625.8
W19
2 ex

JALUR PEJALAN KAKI JALAN PANDANARAN SEMARANG

PENDEKATAN PERILAKU PEJALAN KAKI

TESIS

DISUSUN DALAM RANGKA MEMENUHI PERSYARATAN PROGRAM MAGISTER ARSITEKTUR

DIKERJAKAN OLEH

MULYADI WIDODO
NIM. L4B 000017

PROGRAM PASCA SARJANA
MAGISTER TEKNIK ARSITEKTUR
UNIVERSITAS DIPONEGORO
SEMARANG
2001

LEMBAR PENGESAHAN

Jalur Pejalan Kaki Jalan Pandanaran, Semarang
Pendekatan Perilaku Pejalan kaki

Disusun oleh

MULYADI WIDODO
NIM. L4B 000171

Tesis ini telah dipersembahkan didepan Dosen Penguji
Pada tanggal 15 Juni 2002
Dan dinyatakan telah diterima
Sebagai persyaratan untuk memperoleh gelar
Magister Teknik Bidang Ilmu Teknik Arsitektur

Menyetujui

Pembimbing Utama	Pembimbing Pendamping
Prof. Ir. EKO BUDIHARDJO, MSc	Ir. EDY PURWANTO, MT

Semarang, 15 Juni 2002
Universitas Diponegoro
Program Pasca Sarjana

Ketua Program Studi Magister Teknik Arsitektur

Ir. TOTOK ROESMANTO, M Eng

KATA PENGANTAR

Puji syukur kehadirat Allah SWT. Yang telah melimpahkan rachmat, tuntutan dan karunia-Nya kepada Penulis selama proses penelitian dan penyusunan tesis dengan judul ***Jalur Pejalan Kaki Jalan Pandanaran Semarang, Pendekatan Perilaku Pejalan Kaki.***

Penulis tertarik pada interaksi pejalan kaki dan lingkungannya didorong oleh keinginan untuk mengamati lebih jauh tentang perilaku pejalan kaki yang memanfaatkan jalur pejalan kaki dikawasan perdagangan dan jasa sebagai media aktivitasnya serta *setting* yang diinginkan sesuai dengan tuntutan *attribute* dan *property*nya.

Tesis ini berhasil disusun berkat dukungan dan bantuan yang diberikan oleh pelbagai pihak kepada Penulis.

Sehubungan dengan hal tersebut Penulis mengucapkan terima kasih dan penghargaan setinggi-tingginya kepada :

1. Ir. Totok Roesmanto M.Eng, selaku Ketua Program Studi Magister Tehnik Arsitektur Universitas Diponegoro, Semarang ;
2. Prof. Ir. Eko Budihardjo, MSc dan Ir. Edi Purwanto, MT selaku pembimbing yang telah memberikan dorongan, semangat, bimbingan, pengarahan dan koreksi dalam memperluas wawasan dan memantapkan proses penyusunan tesis ini ;
3. Ir. Djoko Indrosaptono, MT, selaku dosen penguji yang telah memberikan koreksi, kritikan dan saran didalam pendalaman materi, kajian teori dan penulisan tesis ini ;
4. Bapak H. Mardiyanto, Gubernur Jawa Tengah, yang telah memberikan kesempatan dan dorongan untuk mengikuti pendidikan Magister Tehnik Arsitektur Universitas Diponegoro Semarang ;
5. Endang Ristyowati, istri tercinta, yang telah memberikan dorongan, do'a dengan dukungan moral kepada Peneliti ;
6. Ir. Bagus Agung Herbowo, MT beserta istri, Ir. Bagus Hario Sediadji, MT beserta istri dan Bagus Adiroso, anak-anak tersayang, atas do'a dan dukungannya ;
7. Dwiyanawati Esti Handayani SPsi, beserta kawan-kawannya, atas bantuannya dalam mengumpulkan data lapangan ;

8. Drs. ML. Oetomo, Dra RA. Praharesti Eriyani, MSi, Dwiyanawati Esti Handayani SPsi, Dra M Sih Setya Utami, M.Kes, Dra Endang Widyarini, MS, Drs. M. Suharsono, Msi, Drs. DP Budi Susetyo, MS, Ita Windriastuti, Psi, Hesti Yulianti, Psi, Iranita Hervi M, SPsi, Cicilia Tanti, Psi, Ertina Kusumawati, Psi, atas bantuannya dalam memberikan masukan yang sangat bermanfaat dalam proses penulisan penelitian ini.
9. Segenap Staf Tata Usaha, Wakil Gubernur Bidang Kesejahteraan Rakyat Propinsi Jawa Tengah, yang telah membantu dalam proses penyelesaian penelitian ini.
10. Para Responden dan semua pihak yang tidak dapat disebut satu persatu yang telah terlibat dalam penelitian ini baik langsung maupun tidak langsung.

Penulis berharap, semoga tesis ini bermanfaat bagi pembaca sebagai suatu wawasan pengembangan ilmu arsitektur. Kritik dan saran terhadap hasil penelitian ini sangat diharapkan untuk menambah wawasan Penulis selanjutnya.

Semarang, 24 Juni 2002

Penulis,

MULYADI WIDODO

ABSTRACT

Since 1989, the function of Pandanaran street area has been changed, which from the beginning as the housing area was to be the commercial and service area. The change influences to more and more pedestrians visiting in Pandanaran street and providing pedestrian facilities, ie pedestrian way. Pedestrian way in Pandanaran street is sub sistem of linkage system, but in fact it hasn't optimally used by the pedestrian yet, a lot of them are prefer walk in the side of the street. This condition is caused by the condition of pedestrian way which damage, unfelt and part or whole of its dimension occupied by PKL.

The aim of this research is to investigate attribute and property preffered in pedestrian way and the pattern of setting which made up by the Behavior Theory, stressed on interaction between human and environment. This research is done using "Post Positivistic Rationalistic" approach.

The component of setting covers : a) pedestrian way as setting, b) the pedestrian as user, and c) attribute as quality of the relationship between setting and behavior, property is a characteristic of component quality.

Study of behavior is done using the Method of Mapping Behavior, and by using this method can get an information about the phenomenon of human behavior in a group people, which linked to the spatial system.

There are two ways of Behavior Mapping : (1) Place Centered Mapping, and (2) Person Centered Mapping. Place Centered Mapping is used to know about how pedestrians accommodate there behavior in the certain situation, time, as well as the certain Place and Person Centered Mapping is used to know about pedestrian movement in the certain period.

Research data are collected in two ways, those are field observation and interview and furthermore analyzing in content similarity and descriptive.

The finding of this research are : (1) Attribute which is preffered by the pedestrian in the corridor of Pandanaran street are accessibility attribute, physical comfortably, sensory comfortably, safety/security, visibility and crowdedness, (2) To provide property which support the attribute, which is preffered by pedestrian in corridor Pandanaran street, Semarang, (3) To provide the pedestrian way as setting, which is preffered by pedestrians in corridor Pandanaran street, Semarang by behavior approach, (4) The facilities available in corridor of Pandanaran street Semarang, for PKL, pedicab drivers, driver of personal car, taxi driver, driver of public transport,, according to demand both attribute and property, (5) The illustration of relationship among segments in corridor of Pandanaran street Semarang, and the pedestrian demand both attribute and property, (6) The provide of parking area in corridor of Pandanaran street Semarang, according to demand both attribute and property for pedestrian and car driver.

ABSTRAK

Sejak tahun 1989 kawasan jalan Pandanaran telah terjadi perubahan fungsi yang semula sebagai daerah pemukiman menjadi daerah perdagangan dan jasa. Perubahan tersebut berpengaruh pada semakin banyaknya pengunjung dan penyediaan fasilitas untuk pejalan kaki antara lain jalur pejalan kaki. Jalur pejalan kaki, di jalan Pandanaran adalah merupakan sub sistem dari *linkage system*, tetapi dalam keseharian masih belum digunakan secara optimal oleh pejalan kaki.

Mereka masih banyak yang lebih senang berjalan di tepi jalan raya. Keadaan ini disebabkan oleh kondisi jalan pedestrian yang rusak dan tidak rata serta sebagian atau seluruh dimensinya ditempati oleh pedagang kaki lima.

Tujuan penelitian ini adalah untuk meneliti *attribute* dan *property* yang diinginkan oleh pejalan kaki pada jalur pejalan kaki serta pola *setting* yang terbentuk dengan menggunakan teori perilaku, penekanan pada interaksi antara manusia dan lingkungan. Penelitian ini dilakukan menggunakan pendekatan "Post Positivistic Rationalistic".

Komponen *setting* meliputi : a) jalan pedestrian sebagai *setting*, b) pejalan kaki sebagai pengguna dan c) *attribute* adalah kualitas hubungan antara setting dan perilaku. *Property* adalah karakteristik dari kualitas komponen.

Studi perilaku dilakukan dengan menggunakan Metode Pemetaan Perilaku, dimana dengan menggunakan metode ini dapat diperoleh suatu informasi tentang fenomena perilaku kelompok orang, yang dihubungkan dengan sistem ruang. Ada 2 (dua) cara Pemetaan Perilaku yaitu : (1) *Place Centered Mapping* dan (2) *Person Centered Mapping*. *Place Centered Mapping* digunakan untuk mengetahui bagaimana akomodasi perilaku pejalan kaki dalam suatu situasi, waktu dan tempat tertentu, serta *Person Centered Mapping* digunakan untuk mengetahui pergerakan pejalan kaki pada periode waktu tertentu.

Data penelitian dikumpulkan dalam 2 (dua) cara, yaitu pengamatan lapangan dan wawancara dengan responden dan selanjutnya dianalisis dengan menggunakan kesamaan isi dan deskriptif.

Temuan penelitian ini adalah : (1) *Attribute* yang diinginkan oleh pejalan kaki di koridor jalan Pandanaran adalah *attribute* aksesibilitas, kenyamanan fisik, kenyamanan *sensory*, keamanan, visibilitas dan kesesakan. *Attribute* aksesibilitas yang lebih diminati oleh pejalan kaki, (2) Kebutuhan penyediaan property yang mendukung *attribute*, yang diinginkan oleh pejalan kaki di koridor jalan Pandanaran Semarang, (3) Kebutuhan penyediaan jalan pedestrian sebagai setting yang diinginkan oleh pejalan kaki di koridor jalan Pandanaran Semarang dengan pendekatan perilaku, (4) Kebutuhan penyediaan fasilitas dikoridor jalan Pandanaran Semarang untuk PKL, penarik becak, sopir kendaraan pribadi, sopir taxi, sopir kendaraan umum sesuai dengan tuntutan *attribute* dan *property* mereka, (5) Gambaran hubungan antar segmen di koridor jalan Pandanaran Semarang, tuntutan *attribute* dan *property* pejalan kaki, (6) Kebutuhan tempat parkir di koridor jalan Pandanaran Semarang berdasar tuntutan pejalan kaki dan sopir kendaraan bermotor yang sesuai dengan kebutuhan *attribute* dan *property* masing-masing.

DAFTAR ISI :

Halaman Judul i
Halaman Pengesahan ii
Kata Pengantar iii
Abstract v
Abstrak vi
Daftar Isi vii
Daftar Gambar x
Daftar Tabel xii
Daftar Grafik xiii
Daftar Lampiran xiv

BAB I PENDAHULUAN 1
1.1 Latar Belakang 1
1.2 Permasalahan 5
1.3 Tujuan Penelitian 6
1.4 Manfaat Penelitian 6
1.5 Lingkup Penelitian 6
1.6 Keaslian Penelitian 7
1.7 Sistematika Pembahasan 8

BAB II TINJAUAN PUSTAKA 10
2.1 Teori tentang Pejalan Kaki 10
2.1.1 Pengertian 10
2.1.2 Tinjauan Kegiatan Berjalan Kaki 12
2.1.3 Pejalan Kaki Menurut Sarana Perjalanan 13
2.1.4 Jarak Tempuh Dan Faktor yang Mempengaruhi 14
2.2 Teori tentang Jalur Pejalan Kaki 16
2.2.1 Pengertian 16
2.2.2 Jenis Jalur Pejalan Kaki 18
2.2.3 Fasilitas Jalur Pejalan Kaki 20
2.2.4 Kenyamanan Jalur Pejalan Kaki 21
2.2.5 Elemen Jalur Pejalan Kaki 24

2.2.6 Kegiatan di Jalur Pejalan Kaki..... 28
2.2.7 Jalur Pejalan Kaki sebagai *Setting* Perilaku 29
2.2.8 Jalur Pejalan Kaki sebagai Bagian dari Ruang Publik.. 32
2.3 Teori Tentang Perilaku 34
2.3.1 Pengertian 34
2.3.2 Pemenuhan Kebutuhan Manusia 35
2.3.3 Pembentukan Perilaku 36
2.3.4 Interaksi Sosial Manusia Dengan Lingkungannya 37
2.3.5 Motivasi 46
2.3.6 Persepsi 48
2.4 Pertanyaan Penelitian 49
2.5 Landasan Teori 50

BAB III RENCANA PENELITIAN 52
3.1 Rancangan Penelitian 52
3.1.1 Langkah Penelitian 52
3.1.2 Operasional Penelitian 53
3.1.3 Metoda Penggalian Data dan Informasi 53
3.1.4 Metoda Pengumpulan Data 55
3.2 Analisis Penelitian 57
3.3 Wilayah Penelitian 58
3.4 Alat/Instrumen Penelitian 59
3.5 Kesulitan Yang Dihadapi 59

BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN 61
4.1 Diskripsi Wilayah Penelitian 61
4.1.1 Gambaran Umum Perkembangan Kota Semarang 61
4.1.2 Posisi Kawasan Pandanaran Terhadap Kota Semarang 69
4.1.3 Kondisi Lingkungan Kawasan Pandanaran 72
4.1.4 Karakteristik Jalur Pejalan Kaki Jalan Pandanaran. 81
4.1.5 Karakteristik Aktivitas di setiap segmen Jalan Pandanaran 105

4.2 Data dan Analisis Data 115
4.2.1 Data *Place Centered Mapping* 115
4.2.2 Data *Person Centered Mapping* 121
4.2.3 Data Wawancara dan Kuesioner 127
4.3 Temuan Penelitian 139
4.4 Pembahasan 170

BAB V KESIMPULAN DAN REKOMENDASI 209
5.1 Kesimpulan 209
5.2 Rekomendasi 212

DAFTAR PUSTAKA 215

DAFTAR GAMBAR :

Gambar 2.1 Skema persepsi 41

Gambar 4.1 Situasi Semarang menurut peta tahun 1719 63

Gambar 4.2 Situasi Semarang menurut peta th1810-1813 64

Gambar 4.3 Peta Semarang pada tahun 1741 65

Gambar 4.4 Peta Semarang pada tahun 1719 66

Gambar 4.5 Perencanaan kota Semarang oleh Karsten th 1922 ... 69

Gambar 4.6 Lokasi jalan dan kawasan di pusat kota Semarang

(RDTRK 1995/1996 – 2004/2005 Bappeda Kota Semarang) 72

Gambar 4.7 Segmen-segmen jalan Pandanaran 83

Gambar 4.8 Koridor jalan Pandanaran 84

Gambar 4.9 Penampang jalan Pandanaran di Segmen I 85

Gambar 4.10 Jalur Pejalan Kaki di Segmen I 87

Gambar 4.11 Penampang jl. Pandanaran di Segmen II 91

Gambar 4.12 Jalur Pejalan Kaki di Segmen II 92

Gambar 4.13 Penampang jl. Pandanaran di Segmen III 96

Gambar 4.14 Jalur Pejalan Kaki di Segmen III 98

Gambar 4.15 Penampang jl. Pandanaran di Segmen IV 100

Gambar 4.16 Jalur Pejalan Kaki di Segmen IV 101

Gambar 4.17 Place Centered Mapping 120

Gambar 4.18 Person Centered Mapping 125

Gambar 4.19 Suasana Jalan Pedestrian Di muka Toko Gramedia . 128

Gambar 4.20 Suasana Sekitar Halte Bus Di Segmen I 130

Gambar 4.21 Suasana Jalur Pejalan Kaki Sisi Selatan Dekat Simpang Lima 131

Gambar 4.22 PKL Menempati Seluruh Jalan Pedestrian Di Segmen I 132

Gambar 4.23 Suasana Tempat Menunggu Kendaraan Umum Di Segmen II 133

Gambar 4.24 Jalur Pejalan Kaki Taman SPBU 133

Gambar 4.25 Jalur Pejalan Kaki Di Segmen II 134

Gambar 4.26 Jalur Pejalan Kaki Taman Kiai Saleh 136

Gambar 4.27 Suasana Membaca Koran Di Muka Kantor Suara Merdeka 137

Gambar 4.28 Suasana Di Muka Toko Makanan Di Segmen IV ... 138

Gambar 4.29 Suasana Tempat Menunggu Kendaraan Umum Di Segmen IV 139

Gambar 4.30 Penjual Bunga Tabur Di Sepanjang Jalan Pandanaran Segmen III 157

Gambar 4.31 Parkir Mobil Didepan Toko Makanan Jalan Pandanaran Segmen IV 162

Gambar 4.32 Konfigurasi Koridor jalan Pandanaran 187

Gambar 4.33 Pola Setting Jalur Pejalan Kaki di Jl. Pandanaran ... 208

DAFTAR TABEL :

Tabel 4.1 Tempat Spesifik Yang Dikunjungi Subyek Di Koridor Jalan Pandanaran 121

Tabel 4.2 Perilaku Pejalan Kaki Di Koridor Jalan Pandanaran ... 126

Tabel 4.3 Pergerakan Pejalan Kaki Di Koridor Jalan Pandanaran 127

Tabel 4.4 Temuan Penelitian Pada Tiap Jalur Pejalan Kaki 164-170

DAFTAR GRAFIK :

Grafik 4.1 Motif Responden Datang di Segmen I 88

Grafik 4.2 Motif Responden Datang di Segmen II 94

Grafik 4.3 Motif Responden Datang di Segmen III 99

Grafik 4.4 Motif Responden Datang di Segmen IV 103

Grafik 4.5 Jumlah Pejalan Kaki Pada Pagi, Siang, Sore dan Malam di Segmen I 112

Grafik 4.6 Jumlah Pejalan Kaki Pada Pagi, Siang, Sore dan Malam di Segmen II 113

Grafik 4.7 Jumlah Pejalan Kaki Pada Pagi, Siang, Sore dan Malam di Segmen III 114

Grafik 4.8 Jumlah Pejalan Kaki Pada Pagi, Siang, Sore dan Malam di Segmen IV 115

DAFTAR LAMPIRAN :

Lampiran 1 Lokasi bangunan Perdagangan, Jasa, Fasilitas Sosial dan Rumah Tinggal 223

Lampiran 2 Hasil Rekaman Data Umum di Segmen I 224

Lampiran 3 Hasil Rekaman Data Khusus di Segmen I 225

Lampiran 4 Hasil Rekaman Data Umum di Segmen II 226

Lampiran 5 Hasil Rekaman Data Khusus di Segmen II 227

Lampiran 6 Hasil Rekaman Data Umum di Segmen III 228

Lampiran 7 Hasil Rekaman Data Khusus di Segmen III 229

Lampiran 8 Hasil Rekaman Data Umum di Segmen IV 230

Lampiran 9 Hasil Rekaman Data Khusus di Segmen IV 231

Lampiran 10 Kognisi Psikolog Terhadap Lingkungan Pannaran 232

Lampiran 11 Kognisi Penderita Catat Tubuh Tentang Jalan Pandanaran 234

Lampiran 12 Daftar Pertanyaan 235

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Jalur pejalan kaki adalah merupakan bagian dari jalan yang berfungsi sebagai ruang sirkulasi bagi pejalan kaki yang terpisah dari sirkulasi kendaraan. Pemisahan tersebut diperlukan bagi keselamatan pejalan kaki karena tergesernya pejalan kaki oleh kendaraan yang semakin meningkat jumlah dan kecepatannya. Dengan pengembangan suatu kota, dimana sarana transportasi mempunyai kedudukan penting, pejalan kaki semakin tergeser peranannya. Namun demikian berjalan kaki akan selalu menjadi moda transportasi yang penting manakala moda lain tidak memungkinkan diperankan (Spreiregen, 1965). karena hampir setiap kegiatan manusia dilakukan dengan jalan kaki untuk bergerak dari satu tempat ke tempat lain.

Berjalan kaki merupakan sarana transportasi yang menghubungkan antara fungsi kawasan satu dengan yang lain terutama kawasan perdagangan, kawasan budaya dan kawasan permukiman, dengan jalan kaki menjadikan suatu kota lebih manusiawi (Gideon, Giovany, 1977).

Dilihat dari kecepatan moda jalan kaki, Amos Rapoport (1977) mengatakan bahwa jalan kaki mempunyai kelebihan yaitu kecepatan rendah, sehingga menguntungkan karena dapat mengamati lingkungan sekitar dan mengamati obyek secara detail serta mudah menyadari lingkungan sekitarnya.

Selanjutnya Spreiregen mengatakan bahwa moda transportasi yang berkecepatan rendah, berjalan kaki memiliki kebebasan yang sangat tinggi

UPT-PUSTAK-UNDIP

dalam bergerak, serta memiliki peluang yang sangat besar untuk berinteraksi dengan lingkungan sekitarnya dengan tingkat kontak yang tinggi dan bebas ditentukan sendiri.

Dengan kata lain, berjalan kaki merupakan aksi yang berperan untuk melakukan kegiatan, terutama untuk melakukan aktivitas dikawasan tertentu, dimana pejalan kaki memerlukan ruang yang cukup untuk dapat melihat-lihat, sebelum menentukan pilihan untuk menuju ketempat yang dituju.

Tetapi disadari bahwa moda tersebut memiliki keterbatasan karena kurang mampu untuk melakukan perjalanan jarak jauh, peka terhadap gangguan alam serta hambatan lalu lintas kendaraan (Syaifudin, 1988).

Sebagai moda bagian dari sistem transportasi perkotaan, moda tersebut memerlukan keterpaduan dengan sistem jaringan jalan, sehingga terjalin hubungan dengan moda transport yang lain dan prasarana transportasi yang lain misalnya lokasi parkir, tempat pemberhentian kendaraan umum dan sebagainya. Jalan lebih dikenal sebagai ruang sirkulasi kendaraan, sedangkan ruang sirkulasi bagi pejalan kaki merupakan bagian kecil, kadang kala tidak ada. Di sisi lain pejalan kaki dapat bergerak bebas sehingga tidak terlalu terikat pada jalurnya, kemanapun bisa bergerak dan bisa menggunakan ruang yang ada. Justru ciri kebebasan ini, sering kurang mendapat perhatian dalam penyediaan ruang dianggap bisa menumpang ruang sirkulasi kendaraan, malahan ruang sirkulasi pejalan kaki digunakan oleh kegiatan lain misalnya pedagang kaki lima dan pejalan kaki dengan mudahnya mencari alternatip lain untuk bergerak.

Sering dijumpai jalur pejalan kaki dipadati oleh kendaraan yang sedang diparkir, pedagang kaki lima, pedagang lesehan, pedagang gerobag dan lain-

lain. Timbulnya kegiatan tersebut karena adanya interaksi dengan pejalan kaki, karena dimensi ruangnya memberikan peluang kegiatan tersebut berada ditempat tersebut.

Rapoport (1977) mengatakan lingkungan jalur pejalan kaki selama mempunyai fungsi sebagai ruang sirkulasi, juga memiliki daya tampung terhadap munculnya kegiatan-kegiatan lain yang senantiasa berada disitu.

Kemunculan kegiatan-kegiatan tersebut tidak selalu merupakan hal yang negatip, karena berjalan kaki membutuhkan rangsangan fisik maupun visual, untuk menjaga rasa gembira, agar tidak cepat merasa lelah karena bosan (Utermann, 1984).

Menurut Shirvani (1985) jalur *pedestrian* merupakan elemen perancangan kota yang penting, yaitu membentuk keterhubungan antar aktivitas pada suatu lokasi. Jalur *pedestrian* merupakan sub sistem *linkage* dari jaringan jalan suatu kota. Jalur *pedestrian* akan semakin penting bila pejalan kaki adalah sebagai pengguna utama jalur tersebut bukan kendaraan bermotor atau hal lainnya, sehingga fungsi utama jalur *pedestrian* (bagian dari jalur pejalan kaki) dapat tercapai yaitu terciptanya keindahan dan kenyamanan suatu area. John Lang (1994) mengatakan bahwa jaringan jalur *pedestrian* mempunyai arti suatu kaitan antara asal dan tujuan pergerakan orang. Kehidupan kota tergantung pada lancarnya pergerakan pejalan kaki dan alat transportasi dari suatu tempat ketempat lain. Pergerakan pejalan kaki melalui jalur pejalan kaki, sedangkan alat transportasi misalnya kendaraan bermotor dan kendaraan tidak bermotor melalui jalan raya. Dengan demikian terdapat pengaturan dan penertiban lalu lintas kendaraan bermotor dan pejalan kaki, untuk mendapatkan kemudahan akses ke tempat tujuan.

Posisi jalur pejalan kaki yang penting dalam perancangan kota inilah yang mendorong keinginan untuk mengkaji perilaku pejalan kaki melalui pengamatan tingkah laku dan persepsi pejalan kaki terhadap *setting* jalur pejalan kaki.

Kota Semarang mempunyai poros potensial kota yaitu jalan Pandanaran – Jalan Gajah Mada – Jl. Pemuda, yang disebut sebagai segitiga emas kota Semarang. Sepanjang jalan Pemuda berdiri bangunan Pemerintah dan Jasa, sepanjang jalan Pandanaran berdiri bangunan perdagangan dan jasa demikian pula sepanjang jalan Gajah Mada berdiri bangunan-bangunan perdagangan dan Jasa. Titik-titik sudut segitiga emas tersebut telah eksis Kawasan Tugu Muda sebagai daerah konservasi, dimana terdapat bangunan bersejarah Lawang Sewu, Gereja, Museum Angkatan Darat, dan Wisma Perdamaian (sebagai renovasi dan pembangunan baru) dan Bank BDNI, dengan landmark Tugu Muda. Kawasan Simpang Lima, mempunyai ruang terbuka kota dan sekitarnya berdiri pertokoan besar dan fasilitas ibadah, yang merupakan *landmark* kota Semarang. Kawasan Perdagangan Pasar Johar, merupakan kawasan komersial dengan pasar Johar sebagai sentralnya dan merupakan bangunan konservasi. Daerah segitiga emas inilah letak pusat kegiatan kota Semarang (disamping beberapa pusat kegiatan ekonomi kota).

Peranan jalan Pandanaran dalam kawasan segitiga emas Kota Semarang adalah sebagai koridor penghubung kawasan potensial Tugu Muda dan Simpang Lima serta sebagai penghubung antara pintu masuk dari arah barat Kota Semarang kejantung Kota Semarang. Adanya kecenderungan volume lalu lintas dari arah kawasan Tugu Muda kearah Simpang Lima bertambah besar begitu pula sebaliknya, mendorong tumbuhnya fasilitas kegiatan ekonomi, yang

mempunyai ciri-ciri fungsi peralihan dari fungsi pemerintahan dan jasa dari jalan Pemuda ke fungsi pertokoan dari arah Simpang Lima. Keadaan ini mewarnai terbentuknya karakter fungsi jalan Pandanaran dan lingkungan/ kawasan Pandanaran, yang berupa perubahan fungsi kawasan dari kawasan perumahan menjadi kawasan perdagangan dan jasa.

Perubahan fungsi kawasan tersebut berpengaruh pada komponen kawasan antara lain volume lalu lintas, infra struktur, lansekap, *street furniture*, parkir, adanya kegiatan bisnis sektor formal dan informal serta adanya komunikasi sosial dikawasan jalan Pandanaran.

Penelitian ini akan membahas mengenai jalur pejalan kaki jalan Pandanaran dengan pendekatan perilaku pejalan kaki. Pendekatan ini ditekankan pada pengamatan terjadinya interaksi antara manusia dan ruang atau dengan kata lain antara pejalan kaki dan *setting*.

Weisman (1981) berpendapat bahwa komponen *setting* meliputi (a) tempat, (b) pemakai, (dalam hal ini pejalan kaki) dan *attribute* (kualitas hubungan antara *setting* dan perilaku).

Selanjutnya Weisman (1981) mengatakan karakter atau kualitas komponen disebut dengan istilah *property*. Dengan kata lain *property* adalah suatu yang memberikan daya tarik dan mendukung intensitas kegiatan/aktivitas.

1.2 Permasalahan

Dengan terjadinya kecenderungan perubahan fungsi kawasan di jalan Pandanaran, (a) bagaimana persepsi dan perilaku pengguna jalur pejalan kaki

dengan kesatuan komponen kawasan? dan (b) bagaimana *attribute* dan *property* yang diinginkan oleh pejalan kaki di sepanjang koridor jalan Pandanaran?

1.3 Tujuan Penelitian

Penelitian ini bertujuan untuk mengkaji kebutuhan *attribute*, dan *property* yang diinginkan pejalan kaki serta pola-pola *setting* yang terbentuk sehubungan dengan perilaku pejalan kaki, disepanjang koridor jalan Pandanaran Semarang.

1.4 Manfaat Penelitian

Manfaat penelitian lebih ditekankan untuk penggunaan praktis, yaitu :

1). Meningkatkan pemahaman tentang hubungan antara perilaku pejalan kaki dengan fungsi-fungsi yang berada disekitarnya sebagai manifestasi hubungan manusia dan lingkungannya, serta pengaruhnya terhadap penataan komponen *setting* dan *property* pejalan kaki.

2). Merupakan masukan bagi pengambil keputusan (Pemerintah Kota Semarang) dalam upaya memenuhi kebutuhan fasilitas bagi pejalan kaki di jalan Pandanaran.

1.5 Lingkup Penelitian

Penelitian ini dibatasi pada jalur pejalan kaki di sepanjang jalan Pandanaran yang digunakan sebagai sirkulasi pejalan kaki dengan pelbagai macam tujuan, dan digunakan untuk jenis kegiatan lain (pedagang kaki lima, duduk-duduk dan berdiri).

1.6 Keaslian Penelitian

Penelitian mengenai jalur pejalan kaki sudah dilakukan oleh Nurhikmah Budi Hartanti (1997), dengan studi kasus Trotoar Jalan Malioboro, dengan tujuan untuk mendapatkan gambaran secara diskriptif idiografis keragaman fungsi jalur pejalan kaki disepanjang jalan Malioboro melalui identifikasi terhadap ragam kegiatan-kegiatan laten yang muncul, faktor yang mempengaruhi kemunculannya serta pola spasial kegiatan tersebut dan kedudukannya dalam sistem kegiatan yang terjadi.

Dalam salah satu saran bagi perkembangan ilmu pengetahuan diungkapkan sebagai berikut :

"Studi perbandingan mengenai pemanfaatan lingkungan fisik pada kawasan-kawasan lain yang memiliki karakter yang berbeda, misalnya pada perumahan, pendidikan dan sebagainya".

Penelitian terhadap lokasi pengamatan kawasan Pandanaran, khususnya tentang jalur pejalan kaki, sampai saat ini belum diketahui, baru diketahui penelitian tentang hubungan layout ruang dan koefisien dasar bangunan, bangunan yang difungsikan sebagai kegiatan ekonomi oleh Djoko Indrosaptono (1994).

Dalam saran bagi pengembangan ilmu, diungkapkan sebagai berikut :

"Diperlukan penelitian lebih lanjut mengenai tingkat kenyamanan akibat *crowding* bagi penghuni yang tinggal menjadi satu dengan kegiatan ekonomi, kemudian kebutuhan ruang terbuka bersama yang diperlukan di jalan Pandanaran dalam kaitannya untuk menentukan seberapa besar *Building Coverage* dan *Rooiland* bangunan secara efektif"

Penelitian yang akan dilakukan berjudul Jalur Pejalan Kaki Jalan Pandanaran Semarang, pendekatan perilaku pejalan kaki. Kegiatan penelitian ini dilakukan dengan *setting* pada jalur pejalan kaki sepanjang jalan Pandanaran.

Gejala yang terjadi adalah jalur pejalan kaki di sepanjang jalan Pandanaran yang merupakan elemen perencanaan kota, sebagai bagian dari *linkage system,* namun kenyataannya bahwa pejalan kaki masih jarang memanfaatkan, atau berjalan dijalur jalan lalu lintas cepat walaupun di sepanjang jalan Pandanaran telah berkembang fungsi bangunan yang sebagian besar menjadi fungsi perdagangan dan jasa.

1.7 Sistematika Pembahasan

Sistematika pembahasan penelitian, secara garis besar diuraikan sebagai berikut :

Bab pertama, merupakan Bab Pendahuluan yang menjelaskan tentang pentingnya dilakukan penelitian tentang jalur pejalan kaki jalan Pandanaran dengan pendekatan perilaku ; permasalahan sebagai obyek penelitian, tujuan penelitian ; manfaat hasil penelitian untuk kepentingan ilmu arsitektur khususnya hubungan antara manusia dan lingkungannya dan kepentingan praktis pembangunan ; lingkup obyek penelitian ; keaslian penelitian dan proses penelitian.

Bab kedua, merupakan Tinjauan Pustaka, menjelaskan mengenai tinjauan tentang teori-teori yang berkaitan dengan pejalan kaki beserta kelebihan dan kelemahannya ; jenis, fungsi dan persyaratan perencanaan jalur pejalan kaki, serta motivasi, persepsi dan perilaku pejalan kaki.

Dalam bab ini diuraikan tentang landasan teori sebagai dasar penulisan penelitian.

Bab ketiga, merupakan Rencana Penelitian yang menjelaskan tentang pedoman proses penelitian yang meliputi rancangan analisis penelitian ; wilayah penelitian dan alat/instrumen penelitian.

Di samping itu, dalam bab ini dijelaskan pula tentang kesulitan yang dihadapi dalam proses penelitian.

Bab keempat, merupakan Hasil Penelitian Dan Pembahasan, yang menjelaskan tentang gambaran umum wilayah penelitian ; karakteristik jalur pejalan kaki sebagai setting ; gambaran umum responden tentang motivasi dan fenomena aktivitasnya ; penggalian dan analisis data dengan menggunakan pemetaan perilaku ; temuan penelitian dan pemaknaan terhadap temuan.

Bab kelima, merupakan Kesimpulan Penelitian dan Rekomendasi yang menjelaskan gambaran tentang tuntutan kebutuhan pejalan kaki dan aktor-aktor lainnya pengguna jalur pejalan kaki dan jalan raya dalam berinteraksi dengan lingkungannya serta manfaat hasil penelitian untuk kepentingan Pemda dan pengembangan ilmu arsitektur dikaitkan dengan perilaku.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Teori Tentang Pejalan Kaki

2.1.1 Pengertian

Pejalan kaki dalam melakukan kegiatan dari satu tempat ke tempat lain antara lain dengan berjalan kaki dan kedua kakinya sebagai sarana transportasi.

Berjalan kaki merupakan alat untuk pergerakan internal kota, satu-satunya alat untuk memenuhi kebutuhan interaksi tatap muka di dalam aktivitas komersial dan kultural dilingkungan kehidupan kota. Berjalan kaki merupakan alat penghubung antara moda-moda angkutan yang tidak mungkin dikerjakan oleh moda angkutan yang lain.

Selanjutnya Amos Rapoport (1977) mengatakan bahwa berjalan kaki mempunyai kelebihan yaitu kecepatan rendah sehingga menguntungkan, karena dapat mengamati lingkungan sekitar dan mengamati obyek secara detail serta mudah menyadari lingkungan sekitarnya.

Sedangkan Gideon Geovani (1977) mengungkapkan bahwa berjalan kaki merupakan sarana transportasi yang menghubungkan antara fungsi kawasan satu dengan yang lain terutama kawasan perdagangan, kawasan budaya dan kawasan pemukiman. Dengan berjalan kaki menjadikan suatu kota menjadi lebih manusiawi.

Dengan demikian berjalan kaki merupakan alat yang berperan untuk melakukan kegiatan, terutama untuk melakukan aktivitas di kawasan

perdagangan di mana pejalan kaki memerlukan ruang yang cukup untuk dapat melihat-lihat, sebelum menentukan untuk memasuki salah satu pertokoan dikawasan perdagangan tersebut.

Namun disadari bahwa moda tersebut memiliki keterbatasan, karena kurang handal untuk melakukan perjalanan jarak jauh, peka terhadap gangguan alam serta hambatan yang diakibatkan oleh lalu lintas kendaraan (Syaifudin, 1988). Sebagai moda angkutan berjalan kaki menjadi lebih penting khususnya pada jalur-jalur yang tidak memungkinkan penggunaan moda angkutan yang lain. Sedangkan sebagai bagian dari sistem transportasi perkotaan, moda tersebut memerlukan keterpaduan dengan sistem jaringan jalan, sehingga terjalin adanya kesinambungan dengan berbagai moda transport yang lain, dan dengan fasilitas pendukung transportasi, seperti tempat parkir, tempat pemberhentian kendaraan umum.

Dengan berjalan kaki pejalan 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 (Spreiregen, 1965).

Dari uraian tersebut dapat diidentifikasikan kelebihan dan kekurangan moda berjalan kaki dibandingkan dengan moda angkutan lain sebagai berikut :

1). Terus menerus tersedia, karena alat angkut yang digunakan adalah kaki.

2). Waktu dan route kendaraan 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.

6). Mempunyai keterbatasan terhadap gangguan cuaca, jarak tempuh, dan hambatan akibat lalu lintas kendaraan.

2.1.2 Tujuan Kegiatan berjalan kaki

Menurut Rubenstain (1987) dapat dikelompokan 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 berbelanja yang tidak terikat waktu, dapat dilakukan dengan perjalanan santai dan biasanya kecepatan berjalan lebih rendah, dibanding dengan orang berjalan untuk menuju tempat bekerja 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 berjalan santai. Untuk mewadahi kegiatan tersebut diperlukan fasilitas pendukung yang bersifat rekreatip, seperti : tempat untuk berkumpul, bercakap-cakap, menikmati pemandangan disekitarnya, dengan kelengkapan antara lain tempat duduk, lampu penerang, bak bunga dan sebagainya.

2.1.3 Pejalan Kaki Menurut Sarana Perjalanan

Menurut jenis sarana perjalanan pejalan kaki Rubenstain (1987) mengungkapkan bahwa terdapat 4 (empat) katagori pejalan kaki yaitu :

(1). Pejalan kaki penuh, yaitu mereka 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 pemakai kendaraan umum, yaitu mereka yang berjalan kaki sebagai moda antara dari tempat asal ke tempat kendaraan umum, pada perpindahan rute kendaraan umum atau dari pemberhentian kendaraan umum ketujuan akhir, (3). Pejalan kaki pemakai 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 tempat tujuan akhir, (4). Pejalan kaki pemakai kendaraan pribadi penuh, mereka menggunakan moda jalan kaki sebagai moda antara tempat

parkir kendaraan pribadi ketujuan akhir yang hanya bisa dilalui dengan berjalan kaki.

2.1.4 Jarak Tempuh Dan Faktor yang Mempengaruhi

Jarak tempuh pejalan kaki dalam melakukan kegiatan berjalan kaki berbeda-beda tergantung kebiasaan pelakunya, disamping terdapat faktor-faktor yang mempengaruhi.

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 jangkau yang sangat dipengaruhi kondisi fisik.

Selanjutnya Utermann (1984) mengatakan ada 4 faktor penting yang mempengaruhi jarak tempuh seseorang dalam berjalan kaki yaitu :

1) Waktu, yang berkaitan dengan maksud atau 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 dapat dilakukan selama 2 (dua) jam yaitu sejauh 2 (dua) mil tanpa disadari sepenuhnya.

   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 dengan 455 m, lebih panjang dari 455 m, orang akan berpikir untuk memilih moda lain.

2) Kenyamanan

Kenyamanan orang untuk berjalan kaki dipengaruhi oleh faktor cuaca dan jenis aktivitas. Iklim yang jelek akan mengurangi keinginan orang untuk berjalan kaki. Di Indonesia dengan cuaca yang sangat panas, akan mempengaruhi kenyamanan orang berjalan kaki.

Jarak tempuh orang berjalan kaki di Indonesia ± 400 meter (Kompas, 4 April 1989), sedang untuk aktivitas berbelanja membawa barang berjalan kaki dengan nyaman bila menempuh jarak tidak lebih dari 300 meter. Untuk aktivitas berbelanja sambil rekreasi, faktor kenyamanan berjalan berpengaruh terhadap lamanya melakukan perjalanan.

3) Ketersediaan Kendaraan bermotor

Kesinambungan penyediaan moda angkutan kendaraan bermotor baik umum maupun pribadi sebagai moda penghantar sebelum atau sesudah berjalan kaki sangat mempengaruhi jarak tempuh orang berjalan kaki. Ketersediaan fasilitas kendaraan angkutan umum yang memadai dalam hal penempatan penyediaannya akan mendorong orang berjalan lebih jauh dibanding dengan apabila tidak tersedianya fasilitas ini secara merata.

Faktor lain yang mempengaruhi adalah penyediaan fasilitas transportasi lainnya seperti jaringan jalan yang baik, kemudahan berparkir dan lokasi penyebaran dan pola penggunaan lahan campuran.

tersendiri. Dalam hal ini Shirvani (1985) mengatakan bahwa jalur pejalan kaki harus dipertimbangkan sebagai salah satu elemen perencanaan kota. Sistem *pedestrian* yang baik akan merangsang aktivitas perdagangan eceran, mengurangi ketergantungan kendaraan bermotor, meningkatkan kualitas lingkungan dengan kesisteman, berskala manusia dan yang paling penting adalah meningkatkan kualitas udara dengan berkurangnya polusi oleh kendaraan bermotor. Selanjutnya Shirvani mengatakan bahwa jalur pejalan kaki adalah bagian dari kota di mana orang bergerak dengan kaki, biasanya disepanjang sisi jalan, baik yang direncanakan atau terbentuk dengan sendirinya, yang menghubungkan satu tempat dengan tempat lainnya.

2.2.2 Jenis Jalur Pejalan Kaki

Ditinjau dari posisinya terdapat 2 (dua) jenis jalur pejalan kaki yaitu jalur pejalan kaki didalam bangunan (berupa koridor dan tangga bangunan) dan jalur pejalan kaki diluar bangunan. Mengenai jalur pejalan kaki diluar bangunan terdapat beberapa jenis menurut fungsi dan bentuknya.

Menurut fungsinya berupa :

1). Trotoar, yaitu bagian dari jalan berupa jalur terpisah yang khusus untuk pejalan kaki biasanya terletak bersebelahan di sepanjang jalan. Fungsi jalur tersebut adalah untuk keamanan pejalan kaki pada waktu bergerak dari satu tempat ke tempat lain.

2). Jalan setapak adalah suatu jalur khusus untuk pejalan kaki yang sangat sempit, lebarnya hanya cukup untuk satu orang pejalan kaki.

4) Pola Tata Guna Tanah

Pada daerah dengan penggunaan lahan campuran (*mixed use*), seperti yang banyak ditemui di pusat kota, perjalanan dengan berjalan kaki dapat dilakukan lebih cepat dibanding perjalanan dengan kendaraan bermotor, karena dengan kendaraan bermotor sulit untuk berhenti setiap saat. Sebagai gambaran, orang Eropa lebih terdorong untuk berjalan kaki dengan jangkauan jarak yang lebih jauh dibandingkan dengan orang Amerika, karena kecenderungan kota-kota di Eropa dengan penggunaan lahan campuran (Utermann, 1984 : 24). Berjalan kaki di pusat kota (kawasan perbelanjaan terasa masih menyenangkan dengan jarak 500 meter), lebih dari jarak tersebut diperlukan fasilitas lain yang dapat mengurangi perasaan lelah orang berjalan (misalnya dengan penyediaan tempat duduk, kios/*café* makanan/minuman ringan dan sebagainya). Selain itu adanya aktivitas lain, seperti rekreasi, keberadaan fasilitas kendaraan, kenyamanan fasilitas pejalan kaki dan adanya kegiatan campuran (*mixed used*) akan lebih menarik orang berjalan kaki.

2.2 Teori Tentang Jalur Pejalan Kaki

2.2.1 Pengertian

Jalur pejalan kaki dikenal juga sebagai jalan *pedestrian* (*pedestrian ways*), termasuk jalan penyeberangan (berupa *zebra cross*, jembatan pejalan kaki diatas jalan raya dan jalan pejalan kaki di bawah jalan raya).

