang diminati oleh Pejalan kaki



Temuan Penelitian

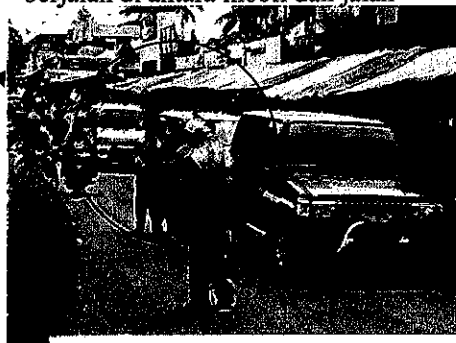
Di ujung pertigaan jalan Sudirman dengan jalan Diponegoro. Di depan jalur pejalan kaki dari Mal Tamansari hingga Bank BNI, dimanfaatkan oleh PKL untuk berjualan (Tenda PKL didirikan di badan jalan). Dan pejalan kaki berjalan di pinggir jalan di muka PKL dan pejalan kaki kurang diminati oleh Pejalan kaki



Posisi pengambil gambar



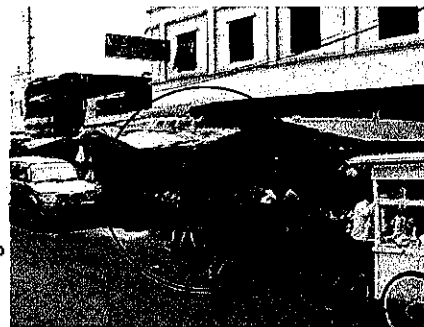
Pejalan kaki dalam beraktivitas / menuju tempat tujuan dengan berjalan di pinggir jalan. Di antara PKL dan mobil parkir. Wanita berjalan di antara mobil dan jalan



Pejalan kaki dalam beraktivitas / menuju tempat tujuan terkadang berjalan di antara jalan raya kaki dan tenda

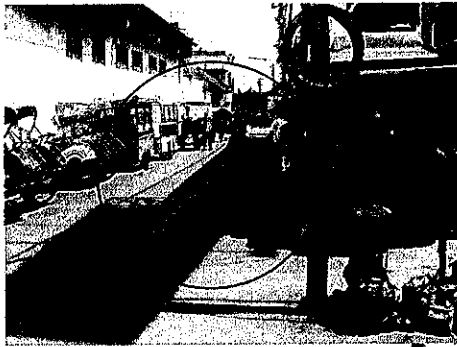


1 50 100



Pejalan kaki kurang berminat untuk berjalan di jalur pejalan kaki, dibandingkan berjalan di pinggir jalan. Hal ini di karenakan akses ke jalur pejalan kaki tertutup oleh tenda PKL,

Temuan Penelitian



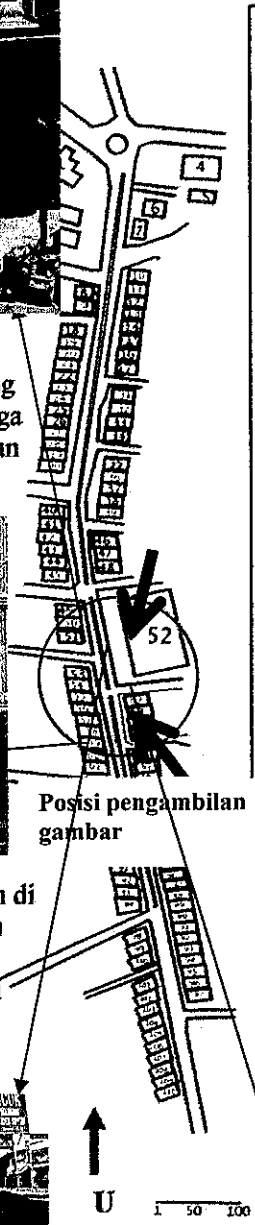
Jalan masuk ke jalan Bungur. Di depan jalur pejalan kaki terdapat tiang listrik dan peralatan bengkel. Sehingga membuat sempit akses ke jalur pejalan kaki.



Pejalan kaki kurang berminat berjalan di jalur pejalan kaki, hal ini dikarenakan jalur pejalan kaki di depan toko Ada Baru, sebagian area jalur pejalan kaki dimanfaatkan oleh PKL.



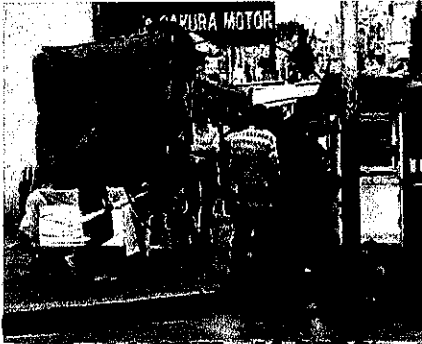
Pejalan kaki kurang berminat berjalan di jalur pejalan kaki, dan lebih memilih berjalan di tempat parkir mobil di depan Pasaraya. Dan juga berjalan di pinggir jalan.



Di ujung pertigaan jalan Bungur dengan jalan Sukowati. Di depan jalur pejalan kaki dari jalan Bungur hingga Pasaraya Salatiga dimanfaatkan oleh PKL untuk berjualan (Tenda PKL didirikan di badan jalan). Dan pejalan kaki berjalan di pinggir jalan di muka PKL dan pejalan kaki kurang diminati oleh pejalan kaki

Posisi pengambilan gambar

Temuan Penelitian

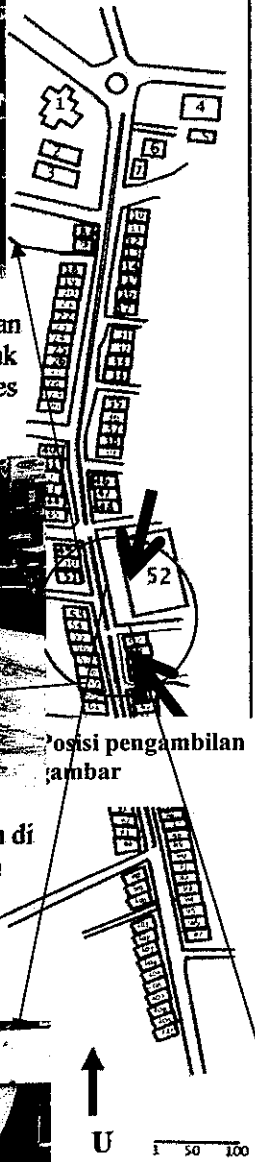
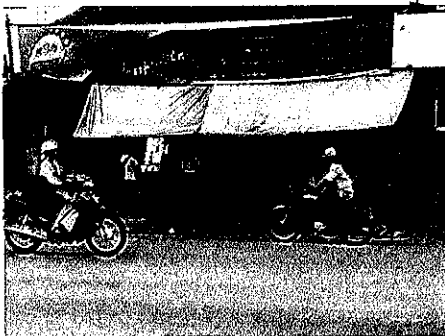


Jalur pejalan kaki di ujung pertigaan jalan Sukowati, Di depan jalur pejalan kaki terdapat tiang listrik dan Gerobak PKL. Sehingga membuat sempit akses ke jalur pejalan kaki.



posisi pengambilan gambar

Pejalan kaki kurang berminat berjalan di jalur pejalan kaki, hal ini dikarenakan jalur pejalan kaki di depan toko Ada Baru, sebagian area jalur pejalan kaki dimanfaatkan oleh PKL.



Di ujung pertigaan jalan Bungur dengan jalan Sukowati. Di depan jalur pejalan kaki dari jalan Bungur hingga Pasaraya Salatiga dimanfaatkan oleh PKL untuk berjualan (Tenda PKL didirikan di badan jalan). Dan pejalan kaki berjalan di pinggir jalan di muka PKL dan pejalan kaki kurang diminati oleh pejalan kaki



Tempat yang menarik bagi pejalan kaki, di depan jalan Sukowati terdapat pedagang VCD dan jangkrik, yang membuat pejalan kaki berhenti untuk melihat lihat. Serta di ujung jalan antara Pasaraya Salatiga dengan jalan Sudirman yang dimanfaatkan untuk berjualan mainan anak.

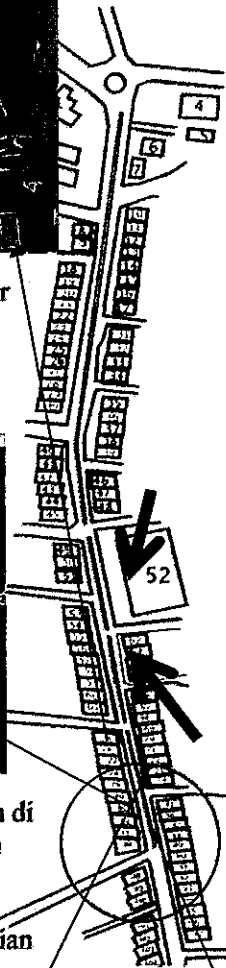
Temuan Penelitian



Jalur pejalan memanfaatkan untuk parkir motor dan gerobak PKL. Sehingga membuat dimensi jalur pejalan kaki berkurang.



Pejalan kaki kurang berminat berjalan di jalur pejalan kaki, hal ini dikarenakan jalur pejalan kaki di depan hotel Beringin dimanfaatkan pejalan kaki untuk istirahat (makan Ronde), sebagian area jalur pejalan kaki dimanfaatkan oleh PKL.



