

112.5
TIS
F 9

**FUNGSI JALUR PEDESTRIAN DI KAWASAN SIMPANG
LIMA SEMARANG PADA MALAM HARI
DITINJAU DARI ASPEK KENYAMANAN DAN
VISIBILITAS PENGGUNANYA**



Tesis
Untuk memenuhi sebagian persyaratan
Mencapai derajat Sarjana S-2

Magister Teknik Arsitektur

ESTI YULITRIANI TISNANINGTYAS
L. 202.94.0006

**PROGRAM PASCA SARJANA
UNIVERSITAS DIPONEGORO
SEMARANG
Desember
2002**

**FUNGSI JALUR PEDESTRIAN DI KAWASAN SIMPANG
LIMA SEMARANG PADA MALAM HARI
DITINJAU DARI ASPEK KENYAMANAN DAN
VISIBILITAS PENGGUNANYA**



Tesis

Untuk memenuhi sebagian persyaratan
Mencapai derajat Sarjana S-2

Magister Teknik Arsitektur

ESTI YULITRIANI TISNANINGTYAS
L. 202.94.0006

**PROGRAM PASCA SARJANA
UNIVERSITAS DIPONEGORO
SEMARANG
Desember
2002**

LEMBAR PENGESAHAN

Fungsi Jalur Pedestrian di Kawasan Simpang Lima Semarang Pada Malam Hari
ditinjau dari Aspek Kenyamanan dan Visibilitas Penggunaanya

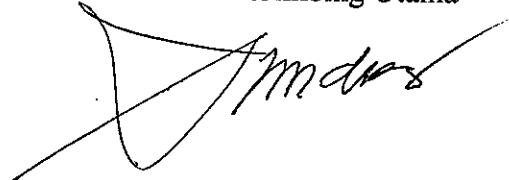
Disusun oleh

ESTI YULITRIANI TISNANINGTYAS
NIM. L 202 94 0006

Tesis ini telah dipersembahkan didepan Dosen Penguji
Pada Tanggal 28 Desember 2002
Sebagai Persyaratan untuk memperoleh gelar
Magister Teknik Bidang Ilmu Teknik Arsitektur

Menyetujui

Pembimbing Utama



Ir. DJOKO INDROSAPTONO, MT

Pembimbing Pendamping



Ir. DJOKO SUWANDONO, Msp

Semarang, 28 Desember 2002

Universitas Diponegoro

Program Pasca Sarjana

Ketua Program Studi Magister Teknik Arsitektur



TOTO ROESMANTO, M Eng

KATA PENGANTAR

Puji syukur kehadiran Allah SWT, Yang telah melimpahkan rahmat , tuntutan dan karunia – Nya kepada Penulis selama proses penelitian dan penyusunan tesis dengan judul Fungsi Jalur Pedestrian di Kawasan Simpang Lima Semarang pada Malam Hari Ditinjau dari Aspek Kenyamanan dan Visibilitas Penggunanya.

Penulis tertarik pada interaksi pejalan kaki dan lingkungannya didorong oleh keinginan untuk mengamati lebih jauh tentang perilaku pejalan kaki yang memanfaatkan jalur pedestrian dikawasan Simpang Lima, dan properti pedestrian yang diinginkan pejalan kaki .

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

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

1. Ir. Djoko Indrosaptono , MT , selaku dosen pembimbing utama dan Ir. Djoko Suwandono, Msp selaku dosen pembimbing pendamping. Yang telah memberikan dorongan, semangat, bimbingan, pengarahan dan koreksi dalam memperluas wawasan dan memantapkan proses penyusunan thesis ini;
2. Ir. Indrihastjariyo , M Eng , selaku dosen penguji yang telah memberikan koreksi, kritik dan saran di dalam pendalaman materi, kajian teori dan penulisan tesis ini;
3. Ir. Totok Roesmanto M. Eng, selaku Ketua Program Studi Magister Teknik Arsitektur Universitas Diponegoro, Semarang. Ir Edi Darmawan selaku Sekretaris Program Magister Teknik Arsitektur Universitas Diponegoro, Semarang.
4. Ir. Eko Riono, suami tercinta yang telah memberikan kesempatan, doa , dukungan moril dan pengorbanannya kepada Penulis untuk mengikuti pendidikan Magister Teknik Arsitektur Universitas Diponegoro Semarang.
5. Bapak Rektor Universitas Pandanaran Semarang, atas kesempatan dan dorongannya untuk dapat menyelesaikan pendidikan Magister Teknik Arsitektur Universitas Diponegoro Semarang;