Pedestrian berasal dari kata *pedos* (bahasa Yunani) yang berarti kaki, dengan demikian dapat diartikan sebagai pejalan kaki, atau orang yang berjalan kaki, sedang jalan adalah media pada permukaan tanah yang memudahkan manusia menuju tujuan berjalan.

Walaupun kenyataannya, karena kebutuhan dan kemajuan teknologi, media yang digunakan orang berjalan tidak hanya di atas permukaan tanah saja tetapi diatas permukaan tanah (jembatan layang) dan dibawah permukaan tanah (jalan terowongan). Dari definisi tersebut dapat diartikan bahwa *pedestrian* adalah pergerakan atau perpindahan orang dari satu tempat sebagai titik tolak ketempat lain sebagai tujuan dengan menggunakan mode jalan kaki.

Jalur pejalan kaki diharapkan dapat menyatu dengan lingkungannya dengan pola dan kondisinya yang sesuai dengan lingkungan sekitarnya.

Untuk di ruang terbuka kota, misalnya di kawasan perdagangan, di sebelah kanan kiri jalur jalan pejalan kaki terdapat deretan pertokoan dan di ujung jalur pejalan kaki terdapat penguat yang biasanya berupa plasa terbuka dan merupakan lintasan untuk umum (Harvey M. Rubenstein, 1978). Keberadaan jalur pejalan kaki berfungsi tetap sebagai jalur sirkulasi pejalan kaki, dan kehadiran pejalan kaki besar kemungkinan mengundang munculnya aktivitas lain, misalnya pedagang kaki lima dan pencari nafkah lainnya. Aktivitas tersebut berinteraksi dengan kegiatan berjalan kaki, umumnya para pejalan kaki merasa senang kehadiran berbagai macam aktivitas tersebut, namun bila terlalu banyak dan tidak teratur menjadi permasalahan

3). Penyeberangan, digunakan pejalan kaki untuk menyeberang secara aman.

4). *Mall* dan Plasa, adalah suatu jalur pejalan kaki yang lebih berfungsi rekreatip. Bentuknya lebih luas dari pada trotoar, *Mall* biasanya dikaitkan dengan fungsi pembelanjaan, sedang plasa dikaitkan dengan fungsi rekreasi taman.

Menurut Rubenstein (1992) terdapat 3 (tiga) jenis Mall, yaitu :

1). *Full Mall*, adalah *mall* yang benar-benar tertutup untuk lalu lintas kendaraan bermotor (hanya pejalan kaki yang meng-gunakannya).

2). *Transit Mall*, adalah *mall* yang didalamnya tidak ada lalu lintas kendaraan pribadi tetapi terdapat transit publik seperti bus, taksi dan lain-lain.

3). *Semi Mall*, desainnya hampir mirip dengan *transit mall* hanya didalamnya ada jalur kendaraan pribadi tetapi kecepatan dan aksesnya terbatas. Semi *Mall* biasanya terdapat dijalan utama di daerah perdagangan di pusat kota.

Saat ini *'mall'* dideskripsikan sebagai jenis jalan atau plaza di pusat bisnis kota yang berorientasi terhadap pejalan kaki yang dilayani angkutan umum.

Menurut 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 tak terlindung/tak beratap.

4). Gang, adalah jalur yang relatip sempit, terbentuk oleh bangunan yang padat.

2.2.3 Fasilitas Jalur Pejalan kaki

Fasilitas untuk menampung pejalan kaki dapat dikelompokan sebagai berikut :

1). Jalur berjalan kaki yang dibuat terpisah dari jalur kendaraan umum, biasanya terletak bersebelahan atau berdekatan. Pejalan kaki melakukan kegiatan berjalan kaki sebagai sarana angkutan yang akan menghubungkan tempat tujuan. Untuk kegiatan tersebut diperlukan fasilitas yang aman terhadap bahaya kendaraan bermotor dan mempunyai permukaan rata, berupa trotoar dan terletak di tepi jalan raya.

2). Jalur pejalan kaki yang digunakan sebagai jalur menyeberang untuk mengatasi dan menghindari konflik dengan moda angkutan lain, yaitu jalur penyeberangan jalan, jembatan penyeberangan, atau jalur penyeberangan bawah tanah. Untuk itu diperlukan fasilitas yang berupa *zebra cross*, *skyway* dan *subway*.

3). Jalur pejalan kaki yang bersifat rekreatif dan mengisi waktu luang (sebagai ruang publik), yang terpisah sama sekali dari jalur kendaraan bermotor dan biasanya dapat dinikmati secara santai, tanpa terganggu kendaraan bermotor. Pejalan kaki dapat berhenti dan beristirahat pada bangku-bangku yang disediakan. Fasilitas ini berupa plasa pada taman-taman kota.

4). Jalur pejalan kaki yang digunakan untuk berbagai aktivitas, untuk berjualan, untuk duduk santai dan sekaligus untuk berjalan-jalan sambil melihat etalase pertokoan yang disebut *mall*.

2.2.4 Kenyamanan Jalur Pejalan Kaki

Jalur pejalan kaki akan mampu berfungsi baik terhadap pejalan kaki dalam melakukan kegiatan menurut David Sucher (1995) harus memenuhi peraturan sebagai berikut :

1). *Continuity* (kelancaran) : Pada umumnya pejalan kaki segala usia lebih menyukai untuk berjalan memutar di mana pejalan kaki dapat diketahui saat datang dan pergi.

Hal terpenting adalah rute menjadi lancar, dapat dilakukan sewaktu-waktu.

2). *Length* (jarak/lama/panjang) : jalur pejalan kaki tidak boleh terlalu panjang sehingga pejalan kaki dapat melalui beberapa pejalan kaki lain. Pejalan kaki harus dapat membuat kontak mata dengan pejalan kaki lainnya agar terjadi kontak sosial.

3). *Width* (lebar/keluasan): Beberapa pejalan kaki menyukai untuk jalan-jalan bersama, jadi sangatlah ideal jika jalur pejalan kaki memiliki jalur yang cukup lebar untuk 2 orang berpapasan satu sama lainnya tanpa canggung untuk menyela suatu percakapan.

Jalur pejalan kaki yang baik dan humanis bila terdapat elemen pendukung atau *street furniture*. Jalur pejalan kaki semakin penting jika pejalan kaki menjadi pengguna utama dari suatu area (Shirvani, 1985).

Pada hakekatnya sebuah jalan tidak hanya dilihat sebagai sarana lalu lintas, namun jalan juga memiliki unsur keindahan puitis yang akan menjadi wajah dan ciri suatu kota.

Penilaian terhadap kondisi visual lingkungan yang dilakukan orang berbeda-beda, tergantung pada persepsi masing-masing.

Persepsi yang terbentuk melalui proses penginderaan sangat tergantung pada sistem penerima yang dimiliki. Sistem visual merupakan salah satu sistem penerima yang relatif mempunyai peran dan fungsi yang lebih besar dibandingkan indera lain pada kondisi normal (Hall, 1986).

Berkaitan dengan kemampuan pandangan manusia, Spreiregen, (1965), mengklasifikasikan pandangan normal dalam beberapa bagian menurut jaraknya :

a. pada jarak 1.220 m, merupakan jarak maksimum untuk melihat manusia.
b. pada jarak 137 m, merupakan jarak maksimum untuk dapat membedakan aktivitas yang dilakukan.
c. pada jarak 24,5 m, merupakan jarak maksimum untuk dapat mengenali muka seseorang.
d. pada jarak 10,2 m, merupakan jarak maksimum untuk memahami ekspresi seseorang.
e. pada jarak 3,1 m, merupakan jarak jangkauan untuk melakukan percakapan.
f. Pada jarak 0,8 m, merupakan jarak untuk melakukan penelitian secara detail terhadap seseorang.

Faktor-faktor jarak pandang tersebut dalam kondisi penerangan yang cukup.

Efek dari skala dan kecepatan dari pergerakan pejalan kaki dan pengendara motor akan berbeda. Pejalan kaki lebih akan menikmati suasana sedangkan pengendara motor karena kecepatannya harus lebih berkosentrasi. Pada kecepatan yang tinggi elemen akan terkelompokkan sedangkan pada kecepatan rendah elemen-elemen lebih mudah dicerna. Menurut Utermann, (1984), seperti perancangan jenis jalan lainnya, perancangan jalur pejalan kaki mempunyai beberapa kriteria penting yang harus diperhatikan sebagai berikut :

a. **Keamanan *(safety)***

   Pejalan kaki harus mudah untuk bergerak atau berpindah dengan perlindungan kendaraan bermotor.

b. **Menyenangkan *(convenience)***

   Pejalan kaki harus memiliki rute, sepintas mungkin (jarak paling pendek) bebas dari hambatan dari suatu lokasi ke tujuan lokasi lain.

c. **Kenyamanan *(comfort)***

   Pejalan kaki harus memiliki jalur yang mudah untuk dilalui, seperti kendaraan mobil berjalan di jalan bebas hambatan.

d. **Daya Tarik *(attractiveness)***

   Pada tempat-tempat tertentu diberikan elemen yang dapat menimbulkan daya tarik seperti elemen estetika, lampu-lampu penerangan jalan, lansekap/taman dan lain-lain.

Dimensi ruang *pedestrian* yang dibutuhkan di kawasan perdagangan untuk jalur berkapasitas 2 orang minimal adalah 150 cm, sedangkan untuk jalur berkapasitas 3 orang minimal dibutuhkan dimensi 200 cm.

Aktivitas *pedestrian* memiliki lingkup dan kompleksitas pergerakan yang lebih dari pada jenis transportasi lainnya terutama di kawasan perdagangan.

Sehubungan dengan hal tersebut, suatu ruang harus memiliki kualitas tinggi yang memberikan tempat luas bagi aktivitas *pedestrian* (pejalan kaki), serta lingkungan yang bebas dari konflik dengan lalu lintas. Keadaan tersebut akan menciptakan pergerakan yang lancar, kegiatan sosialisasi serta kenyamanan bagi pejalan kaki.

2.2.5 Elemen Jalur Pejalan Kaki

Elemen pendukung jalur pejalan kaki (Rubenstein, 1992) meliputi :

1). *Paving*

Paving adalah trotoar/ubin atau bahan hamparan yang rata (Echos, J.M, 1983).

Hal yang perlu diperhatikan dalam pemilihan paving adalah skala, pola, warna, tekstur, dan daya serap air larian. Material paving meliputi : beton, batu bata, batu dan aspal. Konsep desain paving untuk suatu kawasan perdagangan adalah dalam menentukan ukuran, pola, warna dan tekstur (Rubenstein, 1992).

Pemilihan ukuran, pola, warna dan tekstur yang tepat akan mendukung suksesnya sebuah desain suatu jalur *pedestrian* kawasan perdagangan maupun plasa (Rubenstein, 1992).

2). Lampu/penerangan

Lampu dapat memberikan penerangan *pedestrian* pada malam hari. Standar penerangan untuk skala *pedestrian* maksimum 12 feet dengan penerangan tidak lebih 75 watt.

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 mempunyai ketinggian 1 – 1,5 m, serbaguna 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, komersial besar 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.

UPT-PUSTAK-UNDIP

3). ***Sign***

Sign diperlukan untuk menunjukkan identitas toko/kantor, rambu lalu lintas, identitas daerah perdagangan, dan memberi informasi lokasi atau aktivitas.

4). ***Sculpture***

Sculpture dibuat untuk mempercantik *pedestrian* atau menarik perhatian mata (vokal point), biasanya diletakkan di tengah atau di depan *plaza*. Sculpture bisa berbentuk patung, air mancur atau abstrak.

5). ***Bollards***

Bollards adalah semacam balok batu yang berfungsi sebagai *barrier* (pembatas) jalur *pedestrian* dengan jalur kendaraan. *Bollards* biasanya dikombinasikan dengan lampu jalan.

6). **Bangku**

Bangku digunakan untuk mengantisipasi bagi pejalan kaki yang ingin beristirahat atau menikmati suasana sekitar.

Bangku dapat dibuat dari kayu, besi, beton atau batu. Bangku yang nyaman adalah memiliki tinggi dari lantai sebesar 15 – 18 inchi dan memiliki sandaran.

Bangku yang terbuat dari kayu lebih nyaman. Pada daerah yang beriklim panas, bangku dilengkapi dengan kisi-kisi sehingga angin dapat masuk melalui kisi-kisi tersebut.

7). Tanaman Peneduh

Tanaman peneduh digunakan sebagai pelindung, penyejuk, penyaring udara yang terpolusi pengarah dan mempercantik kawasan.

Menurut Rustam Hakim, (1987), kriteria tanaman yang diperlukan untuk jalur *pedestrian* adalah :

a. Memiliki ketahanan terhadap pengaruh udara
b. Bermassa daun padat
c. Jenis dan bentuk pohon berupa angsana, akasia besar, *bougenville*, dan teh-tehan pangkas.
d. Tanaman tidak menghalangi pandangan bagi pejalan kaki maupun pengguna kendaraan.

8). Telepon

Telepon umum ini disediakan bagi pejalan kaki jika sewaktu-waktu ingin komunikasi dan dengan desain yang kreatip diharapkan keberadaannya dapat mempercantik jalur *pedestrian*.

9). Kios, *Shelter* dan Kanopi

Keberadaan kios dapat memberi petunjuk jalan dan menarik perhatian pejalan kaki sehingga mau mempergunakan jalur *pedestrian* dan menjadikan jalur tersebut menjadi hidup, tidak monoton. *Shelter* dibangun dengan tujuan melindungi terhadap cuaca, angin, sinar matahari dan hujan.

Kanopi digunakan untuk mempercantik wajah bangunan dan dapat memberi perlindungan terhadap cuaca.

10). Jam, Tempat sampah

Penempatan jam sebagai fokus atau *landmark*, sedangkan tempat sampah untuk menjaga kebersihan jalur *pedestrian* sehingga pejalan kaki merasa nyaman.

2.2.6 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 *pedestrian*, makan di rumah makan ;

3). Aktivitas tambahan, yang terkait dan merupakan bagian dari kesatuan dalam sistem aktivitas, misalnya berjalan sambil melihat-lihat *etalage* toko ;

4). Makna dari aktivitas tersebut, misalnya berjalan untuk menghayati lingkungan.

Dalam hal hubungan antara aktivitas pribadi dengan publik, Bower (dalam Appleyard, 1981) mengungkapkan bahwa hubungan antara wilayah pribadi dan publik, jalan termasuk jalur pejalan kaki, adalah mediator antara *privacy* suatu pribadi atau suatu keluarga dengan kehidupan komunitas yang besar.

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

1). Pergerakan non *pedestrian*, yaitu segala bentuk kendaraan beroda dan alat angkut lainnya ;

2). Aktivitas *pedestrian*, meliputi aktivitas yang dinamis/bergerak sebagai fungsi transportasi dan aktifitas *pedestrian* yang statis seperti duduk-duduk dan berdiri.

Kedua hal tersebut mempunyai arti bahwa jalur *pedestrian* sebagai jalur pejalan kaki tidak hanya berfungsi sebagai ruang sirkulasi dan transportasi, tetapi juga sebagai fungsi ruang interaksi masyarakat dengan sistem transportasi jalan raya dan transportasi di jalur pejalan kaki, berhubungan satu sama lain pada media tempat parkir.

2.2.7 Jalur Pejalan Kaki Sebagai *Setting* Perilaku

Interaksi antara pemakai jalur pejalan kaki dengan lingkungan di sekitarnya mempunyai kesesuaian karakteristik yang diperlukan dalam pengembangan lingkungan binaan.

Menurut Rapoport (1990), aspek-aspek yang berpengaruh dalam interaksi tersebut adalah :

1). Aspek budaya (berupa keinginan kebiasaan dan kecenderungan dalam melakukan kegiatan tertentu).

2). Aspek *perceptual* (berkaitan dengan karakteristik yang ada pada suatu *setting* untuk mendukung kegiatan tersebut).

Aspek-aspek tersebut akan dapat menentukan bentukan fisik dari suatu *setting*, dan mempengaruhi kegiatan-kegiatan yang muncul pada suatu

setting, karena reaksi manusia terhadap suatu lingkungan merupakan suatu respon menyeluruh terhadap konfigurasi komponen lingkungan, dan hal tersebut lebih merupakan suatu bentuk fungsi yang selalu muncul dan dipengaruhi oleh kesan dan tujuan (Rapoport, 1977).

Rapoport (dalam Moudon, 1987) menjelaskan bahwa perilaku memanfaatkan *setting* yang dianggap mendukung adalah suatu proses penyaringan, melalui nilai-nilai dan konsep yang dimiliki oleh individu atau kelompok. Proses tersebut akan menghasilkan pilihan-pilihan *setting* yang diinginkan dan yang tidak diinginkan untuk melakukan perilaku tertentu. Hal tersebut akan mempengaruhi kegiatan-kegiatan yang mungkin terjadi atau tak terjadi pada *setting* tersebut.

Rapoport (1977) mengungkapkan adanya kenyataan bahwa pada *setting* yang berbeda, orang bisa berperilaku berbeda, dan akan berusaha menyesuaikan diri dengan aturan berperilaku pada *setting* tersebut sesuai dengan budayanya.

Perbedaan perilaku tersebut, dipengaruhi pula oleh daya tampung.

Dalam hal ini Lang (1987) berpendapat pula bahwa lingkungan mempunyai kemampuan daya tampung, yaitu konfigurasi obyek dan segala sesuatu yang dimiliki oleh ruang tersebut, yang dapat menampung aktivitas tertentu secara spesifik.

Bentuk aktivitas yang ditampung berupa aspek fisik, makna dan estetika. Pola lingkungan yang berbeda akan menampung perilaku dan pengalaman estetika yang berbeda. Dengan kata lain daya tampung lingkungan dapat memberikan peluang atau sebaliknya,

membatasi munculnya perilaku dan pengalaman tertentu sesuai dengan persepsi dan kebutuhan pemakainya.

Manusia senantiasa melakukan perubahan, pada dirinya atau lingkungannya, sebagai upaya untuk menyesuaikan daya tampung lingkungan menurut kebutuhannya.

Hal tersebut memberikan pengertian bahwa terdapat hubungan antara perilaku dan lingkungannya.

Menurut Rapoport (1977), permasalahan hubungan antara perilaku manusia dan lingkungannya, dapat dideteksi berdasarkan pertanyaan sebagai berikut :

1). Bagaimana manusia membentuk lingkungannya ? Karakteristik perilaku manusia manakah yang *relevant* dengan pembentukan suatu lingkungan tertentu ?

2). Bagaimana dan sejauh mana lingkungan fisik mempengaruhi perilaku manusia ?

3). Bagaimana mekanisme hubungan antara perilaku manusia dan lingkungannya ?

Lang (1987) mengatakan bahwa proses dasar yang menyangkut interaksi manusia dan lingkungannya adalah informasi tentang lingkungan yang diperoleh melalui proses persepsi, dan menurut Sarwono (1992), persepsi seseorang ditentukan oleh pengalaman, dan pengalaman tersebut dipengaruhi oleh kebudayaan, termasuk didalamnya kebiasaan hidup.

2.2.8 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 atau kelompok.

Batasan ruang publik adalah (1) bentuk dasar dari ruang terbuka diluar bangunan, (2) dapat digunakan oleh publik dan (3) memberikan kesempatan untuk bermacam-macam kegiatan.

Selanjutnya Rustam Hakim (1987) menjelaskan bahwa fungsi ruang publik adalah sebagai tempat bermain dan olah raga, tempat bersantai, tempat sosial komunitas, tempat peralihan/tempat menunggu, tempat terbuka untuk mendapatkan udara segar, penghubung antara satu tempat dengan tempat lain, pembatas jarak antar bangunan dan tempat berdagang.

Terbentuknya ruang publik dipengaruhi oleh elemen pembentuk ruang (jalan raya, jalur pejalan kaki, plaza dan sebagainya), keterkaitan dengan sistem *linkage*, aktivitas utama, faktor kenyamanan serta faktor keterkaitan antar *private domain* dan *public domain.*

Menurut Roger Trancik (1986), ruang terbuka kota dibagi menjadi 2 (dua) yaitu *hard space* dan *soft space.*

Hard space merupakan sesuatu yang dibatasi oleh dinding arsitektural dan biasanya sebagai tempat kegiatan bermasyarakat, sedang *soft space* merupakan sesuatu yang didominasi oleh lingkungan alam, dapat berbentuk taman, kebun, jalur hijau, untuk rekreasi.

Menurut posisi dan sifatnya, terdapat 2 (dua) macam ruang publik

yaitu ruang publik yang bersifat terbuka, misalnya jalan raya, jalan *pedestrian*, taman, lapangan, ruang terbuka hijau, pelataran dan sebagainya dan ruang publik bersifat tertutup, misalnya stasiun, pusat perbelanjaan, terminal, bandara, bangunan ibadah dan sebagainya.

Tujuan pengadaan ruang publik adalah untuk memenuhi kebutuhan guna menunjang aktivitas warga kota, misalnya :

1). Kebutuhan kesan perspektip dan vista pada pemandangan kota, yaitu menikmati bangunan arsitektur yang mempunyai nilai arsitektur tinggi, untuk kepentingan tersebut diperlukan gerak pandang sehingga dapat menikmati keindahannya.

2). Kebutuhan rekreasi dan berkomunikasi, yaitu tempat berkumpul-nya warga kota dalam melepas lelah seusai bekerja dan melakukan hubungan sosial antar warga.

3). Kebutuhan penghubung suatu tempat dengan tempat yang lain, yaitu sebagai prasarana pergerakan manusia dalam menjalankan kehidupan sehari-hari, baik menggunakan kendaraan bermotor maupun berjalan kaki. Ruang terbuka tersebut berupa jalan raya, *pedestrian*, koridor dan sebagainya.

Uraian tersebut menunjukkan bahwa jalur pejalan kaki merupakan salah satu elemen ruang terbuka publik yang mempunyai fungsi sebagai penghubung antar ruang publik terbuka dan antara ruang publik tertutup, tempat sirkulasi dan transportasi serta kegiatan lain yang muncul karena hadirnya pejalan kaki.

2.3 Teori tentang Perilaku

2.3.1. Pengertian

Perilaku pejalan kaki umumnya tidak sama, sesuai dengan kondisi dan aktivitasnya, misalnya tentang dimensi ruang seorang pejalan kaki pada suatu area jalur pejalan kaki.

Di samping itu faktor psikologi juga mempengaruhi pergerakan pejalan kaki.

Ketersediaan ruang mempunyai efek terhadap perilaku manusia. Jika ruang yang tersedia terlalu sempit bagi pejalan kaki untuk melakukan kegiatannya, arus pejalan kaki yang sebenarnya akan terganggu. Pada dasarnya pejalan kaki dapat memilih antara dua hal, yaitu : ingin duduk bersama-sama dengan orang lain atau tidak, berpatisipasi atau hanya mengamati. Kesemua perilaku manusia tersebut dipengaruhi oleh kepribadian, faktor budaya, norma sosial, dan pantangan. Kecenderungan seperti inilah yang bisa menjadikan tolok ukur penilaian perilaku manusia (Brambilla, 1977).

Pembatasan-pembatasan fisik diluar pejalan kaki dapat memberikan pengaruh yang kuat pada pilihan arah perjalanan pejalan kaki. Rute yang langsung dan pendek akan lebih diminati, sedangkan jalan yang melengkung atau membentang jauh akan dihindari (Brambilla, 1977). Faktor lain yang mempengaruhi perilaku pejalan kaki adalah penempatan elemen pendukung disepanjang jalur pejalan kaki, apabila di sepanjang jalur pejalan kaki tidak terdapat elemen pendukung,

tidak banyak pejalan kaki yang mau berjalan di atasnya dan cenderung akan berjalan dengan cepat ke tujuan. Kegiatan pejalan kaki dapat digolongkan menjadi enam, yaitu : berjalan, berdiri, duduk, berbaring, berlari dan bermain. Berjalan, berdiri, dan duduk adalah kegiatan yang paling banyak dilakukan.

Keenam kegiatan tersebut berdasar kepentingannya masih dapat dibagi lagi dalam tiga jenis kegiatan, yaitu kegiatan utama, kegiatan pilihan dan kegiatan lanjutan. Kegiatan utama meliputi kegiatan berjalan untuk berbelanja, berdiri menunggu bus, dan duduk istirahat setelah berjalan lama. Kegiatan ini berjalan terus tanpa terpengaruh kondisi dan cuaca. Kegiatan pilihan meliputi berjalan-jalan santai, berdiri untuk menikmati pemandangan, duduk berjemur dan melihat pemandangan yang lalu-lalang (Brambilla, 1977).

Sedangkan kegiatan lanjutan, adalah pejalan kaki berhenti dan duduk berjemur kemudian mereka dapat bercakap-cakap bersama-sama.

2.3.2. Pemenuhan Kebutuhan Manusia

Menurut Abraham Maslow, 1984 (dalam Susi Wijayanti, 2000) terdapat lima jenis kebutuhan manusia, yaitu :

1). Kebutuhan fisik, yaitu makan, minum, tidur, dan sebagainya.

2). Kebutuhan keamanan, yaitu rasa aman pada diri manusia, berupa :

a. Keamanan Fisik, yaitu rasa aman yang didapat secara lahiriah, seperti berlindung di dalam rumah, menghindari bahaya binatang buas ataupun iklim dan cuaca.

b. Keamanan ekonomi, yaitu keinginan manusia untuk tidak mengalami kerugian secara materiil.

3). Kebutuhan pengakuan dan cinta, yaitu : persahabatan, identitas dan sebagainya.

4). Kebutuhan penghargaan, yaitu popularitas, harga diri, pengakuan diri kecenderungan manusia untuk diakui martabatnya oleh lingkungan.

5). Kebutuhan aktualisasi diri yaitu kehendak manusia untuk memenuhi segenap keperluan-nya, pengakuan akan keberadaannya, dan pengembangan diri.

2.3.3. Pembentukan Perilaku Manusia

Perilaku manusia terbentuk melalui proses yang dipengaruhi oleh faktor internal seseorang dan faktor ekternal sekitarnya antara lain posisi dan peran aspek visual lingkungan. Perilaku pejalan kaki mewarnai hubungan antara pejalan kaki dengan lingkungannya. Penataan lingkungan binaan kota dapat mengarahkan perilaku pejalan kaki dalam melakukan aktivitasnya.

Proses interaksi manusia terhadap lingkungannya, diawali melalui penginderaannya terhadap lingkungan yang membentuk persepsi, kemudian di proses secara bersamaan antara alam kesadaran yang dipengaruhi faktor budaya dan pengalaman dengan motivasi dan

minatnya membentuk pola tingkah laku sebagai tindakan manusia.

Dalam kondisi normal, indera penglihatan mempunyai peran lebih penting dari pada indera lain dalam mempengaruhi perilaku manusia karena kecepatan rangsangan yang tinggi dan jarak jangkauan yang lebih jauh.

2.3.4. Interaksi Sosial Manusia Dengan Lingkungannya.

Manusia sebagai mahluk sosial selalu berusaha melakukan interaksi dengan manusia lain. Kondisi lingkungan sangat berpengaruh pada kegiatan interaksi sosial.

Kegiatan interaksi sosial terjadi pada waktu bertemu muka antara individu. Masing-masing individu menyadari adanya pihak lain yang menyebabkan adanya perubahan perasaan dan adanya reaksi.

Individu atau kelompok memilih privasi atau interaksi, tergantung dengan siapa berkomunikasi, dalam kegiatan apa, kapan waktunya, dan dimana tempatnya (Rapoport, 1977).

Gifford (1987) menyatakan bahwa interaksi juga dapat menggambarkan jarak antar pribadi. Edwar T. Hall (1966) menguraikan tingkatan jarak dalam orang melakukan kontak sosial, adalah jarak yang berbeda antar manusia yang dianggap menyenangkan untuk melakukan interaksi sosial.

Hall (1966) mengembangkan empat klasifikasi dari jarak pribadi, yaitu :

1). Jarak intim

a. Fase dekat (0 – 15 cm), merupakan jarak kasih sayang dan

perlindungan, pandangan tidak tajam dan vokal tidak lagi memegang peranan banyak dalam jarak ini.

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

2). Jarak pribadi

a. Fase dekat (0.45 – 0.75 m), merupakan jarak dominasi karena berada dalam jangkauan pandangan distorsi, karena fokus melelahkan, tetapi bentuk tiga dimensi maupun tekstur terlihat jelas. Pada jarak ini hubungan manusia mempengaruhi perasaannya. Sebagai contoh seseorang berjarak dengan orang yang dia kenal akan berlainan kesannya dibandingkan jika orang tersebut belum dia kenal.

b. Fase jauh (0.75 – 1.20 m), pandangan baik, gerakan tangan terlihat dan suara sedang atau perlahan, jarak yang memadai untuk pembicaraan soal-soal pribadi.

3). Jarak sosial

a. Fase dekat (1.20 – 2.10 m), merupakan batas dominasi, karena jarak cukup dekat, tetapi belum termasuk jarak sentuh. Pandangan terhadap detail wajah jelas dan suara normal, jarak yang dekat untuk bisnis yang tidak terlalu formal. Orang yang bekerja sama atau dalam pertemuan-pertemuan menjaga jarak ini. Jika satu pihak duduk dan lainnya berdiri, akan memberi kesan dominasi.

b. Fase jauh (2.10 – 3.00 m), pada jarak ini manusia dapat

dilihat utuh tanpa banyak menggerakkan mata, seperti jarak bila orang memamerkan pakaian, pandangan terlihat penuh tetapi tidak terlalu detail. Jarak fase jauh merupakan jarak yang dekat untuk hubungan formal bisnis dan sosial, dimana harus dijaga adanya kontak visual.

4). Jarak publik

a. Fase dekat (3.60 – 7.5 m) merupakan jarak yang memadai untuk orang yang belum saling mengenal, karena pada jarak ini seseorang masih dapat menghindar atau bertahan jika terancam. Suara keras, cara berbicara dan gaya bahasa berubah dan berhati-hati (formal).

b. Fase jauh (lebih besar dari 7.5 m), merupakan jarak yang tepat antara tokoh dengan massa. Pada jarak ini suara normal dan ekspresi tidak begitu jelas sehingga membutuhkan pengeras suara dan penunjang seperlunya. Dibutuhkan gerakan - gerakan untuk memperkuat ekspresi, pengucapan harus jelas dan tidak boleh terlalu cepat. Jarak ini juga mempengaruhi penampilan.

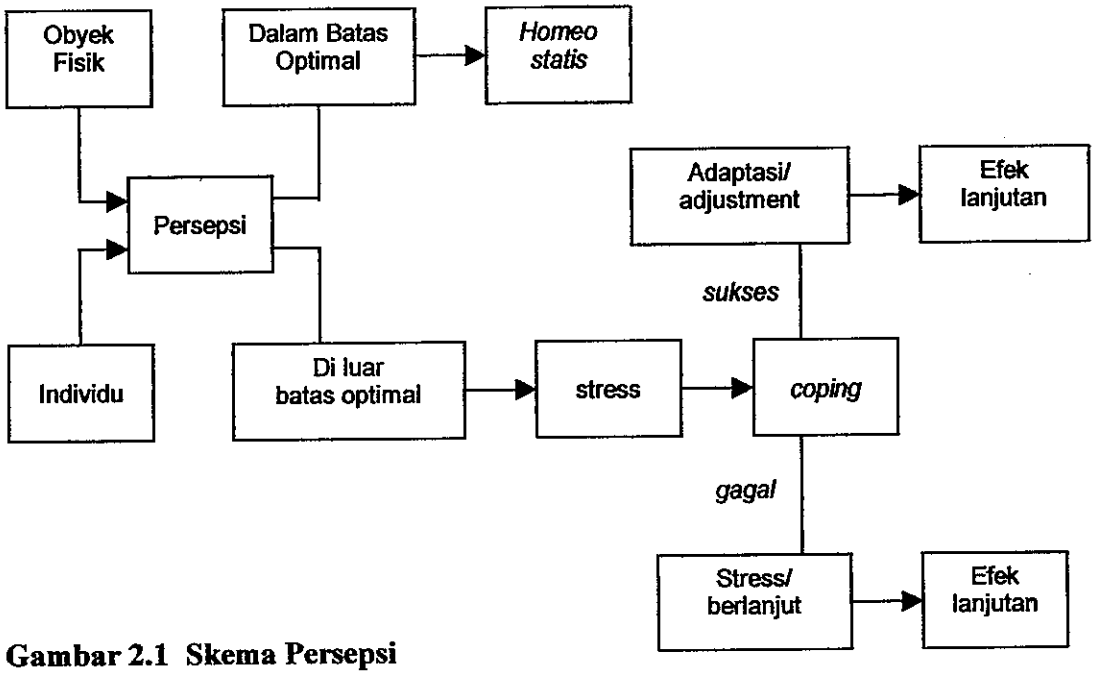
Untuk mengetahui perilaku manusia lebih lanjut, perlu memahami proses terbentuknya perilaku dan faktor yang mempengaruhinya. Perilaku manusia merupakan pusat perhatian dalam interaksi antara manusia dengan lingkungannya.

Lang (1987) mengatakan bahwa proses dasar yang menyangkut interaksi manusia dan lingkungannya adalah informasi tentang

lingkungan yang diperoleh melalui proses persepsi dan menurut Sarwono (1992), persepsi seseorang ditentukan oleh pengalaman, dan pengalaman tersebut dipengaruhi oleh kebudayaan termasuk didalamnya kebiasaan hidup.

Sedangkan Wirawan (1992) berpendapat bahwa persepsi adalah hasil suatu proses dari hasil penginderaan obyek dilingkungan oleh manusia, sehingga diketahui makna tentang obyek tersebut.

Dengan memahami makna tersebut, manusia berusaha memperoleh keselarasan dengan lingkungannya sesuai dengan kemampuan kognitif yang dipunyainya untuk bereaksi terhadap lingkungan yang mempunyai elemen-elemen pendorong keinginan untuk memenuhi kebutuhan Proses hubungan dengan lingkungan yang terjadi sejak individu berinteraksi melalui penginderaan sampai terjadinya reaksi, digambarkan dalam skema persepsi oleh Paul A. Bell (1976).



Gambar 2.1 Skema Persepsi

Sumber : Wirawan, 1992

Awal terjadinya hubungan manusia dengan lingkungannya adalah adanya kontak fisik antara individu dengan obyek dilingkungannya. Setiap obyek mempunyai ciri dan kemanfaatannya masing-masing dan individu hadir dengan karakter individunya, pengalamannya, bakat, minat, sikap masing-masing.

Hasil interaksi individu dengan obyek menghasilkan persepsi individu tentang obyek tersebut. Jika persepsi berada batas optimal, maka individu dikatakan dalam keadaan *homeostatis*, yaitu keadaan yang serba seimbang dan biasanya selalu ingin dipertahankan oleh setiap individu karena menimbulkan perasaan yang menyenangkan. Sebaliknya, jika obyek dipersepsikan di luar suatu batas optimal, maka individu akan mengalami stress. Terjadi peningkatan energi, sehingga harus dilakukan *coping* untuk menyesuaikan lingkungan pada kondisi dirinya. Penyesuaian diri individu terhadap lingkungannya disebut dengan adaptasi, sedangkan penyesuaian lingkungan terhadap individu disebut *adjustment*.

Menurut Krasner dan Ullman (1973) dalam Boedojo (1986) lingkungan merupakan faktor utama dalam mengatur batasan dan kemungkinan-kemungkinan tingkah laku. Arsitektur mempunyai fungsi untuk meningkatkan kondisi lingkungan tersebut, agar tingkah laku manusia menjadi lebih bermanfaat, lebih efektif dan lebih efisien dalam interaksi dengan lingkungan yang ada.

Weisman (1981) menggambarkan hubungan antara individu dengan organisasi atau instansi dalam satu sistem interaksi yang mengikut

sertakan ruang atau *setting* kegiatan. Kerangka interaksi tersebut disebut model sistem perilaku lingkungan.

Model tersebut memberikan berbagai isu penelitian yang berkaitan dengan 3 komponen, yaitu (1) tempat (*setting*), (2) feomena perilaku, dan (3) kelompok pemakai (organisasi dan individu).

Menurut Weisman (1981) individu dapat dipandang sebagai manusia yang menggunakan *setting*. Manusia, baik individu maupun kelompok-kelompok berinteraksi didalam *setting*. Proses interaksi yang terjadi, tidak hanya antara manusia dengan manusia, tetapi juga interaksi antara manusia dengan lingkungan yang disebut konsep *attribute*. Termasuk dalam *attribute*, adalah indera perangsang, kenyamanan, aktivitas, kesesakan, sosialisasi, privasi, kontrol, aksesibilitas, adaptabilitas, makna.

Selanjutnya Weisman (1981) menyingkap tentang *attribute* sebagai berikut :

1). Indera perangsang : kualitas dan itentitas perangsang sebagai pengaruh yang dirasakan oleh manusia.

2). Kenyamanan : Suatu keadaan lingkungan yang memberi rasa yang sesuai, kepada panca indera dan *anthro pometry* disertai fasilitas yang sesuai dengan kegiatannya *anthropometry* 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). Aktivitas : Perasaan adanya intensitas pada perilaku yang terus menerus terjadi di dalam suatu lingkungan.

4). Kesesakan : Situasi dimana seseorang atau sekelompok orang sudah tidak mampu mempertahankan ruang pribadinya.

5). Sosialitas : Tingkat kemampuan seseorang dalam melakukan hubungan sosial pada suatu *setting*. Suatu tingkat, dimana orang dapat mengungkapkan dirinya dalam hubungan perilaku sosial. Jarak antar perorangan, perilaku non verbal seperti sudut tubuh, kontak mata, ekspresi muka turut menunjang kualitas sosialisasi.

6). Privasi : Keinginan atau kecenderungan pada diri seseorang untuk tidak diganggu kesendiriannya, meliputi :

a. Keinginan untuk tidak diganggu secara fisik dan terwujud dalam tingkah laku menarik diri, terdiri atas : keinginan untuk menyendiri, keinginan untuk menjauh dari pandangan atau gangguan suara tetangga/lalu lintas serta keinginan untuk intim, baik keluarga maupun orang tertentu, tetapi tidak jauh dari nama orang.

b. Keinginan untuk menjaga kerahasiaan diri sendiri yang terwujud dalam tingkah laku dengan hanya memberi informasi yang dianggap perlu, terdiri atas : keinginan merahasiakan jati diri, keinginan untuk tidak mengungkapkan diri terlalu banyak pada orang lain serta keinginan untuk tidak terlibat dengan tetangga.

Dari uraian tersebut, dengan kata lain privasi dapat diartikan sebagai hasrat atau kehendak untuk mengontrol akses fisik maupun informasi diri sendiri dari orang lain dan ruang pribadi (*personal space*) merupakan perwujudan privasi tersebut dalam bentuk ruang.

7). Kontrol : Kondisi suatu lingkungan untuk mewujudkan personalitas, menciptakan *teritory* serta membatasi ruang, untuk mengantisipasi atau mencegah bahaya yang tiba-tiba muncul, hal tersebut dapat dipenuhi bila seseorang dapat dengan leluasa mengamati lingkungan sekitarnya.

8). Aksesibilitas : Kemudahan bergerak melalui dan menggunakan lingkungan yang berkaitan dengan sirkulasi/jalan dan visual. Menurut Michael Jones (Leksono, 1995 dalam Widayanti, 1996) sirkulasi manusia dalam kaitan dengan kemudahan dapat diartikan sebagai dimensi minimum ruang sirkulasi adalah 90 cm dan jarak capai tidak lebih dari 60 m serta harus memperhatikan kelancaran sirkulasi (tidak menyulitkan pemakai, tidak berliku-liku dan tidak membahayakan). Hal ini berlaku juga terhadap komponen lingkungan bangunan untuk memenuhi akses dan komponen *setting*. Visual diartikan sebagai jarak penglihatan dimana terlihat dengan jelas obyek yang diamati termasuk akses dan komponen *setting*. Menurut Hesselgren, 1975 (dalam Susi Wijayanti, 2000), jarak penglihatan berkaitan dengan 'jarak' yang dirasakan oleh

manusia. Jarak yang dirasakan bukan hanya jarak secara dimensional atau geometris saja, tetapi menyangkut persepsi visual dimana seseorang merasa ada tidaknya halangan untuk mencapai obyek yang dituju.

9). Adaptabilitas : Kemampuan suatu lingkungan untuk menampung perilaku berbeda yang belum ada sebelumnya.

Rapoport (1977) mengungkapkan adanya kenyataan bahwa pada *setting* yang berbeda, orang bisa berperilaku berbeda, dan akan berusaha menyesuaikan diri dengan aturan berperilaku pada *setting* tersebut sesuai dengan budayanya. Selanjutnya Lang (1987) berpendapat bahwa lingkungan mempunyai daya tampung, yaitu konfigurasi obyek dan segala sesuatu yang dimiliki oleh ruang tersebut, dapat menampung aktivitas tertentu secara spesifik. Bentuk aktivitas yang ditampung berupa aspek fisik, makna dan estetika. Pola lingkungan yang berbeda akan menampung perilaku dan pengalaman estetika yang berbeda. Dengan kata lain daya tampung lingkungan dapat memberikan peluang atau sebaliknya, membatasi perilaku dan pengalaman tertentu sesuai dengan persepsi dan kebutuhan pemakainya. Manusia senantiasa melakukan perubahan pada dirinya atau lingkungannya, sebagai upaya untuk menyesuaikan daya tampung lingkungan menurut kebutuhannya.

10) Makna : Kemampuan suatu lingkungan menyajikan makna individual atau kebudayaan bagi manusia. Mengenai kaitan

antara ruang *attribute* dan aktivitas didalamnya, David Canter (1977) mengatakan bahwa suatu ruang merupakan akumulasi hubungan antara aktivitas, *attribute* fisik dan konsepsi. Aktivitas apa yang terjadi dengan konsepsi tingkah laku/perilaku yang dimiliki dalam lingkungan fisik tersebut. Dan tingkah laku manusia mempunyai hubungan dengan caranya berpikir.

Bagaimana gambaran perilaku pejalan kaki di jalan Pandanaran, perlu diketahui dan dikaji tentang apa yang dipikir dan aktualisasi dalam tingkah lakunya. Tingkat pemahaman terhadap lingkungan akan berpengaruh pada perilakunya.

2.3.5. Motivasi

Seseorang dalam melakukan kegiatan yang ditandai dengan perilaku atau tingkah laku didasari oleh keinginan. Keinginan timbul karena ada beberapa latar belakang, baik dari dirinya maupun dari lingkungan dimana dirinya berada. Dorongan dan tarikan yang terjadi berpengaruh pada motivasi seseorang bertingkah laku/berperilaku.

Dalam hal ini Lang (1987) berpendapat bahwa motivasi adalah kekuatan yang mendorong dibelakang perilaku yang diarahkan menuju kepada pemenuhan kebutuhan. Motivasi tumbuh melalui suatu proses.

Boedojo (1986) mengungkapkan bahwa arah pemunculan proses motivasi disebabkan oleh faktor-faktor yang berasal dari dalam dirinya dan dari luar dirinya, yaitu :

1) Faktor pendorong adalah hal-hal pada dirinya yang menimbulkan motivasi, seperti kebutuhan organis, psikis dan sosial.
2) Faktor penarik, adalah hal-hal didalam lingkungan diluar dirinya yang merangsang tumbuhnya motivasi, seperti sarana prasarana untuk memenuhi dirinya.

Motivasi akan mendorong kepribadian seseorang, sehingga perilaku dikonsepsikan untuk mendekati obyek sasaran atau menjauhi. Gerakan tersebut ditandai dengan konflik-konflik. Konflik menggambarkan adanya pertentangan psikologis pada dirinya yang diaktualisasikan berupa gerakan terhadap obyek sasaran yang dapat bersifat mendorong untuk mendekat, menghindar terhadap sesuatu dan mendekat serta kemudian menghindar.

Elemen-elemen ruang publik atau *setting* dan bangunan arsitektur dapat menyebabkan rangsangan yang memunculkan motivasi, sehingga seseorang akan terdorong untuk mendekat karena tertarik sesuai dengan *property*-nya atau menghindar dari *setting* karena tidak sesuai dengan keinginannya. Disamping itu dapat pula, mula-mula mendekat karena ingin tahu, kemudian menghindar, karena kurang mampu memaknai terhadap sesuatu yang dianggap asing atau belum mengenal sebelumnya.