Posisi pengambilan gambar



1 50 100

Di ujung jalan Sukowati sampai jalan A.Yani.
 Di depan jalur pejalan kaki dari jalan Sukowati hingga A.Yani dimanfaatkan oleh PKL untuk berjualan (Tenda PKL didirikan di badan jalan). Dan pejalan kaki berjalan di pinggir jalan di muka PKL dan pejalan kaki kurang diminati oleh pejalan kaki

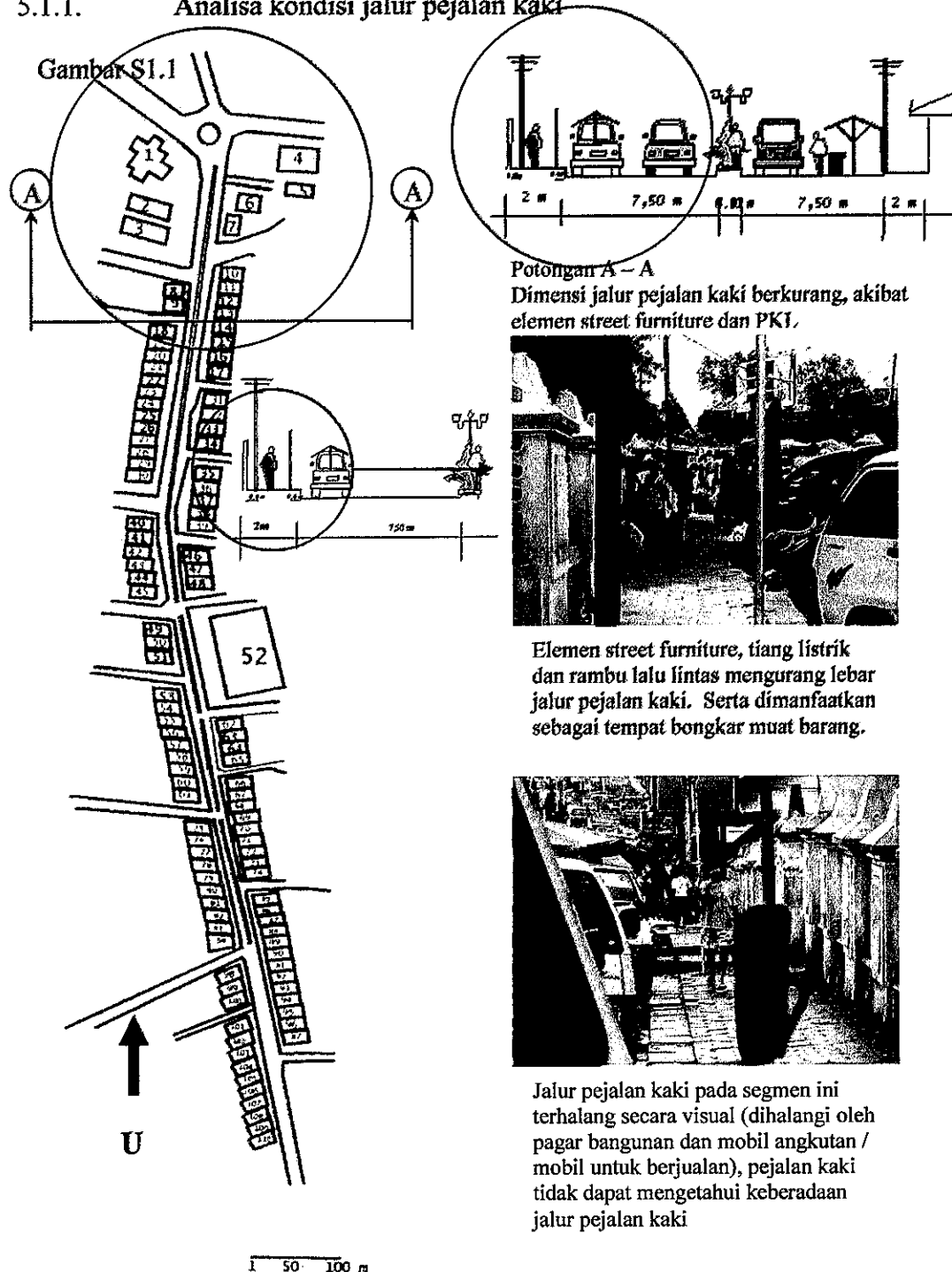


Pejalan kaki kurang berminat berjalan di jalur pejalan kaki, dan lebih memilih berjalan di berjalan di pinggir jalan.

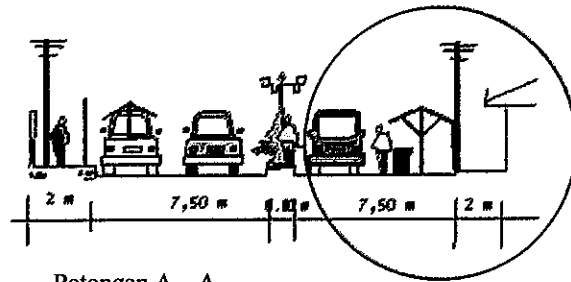
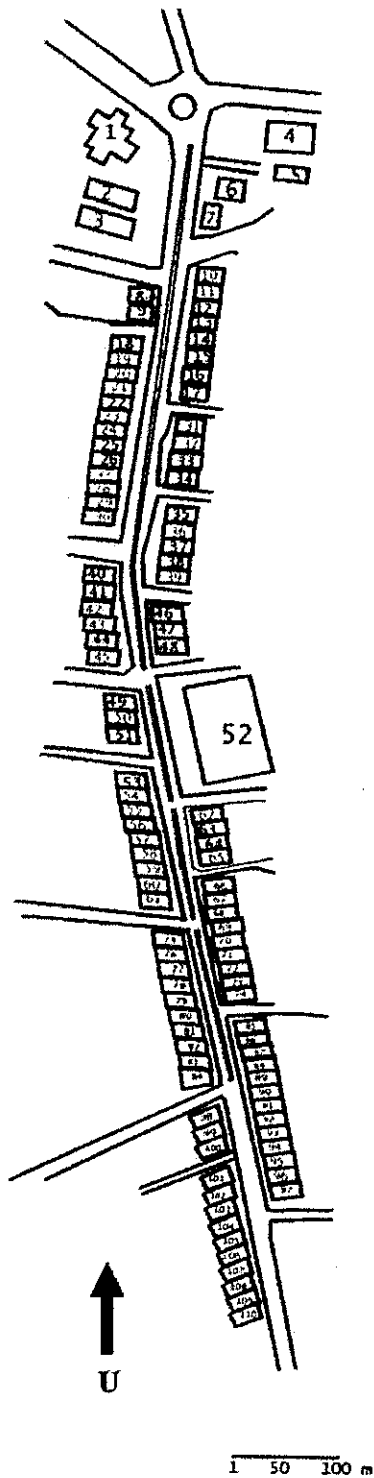
5. Bab V Analisis Dan Pembahasan

5.1. Analisis jalur pejalan kaki.

5.1.1. Analisa kondisi jalur pejalan kaki



Gambar S1.2



Potongan A - A
Dimensi jalur pejalan kaki berkurang, akibat elemen street furniture dan PKL



Jalur pejalan kaki disisi timur jalan Sudirman pada segmen 1, keberadaannya terhalang oleh tenda PKL, Taman dan pagar bangunan, sehingga sedikit pejalan kaki yang memanfaatkannya



Badan jalan di manfaatkan sebagai tempat PKL berjualan, sehingga badan jalan menyempit serta menghalangi akses pejalan kaki untuk menuju jalur pejalan kaki.

Gambar S1.3



Jalur pejalan kaki terputus (tidak menerus), dan jalur pejalan kaki di manfaatkan sebagai tempat untuk menunggu angkutan

Pejalan kaki beraktivitas di badan jalan, hal ini akibat akses menuju jalur pejalan kaki terhalang oleh tenda PKL yang berjualan di badan jalan



Jalur pejalan kaki terputus (terpotong oleh jalan masuk ke bangunan) dan dimensi jalur pejalan kaki berkurang akibat keberadaan elemen street furniture di jalur pejalan kaki Hal ini membuat pejalan kaki merasa terganggu bila beraktivitas di jalur pejalan kaki

Pejalan kaki terkadang memotong badan jalan dalam beraktivitas (menyeberang jalan), untuk mencapai tempat yang di tuju oleh pejalan kaki. Hal ini karena pejalan kaki mencari jalan terdekat untuk mencapai tempat tujuan