6. Bapak Dekan Fakultas Teknik Sipil dan Perencanaan dan Bapak Ketua Jurusan Arsitektur Universitas Pandanaran Semarang, yang telah memberikan kesempatan dan dorongan untuk dapat menyelesaikan pendidikan Magister Teknik Arsitektur Universitas Diponegoro Semarang;
7. Bapak Achmat Tisnomihardjo beserta Ibu ; kedua orang tua Penulis, Ibu Djafar Riyanto ibu mertua Penulis, anak-anakku tersayang Ratih dan Dion, yang telah memberikan dorongan, doa dan pengorbanannya.
8. Ir. Nugroho, MT beserta isteri; Ir. Adi Sasmito, MT, Yussi Nadia , ST, Tuti, Eti, Endah dan teman-teman yang telah memberikan dorongan dan doanya.
9. Mahasiswa Jurusan Arsitektur Universitas Pandanaran Semarang, atas bantuannya dalam mengumpulkan data lapangan. dan sketsa-sketsa yang diperlukan : Agus Yudiansah, Arif Maulana, Wisnu Ariswara, Miswanto,
10. Dan 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, 25 Desember 2002

Penulis

ESTI YULITRIANI TISNANINGTYAS

ABSTRACT

Area of Simpang Lima Semarang has developed since shopping center of CBD Johar had been moved into the area. The area of Simpang Lima Semarang has been a recreational area and Land Mark for this city. The pedestrian way in the Simpang Lima is a part of the urban design, but this way is not optimally used by pedestrians at night. In the night, the pedestrians tend to walk in the edge of the road. The condition is primarily caused by usage of the pedestrian way by the street vendors who sell their merchandises from afternoon until night.

Research on the function of Pedestrian Way in The Area of Simpang Lima Semarang in The Night. Viewed From Aspects on Comfortability and Visibility of its Users is aimed to find out the pedestrian condition view from visibility and comfortability aspects, to discover the behavior of the pedestrians in using the pedestrian way, to find out properties of the pedestrian way demanded by pedestrian to fulfill such attribute demands. By means of the behavioral theory, interaction between human and their environment, this research was carried out by using an approach "Phenomenologic – Rationalistic".

The behavioral study was performed by means of Behavioral Mapping Method where information on phenomena of a group of people related to the spacial system can be obtained. Data of the research were gathered into 2 (two) ways, field observation and interview with respondent and then analyzed by the content analysis

Observation the pedestrian way in the area of Simpang Lima set forth six zones assumed representing the existing problems. Results of field research show that the main motivation borne by the pedestrians in the Simpang Lima area in the night is to have leisure time , recreation and shopping . This is related to the night which is a leisure time after working whole day.

Usage of the pedestrian way in the Simpang Lima area more intended to cross to the buildings. Meanwhile to move from one zone to another zone the pedestrians prefer to use the edge of the road to circulation . Aspects of comfortability are connected to capacity , condition and completeness of the pedestrian way, lay out of the street vendor and street furniture on the pedestrian way. Aspects of visibility are connected to the visibility on the observation object connected to activities of recreation , having leisure time , and usage of the pedestrian way by the street vendors . Besides being influenced by both aspects, usage of the pedestrian is also affected by lighting condition in the night, and usage of edge of the road to be parking lot and so on. Nearly all pedestrian ways in the Simpang Lima area do not function as the activity means for the pedestrians primarily to be circulation and nearly all of them do not meet aspects of comfortability and visibility.