Ketiga perilaku tersebut, menggambarkan adanya konflik dalam diri seseorang yang disertai dengan ketegangan emosional. Konflik tersebut akhirnya berakhir apabila terjadi penguasaan terhadap pemaknaan yang diterima dalam pikiran dan hatinya sehingga ditemukan solusi yang tepat untuk menanggapi obyek sasaran.

2.3.6. Persepsi

Persepsi adalah hasil interaksi seseorang/individu dengan obyek dalam suatu lingkungan. Interaksi antara seseorang dengan lingkungan diawali dengan kontak fisik antara seseorang dengan lingkungannya. Dalam hal ini seseorang menampilkan perilakunya dan elemen-elemen/ *attribute* lingkungan sekitarnya menunjukan karakter dan manfaatnya.

Seseorang yang berada disuatu lingkungan, akan mempunyai persepsi terhadap lingkungan dan *attribute*, sebelum menentukan sikap. Persepsi yang dipunyai seseorang setelah menilai kompleksitas, ragam yang membentuk lingkungan, elemen yang unik ketidak sepadanan (ketidak sesuaian dengan lingkungan) dan keindahan (perpaduan antara proporsi, bentuk, warna, dan sifat lainnya). Persepsi seseorang/individu ataupun kelompok orang ada yang sama dan ada yang berbeda, tergantung pada kemampuan dalam memaknai sesuatu. Perbedaan tersebut ditentukan oleh latar belakang seseorang/individu, seperti pendidikan, umur, bidang yang dikuasai dan jenis kelamin, dan hal tersebut mempengaruhi perbedaan pilihan untuk bersikap.

Menurut S. Kaplan dan R Kaplan (Fisher, 1984 dalam Sarlita Wirawan, 1992) menjelaskan bahwa pilihan ditentukan oleh beberapa hal yaitu keteraturan, tekstur (kasar dan lembutnya suatu pemandangan), keakraban dengan lingkungan, keleluasaan ruang pandang, kemajemukan rangsangan, dan kerahasiaan yang tersembunyi dalam pemandangan.

2.4 Pertanyaan Penelitian

Jalur pejalan kaki adalah bagian dari sistem *linkage* suatu kota, yang mempunyai peranan menghubungkan antara pelbagai komponen atau unsur kota, agar terjadi pertumbuhan dan perkembangan kegiatan/ aktivitas kehidupan kota. Tanpa adanya sistem *linkage* yang memadai, dapat mengganggu fungsi komponen/unsur kota, dan dapat berakibat adanya ketimpangan kehidupan kota, Keteraturan dan ketertiban mobilitas penduduk suatu kota sangat tergantung pada sistem *linkage*, yang dalam perencanaan kota diaktualisasikan dalam pola jaringan jalan.

Khusus mengenai jalur pejalan kaki mempunyai peran untuk melindungi pejalan kaki terhadap lalu lintas jalan raya dan memberikan akses yang menyenangkan ketempat tujuan. Dimensi jalur pejalan kaki tergantung pada fungsi dan kebutuhan dalam menampung aktivitas pengguna jalur pejalan kaki.

Sehubungan dengan posisi strategis jalur pejalan kaki dalam perancangan kota (*urban design*), perlu mendudukkan posisinya dalam memberikan pelayanan kepada pejalan kaki dan akses ke bangunan-bangunan sekitarnya.

Menurut kenyataan dilapangan, seperti halnya dilingkungan koridor jalan Pandanaran, terdapat permasalahan tentang pemanfaatan jalur pejalan kaki oleh penggunanya (pejalan kaki dan pedagang kaki lima). Untuk mengetahui lebih jauh tentang permasalahan tersebut, beberapa pertanyaan yang patut dikemukakan untuk dikaji lebih mendalam, antara lain sebagai berikut :

1). Apakah jalur pejalan kaki telah mampu memberikan pelayanan kepada penggunanya yang berkaitan dengan dimensi, kondisi, tata hijau, keamanan terhadap jalur lalu lintas dan unsur kelengkapannya?

2). Apakah kesan pejalan kaki terhadap panjang jalan Pandanaran (1,3 km) ditinjau dari kesatuan kawasan (jalan Pandanaran dipotong menjadi 4 segmen oleh jalur jalan yang menghubungkan dengan daerah lain)?

3). Mengapa pengguna jalan (pejalan kaki dan pedagang kaki lima) tidak melakukan aktivitasnya secara merata disepanjang jalan Pandanaran?

4). Apakah diperlukan tambahan unsur kelengkapan jalur pejalan kaki dan hal lainnya, agar jalur pejalan kaki jalan Pandanaran lebih menyenangkan, memberikan keamanan, tidak membosankan dan meningkatkan aksesibilitas ke bangunan sekitarnya.

5). Apakah jalur pejalan kaki jalan Pandanaran dapat memberikan kenyamanan dan kebebasan bergerak bagi pejalan kaki untuk melakukan kegiatannya (berjalan, berdiri, duduk, berbelanja dan lain-lain).

Atas dasar beberapa pertanyaan tersebut dapat diungkap dugaan sementara terhadap jalur pejalan kaki jalan Pandanaran sebagai berikut : Perubahan fungsi kawasan jalan Pandanaran, memberikan dampak tertentu terhadap sikap dan perilaku pejalan kaki dalam memanfaatkan jalur pejalan kaki.

2.5 Landasan Teori

Pendekatan post positivistik rasionalistik digunakan dalam penelitian ini dengan penggalian data menggunakan pemetaan perilaku (*Person Centered Mapping* dan *Place Centered Mapping*) dan pembahasan dengan model pendekatan dari teori Gerald D Weisman dalam *Modeling Environment Behaviour System* (1981) dan teori-teori lain (pejalan kaki, jalur pejalan kaki dan perilaku).

Penelitian ini merupakan penelitian perilaku yang berkaitan dengan hubungan antara manusia dan lingkungannya (*setting*).

Penelitian ini diawali dari adanya isu perilaku pejalan kaki dan fenomena yang muncul dari interaksi antara pejalan kaki dengan *setting*. Dalam hal ini penelitian menggali dan mengkaji kaitan antara fenomena perilaku pejalan kaki dengan *setting* jalur pejalan kaki, untuk mendapatkan indikasi tuntutan kebutuhan *attribute* dan *property* serta faktor-faktor yang mempengaruhi kebutuhan tersebut. Hal tersebut diperoleh melalui proses analisis dengan teori-teori.

Berdasarkan tinjauan pustaka dan uraian tersebut, disusun landasan teori sebagai landasan penelitian ini sebagai berikut :

1). Faktor *setting* (ruang jalur pejalan kaki, unsur pendukung dan lingkungannya) mempengaruhi perilaku pejalan kaki.

2). Hubungan antar pejalan kaki sebagai individu yang memanfaatkan *setting* dalam melakukan kegiatan (berjalan, duduk dan berdiri) dalam memenuhi kebutuhannya (belanja, urusan pelayanan jasa, berjalan-jalan/lewat) menghasilkan fenomena perilaku yang disebut sebagai *attribute* serta sesuatu yang memberikan daya tarik dan mendukung intensitas kegiatan/ aktivitas disebut sebagai *property*.

3). *Attribute* yang digunakan sebagai dasar analisis adalah : indera perangsang, kenyamanan aktivitas, kesesakan, sosialitas, privasi, kontrol, aksesibilitas, adaptabilitas dan makna, sedangkan *property* yang terbentuk berupa dimensi dan kualitas ruang jalur pejalan kaki dan benda-benda fungsional yang dibutuhkan untuk mendukung kegiatan.

UPT-PUSTAK-UNDIP

BAB III

RENCANA PENELITIAN

3.1 Rancangan Penelitian

3.1.1 Langkah Penelitian

a) Tahap Persiapan

1) Mengamati dan mengindentifikasi obyek dan kawasan penelitian.
2) Mempersiapkan alat penelitian.
3) Membuat panduan pertanyaan untuk responden.
4) Menentukan responden.
5) Melakukan tes terhadap responden.

b) Tahap Pelaksanaan Penelitian

Tahap pelaksanaan penelitian meliputi :

1) Menggali data melalui kegiatan :

   a) Observasi/pengamatan terhadap jalur pejalan kaki dan elemen pendukung beserta lingkungan sekitarnya.
   b) Observasi/pengamatan terhadap aktivitas peng-guna jalur pejalan kaki.
   c) Membuat sketsa perilaku responden.
   d) Melakukan komunikasi dengan responden, pakar dan nara sumber.

2) Membuat format data dalam bentuk sketsa gambar dan tabel.

3) Menganalisa data.

4) Melakukan pembahasan.

5) Membuat laporan penelitian.

3.1.2 Operasional Penelitian

Penelitian ini meliputi kegiatan yang dilakukan pada jalur pejalan kaki, komponen disepanjang jalan Pandanaran Semarang, dan *property* yang mendukung kegiatan fungsi-fungsi dijalur pejalan kaki, pengaruh yang terjadi, konflik yang muncul dan pemecahan konflik.

Pengertian operasional meliputi :

1). Kondisi fisik, yaitu kondisi tempat aktivitas pejalan kaki, meliputi komponen, bentuk, dimensi, batasan, bahan/material, pohon peneduh dan bangunan sekitar jalur pejalan kaki.

2). Kondisi spasial, yaitu kondisi ruang meliputi kondisi disekitar jalur pejalan kaki yang berpengaruh terhadap aktivitas pejalan kaki, sirkulasi, suasana, orientasi serta obyek/pemandangan yang menarik.

3.1.3 Metoda Penggalian Data dan Informasi

Pemilihan sampel (responden) dengan cara *purposive sampling* dan penggalian data menggunakan pendekatan arsitektur dan perilaku dengan teknik *Behavioral Mapping* (Haryadi 1995). Dengan teknik tersebut akan didapatkan informasi tentang sesuatu gejala perilaku individu dan kelompok yang berkaitan dengan sistem spasialnya (Haryadi, 1995).

Sommer, 1986 (dalam Haryadi, 1995) mengungkap-kan bahwa *Behavioral Mapping* digambarkan dalam bentuk sketsa dan diagram mengenai area, dimana manusia melakukan kegiatannya.

Tujuannya adalah untuk menggambarkan perilaku dalam peta, mengidentifikasikan jenis dan frekuensi perilaku dan menunjukkan kaitan antara perilaku dan menunjukkan kaitan antara perilaku dengan bentuk perancangan yang spesifik.

Dalam melakukan *Behavioral Mapping,* terdapat 2(dua) cara yaitu : (1) *Place Centered Mapping* dan (2) *Person Centered Mapping,* adalah sebagai berikut :

1). *Place Centered Mapping,* adalah metode pengamatan perilaku untuk mengetahui bagaimana manusia atau sekelompok manusia memanfaatkan, dan mengakomodasikan perilakunya kedalam suatu situasi waktu dan tempat tertentu. Dengan pengertian bahwa teknik tersebut arah konsentrasinya pada satu tempat spesifik baik berdimensi kecil maupun besar, dalam penelitian ini adalah elemen penunjang jalur pejalan kaki, sepanjang jalan Pandanaran.

2). *Person Centered Mapping,* adalah metode pengamatan terhadap pergerakan manusia pada suatu periode waktu tertentu. Teknik tersebut berkaitan tidak hanya pada lokasi tertentu, tetapi dengan beberapa lokasi. Peneliti berhadapan dengan seseorang yang khusus diamati. Dalam penelitian ini individu-individu yang diamati meliputi pengguna jalur pejalan kaki baik laki-laki (karyawan, remaja putra) dan perempuan (ibu-ibu, karyawati, remaja putri).

Disamping metode *Behavioral Mapping*, untuk mengetahui perilaku pejalan kaki dalam suatu peta dilakukan pula metode wawancara dengan responden dan nara sumber tentang alasan melakukan tingkah laku selama mempunyai aktivitas dijalur pejalan kaki serta persepsinya tentang ruang dan elemen pendukung jalur pejalan kaki yang mempengaruhi aktivitasnya di jalur pejalan kaki.

3.1.4 Metoda Pengumpulan Data

Pengumpulan data dilakukan dengan 2 (dua) cara yaitu : observasi dan wawancara terhadap 65 responden (sebagai hasil seleksi sejumlah responden yang diharapkan layak mendukung penelitian ini) dengan tahapan sebagai berikut :

1). Membuat sketsa/gambar jalur jalan pejalan kaki yang akan diteliti beserta bangunan dan posisinya, lansekap, jenis, dimensi dan posisi, suasana yang dibentuk serta dimensi, bentuk dan kondisi jalur *pedestrian/* jalur penyebrangan.

2). Memformulasikan tentang jenis perilaku yang diamati; dihitung, dideskripsikan dan diagramkan; jenis dan bentuk perilaku tersebut dilakukan oleh seseorang atau kelompok orang yang diamati yaitu bapak-bapak, ibu-ibu, karyawan/karyawati, remaja putra/remaja putri.

Dengan dasar pengamatan lapangan bahwa terdapat perbedaan keramaian pengunjung di jalan Pandanaran, 65 orang responden dipilih masing-masing 20 orang di Kawasan Simpang Lima – jalan Pandanaran I / jalan Pandanaran II dan 18 orang di

Kawasan Tugu Muda – jalan Pekunden / jalan Kiai Saleh, 12 orang untuk jalan Pandanaran I / jalan Pandanaran II – jalan Thamrin / jalan Mugas dan 15 orang untuk jalan Thamrin / jalan Mugas – jalan Pekunden / jalan Kiai Saleh.

3). Melakukan komunikasi dengan responden yaitu mengajukan pertanyaan secara verbal, terstruktur atau tak terstruktur namun sistematis dan terfokus, untuk mendapatkan informasi yang relatif kompleks dan tak bisa diamati langsung seperti apa yang dipikirkan, dirasakan, diyakini atau diharapkan oleh seorang kelompok (Zersel, 1981).

Disamping itu pertanyaan tertulis dan terstruktur yang berkaitan dengan materi penelitian untuk menjaring pendapat responden.

4). Merencanakan waktu pengamatan, yaitu pada waktu hari kerja (Senin s/d Jum'at/Sabtu) dan waktu hari libur (Minggu).

Waktu yang dipilih dalam penelitian, diasumsikan sebagai berikut :

Pagi hari	: pukul	06.00 – 08.00
Siang hari	: pukul	11.00 – 13.00
Sore hari	: pukul	16.00 – 18.00
Malam hari	: pukul	19.00 – 21.00

Pemilihan waktu tersebut berdasarkan pertimbangan :

Pukul 06.00 – 08.00 : Asumsi anak-anak masuk sekolah, orang berangkat kekantor, toko dan kantor masih tutup.

Pukul 11.00 – 13.00 :	Asumsi anak-anak pulang sekolah, orang istirahat kantor, makan siang, toko dan kantor sedang buka.
Pukul 16.00 – 18.00 :	Asumsi orang pulang be-kerja, orang jalan-jalan, toko sebagian masih buka.
Pukul 19.00 – 21.00 :	Asumsi orang belanja, makan malam.

Kegiatan observasi diarahkan pada aktivitas pejalan kaki dijalur pejalan kaki (jalur *pedestrian* kiri kanan jalan dan tempat penyeberangan) yang dibatasi oleh lingkungan fisik yang membentuk suasana disekitar jalur pejalan kaki tersebut, yaitu bangunan, pepohonan/taman dan elemen pelindung lainnya.

Hasil observasi diabadikan dalam bentuk catatan, foto, dan gambar, kemudian disusun dalam suatu peta perilaku serta catatan dan tanggapan terhadap data.

3.2 Analisis Data

Analisis ini dilakukan dengan pendekatan rasionalistik, yaitu proses pengujian kebenaran tidak hanya melalui empiri sensual (diukur dengan indera) tetapi dilanjutkan melalui pemaknaan atas empiri sensual dengan menggunakan kemampuan pikir (logik) dan kemampuan akal budi (etik).

Empiri sensual, empiri logik dan empiri etik serta berdasarkan landasan teori, digunakan untuk penggalian data, pemaknaan terhadap perilaku, melakukan analisis data, mempresentasikan temuan serta pembahasan (pemaknaan hasil temuan)

Untuk memperkaya masukan sebagai bahan analisis penelitian, dilakukan wawancara dengan pakar yang terkait dan nara sumber lainnya yang mempunyai pengetahuan berkaitan penelitian ini.

Analisis data dilakukan dengan menggunakan kesamaan isi dan deskriptif. Mengenai hal ini, Haryadi (1990) mengatakan bahwa maksud analisis kesamaan isi adalah untuk mencari kecenderungan tertentu dari berbagai peristiwa yang terjadi dalam kurun waktu tertentu. Untuk mengetahui kecenderungan yang terjadi, dilakukan dengan observasi dan wawancara.

Proses analisis data diawali dengan mengkaji data fisik lapangan, data perilaku pejalan kaki dan data hasil wawancara, dilanjutkan dengan penyusunan dan pengelompokan dalam kategori, berupa komponen perilaku pejalan kaki yang meliputi pelaku, aktivitas/tingkah laku, tempat dan waktu berlangsung, cara penggunaan ruang serta komponen lingkungan fisik meliputi jalur pejalan kaki termasuk kelengkapannya, lansekap dan bangunan.

Tahap selanjutnya adalah mempresentasikan temuan, kemudian dilakukan pembahasan (pemaknaan hasil temuan). Hasil pembahasan merupakan kesimpulan penelitian disertai rekomendasi untuk penentu kebijakan, perencana dan perancang kota serta untuk pengembangan ilmu arsitektur dan perilaku.

3.3 Wilayah Penelitian

Lingkup wilayah penelitian adalah koridor jalan Pandanaran yang telah ditetapkan sebagai daerah perdagangan dan jasa.

Untuk memudahkan penelitian, wilayah penelitian dibagi menjadi 4 (empat) segmen oleh jalan-jalan yang menghubungkan jalan Pandanaran dengan lingkungan sekitarnya yaitu jalan Pandanaran I, jalan Pandanaran II, jalan

Mugas, jalan Thamrin, jalan Kiai Saleh, jalan Pekunden. Keempat segmen tersebut adalah sebagai berikut :

Segmen 1 : Kawasan Simpang Lima – Jl. Pandanaran I
Kawasan Simpang Lima – Jl. Pandanaran II

Segmen 2 : Jl. Pandanaran I – Jl. Thamrin
Jl. Pandanaran II – Jl. Kiai Saleh

Segmen 3 : Jl. Thamrin – Jl. Pekunden
Jl. Mugas – Jl. Kiai Saleh

Segmen 4 : Jl. Pekunden – Kawasan Tugu Muda
Jl. Kiai Saleh – Kawasan Tugu Muda

3.4 Alat/Instrumen Penelitian

Alat penelitian yang digunakan untuk mengumpulkan data dan informasi berupa :

1). Peta jalur jalan raya dan jalur pejalan kaki jalan Pandanaran.
2). Daptar pertanyaan sebagai panduan wawancara dengan responden.
3). Alat perekam gambar, berupa alat potret untuk merekam data lapangan.
4). Kertas dan alat gambar untuk membuat sketsa.
5). Kertas untuk mencatat jawaban atas pertanyaan yang diajukan peneliti kepada responden.

3.5 Kesulitan Yang Dihadapi

Dalam penelitian ini terdapat kesulitan yang dihadapi, berhubung dengan keterbatasan waktu, yaitu :

1) Penelusuran data lapangan.

   Untuk mendapatkan data dan informasi yang lengkap dan akurat secara detail dan alamiah tentang perilaku pejalan kaki yang mempunyai aktivitas di koridor jalan Pandanaran, sulit dilakukan. Oleh karena itu, data dan informasi tersebut didapatkan dari responden yang dipilih dan mampu memberikan data dan informasi yang relevan dan sangat dibutuhkan oleh penelitian ini.

2) Pengaruh tampilan bangunan gedung terhadap perilaku pejalan kaki.

   Dalam proses penggalian data tentang persepsi pejalan kaki terhadap tampilan bangunan gedung di sepanjang jalan Pandanaran, mengalami kesulitan, karena ternyata pendapat yang diungkap responden sangat umum dan tidak bisa sebagai masukan dalam analisis data, temuan maupun pembahasan. Responden hanya mampu mengungkap tentang faktor-faktor yang melatar belakangi tumbuhnya perilaku sesuai dengan pemahaman terhadap ruang jalur pejalan kaki dan komponen pendukungnya (*setting*).

Namun, dengan adanya kedua kesulitan tersebut diusahakan tidak mengurangi kelengkapan proses dan hasil penelitian.

BAB IV

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

4.1 Deskripsi Wilayah Penelitian

4.1.1 Gambaran Umum Perkembangan Kota Semarang

Berdasarkan perjalanan sejarah, kota Semarang dibangun sejak VOC menduduki suatu lokasi dekat pantai utara, dijadikan pusat pengendalian per-dagangan termasuk diantaranya daerah Semarang.

Tahun 1646 VOC menguasai muara kota Semarang, kemudian membangun benteng pertahanan sederhana sekitar tahun 1677 – 1678.

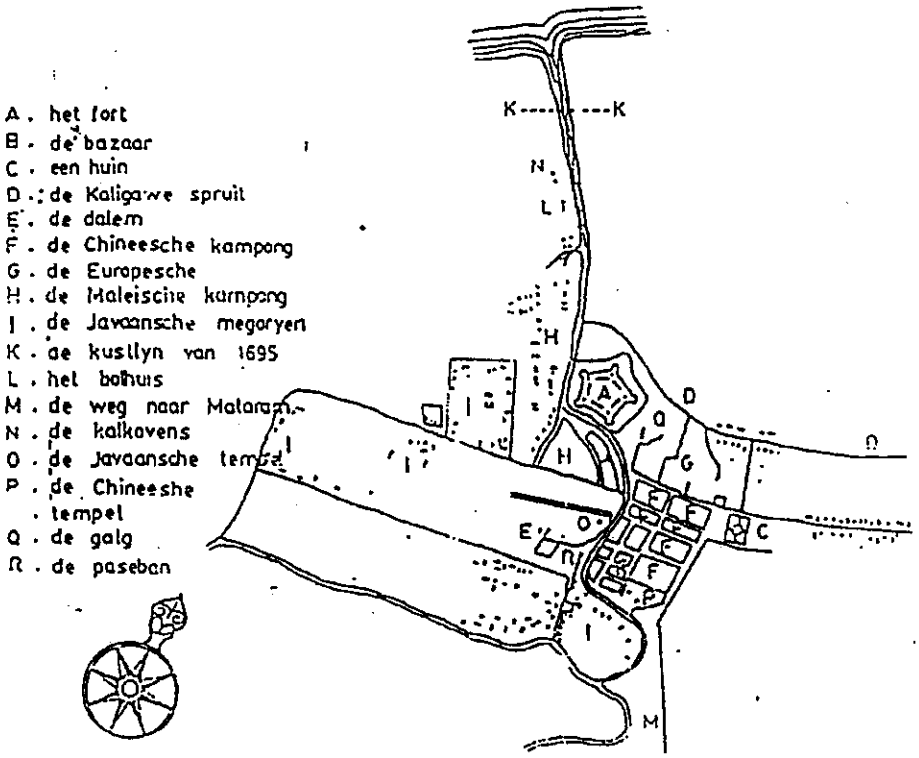
Pada tanggal 6 Maret 1677 benteng tersebut dijadikan VOC sebagai pusat pemerintahan (sebelumnya di Jepara) dan kemudian membangun benteng pertahanan baru di lekukan kali Semarang.

Benteng tersebut dinamai benteng *de Vijfhoek* (Liem Thian Joe, 1933 : 18).

Maksud pemindahan pusat kekuasaan dari Jepara ke Semarang tersebut adalah untuk mendekatkan dengan pusat kekuasaan kerajaan Mataram.

Sejak itu Semarang menjadi pusat pertahanan dan perniagaan VOC.

Permukiman beberapa etnis yaitu Belanda, Melayu, Cina dan masyarakat pribumi dibangun mengelilingi benteng, dan benteng sebagai pusat kota.

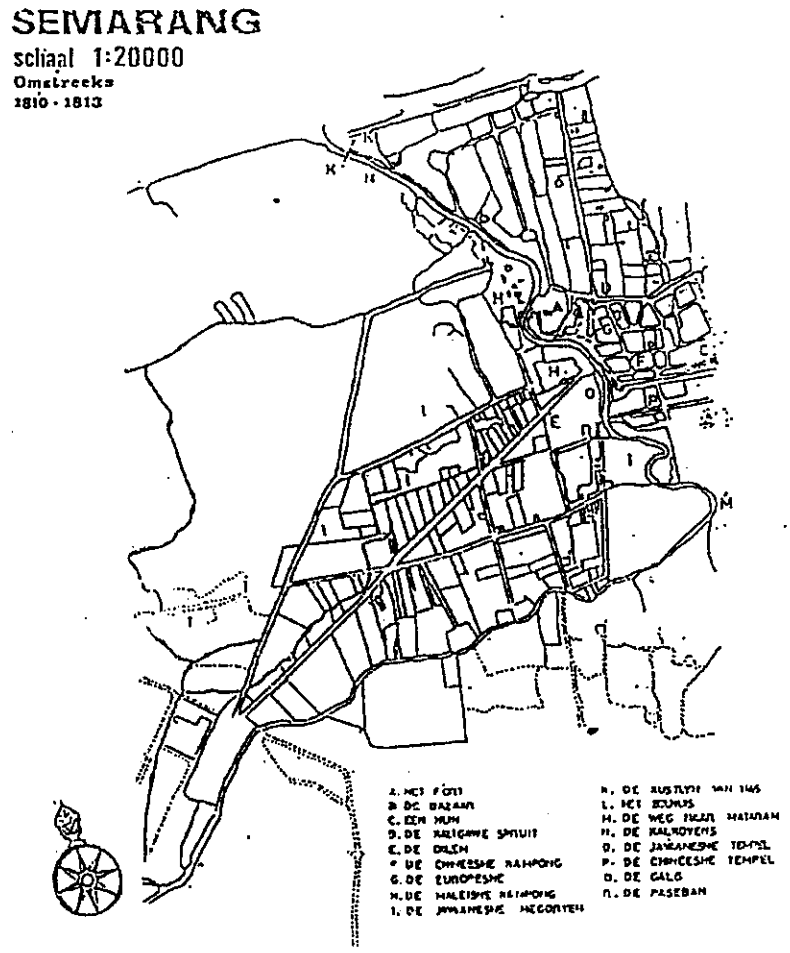


Gambar 4.1 : Situasi Semarang menurut peta tahun 1719

Sumber : Amat Tohir, disalin dari majalah *de Locomotief*, tahun 1920-an

Pada tanggal 23 Juni 1702 Semarang ditunjuk sebagai ibu kota didaerah pesisir Jawa, dan kota Semarang fungsinya menjadi kota administrasi pemerintahan, kota perdagangan dan kota pertahanan militer.

Antara tahun 1708 – 1825 bentuk kota Semarang sudah ada, kelompok-kelompok permukiman sekitar benteng mulai berkembang dan benteng memposisikan diri sebagai pusat kota. *Hinterland* kota tersebut adalah permukiman non Belanda yang telah mempunyai fasilitas sosial dan fasilitas ekonomi, misalnya masjid, klenteng, pasar dan lain-lain.



Gambar 4.2 : Situasi Semarang menurut peta tahun 1810–1813

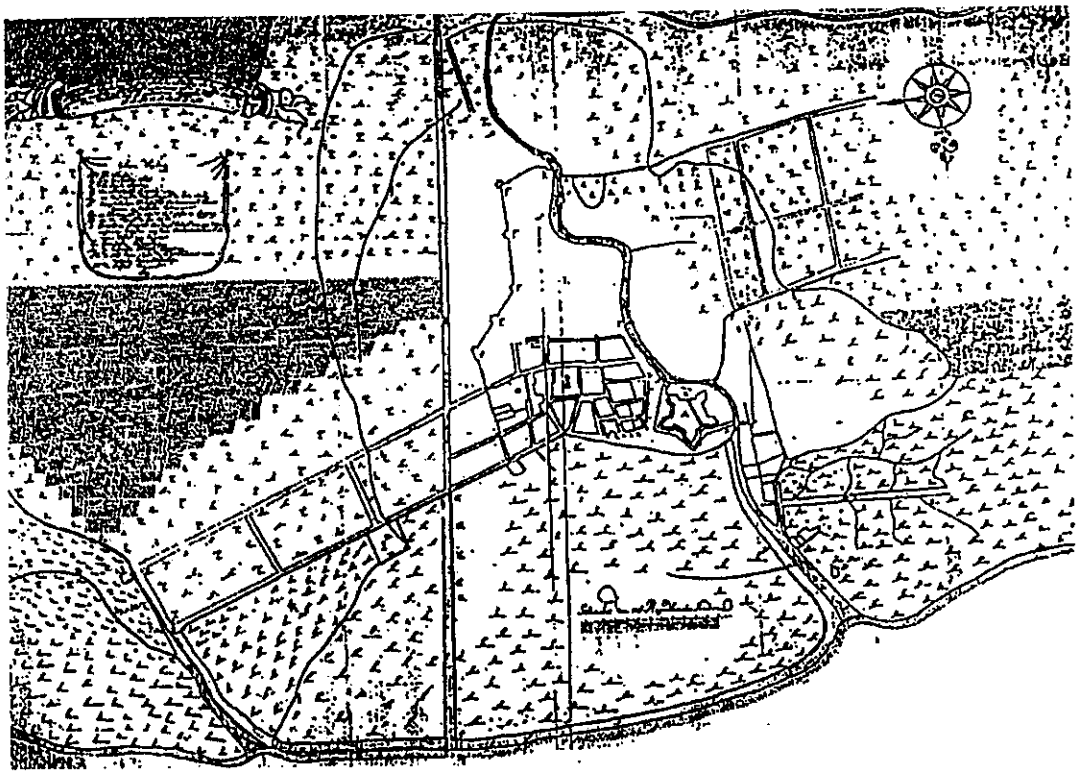
Sumber : Amat Tohir, disalin dari majalah *de Locomotief*, tahun 1920-an

Dengan semakin bertambahnya jumlah penduduk dan aktifitas perdagangan di dalam benteng, setelah tahun 1708 di sebelah timur luar benteng *de Vijfhoek* dibangun permukiman masyarakat Belanda yang baru, dalam rangka memperluas wilayah kota. Setelah terjadi pemberontakan Cina melawan VOC, tahun 1741 perluasan permukiman Belanda dikelilingi benteng dan benteng kawasan permukiman baru disatukan dengan benteng *de Vijfhoek*, dan

selanjutnya kota benteng tersebut dikenal sebagai Benteng *de Europeesche Buurt*.

Menurut Johannes Widodo (1988), pertumbuhan *morfologi* Semarang dimulai dari 3 elemen urban yang meliputi pos dagang VOC, kampung komunitas Tionghoa dan dikelilingi oleh perkampungan Bumiputera.

Selanjutnya kota diperluas ke kedua arah, yaitu arah kawasan Bulu (dengan pembangunan pusat kota baru untuk kawasan Bojong – Randusari) dan ke arah kawasan jalan Raden Patah untuk mendirikan *Villa* dan perluasan fasilitas kota.



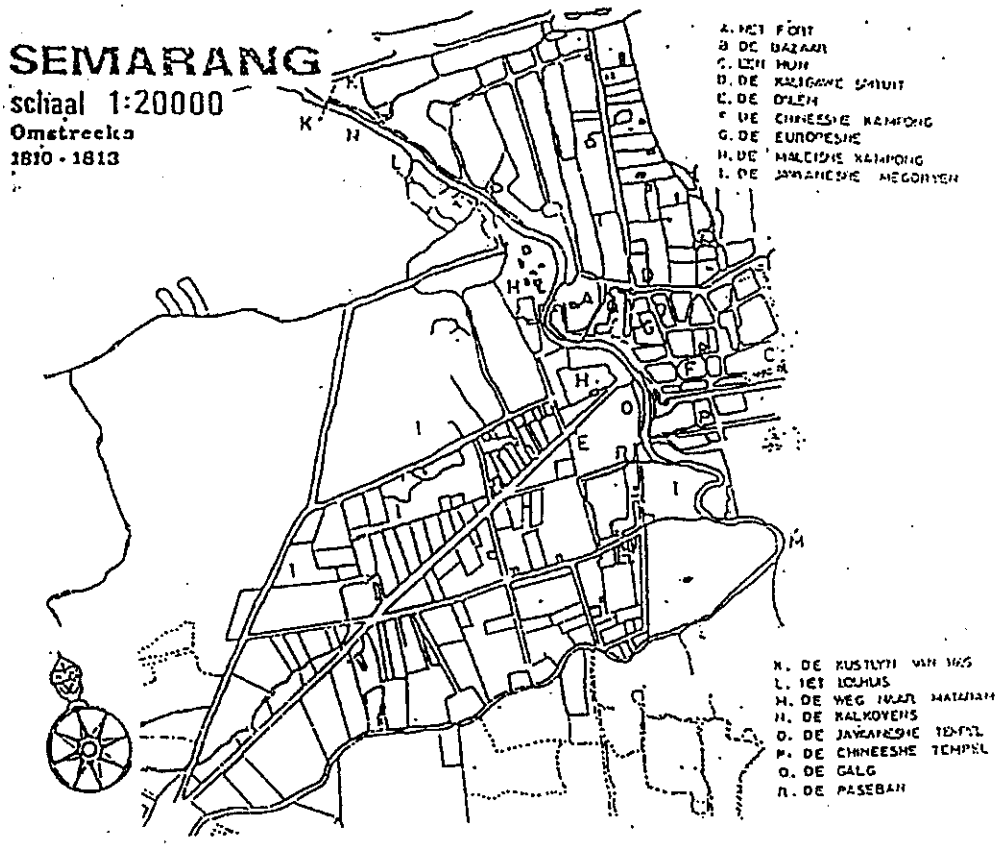
Gambar 4.3 : Peta Semarang pada tahun 1741

Sumber : Brommer dkk, Semarang *Beeld van een stad*, 1995:12

Kawasan tersebut merupakan kawasan strategis dalam kegiatan perdagangan yang mampu mendorong per tumbuhan kota Semarang dan dikelilingi oleh per-tumbuhan permukiman penduduk pelbagai ras (etnis).

Setelah VOC bangkrut pada tahun 1799, kekuasaan pengelolaan wilayah atas Hindia Belanda diambil alih oleh pemerintah Belanda tanggal 1 Januari 1800.

Pembangunan jaringan jalan Anyer – Panarukan lewat Semarang dilakukan untuk kepentingan perdagangan dan militer (masa pemerintahan Gubernur Jenderal Herman William Daendells, tahun 1800–1811).



Gambar 4.4 : Peta Semarang sekitar tahun 1810 – 1813

Sumber : Amat Tohir, disalin dari majalah *de Locomotief*, tahun 1920-an

Pada tahun 1824 benteng yang mengelilingi kota lama dibongkar, hal ini berpengaruh pada semakin pesatnya perkembangan perdagangan dan perkantoran, termasuk dibangun *Fort* baru di Poncol (Liem Thian Joe, 1933:802), kantor kota Semarang (Anonim, 1989 :49), pembangunan jalur kereta api Semarang – Yogyakarta. Pada tahun 1882 didirikan Stasiun sentral di Jurnatan dan pembangunan jaringan Kudus – Juana – Lasem. Pada tahun 1883 trem kota Bojong Express berfungsi melayani jurusan Jomlang – Bulu (Liem Thian Joe, 1933:158), dan jurusan jalan Mataram sampai Jomlang. Disamping itu di Semarang dibangun pula pelabuhan laut untuk kegiatan perdagangan antar pulau.

Bersamaan dengan perkembangan permukiman orang Bumi putera, Cina, Arab dan Melayu, pada tahun 1870 diberlakukan UU Agraria yang memperbolehkan pengusaha swasta menanamkan modalnya, di Kota Semarang. Sejak saat itu mulai tumbuh fasilitas umum seperti hotel, fasilitas pendidikan (HBS), kamar bola dan lain sebagainya, apalagi setelah dilakukan pelebaran dan peningkatan jalan misal-nya jalan Poncol, jalan Bojong, jalan Depok, jalan Mataram, dan jalan Bulu (Anonim, 1989).

Untuk mengatasi bencana banjir, tahun 1900 di-bangun 2 (dua) kanal di daerah barat dan daerah timur kota Semarang (Liem Thian Joe, 1933: 168,170).

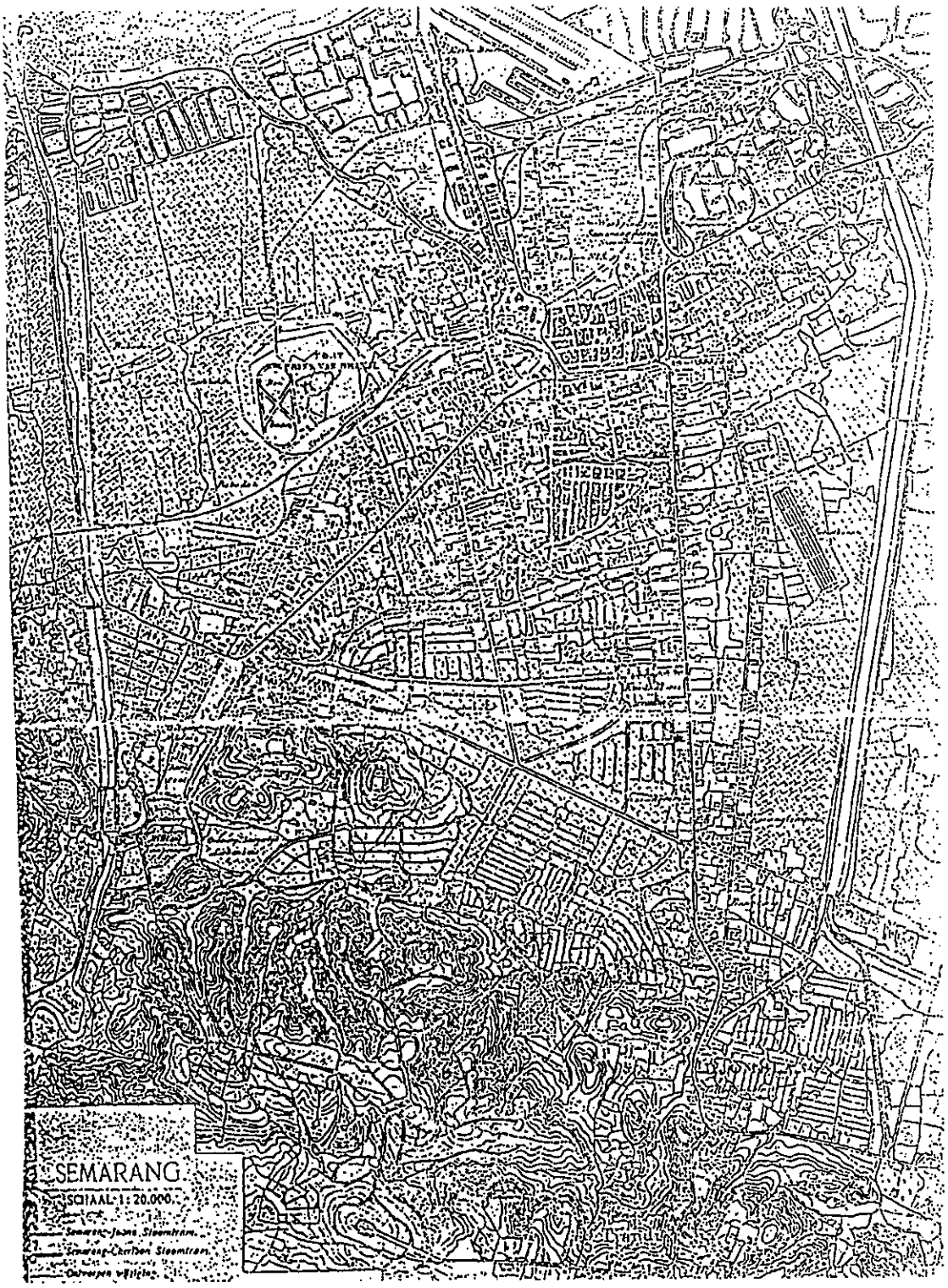
Sejak terbentuknya *Gemeente* tahun 1906, terjadi perubahan perkembangan kota, yaitu pola tata ruang kota sebagai dasar pola perkembangan kota dagang dengan fasilitas perumahan. Fasilitas

kantor dan fasilitas perdagangan lebih banyak dibangun di daerah Kota Lama dan Kawasan Bojong. Untuk memperluas kegiatan kota, dibangun jalan baru yaitu jalan Pandanaran dan jalan A. Yani, peningkatan jalan Kaligawe, Kranggan, Depok dan jalan-jalan kecil menuju Candi melalui Randusari dan Gergaji (Anonim, 1989).

Permukiman baru untuk etnis Cina dari gang Lombok, gang Pinggir, sedang *villa* Belanda dibangun disekitar Tugu Muda, jalan Bojong dan jalan Pandanaran, jalan R. Patah dan sekitarnya. Penduduk Melayu bertempat tinggal di kampung darat, penduduk Bugis bertempat tinggal di sebelah utara Tawang, penduduk Jawa bertempat tinggal di Poncol, Kalibanteng, Karangayu, Bojong dan Salaman.

Muljadinata (1955) menjelaskan bahwa di kota bawah terus berkembang permukiman sekitar jalan baru dan kota atas (Candi) berkembang perumahan orang Belanda dan orang Eropa lainnya, berdasarkan perencanaan Karsten. Atas dasar Proviencie Ordonantie tahun 1924, diterbitkan UU Pembentukan Jawa Tengah yang berlaku sejak 1 Januari 1930 dan Semarang sebagai ibukota Propinsi Jawa Tengah.

Pada tahun 1942 – 1949, perkembangan kota Semarang berhenti karena terjadi pertempuran. Pada tahun 1950 sampai dengan tahun 1960 Kota Semarang mulai berbenah diri lagi dengan membangun fasilitas kota lainnya, misalnya gedung Wayang Orang Ngesti Pandowo, Tugu Muda (1951). Pada tahun 1969 dilakukan penataan Simpang Lima dengan *open space* besar sebagai pusat kota Semarang yang baru, kemudian diikuti oleh pembangunan pasar, Balai Sidang



Gambar 4.5 : Perencanaan kota Semarang oleh Karsten th. 1922

Sumber : Koleksi peta Albertus Sidharta Muljadinata

Kotamadya, fasilitas rekreasi, pemugaran GRIS. Untuk menunjang kegiatan perdagangan dilakukan pengembangan pasar Johar, Pembangunan pasar Bulu, Pasar Karangayu, Pasar Dargo, Pasar Langgar, Shopping Centre di Simpang Lima dan Kanjengan, Pasar Yaik Permai, Pasar Kagok, Wisma Pancasila, Gedung Tri Lomba Juang (Anonim, 1989).

Pada tahun 1989 jalan Pandanaran ditetapkan sebagai daerah perdagangan dan jasa termasuk perdagangan sektor informal yang kemudian dikukuhkan dengan Perda No.2 tahun 1999 tentang RDTRK Bagian Wilayah Kota I (Kecamatan Semarang Tengah, Semarang Timur dan Semarang Selatan).

4.1.2 Posisi Kawasan Pandanaran Terhadap Kota Semarang

Jalan Pandanaran dibangun setelah terbentuknya *Gemeente* tahun 1906, sebagai prasarana jalan untuk permukiman *elite* Belanda, seiring dengan ditetapkan pusat pemerintahan baru di daerah Tugu Muda. Disamping itu bersama-sama dengan jalan A. Yani sebagai penghubung antara pusat pertumbuhan Tugu Muda dan Peterongan yang ditandai dengan kegiatan ekonomi di kedua daerah tersebut.

Dalam sejarah perkembangannya, setelah pemerintah Belanda tidak berkuasa lagi di Indonesia, beberapa perubahan terjadi di kota Semarang dalam perkembangan kota, antara lain terhadap jalan Pandanaran. Di sepanjang jalan tersebut daerah permukiman secara bertahap berubah fungsi menjadi daerah perdagangan dan jasa, lebih-lebih setelah pertemuan jalan Pandanaran dan jalan A. Yani

dengan jalan Pahlawan menjadi pusat kota Semarang dengan dibangunnya *open space* besar, dimana di daerah tersebut dibangun supermarket, fasilitas ibadah, fasilitas olah raga dan perkantoran, perubahan fungsi kawasan Pandanaran semakin cepat.