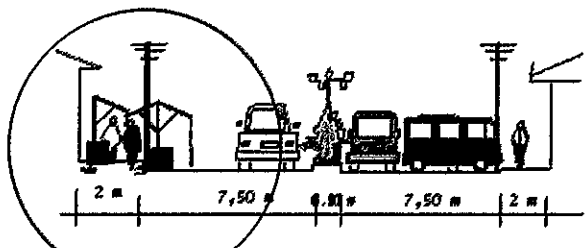
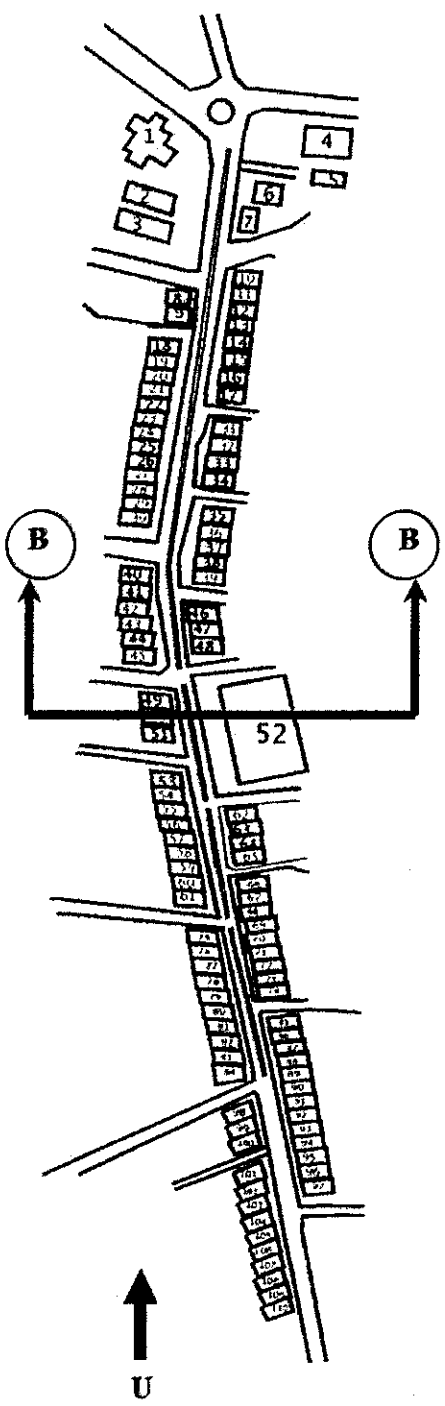


Pejalan kaki yang menyeberang jalan, untuk mencapai jalan terdekat ke tempat tujuan. Memanfaatkan pulau jalan sebagai media untuk berhenti sesaat sebelum dan sesudah menyeberang. Adanya pulau jalan mendukung pejalan kaki untuk mendapatlan jalan pintas / terdekat untuk mencapai tujuan

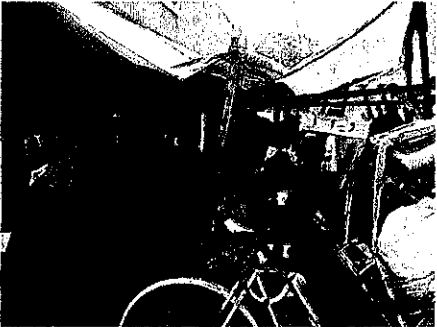
Jalan di mulut gang, juga di manfaatkan oleh PKL, sehingga pejalan kaki yang sudah beraktivitas di ponggir jalan juga terganggu oleh tenda PKL dan becak yang berhenti di jalan tersebut.



Gambar S2.1



Potongan B – B
 Dimensi jalur pejalan kaki pada segmen ini, berkurang akibat PKL dan ada terpal pada jalur pejalan kaki yang dimanfaatkan sebagai atap pelindung



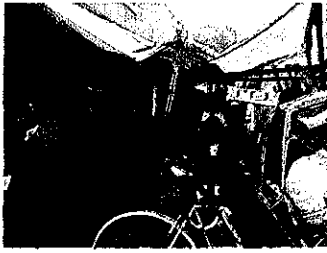
Jalur pejalan kaki disisi barat jalan Sudirman pada segmen 2, keberadaannya terhalang oleh tenda PKL. Dan kondisi ini mengakibatkan jalur pejalan kaki tidak banyak di lalui oleh pejalan kaki



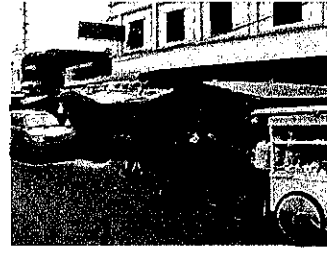
Jalur pejalan kaki pada segmen ini memiliki dimensi yang lebar tetapi pejalan kaki sedikit mememanfaatkannya, hal ini karena jalur pejalan kaki pada lokasi ini terputus dan berbelok

1 50 100 m

Gambar S2.2



Jalur pejalan kaki di pada segmen 2, di manfaatkan untuk berjualan. Terlebih pada jalur pejalan kaki ini toko di sisi jalur pejalan kaki rusak dan tidak beraktivitas, sehingga jalur pejalan kaki di beri penutup (tenda)



Pejalan kaki beraktivitas di badan jalan, hal ini akibat akses menuju jalur pejalan kaki terhalang oleh tenda PKL yang berjualan di badan jalan, sehingga pejalan kaki berjalan di pinggir jalan untuk mencapai tempat tujuan.



Jalur pejalan kaki pada segmen ini memiliki dimensi yang lebar tetapi pejalan kaki sedikit memanfaatkannya, hal ini karena jalur pejalan kaki pada lokasi ini terputus dan berbelok



Jalur pejalan kaki di depan toko memiliki dimensi yang relatif sempit serta akses untuk ke jalur pejalan kaki terhalang (secara visual) sehingga pejalan kaki tidak melihat keberadaan jalur pejalan kaki serta bila berjalan di jalur tersebut tidak bisa melihat tempat yang di tuju (akses visual untuk mengetahui tempat tujuan terhalang)



Jalur pejalan kaki di depan toko Paris dan Istana memiliki dimensi yang lebih lebar tapi pejalan kaki tidak manfaatkan karena untuk mengaksesnya relatif sulit karena terputus dan relative tinggi.



Pejalan kaki berjalan di pinggir jalan, karena sejak awal pejalan kaki datang di jalan Sudirman sudah di arahkan untuk berjalan di pinggir jalan. Akibat akses jalur pejalan kaki yang tertutup (terhalang secara visual) oleh PKL.

Gambar S2.3



Jalur pejalan kaki pada segmen 2 ini, dimensi jalur pejalan kaki menyempit akibat adanya elemen street furniture dan tenda PKL. Hal ini membuat ruang gerak pejalan kaki berkurang.



Pejalan kaki beraktivitas di pinggir jalan, hal ini akibat akses menuju jalur pejalan kaki terhalang oleh tenda PKL yang berjualan di badan jalan, sehingga pejalan kaki berjalan di pinggir jalan untuk mencapai tempat tujuan.



Jalur pejalan kaki pada segmen ini terganggu oleh keberadaan becak yang menunggang penumpang dan Tenda PKL. Sehingga pejalan kaki mencari jalur pejalan kaki yang memudahkan mereka untuk menuju / akses ke tempat tujuan



Tidak terdapat jalur pejalan kaki di depan Pasaraya Salatiga, sehingga pejalan kaki memanfaatkan tempat parkir untuk sarana berjalan kaki. Di depan teras Pasaraya sering pejalan kaki berkerumun melihat burung yang di perjual belikan.

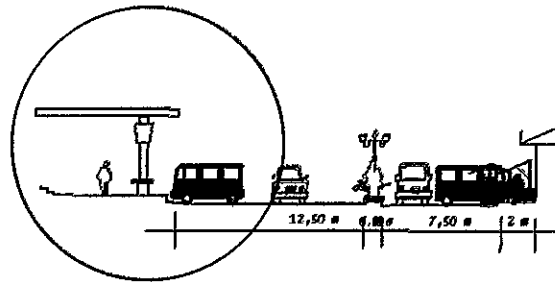
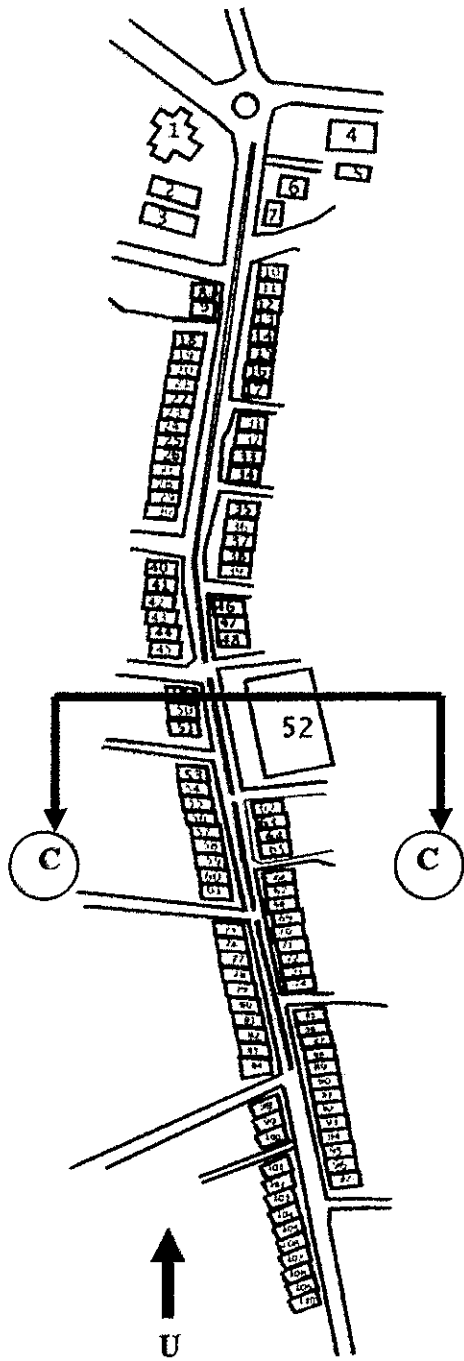


Jalur pejalan kaki di depan toko Paris dan Istana memiliki dimensi yang lebih lebar tapi pejalan kaki tidak manfaatkan karena untuk mengaksesnya realtif sulit karena terputus dan relative tinggi.