ABSTRAK

Kawasan Simpang Lima Semarang berkembang dengan sejak pusat keramaian CBD Johar dipindahkan ke Simpang Lima. Kawasan Simpang Lima Semarang menjadi kawasan rekreasi selain menjadi Land Mark kota Semarang. Jalur pedestrian di Simpang Lima merupakan bagian dari perancangan kota, tetapi pada malam hari pejalan kaki belum memanfaatkannya secara merata. Pejalan kaki di Simpang Lima pada malam hari cenderung berjalan di tepi jalan jalan. Keadaan ini yang utama disebabkan pemanfaatan jalur pedestrian oleh pedagang kaki lima pada sore hingga malam hari.

Penelitian tentang Fungsi Jalur Pedestrian Di Kawasan Simpang Lima Semarang Pada Malam Hari Ditinjau Dari Aspek Kenyamanan dan Visibilitas Penggunaannya bertujuan untuk mengetahui kondisi pedestrian ditinjau dari aspek kenyamanan dan visibilitas, mengetahui perilaku pejalan kaki dalam memanfaatkan jalur pedestrian, mencari properti jalur pedestrian yang diinginkan pejalan kaki untuk memenuhi tuntutan attribute tersebut. Dengan menggunakan teori perilaku, interaksi antar manusia dengan lingkungan. Penelitian ini dilakukan dengan menggunakan pendekatan "Fenomenologis Rationalistic".

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

Pengamatan jalur pedestrian di kawasan Simpang Lima ditetapkan enam zona yang dianggap mewakili dari permasalahan yang ada. Dari hasil penelitian dilapangan memperlihatkan motivasi utama pejalan kaki berjalan-jalan di kawasan Simpang Lima pada malam hari adalah untuk berekreasi, bersantai, berjalan-jalan santai, berbelanja. Hal ini terkait dengan waktu malam hari yang merupakan waktu untuk bersantai setelah bekerja.

Pemanfaatan jalur pedestrian di kawasan Simpang Lima Semarang lebih banyak untuk melintas menuju ke bangunan. Sedangkan untuk bergerak dari satu zona ke zona lain pejalan kaki lebih banyak memanfaatkan tepi jalan untuk sirkulasi. Aspek kenyamanan terkait dengan kapasitas, kondisi dan kelengkapan jalur pedestrian, lay out PKL dan street furniture di jalur pedestrian. Sedangkan aspek visibilitas terkait dengan jarak terhadap obyek pengamatan yang terkait dengan aktifitas berekreasi, berjalan santai, pemanfaatan jalur pedestrian oleh PKL. Pemanfaatan jalur pedestrian selain dipengaruhi kedua aspek tersebut juga dipengaruhi oleh kondisi penerangan pada malam hari, pemanfaatan tepi jalan untuk parkir dan sebagainya. Hampir semua jalur pedestrian di kawasan Simpang Lima tidak berfungsi sebagai wadah aktifitas pejalan kaki terutama untuk sirkulasi. Hampir semua jalur pedestrian tidak memenuhi aspek kenyamanan kecuali jalur pedestrian jalan Pandanaran. Dan hampir semua jalur pedestrian tidak memenuhi aspek visibilitas kecuali jalur pedestrian Jalan Gajah Mada sisi timur.

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PENGESAHAN	ii
KATA PENGANTAR	iii
ABSTRAK	iv
DAFTAR ISI	vi
DAFTAR GAMBAR	xi
DAFTAR TABEL.....	xiii
DAFTAR LAMPIRAN.....	xv

BAB I. PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang.....	1
1.2. Permasalahan.....	7
1.3. Tujuan Penelitian.....	7
1.4. Manfaat Penelitian.....	8
1.5. Ruang Lingkup dan Batasan Penelitian.....	8
1.5.1. Materi Bahasan.....	8
1.5.2. Batasan Wilayah.....	9
1.6. Alur Pikir Penelitian.....	11
1.7. Keaslian Penelitian.....	12
1.7.1. Penelitian tentang Jalur Pedestrian.....	13
1.7.2. Penelitian tentang alun – alun kota.....	14
1.8. Sistematika Pembahasan.....	15