Menurut catatan sejak tahun 1970 hingga tahun 2001, jumlah seluruh bangunan, di jalan Pandanaran adalah 109 unit, terdiri dari 104 unit bangunan rumah tinggal (95,41%) dan bangunan yang digunakan untuk kegiatan ekonomi sebanyak 5 unit bangunan (4,59%).

Pada tahun 1983, dari 109 unit bangunan, 5 unit bangunan dibongkar, 104 unit bangunan digunakan untuk kegiatan ekonomi sebanyak 83 unit (76,15%) dan 21 untuk kegiatan tempat tinggal (19,27%).

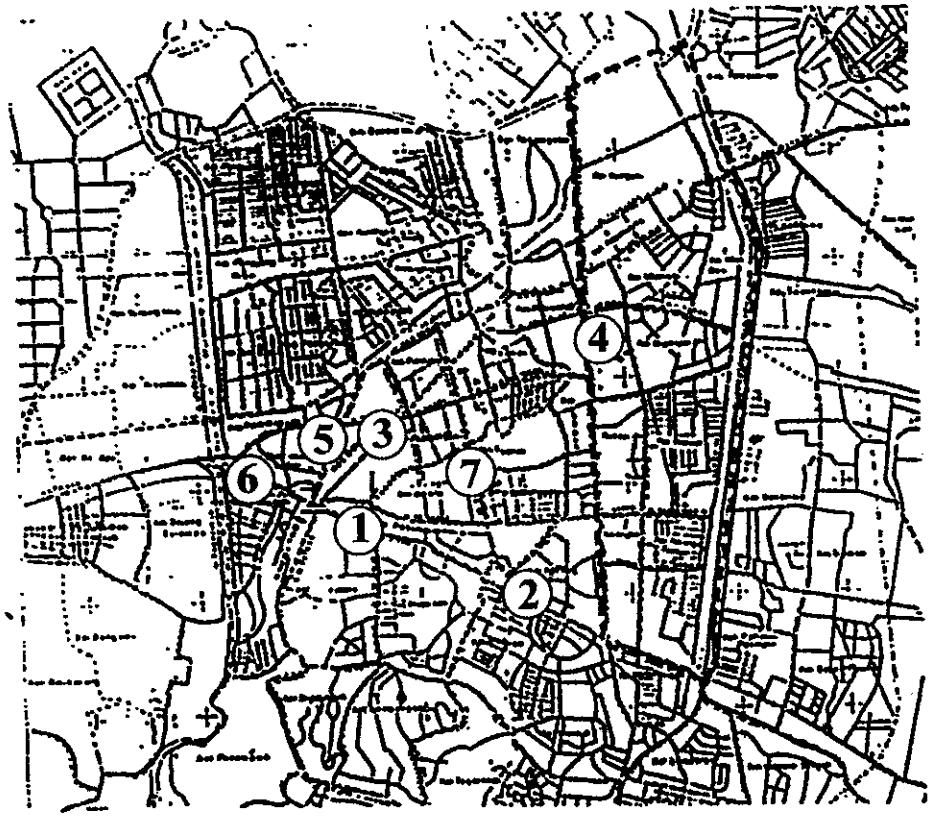
Pada pengamatan tahun 2001 dari 109 unit bangunan, 1 unit berupa tanah kosong, 20 unit (18,51%) untuk tempat tinggal, dan 88 unit (81,49%) untuk kegiatan ekonomi (52 unit bangunan pertokoan dan 36 unit bangunan jasa).

Perkembangan tersebut ikut mendorong terwujudnya pusat kegiatan kota Semarang, yaitu sepanjang jalan Pemuda sebagai daerah kegiatan perdagangan dan pemerintahan, sepanjang jalan Pandanaran sebagai daerah kegiatan perdagangan dan jasa, sepanjang jalan A. Yani sebagai daerah kegiatan perdagangan dan jasa serta jalan Mataram sebagai daerah kegiatan perdagangan dan jasa.

Pola pusat-pusat kegiatan perekonomian dan pemerintahan tersebut berbentuk bangun segitiga yang kemudian dikenal dengan sebutan segitiga emas kota Semarang. Pasar Johar, pasar Peterongan dan pasar

Bulu adalah titik sudut segitiga emas tersebut yang mempengaruhi perkembangan kegiatan jalan-jalan penghubungnya.

Kegiatan ekonomi tersebut melayani kota Semarang dan Regional (menurut RDTRK Bagian Wilayah Kota I kota Semarang tahun 1995–2005).



Gambar 4.6 : Lokasi jalan dan kawasan di pusat kota Semarang

Sumber : RDTRK 1995/1996–2004/2005 Bappeda Kota Semarang

Keterangan :

1. Jl. Pandanaran
2. Jl. Ahmad Yani
3. Jl. Pemuda
4. Jl. Mataram
5. Jl. Imam Bonjol
6. Jl. Siliwangi
7. Jl. Gajah Mada

Perkembangan kegiatan ekonomi daerah-daerah tersebut diikuti pula oleh perkembangan kegiatan ekonomi kawasan Simpang Lima, yang ternyata memberikan dorongan kepada perkembangan kegiatan ekonomi di daerah sekitarnya, antara lain jalan Gajah Mada.

Kondisi ini mendorong terwujudnya segitiga emas baru kota Semarang yang dibentuk oleh jalan Pandanaran, jalan Gajah Mada dan jalan Pemuda dengan pusat kegiatan ekonomi kawasan Tugu Muda, kawasan Johar dan kawasan Simpang lima. Dari kedua segitiga emas tersebut, Jalan Pandanaran mempunyai fungsi sebagai sarana sirkulasi lalu lintas dan daerah pertumbuhan kegiatan ekonomi.

Di samping itu peran dan fungsi strategis lain jalan Pandanaran adalah sebagai jalan arteri sekunder dan sebagai jalur pintu gerbang kota Semarang dari arah barat menuju pusat kota Semarang (Kawasan Simpang Lima). Dari pusat kota tersebut lalu lintas dari jalan Pandanaran diarahkan ke berbagai bagian wilayah kota.

4.1.3 Kondisi Lingkungan Kawasan Pandanaran

1) Koridor Pandanaran

Jalur jalan Pandanaran dalam perkembangan-nya membentuk ruang terbuka umum (*public open space*) yang memanjang. Menurut R. Trancik (1986) dalam bukunya berjudul *Finding Lost Space*, mengatakan bahwa ruang terbuka adalah bentuk menerus jalan dan elemen dinding bangunan disepanjang jalan.

Ruang terbuka tersebut berbentuk lorong (*corridor*). Fungsi lorong ini biasanya sebagai jalur sirkulasi yang menghubungkan

dua fungsi atau lebih. Koridor Pandanaran menghubungkan ruang terbuka kawasan Tugu Muda dan kawasan Simpang Lima. Karakter ruang koridor dibentuk oleh perbandingan elemen-elemen pembentuknya dan perbandingan dengan skala manusia. Makin lebar jalan dibanding dengan elemen vertikal disisinya, semakin kabur besar keruangannya. Elemen-elemen disisi kiri dan kanan jalan Pandanaran mempunyai dukungan kuat terhadap karakter jalan Pandanaran.

Ruang terbuka di koridor Pandanaran mempunyai komponen-komponen antara lain jalan *pedestrian*/trotoar yang dilengkapi dengan *street furniture*, *urban signate*, halte bus serta pagar pembatas halaman, ruang parkir dan taman.

a) Jalan Pandanaran

Pada tahun 1970, sewaktu kawasan Pandanaran merupakan lingkungan hunian, jalan Pandanaran kondisinya beraspal lebar ± 6 m, dilengkapi dengan saluran ditepi kanan dan kiri jalan serta pohon-pohon berdiameter ± 600 cm, tanpa jalur *pedestrian*. Dengan adanya perubahan fungsi kawasan, maka terjadi perubahan pada kondisi jalan Pandanaran. Saat ini lebar jalan 30 m, dengan saluran drainase, disebelah kanan dan kiri jalan. Saluran sebelah utara jalan, diatasnya ditutup *paving* berfungsi untuk jalur pejalan kaki, sedangkan saluran sebelah selatan sebagian dibiarkan terbuka.

Arus kendaraan bermotor di jalan Pandanaran dua arah, dengan pembatas jalan, berupa marka jalan. Dibeberapa ruas jalan, di daerah pertokoan, disediakan tempat parkir kendaraan roda empat.

Jalan Pandanaran mempunyai cabang-cabang jalan besar dan lorong yang menghubungkan koridor Pandanaran dengan daerah sekitarnya.

b) Jalan *Pedestrian*/trotoar dan jalan penyeberangan

Utermann (1984) mengatakan bahwa penyediaan moda jalan kaki yang menyenangkan, aman, dan nyaman akan menarik orang-orang untuk menggunakan moda ini sesuai dengan tujuan perjalanan yang dipilihnya. Dan orang akan cenderung berjalan apabila berjalan dirasa lebih memudahkan, lebih cepat atau lebih murah dari pada mengendarai kendaraan.

Jalan *pedestrian* di jalan Pandanaran belum merata pemanfaatannya, walaupun telah ada usaha untuk melengkapi jalur pejalan kaki dengan berbagai elemen pendukungnya, misalnya : pohon pelindung, tempat telepon, halte bus dan lainnya. Dibeberapa penggal jalan *pedestrian* terdapat pedagang kaki lima dengan posisi sebagian atau selebar jalan *pedestrian*.

Di samping itu di beberapa penggal jalan *pedestrian* terdapat elemen pendukung yang posisinya berada pada badan jalan *pedestrian.*

Jalan penyeberangan sesungguhnya disediakan di beberapa tempat, misalnya perempatan/pertigaan jalan, namun pada waktu penelitian tanda jalur penyeberangan tersebut terhapus oleh pekerjaan pengaspalan kembali.

c) Pagar pembatas halaman

Halaman unit bangunan komersial, kecuali pertokoan (*shopping street*), dilengkapi pagar yang cukup tinggi, masif atau transparan berfungsi untuk pembatas dan keamanan. Namun ada pula unit bangunan tanpa pagar halaman, halaman menyatu dengan jalur pejalan kaki. Terlihat bahwa keberadaan pagar diserahkan kepada para pemilik/pengelola bangunan, belum ada ketentuan yang mengatur elemen pembatas halaman dan jalan.

d) Ruang Parkir

Dalam koridor Pandanaran terdapat keberagaman penyediaan ruang parkir. Umumnya kantor bank dan kantor dagang/komersial menyediakan areal parkir di halaman depan, sedang bangunan pertokoan ada yang menyediakan tempat parkir di halaman depan dan ada yang memanfaatkan tempat parkir yang disediakan di tepi jalan (halaman depan

UPT-PUSTAK-UNDIP

bangunan cukup luas, karena dimensi garis sempadan bangunan 14 m).

e) **Taman**

Dua buah taman dibangun di pertemuan jalan Kiai Saleh dan Jalan Pandanaran, dan di SPBU, sedangkan pengadaan pohon sepanjang jalan Pandanaran sebagai penghijauan dan peneduh bagi pejalan kaki, namun dibeberapa penggal jalan pohon tidak tumbuh, antara lain karena perluasan parkir dari unit bangunan. Di kedua taman tersebut tidak ditanam pohon peneduh.

2) **Perkembangan Bangunan**

Berdasarkan pengamatan dilapangan, terdapat kecenderungan sebagai berikut :

a) Perubahan fungsi hunian disisi utara, dan selatan jalan Pandanaran, cenderung menjadi bangunan perdagangan, dan bangunan jasa yang lokasinya tersebar sepanjang jalan Pandanaran.

b) Bangunan penginapan dan pertokoan khusus (buku dan alat tulis) memilih menguasai dan merubah fungsi hunian di ujung timur jalan yang relatip dekat dengan pusat kota kawasan Simpang Lima sebagai arah orientasi, sedangkan hunian di ujung barat jalan dikuasai dan dirubah fungsinya menjadi bangunan perdagangan dan jasa, orientasi pada kawasan Tugu Muda.

c) Terdapat transisi perubahan fungsi bangunan yang berada di kedua ujung jalan, dimana terdapat fasilitas ibadah (masjid dan gereja).

3) Karakter bangunan

a) Bentuk dan tatanan massa bangunan

Menurut Shirvani (1985) : "Bentuk dan tatanan massa bangunan pada awalnya menyangkut aspek-aspek bentuk fisik, karena *setting* spesifik yang meliputi ketinggian, pemunduran, penutupan. Selanjutnya lebih luas menyangkut juga penampilan dan konfigurasi bangunan, yaitu disamping ketinggian, kepejalan, juga meliputi warna, material, tekstur, *facade*, skala dan gaya".

Konfigurasi bangunan di kawasan jalan Pandanaran ada yang berdiri sendiri dengan pagar pembatas yang jelas, misalnya untuk bangunan jenis fungsi jasa (*detached building*), dengan perbedaan tinggi yang menyolok, sebagian bangunan tidak bertingkat, berlantai dua, beberapa bangunan lebih dari empat lantai. Sedang sekelompok bangunan jenis fungsi perdagangan berupa unit-unit bangunan dalam satu kesatuan (*row building*) berlantai dua, yang lainnya berupa bangunan yang berdiri sendiri serta bangunan-bangunan dengan *mix used function*.

Bentuk bangunan yang tak bertingkat, tidak jauh berbeda seperti bangunan hunian, sedangkan yang berlantai dua ada yang berbentuk kompak fungsional, ada pula yang berbentuk pejal. Umumnya bangunan yang berlantai banyak, berbentuk ramping.

Variasi bentuk dan tatanan massa bangunan tersebut cenderung mempertimbangkan pada jenis fungsi kebutuhan dan keberhasilan menguasai lokasi, dan berkaitan dengan elemen *linkage* (parkir jalan tersebut), guna meningkatkan fungsi, kehidupan dan maknanya. Menurut Shirvani (1985) konfigurasi dan penampilan massa bangunan dapat berbentuk, mengarahkan, menjadi orientasi, serta mendukung elemen *linkage* tersebut.

Kelihatan jelas tatanan bangunan dan struktur bangunan di sepanjang jalan Pandanaran memperkuat koridor Pandanaran.

b) Ketinggian bangunan

Bangunan komersial di kawasan Pandanaran mempunyai ketinggian yang bervariasi. Dalam RDTR Bagian Wilayah I Ke Semarang (1995-2005) ditentukan batas ketinggian bangunan. Tujuan pengendalian ketinggian bangunan dalam perancangan kota, antara lain adalah : "Mengkaitkan secara visual ketinggian bangunan dengan ruang-ruang terbuka kota dalam

perancangannya secara menyeluruh". Keterkaitan visual tersebut terutama ditekankan pada terbentuknya *skyline* kota yang positip. *Skyline* kota akan memberi arah keterkaitan antara bangunan tinggi dan bangunan rendah, antara bangunan latar depan dengan latar belakangnya, dapat memberikan makna simbolis kota, serta orientasi dan estetika kawasan.

Terbentuknya *skyline* kota, keterkaitan secara visual akan menciptakan lingkungan yang menyatu, antara pertumbuhan bangunan baru dengan bangunan yang telah ada dan mempertahankan karakter suatu wilayah kota.

Gambaran *skyline* bangunan untuk kelompok bangunan di sisi utara jalan Pandanaran adalah puncak-puncaknya berada di ujung jalan dan merendah merata pada bagian tengahnya, sedangkan kelompok bangunan pada sisi selatan jalan mempunyai bentuk tinggi ditengah dan merendah datar sampai keujung jalan. Tampilan tersebut merupakan hasil kecenderungan penguasaan lokasi strategis dan kemampuan investasi untuk membangun bangunan yang tinggi.

Bentuk *skyline* bangunan lebih berat menunjuk arah bahwa pada ujung-ujung jalan Pandanaran terdapat kawasan yang menonjol daya tarik ekonominya dalam kegiatan perdagangan dan jasa.

c) ***Facade* bangunan**

Dalam hal *facade* bangunan, Shirvani (1985) mengatakan bahwa desain tanda-tanda berhasil memberikan karakter bangunan dan menghidupkan *street–scope*. Tanda-tanda berada disekitar, berdekatan, berjauhan, menempel atau menjadi satu bagian dengan bentuk dan massa bangunan, sehingga keberadaan bentuk dan massa bangunan menjadi pertimbangan keberadaan elemen-elemen tanda tersebut.

Elemen-elemen tanda di kawasan jalan Pandanaran kelihatan bermacam-macam corak dan tampilan sesuai selera dan kebutuhan individu masing-masing bangunan, tanpa ada pengaturan untuk memperindah suasana.

Bangunan tinggi dengan garis-garis vertikal menunjukkan keangkuhannya, bangunan yang rendah menunjukkan kesederhanaannya malahan ada yang mempunyai kesan apa adanya, Elemen-elemen pendukung-nya berupa papan nama dan iklan berusaha untuk menarik perhatian, namun belum menunjukkan pengaturan penataan lokasi dan dimensinya, sehingga masih belum memberikan suasana yang menyenangkan bagi pengunjung kawasan jalan Pandanaran.

Ruang terbuka di depan sebagian besar bangunan jasa dan sebagian bangunan perdagangan, sebagai tempat parkir membantu ketepatan pandangan terhadap *facade* bangunan.

4.1.4 Karakteristik Jalur Pejalan Kaki Jalan Pandanaran

Jalur pejalan kaki di jalan Pandanaran terdiri dari jalan *pedestrian* yang posisinya sebelah kanan dan kiri sepanjang jalan Pandanaran (± 1300 m) dan jalur penyebrangan yang posisinya melintang terhadap jalan raya, berada dibeberapa segmen jalan.

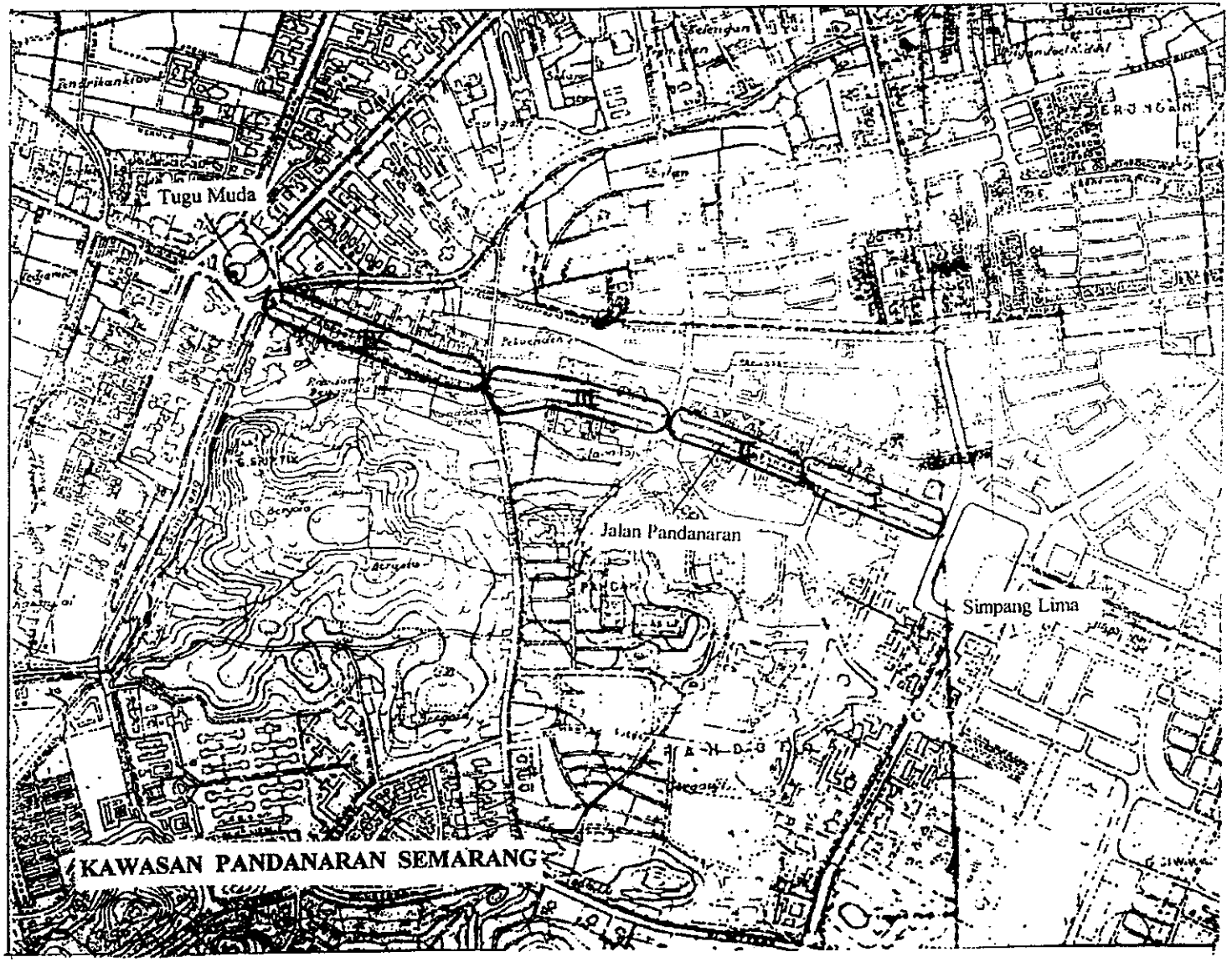
Untuk mendapatkan gambaran tentang karakteristik jalur jalan pejalan kaki jalan Pandanaran yang lebih rinci, akan dirincikan untuk setiap segmen jalan yaitu :

Segmen I	:	Kawasan Simpang Lima – Jl. Pandanaran I
		Kawasan Simpang Lima – Jl. Pandanaran II
Segmen II	:	Jl. Pandanaran I – Jl. Thamrin
		Jl. Pandanaran II – Jl. Mugas
Segmen III	:	Jl. Thamrin – Jl. Pekunden
		Jl. Mugas - Jl. Kiai Saleh
Segmen IV	:	Jl. Pekunden – Kawasan Tugu Muda
		Jl. Kiai Saleh – Kawasan Tugu Muda

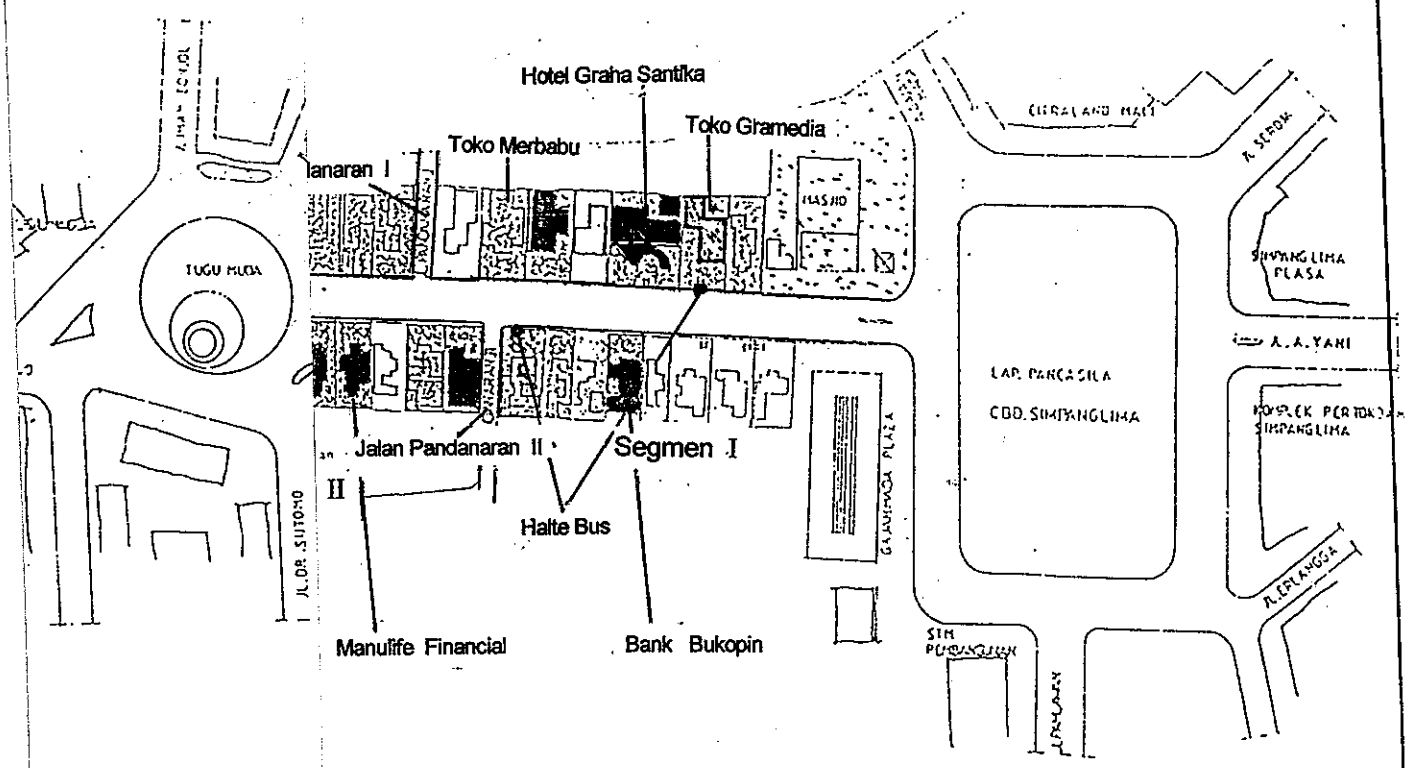
(lihat gambar 4.8)

tentang :

1) Kondisi dan dimensi jalur pejalan kaki
2) Tata Hijau
3) Kelengkapan Jalur Pejalan Kaki
4) Sektor informal
5) Pengunjung



Gambar 4.7 : **Segmen-Segmen Jalan Pandanaran**

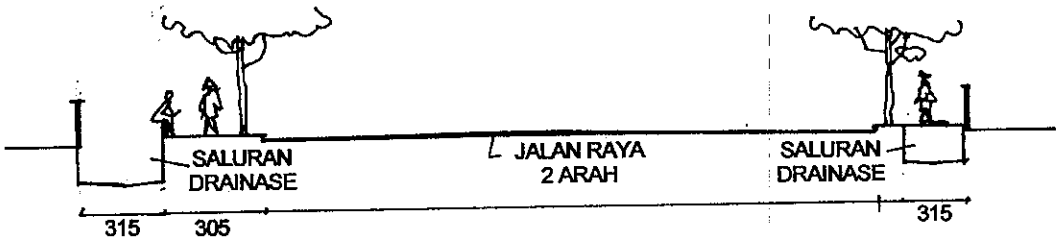

Hotel Graha Santika
Toko Merbabu
Toko Gramedia
Jalan Pandanaran II
Segmen I
Halte Bus
Manulife Financial
Bank Bukopin
TUGU MUDA
MASJID
LAP. PANCASILA
CBD. SIMPANGLIMA
SIMPANGLIMA PLASA
A. A. YANI
JL. DR. SUTOMO

GAMBAI

1) Segmen I : Kawasan Simpang Lima - Jl. Pandanaran I dan Kawasan Simpang Lima - Jl Pandanaran

a) Dimensi dan kondisi jalur pejalan kaki

(lihat gambar 4.9)



Gambar 4.9 : Penampang jalan Pandanaran di Segmen I

Jalur pejalan kaki di sisi jalan Pandanaran lebar 305 cm, dalam keadaan rusak pada beberapa bagian jalannya, terutama pada ujung jalan tempat berkumpulnya pejalan kaki. Antara jalur pejalan kaki dan pagar bangunan terdapat saluran drainase terbuka (lebar 315 cm) membentang memanjang jalur pejalan kaki. Sebagai batas antar jalur pejalan kaki dan selokan tersebut adalah tembok rendah 45 cm yang sering digunakan oleh pejalan kaki untuk duduk, sambil menunggu kendaraan, istirahat dan berbincang-bincang.

Jalur pejalan kaki yang berada di depan pintu masuk pekarangan bangunan, diturunkan sesuai kebutuhan jalur masuk kendaraan bermotor, karena setiap bangunan tersebut menyediakan parkir didepan bangunan. Dengan adanya tempat parkir di setiap bangunan, berpengaruh pada sistem pergerakan orang dan jarang menggunakan jalur pejalan kaki untuk mencapai bangunan.

Sedangkan jalur pejalan kaki di sisi utara jalan Pandanaran, lebar 315 cm, dengan kondisi relatip bagus. Pada permukaan jalur pejalan kaki terdapat tutup saluran drainase diletakkan lebih tinggi dari permukaan jalur pejalan kaki, sering mengganggu kegiatan pejalan kaki.

b) Tata Hijau

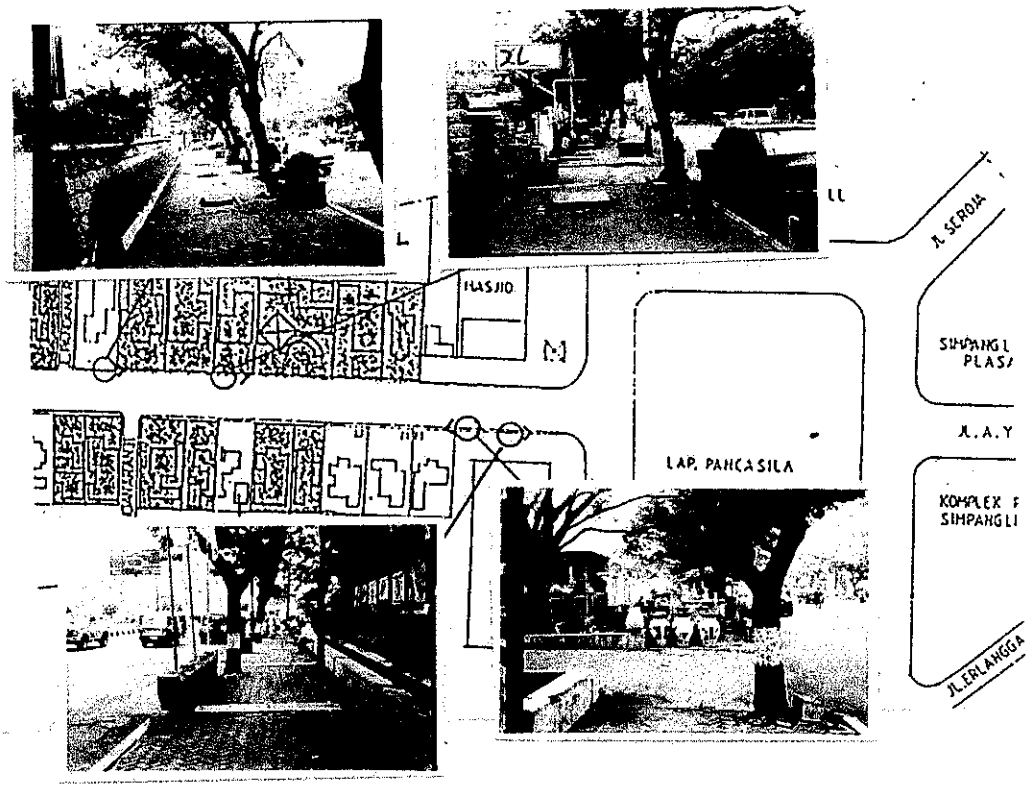
Sepanjang jalur pejalan kaki baik disisi selatan maupun utara jalan Pandanaran telah ditanam sederetan pohon dengan diameter ± 400 – 600 cm, yang berfungsi sebagai pelindung pejalan kaki maupun kendaraan bermotor dipinggir jalan raya.

Sebagian bangunan menggunakan tanaman yang ditempatkan di dekat pagar halaman, yang dapat memberikan kontribusi suasana jalur pejalan kaki.

c) Kelengkapan jalur pejalan kaki

Beberapa elemen yang diadakan dijalur pejalan kaki pada segmen I adalah bak bunga, halte bus, bak sampah, tempat memasang bendera.

Posisi elemen-elemen tersebut berada di-pinggir jalur pejalan kaki. Disamping itu terdapat tiang listrik dan beberapa tiang telepon yang letaknya tidak beraturan terhadap jalur pejalan kaki, yang dapat berpengaruh pada dimensi efektip pemanfaatan jalur pejalan kaki (120 cm - 190 cm).



Gambar 4.10 : Jalur Pejalan Kaki di Segmen I

d) Sektor Informal

Jenis pedagang kaki lima bermacam-macam, misalnya pedagang keramik, pedagang makanan dan minuman. Posisinya bervariasi ada yang memenuhi jalur pejalan kaki, ada yang menempati sebagian jalur pejalan kaki, dengan harapan mempunyai akses yang baik bagi pejalan kaki.

e) Pengunjung

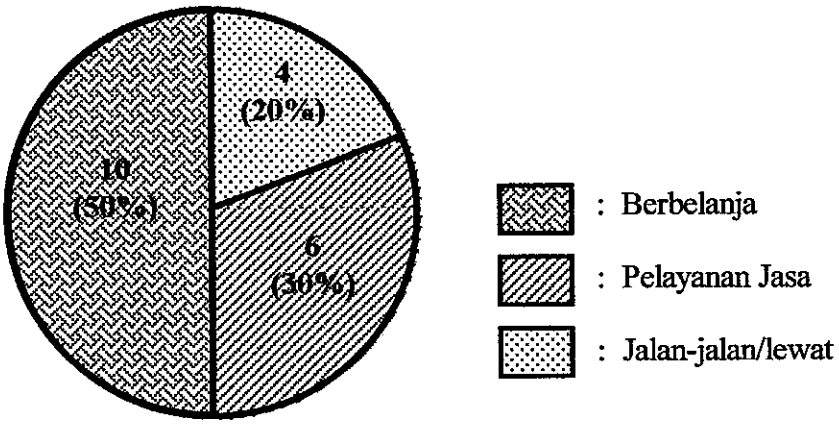
Pejalan kaki sebagai pengunjung mempunyai kegiatan bermacam-macam ada yang berjalan, duduk (ada yang bercakap-cakap, mengamati kesibukan lingkungan sekitarnya dan menunggu kendaraan umum bagi yang berada di halte bus),

berdiri (ada yang sedang menunggu kendaraan bus, bercakap-cakap, makan di dekat penjual makanan dan minuman serta mengamati keadaan lingkungan sekitarnya).

Posisi pengunjung cenderung di ujung jalan, dekat bangunan yang mempunyai kesibukan dengan pelanggan, dekat dengan pedagang kaki lima dan di tempat menunggu kendaraan umum (halte bus).

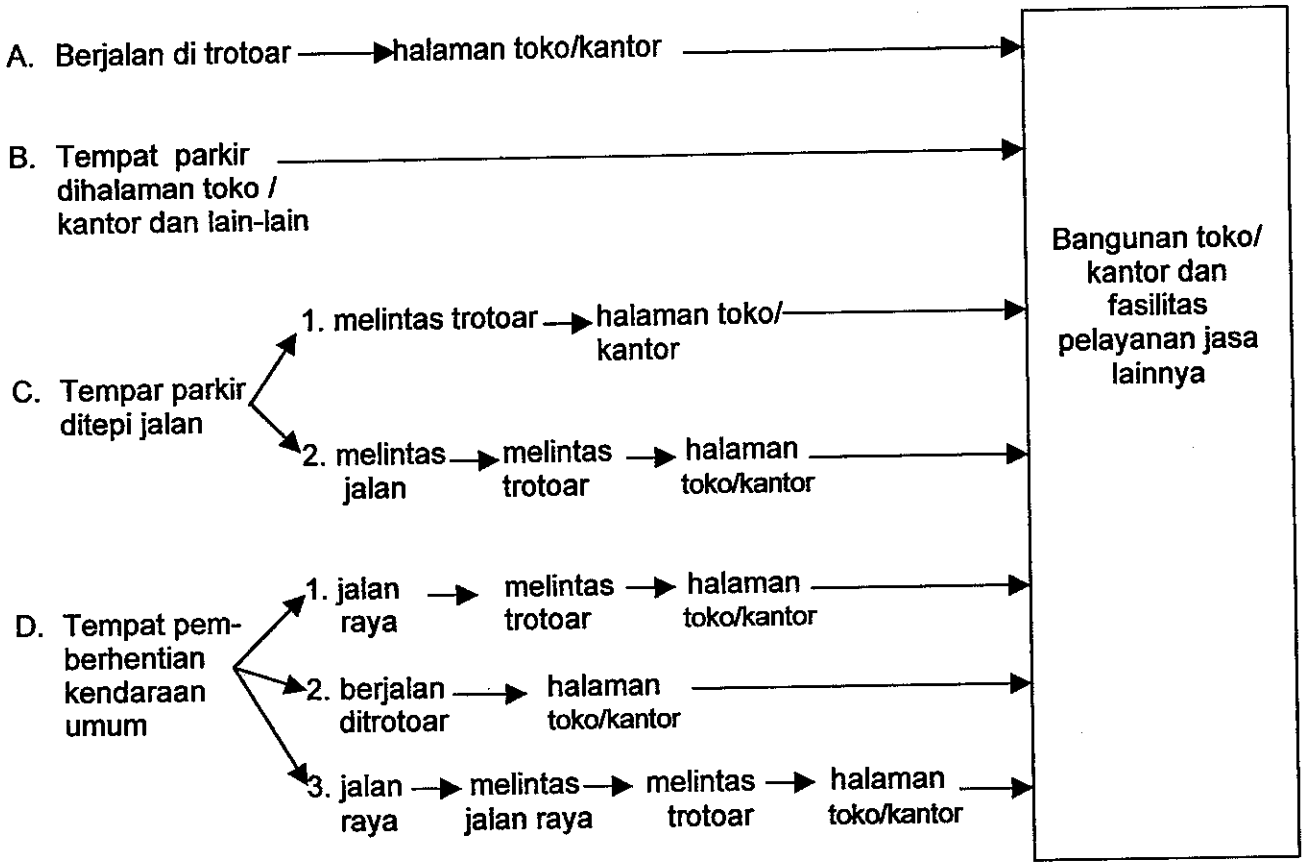
Berdasarkan motif responden datang disegmen I dengan 20 responden adalah 10 orang (50%) menyatakan berbelanja, 6 orang (30%) menyatakan urusan pelayanan jasa dan 4 orang (20%) menyatakan jalan-jalan/lewat (lihat grafik 4.1)

Grafik 4.1 Motif Responden Datang di Segmen I



Hasil wawancara dengan responden, tahun 2002

Kecenderungan cara pejalan kaki mencapai bangunan toko/kantor dan fasilitas pelayanan jasa lainnya sebagai berikut :



Pada pagi hari : pejalan kaki mencapai bangunan fasilitas pelayan jasa menggunakan cara B1, C1, C2, D1, D2 dan D3.

Pada siang hari dan sore hari : pejalan kaki mencapai bangunan toko/kantor menggunakan cara A, B, C1, C2, D1, D2 dan D3.

Pada malam hari : pejalan kaki mencapai toko dan fasilitas pelayanan jasa, menggunakan cara B, C1 dan C2.

Pada pagi hari di segmen I belum banyak kegiatan (terutama toko/kantor masih tutup dan fasilitas pelayanan jasa lainnya), di siang hari/sore hari keramaian pejalan kaki berada diujung timur jalur pejalan kaki dan di depan hotel Graha Santika, toko Gramedia, toko Merbabu, bank Bukopin, sekitar halte bus dan

bagian segmen lainnya relatif sepi. Sedangkan pada malam hari, keramaian pejalan kaki konsentrasi didepan hotel Graha Santika dan toko buku Gramedia dan Merbabu.

Mereka dalam mencapai bangunan fasilitas pelayan jasa dengan cara D1, D2 dan D3 dan kembali ketempat asalnya dilakukan dengan cara lain yaitu bangunan → halaman bangunan → tiga alternatif yaitu : 1). Melintas trotoar, 2). Melintas trotoar → melintas jalan raya, 3). Melintas trotoar → melintas jalan raya → tepi jalan raya.

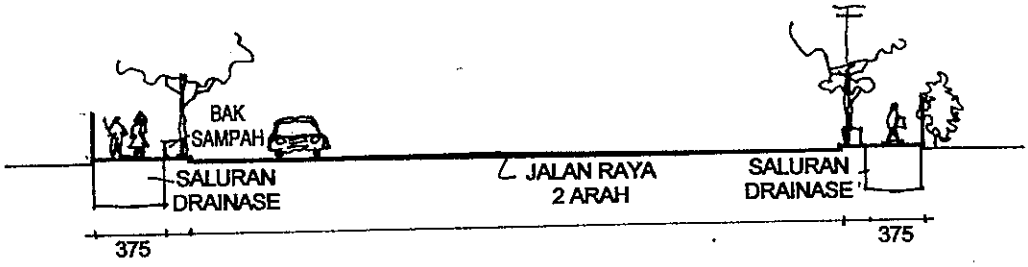
Setelah selesai aktivitasnya di bangunan tersebut, umumnya pejalan kaki langsung kembali pada titik awal sebelum mencapai bangunan atau mempunyai alternatif lain sesuai dengan tuntutan kebutuhannya misalnya :

- Pejalan kaki semula datangnya berjalan melalui trotoar kembali dengan cara : dari bangunan → halaman bangunan toko/kantor → melintas trotoar → kendaraan umum.
- Pejalan kaki yang datang menggunakan kendaraan pribadi, sebelum kembali ke kendaraannya, dari bangunan → halaman bangunan toko/kantor → melalui trotoar ke bangunan lain → kembali kekendaraannya melalui trotoar → halaman bangunan ke kendaraannya atau kembali ke kendaraannya melintas trotoar langsung ke kendaraannya / melalui jalan raya → kendaraan.

2) Segmen II : Jl. Pandanaran I – Jl. Thamrin
Jl. Pandanaran II – Jl. Mugas

a) Dimensi dan kondisi jalur pejalan kaki

(lihat gambar 4.11)



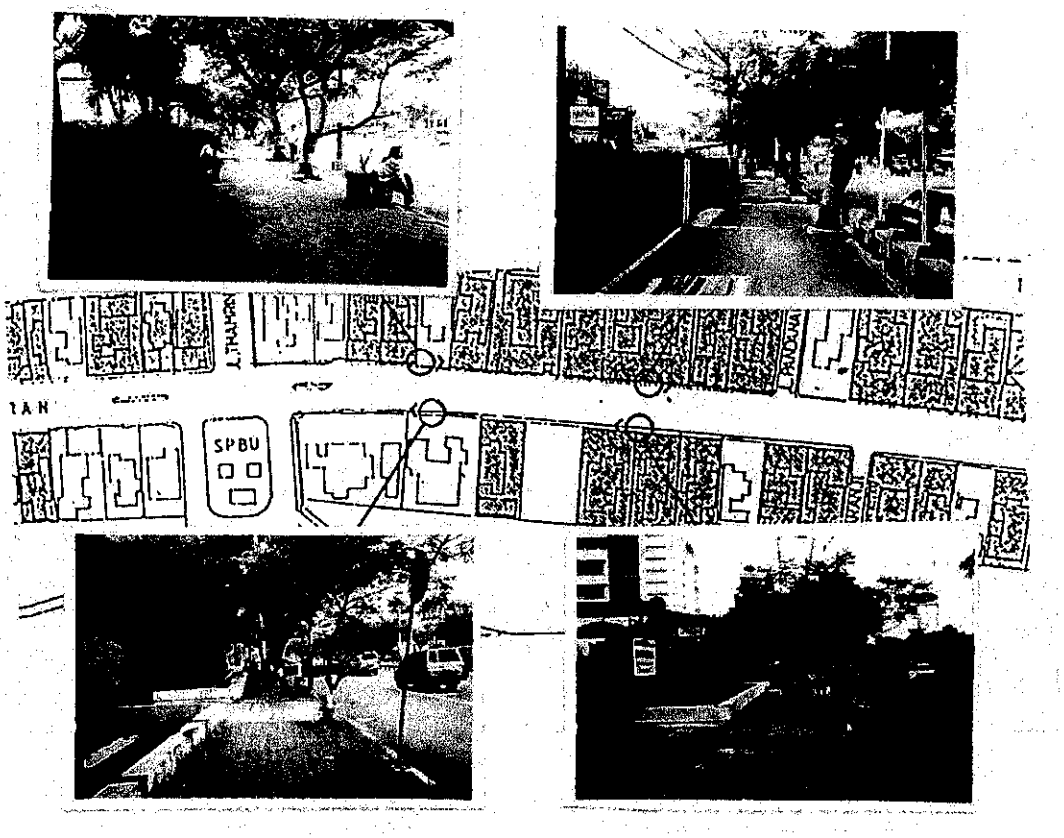
Gambar 4.11 : Penampang jalan Pandanaran di Segmen II

Jalur pejalan kaki di sisi selatan maupun utara jalan Pandanaran lebar 305 cm.