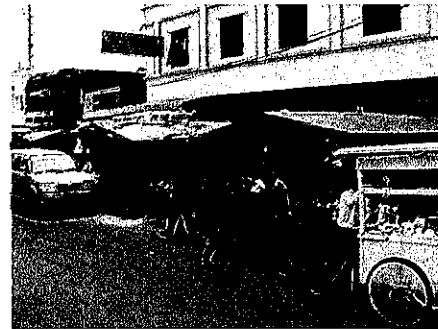


Tidak terdapat jalur pejalan kaki di depan Pasaraya Salatiga, sehingga pejalan kaki memanfaatkan tempat parkir untuk sarana berjalan kaki. Di tambah dengan tenda PKL yang memanfaatkan badan jalan walaupun ada ruang antara tenda PKL. Tetapi pejalan kaki mencari jalan yang memudahkan mereka menuju tempat tujuan.

Gambar S3.1



Potongan C – C
 Jalur pejalan kaki ada di muka ruko, tetapi keberadaannya terhalang oleh tenda PKL



Jalur pejalan kaki disisi timur jalan Sudirman pada segmen 1 di muka Pasaraya Salatiga , keberadaannya terhalang oleh tenda PKL, sehingga sedikit pejalan kaki yang memanfaatkannya. Dan Pejalan kaki memanfaatkan tempat parkir sebagai sarana untuk jalan kaki



Badan jalan di manfaatkan sebagai tempat PKL berjualan, sehingga badan jalan menyempit serta menghalangi akses pejalan kaki untuk menuju jalur pejalan kaki.



Jalur pejalan kaki di pada segmen 3, di manfaatkan untuk berjualan, serta elemen street furniture (telepon umum) juga mengurangi dimensi jalur pejalan kaki.



Pejalan kaki beraktivitas di badan jalan, hal ini akibat akses menuju jalur pejalan kaki terhalang oleh tenda PKL yang berjualan di badan jalan, sehingga pejalan kaki berjalan di pinggir jalan untuk mencapai tempat tujuan.



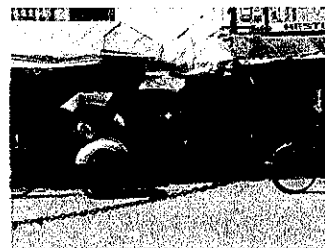
Jalur pejalan kaki di depan toko Green market juga kurang dimanfaatkan oleh pejalan kaki, hal ini karena pejalan kaki merasa terganggu arah gerakannya bila berjalan di jalur pejalan kaki yang di manfaatkan oleh PKL



Pejalan kaki, memotong (menyeberang) badan jalan untuk menuju tempat tujuan dengan memanfaatkan pulau jalan. Hal ini dilakukan oleh pejalan kaki untuk memperpendek jarak tempuh menuju tempat tujuan.

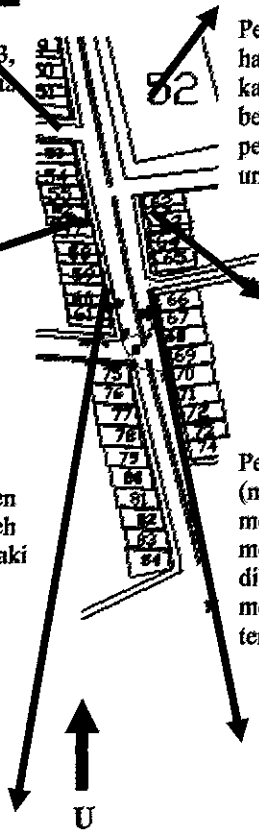


Jalur pejalan kaki di depan toko Green market juga kurang dimanfaatkan oleh pejalan kaki, hal ini karena pejalan kaki merasa terganggu arah gerakannya bila berjalan di jalur pejalan kaki yang di manfaatkan oleh PKL

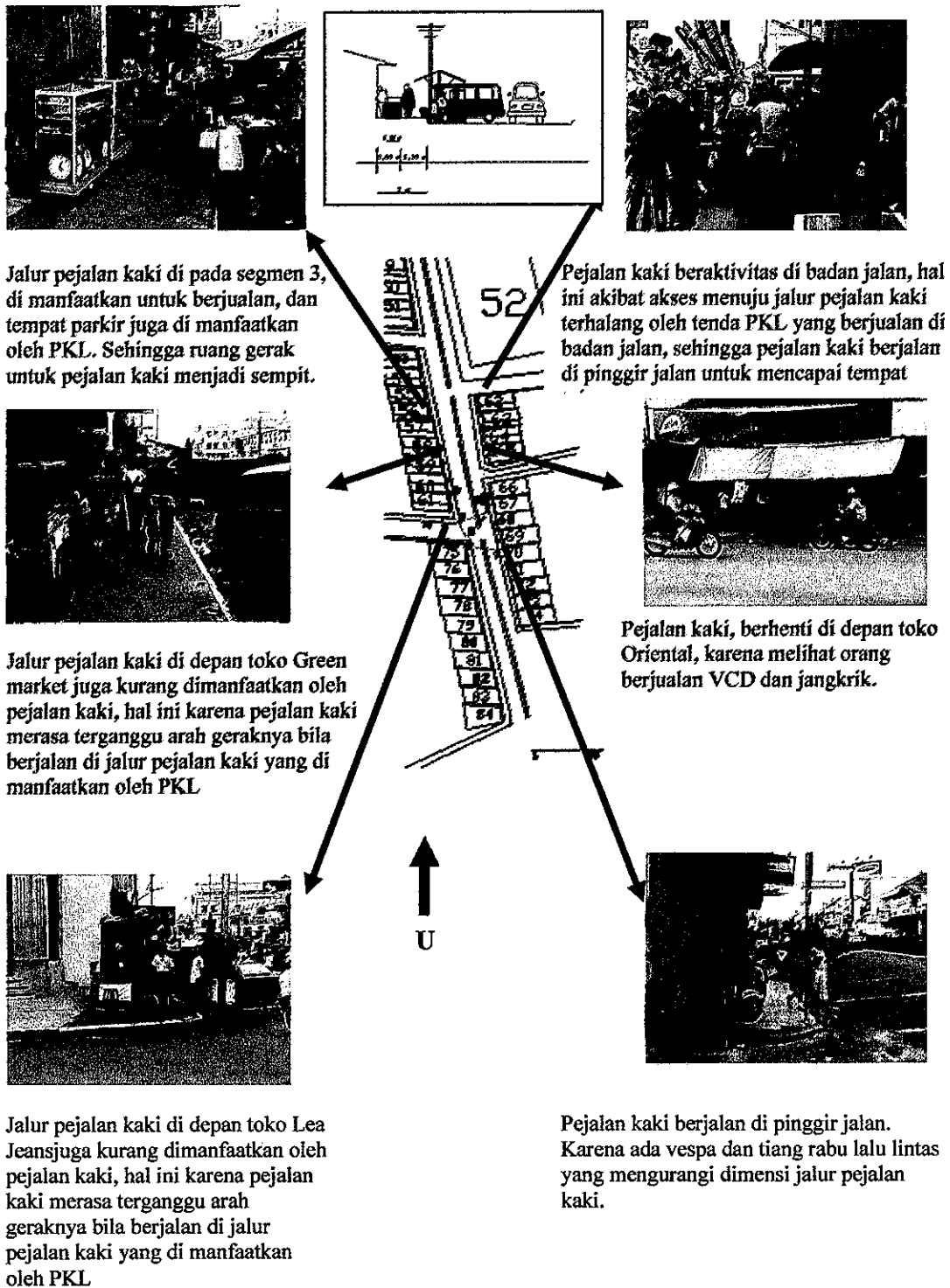


Jalur pejalan tertutup oleh tenda PKL sehingga pejalan kaki berjalan di pinggir jalan. Tetapi keleluasaan dan akses mereka untuk menuju tempat tujuan masih juga terganggu oleh keberadaan becalan yang berhenti di pinggir jalan

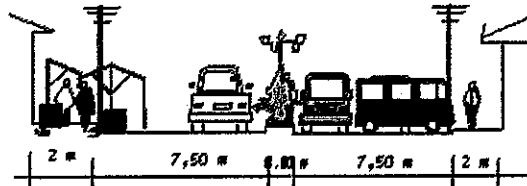
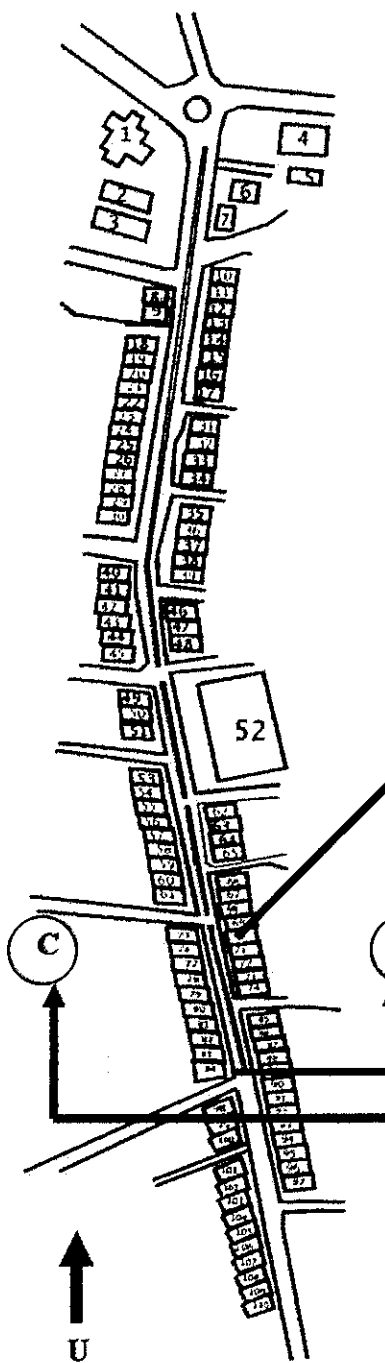
Gambar S3.2