BAB II. KAJIAN PUSTAKA

2.1. Teori Tentang Pejalan Kaki.....	17
--------------------------------------	----

2.1.1. Pengertian.....	17
2.1.2. Jenis – jenis ruang pejalan kaki.....	18
2.1.3. Sirkulasi Pejalan Kaki.....	19
2.1.4. Kriteria Kenyamanan dan Visibilitas.....	21
2.1.5. Faktor – faktor yang mempengaruhi jarak tempuh berjalan kaki.....	24
2.2. Teori Tentang Ruang Publik.....	25
2.2.1. Pengertian.....	25
2.2.2. Betuk Ruang Publik.....	26
2.2.3. Fungsi Ruang Publik.....	27
2.2.4. Kriteria Perancangan Ruang Publik.....	28
2.3. Teori Tentang Perilaku Pejalan Kaki	29
2.3.1. Hubungan manusia dengan lingkungannya.....	30
2.3.2. Personal Space.....	34
2.3.3. Pemetaan Perilaku.....	37
2.3.4. Motivasi.....	38
2.3.5. Kebutuhan Manusia.....	39
2.3.6. Faktor – faktor yang mempengaruhi sirkulasi.....	40

BAB III. RENCANA PENELITIAN

3.1. Lokasi Penelitian dan Waktu Penelitian	44
3.2. Bahan dan Alat Penelitian	47
3.2.1. Alat Penelitian.....	47
3.3. Langkah-langkah Penelitian Penelitian.....	50
3.3.1. Tahap Persiapan.....	51
3.3.2. Tahap Pelaksanaan.....	52
3.3.3. Tahap Kesimpulan.....	52
3.4. Populasi dan Sampel Penelitian.....	52
3.5. Rancangan Operasional	53
3.5.1. Variabel dan Parameter Penelitian.....	53

3.6. Metoda Pengambilan Data.....	55
3.6.1. Observasi.....	55
3.6.2. Wawancara.....	56
3.6.3. Kuesioner.....	58
3.6.4. Dokumentasi.....	58
3.6.5. Penyajian Data.....	58
3.7. Analisis Data Penelitian.....	58

BAB IV. DESKRIPSI WILAYAH PENELITIAN

4. 1. Simpang Lima dalam Konteks Kota Semarang	60
4. 2. Karakteristik Lingkungan Kawasan Simpang Lima.....	61
4. 3. Data Fisik dan Non Fisik	62
4.3.1. Penggunaan Lahan.....	62
4.3.2. Bangunan dan Massa Bangunan.....	64
4.3.3. Sirkulasi Transportasi dan Parkir.....	65
4.3.4. Jalur Pedestrian	69
4.3.5. Open Space.....	69
4.3.6. Street Furniture.....	71
4.3.7. Tanda – tanda.....	72
4.3.8. Pedagang Kaki Lima	72
4. 4. Data Yang Didapatkan Melalui Place Centered Mapping.....	73
4.4.1. Pengamatan di Zona 1.....	75
4.4.2. Pengamatan di Zona 2.....	79
4.4.3. Pengamatan di Zona 3.....	82
4.4.4. Pengamatan di Zona 4.....	86
4.4.5. Pengamatan di Zona 5.....	90
4.4.6. Pengamatan di Zona 6.....	94
4. 5. Data Yang Diperoleh Melalui Person Centered Mapping.....	99
4.5.1. Pengamatan di Zona 1.....	100