Jalur pejalan kaki ada sebagian dalam kondisi rusak terutama di depan bangunan komersial, karena adanya pembangunan jalan masuk ke bangunan dan sebagian dalam kondisi relatip cukup baik (disisi utara jalan Pandanaran) hanya saja terdapat gangguan penutup saluran drainase yang menonjol.

b) Tata Hijau

Pada jalur pejalan kaki kedua sisi jalan Pandanaran terdapat pohon pelindung berdiameter TAJUK 400 cm – 600 cm, namun banyak pula yang tidak tumbuh karena pembangunan, sehingga beberapa segmen jalur pejalan kaki tidak terlindungi oleh sinar matahari.



Gambar 4.12 : jalur pejalan kaki di Segmen II

Di beberapa halaman bangunan, menggunakan tanaman hidup sebagai pelengkap pagar, yang memberikan kesejukan pada jalur pejalan kaki. Sering pejalan kaki duduk pada tembok rendah pembatas antara jalan pejalan kaki dan halaman.

c) Kelengkapan jalur pejalan kaki

Beberapa elemen sebagai kelengkapan jalur pejalan kaki adalah telepon umum, tempat memasang bendera, bak bunga, namun tidak dilengkapi tempat sampah, sehingga sampah ditimbun di jalur pejalan kaki. Posisi elemen-elemen tersebut

berada dipinggir jalur pejalan kaki. Disamping itu terdapat tiang listrik dan beberapa tiang telepon yang letaknya tidak beraturan terhadap jalur pejalan kaki, yang dapat berpengaruh terhadap dimensi efektip pemanfaatan jalur pejalan kaki.

d) Sektor Informal

Kehadiran beberapa bangunan komersial disegmen ini, mengundang pedagang kaki lima yang berada pada jalur pejalan kaki di depan bangunan-bangunan tersebut, posisinya berada pada setengah dimensi jalur pejalan kaki.

e) Pengunjung

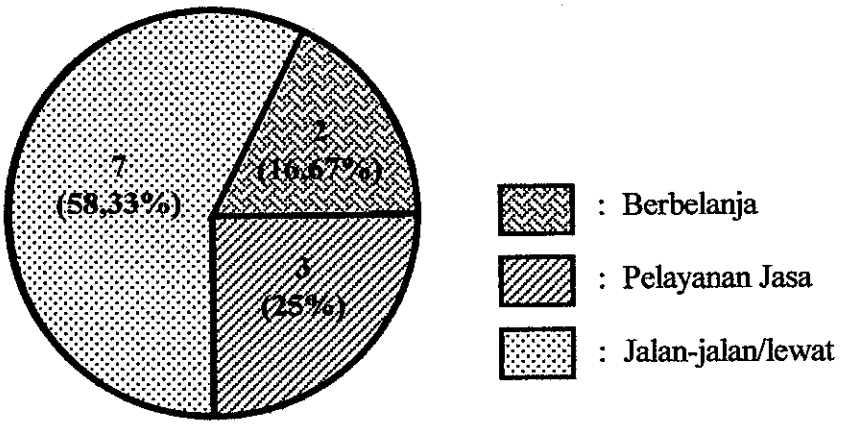
Diujung barat segmen II ini terdapat SPBU dan pertigaan jalan yang menghubungkan jalan Pandanaran dengan daerah sekitarnya. Lalu lintas di tempat ini cukup ramai, yang berasal dari daerah sekitar, melalui jalan Mugas kearah jalan Thamrin, dari kedua jalan tersebut masuk kejalan Pandanaran serta kendaraan dari arah SPBU. Keramaian lalu lintas tersebut berpengaruh pada tingkat keramaian di jalur pejalan kaki di sekitar perempatan jalan, terutama adanya kehadiran pejalan kaki ditempat ini, antara lain yang akan meneruskan perjalanan ke daerah lain, atau akan menyeberang dari ujung jalur pejalan kaki segmen II kearah jalur pejalan kaki segmen III atau dari jalur pejalan kaki sisi selatan ke arah jalur pejalan kaki sisi utara.

Sedangkan pada ujung timur jalur pejalan kaki, relatif lebih sepi dibanding pada ujung barat jalur pejalan kaki.

Disamping itu pejalan kaki berasal dari tempat parkir di tepi jalan raya yang akan menuju ke toko dan bangunan pelayanan jasa, dengan cara langsung melintas jalur pejalan kaki, atau melintas jalan raya dan jalur pejalan kaki.

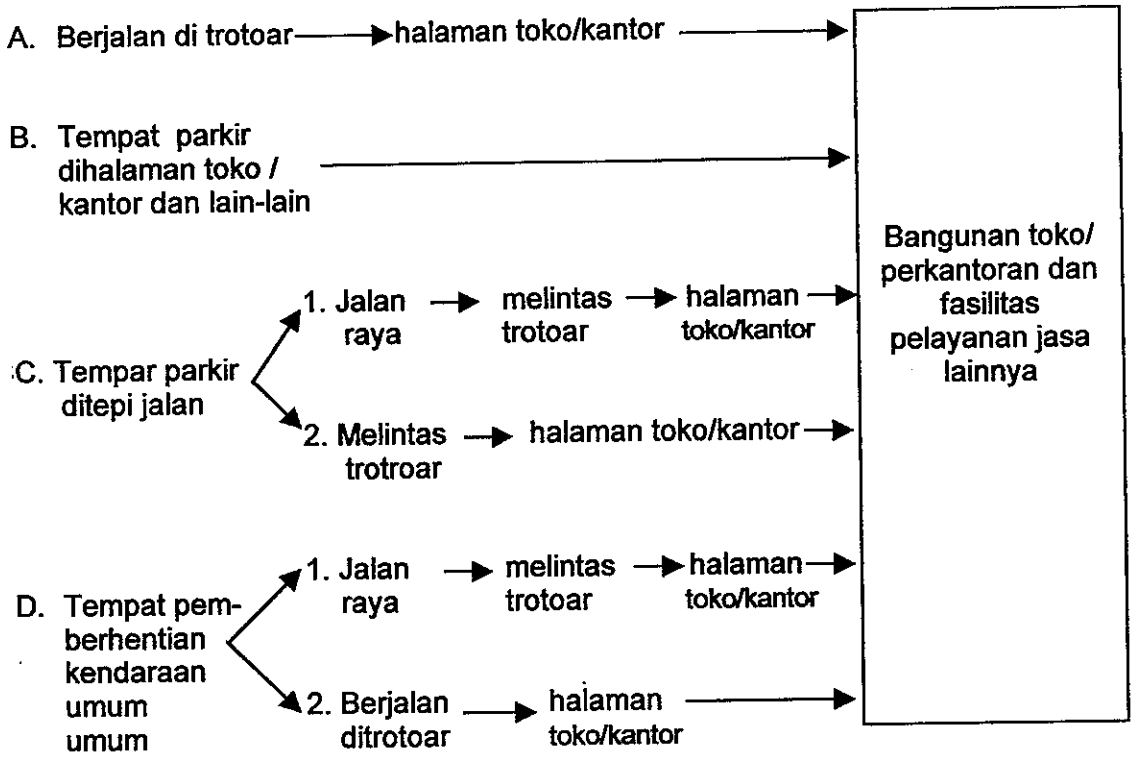
Berdasarkan motif responden datang disegmen II dengan 12 responden adalah 2 orang (16,67 %) menyatakan berbelanja, 3 orang (25 %) menyatakan urusan pelayanan jasa dan 7 orang (58,33 %) menyatakan jalan-jalan/lewat (lihat grafik 4.1.4.2)

Grafik 4.2 Motif Responden Datang di Segmen II



Sumber : Hasil wawancara dengan responden tahun 2002

Kecenderungan cara pejalan kaki mencapai bangunan toko/kantor dan fasilitas pelayanan jasa lainnya sebagai berikut :



Pada pagi hari : pejalan kaki mencapai bangunan toko/kantor menggunakan cara A, B, C, D1, dan D2.

Pada siang hari dan sore hari : pejalan kaki mencapai bangunan toko/kantor menggunakan cara A, B, C1, C2, D1 dan D2.

Pada malam hari : pejalan kaki mencapai toko dan fasilitas pelayanan jasa, menggunakan cara B, C1.

Pada pagi hari disegmen II belum banyak kegiatan (terutama toko/kantor dan fasilitas pelayanan jasa lainnya masih tutup), di siang hari/sore hari keramaian pejalan kaki berada di ujung jalur pejalan kaki di sekitar perempatan jalan Pandanaran – jalan Mugas dan jalan Thamrin, di depan toko/kantor dan fasilitas pelayanan jasa.

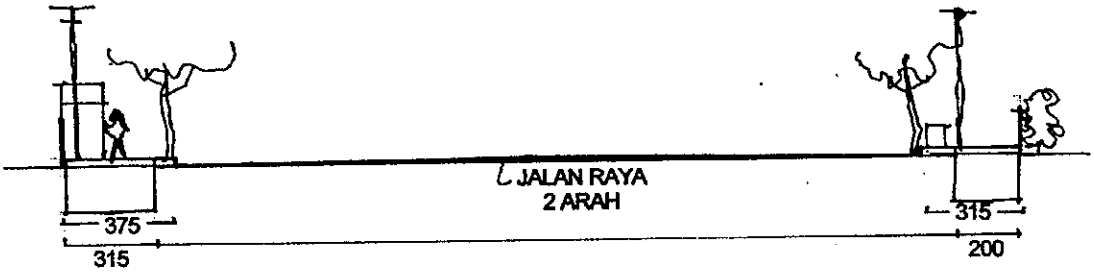
Setelah selesai aktivitasnya dibangunan tersebut, umumnya pejalan kaki langsung kembali pada titik awal sebelum mencapai bangunan atau mempunyai alternatif lain sesuai dengan tuntutan kebutuhannya, misalnya :

- Pejalan kaki semula datangnya berjalan melalui trotoar kembali dengan cara : dari bangunan → halaman bangunan toko/kantor → melintas trotoar → kendaraan umum.
- Pejalan kaki yang datang menggunakan kendaraan pribadi, sebelum kembali ke kendaraannya, dari bangunan → halaman bangunan toko/kantor → melalui trotoar ke bangunan lain → kembali kekendaraannya melalui trotoar → halaman bangunan ke kendaraannya atau kembali kekendaraannya melintas trotoar langsung kekendaraannya/ melalui jalan raya → kendaraan.

3) Segmen III : Jl. Thamrin - Jl. Pekunden
Jl. Mugas - Jl. Kiai Saleh

a) Dimensi dan kondisi jalur pejalan kaki

(lihat gambar 4.13)



Gambar 4.13 : Penampang jalan Pandanaran di Segmen III

Jalur pejalan kaki di sisi selatan dan utara jalan Pandanaran lebar 305 cm, kecuali jalur pejalan kaki di taman SPBU lebarnya 200 cm, terdapat beberapa pot bunga berukuran 92 X 92 cm, sehingga ruang gerak pejalan kaki semakin sempit, kurang menarik untuk dilewati (lebar 98 cm).

Sedangkan di ujung barat jalur pejalan kaki sisi selatan jalan Pandanaran berbelok kearah jalan Kiai Saleh yang mempunyai potensi keramaian.

Kondisi jalur pejalan kaki di sisi selatan dan utara jalan Pandanaran relatip cukup baik, walaupun di beberapa bagian, terdapat kondisi yang rusak karena pembangunan jalan masuk ke halaman bangunan dan tutup saluran drainase yang menonjol, mengganggu kegiatan pejalan kaki.

b) Tata Hijau

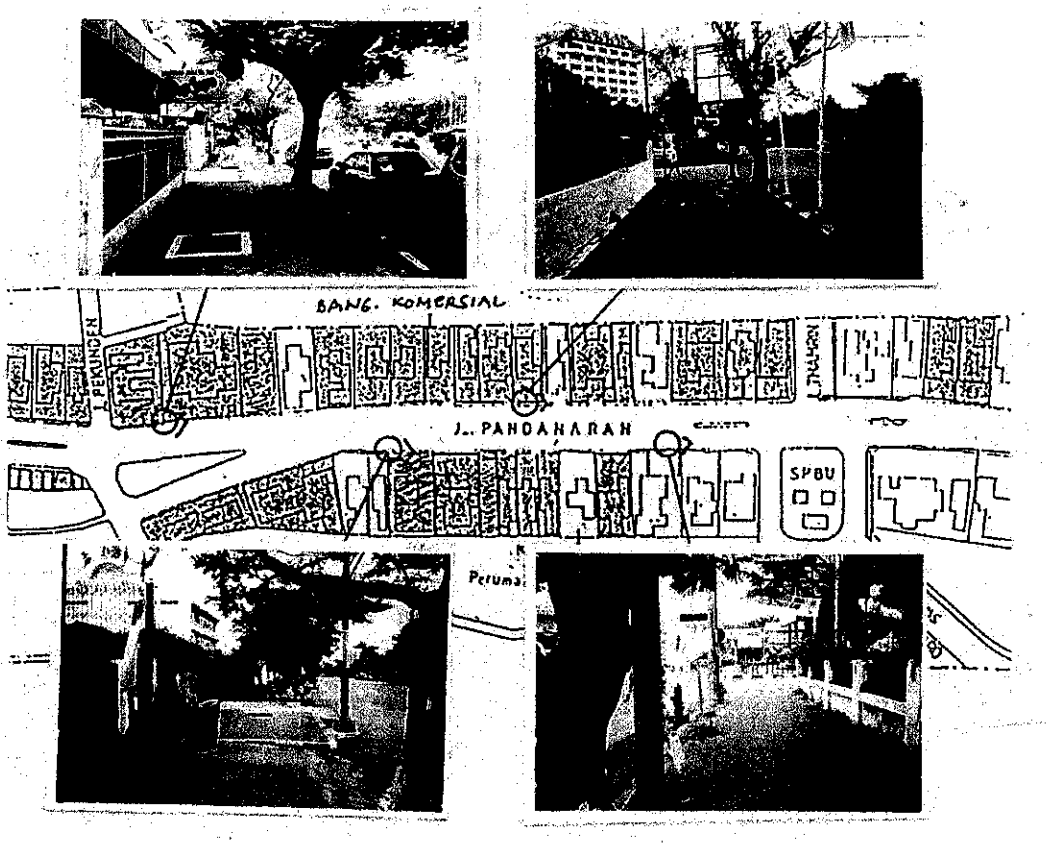
Di segmen ini pohon pelindung banyak yang tidak terawat bahkan di beberapa bagian tidak mempunyai pohon pelindung.

Pada pertemuan jalan Pandanaran dan jalan Kiai Saleh terdapat taman tidak terlalu luas, tetapi cukup membantu kenyamanan suasana, lebar jalur pejalan kaki adalah 80 cm.

Sedangkan dihalaman SPBU terdapat taman pembatas antara kegiatan SPBU dan jalan raya.

c) Kelengkapan jalur pejalan kaki

Beberapa elemen jalur pejalan kaki adalah pot bunga, tempat sampah, tempat memasang bendera yang posisinya dipinggir



Gambar 4.14 : Jalur Pejalan Kaki di Segmen III

jalur pejalan kaki. Sedangkan tiang listrik dan tiang telepon serta hydrant umum letaknya teratur di pinggir jalur pejalan kaki.

d) Sektor Informal

Pada bagian tengah jalur pejalan kaki sisi selatan jalan Pandanaran terdapat penjual bunga tabur, kadang-kadang menempati pinggir jalan raya. Di pinggir jalur pejalan kaki sisi utara jalan Pandanaran cukup banyak pedagang kaki lima di depan bangunan komersial.

e) Pengunjung

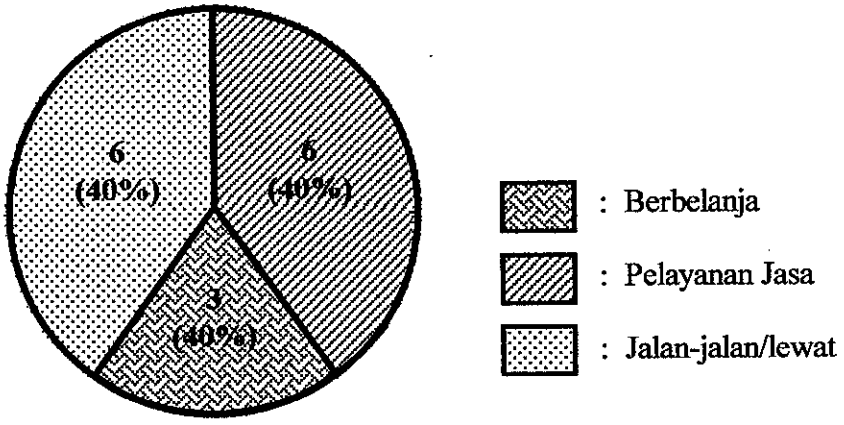
Di ujung timur dan barat jalur pejalan kaki sebagian tempat berkumpulnya pejalan kaki yang sedang istirahat, meneruskan perjalanan melintasi jalur pejalan kaki dan melintasi jalan raya untuk menuju sisi lain jalur pejalan kaki.

Jalur pejalan kaki pada segmen III ini, sering dilewati pejalan kaki dengan tujuan jalan-jalan, rekreasi, berbelanja/urusan bisnis dan menunggu kendaraan umum (sebagian besar anak sekolah).

Beberapa pengunjung berasal dari tempat parkir di tepi jalan raya menuju kebeberapa bangunan.

Berdasarkan motif responden datang disegmen III dengan 15 responden adalah 3 orang (20%) menyatakan berbelanja, 6 orang (40%) menyatakan urusan pelayanan jasa dan 6 orang (40%) menyatakan jalan-jalan/lewat (lihat grafik 4.3)

Grafik 4.3 Motif Responden Datang di Segmen III



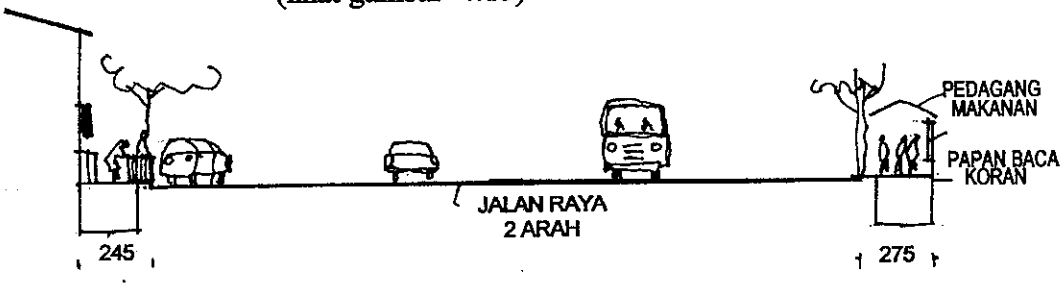
Sumber : Hasil wawancara dengan responden tahun 2002

Kecenderungan cara pejalan kaki mencapai bangunan toko/kantor dan fasilitas pelayanan jasa lainnya, mempunyai kesamaannya seperti di segmen II.

4) Segmen IV : Jl. Pekunden – Kawasan Tugu Muda
Jl. Kiai Saleh – Kawasan Tugu Muda

Di sebagian segmen ini, di sisi selatan jalan Pandanaran terdapat *shopping street* yaitu bangunan pertokoan yang menempel jalur pejalan kaki. Sedangkan di sisi utara jalan Pandanaran semua bangunan berada minimal 14 m dari pinggir jalur pejalan kaki.

a) Dimensi dan kondisi jalur pejalan kaki
(lihat gambar 4.15)



Gambar 4.15 : Penampang jalan Pandanaran di Segmen IV

Jalur pejalan kaki di sisi selatan jalan Pandanaran lebarnya 150 cm – 245 cm, bahkan ada yang lebih sempit lagi, karena beberapa bangunan menjorok ke arah jalur pejalan kaki. Terutama dibagian jalur pejalan kaki yang banyak kegiatannya dan terdapat bangunan yang diperbaiki, kondisinya rusak. Sedangkan jalur pejalan kaki sebelah utara, lebarnya 275 cm, kondisinya relatip lebih baik.

d) Sektor Informal

Di segmen ini terutama di depan *shopping street* banyak terdapat pedagang kaki lima yang posisinya dikedua sisi jalur pejalan kaki, bahkan ada yang menempati seluruh dimensi jalur pejalan kaki sehingga mengganggu kegiatan pejalan kaki, dan terpaksa pejalan kaki lewat tepi jalan raya.

Sedangkan pada jalur pejalan kaki di sisi utara jalan Pandanaran pedagang makanan tumbuh di kiri kanan tempat papan bacaan koran yang terletak di depan kantor Suara Merdeka.

e) Pengunjung

Tempat yang banyak dikunjungi pejalan kaki adalah di depan *Shopping Street* dan terdapat banyak pedagang kaki lima. Mereka umumnya membeli makanan dan buah-buahan, tidak hanya di toko tetapi juga pada pedagang kaki lima. Kebanyakan pejalan kaki berasal dari tempat parkir kendaraan bermotor yang terletak sepanjang jalan. Keramaian pengunjung tersebut sampai pukul 21.00, tidak hanya di toko penjual 'oleh-oleh', tetapi juga di pelayanan jasa, misalnya : apotik, dokter praktek, toko optik. Umumnya pengunjung (konsumen) menggunakan kendaraan pribadi (parkir dimuka toko dan tempat pelayanan jasa), kendaraan umum dan berjalan melalui jalur pejalan kaki.

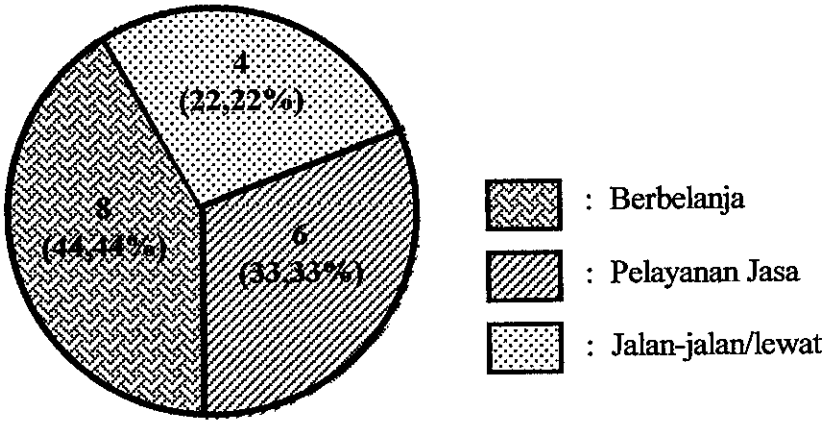
UPT-PUSTAK-UNDIP

Bagian lain jalur pejalan kaki sisi selatan jalan Pandanaran ini, yaitu di ujung jalan dekat gereja, tempat berkumpulnya pejalan kaki sedang menunggu kendaraan umum.

Sedangkan jalur pejalan kaki di sisi utara jalan Pandanaran, terutama didepan kantor Suara Merdeka banyak dikunjungi pejalan kaki yang sedang membaca koran. Mereka umumnya datang dengan menggunakan sepeda dan kendaraan bermotor dan kalau malam hari, ada kalanya pengemudi becak hadir ditempat tersebut. Di samping itu pada ujung barat jalur pejalan kaki ini relatif dilewati pejalan kaki setelah keluar dari komplek pertokoan, namun di malam hari keadaan sepi dari pejalan kaki.

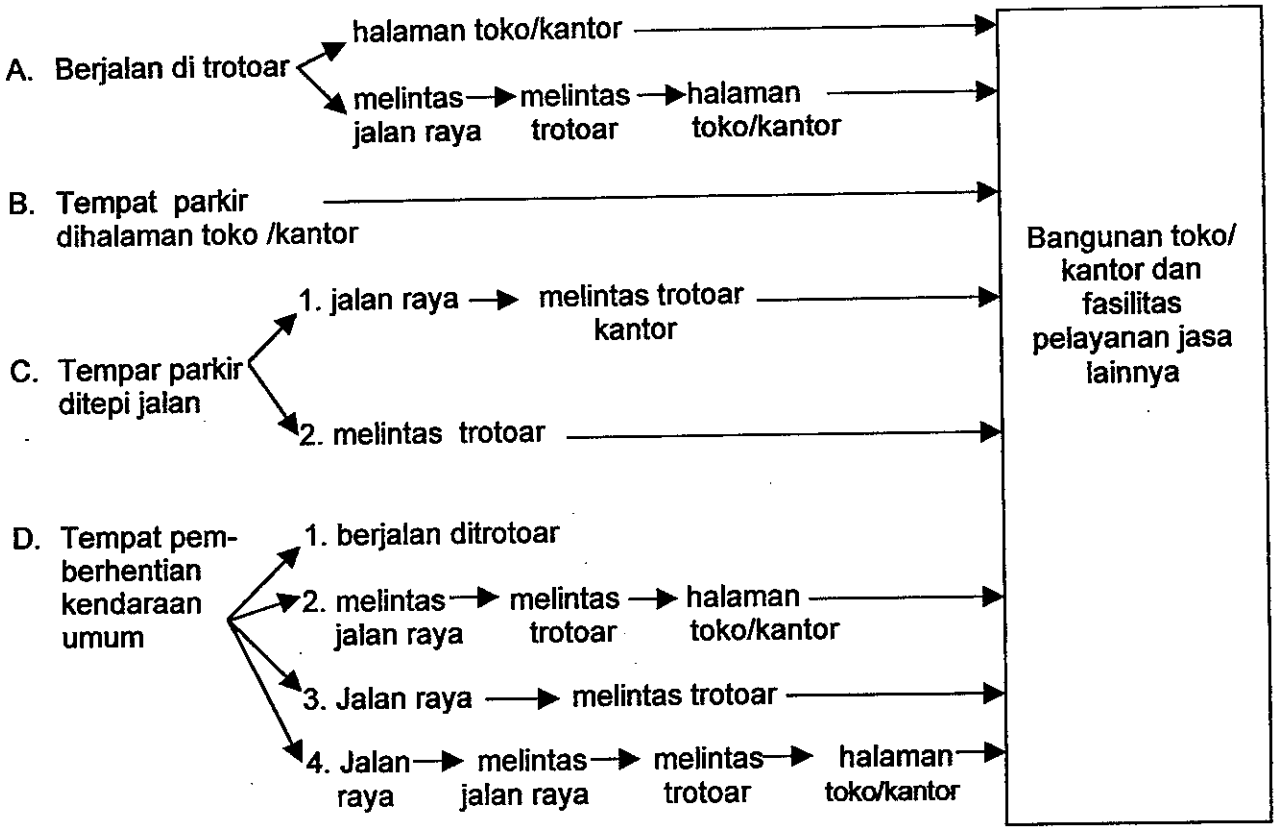
Berdasarkan motif responden datang disegmen IV dengan 18 responden adalah 8 orang (44,44 %) menyatakan berbelanja, 6 orang (33,33 %) menyatakan urusan pelayanan jasa dan 4 orang (22,22 %) menyatakan jalan-jalan/lewat (lihat grafik 4.4)

Grafik 4.4 Motif Responden Datang di Segmen IV



Sumber : Hasil wawancara dengan responden tahun 2002

Kecenderungan cara pejalan kaki mencapai bangunan toko/kantor dan fasilitas pelayanan jasa lainnya, sebagai berikut :



Pada pagi hari : belum ada pejalan kaki menuju toko/kantor karena masih belum buka, namun aktipitas pejalan kaki hanya lewat.

Pada siang hari dan sore hari : pejalan kaki mencapai bangunan toko / kantor dan fasilitas pelayanan jasa menggunakan cara A1, A2, B, C1, C2, D1, D2, D3 dan D4.

Pada malam hari : pejalan kaki mencapai bangunan toko/kantor dan fasilitas pelayanan jasa, menggunakan cara C1 dan C2.

Pada pagi hari disegmen IV, pejalan kaki hanya lewat saja (toko / kantor dan fasilitas umum belum buka). Di siang hari keramaian terpusat di depan penjual oleh-oleh, fasilitas, pelayanan jasa di sisi selatan jalan Pandanaran, di ujung barat ditempat menunggu kendaraan umum, pusat pertokoan di ujung barat di sisi utara jalan Pandanaran dan di depan kantor Suara Merdeka. Sedangkan di malam hari, keramaian terkonsentrasi di depan penjual oleh-oleh dan sebagaian di depan kantor Suara Merdeka, tempat membaca berita.

Setelah selesai aktivitasnya di bangunan tersebut, umumnya pejalan kaki langsung kembali pada titik awal sebelum mencapai bangunan atau mempunyai alternatif lain sesuai dengan tuntutan kebutuhannya misalnya :

- Pejalan kaki semula datangnya berjalan melalui trotoar kembali dengan cara : dari bangunan → melintas trotoar, berjalan di jalan raya → kendaraan umum.
- Pejalan kaki yang datang menggunakan kendaraan pribadi, sebelum kembali ke kendaraannya, dari bangunan → berjalan di trotoar → bangunan lain → berjalan di trotoar → kendaraan atau dari bangunan → melintas trotoar → berjalan di jalan raya → kendaraan.

4.1.5 Karakteristik Aktivitas di setiap segmen Jalan Pandanaran

1) Aktivitas pejalan kaki di segmen I (Simpang Lima – jalan Pandanaran I dan jalan Pandanaran II), lihat grafik 4.5

Berdasarkan pengamatan lapangan pada hari Senin, Rabu, Jum'at dan Minggu, dapat digambarkan pola aktivitas pejalan kaki melalui jumlah pejalan kaki yang melewati jalur *pedestrian*, tepi jalan raya dan menyeberang/melintas jalan raya (di sisi utara dan selatan jalan Pandanaran). Pengamatan dilakukan pada waktu pagi, siang, sore dan malam.

Gambaran tentang jumlah pejalan kaki tersebut dapat dilihat dalam grafik, yang secara garis besar keadaan pada hari Senin (4 Maret 2002), Rabu (6 Maret 2002), Jum'at (8 Maret 2002) dan Minggu (10 Maret 2002) dapat diuraikan sebagai berikut :

- Diantara keempat hari tersebut, pada hari Minggu yang paling ramai pejalan kaki mempunyai aktivitas di jalan Pandanaran, mulai siang sampai malam.
- Pada hari Senin dan Rabu pejalan kaki relatif sedikit memilih sisi selatan jalan dari pada sisi utara, namun pada hari Jum'at dan Minggu hampir seimbang memilih sisi selatan dan utara jalan.
- Pada hari Senin dan Rabu, di sisi utara jalan, pejalan kaki relatif lebih memilih berjalan ditepi jalan raya dari pada berjalan di jalur *pedestrian*.

Lain halnya di sisi utara, disisi selatan pejalan kaki lebih memilih berjalan di jalur *pedestrian*.

- Pada hari Senin penyeberang dari sisi selatan ke sisi utara lebih banyak dari pada arah sebaliknya, namun hari Rabu, pejalan kaki yang melintas jalan dari dua arah tersebut relatif sama jumlahnya kecuali pada siang hari, menyeberang dari sisi utara ke sisi selatan lebih banyak (mereka yang akan naik kendaraan umum dari Simpang Lima kearah jalan Pandanaran).
- Pada hari Jum'at dan Minggu, pejalan kaki yang lewat jalur *pedestrian* lebih menonjol terutama pada siang dan sore. Sedangkan pada waktu malam hari justru pejalan kaki lebih banyak yang lewat tepi jalan Raya.

  Kegiatan penyeberangan banyak dilakukan pada siang dan sore hari yaitu pada waktu akan menuju ke toko/fasilitas pelayanan jasa dan waktu pulang dengan menggunakan beraneka sarana transportasi.

2) Aktivitas pejalan kaki di segmen II (jalan Pandanaran I dan jalan Pandanaran II – jalan Mugas dan jalan Thamrin), lihat grafik 4.6

Berdasarkan pengamatan lapangan pada hari Senin, Rabu, Jum'at dan Minggu, dapat digambarkan pola aktivitas pejalan kaki melalui jumlah pejalan kaki yang melewati jalur *pedestrian*, tepi jalan raya dan menyeberang/melintas jalan raya

(di sisi utara dan selatan jalan Pandanaran). Pengamatan dilakukan pada waktu pagi, siang, sore dan malam.

Gambaran tentang jumlah pejalan kaki tersebut dapat dilihat dalam grafik, yang secara garis besar keadaan pada hari Senin (4 Maret 2002), Rabu (6 Maret 2002), Jum'at (8 Maret 2002) dan Minggu (10 Maret 2002) dapat diuraikan sebagai berikut :

- Keramaian kunjungan pejalan kaki, pada hari Senin, Rabu, Jum'at dan Minggu relatif sama, memang pada hari Senin dan Rabu agak ramai.
- Umumnya pejalan kaki lebih memilih berjalan di jalur *pedestrian*, baik di sisi utara maupun di sisi selatan.
- Pada hari Minggu, pejalan kaki lebih memilih berjalan di tepi jalan raya, karena jalur pejalan kaki agak gelap dan sepi, pejalan kaki lebih memilih media yang rata.
- Aktivitas penyeberangan melintas jalan tidak seberapa banyak. Biasanya aktivitas ini dilakukan dari konsentrasi tempat menunggu kendaraan umum. Hal ini terjadi pada hari Senin dan Rabu.
- Pejalan kaki dalam melakukan aktivitas pada malam hari, kebanyakan tidak sendirian, tetapi berteman paling tidak 1 (orang) teman.

3) Aktivitas pejalan kaki di segmen III (jalan Thamrin dan jalan Mugas – jalan Pekunden dan jalan Kiai Saleh), lihat grafik 4.7)

Berdasarkan pengamatan lapangan pada hari Senin, Rabu, Jum'at dan Minggu, dapat digambarkan pola aktivitas pejalan kaki melalui jumlah pejalan kaki yang melewati jalur *pedestrian*, tepi jalan raya dan menyeberang/ melintas jalan raya (disisi utara dan selatan jalan Pandanaran). Pengamatan dilakukan pada waktu pagi, siang, sore dan malam.

Gambaran tentang jumlah pejalan kaki tersebut dapat dilihat dalam grafik, yang secara garis besar keadaan pada hari Senin (4 Maret 2002), Rabu (6 Maret 2002), Jum'at (8 Maret 2002) dan Minggu (10 Maret 2002) dapat diuraikan sebagai berikut :

- Pada hari Senin, pejalan kaki lebih banyak berkunjung dari pada hari Rabu, Jum'at dan Minggu.
- Umumnya pejalan kaki lebih banyak berjalan di tepi jalan raya dari pada di jalur *pedestrian*.
- Aktivitas penyeberangan melintas jalan raya, tidak begitu banyak dilakukan. Kegiatan tersebut lebih banyak dilakukan oleh pejalan kaki dari tempat konsentrasi menunggu kendaraan umum.
- Pada waktu malam hari, umumnya pejalan kaki berjalan di-tepi jalan raya, karena jalur *pedestrian* agak gelap dan sepi, pejalan kaki lebih memilih media yang lebih rata.

- Pejalan kaki dalam melakukan aktivitas pada malam hari, kebanyakan tidak sendirian, tetapi berteman paling tidak 1 (satu) orang.

4) Aktivitas pejalan kaki di segmen IV (jalan Pekunden dan jalan Kiai Saleh – Tugu Muda), lihat grafik 4.8

Berdasarkan pengamatan lapangan pada hari Senin, Rabu, Jum'at dan Minggu, dapat digambarkan pola aktivitas pejalan kaki melalui jumlah pejalan kaki yang melewati jalur *pedestrian*, tepi jalan raya dan menyeberang/melintas jalan raya (disisi utara dan selatan jalan Pandanaran).

Pengamatan dilakukan pada waktu pagi, siang, sore dan malam. Gambaran tentang jumlah pejalan kaki tersebut dapat dilihat dalam grafik, yang secara garis besar keadaan pada hari Senin (4 Maret 2002), Rabu (6 Maret 2002), Jum'at (8 Maret 2002) dan Minggu (10 Maret 2002) dapat diuraikan sebagai berikut :

- Kunjungan pejalan kaki di segmen IV pada hari Senin, Rabu, Jum'at dan Minggu relatif sama banyaknya.
- Pejalan kaki lebih memilih berjalan di tepi jalan raya dari pada berjalan di jalur *pedestrian*.
- Pejalan kaki lebih memilih sisi selatan pada hari Senin dan Minggu, sedangkan pada hari Rabu dan Jum'at terdapat keseimbangan jumlah pejalan kaki yang melewati sisi selatan dan sisi utara jalan Pandanaran.

- Penyeberang jalan raya, dari arah utara ke selatan atau sebaliknya, tidak jauh berbeda jumlahnya. Lintasan yang digunakan para penyeberang adalah ujung timur jalan Pandanaran segmen IV, dan sporadis dibagian jalan didepan toko makanan, buah-buahan dan fasilitas pelayanan jasa. Aktivitas tersebut terjadi karena pengunjung memarkir kendaraan di sisi selatan dan utara jalan Pandanaran.
- Pada malam hari, pejalan kaki memilih berjalan di tepi jalan raya, karena jalur *pedestrian* tidak cukup terang untuk melakukan aktivitas.

Dari uraian hasil rekaman data lapangan jumlah pejalan kaki yang berada di segmen I, segmen II, segmen III dan segmen IV pada hari Senin, Rabu, Jum'at dan Minggu dapat diungkap bahwa :

- Segmen I dan segmen IV lebih ramai dikunjungi oleh pejalan kaki dari pada segmen II dan segmen III.

  Daya tarik segmen I dan segmen IV adalah toko dan pelayanan jasa yang jumlahnya cukup banyak atau dimensi besar yang dapat memenuhi kebutuhan pejalan kaki.

  Sedangkan di segmen II dan segmen III lebih banyak didominasi oleh fasilitas pelayanan jasa yang aktivitas pejalan kaki terbatas pada halaman ke bangunan.
- Perbedaan antara segmen I dan segmen IV adalah dalam pemanfaatan media berjalan. Di segmen I, pejalan kaki

masih cenderung berjalan di jalur *pedestrian* sedangkan di segmen IV cenderung lebih memilih tepi jalan raya sebagai tempat berjalan.

- Aktivitas menyeberang di segmen I lebih banyak dari pada disegmen IV. Sebagian besar penyeberang adalah pejalan kaki yang berasal dari kawasan Simpang Lima yang menuju tempat pemberhentian kendaraan umum dan menuju toko Gramedia, hotel Graha Santika dan toko Merbabu. Aktivitas menyeberang di segmen IV adalah dari tempat parkir di tepi jalan raya sisi utara menuju toko dan fasilitas pelayanan jasa atau sebaliknya.
- Aktivitas di segmen II dan segmen III agak ramai pada waktu pagi dan siang, sedangkan pada waktu sore dan malam cenderung sepi pengunjung, lebih-lebih setelah pukul 17.00 perkantoran umumnya sudah tutup.

  Pejalan kaki cenderung menggunakan tepi jalan raya sebagai media berjalan, lebih-lebih pada malam hari, jalur *pedestrian* kurang penerangan.

4.2 Data dan Analisis Data

4.2.1 Data *Place Centered Mapping*

Tehnik ini digunakan untuk mengetahui bagaimana manusia atau sekelompok manusia memanfaatkan, menggunakan atau mengakomodasikan perilakunya dalam suatu situasi, suatu waktu dan

tempat tertentu. Perhatian teknik ini adalah satu tempat yang spesifik. Sebagai tempat yang spesifik dalam pemetaan ini adalah koridor jalan Pandanaran Semarang yaitu ruas jalan dari Kawasan Simpang Lima dan Kawasan Tugu Muda (± 1300 m). Koridor ini merupakan ruang publik yang terdiri 4 (empat) segmen.

Di tempat spesifik tersebut, diperkirakan akan mempengaruhi perilaku pejalan kaki. Dalam penelitian ini akan diperhatikan *property* yang akan berpengaruh pada perilaku pejalan kaki.

Langkah yang dilakukan adalah :

1. Membuat sketsa *setting*, seluruh unsur yang ada dalam *setting* yang diperkirakan mempengaruhi perilaku pejalan kaki antara lain aktivitas dan sirkulasi pejalan kaki.
2. Membuat daptar perilaku yang diamati dan menentukan kode/tanda untuk setiap jenis perilaku.
3. Mencatat pelbagai perilaku yang terjadi dengan menggambar tanda pada peta dasar.

Pengamatan dilakukan untuk memperoleh *setting* masing-masing ruang yang diamati, sesuai dengan aktivitas pejalan kaki dan indikasi *attribute* yang timbul.

Berdasarkan data *Place Centered Mapping* pada waktu kepadatan aktivitas (pukul 11.00 WIB – 13.00 WIB), menunjukkan tempat spesifik (lihat gambar 4.17 dan tabel 4.1) yang mempengaruhi perilaku pejalan kaki adalah sebagai berikut :

Segmen I

a) Ujung timur jalur pejalan kaki (sisi selatan). Segmen I (tempat menunggu angkutan kota) = 8 subyek (12,30%);

b) Jalur pejalan kaki didepan Toko Gramedia, Hotel Graha Santika dan toko Merbabu = 14 subyek (21,53%);

c) Halte bus jalan Pandanaran sisi selatan = 2 subyek (3,07%);

d) Halte bus jalan Pandanaran sisi Utara = 4 subyek (6,15%);

e) Jalur Pejalan kaki Simpang Lima – jalan Pandanaran II = 14 subyek (21,53%).

Segmen II

a) Ujung barat jalur pejalan kaki sisi selatan dekat SPBU = 4 subyek (6,15%);

b) Jalur pejalan kaki SPBU – jalan Pandanaran II = 9 subyek (13,84%);

c) Pertigaan Jl. Thamrin – jalan Pandanaran (dekat KFC) = 9 subyek (13,84%);

Segmen III

a) Jalur pejalan kaki SPBU – jalan Kiai Saleh = 2 subyek (3,07%);

b) Pertigaan jalan Pekunden - jalan Pandanaran = 10 subyek (15,38%);

c) Di ujung barat jalur pejalan kaki sisi selatan (dekat taman) = 11 subyek (16,92%);

Segmen IV

1) Di jalur pejalan kaki didepan toko makanan, buah-buahan, fasilitas pelayanan jasa), = 13 subyek (20%);
2) Jalur pejalan kaki didepan kantor Suara Merdeka = 7 subyek (10,76%);
3) Di ujung barat jalur pejalan kaki sisi selatan jalan Pandanaran Segmen IV (tempat menunggu angkutan kota) = 2 subyek (3,07%);
4) Di jalur pejalan kaki sisi utara (Suara Merdeka – Tugu Muda) = 2 subyek (3,07%);

Untuk memberikan gambaran yang lebih jelas, lihat tabel 4.2.1.a

Berdasarkan hasil pengamatan melalui *Place Centered Mapping*, menunjukkan bahwa terdapat beberapa tempat yang diminati oleh pejalan kaki adalah :

- Jalur pejalan kaki di depan toko buku Merbabu, toko buku Gramedia dan hotel Graha Santika.
- Jalur pejalan kaki antara Simpang Lima dan jalan Pandanaran II.
- Jalur pejalan kaki di depan toko makanan, buah-buahan dan fasilitas pelayanan jasa.
- Ujung barat jalur pejalan kaki sisi selatan (dekat taman).
- Pertigaan jalan Pekunden dan jalan Pandanaran.

Diantara tempat-tempat tersebut yang paling diminati adalah jalur pejalan kaki di depan toko buku Merbabu, hotel Graha Santika, dan

toko buku Gramedia untuk jalur pejalan kaki di depan toko makanan, buah-buahan, fasilitas pelayanan jasa di segmen IV.

Aktivitas dominan yang dilakukan pejalan kaki di kedua tempat tersebut berjalan untuk berbelanja dan mendapat pelayanan jasa, berdiri menunggu angkutan kota serta berjalan-jalan.

Di samping itu, berdasarkan data *Place Centered Mapping*, tercatat bahwa kepadatan yang ditimbulkan oleh Pedagang Kaki Lima (PKL) dapat mempengaruhi aktivitas pejalan kaki.