Gambar S3.3



Gambar S4.1



Potongan D – D
 Jalur pejalan kaki dimanfaatkan untuk parkir motor dan mobil parkirnya menyorok ke jalur pejalan kaki



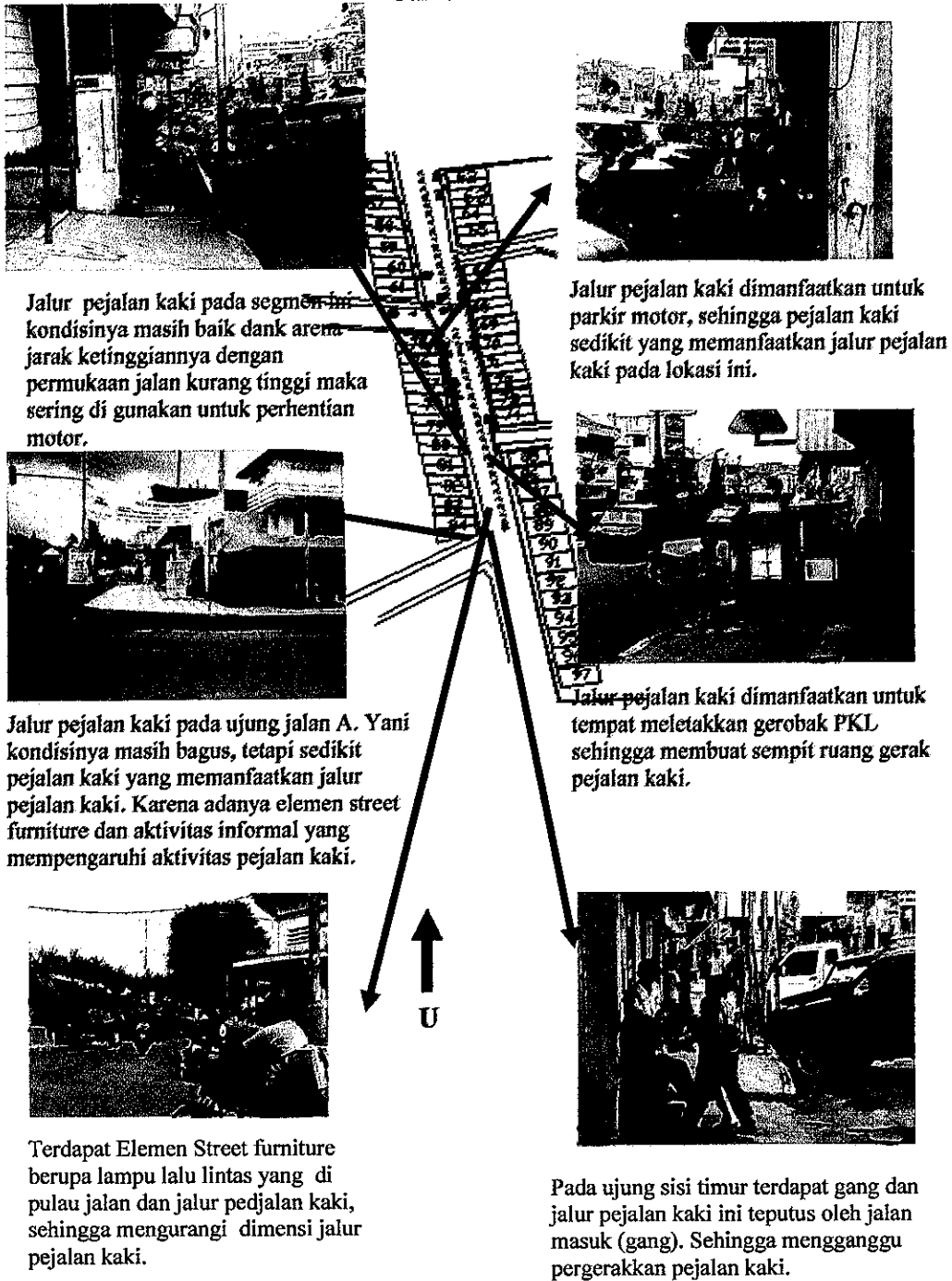
Jalur pejalan kaki disisi timur jalan Sudirman pada segmen 3. tidak dimanfaatkan oleh pejalan kaki, karena kondisi jalur pejalan kaki yang rusak serta dimanfaatkan untuk parkir motor dan mobil parkir menyorok ke jalur pejalan kaki. Sehingga pejalan kaki sulit untuk mengaksesnya



Ujung jalan segmen 4, pertigaan jalan A.Yani. terdapat rambu lalu lintas (traffic light)

1 50 100 m

Gambar S4.2



Gambar S4.3

Terdapat Elemen Street furniture berupa tiang lampu yang dipasang di pulau jalan dan jalur pejalan kaki. Dan tenda PKL sehingga mengurangi dimensi jalur pejalan kaki.

Kondisi jalur pejalan kaki pada sisi timur jalan Sudirman, masih baik. Akan tetapi masih ada juga pejalan kaki yang berjalan di pinggir jalan.

Kondisi jalur pejalan kaki pada sisi barat jalur pejalan kaki masih baik. Tetapi terdapat elemen furniture di jalur pejalan kaki yang mengurangi dimensi jalur pejalan kaki.

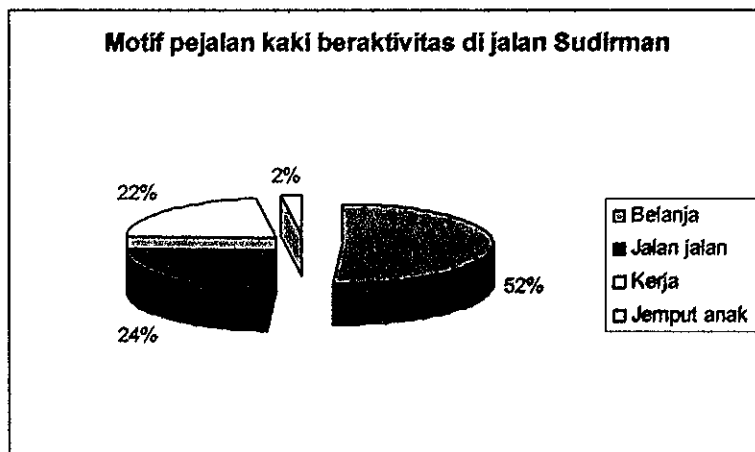
Jalur pejalan kaki dimanfaatkan untuk parkir motor, sehingga pejalan kaki sedikit yang memanfaatkan jalur pejalan kaki pada lokasi ini.

Kondisi jalur pejalan kaki pada sisi jalan A. Yani, masih baik. Dan sering di manfaatkan oleh pejalan kaki untuk tempat menunggu angkutan

Pada ujung pertigaan jalan Sudirman dan jalan A. Yani, sering dimanfaatkan pejalan kaki untuk menyeberang / melintas ke sisi jalan Sudirman lainnya.

5.2. Analisa pejalan kaki

Diagram 5.1 Motif kedatangan pejalan kaki di jalan Sudirman



Maka dapat disimpulkan bahwa pejalan kaki yang datang di jalan Sudirman, adalah pejalan kaki yang beraktivitas untuk berbelanja dan bekerja di areal jalan Sudirman baru pejalan kaki yang beraktivitas untuk rekreasi dan untuk keperluan lainnya.

Sehingga jalur pejalan kaki pada jalan Sudirman yang sebagian besar di gunakan oleh pejalan kaki untuk kegiatan belanja, bekerja dan rekreasi harus mampu memenuhi kebutuhan dan keinginan (tuntutan) pejalan kaki.

5.2.1. Gerak pejalan kaki di koridor jalan Sudirman

Aktivitas pejalan kaki di jalan Sudirman, pejalan kaki masih banyak yang dalam beraktivitas / berjalan kaki di pinggir jalan. Sedangkan di sisi jalan Sudirman tersedia jalur pejalan kaki yang seharusnya di manfaatkan oleh pejalan kaki untuk beraktivitas/ berjalan kaki untuk mencapai tujuan / tempat yang dituju. Sehingga dapat di ambil kesimpulan bahwa, perilaku / aktivitas pejalan kaki pada jalan Sudirman dipengaruhi oleh lingkungannya / kondisi setting jalur pejalan kaki pada jalan Sudirman.