4.5.2. Pengamatan di Zona 2.....	102
4.5.3. Pengamatan di Zona 3.....	104
4.5.4. Pengamatan di Zona 4.....	106
4.5.5. Pengamatan di Zona 5.....	108
4.5.6. Pengamatan di Zona 6.....	111
4. 6. Data Yang Diperoleh Melalui Wawancara dan Kuoesioner.....	113
4.6.1. Berdasarkan hasil komunikasi dengan responden.....	113
4.6.2. Motivasi berkunjung ke Simpang Lima.....	113
4.6.3. Ruang Terbuka di Simpang Lima pada malam hari yang disuka.....	114
4.6.4. Ruang Terbuka di Simpang Lima pada malam hari yang tidak disuka...	116
4.6.5. Pendapat tentang ketersediaan fasilitas jalur pedestrian	118
4.6.6. Tempat yang disuka untuk sirkulasi pejalan kaki.....	118
4.6.7. Pejalan kaki memilih jalur lambat di Simpang Lima.....	119
4.6.8. Pejalan kaki memilih jalur cepat di Simpang Lima.....	119
4.6.9. Tanggapan tentang ketersediaan fasilitas pemberhentian kendaraan umum.....	120
4.6.10. Tempat pemberhentian kendaraan umum yang diinginkan	121
4.6.11. Tempat penyeberangan yang diinginkan.....	121
4.6.12. Tanggapan tentang ketersediaan fasilitas tempat duduk.....	122
4.6.13. Tempat duduk yang diinginkan.....	123
4.6.14. Kegiatan malam hari yang ingin dilakukan di ruang terbuka.....	123
4.6.15. Jarak tempuh sambil membawa barang	124
4.6.16. Tempat istirahat yang disuka	124
4.6.17. Tempat berteduh bila hujan.....	125
4.6.18. Lebar Jalur Pedestrian.....	125
4.6.19. Pemandangan Jarak Dekat.....	126
4.6.20. Jarak pemandangan dekat yang diinginkan.....	126
4.6.21. Pemandangan Jarak Jauh.....	127
4.6.22. Jarak pemandangan jauh yang diinginkan.....	127

BAB V. HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

5.1. Hasil Penelitian.....	128
5.1.1. Zona I Antara SE – Matahari.....	129
5.1.2. Zona II Depan Matahari.....	136
5.1.3. Zona III Antara Citraland – Matahari.....	141
5.1.4. Zona IV Depan Hotel Ciputra.....	147
5.1.5. Zona V Citraland – Masjid Baiturrahman.....	152
5.1.6. Zona VI Gajahmada Plaza – Masjid Baiturrahman.....	157
5.2. Pembahasan.....	164
5.2.1. Zona Satu.....	166
5.2.2. Zona Dua.....	177
5.2.3. Zona Tiga.....	190
5.2.4. Zona Empat.....	198
5.2.5. Zona Lima.....	207
5.2.6. Zona Enam.....	216

BAB VI. KESIMPULAN DAN REKOMENDASI

6.1. Kesimpulan	225
6.2. Rekomendasi.....	227
6.2.1. Rekomendasi untuk Pemerintah Daerah	227
6.2.2. Rekomendasi untuk Perencana dan Perancang Kota.....	228
6.2.3. Rekomendasi untuk Peneliti.....	228

DAFTAR PUSTAKA.....	229
----------------------------	------------

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1. Peta Batasan Wilayah Penelitian	9
Gambar 2. Alur Pikir Penelitian	11
Gambar 3. Peta Lokasi Zona Pengamatan	47
Gambar 4. Peta Lingkungan Kawasan Simpang Lima Semarang	62
Gambar 5. Peta Penggunaan lahan Kawasan Simpang Lima Semarang	63
Gambar 6. Peta Solid dan Void	65
Gambar 7. Peta Sirkulasi Transportasi	66
Gambar 8. Peta Lokasi Parkir di Halaman	67
Gambar 9. Peta Lokasi Parkir di Badan Jalan	68
Gambar 10. Peta Jalur Pedestrian	70
Gambar 11. Peta Open Space	71
Gambar 12. Peta Lokasi PKL	73
Gambar 13. Peta Lokasi yang Menjadi Kekuatan	99
Gambar 14. Lokasi Zona Pengamatan 1	130
Gambar 15. Kondisi Jalur Pedestrian Zona 1	131
Gambar 16. Lokasi Pengamatan Zona 2	137
Gambar 17. Kondisi Jalur Pedestrian Zona 2	138
Gambar 18. Letak Jalur Pedestrian terhadap bangunan dan Jalan Simpang Lima	141
Gambar 19. Lokasi Pengamatan Zona 3	142
Gambar 20. Kondisi Jalur Pedestrian Zona 3	143
Gambar 21. Lokasi Pengamatan Zona 4	148
Gambar 22. Kondisi Jalur Pedestrian Zona 4	149
Gambar 23. Letak Jalur Pedestrian terhadap Lapangan	152
Gambar 24. Lokasi Pengamatan Zona 5	153
Gambar 25. Kondisi Jalur Pedestrian Zona 5	154
Gambar 26. Lokasi Pengamatan Zona 6	158