4.2.2 Data *Person Centered Mapping*

Teknik *Person Centered Mapping* menekankan pada pergerakan manusia pada periode waktu tertentu (Haryadi, B. Setiawan, 1975), Tehnik tersebut berkaitan dengan tidak hanya satu tempat, tetapi dengan beberapa tempat. Dalam hal ini peneliti berhadapan dengan seorang yang khusus diamati.

Langkah yang dilakukan adalah :

1) Memilih sampel person atau sekelompok pejalan kaki yang sedang melakukan kegiatan di koridor Pandanaran.
2) Mengikuti aktivitas yang dilakukan oleh pejalan kaki atau sekelompok pejalan kaki yang diamati.

Pengamatan dilakukan pada waktu saat *peak hour* yaitu pukul 11.00 WIB sampai dengan pukul 13.00 WIB.

Berdasarkan hasil pengamatan melalui *Person Centered Mapping*, diketahui bahwa arah gerakan pejalan kaki ke koridor Pandanaran (lihat gambar 4.18) adalah :

1) Kedatangan pejalan kaki berasal dari jalan Sutomo dan jalan Pemuda (dari arah Kawasan Tugu Muda), Kawasan Simpang Lima, jalan Kiai Saleh, jalan Pekunden, jalan Thamrin, jalan Mugas, jalan Pandanaran I dan jalan Pandanaran II.
2) Alat transportasi yang digunakan yaitu angkutan kota mobil pribadi, motor dan jalan kaki.
3) Pergerakan pejalan kaki dapat dilihat dalam tabel 4.3

Berdasarkan hasil pengamatan dengan metode *Person Centered Mapping* (lihat gambar 4.18), menunjukkan bahwa jalur pejalan kaki Simpang Lima – jalan Pandanaran I paling diminati oleh pejalan kaki dalam melakukan pergerakan (27,69%) yang berasal dari ujung timur jalur pejalan kaki sisi selatan menyeberang ke jalur pejalan kaki sisi utara menuju toko Gramedia, hotel Graha Santika dan toko Merbabu, serta kearah barat menuju fasilitas pelayanan jasa di jalan Pandanaran Segmen II. Pergerakan pejalan kaki dari kawasan Simpang Lima ke pertokoan, dan fasilitas jasa di jalan Pandanaran Segmen I melalui jalur pejalan kaki (24,61%)dan melalui tepi jalan raya (1,53%). Pergerakan pejalan kaki antara jalan Pandanaran II ke SPBU melalui jalur pejalan kaki (13,84%) dan melalui jalan raya (10,76%).

Pergerakan pejalan kaki antara jl. Thamrin – Jl. Pekunden, antara lain menuju KFC, melalui jalur pejalan kaki (12,30%) dan melintas jalan Pandanaran (3,07%).

Pergerakan pejalan kaki menuju toko makanan dan buah-buahan (oleh-oleh) dan fasilitas jasa melalui jalur pejalan kaki (18,46%), sedangkan pejalan kaki dari arah kawasan Tugu Muda kearah antara lain tempat di depan kantor Suara Merdeka melalui jalur pejalan kaki (3,07%), tepi jalan raya (8,6%) dan melintas jalan Pandanaran (9,23%) Disamping itu menunjukkan adanya kecenderungan pergerakan pejalan kaki di koridor jalan Pandanaran (lihat di tabel 4.3) sebagai berikut :

1) Kecenderungan pejalan kaki dalam melakukan pergerakan di segmen I (Simpang Lima – jalan Pandanaran I, jalan Pandanaran II), memilih berjalan di jalur pejalan kaki (utara dan selatan) = 34 subyek (52,30%), melalui tepi jalan raya (utara dan selatan) = 13 subyek (10,76%) dan menyeberang = 12 subyek (18,46%).
2) Kecenderungan pejalan kaki dalam melakukan pergerakan di segmen II (jalan Pandanaran – SPBU, jalan Thamrin), memilih berjalan di jalur pejalan kaki (utara dan selatan) = 12 subyek (18,45%), melalui tepi jalan raya (utara dan selatan) = 8 subyek (12,29%)dan menyeberang = 5 subyek (7,69%).
3) Kecenderungan pejalan kaki dalam melakukan pergerakan di segmen III (SPBU, jalan Thamrin – jalan Kiai Saleh, jalan Pekunden), memilih berjalan di jalur pejalan kaki (utara dan selatan) = 13 subyek (19,99%), melalui tepi jalan raya (utara dan selatan) = 7 subyek (11,39%) dan menyeberang = 8 subyek (12,30%).

4) Kecenderungan pejalan kaki dalam melakukan pergerakan di segmen IV (jalan Kiai Saleh, jalan Pekunden – Tugu Muda), memilih berjalan di jalur pejalan kaki (utara dan selatan) = 5 subyek (7,68%). melalui tepi jalan raya (utara dan selatan) = 18 subyek (27,69%) dan menyeberang = 5 subyek (7,69%).

Informasi lengkap tentang data tersebut dapat dilihat dalam tabel 4.2

4.2.3 Data Wawancara dan Kuesioner

Setelah dilakukan pengamatan dan pencatatan yang direkam dalam sketsa peta responden, kemudian dilakukan komunikasi dengan responden dengan cara wawancara dan pengajuan pertanyaan (berdasar pertanyaan dalam kertas kuesioner) untuk mengetahui respon dan kecenderungan tempat-tempat yang diminati oleh responden dalam melakukan kegiatannya.

Jalur pejalan kaki yang paling diminati oleh pejalan kaki adalah :

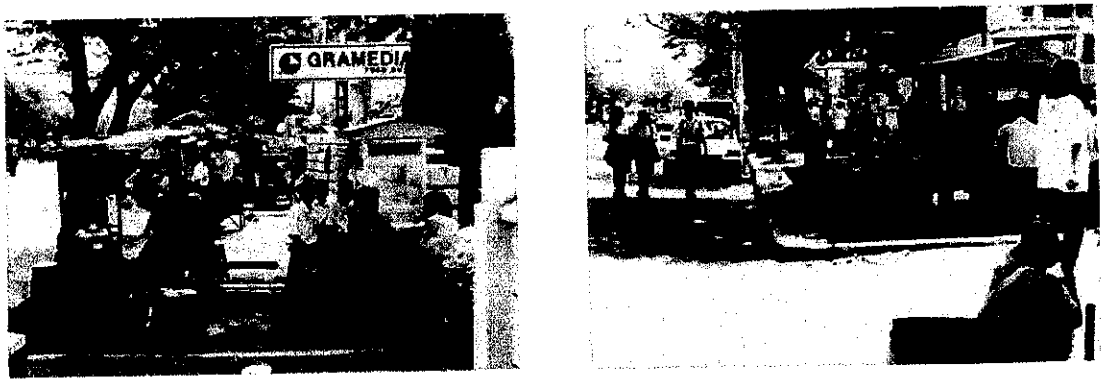
1) Jalur pejalan kaki antara Simpang Lima – jalan Pandanaran II : 16 subyek.
2) Jalur pejalan kaki antara Simpang Lima – jalan Pandanaran I antara lain menuju toko Gramedia, hotel Graha Santika, dan toko Merbabu = 16 subyek.
3) Jalan raya Pandanaran (Simpang Lima – jalan Pandanaran I dan jalan Pandanaran II) = 13 subyek.
4) Jalur pejalan kaki didepan pertokoan makanan dan buah-buahan (oleh-oleh) dan fasilitas jasa = 12 subyek.

Berdasarkan hasil komunikasi dengan responden terdapat kecenderungan kegiatan yang dilakukan pejalan kaki sebagai berikut :

- berjalan memilih jalur yang aman, teduh.
- Berjalan untuk belanja dan memiringkan badan bila lewat tempat yang sesak.
- Berjalan untuk urusan pelayanan jasa.
- Menyeberang menoleh kekiri dan kanan.
- Berdiri dan duduk menunggu angkutan kota.
- Berdiri untuk mengeluarkan keinginan membaca.

Setelah melakukan komunikasi dengan 65 responden diperoleh data sebagai berikut :

a. Pejalan kaki memilih berjalan di jalur pejalan kaki antara Simpang Lima – jalan Pandanaran I (24,68%) karena :
   - tidak panas, sebanyak : 8 peminat.
   - tidak terserempet kendaraan, sebanyak = 6 peminat.
   - menuju fasilitas jasa dan toko yang diinginkan = 1 peminat.
   - mudah melihat toko/fasilitas jasa = 1 peminat.



Gambar 4.19 Suasana Jalan Pedestrian Di Muka Toko Gramedia

Pejalan kaki mempunyai persepsi selama melakukan aktivitas sebagai berikut :

- Melalui jalur pejalan kaki merasakan lebih aman, walaupun harus berjalan berliku-liku antara pejalan kaki dan PKL.
- Sebenarnya terasa sesak, apalagi adanya mobil parkir, rasanya ruang untuk berjalan kaki terasa gerah dan sempit, namun tidak dipedulikan karena ingin secepatnya dapat mencapai toko buku atau hotel. Memang kadang-kadang agak terganggu adanya mobil keluar masuk kehalaman toko atau hotel.
- Berhenti sejenak dekat pintu masuk toko atau hotel melihat kebawah sebelum turun dari jalur pejalan kaki.
- Apakah tidak bisa pejalan kaki tidak perlu naik turun jalur pejalan kaki, rasanya kurang rileks.

b) Berjalan melintas jalan raya sambil menoleh kekiri dan kekanan (20%), karena :

- takut terserempet kendaraan, sebanyak = 6 peminat.
- mencari kesempatan menyeberang, sebanyak = 2 peminat.
- mencari jalan pintas ketempat yang diinginkan = 5 peminat.

Perasaan yang diungkapkan oleh para pejalan kaki, intinya sebagai berikut :

- Merasa sebal menunggu lewatnya kendaraan yang cukup ramai dan cepat-cepat silih berganti, terpaksa harus ekstra hati-hati dengan menoleh kekanan dan kekiri.
- Bila menyeberang berdua (laki-laki dan perempuan) saling bergandeng tangan dan sering meggerutu. Jalur yang dipilih adalah arah tegak lurus terhadap as jalan, agar cepat sampai diseberang.

- Adanya mobil yang parkir dipinggir jalan, merupakan, gangguan, terpaksa harus mencari celah antara mobil sebelum sampai ke jalur pejalan kaki.
- Ada yang bertanya, apakah tidak ada cara agar para pejalan kaki diberi kesempatan yang lebih baik untuk menyeberang?

c) Duduk di halte bus disisi utara (dekat toko Gramedia) = 7,69% dan di halte bus disisi selatan = 1,53%, karena :

- menunggu angkutan umum, sebanyak = 4 peminat.
- melepas lelah ditempat yang lebih nyaman, sebanyak = 2 peminat.

Gambar 4.20 Suasana Sekitar Halte Bus Di Segmen I

Pendapat pejalan kaki yang sedang menunggu di halte bus, antara lain sebagai berikut :

Menunggu bus cukup lama, dan untuk menjaga diri dari terik matahari/hujan serta takut bersentuhan/sesak hilir mudiknya pejalan kaki, lebih baik duduk di halte bus dari pada berdiri di jalur pejalan kaki.

Adanya mobil parkir didepan halte bus, mengganggu pejalan kaki sewaktu akan naik bus, terpaksa harus hati-hati sewaktu akan naik bus, karena jarak antara mobil dan bus relatif sempit.

d) Berdiri di ujung timur jalur pejalan kaki disisi selatan (dekat Simpang Lima) = (15,38%), karena :

- menunggu angkutan umum, sebanyak = 6 peminat.
- melepas lelah sambil bercakap dengan teman, sebanyak = 1 peminat.
- menikmati suasana Simpang Lima, dan lingkungan sekitarnya, sebanyak = 3 peminat.

Gambar 4.21 Suasana Jalur Pejalan Kaki Sisi Selatan Dekat Simpang lima.

Pendapat pejalan kaki yang sedang berada di tempat tersebut adalah sebagai berikut :

- Sering bertemu teman-teman di tempat tersebut.

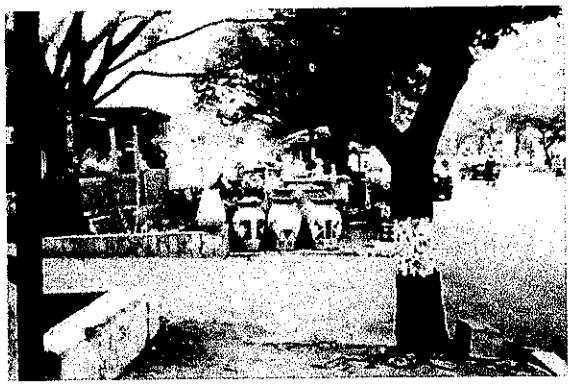
Di tempat ini dengan mudah melihat bus datang, sehingga dengan cepat mendapatkan tempat duduk/berdiri di tempat yang dipilih. Di samping itu tempat ini strategis untuk bisa menikmati pemandangan suasana kawasan Simpang Lima, sehingga tidak terasa menunggu kedatangan angkutan umum.

- Bagi yang tidak sabar ingin angkutan umum, menunggu sambil berdiri dan yang tidak terlalu tergesa-gesa menunggu sambil duduk pada pembatas saluran drainase dengan trotoar setinggi 45 m.

Mereka tidak menghiraukan kebisingan keramaian pertigaan jalan, yang penting dengan mudah mendapatkan kesempatan naik kendaraan umum.

e) Menuju fasilitas pelayanan jasa, halte bus dan kearah SPBU (24,68%) melalui jalur pejalan kaki, karena :

- tidak panas, sebanyak = 8 peminat.
- Aman tidak terganggu kendaraan, sebanyak = 4 peminat.
- rilek dan mudah mencapai toko/fasilitas pelayanan jasa, sebanyak = 4 peminat.



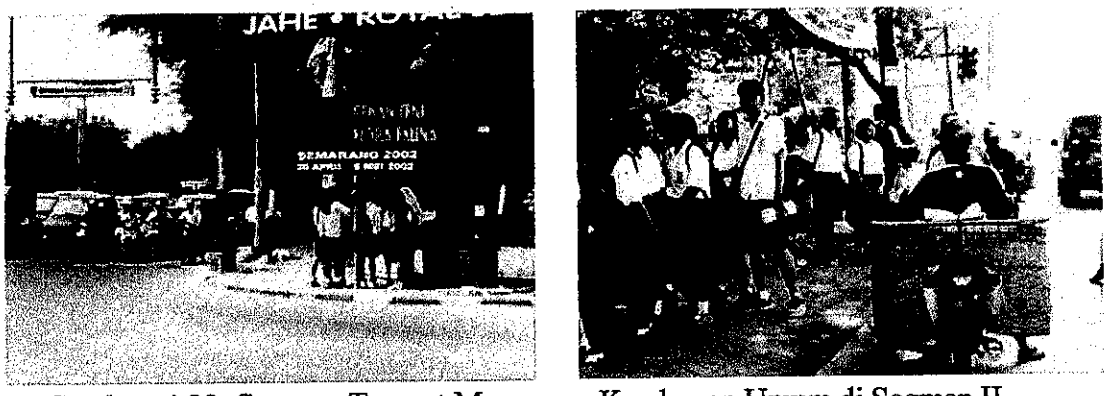
Gambar 4.22 PKL Menempati Seluruh Jalan Pedestrian Di Segmen I

Menurut pejalan kaki yang sedang menikmati berjalan melalui jalur pejalan kaki adalah sebagai berikut :

- Untuk masuk ke jalur tersebut dari arah ujung timur rasanya enggan karena adanya PKL yang memenuhi jalur pejalan kaki tetapi karena ingin berjalan secara rileks tidak terganggu kendaraan, tetap memilih menggunakan jalur tersebut untuk mencapai tujuan.
- Bagi yang berjalan berdua-an merasa lebih santai, apalagi adanya pohon perindang yang teduh, namun karena beberapa pohon letaknya yang berada di tengah jalur pejalan kaki dan permukaan jalur pejalan kaki yang tidak rata, menyebabkan kurangnya kenyamanan.

f) Duduk dan berdiri di ujung barat jalur pejalan kaki di sisi selatan, dekat SPBU (10,76%), karena :

- istirahat sebelum melanjutkan perjalanan, sebanyak = 2 peminat.
- menunggu angkutan kota, sebanyak = 4 peminat.
- menikmati suasana lingkungan sebanyak : 1 peminat.



Gambar 4.23 Suasana Tempat Menunggu Kendaraan Umum di Segmen II

Ungkapan yang dilontarkan pejalan kaki adalah :

- Tempat tersebut strategis untuk mendapatkan tumpangan kendaraan umum sewaktu kendaraan berhenti karena *traffic light*.
- Disamping itu tempat berkumpulnya teman-teman yang akan melanjutkan perjalanan (menyeberang atau kearah jalur pejalan kaki segmen III).

Gambar 4.24 Jalur Pejalan Kaki Taman SPBU

- Mereka merasa senang, santai sambil duduk, bersendagurau. Ada rasa keengganan menuju kearah jalur pejalan kaki segmen III, karena merasa bahaya menyeberang prekwensi kendaraan yang cukup

tinggi, dimensi jalur pejalan kaki taman SPBU yang sempit = 98 cm, panas dan permukaannya tinggi terhadap jalan raya.

- Setelah siang hari tempat ini tidak ada pejalan kaki yang berkumpul, karena panas, dan tempat beralih di ujung timur segmen III walau tidak banyak.

g) Menuju kearah SPBU, melalui tepi selatan jalan raya (10,76%), karena :

- rata, tidak naik turun, sebanyak = 2 peminat.
- tidak terhalang pohon, sebanyak = 1 peminat.
- tidak nyaman, sebanyak = 1 peminat.
- tidak terganggu PKL, sebanyak = 3 peminat

Gambar 4.25 Jalur Pejalan Kaki Di Segmen II

Menurut pejalan kaki, sebenarnya ada rasa khawatir melalui tepi jalan raya (takut kesrempet kendaraan) namun merasa nyaman berjalan tanpa harus turun naik dan lapang. Bagi yang berdua-an dan rombongan harus berjalan beriringan sambil sering menoleh kearah jalan raya sebagai preventip agar tidak tersrempet kendaraan. Hal ini dilakukan, agar dapat cepat sampai tujuan.

h) Menoleh kekiri dan kekanan, waktu menyeberang (1,53%), karena :

- tidak terserempet kendaraan, sebanyak = 1 peminat.

Perasaan kesal dan khawatir selalu membayangi diri pejalan kaki, namun didorong ingin cepat sampai tujuan tetap dilakukan (jalan pintas).

i) Menuju ke KFC melalui jalur pejalan kaki (1,53%), karena :

- aman, dan terganggu kendaraan, sebanyak = 1 peminat.

Pejalan kaki mengatakan bahwa melalui jalur pejalan kaki sepi tak perlu merasa sesak karena PKL dan pejalan kaki, aman terhadap gangguan kendaraan, nyaman karena tidak panas, bebas pandang dan dapat langsung menuju ketempat tujuan. Namun tetap harus hati-hati, karena permukaan jalur pejalan kaki tidak rata dan naik turun.

j) Berdiri diujung barat jalur pejalan kaki disisi selatan (dekat taman) = 7,69%), karena :

- menunggu angkutan kota, sebanyak = 4 peminat.
- Berteduh untuk melanjutkan perjalanan, sebanyak = 1 peminat.

Pejalan kaki yang sedang berdiri dibawah pohon mengungkapkan :

- Bila kendaraan umum belum datang, berdiri diatas jalur pejalan kaki untuk menghindari serempetan kendaraan dan setelah kendaraan umum datang, cepat-cepat turun ke tepi jalan raya supaya cepat naik kendaraan umum.
- Sebenarnya berdiri di tempat tersebut cukup capai, tidak ada tempat duduk, namun adanya pohon pendukung agak tertolong.
- Bagi yang menyeberang ke arah utara merasa agak kesal karena harus agak lama mendapat kesempatan menyeberang, karena ramainya lalu lintas.

Gambar 4.26 Jalur Pejalan Kaki Taman Kiai Saleh

Sedangkan bagi yang ingin ke arah barat (ke segmen IV) agak ragu-ragu karena jalur pejalan kaki di tepi taman yang sempit (80 cm) dan panas. Tidak berani lewat tepi jalan raya karena takut diserempet kendaraan (lalu lintas cukup ramai).

Setelah siang hari tidak ada lagi pejalan kaki yang berminat berkumpul di tempat ini.

k) Menuju ke fasilitas pelayanan jasa (antara lain restoran) melalui jalur pejalan kaki (3,07%), karena :

- Lebih aman tidak terganggu kendaraan, sebanyak = 2 peminat.

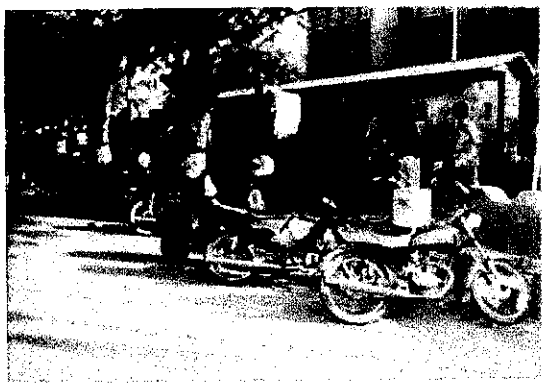
Pendapat pejalan kaki bahwa lewat jalur pejalan kaki seperti ini lebih aman, bebas pandang lebih nyaman, tidak ramai dan langsung dapat ketempat tujuan. Namun kadang-kadang terlihat kendaraan diparkir di jalur pejalan kaki yang mengganggu pejalan kaki, terpaksa harus naik turun jalur pejalan kaki dan jalan raya.

l) Menoleh kekanan dan kiri, waktu menyeberang (6,15%), karena :

- supaya tidak terserempet kendaraan, sebanyak = 3 peminat.
- Supaya mudah dan cepat ketempat tujuan, sebanyak = 1 peminat

m) Berdiri membaca koran didepan kantor Suara Merdeka (4,61%), karena :

- Mendapat kenyamanan membaca, sebanyak = 4 peminat.



Gambar 4.27 Suasana Membaca Koran Di Muka Kantor Suara Merdeka

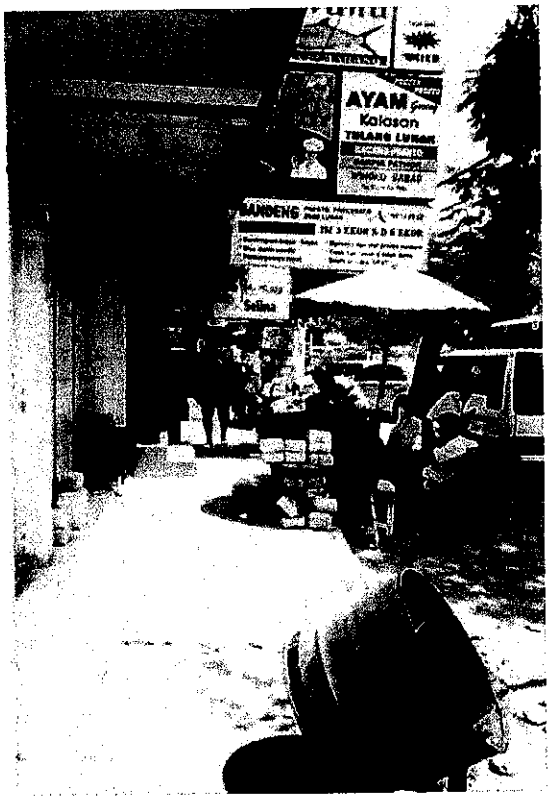
Pejalan kaki berpendapat bahwa adanya papan tempat membaca surat kabar menyenangkan, karena dapat mengetahui berita yang baru, walaupun harus berdiri beberapa waktu. Tempatnya mudah dicapai, berada di tepi jalur pejalan kaki. Kendaraan mereka (sepeda, becak, sepeda motor) diparkir di tepi jalan raya, kemudian naik ke jalur pejalan kaki langsung sampai ke papan baca. Mengasyikkan membaca bersama-sama orang banyak.

n) Menuju toko makanan, buah-buahan dan fasilitas pelayanan jasa, melalui tepi jalan raya (18,46%), karena :

- Tidak terhalang PKL, sebanyak = 6 peminat.
- Tidak berdesakan dengan pejalan kaki lain, sebanyak = 1 peminat
- Tidak naik turun (rata), sebanyak = 3 peminat.
- Mudah memilih arah tujuan berbelanja, sebanyak = 2 peminat.

Menurut pejalan kaki berjalan di tepi jalan raya lebih nyaman, rata, lurus, pandangan lepas, namun ada rasa khawatir tersrempet kendaraan, karena kadang-kadang harus berjalan dibelakang kendaraan yang sedang diparkir (menonjol kearah jalan raya).

Lebih baik hal ini dilakukan dari pada melalui jalur pejalan kaki yang sesak, karena posisi PKL, gundukan tanah (sedang ada pembangunan), papasan dengan pejalan kaki harus berhenti dan memposisikan diri biar tidak tabrakan, permukaan jalur pejalan



Gambar 4.28 Suasana Dimuka Toko Makanan Di Segmen IV

kaki yang tidak rata, tidak lepas pandang, tidak mudah melihat papan nama toko/fasilitas pelayanan jasa. Khusus jalur pejalan kaki yang berada dimuka toko makanan/buah-buahan dipersempit oleh posisi PKL dan bagian muka kendaraan yang agak menjorok ke jalur pejalan kaki. Hambatan pejalan kaki yang akan menuju ke toko/fasilitas pelayanan jasa dari jalan raya adalah banyak-nya kendaraan yang parkir di tepi jalan, kadang-kadang melintang jalur pejalan kaki.

o) Menoleh kekanan dan kiri, waktu menyeberang di pertigaan jalan Kiai Saleh dan jalan Pandanaran (6,15%), karena :

- Tidak keserempet kendaraan, sebanyak = 2 peminat.
- Menunggu kesempatan menyeberang, sebanyak = 2 peminat.

Menyeberang di pertigaan jalan dirasakan berbahaya, oleh karena itu harus melihat dengan seksama arah kedatangan lalu lintas, agar dapat cepat sampai tujuan, jalur yang dipilih di muka kendaraan yang sedang berhenti karena *traffic light*.

p) Berdiri menunggu angkutan kota di ujung barat jalur pejalan kaki di sisi selatan (dekat gereja) = 3,07%), karena :

- Mudah melihat datangnya angkutan kota, sebanyak = 1 peminat.
- Menunggu seseorang, sebanyak = 1 peminat.

Gambar 4.29 Suasana Tempat Menunggu Kendaraan Umum Di Segmen IV

Menurut pejalan kaki yang sedang berdiri di tempat tersebut bahwa tempat tersebut strategis bagi orang yang akan melanjutkan perjalanan selepas dari jalan Pandanaran. Tempatnya cukup jauh dari keramaian pertokoan/fasilitas pelayanan jasa, dekat dengan gereja, teduh, pandangan lepas dapat melihat kedatangan kendaraan umum, menikmati suasana Kawasan Tugu Muda, mudah dicapai.

4.3 Temuan Penelitian

Temuan penelitian didapatkan dari hasil penggalian data terhadap perilaku pejalan kaki di koridor jalan Pandanaran melalui observasi dan

wawancara pada responden. Proses dalam mendapatkan temuan ini dilakukan melalui penelusuran terhadap tempat-tempat dimana pejalan kaki cenderung melakukan aktivitas.

Hasil temuan tersebut akan digunakan sebagai bahan pembahasan yaitu pemaknaan berdasarkan teori-teori.

Berdasarkan data *Place Centered Mapping*, tempat-tempat spesifik yang mempengaruhi perilaku pejalan kaki adalah :

✓ **Segmen I**

- Ujung timur jalur pejalan kaki (sisi selatan).
- Jalur pejalan kaki di depan toko Gramedia, hotel Graha Santika dan Merbabu.
- Jalur pejalan kaki Simpang Lima – jalan Pandanaran II

✓ **Segmen II**

- Ujung barat jalur pejalan kaki (sisi selatan) dekat SPBU.
- Jalur pejalan kaki SPBU – jalan Pandanaran II.

✓ **Segmen III**

- Ujung barat jalur pejalan kaki sisi selatan (dekat taman)

✓ **Segmen IV**

- Jalur pejalan kaki di depan toko makanan, buah-buahan dan fasilitas pelayanan jasa.
- Jalur pejalan kaki di depan Kantor Suara Merdeka.
- Ujung barat jalur pejalan kaki sisi selatan (disebelah utara gereja).

Berdasarkan data *Person Centered Mapping* dapat diketahui tentang :

- Arah kedatangan pejalan kaki
- Alat transportasi pejalan kaki
- Pergerakan pejalan kaki
- Perilaku pejalan kaki meliputi
  - Duduk/berdiri saat menunggu angkutan kota
  - Menoleh kekanan dan kekiri saat menyeberang.
  - Berjalan naik dan turun jalur pejalan kaki saat memilih tempat yang nyaman dan rata.
  - Berdiri saat membeli buah-buahan pada PKL.
  - Berdiri sambil memandang surat kabar yang ditempelkan saat membaca berita ditepi jalur pejalan kaki.
  - Memiringkan tubuh saat melewati tempat yang sesak PKL maupun pejalan kaki.

Berdasarkan data Wawancara dan Kuesioner, dapat diketahui tentang :

- Perilaku pejalan kaki duduk/berdiri saat menunggu angkutan umum atau saat membaca berita dipapan tempel surat kabar, menoleh kekiri dan kanan saat menyeberang/akan menyeberang, memiring-kan badan saat lewat tempat yang sesak PKL/pejalan kaki.
- Kelengkapan dan kondisi fasilitas yang berada di jalan Pandana-ran dan jalur pejalan kaki sisi utara dan selatan jalan Pandanaran.

Berdasarkan data *Place Centered Mapping*, diketahui adanya kecenderungan akumulasi kepadatan pejalan kaki yang ditimbulkan oleh PKL, tempat tunggu angkutan umum, papan tempat membaca surat kabar.

4.3.1 Temuan penelitian berkaitan dengan :

1) *Attribute* dan *property* yang diinginkan oleh pejalan kaki.
2) Jalur pejalan kaki yang diinginkan berdasarkan pendekatan perilaku.

Berdasarkan hasil temuan penelitian yang dilakukan di koridor jalan Pandanaran untuk setiap segmen adalah sebagai berikut :

Kebutuhan ***attribute*** dan ***property***

Segmen I

1) Ujung timur jalur pejalan kaki (dekat Simpang Lima), mempunyai kondisi sebagai berikut :
   - Suasana ramai saat berjalan kaki sedang menunggu angkutan umum.
   - Tempat angkutan umum berhenti sesaat.
   - Dekat dengan lapangan Simpang Lima, pertokohan dan tempat ibadah.
   - Sifat ruang publik.

   Kecenderungan aktivitas pejalan kaki di tempat tersebut adalah naik turun angkutan umum, berdiri sambil menunggu angkutan umum dan siap menyeberang.

Tuntutan *attribute* yang mempengaruhi pejalan kaki adalah kemudahan aksesibilitas, visibilitas, kenyamanan fisik, dan kenyamanan *sensory*.

2) Jalur pejalan kaki di depan toko Gramedia, hotel Graha Santika dan toko Merbabu mempunyai kondisi sebagai berikut :

Kondisi jalur pejalan kaki di tempat tersebut adalah sebagai berikut :

- Suasana cukup ramai
- Permukaan jalur pejalan kaki di beberapa tempat rusak
- PKL menempati sebagian dimensi jalur pejalan kaki.
- Kendaraan parkir di tepi jalan
- Pohon kurang rindang.

Kondisi tersebut mendorong terjadinya kecenderungan pejalan kaki sebagai berikut :

- Berjalan agak cepat dan memilih ruang gerak disela PKL, pejalan kaki dan permukaan yang datar.
- Berjalan untuk belanja dan fasilitas pelayanan jasa.
- Berjalan naik turun jalur pejalan kaki atau diselingi dengan berjalan ditepi jalan raya.
- Berdiri di jalur pejalan kaki atau duduk di halte bus menunggu kendaraan umum.

Tuntutan *attribute* yang mempengaruhi pejalan kaki.

- Aksesibilitas.

- Kenyamanan fisik.
- Kenyamanan *sensory*.
- Kesesakan.

3) Jalur pejalan kaki Simpang Lima – jalan Pandanaran II.

Kondisi sepanjang jalur pejalan kaki Simpang Lima – jalan Pandanaran II adalah sebagai berikut :

- Suasana cukup ramai.
- Permukaan jalur pejalan kaki banyak yang sudah rusak.
- Permukaan turun pada tempat pintu masuk bangunan (5 cm – 15 cm).
- Sebagian terputus oleh adanya PKL yang memenuhi jalur pejalan kaki.
- Beberapa pohon berada agak ketengah jalur pejalan kaki.

Kondisi tersebut mendorong terjadinya kecenderungan aktivitas yang dilakukan oleh pejalan kaki sebagai berikut :

- Turun ke tepi jalan untuk menghindari PKL.
- Berjalan santai dan hati-hati
- Berjalan untuk urusan pelayanan jasa
- Berjalan naik-turun.
- Berdiri untuk persiapan menyeberang

Tuntutan *attribute* yang mempengaruhi pejalan kaki :

- kenyamanan fisik
- aksesibilitas

Segmen II

1) Ujung barat jalur pejalan kaki (sisi selatan) dekat SPBU.

Kondisi ujung barat jalur pejalan kaki (sisi selatan) dekat SPBU adalah sebagai berikut :

- terdapat dinding pendek (45 cm) pembatas saluran drainase dan jalur pejalan kaki.
- Berkumpul para pejalan kaki.
- Teduh oleh pohon pelindung.
- Sebagai tempat transit sebelum menyeberang atau meneruskan ke segmen lain.
- Mudah memandang kesegala arah.

Kondisi tersebut mendorong terjadinya kecenderungan aktivitas yang dilakukan oleh pejalan kaki sebagai berikut :

- Duduk sambil bercakap-cakap atau memandang sekitarnya untuk mengetahui kedatangan kendaraan umum dan kesibukan lalu lintas.
- Berdiri sambil berdiam diri menunggu kedatangan kendaraan umum atau persiapan menuju ke arah segmen jalan lainnya.

Tuntutan *attribute* yang mempengaruhi pejalan kaki :

- Kenyamanan fisik
- Kenyamanan *sensory*
- Aksesibilitas
- Visibilitas
- Keamanan

2) Jalur pejalan kaki SPBU – jalan Pandanaran II.

Kondisi jalur pejalan kaki SPBU – jalan Pandanaran II adalah sebagai berikut :

- Suasana sepi.
- Permukaan jalur pejalan kaki relatif rata.
- Permukaan turun pada tempat pintu masuk bangunan.
- Teduh oleh bayangan pohon.

Kondisi tersebut mendorong terjadinya kecenderungan aktivitas yang dilakukan oleh pejalan kaki sebagai berikut :

- berjalan santai menelusuri jalur pejalan kaki.
- Berjalan untuk urusan pelayanan jasa.

Tuntutan *attribute* yang mempengaruhi pejalan kaki :

- Kenyamanan fisik
- Aksesibilitas

Segmen III

Ujung barat jalur pejalan kaki sisi selatan (dekat taman).

Kondisi ujung barat jalur pejalan kaki sisi selatan (dekat taman) adalah sebagai berikut :

- Suasana tidak terlalu ramai.
- Terlindung oleh pohon.
- Dekat pertigaan jalan dan taman.
- Tempat mempersiapkan diri melanjutkan perjalanan.

Kondisi tersebut mendorong terjadinya kecenderungan aktivitas yang dilakukan pejalan kaki sebagai berikut :

- Pejalan kaki dapat memilih kearah mana akan meneruskan perjalanan dengan berjalan kaki.
- Pejalan kaki naik dan turun dari kendaraan umum.
- Pejalan kaki menunggu kendaraan umum.

Tuntutan *attribute* yang mempengaruhi pejalan kaki :

- Keamanan
- Kenyamanan fisik
- Aksesibilitas
- Visibilitas
- Kenyamanan *sensory*

Segmen IV

1) Jalur pejalan kaki di depan toko makanan, buah-buahan dan fasilitas pelayanan jasa.

   Kondisi jalur pejalan kaki di depan toko makanan, buah-buahan dan fasilitas pelayanan jasa adalah sebagai berikut :

   - Suasana ramai
   - Jalur pejalan kaki dimensinya 150 cm – 245 cm
   - Permukaan jalur pejalan kaki tidak rata dan rusak.
   - Sifat ruang publik
   - Posisi PKL menempati sebagian/seluruh jalur pejalan kaki.
   - Pohon pelindung banyak yang rusak dan kurang berfungsi.
   - Terdapat timbunan tanah di beberapa tempat.
   - Kadang kala sepeda motor di parkir di jalur pejalan kaki.

   Kondisi tersebut mendorong terjadinya kecenderungan aktivitas pejalan kaki sebagai berikut :

- Berjalan untuk belanja dan urusan pelayanan jasa.
- Mencari ruang gerak untuk berjalan yang dibentuk oleh PKL, sambil memiringkan tubuh atau menghindari papasan dengan pejalan kaki yang lain.
- Berjalan cepat karena merasa sesak dan panas.
- Berdiri sewaktu membeli sesuatu pada PKL.
- Berjalan berselang seling di jalur pejalan kaki dan tepi jalan raya
- Berjalan menuju ke tempat menunggu kendaraan umum.

Tuntutan *attribute* yang mempengaruhi pejalan kaki adalah :

- Asesibilitas
- Kenyamanan *sensory*
- Kesesakan
- Visibilitas

2) Jalur pejalan kaki di depan Kantor Suara Merdeka.

Kondisi jalur pejalan kaki di depan Kantor Suara Merdeka adalah sebagai berikut :

- Agak ramai
- Permukaan jalur pejalan kaki relatif rata.
- Relatif teduh
- Terdapat penerangan listrik diwaktu malam.
- Ruang tempat membaca dapat digunakan oleh beberapa orang secara berjajar.
- Sepeda, becak atau kendaraan bermotor diparkir ditepi jalan raya, kadangkala sepeda diparkir diatas jalur pejalan kaki.

Kondisi tersebut mendorong terjadinya kecenderungan aktivitas pejalan kaki sebagai berikut :

- Berdiri berjajar sambil membaca.
- Berjalan dari tempat memarkir kendaraan kearah papan baca.
- Berdiri agak membungkuk bila membaca berita yang letaknya dibagian bawah surat kabar.

Tuntutan *attribute* yang mempengaruhi pejalan kaki adalah :

- Kenyamanan fisik.
- Kenyamanan *sensory.*
- Aksesibilitas
- Keamanan

3) Ujung barat jalur pejalan kaki sisi selatan (di sebelah utara gereja)

Kondisi ujung barat jalur pejalan kaki sisi selatan (di sebelah utara gereja) adalah sebagai berikut :

- Permukaan relatif rata.
- Mudah memandang (lepas pandang) ke beberapa arah (antara lain melihat kedatangan kendaraan umum).
- Teduh.
- Di dekat kawasan Tugu Muda, mudah hubungan dengan jalur pejalan jalan Sutomo.

Kondisi tersebut mendorong terjadinya kecenderungan aktivitas pejalan kaki, sebagai berikut :

- Berdiri sambil menunggu kedatangan kendaraan umum.
- Naik, turun kendaraan umum.
- Berjalan untuk melanjutkan perjalanan ke tempat tujuan.

Tuntutan *attribute* yang mempengaruhi pejalan kaki adalah :

- Aksesibilitas
- Kenyamanan *sensory*
- Kenyamanan fisik
- Keamanan

Dari uraian diatas, dapat diketahui *attribute* pejalan kaki sepanjang jalan Pandanaran, sebagai berikut :

a) Aksesibilitas

b) Kenyamanan fisik

c) Kenyamanan *sensory*

d) Keamanan

e) Kesesakan

f) Visibilitas

Property yang mendukung *attribute* meliputi :

a) Aksesibilitas yaitu :

- Adanya tempat pemberhentian kendaraan umum yang mudah dicapai.
- Pejalan kaki dapat memilih jalur pejalan kaki yang diinginkan.
- Pejalan kaki dapat mudah menuju tempat belanja dan pelayanan jasa.
- Pejalan kaki cepat memilih jalur sirkulasi yang dikehendaki.

b) Kenyamanan fisik

- Tidak naik turun.
- Rata tak diganggu oleh adanya tutup saluran drainase, gundukan tanah dan sampah.

- Dimensi jalur pejalan kaki cukup untuk berjalan sendiri atau paling tidak untuk bertiga.
- Terdapat tempat duduk.

c) Kenyamanan *sensory*.

- Teduh dan tidak terkena sinar matahari secara langsung.

d) Keamanan

- Tidak terserempet kendaraan.

e) Kesesakan

- Jalur pejalan kaki tidak dipenuhi PKL
- Lapang, tidak terhalang pohon, dan tiang listrik/telepon.

f) Visibilitas

- Pandangan bebas tidak terhalang oleh sesuatu.

Perilaku pejalan kaki yang memiliki *attribute* aksesibilitas adalah pada saat pejalan kaki memiringkan badan dan atau memilih/mencari ruang gerak pada saat melewati jalur pejalan kaki didepan toko makanan dan buah-buahan dan fasilitas pelayanan jasa di Segmen IV. *Attribute* tersebut lebih diutamakan dari pada *attribute* lainnya, misalnya kenyamanan fisik, kenyamanan *sensory*, visibilitas, keamanan dan kesesakan.

Dari hasil temuan terhadap kecenderungan aktivitas pejalan kaki dan tuntutan *attribute*-nya, maka dapat diperkirakan pada *setting* yang diharapkan terbentuk di segmen-segmen jalan Pandanaran.

Segmen I jalan Pandanaran

Setting disisi selatan, untuk mewadahi aktivitas pejalan kaki yang

UPT PUSTAKA-UNDIP

ingin menunggu kedatangan kendaraan umum, menuju ke bangunan pelayanan jasa dan berjalan-jalan. Untuk menunjang aktivitas tersebut dibutuhkan ruang jalur pejalan kaki yang menjamin kebebasan gerak, yang ditunjang oleh permukaan media yang rata, terlindung bayangan pohon, terang pada waktu malam hari serta tersedia tempat duduk untuk istirahat, dan mudah melihat kedatangan kendaraan umum, mudah mencapai ke kendaraan umum.

Saluran drainage sumber datangnya bau tidak sedap, hal ini mengganggu kenyamanan pejalan kaki dalam melakukan kegiatan.

Sedangkan tembok tinggi 45 cm (batas antara jalur pejalan kaki dan saluran drainase) di tempat berkumpulnya pejalan kaki, dimanfaatkan sebagai tempat duduk.

Setting di sisi utara, untuk mewadahi aktivitas pejalan kaki yang ingin menunggu kedatangan kendaraan umum, menuju ke bangunan toko dan pelayanan jasa, menuju ke kendaraan pribadi dan berjalan-jalan.

Untuk menunjang aktivitas tersebut, dibutuhkan ruang jalur pejalan kaki yang menjamin kebebasan gerak yang ditunjang oleh permukaan media yang rata, terlindung bayangan pohon, terang pada waktu malam hari serta tersedia tempat duduk untuk istirahat, mudah melihat kedatangan kendaraan umum dan fasilitas pendukung lainnya.

Segmen II dan segmen III jalan Pandanaran

Setting di sisi utara dan selatan, untuk mewadahi aktivitas pejalan kaki yang ingin menunggu kedatangan kendaraan umum, lewat menuju toko/fasilitas pelayanan jasa dan berjalan-jalan.

Untuk menunjang aktivitas tersebut, dibutuhkan ruang jalur pejalan kaki yang menjamin kebebasan gerak yang ditunjang oleh permukaan media yang rata, terlindung bayangan pohon, terang pada waktu malam hari serta tersedia tempat duduk untuk istirahat, mudah melihat kedatangan kendaraan umum dan fasilitas pendukung lainnya.

Segmen IV jalan Pandanaran

Setting di sisi selatan, untuk mewadahi aktivitas pejalan kaki yang ingin belanja, urusan pelayanan jasa, menunggu kedatangan kendaraan umum.

Untuk menunjang aktivitas tersebut, dibutuhkan ruang jalur pejalan kaki yang menjamin kebebasan gerak (tidak terganggu posisi PKL) yang ditunjang oleh permukaan media yang rata, terlindung bayangan bangunan gedung dan pohon, terang pada waktu malam hari serta tersedia tempat duduk untuk istirahat, mudah melihat kedatangan kendaraan umum dan fasilitas pendukung lainnya.