5.3. Pembahasan

5.3.1. Jalur pejalan kaki

Pada segmen 1 (gambar S1.1, S1.2, S1.3)

- a. Jalur pejalan kaki pada sisi timur tidak dapat dimanfaatkan oleh pejalan kaki karena jalur pejalan kaki tersebut :
 - Kondisi jalur pejalan kaki pada sisi ini masih baik tetapi hampir tidak dapat di akses oleh pejalan kaki.
 - Keberadaan jalur pejalan kaki tertutup oleh tenda PKL.
 - Akses untuk menuju jalur pejalan kaki juga di halangi oleh tenda PKL maupun becak.
 - Bila ada pejalan kaki yang memanfaatkan jalur pejalan kaki tersebut, adalah pejalan kaki yang berjalan santai.
 - Pejalan kaki yang berjalan cepat atau terburu buru cenderung berjalan di pinggir jalan.
- b. Jalur pejalan kaki pada sisi barat kurang dimanfaatkan oleh pejalan kaki karena :

- Kondisi jalur pejalan kaki masih baik, tetapi kurang dimanfaatkan oleh pejalan kaki.
- Adanya aktivitas informal di pinggir jalan.
- Adanya elemen street furniture di jalur pejalan kaki.
- Jalur pejalan kaki terpotong oleh jalan masuk bangunan.

Sehingga kecenderungan pejalan kaki memilih jalur untuk berjalan kaki yang dapat mengakses ke tempat tujuannya dengan *lebih mudah dan cepat*. Walaupun jalur yang di tempuh oleh pejalan kaki memiliki resiko keamanan.

Pada segmen 2 (Gambar S2.1, S2.2 dan S2.3)

- h. Jalur pejalan kaki pada sisi timur tidak dimanfaatkan oleh pejalan kaki karena jalur pejalan kaki tersebut :
 - Kondisi jalur pejalan kaki sebagian rusak.
 - Keberadaan jalur pejalan kaki tertutup oleh tenda PKL.
 - Akses untuk menuju jalur pejalan kaki juga di halangi oleh tenda PKL maupun becak.
 - Bila ada pejalan kaki yang memanfaatkan jalur pejalan kaki tersebut, adalah pejalan kaki yang berjalan santai.
 - Pejalan kaki yang berjalan cepat atau terburu buru cenderung berjalan di pinggir jalan.
- b. Jalur pejalan kaki pada sisi barat kurang dimanfaatkan oleh pejalan kaki karena:
 - Kondisi jalur pejalan kaki masih cukup baik, tetapi kurang dimanfaatkan oleh pejalan kaki.
 - Adanya aktivitas informal di jalur pejalan kaki dan pinggir jalan.

- Adanya elemen street furniture berupa tiang listrik, kotak pos dan telepon umum) di jalur pejalan kaki.
- Jalur pejalan kaki terpotong oleh jalan masuk kampung (gang)

Segmen 3 (gambar S3.1, S3.2, dan S3.3)

- a. Jalur pejalan kaki pada sisi timur tidak dapat dimanfaatkan oleh pejalan kaki karena jalur pejalan kaki tersebut :
 - Kondisi jalur pejalan kaki masih baik dan ada sebagian yang tidak memiliki jalur pejalan kaki (trotoar).
 - Jalur pejalan kaki di sisi timur segmen ini, banyak dimanfaatkan oleh aktivitas informal baik di jalur pejalan kaki dan pinggir jalan.
 - Akibat adanya aktivitas informal di jalur pejalan kaki, mengakibatkan dimensi jalur pejalan kaki menjadi berkurang dan mempengaruhi ruang gerak pejalan kaki
 - Akses untuk menuju jalur pejalan kaki juga di halangi oleh tenda PKL maupun becak.
 - Bila ada pejalan kaki yang memanfaatkan jalur pejalan kaki tersebut, adalah pejalan kaki yang berjalan santai.
 - Pejalan kaki yang berjalan cepat atau terburu buru cenderung berjalan di pinggir jalan.
- i. Jalur pejalan kaki pada sisi barat kurang dimanfaatkan oleh pejalan kaki karena :
 - Adanya aktivitas informal di pinggir jalan.
 - Adanya elemen street furniture (tiang listrik, tiang telepon dan telepon umum) di jalur pejalan kaki.

- Jalur pejalan kaki terpotong oleh jalan masuk bangunan.

Segmen 4 (gambar S4.1, S4.2 dan S4.3)

- a. Jalur pejalan kaki pada sisi timur kurang dapat dimanfaatkan oleh pejalan kaki karena jalur pejalan kaki tersebut :
 - Akses untuk menuju jalur pejalan kaki juga di halangi oleh tenda PKL.
 - Jalur pejalan kaki dimanfaatkan untuk parkir motor dan mobil yang parkir juga menjorok ke jalur pejalan kaki.
 - Pejalan kaki yang berjalan cepat atau terburu buru cenderung berjalan di pinggir jalan.
- b. Jalur pejalan kaki pada sisi barat kurang dimanfaatkan oleh pejalan kaki karena :
 - Adanya aktivitas informal di pinggir jalan.
 - Dan jalur pejalan kaki dimanfaatkan untuk parkir motor,Sehingga akses dan dimensi jalur pejalan kaki berkurang yang akibatnya mempengaruhi aktivitas pejalan kaki

5.3.2. Pejalan kaki

Perilaku yang terjadi pada jalan Sudirman Salatiga berkaitan dengan pejalan kaki (pengguna). Weisman (1981) menggambarkan hubungan antara individu dan organisasi dalam satu setting kegiatan. (a) Pejalan kaki di pandang sebagai pengguna, (b) jalur pejalan kaki sebagai komponen setting (c) aksesibilitas dan kenyamanan sebagai atribut.

A. Berjalan di jalur pejalan kaki

Dari data pada : tabel 4.1 dan diagram 4.1

 tabel 4.2 dan diagram 4.2

 tabel 4.3 dan diagram 4.3

 tabel 4.4 dan diagram 4.4

Dapat diketahui bahwa pejalan kaki cenderung untuk berjalan di jalur pejalan kaki, karena kondisi dari jalur pejalan kaki yang dirasa tidak mendukung untuk dilalui oleh pejalan kaki. Dan ada kecenderungan pejalan kaki untuk memotong/ menyeberang jalan raya di sepanjang jalan Sudirman dengan memanfaatkan pulau jalan sebagai media untuk berhenti.

a. Jalur pejalan kaki di sisi timur dan barat jalan Sudirman pada segmen 1 (lihat lampiran S 1a, S 1b, S 1c, S 1d dan S 1e)

berdasarkan motivasi pejalan kaki (belanja 54%, jalan-jalan 33%, bekerja 13%) dan gerak pejalan kaki (berjalan di jalur pejalan kaki 33 % dan berjalan di pinggir jalan 67%)

Ada kecenderungan pejalan kaki berjalan di pinggir jalan, akibat :

- Lebih cepat dan mudah mencari jalan bila berjalan di pinggir jalan karena pejalan kaki tidak perlu antri (berjalan satu satu) melalui jalur pejalan kaki.
- Terhalangnya akses untuk menuju jalur pejalan kaki oleh tenda PKL
- Berkurangnya dimensi jalur pejalan kaki. (PKL memanfaatkan sebagian jalur pejalan kaki)

- Terhalangnya pandangan pejalan kaki bila berjalan di jalur pejalan kaki dan sulitnya pejalan kaki berganti / memilih jalur sirkulasi yang diinginkan.

b. jalur pejalan kaki di sisi timur dan barat jalan Sudirman pada segmen 2 (lihat lampiran S 2a, S 2b, dan S 2c,)

berdasarkan motivasi pejalan kaki (belanja 50%, jalan-jalan 10%, bekerja 40%) dan gerak pejalan kaki (berjalan di jalur pejalan kaki 20% dan berjalan di pinggir jalan 80%)

Ada kecenderungan pejalan kaki berjalan di pinggir jalan, akibat :

- Lebih cepat dan mudah mencari jalan bila berjalan di pinggir jalan karena pejalan kaki tidak perlu antri (berjalan satu satu) melalui jalur pejalan kaki.
- Terhalangnya akses untuk menuju jalur pejalan kaki oleh tenda PKL
- Berkurangnya dimensi jalur pejalan kaki. (PKL memanfaatkan sebagian jalur pejalan kaki)
- Terhalangnya pandangan pejalan kaki bila berjalan di jalur pejalan kaki dan sulitnya pejalan kaki berganti / memilih jalur sirkulasi yang diinginkan.

c. jalur pejalan kaki di sisi timur dan barat jalan Sudirman pada segmen 3 (lihat lampiran S 3a, S 3b, S 3c dan S 2d)

berdasarkan motivasi pejalan kaki (belanja 60%, jalan-jalan 10%, bekerja 30%) dan gerak pejalan kaki (berjalan di jalur pejalan kaki 80% dan berjalan di pinggir jalan 20%)

Ada kecenderungan pejalan kaki berjalan di pinggir jalan, akibat :

- Berkurangnya dimensi jalur pejalan kaki. (PKL memanfaatkan sebagian jalur pejalan kaki)
 - Terhalangnya pandangan pejalan kaki bila berjalan di jalur pejalan kaki dan sulitnya pejalan kaki berganti / memilih jalur sirkulasi yang diinginkan.
 - Terhalangnya akses untuk menuju jalur pejalan kaki oleh tenda PKL dan parkir mobil.
- d. jalur pejalan kaki di sisi timur dan barat jalan Sudirman pada segmen 4 (lihat lampiran S 4a, dan S 4b)

berdasarkan motivasi pejalan kaki (belanja 40%, jalan-jalan 40%, bekerja 10% dan menjemput anak sekolah 10%) dan gerak pejalan kaki (berjalan di jalur pejalan kaki 40% dan berjalan di pinggir jalan 60%)

Ada kecenderungan pejalan kaki berjalan di pinggir jalan, akibat :

- Berkurangnya dimensi jalur pejalan kaki. (PKL memanfaatkan sebagian jalur pejalan kaki)
- Terhalangnya akses untuk menuju jalur pejalan kaki oleh parkir mobil

Menurut Weisman (1981), aksesibilitas adalah kemudahan bergerak melalui dan menggunakan lingkungan yang berkaitan dengan sirkulasi / jalan dan visual.