Setting di sisi utara, untuk mewadahi aktivitas pejalan kaki yang ingin membaca koran, menuju ke fasilitas pelayanan jasa dan berjalan-jalan.

Untuk menunjang aktivitas tersebut, dibutuhkan ruang jalur pejalan kaki yang menjamin kebebasan gerak (tidak terganggu posisi PKL) yang ditunjang oleh permukaan media yang rata, terlindung bayangan pohon, terang pada waktu malam hari serta tersedia tempat duduk untuk istirahat, dan fasilitas pendukung lainnya.

4.3.2 Temuan Penelitian berkaitan dengan *attribute* dan *property* dari PKL, penarik becak, sopir kendaraan pribadi, sopir taxi adalah sebagai berikut :

1) Di depan toko Gramedia, hotel Graha Santika dan toko Merbabu.

Kecenderungan aktivitas yang dilakukan sebagai berikut :

- PKL terhindari dari sinar matahari dan memiliki kemudahan mendapatkan calon pembeli.
- Penarik becak terhindar dari sinar matahari dan memiliki kemudahan mendapatkan calon penumpang.
- Sopir kendaraan pribadi memiliki kemudahan parkir di tepi jalan dan kendaraan aman terhadap serempetan kendaraan lain.
- Sopir taxi memiliki kemudahan mendapatkan calon penumpang.

Tuntutan *attribute* yang mempengaruhi pelaku kegiatan tersebut adalah :

- Kenyamanan *sensory*.
- Aksesibilitas.
- Keamanan.
- Kontrol.

2) Di muka toko makanan dan buah-buahan serta fasilitas pelayanan jasa di Segmen IV.

Kecenderungan aktivitas yang dilakukan sebagai berikut :

- PKL terhindar dari sinar matahari dan memiliki kemudahan mendapatkan calon pembeli.

- Sopir kendaraan pribadi memiliki kemudahan parkir di tepi jalan dan kendaraan aman dari serempetan kendaraan lain dan gangguan pejalan kaki.
- Pengendara sepeda motor memiliki kemudahan parkir kendaraannya dan aman terhadap gangguan.
- Sopir kendaraan umum mempunyai kemudahan menurunkan dan menaikkan penumpang.

Tuntutan *attribute* yang mempengaruhi pelaku kegiatan adalah :

- Kenyamanan *sensory*
- Keamanan
- Aksesibilitas
- Kontrol.

3) Ujung timur pejalan kaki sisi selatan di segmen I (Simpang Lima) dan ujung barat jalur pejalan kaki sisi selatan di segmen IV (dekat Tugu Muda).

Kecenderungan aktivitas yang dilakukan sebagai berikut :

- PKL terhindar dari sinar matahari dan memiliki kemudahan mendapatkan calon pembeli.
- Penarik becak terhindar dari sinar matahari dan memiliki kemudahan mendapatkan calon penumpang.
- Sopir angkutan umum memiliki kemudahan menurunkan dan menaikan penumpang.

Tuntutan *attribute* yang mempengaruhi pelaku kegiatan tersebut adalah :

- Kenyamanan *sensory.*
- Aksesibilitas.

Dari uraian tersebut dapat diketahui *attribute* yang diinginkan PKL, penarik becak, sopir kendaraan pribadi, sopir taxi, sopir angkutan umum sebagai berikut :

a) Kenyamanan *sensory.*

b) Aksesibilitas

c) Keamanan

d) Kontrol.

Properties yang mendukung *attribute* tersebut adalah :

a) Kenyamanan *sensory*

- Terhindar dari panas matahari langsung

b) Aksesibilitas

- Kemudahan mendapatkan calon penumpang.
- Kemudahan pencapaian.
- Kemudahan menurunkan dan menaikan penumpang.

c) Keamanan

- Ada penjaga parkir.

d) Kontrol

- Kemudahan mendapatkan calon pembeli.

4) Tepi jalan raya dan jalur pejalan kaki antara SPBU – jalan Raden Saleh.

Kecenderungan aktivitas yang dilakukan sebagai berikut :

- Penjual bunga tabur sepanjang tempat ini menjual bunga tabur di atas tepi jalan raya dan jalur pejalan kaki, terhindar dari sinar

matahari langsung dan mempunyai kemudahan mendapatkan pembeli.

- Penumpang kendaraan pribadi mudah memilih tempat parkir dan menuju ke penjual bunga tabur.

Gambar 4.30 Penjual Bunga Tabur Disepanjang Jalan Pandanaran Segmen III

Tuntutan *attribute* yang mempengaruhi pelaku kegiatan adalah :

- Aksesibilitas.
- Kenyamanan *sensory*.
- Keamanan.

Properties yang mendukung *attribute* tersebut adalah :

a) Aksesibilitas
   - Kemudahan mendapatkan calon pembeli.

b) Kenyamanan *sensory*
   - Terhindar dari panas matahari langsung (terlindung bayangan pohon).

c) Keamanan
   - Terhindar dari serempetan / lindasan kendaraan.

4.3.3 Temuan penelitian yang berkaitan dengan ciri aktivitas segmen-segmen dan hubungan antar segmen dan konfigurasi koridor jalan Pandanaran.

Berdasarkan hasil pengamatan lapangan terhadap keempat segmen jalan Pandanaran terdapat temuan tentang kondisi aktivitas yang dimiliki oleh setiap segmen yang berpengaruh terhadap perilaku pejalan kaki.

Ciri Aktivitas setiap segmen :

- Segmen I

  Di daerah ini terdapat tempat yang diminati oleh pejalan kaki yaitu toko buku Gramedia dan Merbabu serta hotel Graha Santika. Tempat lainnya adalah ujung timur jalan Pandanaran yang berbatasan dengan Simpang Lima adalah sebagai tempat menunggu kendaraan umum.

  Tempat-tempat tersebut sebagai daya tarik di segmen ini, yang tentunya adanya induksi keramaian kawasan Simpang Lima, di samping bangunan-bangunan fasilitas pelayanan umum seperti bank dan perkantoran yang lain.

- Segmen II dan Segmen III

  Di daerah ini yang menarik bagi pengunjung (umumnya kedatangan mereka menggunakan kendaraan pribadi atau kendaraan umum), yaitu toko pakaian, restoran, kelihatan dari banyaknya kendaraan bermotor yang parkir sampai di pinggir jalan. Sedangkan fasilitas perkantoran dan hotel, pengunjungnya

cukup menggunakan tempat parkir didepan bangunan. Aktivitas pejalan kaki tidak terlalu kelihatan ramai dan umumnya mereka hanya lewat saja.

- Segmen IV

Di daerah ini ramai dengan aktivitas pejalan kaki, yang diminati adalah toko penjual makanan dan buah-buahan, pelayanan jasa dan membaca berita didepan kantor Suara Merdeka. Disamping itu temuan lain yang diminati adalah tempat menunggu kendaraan umum di ujung barat jalan Pandanaran sisi selatan dan pertokoan di ujung barat jalan Pandanaran sisi utara.

Keramaian tersebut ditandai dengan banyaknya kendaraan pribadi diparkir di sepanjang sisi kiri dan kanan jalan Pandanaran segmen IV.

Keramaian di segmen IV dipengaruhi oleh Kawasan Tugu Muda dan sekitarnya (kedekatan aksesibilitas).

Aktivitas di keempat segmen tersebut, mempunyai kecenderungan bahwa adanya perbedaan intensitas dan suasana keramaian pengunjung yang dipengaruhi oleh letak geografis dan fungsi lingkungannya. Perbedaan tersebut yang memberikan kesan tidak adanya konfigurasi yang menyatu antar segmen.

Konfigurasi koridor jalan Pandanaran yang membentuk *setting* bagi pejalan kaki mempunyai kontribusi terhadap kebutuhan *attribute* dan *property* pejalan kaki.

Beberapa komponen yang menonjol kontribusinya adalah :

- Konfigurasi massa bangunan

  Posisi, ketinggian dan *facade* bangunan menunjukkan adanya heteroginitas yang tinggi. Hal ini terlihat di internal segmen I, segmen II, segmen III, dan segmen IV, belum lagi antar segmen. Di segmen I dan segmen IV terdapat bangunan tinggi sebagai fasilitas pelayanan jasa (perkantoran), di segmen II dan segmen III lebih didominasi oleh bangunan berlantai satu dan dengan ketinggian sedang. Semua bangunan sebagian besar berdiri sendiri, kecuali di segmen IV terdapat bangunan gandeng pertokoan.

- Jalur *pedestrian*

  Jalur *pedestrian* sisi utara jalan Pandanaran, menerus dari ujung timur sampai ujung barat dan beberapa tempat dipotong oleh jalan raya. Dimensi jalan *pedestrian* tersebut dimensinya relatif sama.

  Jalur *pedestrian* sisi selatan jalan Pandanaran menerus dari ujung timur sampai ujung barat namun dimensinya berbeda-beda terutama yang berada pada taman SPBU, taman dekat jalan Kiai Saleh didepan toko makanan, buah-buahan dan fasilitas pelayanan jasa dengan yang lainnya.

- Tata Hijau

  Di sepanjang jalan Pandanaran sisi utara terdapat pohon peneduh dari ujung timur sampai ujung barat, walaupun di beberapa tempat sudah tidak terawat lagi.

Di sepanjang jalan Pandanaran sisi selatan, terdapat pohon peneduh, menerus dari ujung timur sampai ujung barat namun terpotong didaerah taman (tidak ada pohon peneduh). Beberapa tempat dimuka toko makanan dan buah-buahan pohon peneduh tidak terawat.

Tuntutan kebutuhan *attribute* bagi pejalan kaki adalah :

- Aksesibilitas
- Adaptabilitas
- Kenyamanan *sensory*

Properties yang mendukung *attribute* tersebut adalah :

a) Aksesibilitas
   - Kemudahan pencapaian antar segmen.

b) Adaptabilitas
   - Kemudahan penyesuaian terhadap lingkungan dengan perbedaan aktivitas.

c) Kenyamanan *sensory*
   - Terhindar dari sinar matahari langsung (terlindung bayangan pohon)

4.3.4 Temuan penelitian yang berkaitan dengan tempat parkir ditepi jalan (*Curb Parking*).

Di sepanjang jalan Pandanaran disediakan tempat parkir di tepi jalan, terutama yang dimanfaatkan adalah di segmen I dan segmen IV. Kendaraan bermotor banyak memanfaatkan, sesuai dengan tuntutan *attribute*-nya adalah aksesibilitas, keamanan dan kenyamanan *sensory*

Gambar 4.31 Parkir Mobil Didepan Toko Makanan Jalan Pandanaran Segmen IV

dengan *property* kemudahan pencapaian, mudah melihat penumpang dan mudah untuk menuju dan meninggalkan tempat parkir. Sedangkan pejalan kaki (yang berjalan dijalur *pedestrian* dan tepi jalan raya) mempunyai *attribute* aksesibilitas dan keamanan. Kepentingan kedua jenis aktor tersebut sering konflik, demikian juga kepentingan kendaraan yang menuju dan keluar tempat parkir konflik dengan lalu lintas di jalan raya.

Property yang mendukung *attribute* pejalan kaki sebagai berikut :

a) Aksesibilitas

- Mudah pencapaian ke pertokoan dan fasilitas pelayanan jasa.

b) Keamanan

- Tidak terserempet kendaraan.

Property yang mendukung *attribute* sopir kendaraan :

c) Aksesibilitas

- Mudah dicapai oleh penumpangnya.

d) Keamanan

- Tidak terserempet kendaraan dan aman terhadap bahaya lainnya

e) Kenyamanan *sensory*

- Terhindar dari sinar matahari langsung (terlindung bayangan pohon).

4.4 Pembahasan

Perilaku pejalan kaki pada koridor jalan Pandanaran banyak ragamnya sesuai dengan kondisi dan aktivitasnya, misalnya pada waktu menuju pertokoan, dan fasilitas pelayanan jasa, belanja pada PKL, menunggu kendaraan umum, berjalan santai, menyeberang dan lain-lainnya. Perilaku terjadi melalui proses yang diawali dengan rangsangan terhadap sesuatu, persepsi, pemahaman kemudian adanya motivasi sebagai respon terhadap sesuatu yang dihadapi. Respon tersebut diungkapkan dalam bentuk tingkah laku seseorang dalam suatu lingkungan (*setting*).

Di samping itu tingkah laku tersebut dipengaruhi oleh ketersediaan ruang. Jika ruang yang terbentuk terlalu sempit, maka arus geraknya akan terganggu.

Weisman (1981) menggambarkan hubungan antara individu dengan organisasi atau instansi dalam satu sistem interaksi yang mengikut sertakan ruang atau *setting* kegiatan. Kerangka interaksi, tersebut disebut model sistem perilaku lingkungan.

Model tersebut memberikan berbagai isu penelitian yang berkaitan dengan 3 komponen yaitu : *setting*/tempat (jalur pejalan kaki), pemakai (pejalan kaki) dan fenomena perilaku (*attribute*/kualitas hubungan antara jalur pejalan kaki dengan perilaku pejalan kaki).

Sesuatu yang memberikan daya tarik dan mendukung intensitas kegiatan/aktivitas disebut *property*.

Selanjutnya Weisman (1981) mengatakan bahwa individu dapat dipandang sebagai manusia yang menggunakan *setting*. Manusia, baik individu maupun kelompok-kelompok berinteraksi didalam *setting*.

Dalam penelitian ini akan dilakukan pembahasan terhadap temuan.

4.4.1 Pembahasan terhadap tuntutan kebutuhan pejalan kaki.

Pembahasan ini menyangkut tentang tuntutan kebutuhan *attribute* dan *property* bagi pejalan kaki.

Menurut Weisman (1981), proses interaksi yang terjadi, tidak hanya antara manusia dengan manusia, tetapi juga interaksi antara manusia dengan lingkungan, yang disebut konsep *attribute*. Yang dimaksud dengan *attribute* adalah indera perangsang kenyamanan aktivitas, kesesakan, sosialisasi, privasi, kontrol, aksesibilitas, adaptabilitas dan makna.

Pada jalan pejalan kaki koridor jalan Pandanaran memiliki *attribute* aksesibilitas, kenyamanan (fisik dan *sensory*), keamanan, vasibilitas dan kesesakan.

a) Aksesibilitas

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

Agar supaya menyenangkan, pejalan kaki harus memiliki rute sepintas mungkin, bebas dari hambatan dari suatu lokasi ke tujuan lokasi lain (Utermann, 1984).

Upaya yang dilakukan oleh pejalan kaki untuk mendapatkan kemudahan bergerak mencapai tujuan antara lain berdiri untuk siap

naik kendaraan/angkutan umum, mencari ruang gerak berjalan menuju ketempat belanja/fasilitas pelayanan jasa.

Kegiatan pejalan kaki yang banyak dilakukan di jalur pejalan kaki adalah berjalan, duduk dan berdiri (Brambilla, 1977). Hal ini terjadi di jalan Pandanaran segmen I, segmen II, sedangkan pada segmen III dan segmen IV hanya berjalan dan berdiri, karena di jalan Pandanaran segmen I dan segmen II terdapat dinding pembatas selokan drainase dan jalur pejalan kakisetinggi 45 cm yang digunakan untuk duduk pejalan kaki sewaktu menunggu angkutan umum.

Michael Jones (Leksono, 1995 dalam Widayanti, 1996) mengatakan bahwa sirkulasi manusia dalam kaitan dengan kemudahan dapat diartikan sebagai dimensi minimum ruang sirkulasi adalah 90 cm dan jarak capai tidak lebih 60 m serta harus memperhatikan kelancaran sirkulasi (tidak menyulitkan pemakai, tidak berliku-liku dan tidak membahayakan).

Pembatasan-pembatasan fisik diluar pejalan kaki dapat memberikan pengaruh yang kuat pada pilihan arah perjalanan pejalan kaki. Rute yang langsung dan pendek atau lebih diminati, sedangkan jalan yang melengkung atau membentang jauh akan dihindari (Brambilla, 1977). Faktor lain yang mempengaruhi perilaku pejalan kaki adalah penempatan elemen pendukung di sepanjang jalur pejalan kaki, apabila di sepanjang jalur pejalan kaki tidak terdapat elemen pendukung, tidak banyak pejalan kaki yang mau berjalan diatasnya dan cenderung akan berjalan dengan cepat ke tujuan.

Attribute aksesibilitas berkaitan dengan aktivitas pejalan kaki meliputi :

- Memilih jalur sirkulasi yang diinginkan.
- Menuju ke tempat perbelanjaan atau fasilitas pelayanan jasa.
- Lebih cepat mencari jalan.
- Memilih berdiri untuk cepat menuju kendaraan/angkutan umum.

Sehubungan dengan tuntutan kebutuhan *attribute* tersebut, pejalan kaki memilih :

- Ujung timur jalur pejalan kaki sisi selatan di segmen I.
- Jalur pejalan kaki didepan toko Merbabu, Hotel Graha Santika dan toko Gramedia.
- Tepi selatan jalan Pandanaran di segmen I.
- Jalur pejalan kaki di segmen II dan segmen III.
- Jalur pejalan kaki didepan toko makanan, buah-buahan dan fasilitas pelayanan jasa di segmen IV.
- Tepi utara jalan Pandanaran segmen IV.
- Ujung barat jalur pejalan kaki sisi selatan di segmen IV.

Pejalan kaki membutuhkan jalur pejalan kaki yang dapat mempersingkat jarak tempuh, bebas dari halangan (permukaan rata tidak ada pohon, tiang listrik, tiang telepon letaknya tidak ditengah jalur pejalan kaki, posisi PKL dipinggir jalur pejalan kaki).

Dimensi jalur pejalan kaki yang cukup lebar untuk seorang pejalan kaki dan untuk kelompok (paling tidak 3 orang). Bagi pejalan kaki yang sedang menunggu kendaraan umum, membutuhkan keleluasaan untuk naik kendaraan umum.

b) Kenyamanan

Kenyamanan adalah suatu keadaan lingkungan yang memberi rasa yang sesuai, kepada panca indera dan *antropemetry* disertai fasilitas yang sesuai dengan kegiatannya (Weisman, 1981).

Antropemetry adalah proporsi dan dimensi tubuh manusia serta karakter fisiologis lain-lainnya dan kesanggupan berhubungan dengan berbagai kegiatan manusia yang berbeda-beda dan mikro lingkungan.

Kenyamanan terjadi setelah ditangkap melalui penglihatan oleh mata, pendengaran oleh telinga, penciuman oleh hidung, perabaan oleh kulit dan mengecapan oleh mulut.

- **Kenyamanan fisik**

Kondisi fisik jalur pejalan kaki koridor jalan Pandanaran belum memberikan kenyamanan fisik bagi pejalan kaki. Hal ini disebabkan *setting* jalur pejalan kaki belum memberikan pelayanan dengan baik kepada pejalan kaki atau dengan perkataan lain belum sepenuhnya memenuhi syarat *antropometry*. Keadaan ini yang menyebabkan pejalan kaki masih banyak tidak menggunakan jalur pejalan kaki dalam melakukan aktivitasnya, tetapi lebih memilih tepi jalan raya (jalur pejalan kaki belum menyenangkan bagi pejalan kaki).

Tujuan memilih tepi jalan raya adalah memilih jarak tempuh yang relatif lebih pendek.

Menurut Utermann (1984), faktor yang mempengaruhi jarak tempuh adalah :

- Waktu yang berkaitan dengan maksud atau kepentingan berjalan kaki. Waktu berbelanja dapat mencapai 2 (dua) jam. Jarak tempuh orang berjalan kaki di Amerika 455 meter.
- Kenyamanan orang berjalan kaki dipengaruhi oleh cuaca dan jenis aktifitas. Jarak tempuh orang berjalan kaki di Indonesia ± 400 meter dan untuk berjalan kaki membawa barang : 300 meter.

Disisi lain jalur pejalan kaki harus dapat melayani pejalan kaki dengan baik. Agar jalur pejalan kaki berfungsi baik, menurut Utermann (1984), harus memenuhi syarat : keamanan (mudah bergerak dan terlindung terhadap kendaraan bermotor), menyenangkan (memiliki rute sepintas mungkin dan bebas hambatan), kenyamanan (jalur yang mudah dilalui) dan daya tarik (terdapat elemen yang menimbulkan daya tarik).

Keamanan merupakan salah satu faktor untuk memenuhi kebutuhan kenyamanan fisik. Abraham Maslow, 1984 (dalam Susi Wijayanti, 2000) mengatakan bahwa keamanan fisik adalah salah satu jenis kebutuhan manusia, yaitu rasa aman pada diri manusia yang terdapat secara lahiriyah.

Attribute kenyamanan fisik berkaitan dengan aktivitas pejalan kaki. Aktivitas tersebut adalah berjalan untuk kepentingan berbelanja dan urusan pelayanan jasa, berdiri dan duduk untuk menunggu kedatangan kendaraan umum, dan berjalan-jalan santai.

PUSTAK-UNDIP

Pejalan kaki mempunyai kecenderungan memilih tempat yang dianggap dapat menjamin kenyamanan fisik, adalah :

- ✓ Ujung timur jalur pejalan kaki sisi selatan (dekat Simpang Lima).
- ✓ Jalur pejalan kaki didepan toko Gramedia, hotel Graha Santika dan toko Merbabu.
- ✓ Ujung barat jalur pejalan kaki didekat SPBU (segmen II) dan didekat taman (segmen III).
- ✓ Tepi jalan raya di depan toko makanan, buah-buahan dan fasilitas jasa (di segmen IV).
- ✓ Jalur pejalan kaki di depan kantor Suara Merdeka (di segmen IV).
- ✓ Ujung barat jalur pejalan kaki sisi selatan (dekat Tugu Muda)

- **Kenyamanan *sensory*.**

Kenyamanan *sensory* dibutuhkan oleh pejalan kaki yaitu teduh terhindar dari sinar matahari langsung. Hal ini dibutuhkan agar supaya tidak menggangu aktivitas pejalan kaki.

Menurut Utermann (1984), salah satu gangguan pejalan kaki dalam melakukan aktivitasnya adalah faktor cuaca. Apabila sinar matahari langsung mengenai tubuh pejalan kaki, semakin lama akan mengurangi minat untuk melakukan aktivitas. Namun sesungguhnya berjalan kaki mempunyai kelebihan yaitu kecepatan rendah, menguntungkan karena dapat mengamati lingkungan sekitar dan mengamati obyek secara detail serta mudah menya-

dari lingkungan sekitarnya (Amos Rapoport, 1977). Mengenai berjalan kaki Gedeon Geovani (1977) mengungkapkan bahwa berjalan kaki merupakan sarana transportasi yang menghubungkan antara fungsi kawasan, terutama kawasan perdagangan, kawasan budaya dan kawasan permukiman. Namun moda tersebut memiliki keterbatasan, karena kurang handal untuk melakukan perjalanan jarak jauh, peka terhadap gangguan alam serta hambatan yang diakibatkan oleh lalu lintas kendaraan (Syaifudin, 1988). Untuk mempertahankan minat melakukan aktivitasnya, pejalan kaki mempunyai tuntutan kebutuhan yaitu terhindar dari gangguan sinar matahari langsung. Aktivitas tersebut adalah menunggu kendaraan umum, berjalan untuk belanja dan urusan pelayanan jasa, membaca berita di papan tempel surat kabar dan berjalan-jalan santai.

Pejalan kaki mempunyai kecenderungan memilih tempat yang dianggap menjamin kenyamanan *sensory*, adalah :

- ✓ Ujung timur jalur pejalan kaki sisi selatan (dekat Simpang Lima).
- ✓ Ujung barat jalur pejalan kaki di segmen II (dekat SPBU), di segmen III (di dekat taman), dan di segmen IV (dekat Tugu Muda).
- ✓ Jalur pejalan kaki di depan penjual makanan dan buah-buahan di segmen I.
- ✓ Jalur pejalan kaki di depan kantor Suara Merdeka.

c) Keamanan

Menurut Utermann (1984) bahwa pejalan kaki harus mudah untuk bergerak atau berpindah dengan perlindungan kendaraan bermotor.

Attribute keamanan berkaitan dengan aktivitas pejalan kaki. Aktivitas tersebut adalah berjalan untuk belanja dan urusan pelayanan jasa, berjalan-jalan dengan santai dan menyeberang di jalan raya.

Pejalan kaki mempunyai kecenderungan memilih tempat yang dianggap menjamin keamanan adalah :

- Jalur pejalan kaki di depan toko Gramedia, hotel Graha Santika, dan toko Merbabu.
- Jalur pejalan kaki di depan toko makanan dan buah-buahan di segmen IV.
- Jalur pejalan kaki di segmen II dan Segmen III.

Pejalan kaki yang akan menyeberangi/melintas jalan raya menoleh kekanan dan kekiri, untuk menjaga diri supaya tidak terserempet kendaraan. Aktivitas ini umumnya dilakukan pada bagian jalan Pandanaran tempat pertemuannya dengan jalan raya lainnya atau penghubung antara tempat spesifik berkumpulnya pejalan kaki, Tempat-tempat tersebut yaitu ujung timur jalan Pandanaran (pertemuannya dengan jalur lingkar Simpang Lima), ujung barat jalan Pandanaran segmen I (pertemuannya dengan jalan Pandanaran II), ujung barat jalan Pandanaran Segmen II (pertemuannya dengan jalan Mugas), ujung barat jalan Pandanaran segmen III (sebelum pertemuannya dengan jalan Pekunden)dan ujung timur jalan

Pandanaran segmen IV (pertemuannya dengan jalan kiai Saleh dan jalan Pekunden).

Utermann (1984) mengatakan bahwa pejalan kaki harus mudah bergerak dan berpindah dengan perlindungan terhadap kendaraan bermotor. Selanjutnya Shirvani (1985) mengungkapkan bahwa pejalan kaki memerlukan fasilitas yang aman terhadap bahaya kendaraan bermotor dan permukaan rata berupa trotoar (jalur *pedestrian*) dan terletak di tepi jalan raya. Di samping itu jalur pejalan kaki memilih jalur menyeberang sebagai fasilitas pengaman untuk menghindari konflik dengan moda angkutan lain. Uraian tersebut menggambarkan betapa pentingnya fasilitas jalur penyeberangan untuk diadakan di koridor jalan Pandanaran.

d) Kesesakan

Kesesakan adalah situasi dimana seseorang atau sekelompok orang sudah tidak mampu mempertahankan ruang pribadinya (Weisman, 1981). *Attribute* kesesakan berkaitan dengan aktivitas pejalan kaki. Aktivitas tersebut adalah berjalan untuk kepentingan berbelanja dan urusan pelayanan jasa serta berjalan-jalan santai.

Pejalan kaki mempunyai kecenderungan memilih tempat yang dianggap menjamin terhindar dari kesesakan, adalah :

- Jalur pejalan kaki di depan toko Gramedia, hotel Graha Santika, dan toko Merbabu.
- Tepi jalan raya di depan toko makanan, buah-buahan dan fasilitas pelayanan jasa (di segmen IV).
- Jalur pejalan kaki antara Simpang Lima – jalan Pandanaran II.

Kesesakan tersebut terjadi berkaitan dengan jarak antar individu dalam melakukan kontak sosial. Hall (1966) mengatakan tentang tingkatan jarak dalam orang melakukan kontak sosial adalah jarak yang berbeda-beda antar manusia yang dianggap menyenangkan untuk melakukan interaksi sosial, antara lain :

- Jarak intim, fase jauh 15 cm – 45 cm merupakan jarak sentuhan, pandangan distorsi karena terlalu dekat dengan pejalan kaki lainnya.
- Jarak sosial antara PKL dan pejalan kaki sekitar 100 cm. Menurut Hall (1966), jarak sosial fase dekat (120 cm – 210 cm) merupakan batas dominasi, karena jarak cukup dekat, tetapi belum termasuk jarak sentuh. Pandangan terhadap detail wajah jelas dan suara normal, jarak yang dekat untuk bisnis yang tidak terlalu formal.
- Pejalan kaki memiringkan badan saat melewati jalur pejalan kaki dimuka toko makanan dan buah-buahan, karena tuntutan *attribute* aksesibilitas, jalur pejalan kaki tersebut memiliki dimensi 150 cm, namun dengan adanya PKL dengan posisi dipinggir kiri dan kanan secara berseling, dimensi efektif ruang gerak pejalan kaki menjadi sekitar 85 cm.
- Jarak 85 cm adalah jarak pribadi fase jauh (75 cm–120 cm), pandangan baik, gerakan tangan terlihat dan suara sedang/perlahan, jarak yang memadai untuk pembicaraan soal-soaial pribadi (Hall, 1966).
- Utermann (1984) mengatakan bahwa dimensi jalur pejalan kaki untuk 2 (dua) orang minimal dimensinya 150 cm dan untuk 3 (tiga) orang minimal dimensinya 200 cm.

Berdasar teori tersebut, jalur pejalan kaki didepan toko makanan dan buah-buahan yang berdimensi 150 cm, sebenarnya hanya untuk 2 (dua) orang. Apabila yang lewat kelompok pejalan kaki lebih dari 2 (dua) orang, dilakukan dengan berjalan iring-iringan. Namun dengan adanya PKL, pejalan kaki membutuhkan dimensi jalur pejalan kaki lebih dari 150 cm.

e) Visibilitas

Visibilitas diartikan sebagai jarak penglihatan dimana terlihat dengan jelas obyek yang diamati termasuk akses dan komponen *setting* (Weisman, 1981).

Selanjutnya Hesselgren, 1975 (dalam Sasi Wijayanti, 2000) mengatakan bahwa jarak penglihatan berkaitan dengan jarak yang dirasakan oleh manusia. Jarak yang dirasakan bukan hanya jarak secara dimensional atau geometris saja, tetapi menyangkut persepsi visual dimana seseorang merasa ada tidaknya halangan untuk mencapai obyek yang dituju.

Tuntutan pejalan kaki untuk merasa ada tidaknya halangan mencapai subyek yang dituju tersebut berkaitan dengan kebutuhan *attribute* sosialitas yaitu kemampuan seseorang dalam melakukan hubungan sosial pada suatu *setting* (dimana orang dapat mengungkapkan dirinya dalam hubungan perilaku sosial).

Jarak antara perorangan, perilaku non verbal seperti sudut tubuh, kontak mata, ekspresi muka turut menunjang kualitas sosialisasi (Weisman,1981).

Dan ada tidaknya halangan mempengaruhi kemampuan pandangan,

seperti diungkapkan Spreiregen (1965), tentang pandangan normal menurut jarak yaitu melihat manusia (1220 m), membedakan aktivitas (137 m) mengenali muka seseorang (24,5 m), memahami ekspresi (10,2 m) dan melakukan percakapan (3,1 m).

Attribute visibilitas berkaitan dengan aktivitas pejalan kaki. Aktivitas tersebut adalah berjalan untuk belanja dan urusan pelayanan jasa, duduk dan berdiri menunggu kendaraan umum dan berjalan santai. Pejalan kaki mempunyai kecenderungan memilih tempat yang dianggap dapat menjamin visibilitas, adalah :

- Ujung timur jalur pejalan kaki sisi selatan (dekat Simpang Lima).
- Ujung timur barat pejalan kaki sisi selatan di segmen II (dekat SPBU), di segmen III (dekat taman) dan di segmen IV (dekat Tugu Muda).
- Tepi jalan raya di depan toko makanan, buah-buahan dan fasilitas pelayanan jasa (di segmen IV).
- Jalur pejalan kaki di segmen I. segmen II dan segmen III.

4.4.2 Pembahasan yang menyangkut tentang tuntutan kebutuhan *attribute* dan *property* bagi PKL, penarik becak, sopir taksi, sopir kendaraan pribadi, sopir kendaraan umum.

Attribute aktor-aktor tersebut adalah aksesibilitas, kenyamanan *sensory* dan keamanan.

a) Aksesibilitas

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

Kemudahan bergerak tersebut diartikan sebagai kemudahan

pencapaian pejalan kaki dan sarana transport tersebut.

Dalam hal ini Rapoport (dalam Mouden, 1987) mengklasifikasikan kegiatan yang terjadi di jalan raya dan di jalur pejalan kaki, yaitu pergerakan non *pedestrian* (kendaraan) dan aktivitas pedestrian (sebagai fungsi transportasi dan aktifitas statis *pedestrian*). Ruang jalur pedestrian berfungsi sebagai ruang interaksi masyarakat dengan sistem transportasi jalan raya dan transportasi di jalur pejalan kaki yang berhubungan satu sama lain di media tempat parkir. Hubungan tersebut dinyatakan dalam bentuk kemudahan aksesibilitas.

Attribute aksesibilitas berkaitan dengan aktivitas meliputi :

- Mencari/menunggu calon penumpang (penarik becak, sopir taksi, sopir kendaraan umum).
- Menunggu penumpang (sopir mobil pribadi).
- Menunggu calon pembeli (PKL).

Aktor-aktor tersebut mempunyai kecenderungan memilih tempat yang menjamin aksesibilitas, adalah :

- Ujung timur jalan Pandanaran sisi selatan (dekat Simpang Lima).
- Tepi utara jalan Pandanaran di depan toko Gramedia, hotel Graha Santika dan toko Merbabu.
- Tepi selatan jalan Pandanaran di depan toko makanan, minuman dan fasilitas pelayanan jasa.
- Ujung barat jalan Pandanaran sisi selatan (dekat Tugu Muda).
- Di tempat ini PKL, penarik becak, sopir taksi, sopir kendaraan pribadi dan sopir kendaraan umum dapat melakukan aktivitasnya sesuai dengan *attribute* yang dipunyai.

b) Kenyamanan *Sensory*

Kenyamanan *sensory* adalah pemilihan tempat yang teduh terhindar dari sinar matahari langsung.

Attribute kenyamanan *sensory* berkaitan aktivitas PKL, penarik becak, sopir kendaraan pribadi, sopir taksi, sopir kendaraan umum yang meliputi :

- Mencari/menunggu calon penumpang (penarik becak, sopir taksi, sopir kendaraan umum).
- Menunggu penumpang (sopir kendaraan pribadi).
- Menunggu calon pembeli (PKL).

Aktor-aktor tersebut mempunyai kecenderungan memilih tempat yang menjamin kenyamanan *sensory*, adalah :

- Ujung timur jalan Pandanaran sisi selatan (dekat Simpang Lima).
- Tepi utara jalan Pandanaran, di depan toko Gramedia, hotel Graha Santika dan toko Merbabu.
- Tepi selatan jalan Pandanaran di depan toko makanan, buah-buahan dan fasilitas pelayanan jasa.
- Ujung barat jalan Pandanaran sisi selatan (dekat Tugu Muda).

Ditempat ini PKL, penarik becak, sopir taksi, sopir kendaraan pribadi dan sopir kendaraan umum terpenuhi kebutuhan *attribute*-nya karena pohon pelindung relatif rindang.

c) Keamanan

Keamanan yang berhubungan dengan aktor-aktor tersebut adalah kebutuhan keamanan fisik. Abraham Maslow (1984) mengatakan

bahwa keamanan fisik yaitu rasa aman yang didapat yang terdapat secara lahiriyah seperti berlindung didalam rumah, menghindari bahaya binatang buas ataupun iklim dan cuaca.

Attribute keamanan berkaitan dengan aktivitas aktor. Aktivitas tersebut adalah :

- Menunggu penumpang (sopir mobil pribadi).
- Mencari/menunggu calon penumpang (sopir taksi, sopir kendaraan umum dan penarik becak).
- Menunggu calon pembeli (PKL).

Aktor-aktor tersebut mempunyai kecenderungan memilih tempat yang menjamin keamanan, adalah :

- Ujung timur jalan Pandanaran sisi selatan (dekat Simpang Lima).
- Tepi utara dan selatan jalan Pandanaran, segmen I.
- Jalur pejalan kaki di muka toko Gramedia, hotel Graha Santika dan toko Merbabu.
- Jalur pejalan kaki di muka toko makanan dan buah-buahan dan fasilitas pelayanan jasa di segmen IV.
- Tepi utara dan selatan jalan Pandanaran segmen IV.
- Ujung barat jalan Pandanaran sisi selatan (dekat Tugu Muda).

4.4.3 Pembahasan yang menyangkut tentang hubungan antar segmen jalan Pandanaran dan konfigurasi koridor jalan Pandanaran.

Sebagai suatu koridor kawasan perdagangan dan jasa, yang besar kontribusinya dalam perkembangan perekonomian kota Semarang, diharapkan memberikan pelayanan yang bagi pengunjung,

antara lain pejalan kaki. Pelayanan baik tersebut akan mengangkat citra jalan Pandanaran. Hal tersebut akan terwujud apabila semua segmen, termasuk unsur-unsur pendukungnya saling mengisi untuk menciptakan daya tarik. Tidak perlu monoton, walau ada perbedaan, tetapi ada hubungan dan suasana yang serasi antara satu dengan yang lain.

Cliff Moughtin (1992) mengatakan bahwa rancangan jalan merupakan satu kesatuan apabila bentuk bangunan sebagai permukaan-permukaan dari pada sebagai massa bangunan. Jika jarak bangunan sepanjang jalan mempunyai banyak variasi bentuk, dan pola-ruang, hal ini akan menghilangkan arti kesatuan jalan. Penggunaan material yang umum, detail dan elemen arsitektur akan memperkuat kesatuan jalan dalam berbagai pandangan.

Menurut Krasner dan Ullman (1973) dalam Boedoyo (1986) bahwa lingkungan merupakan faktor utama dalam mengatur batasan dan kemungkinan tingkah laku. Arsitektur mempunyai fungsi untuk meningkatkan kondisi lingkungan tersebut, agar tingkah laku manusia menjadi lebih bermanfaat, lebih efektif dan lebih efisien dalam interaksi dengan lingkungan yang ada.

Rapoport (1990) mengatakan aspek-aspek yang berpengaruh dalam interaksi adalah aspek budaya (kebiasaan dan kecenderungan dalam melakukan kegiatan) dan aspek *perceptual* (karakteristik suatu *setting* untuk mendukung kegiatan).

Aspek-aspek tersebut dapat menentukan bentukan fisik suatu *setting* dan mempengaruhi kegiatan-kegiatan yang muncul pada suatu *setting*, karena reaksi manusia terhadap suatu ingkungan merupakan respon

menyeluruh terhadap konfigurasi komponen lingkungan (Rapoport, 1977). Selanjutnya Rapoport (1977) mengatakan bahwa pada *setting* yang berbeda, orang bisa berperilaku berbeda dan akan berusaha menyesuaikan diri.

Apabila ditinjau dari kemampuan jangkau pejalan kaki sekitar 455 m (Spreiregen, 1965), dimana pejalan kaki hanya mampu berjalan sepanjang setiap segmen, yang ditandai dengan tempat berkumpul menunggu kendaraan umum pada setiap ujung segmen, maka kesan terbaginya jalan Pandanaran menjadi 4 (empat) bagian lebih jelas lagi.

Keadaan jalur pejalan kaki di sepanjang jalur pejalan kaki dapat dibenahi, menurut Utermann (1984), apabila memenuhi persyaratan keamanan (mudah bergerak dan perlindungan terhadap kendaraan, menyenangkan (rute sepintas mungkin bebas hambatan dari suatu ke lokasi lain), kenyamanan (jalur yang mudah dilalui) dan daya tarik (terdapat elemen yang menimbulkan daya tarik).

Tuntutan *attribute* pejalan kaki, yang berkaitan dengan hubungan antar segmen adalah aksesibilitas, adaptabilitas dan kenyamanan *sensory*.

a) Asesibilitas

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

Kemudahan bergerak tersebut diartikan sebagai kemudahan pencapaian melalui jalur pejalan kaki dan segmen satu ke segmen lainnya.

Menurut Michael Jones (Leksono, 1995 dalam Widayanti, 1996)

mengungkapkan bahwa sirkulasi manusia dalam kaitan dengan kemudahan dapat diartikan sebagai dimensi minimum ruang sirkulasi adalah 90 cm dan jarak capai tidak lebih 60 m serta harus memperhatikan kelancaran sirkulasi (tidak menyulitkan pemakai, tidak berliku-liku dan tidak membahayakan). Menurut Ernst Nenfert (tahun 1970), dimensi ruang gerak yang dibutuhkan oleh pejalan kaki untuk 1 (satu) orang = 62,5 cm, untuk 2 (dua) orang = 115 cm dan untuk 3 (tiga) orang = 170 cm. Sedangkan menurut Utermann (1984) bahwa dimensi ruang pedestrian yang dibutuhkan di kawasan perdagangan untuk jalur berkapasitas 2 (dua) orang minimal 150 cm dan untuk kapasitas 3 (tiga) orang dibutuhkan 200 cm.

Dimensi jalur pejalan kaki di jalan Pandanaran terdapat perbedaan pada beberapa bagian jalan yaitu :

- Jalur pejalan kaki di depan toko makanan, buah-buahan dan fasilitas jasa lebarnya 150 cm – 250 cm.
- Jalur pejalan kaki di taman SPBU, lebarnya 190 cm (efektip 98 cm, karena terdapat pot bunga 92 X 92 cm).
- Jalur pejalan kaki di taman jalan Raden Saleh, lebarnya 80 cm.
- Jalur pejalan kaki lainnya lebarnya 305 cm.

Attribute aksesbilitas berkaitan aktivitas menyeberang dari segmen satu ke segmen lainnya.

Pejalan kaki mempunyai kecenderungan memilih tempat yang menjamin aksesibilitas, adalah :

- Jalur pejalan kaki sisi utara jalan Pandanaran.
- Jalur pejalan kaki sisi utara antara Simpang Lima dan SPBU.

b) Adaptabilitas

Adaptabilitas adalah kemampuan suatu lingkungan untuk menampung perilaku berbeda yang belum ada sebelumnya (Weisman 1981).

Segmen II dan segmen III terdapat fasilitas perdagangan dan pelayanan jasa yang berbeda dibandingkan dengan di segmen I dan segmen IV, baik dalam hal jenis, dimensi dan daya tariknya. Perbedaan ini yang mendorong terbentuknya lingkup aktivitas pejalan kaki dan tuntutan penyesuaian diri sewaktu masuk ke segmen satu ke segmen lainnya.

Dalam hal ini Rapoport (1977) mengungkapkan adanya kenyataan bahwa pada *setting* yang berbeda, orang bisa berperilaku berbeda dan akan berusaha menyesuaikan diri dengan aturan berperilaku pada *setting* tersebut sesuai dengan budayanya.

Dalam hal daya tampung, Lang (1987) berpendapat bahwa lingkungan mempunyai daya tampung, yaitu konfigurasi obyek dan segala sesuatu yang dimiliki oleh ruang tersebut, dapat menampung aktivitas tertentu secara spesifik.

Attribute adaptabilitas berkaitan aktivitas

- Berjalan menuju ketempat belanja dan fasilitas pelayanan jasa yang sudah/mudah dikenal.
- Berjalan di jalur pejalan kaki yang biasa dilewati.

Pejalan kaki mempunyai kecenderungan memilih tempat yang menjamin adaptabilitas, adalah :

- Jalur pejalan kaki di segmen I dan segmen IV.

- Beberapa bagian jalur pejalan kaki di segmen II dan segmen III di depan restoran, tempat penjualan kain, garmen, alat elektronik.
- Di ujung jalan Thamrin dekat KFC.

c) Kenyamanan *sensory*

Kenyamanan *sensory* adalah pemilihan tempat teduh terhindar dari sinar matahari (terlindung oleh bayangan pohon).

Kenyamanan *sensory* mendorong pejalan kaki dapat melakukan aktivitasnya dengan nyaman, tidak mudah capai.

Dalam hal kenyamanan, Utermann (1984) mengatakan kenyamanan orang untuk berjalan kaki dipengaruhi oleh faktor cuaca dan jenis aktivitas. Cuaca yang sangat panas akan mempengaruhi kenyamanan orang berjalan kaki. Orang akan enggan melewati suatu tempat, bila tempat tersebut tidak ada benda alam dan bangunan arsitektur yang mampu melindunginya.

Menurut Rubenstein (1992), elemen pendukung jalan pejalan kaki yang mampu mendukung fungsi jalur pejalan kaki, antara lain tanaman peneduh. Tanaman tersebut berfungsi sebagai pendukung, penyejuk, penyaring udara yang terpolusi, pengarah dan mempercantik kawasan.

Tanaman tersebut harus memenuhi kriteria tertentu dan Rustam Hakim (1987) mengungkapkan kriteria tersebut sebagai berikut :

- Memiliki ketahanan terhadap pengaruh udara.
- Bermassa daun padat.

- Jenis dan bentuk pohon seperti angsana, akasia besar.
- Tidak menghalangi pandangan.

Attribute kenyamanan *sensory* berkaitan dengan aktivitas sebagai berikut :

- Berjalan melalui jalur pejalan kaki dan tepi jalan raya.
- Membeli di PKL.
- Menunggu kendaraan umum.
- Duduk santai sambil interaksi

Pejalan kaki mempunyai kecenderungan memilih tempat yang menjamin kenyamanan *sensory*, adalah sepanjang jalur pejalan kaki/ tepi jalan raya yang terlindung bayangan pohon dan bangunan.

4.4.4 Pembahasan yang menyangkut tentang tempat parkir.

Tuntutan *attribute* pejalan kaki adalah aksesibilitas dan keamanan.

a) Aksesibilitas

Pejalan kaki (terutama di segmen I dan segmen IV) menggunakan tepi jalan raya disebabkan jalur pejalan kaki banyak hambatan oleh adanya PKL, permukaan jalan pedestrian naik turun dan rusak dan dimensi jalur pejalan kaki menjadi 70 cm yang menurut Ernst Neufert (1970) cukup 1 (satu) orang dalam keadaan statis, sedangkan umumnya pejalan kaki melakukan aktifitas tidak sendirian, terutama pada malam hari.

Posisi PKL terhadap jalur pejalan kaki membentuk ruang sirkulasi pejalan kaki berbelok belok, sedangkan pejalan kaki cenderung memilih sirkulasi yang langsung (sepintas mungkin, bebas hambatan) seperti diungkapkan oleh Utermann (1984) tentang kriteria jalur pejalan kaki. Disisi lain pejalan kaki menghindari ruang yang sesak, yang merupakan salah satu tuntutan *attribute* pejalan kaki yaitu setiap dimana seseorang atau sekelompok orang sudah tidak mampu mempertahankan ruang pribadinya (Weisman, 1981). Pejalan kaki membutuhkan ruang yang cukup untuk bisa dapat melihat sebelum menentukan untuk memasuki salah satu toko di kawasan perdagangan (Gideon Geovani, 1977).

Attribute aksesibilitas berkaitan dengan aktivitas sebagai berikut :

- Berjalan menuju ke tempat tujuan (toko dan fasilitas pelayanan jasa)
- Menuju kendaraan (pribadi/umum)
- Menuju ke tempat membaca surat kabar.

Pejalan kaki mempunyai kecenderungan memilih tempat yang menjamin aksesibilitas, adalah :

- Tepi jalan raya jalan Pandanaran segmen IV.
- Tepi jalan raya di depan toko Gramedia, hotel Graha Santika dan toko Merbabu.

b) Keamanan

Keamanan yang dimaksudkan adalah terhindar dari serempetan kendaraan, karena pejalan kaki melewati belakang kendaraan yang sedang diparkir disepanjang jalan raya.

Mengenai keamanan, Utermann (1984) mengatakan bahwa pejalan kaki harus mudah tergerak atau berpindah dengan perlindungan kendaraan bermotor. Sedangkan menurut Abraham Maslow, 1984 (dalam Susi Wijayanti, 2000) mengatakan bahwa pada hakekatnya keamanan adalah rasa aman pada diri manusia antara lain keamanan fisik yaitu rasa aman yang terdapat secara lahiriyah seperti menghindari iklim dan cuaca dan bahaya.

Attribute keamanan berkaitan dengan aktivitas sebagai berikut :

- Menuju ketempat pertokoan dan fasilitas pelayanan jasa.
- Menyeberang jalan menuju ketempat parkir kendaraan.

Pejalan kaki mempunyai kecenderungan memilih tempat menjamin keamanan adalah :

- Tepi jalan raya sisi selatan jalan Pandanaran segmen IV.
- Tepi jalan raya sisi utara jalan Pandanaran segmen I.

Tuntutan *attribute* kendaraan pribadi yaitu aksesibilitas, keamanan dan kenyamanan *sensory* (telah dibahas dalam butir 4.4.2 tentang tuntutan kebutuhan *attribute* dan *property* bagi PKL, penarik becak, sopir taksi, sopir kendaraan pribadi, sopir kendaraan umum).

Attribute kenyamanan *sensory* berkaitan dengan aktivitas menunggu penumpang.

Sopir kendaraan pribadi mempunyai kecenderungan memilih tempat yang menjamin kenyamanan *sensory* adalah sepanjang tepi jalan raya sisi selatan jalan Pandanaran segmen IV dan tepi jalan raya sisi utara jalan Pandanaran segmen I.

Untuk menjamin pelayanan yang baik bagi pejalan kaki yang sedang melakukan aktivitas di jalan Pandanaran, perlu adanya pembenahan lingkungan yang menyeluruh, antara lain pembenahan jalur pejalan kaki dan pengaturan tempat parkir.

Menurut Baker (1957), bahwa parkir ditepi jalan adalah cara tradisional dan bagi pusat kota penggunaan parkir tersebut tidak menguntungkan. Jenis parkir di tepi jalan (*curb parking*) tidak efisien dalam penggunaan ruang serta merupakan penyebab kelambatan dan kecelakaan lalu lintas. Hal tersebut dialami terutama bagi segmen I dan segmen IV.

Pada waktu-waktu sibuk, kendaraan diparkir lebih dari satu deret, sehingga mengurangi lebar efektif jalan yang mengakibatkan kurang lancarnya lalu lintas. Untuk kepentingan lancarnya lalu lintas, pemenuhan *attribute* pejalan kaki, sopir kendaraan pribadi, sopir taksi dan sopir kendaraan umum lainnya (bus dan angkutan kota), diperlukan penataan tempat parkir yang memenuhi kepentingan pihak yang terkait.

Menurut Baker (1957) persyaratan perancangan parkir adalah mudah dicapai dengan pendekatan perancangan lokasi yang jelas, pemberian tanda-tanda tempat parkir, penyesuaian iklim dan fasilitas tambahan untuk tempat parkir.

4.4.5 Pembahasan tentang pola *setting* di jalan Pandanaran.

Aspek budaya (keinginan, kebiasaan, kecenderungan dalam melakukan aktivitas) dan aspek *perceptual* (berkaitan dengan

karakteristik pada suatu *setting* untuk mendukung aktivitas), menentukan pembentukan fisik suatu setting dan mempengaruhi kegiatan-kegiatan yang muncul.

Reaksi manusia terhadap suatu lingkungan merupakan suatu respon menyeluruh terhadap konfigurasi komponen lingkungan, yaitu suatu bentuk fungsi yang selalu muncul dan dipengaruhi oleh kesan dan tujuan (Rapoport, 1977).

Suatu *setting* fisik bukan sekedar *setting* absolut, melainkan *setting* budaya dimana suatu sistem aktivitas berada pada ruang dan waktu (Rapoport, 1992).

Selanjutnya Rapoport (dalam Moudon, 1987) mengatakan bahwa perilaku memanfaatkan *setting* yang dianggap mendukung adalah suatu proses penyaringan, melalui nilai-nilai dan konsep yang dimiliki oleh individu atau kelompok.

Proses tersebut akan menghasilkan pilihan *setting* yang diinginkan dan yang tidak diinginkan untuk melakukan perilaku tertentu, dan akan mempengaruhi kegiatan yang mungkin terjadi atau tidak terjadi pada *setting* tersebut.

Mengenai pola *setting* ruang, David Canter (1977) menyatakan bahwa terdapat hubungan antara aktivitas, *attribute* fisik dan konsepsi dalam pembentukan (tempat). Model ruang ini digunakan dalam menentukan pola *setting* ruang.

Dalam pembahasan ruang setting di sepanjang jalan Pandanaran, akan dilakukan pengkajian terhadap temuan untuk setiap segmen jalan

Pandanaran sesuai dengan aktivitas dan *attribute* pejalan kaki dan ruang tempat aktivitasnya (lihat gambar 4.20).

Segmen I jalan Pandanaran.

Ruang jalur pejalan kaki sisi selatan jalan Pandanaran terbentuk secara fisik oleh pagar halaman bangunan (garis sempadan bangunan 14 m), dan ruang jalan raya. Posisi tersebut yang mendukung kecenderungan ruang tersebut berorientasi pada jalan raya, yang ditandai pula oleh dominasi aktivitas pejalan kaki berhubungan dengan ruang jalan raya. Ruang tersebut terbentang antara Kawasan Simpang Lima dan jalan Pandanaran II yang dilengkapi dengan deretan pohon perindang yang posisinya berada diantara jalur pejalan kaki dan jalan raya. Dimensi jalur pejalan kaki 305 cm.

Aktivitas yang terjadi adalah :

- Di kedua ujung jalur pejalan kaki terdapat aktivitas yang sama, yaitu duduk menunggu kedatangan kendaraan umum, naik/turun kendaraan umum, duduk sambil istirahat, siap menyeberang dan membeli di PKL. Aktivitas tersebut terjadi mulai pukul 08.00 sampai dengan pukul 17.00.
- Diantara kedua ujung jalur pejalan kaki terdapat aktivitas berjalan menuju fasilitas pelayanan jasa dan berjalan-jalan. Aktivitas tersebut terjadi mulai pukul 08.00 sampai dengan pukul 21.00.

Attribute pejalan kaki yang terjadi adalah aksesibilitas, visibilitas, kenyamanan fisik, kenyamanan *sensory*.

Berdasarkan ketiga komponen tersebut, dengan penekanan pada kebebasan bergerak dan kemudahan menentukan arah gerak pejalan kaki, gambaran pola *setting* di daerah ini adalah sebagai berikut :

- Perluasan dimensi jalur pejalan kaki dengan penutupan saluran drainase, dengan beton dan paving untuk menghilangkan sumber bau tak sedap sekaligus menambah kemampuan daya tampung jalur pejalan kaki (dimensi menjadi 600 cm).

  John Lang (1987) berpendapat bahwa lingkungan mempunyai kemampuan daya tampung, yaitu konfigurasi obyek dan segala sesuatu yang dimiliki oleh ruang tersebut, yang dapat menampung aktivitas tertentu secara spesifik :

  Daya tampung lingkungan dapat memberikan peluang atau sebaliknya membatasi munculnya perilaku dan pengalaman tertentu sesuai dengan persepsi kebutuhan pemakainya.

  Dengan perluasan daya tampung didaerah ini, akan lebih memberikan keleluasaan pejalan kaki dalam melakukan aktivitas dan pengaturan posisi pemakai jalur pejalan kaki lainnya.
- Penempatan PKL posisinya 1/3 dimensi jalur pejalan kaki, di dekat pagar halaman.
- Penempatan pohon perindang diameter daun 600 cm, tinggi pohon 300 cm, tiang listrik, tiang telepon, bak sampah, telepon umum pada posisi di pinggir jalur pejalan kaki untuk memberikan ruang gerak yang leluasa dan menarik bagi pejalan kaki.
- Penempatan lampu penerangan jalur pejalan kaki (3 buah lampu

setiap tiang lampu, tinggi tiang lampu 250 cm, jarak antar tiang lampu 10 m).

- *Setting* di ujung timur dan diujung barat jalur pejalan kaki.

  Pejalan kaki yang datang di tempat ini berkepentingan untuk istirahat sejenak, menunggu kedatangan kendaraan umum, naik turun kendaraan umum dan komunikasi.

  Ruang yang dibutuhkan berupa ruang terbuka yang terlindung terhadap bayangan pohon (diameter daun 600 cm, tinggi pohon 300 cm), dilengkapi dengan tempat duduk yang posisinya tidak jauh (± 500 cm) dari tempat pemberhentian kendaraan umum, dan mudah melihat kedatangan kendaraan umum (30 m).

  Di ujung barat jalur pejalan kaki telah tersedia halte bus yang jaraknya ± 250 cm dari tempat pemberhentian kendaraan umum.

- Penyediaan lampu jalur pejalan kaki (3 buah lampu, tinggi tiang lampu 250 cm, jarak antar tiang lampu 10 m) dengan tujuan media jalur pejalan kaki mendapat penerangan, untuk kepentingan aktivitas pejalan kaki dan aktor lainnya, khususnya diwaktu malam.

Ruang jalur pejalan kaki sisi utara jalan Pandanaran terbentuk secara fisik oleh pagar halaman bangunan (garis sepadan bangunan 14 m) dan ruang jalan raya. Posisi tersebut yang mendukung kecenderungan ruang tersebut berorientasi pada jalan raya yang ditandai oleh dominasi aktivitas pejalan kaki berhubungan dengan ruang jalan raya (media kegiatan transportasi dan penyeberangan), di samping aktivitas menuju ke toko dan fasilitas pelayanan jasa ruang tersebut terbentang

antara Kawasan Simpang Lima dan jalan Pandanaran I yang dilengkapi oleh deretan pohon perindang yang posisinya berada diantara jalur pejalan kaki dan jalan raya. Dimensi jalur pejalan kaki 305 cm.

Aktivitas yang terjadi adalah :

- Di bagian tengah bentangan jalur pejalan kaki tersebut (didepan toko Gramedia) tersedia halte bus dengan aktivitas duduk menunggu kedatangan kendaraan umum, naik turun kendaraan umum, duduk untuk istirahat sejenak. Aktivitas tersebut terjadi pukul 08.00 sampai dengan pukul 17.00.
- Di sepanjang ruang jalur pejalan kaki terdapat aktivitas berjalan menuju ke toko/fasilitas pelayanan jasa membeli di PKL, menuju ke kendaraan pribadi/taxi dan becak, berjalan-jalan/lewat. Aktivitas tersebut terjadi pukul 08.00 sampai dengan pukul 21.00.

Attribute pejalan kaki yang terjadi adalah aksesibilitas kenyamanan fisik, kenyamanan *sensory* dan kesesakan.

Berdasarkan ketiga komponen tersebut, dengan penekanan pada kebebasan bergerak dan kemudahan menentukan arah gerak pejalan kaki, gambaran pola *setting* didaerah ini adalah sebagai berikut :

- Penempatan PKL dengan posisi 1/3 dimensi jalur pejalan kaki, di dekat pagar halaman, untuk menambah keleluasaan gerak dan meningkatkan daya dukung terhadap aktivitas pejalan kaki, meng-hilangkan kesesakan dan kemudahan pencapaian ketempat parkir kendaraan dari jalur pejalan kaki, sesuai dengan kecenderungan pejalan kaki lebih memilih rute yang pendek dan langsung.

Brambilla (1977) mengatakan bahwa rute yang langsung dan pendek akan lebih diminati, sedangkan jalan yang melengkung atau membentang jauh akan dihindari.

- Penempatan pohon perindang (diameter daun 600 cm, tinggi pohon 300 cm), tiang listrik, tiang telepon, bak sampah, telepon umum pada posisi di pinggir jalur pejalan kaki untuk memberikan ruang gerak yang leluasa dan menarik bagi pejalan kaki.

  Brambilla 1977), mengemukakan bahwa faktor yang mempengaruhi perilaku pejalan kaki adalah penempatan elemen pendukung disepanjang jalur pejalan kaki, apabila disepanjang jalur pejalan kaki tidak terdapat elemen pendukung, tidak banyak pejalan kaki yang mau berjalan diatasnya dan cenderung akan berjalan dengan cepat ke tujuan.
- Ruang disekitar halte bus disediakan untuk memberi kemudahan pejalan kaki dalam mencapai kendaraan umum (ruang tepi jalan di depan halte bus tidak dialokasikan sebagai tempat parkir kendaraan bermotor dan becak).
- Penempatan lampu penerang jalur pejalan kaki (3 buah lampu setiap tiang lampu, tinggi tiang lampu 250 cm, jarak antar tiang lampu 10 m).
- Pembuatan tempat arahan penyeberangan jalan, berupa *zebra cross* 2 (dua) buah, minimal 30 m dari ujung-ujung jalan.

Segmen II dan segmen III jalan Pandanaran.

Ruang jalur pejalan kaki di kedua segmen tersebut mempunyai kondisi relatip sama, baik disisi utara maupun sisi selatan, terbentuk oleh pagar bangunan (garis sempadan bangunan 14 m) dan ruang jalan

UPT-PUSTAK-UNDIP

raya. Posisi tersebut mendukung kecenderungan ruang tersebut berorientasi ke jalan raya, yang ditandai pula oleh aktivitas pejalan kaki berhubungan dengan ruang jalan raya/kegiatan transportasi, penyeberangan dan penjualan bunga, di samping aktivitas menuju ke toko/fasilitas pelayanan jasa.

Ruang tersebut terbentang antara jalan Pandanaran II – jalan Mugas, jalan Pandanaran I – jalan Thamrin, jalan Mugas – jalan Kiai Saleh dan jalan Thamrin – jalan Pekunden, dilengkapi dengan deretan pohon perindang yang posisinya berada diantara jalur pejalan kaki dan jalan raya, kecuali di jalur pejalan kaki taman SPBU dan taman Kiai Saleh tidak terdapat pohon perindang.

Dimensi jalur pejalan kaki 305 cm, kecuali jalur pejalan kaki taman SPBU dan taman Kiai Saleh, masing-masing berdimensi 190 cm dan 80 cm.

Aktivitas yang terjadi adalah :

- Di sepanjang jalur pejalan kaki terdapat aktivitas menuju ke toko/ fasilitas pelayanan jasa, berjalan-jalan/lewat dan membeli pada PKL Aktivitas ini terjadi pukul 08.00 sampai dengan pukul 17.00/21.00.
- Di ujung jalur pejalan kaki terdapat aktivitas duduk/berdiri beristirahat sejenak/menunggu kedatangan kendaraan umum dan naik turun kendaraan umum dan komunikasi. Aktivitas terjadi pukul 08.00 sampai dengan pukul 14.00.

Attribute pejalan kaki yang terjadi adalah keamanan, aksesibilitas, kenyamanan *sensory*, kenyamanan fisik dan visibilitas.

Berdasarkan ketiga komponen tersebut dengan penekanan pada

kebebasan bergerak dan kemudahan menentukan arah gerak pejalan kaki, gambaran pola *setting* di daerah ini adalah sebagai berikut :

- Penempatan pohon pelindung (diameter daun 600 cm, tinggi pohon 300 cm), tiang listrik, tiang telepon, bak sampah, telepon umum pada posisi dipinggir jalur pejalan kaki, untuk memberikan ruang gerak yang leluasa dan menarik bagi pejalan kaki.
- Penempatan PKL dengan posisinya 1/3 dimensi jalur pejalan kaki, didekat pagar halaman untuk menjaga daya dukung terhadap aktivitas pejalan kaki.
- Perluasan jalur pejalan kaki sisi selatan di segmen II dengan menutup saluran drainase dengan beton dan paving, sekaligus untuk menghilangkan sumber bau tidak sedap.

  Perluasan dimensi jalur pejalan kaki tersebut untuk meningkatkan daya tampung terhadap aktivitas pejalan kaki.
- Di ujung-ujung jalur pejalan kaki disediakan ruang terbuka dilengkapi dengan tempat duduk bagi pejalan kaki yang istirahat sejenak, menunggu kedatangan kendaraan umum.
- Perluasan dimensi jalur pejalan kaki di taman SPBU dan taman Kiai Saleh menjadi 305 cm, dilengkapi dengan pohon perindang (berjajar, jarak 600 cm, diameter daun 600 cm, tinggi pohon 300 cm).
- Penempatan lampu penerang jalur pejalan kaki di sepanjang jalur pejalan kaki (masing-masing 3 buah lampu setiap tiang lampu, tinggi tiang lampu 250 cm, jarak antar tiang lampu 10 m).
- Pembuatan tempat arahan penyeberangan jalan, berupa *zebra cross* 2 (dua) buah, minimal 30 m dari ujung-ujung jalan.

Segmen IV jalan Pedestrian

Ruang jalur pejalan kaki sisi selatan jalan Pandanaran terbentuk secara fisik oleh *facade* bangunan dan ruang jalan raya. Posisi tersebut yang mendukung kecenderungan ruang tersebut berorientasi pada bangunan pertokoan dan fasilitas pelayanan jasa, yang ditandai pula oleh dominasi aktivitas pejalan kaki berhubungan dengan belanja dan urusan pelayanan jasa, di samping ada kaitannya dengan ruang jalan raya (media kegiatan transportasi dan penyeberangan).

Dimensi jalur pejalan kaki : 150 cm – 245 cm.

Aktivitas yang terjadi adalah :

- Di jalur pejalan kaki di muka pertokoan dan fasilitas pelayanan jasa, terdapat aktivitas berjalan untuk belanja dan urusan pelayanan jasa, berjalan menuju kendaraan pribadi/kendaraan umum. Aktivitas ini berlangsung pukul 08.00 sampai dengan pukul 21.00.
- Di jalur pejalan kaki ujung barat, terdapat aktivitas berdiri menunggu kedatangan kendaraan umum. Aktivitas tersebut berlangsung pukul 08.00 sampai dengan pukul 17.00.

Attribute pejalan kaki yang terjadi adalah aksesibilitas, kenyamanan *sensory*, kesesakan, visibilitas, kenyamanan fisik, keamanan.

Berdasarkan ketiga komponen tersebut, dengan penekanan pada kebebasan bergerak dan kemudahan menentukan gerak pejalan kaki, gambaran pola *setting* di daerah ini adalah sebagai berikut :

- Perluasan dimensi jalur pejalan kaki disesuaikan dengan dimensi jalur pejalan kaki di segmen lainnya (305 cm). Perluasan ini

dilakukan dengan mengundurkan dinding depan bangunan 60 cm – 155 cm. Perluasan tersebut dimaksudkan untuk memberikan keleluasaan gerak pejalan kaki dan memudahkan mengenal identitas toko/fasilitas pelayanan jasa.

- Penempatan PKL dengan posisi 1/3 dimensi jalur pejalan kaki di pinggir jalur pejalan kaki perbatasan dengan jalan raya, untuk menciptakan ruang gerak pejalan kaki bisa mengamati ke toko/ fasilitas pelayanan jasa sebelum menentukan pilihan. Namun posisi PKL tersebut diatur agar terdapat ruang gerak pejalan kaki untuk mencapai tempat parkir kendaraan pribadi/kendaraan umum.

  Brambilla (1977) mengatakan bahwa rute yang langsung dan pendek akan lebih diminati oleh pejalan kaki.
- Penempatan pohon perindang (diameter daun 500 cm, tinggi pohon 300 cm) di perbatasan antara jalur pejalan kaki dan jalan raya, diharapkan mampu memberikan perlindungan terhadap sinar matahari langsung bagi pemakai jalur pejalan kaki dan pinggir jalan raya.
- Penempatan lampu penerangan jalur pejalan kaki (tinggi 250 cm, 3 buah lampu setiap tiang lampu, jarak antar tiang 10 m), mampu memberikan penerangan bagi pejalan kaki dan aktor lainnya waktu melakukan aktivitas diwaktu malam.
- Penempatan tiang listrik, tiang telepon, tempat sampah, telepon umum dan fasilitas pendukung lain dipinggir jalur pejalan kaki, untuk memberikan ruang gerak pejalan kaki lebih leluasa.
- Di ujung barat jalur pejalan kaki disisi selatan (dekat Tugu Muda), disediakan ruang terbuka yang terlindung bayangan pohon,

dilengkapi dengan tempat duduk untuk istirahat sejenak pejalan kaki dan menunggu kedatangan kendaraan umum.

Ruang jalur pejalan kaki sisi utara jalan Pandanaran terbentuk secara fisik oleh pagar halaman (garis sempadan bangunan 14 m) dengan ruang jalan raya. Posisi tersebut mendukung kecenderungan ruang tersebut berorientasi pada jalan raya yang ditandai oleh adanya aktivitas pejalan kaki yang berhubungan dengan ruang jalan raya (media kegiatan transpotasi dan penyeberangan), disamping aktivitas menuju fasilitas pelayanan jasa dan membaca berita di surat kabar. Dimensi jalur pejalan kaki 275 cm.

Aktivitas yang terjadi adalah :

- Di sepanjang jalur pejalan kaki terdapat aktivitas berjalan menuju fasilitas pelayanan jasa, membeli di PKL, membaca berita di papan tempat surat kabar, berjalan-jalan/lewat, setiap menyeberang.
- Aktivitas tersebut berlangsung pukul 08.00 sampai dengan ± pukul 21.00.

Attribute pejalan kaki yang terjadi adalah kenyamanan fisik, kenyamanan *sensory*, aksesibilitas dan keamanan.

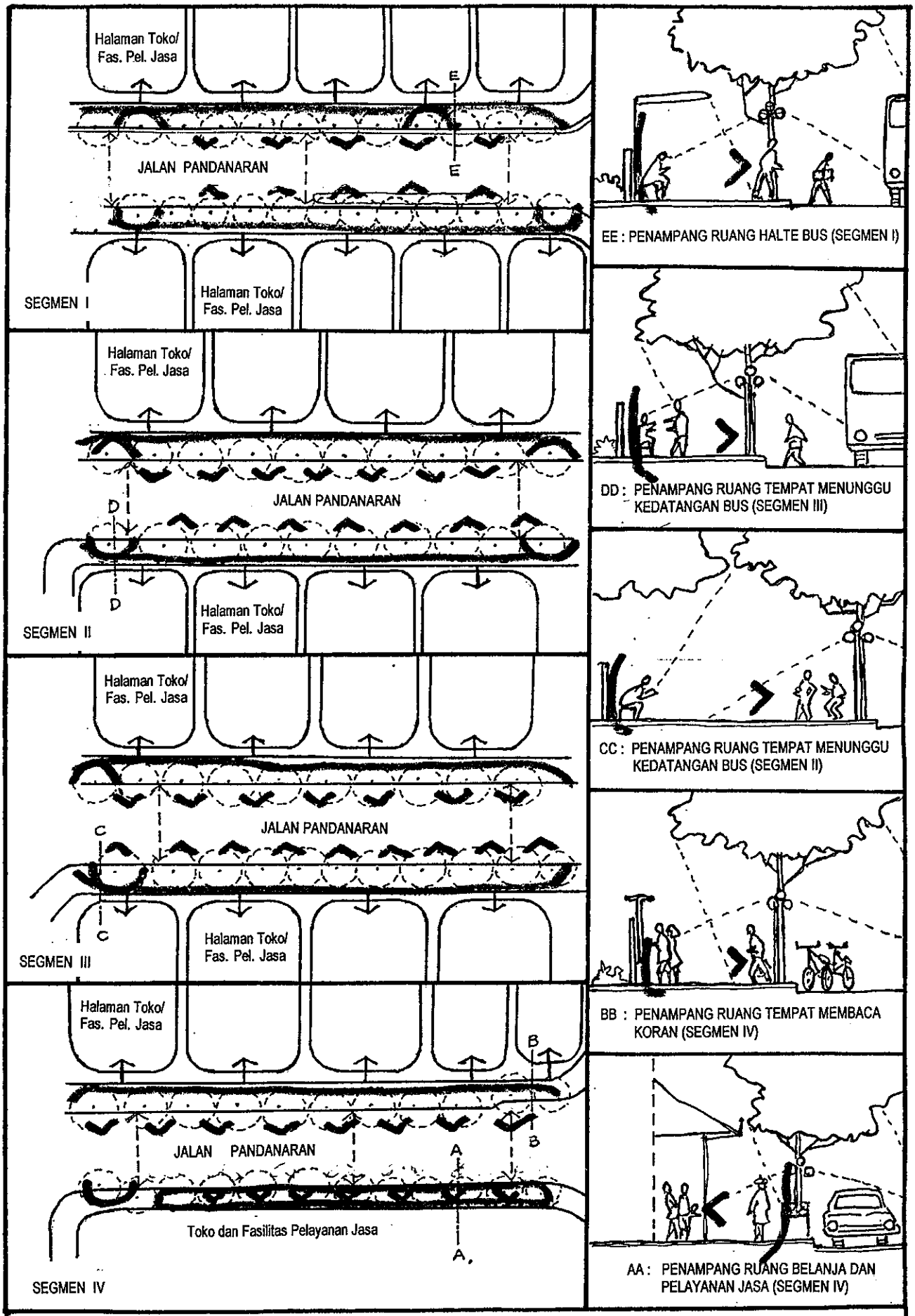
Berdasarkan ketiga komponen tersebut, dengan penekanan pada kebebasan bergerak dan kemudahan menentukan arah gerak pejalan kaki, gambaran pola *setting* di daerah ini adalah sebagai berikut :

- Perluasan dimensi jalur pejalan kaki disesuaikan dengan dimensi jalur pejalan kaki di segmen lainnya (305 cm). Perluasan tersebut dimaksudkan untuk memberikan keleluasaan gerak pejalan kaki dan

memberikan ruang yang lebih luas bagi pembaca berita di papan tempel surat kabar (didepan kantor Suara Merdeka).

- Penempatan PKL dengan posisi 1/3 dimensi jalur pejalan kaki di dekat pagar halaman dan diatur agar pejalan kaki bisa melihat bangunan fasilitas pelayanan jasa (terdapat jarak antara PKL).
- Penempatan pohon perindang (diameter daun 600 cm, tinggi pohon 300 cm) berderet di perbatasan antara jalur pejalan kaki dan jalan raya, diharapkan mampu memberikan perlindungan terhadap sinar matahari langsung bagi pemakai jalur pejalan kaki dan pinggir jalan raya.
- Penempatan lampu penerang jalur pejalan kaki (tinggi tiang lampu 250 cm, 3 buah lampu setiap tiang lampu, jarak antar tiang 10 m), mampu memberikan penerangan bagi pejalan kaki dan aktor lainnya waktu melakukan aktivitas diwaktu malam.
- Penempatan tiang listrik, tiang telepon, tempat sampah, telepon umum dan fasilitas pendukung lainnya di pinggir jalur pejalan kaki untuk memberikan ruang gerak pejalan kaki lebih leluasa.
- Pembuatan tempat arahan penyeberangan jalan, berupa *zebra cross* ditiga tempat yaitu 2 (dua) buah didekat ujung jalan (minimal 30 m) dari pertigaan (perempatan jalan) dan 1 (satu) buah dibagian tengah.
- Penempatan kendaraan para pembaca berita, di pinggir jalan, tidak melebihi 30 m dari perempatan jalan.

Disemua segmen jalan Pandanaran dilakukan perbaikan permukaan jalur pejalan kaki menjadi rata dan pembuatan kemiringan 15° pertemuannya dengan jalan masuk kehalaman, agar memberikan kenyamanan pejalan kaki melakukan aktivitas berjalan.



GAMBAR 4.20 : POLA SETTING JALUR PEJALAN KAKI DI JALAN PANDANARAN

BAB V

KESIMPULAN DAN REKOMENDASI

5.1 Kesimpulan

1) - Jalur pejalan kaki disepanjang jalan Pandanaran mempunyai kemampuan pelayanan berbeda, tergantung pada banyaknya kunjungan pejalan kaki, dimensi dan kondisi fisiknya.

- Permukaan jalur pejalan kaki yang tidak rata, letak pohon, letak tiang listrik, letak tiang telepon dan Pedagang Kaki Lima (PKL) membuat dimensi efektif jalur pejalan kaki berkurang, menyebabkan kurangnya kebebasan dan kenyamanan pejalan kaki melakukan aktivitas di jalur pejalan kaki. Mereka banyak melewati pinggir jalan raya, walaupun ada kekhawatiran terhadap keamanannya.

  Kurang terawatnya pohon pelindung dan tidak adanya tempat duduk yang nyaman (kecuali di halte bus), mengurangi kenyamanan pejalan kaki dalam melakukan aktivitas berdiri dan duduk sewaktu menunggu kedatangan kendaraan umum, bercakap-cakap atau melepas lelah.

- Fasilitas yang diharapkan dapat disediakan adalah lampu jalan pedestrian, tempat duduk, tanaman peneduh yang terawat.

Berdasarkan pembahasan temuan penelitian dapat disimpulkan sebagai berikut :

a) *Attribute* yang terjadi oleh pejalan kaki yang melakukan aktivitas di koridor jalan Pandanaran adalah aksesibilitas, kenyamanan

(kenyamanan fisik dan kenyamanan *sensory*), visibilitas, keamanan dan kesesakan.

Diantara jenis *attribute* tersebut yang lebih diminati oleh pejalan kaki selama melakukan aktivitas adalah aksesibilitas.

b) *Property* yang diinginkan oleh pejalan kaki dikoridor jalan Pandanaran, sebagai dukungan terhadap *attribute* adalah :

- Pejalan kaki dapat memiliki sirkulasi yang diinginkan untuk mencapai tujuan dengan cepat.
- Permukaan jalur pejalan kaki rata, tidak naik turun dan tidak terganggu lubang saluran drainase.
- Terhindar dari sinar matahari langsung.
- Tidak terserempet kendaraan
- Mudah melihat kedatangan kendaraan umum dan naik turun ke dan dari kendaraan umum.
- Tidak terhalang pohon, tiang listrik dan tiang telepon.

2) Pola *setting* yang terbentuk di sepanjang jalan Pandanaran berdasarkan tuntutan *attribute* dan *property* pejalan kaki serta *attribute* dan *property* aktor lain pengguna jalur pejalan kaki dan jalan raya, menunjukan adanya kesamaan dan perbedaan sesuai dengan posisi dan potensi setiap segmen.

3) *Attribute* yang digunakan oleh PKL, penarik becak, sopir kendaraan pribadi, sopir taksi dan sopir kendaraan umum adalah kenyamanan *sensory*, aksesibilitas, keamanan dan kontrol.

Diantara ketiga *attribute* tersebut yang lebih diminati oleh aktor-aktor tersebut adalah aksesibilitas.

Property yang diinginkan oleh aktor-aktor tersebut dalam melakukan aktivitas di koridor jalan Pandanaran sebagai dukungan terhadap *attribute*, adalah :

- Mudah dijangkau dan mudah mendapatkan calon penumpang.
- Mudah dijangkau penumpang.
- Mudah mendapatkan calon pembeli.
- Terhindar dari sinar matahari langsung.

4) Hubungan antar segmen jalan Pandanaran dan konfigurasi koridor jalan Pandanaran.

Tingkat keramaian kunjungan pejalan kaki di setiap segmen jalan Pandanaran yang relatip tidak sama, adanya deretan pohon yang terputus, dan tampilan bangunan yang bervariasi, memberi kesan bahwa jalan Pandanaran belum merupakan satu kesatuan, walau jalan tersebut kelihatan merupakan poros yang kuat.

Attribute pejalan kaki yang terjadi adalah aksesibilitas, adaptabilitas dan kenyamanan *sensory*.

Property yang diinginkan oleh pejalan kaki sebagai dukungan terhadap *attribute* adalah :

- Mudah pencapaian antar segmen (kejelasan tempat penyeberangan).
- Mudah menyesuaikan lingkungan yang mempunyai pembedaan aktivitas (kejelasan adanya tanda dan bangunan arsitektur).
- Terhindar dari sinar matahari langsung (terlindung bayangan pohon)

5) Tempat Parkir

a) *Attribute* pejalan kaki yang terjadi adalah aksesibilitas dan keamanan.

Property yang diinginkan oleh pejalan kaki sebagai dukungan terhadap *attribute* adalah :

- Mudah pencapaian ke pertokoan dan fasilitas pelayanan jasa.
- Tidak terserempet kendaraan.

a) *Attribute* sopir kendaraan yang terjadi adalah :

- Aksesibilitas, keamanan dan kenyamanan *sensory*.

Property yang diinginkan oleh sopir kendaraan sebagai dukungan terhadap attribute adalah :

- Mudah dicapai oleh penumpang.
- Tidak terserempet kendaraan lain dan aman terhadap bahaya lainnya.
- Terhindar dari sinar matahari (terlindung bayangan pohon).

5.2 Rekomendasi

Rekomendasi ini ditujukan kepada Pemerintah Daerah, perencana dan perancang kota dan dorongan untuk melakukan penelitian lebih lanjut guna pengembangan ilmu arsitektur dan perilaku :

1) Rekomendasi untuk Pemerintah Daerah (Pemerintah Kota Semarang).

Berdasarkan hasil penelitian, ditemukan *property* yang diinginkan oleh pejalan kaki. Untuk memenuhi keinginan tersebut perlu upaya Pemerintah Kota Semarang melakukan penataan kembali koridor jalan Pandanaran, khususnya jalur pejalan kaki, antara lain :

- Mengusahakan dimensi jalur pejalan kaki (dalam hal ini jalan pedestrian) mulai dari ujung timur sampai ujung barat (sepanjang jalan Pandanaran) disesuaikan dengan aktivitas yang terjadi diatasnya.
- Membuat permukaan jalur *pedestrian* yang rata.
- Membuat tata hijau (pohon pelindung) yang menerus (terutama pada taman-taman).
- Menertibkan posisi pohon, tiang listrik dan tiang telepon terhadap jalur *pedestrian.*
- Menyediakan tempat duduk di tepi jalur pejalan kaki.
- Menertibkan PKL, agar tidak mengganggu sirkulasi pejalan kaki.
- Menyediakan tempat penyeberangan dan pengarah penyeberangan di jalur pejalan kaki.
- Membuat tempat khusus untuk parkir kendaraan bermotor, terutama di segmen I dan segmen IV, untuk mengantisipasi perkembangan kegiatan di jalan Pandanaran.
- Penyediaan lampu jalur pejalan kaki.
- Melakukan pengawasan, pembinaan dan penertiban posisi PKL, penyeberangan jalan, posisi kendaraan parkir di tepi jalan dan aktivitas pejalan kaki

Berdasarkan hasil penelitian, ditemukan tuntutan kebutuhan *property* yang digunakan oleh PKL, penarik becak, sopir kendaraan pribadi, sopir taksi dan sopir kendaraan umum. Untuk memenuhi tuntutan tersebut, perlu penataan kembali koridor jalan Pandanaran oleh Pemerintah Kota

Semarang, agar aktor-aktor tersebut dalam melakukan aktivitasnya untuk mendukung pejalan kaki, dapat meningkatkan pelayanannya.

2) Bagi perencana dan perancang kota agar memberikan masukan dalam membantu menciptakan jalur pejalan kaki yang memperhatikan kepentingan masyarakat yang memiliki ketidak mampuan fisik/mental (penyandang cacat) dan penataan lingkungannya.

3) Untuk mengembangkan ilmu arsitektur dan perilaku, perlu dilakukan penelitian tentang :

   a) Pengaruh perkembangan lingkungan segmen-segmen jalan Pandanaran, dalam kurun waktu tertentu, terhadap perubahan perilaku pejalan kaki.

   b) Hubungan antara kognisi terhadap tampilan bangunan-bangunan gedung dan ruang yang terbentuk dengan perilaku pejalan kaki.

DAFTAR PUSTAKA

Kelompok Buku

Amat Tohir, **Peta Kondisi Kota Semarang Kuno,** disalin dari majalah de Locomotief tahun 1920-an.

Anonim, 1989, **Semarang Dari Masa ke Masa,** Pemda Kota Semarang.

Appleyard, Donald, 1981, **Livable Streets Los Angeles,** University of California Press.

Baker, Geoffrey, and Fuaro Bruno, 1957, **parking,** Reinhoed Publishing Co.

Bell, Paul A, 1976, **Environmental Psychology,** W.B. Saunders Company, Philadelphia.

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 Library of Design.

Bromer, Sidharta, Budihardjo, 1995 Semarang, **Beeld Van Ecu Stad,** Asia Mayor Peirmered, Holland.

Canter, David, 1974, **Psychology for Architect,** Applied Science Published LTD, Ripple England.

Canter, David, 1977, **The Psychology of Place,** The Architectural Press, London.

Chearra, 1978, (terj), **Standard Perencanaan Kota.**

David Sucher, 1995, **City Comforts,** City Comforts Press, Seattle, 1995.

Echols, JM, 1983, **Kamus Inggris - Indonesia,** PT. Gramedia, Jakarta.

Gemente Van Semarang, 1931, **Gedrubock der Gemente Semarang** (terjemahan), NU Dagblad de Locomotief, Semarang.

Gideon Giovany, 1977, **Human Aspect of Urban Form.**

Gifford, 1987, **Environmental Psychology**, Principal and Practice, University of Victoria.

Hall, Edward, T, 1966, **The Hidden Dimension**, Doubleday and Company, Inc, New York.

Haryadi, B, Setyawan, 1995, **Arsitektur Lingkungan dan Perilaku**, Dirjen Dikti, Depdikbud Jakarta.

Joe, Liem Than, 1933, **Riwayat Semarang Boekhandel Ho Kim Yoe**, Semarang.

Lang, Jon, 1987, **Creating Architectural Theory, The Role of The Behavioral Sciences in Environmental Design,** Van Nostrand Reinhold Company.

Lynch, Kevin, 1975, **The Image of The City**, Massachusetts Institute of Technology, USA.

Moore, G.T, 1989, **Pengkajian Lingkungan Perilaku**, (terj), dalam Pengantar Arsitektur, Editor Snyder dan Catanesse, Erlangga, Jakarta.

Moeljadinata, Alb Sidharta, 2001, **Koleksi Peta Kuno**, Semarang.

Moudon Anne (ed), 1987, **Public Street for Public Use**, New York Van Noetrand Reinhold Co.

Moughtin, Cliff, 1992, **Urban Design, Sheet and Square,** Butter worth Heinemann Ltd. Oxford ox 28 DP.

Neufert, Ezust, 1970, **Architects' Data,** Crosby Lockwood staples London.

Noeng Moehadjir, 1992, **Metodologi Penelitian Kualitatif**, Rake Sarasin, Yogyakarta.

Robert Sommer, Barbara B Sommer, **A Practical Guide to Behavioral Research**, Oxford University Press, 1980.

Rubenstein, Harvey, M, 1978, **Central City Mall**, A. Wiley Interscience Publication, New York.

Rubenstein, Harvey, M, 1987, **Central City Malls**, New York, John Willey & Sons.

Rubenstein, Harvey, M, 1992, ***Pedestrian* Mall, Streetscapes and Urban Scapes**, New York : John Wiley and Sons Inc.

Rapoport, Amos, 1977, **Human Aspects of Urban Form**, Perhamon Press.

Rapoport, Amos, 1985, **The Meaning of The Built Environment**, Sage Publications, London.

Rapoport, Amos, 1990, **History and Precedent in Environmental Design**, New York, Plenum Press.

Rustam Hakusi, 1987, **Unsur Perancangan Dalam Arsitektur Lansekap**, Bina Aksara, Jakarta.

Sarlito, Wirawan Sarwono, 1992, **Psikologi Lingkungan**, PT. Gramedia Widiasarana Indonesia, Jakarta.

Shirvani, Hamid, 1985, **The Urban Design Process**, Van Nostrand Reinhold Company, New York.

Spreiregen, Paul D, 1965, **Urban Design : The Architecture of Town and Cities**, New York : Mc Graw Hill Book Company.

Syaifudin, 1987, ***Pedestrian* Kota Bandung**, Jurusan Tehnik Planologi, ITB, Bandung.

Trancik, Roger, 1986, **Finding Lost Space**, Van Nostrand Reinhold, New York.

Utermann, RK, 1984, **Accommodating the *Pedestrian*,** Van Nostrand Reinhold Company.

Weisman, J, 1981, **Modeling Environment Behavior System,** Journal of Man Environmental Relation.

Widodo, Johannes, 1988, **Chinese Settelement in Changing City,** An Architecture, study of The Urban Chinese Settlement in Semarang, Indonesia, Leuven.

Widodo, Johannes, 1996, **The Urban History of the Southeast Asian Costal Cities,** Phd Desertation, University of Tokyo, Japan.

Zeizel, John, 1981, **Inquiry by Design Tools for Environment Behavior Research,** Cambridge University Press, Cambridge.

Tesis

Djoko Indrosaptono, 1994, **Hubungan Lay Out Ruang dan Komponen Dasar Bangunan. Bangunan di Jalan Pandanaran Semarang dengan Kegiatan Ekonomi,** Tesis, UGM.

Nurhikmah Budi Hartanto, 1997, **Fungsi Laten Jalur Pejalan Kaki. Di Pusat Kota Yogyakarta, Studi Kasus Trotoar Jalan Malioboro,** Tesis, UGM.

Susi Wijayanti, 2000, **Pola *Setting* Ruang Komunal Interaksi Sosial Mahasiswa,** Tesis Magister Teknik Arsitektur Universitas Diponegoro.