Aksesibilitas ini dilakukan pejalan kaki untuk mendapatkan kemudahan bergerak menuju tempat yang diinginkan antara lain, naik turun angkutan umum / kendaraan, mendapatkan ruang gerak berjalan menuju tempat yang diinginkan.

atribut *aksesibilitas*.

Atribut aksesibilitas berkaitan dengan pejalan kaki meliputi :

1. Memilih jalur pergerakan / sirkulasi yang diinginkan.
2. Memilih lokasi untuk mudah naik turun angkutan

3. Memilih jalan yang dianggap lebih cepat untuk sampai ke tujuan.

Sehubungan dengan tuntutan atribut ini, pejalan kaki memilih :

1. Ujung utara jalur pejalan kaki pada sisi barat di segmen 1
 2. Di sisi timur pada segmen 1 (dipinggir jalan)
 3. Ujung utara jalur pejalan kaki pada sisi barat di segmen 2
 4. Di sisi timur pada segmen 2 (dipinggir jalan)
 5. Ujung utara jalur pejalan kaki pada sisi barat di segmen 3
 6. Ujung selatan jalur pejalan kaki pada sisi barat di segmen 3
- A. Aksesibilitas pada jalur pejalan kaki di jalan Sudirman sangat terganggu bagi pengguna terutama pejalan kaki.
1. Dengan adanya tenda PKL dan gerobak PKL di ujung jalan Sudirman dan jalan Diponegoro (Bundaran Tamansari pada segmen 1) membuat pejalan kaki lebih memilih jalan raya sebagai sarana untuk berjalan kaki menuju tempat tujuan.
 2. Adanya Tenda PKL dan mobil yang parkir di depan jalur pejalan kaki (pada segmen 1, 2,3 dan 4) membuat pejalan kaki kehilangan arah pandangan (visual) untuk melihat / akses ke tempat tujuan maupun menuju jalur pejalan kaki. Yang seharusnya jalur pejalan kaki mudah untuk diakses dan berpindah jalur.
 3. Adanya elemen street furniture dan tempat jualan PKL yang memanfaatkan sebagian areal jalur pejalan kaki (jalur pejalan kaki di sisi barat pada segmen 1, segmen 2, segmen 3 dan segmen 4 juga jalur pejalan kaki di sisi timur pada segmen 3), sehingga mengakibatkan dimensi terutama lebar jalur pejalan kaki berkurang $\frac{1}{2}$ dari lebarnya. Ini mengakibatkan jalur pejalan kaki hanya dapat dilalui oleh 1 orang. Yang seharusnya jalur pejalan kaki mudah untuk dilalui.

4. Ada motor yang memanfaatkan jalur pejalan kaki sebagai tempat parkir (di jalur pejalan kaki sebelah timur di segmen 3 dan segmen 4) sehingga menghalangi akses jalur pejalan kaki yang seharusnya bebas dari hambatan.
5. Adanya kecenderungan di hampir di setiap segmen penggal jalan Sudirman, pejalan kaki menyeberang / memotong jalan untuk mendapatkan akses yang lebih pendek dalam hal jarak dan waktu tanpa memikirkan resiko. Yang terkadang mengganggu pengguna jalan lainnya.
6. Dan hampir di setiap segmen penggal jalan Sudirman, pejalan kaki yang menyeberang jalan memanfaatkan pulau jalan (yang seharusnya sebagai pembatas lajur jalan) sebagai tempat berhenti sebelum mereka menyeberang.

Sehingga jalur pejalan kaki di jalan Sudirman sudah tidak sesuai dengan dengan kriteria jalur pejalan kaki menurut Utterman, bahwa pejalan kaki harus memiliki jalur yang mudah untuk dilalui sedangkan kenyataannya jalur pejalan kaki disisi hampir tidak dapat untuk dilalui.

Sehingga tuntutan pejalan kaki pada koridor jalan Sudirman adalah :

Jalur pejalan kaki harus memiliki aksesibilitas, baik itu berupa:

1. Rute yang jelas, jalur pejalan kaki harus terbebas dari gangguan visual sehingga pejalan kaki dapat melihat ke tempat tujuannya. Minimal jarak pandang yang di butuhkan adalah 130 meter (jarak untuk melihat aktivitas manusia)
2. Jarak yang lebih singkat / pendek, jarak bagi pejalan kaki masih merasa senang untuk berjalan kaki.
3. Jalur pejalan kaki mudah untuk dilalui, tidak berliku dan mudah untuk berpindah arah gerak. Karena tata guna lahan sebagai kawasan perdagangan

dan jasa yang membuat pejalan kaki dapat berpindah dari 1 toko ke toko lainnya.

4. Jalur pejalan kaki bebas dari hambatan hingga ke tempat tujuan.

B. Kenyamanan

Dari data pada tabel 4.13, diketahui bahwa adanya pengaruh faktor usia dan kondisi jalur pejalan kaki yang naik turun dan terpotong oleh jalan masuk bangunan yang membuat pejalan kaki merasa lelah (tidak nyaman).

Sehingga di peroleh kecenderungan kegiatan pejalan kaki, yaitu

1. Bahwa pejalan kaki dalam berjalan tidak begitu memikirkan resiko bahaya dengan jalur di tempuhnya.
2. Memfaatkan jalur pejalan kaki ataupun pinggir jalan untuk menuju tempat yang mereka tuju.
3. Bila jalur yang ada terlihat sesak mereka terus dan memiringkan badan ataupun menghindar dengan turun ke jalan.
4. Menyeberang jalan dan memanfaatkan pulau jalan sebagai tempat lintasan.
5. Jalur pejalan kaki yang terpotong oleh jalan masuk dan jalur pejalan kaki yang naik turun.
6. Berjalan sambil berbicara dengan lawan bicara.
7. Menunggu angkutan dan terkadang ditawari oleh calo angkutan
8. Memarkirkan mobil atau sepeda motor.

Menurut Weisman (1981), kenyamanan adalah keadaan lingkungan yang memberi rasa yang sesuai, kepada panca indera dan anthropometry disertai fasilitas yang sesuai dengan kegiatan.

A. Kenyamanan fisik

Kondisi jalur pejalan kaki di jalan Sudirman Salatiga belum sepenuhnya memberi kenyamanan fisik bagi pejalan kaki, karena setting jalur pejalan kaki masih belum memenuhi syarat antropometry.

Sehubungan dengan tuntutan atribut ini, pejalan kaki memilih :

- a. Jalur pejalan kaki disisi barat pada segmen 1
- b. Jalur pejalan kaki disisi barat pada segmen 2
- c. Jalur pejalan kaki disisi barat pada segmen 3

Akibat dari :

- Hilangnya kenyamanan pejalan kaki untuk menikmati jalur pejalan kaki di kawasan perdagangan, yang seharusnya selain pejalan kaki berjalan menuju tempat tujuan. Pejalan kaki juga bisa melakukan kegiatan rekreasi dengan berjalan sambil melihat etalase toko (window shopping).
- Dimensi jalur pejalan kaki yang berkurang $\frac{1}{2}$ nya membuat pejalan kaki merasa sesak untuk berjalan di jalur pejalan kaki dan terkadang memiringkan badan (Yang seharusnya jalur pejalan kaki minimal dapat dilalui oleh 2 orang lebar jalur pejalan kaki minimal adalah 2meter).
- Jalur pejalan kaki tersa terkepung, di satu sisi berbatasan dengan bangunan toko / ruko dan di sisi lain berbatasan dengan PKL maupun parkir mobil. Yang seharusnya jarak pejalan kaki dengan keberadaan PKL adalah 1.20 – 2.10.
- Kontur jalur pejalan kaki yang terlalu melelahkan pejalan kaki di sisi barat pada segmen 1 dan 2. jalur pejalan kaki pada segmen tersebut terpotong oleh jalan masuk ke bangunan dan ketinggian antar jalur pejalan kaki tidak sama. Yang seharusnya jalur pejalan kaki rata dan menerus.

B. Kenyamanan sensory

Kenyamanan sensory adalah rasa teduh terhindar dari sinar matahari langsung.

Menurut Utterman (1984) salah satu gangguan pejalan kaki dalam melakukan aktivitasnya adalah factor cuaca. Apabila sinar matahari langsung mengenai tubuh dan semakin lama akan mengurangi minat pejalan kaki untuk melakukan aktivitasnya.

- Tidak adanya peneduh yang melindungi jalur pejalan kaki (di sisi timur pada segmen 1, segmen 2, segmen 3 serta disisi barat pada segmen 1, segmen 3 dan segmen 4) dari gangguan cuaca, sehingga pejalan kaki yang bergerak di jalur pejalan kaki banyak yang memakai payung dan topi.

Sehubungan dengan kenyamanan, pejalan kaki tidak merasakan kurang nyaman terhadap jalur pejalan kaki, tetapi kurang minatnya pejalan kaki untuk beraktivitas di jalur pejalan kaki lebih terkait dengan aksesibilitas, yaitu pejalan kaki lebih membutuhkan jalur pejalan kaki yang mudah di akses, mudah untuk berpindah / berganti arah dan dapat melihat (visual) arah tempat tujuan mereka.

6. BAB VI KESIMPULAN DAN REKOMENDASI

6.1. KESIMPULAN

Kesimpulan yang di dapat dari temuan penelitian (observasi) dan analisis (content analysis) adalah :

1. Kesimpulan yang berkaitan dengan Aksesibilitas dan Kenyamanan, yaitu :

A. Pejalan kaki

Kedatangan pejalan kaki pada jalan Sudirman, dipengaruhi oleh lingkungan di tiap segmen penggal jalan baik itu berupa pertokoan, pasar, kantor, dan sekolahan.

Pejalan kaki pada jalan Sudirman, memiliki kecenderungan :

Pada sisi timur jalan Sudirman:

- Didepan Mal Tamansari, kecenderungan aktivitas pejalan kaki di tempat ini adalah naik turun angkutan umum, berdiri sambil menunggu angkutan, berjalan di pinggir jalan menuju tempat tujuan, atau menyeberang jalan.
- Berjalan di pinggir jalan di depan tenda PKL.

Pada sisi barat jalan Sudirman :

- Pertemuan jalan Diponegoro dan jalan Sudirman pada segmen 1, kecenderungan aktivitas pejalan kaki di tempat ini adalah naik turun angkutan umum, berdiri sambil menunggu angkutan, berjalan menuju tempat tujuan, atau menyeberang jalan.
- Pejalan kaki berjalan di jalur pejalan kaki dan sebagian berjalan di pinggir jalan antara parkir mobil dan badan jalan.
- Berjalan naik turun jalur pejalan kaki diselingi dengan berjalan di tepi jalan raya.

Sehingga jalur pejalan kaki disisi barat jalan Sudirman tidak sesuai dengan kriteria jalur pejalan kaki menurut Utterman bahwa pejalan kaki harus mudah bergerak atau berpindah dan bebas dari hambatan saat menuju lokasi yang dikehendaki

B. Aksesibilitas pada jalur pejalan kaki di jalan Sudirman sangat terganggu bagi pengguna terutama pejalan kaki.

Sehingga tuntutan pejalan kaki pada koridor jalan Sudirman adalah :

Jalur pejalan kaki harus memiliki aksesibilitas, baik itu berupa:

- Rute yang jelas, jalur pejalan kaki harus terbebas dari gangguan visual sehingga pejalan kaki dapat melihat ke tempat tujuannya. Minimal jarak pandang yang di butuhkan adalah 130 meter (jarak untuk melihat aktivitas manusia)
- Jarak yang lebih singkat / pendek, jarak bagi pejalan kaki masih merasa senang untuk berjalan kaki.
- Jalur pejalan kaki mudah untuk dilalui, tidak berliku dan mudah untuk berpindah arah gerak. Karena tata guna lahan sebagai kawasan perdagangan dan jasa yang membuat pejalan kaki dapat berpindah dari 1 toko ke toko lainnya.
- Jalur pejalan kaki bebas dari hambatan hingga ke tempat tujuan.

Pejalan kaki butuh properti :

- Jalur pejalan kaki yang dapat mempersingkat jarak tempuh dan waktu.
- Jalur pejalan kaki yang bebas dari hambatan.
- Jalur pejalan kaki yang mudah memilih jalur pejalan kaki.
- Jalur pejalan kaki yang mudah untuk berganti transportasi.

C. Kenyamanan pejalan kaki bergerak di jalur pejalan kaki terganggu, sehingga:

Pejalan kaki butuh properti

- Dimensi jalur pejalan kaki yang sesuai dengan kebutuhan aktivitas pejalan kaki.
- Tempat menunggu angkutan umum.
- Jalur pejalan kaki yang terlindung dari pengaruh cuaca (teduh)

6.2. REKOMENDASI

Rekomendasi bagi Perencana dan Perancang Kota dan bagi Pemerintah daerah Salatiga:

Timbulnya permasalahan pada jalur pejalan kaki di jalan Sudirman akibat kegagalan pemerintah kota Salatiga dalam mengawasi secara kontinyu dan kurang tegasnya dalam mengatur jalan Sudirman, sehingga :

- Pemerintah kota Salatiga harus melakukan pengawasan secara ketat dan berkala pada jalan Sudirman.
- Pemerintah harus membongkar tenda PKL yang menghalangi keberadaan jalur pejalan kaki dari pandangan pejalan kaki.
- Pemerintah harus menyamakan ketinggian antara jalur pejalan kaki di segmen1 dan di segmen2 di sebelah barat jalan Sudirman.
- Pemerintah dapat menutup jalan Sudirman dari kendaraan bermotor pada hari minggu pada pagi hari, agar pejalan kaki mendapatkan ruang public sekaligus ruang rekreasi.
- Pemerintah diharapkan memberi pagar pembatas pada pulau jalan, agar tidak semua pulau jalan dimanfaatkan untuk menyeberang dan berhenti.

- Dan pemerintah harus melengkapi jalur pejalan kaki dengan elemen peneduh baik itu berupa pohon maupun jalur pejalan kaki beratap, sehingga kondisi cuaca tidak mengganggu jalur pejalan kaki.
- Dan pemerintah di harapkan mengatur ulang peletakan elemen street furniture yang ada di jalur pejalan kaki.

Rekomendasi bagi penelitian lebih lanjut adalah:

- Karena adanya keterbatasan waktu penelitian, peneliti hanya meninjau jalur pejalan kaki dari aksesibilitas dan kenyamanan.
- Peneliti merasa bahwa apa yang di lakukan belum seluruhnya membahas tentang jalur pejalan kaki di jalan Sudirman dari beberapa atribut yang ada.
- Sehingga peneliti mengharapkan adanya penelitian lanjutan pada jalur pejalan kaki di jalan Sudirman di tinjau dari atribut yang lainnya.
- Dan dapat juga jalur pejalan kaki di tinjau dari pengguna jalan lainnya selain pejalan kaki.

Daftar pustaka

- Arikunto, Suharsimi, 2002, *Prosedur Penelitian, suatu Pendekatan Prektek*, Rineka Cipta, Jakarta
- Bell, Paul A, 1976. *Environmental Psychology*, W.B Sanders Company, Philadelpia.
- Boedojo, P dkk, 1986, *Arsitektur, Manusia dan Pengamatannya*, Djambatan, Jakarta.
- Brambilla, 1977, *For Pedestrian Only : Planning, Design and Management of Traffic Free Zones*, New York : Whitney of Design.
- Chearra, 1978, (terj), *Standard Perencanaan Kota*.
- David, Sucher, 1995. *City Comforts*, City Comforts Press, Seattle.
- Gideon, Giovany, 1977. *Human Aspect of Urban Form*.
- Hall, Edward, 1966, *The Hidden Dimension*, Doubleday and Company Inc, New York
- Haryadi, Setiawan N, 1995, *Arsitektur Lingkungan dan Perilaku*. Jakarta.
- Kountur, Ronny, 2003, *Metode Penelitian, untuk Penulisan Skripsi dan Tesis*, PPM Jakarta
- Lang, Jon, 1987, *Pengkajian Lingkungan Perilaku (terj)*, dalam *Pengantar Arsitektur*, Editor Snyder dan Catanesse, Erlangga, Jakarta.
- Maitland, Barry, 1985, *Shopping Malls Planning and Design*, Nichols Publising Company, New York.
- Moudon Anne (ed), 1987, *Public Street for Public Use*, New York, Van Nostrand Reinhold Co.
- Rustam, Hakim, 1987, *Unsur Perancangan Dalam Arsitektur Lansekap*, Bina Jakarta.
- Lynch, Kevin, 1975. *The Image of The City*, Massachusetts Institute of Technology, USA.

- Rapoport, Amos, 1977, *Human Aspect of Urban Form, Toward a Men Environmental Approach to Urban Form and Design*. Perharmont Press, Indonesia.
- Rubenstein, Harvey, M, 1987. *Central City Malls*, John Willey & Sons, New York.
- , 1992. *Pedestrian Mall, Streetscapes and Urban Scapes*, John Willey & Sons, New York.
- Sarwono, Sarlita wirawan, 1992, *Psikologi Lingkungan*. Universitas Indonesia, Jakarta.
- Shirvani, Hamid, 1985. *The Urban Design Process*, Van Nostrand Reinhold Company, New York.
- Spreiregen, paul D, 1986, *Urban Archetecture of Town and Cities*. Mc Graw Hill Book Company, New York.
- Syaifudin, 1987. *Pedestrian Kota Bandung*, Jurusan Teknik Planologi, ITB, Bandung.
- Trancik, Roger, 1986, *Finding Lost Space, Theories of Urban Design*. Van Nostrand Rainhord Company, New York.
- Utterman, RK, 1984, *Accommodating The Pedestrian*. Van Nostrand Rainhord Company, New York.
- Weisman, J, 1981, *Modeling Environment Behavior System*, *Journal of Man Environmental Relation*.
- Tesis.
- Mulyadi Widodo, 2001, *Jalur Pejalan Kaki Jalan Pandanaran Semarang*, Tesis, UNDIP.
- Widyaningrum, 2001, *Jalur Pejalan Kaki Di Kawasan Ruang Publik pendekatan Perilaku Pejalan Kaki*, Tesis. Undip