Gambar 27. Kondisi Jalur Pedestrian Zona 6	160
Gambar 28. Kenyamanan, Visibilitas jalur Pedestrian dan Perilaku Pejalan Kaki Zona 1	167
Gambar 29. Penempatan PKL di Jalur Pedestrian depan SE	168
Gambar 30. Kenyamanan, Visibilitas jalur Pedestrian dan Perilaku Pejalan kaki Zona 2	178
Gambar 32. Kenyamanan, Visibilitas jalur Pedestrian dan Perilaku Pejalan kaki Zona 3	192
Gambar 33. Kenyamanan, Visibilitas jalur Pedestrian dan Perilaku Pejalan kaki Zona 4	199
Gambar 34. Visibilitas jalur Pedestrian Zona 4	200
Gambar 35. Kenyamanan, Visibilitas jalur Pedestrian dan Perilaku Pejalan kaki Zona 4	208
Gambar 36. Kenyamanan, Visibilitas jalur Pedestrian dan Perilaku Pejalan kaki Zona 6	217
Gambar 37. Visibilitas Jalur Pedestrian Jalan Pandanaran	218

DAFTAR TABEL

Tabel. 1. Prosedur Penelitian.....	50
Tabel. 2. Tempat spesifik yang mempengaruhi pejalan kaki zona 1.....	78
Tabel. 3. Tempat spesifik yang mempengaruhi pejalan kaki zona 1.....	78
Tabel. 4. Tempat spesifik yang mempengaruhi pejalan kaki zona 1.....	78
Tabel. 5. Tempat spesifik yang mempengaruhi pejalan kaki zona 2.....	81
Tabel. 6. Tempat spesifik yang mempengaruhi pejalan kaki zona 2.....	81
Tabel. 7. Tempat spesifik yang mempengaruhi pejalan kaki zona 2.....	81
Tabel. 8. Tempat spesifik yang mempengaruhi pejalan kaki zona 3.....	85
Tabel. 9. Tempat spesifik yang mempengaruhi pejalan kaki zona 3.....	85
Tabel. 10. Tempat spesifik yang mempengaruhi pejalan kaki zona 3.....	85
Tabel. 11. Tempat spesifik yang mempengaruhi pejalan kaki zona 4.....	88
Tabel. 12. Tempat spesifik yang mempengaruhi pejalan kaki zona 4.....	88
Tabel. 13. Tempat spesifik yang mempengaruhi pejalan kaki zona 4.....	88
Tabel. 14. Tempat spesifik yang mempengaruhi pejalan kaki zona 5.....	91
Tabel. 15. Tempat spesifik yang mempengaruhi pejalan kaki zona 5.....	91
Tabel. 16. Tempat spesifik yang mempengaruhi pejalan kaki zona 5.....	91
Tabel. 17. Tempat spesifik yang mempengaruhi pejalan kaki zona 6.....	95
Tabel. 18. Tempat spesifik yang mempengaruhi pejalan kaki zona 6.....	95
Tabel. 19. Tempat spesifik yang mempengaruhi pejalan kaki zona 6.....	95
Tabel. 20. Perilaku pejalan kaki di Zona 1.....	101
Tabel. 21. Perilaku pejalan kaki di Zona 2.....	103
Tabel. 22. Perilaku pejalan kaki di Zona 3.....	105
Tabel. 23. Perilaku pejalan kaki di Zona 4.....	107
Tabel. 24. Perilaku pejalan kaki di Zona 5.....	110
Tabel. 25. Perilaku pejalan kaki di Zona 6.....	112
Tabel. 26. Motivasi berkunjung ke Simpang Lima.....	114
Tabel. 27. Ruang Teebuka yang disukai untuk dikunjungi malam hari.....	115

Tabel. 28	Pertimbangan memilih ruang terbuka yang disukai.....	116
Tabel. 29.	Ruang Terbuka yang tidak disukai untuk dikunjungi	117
Tabel. 30.	Alasan Memilih Ruang Terbuka yang tidak disukai untuk dilalui	143
Tabel. 31.	Pendapat tentang Ketersediaan jalur khusus pejalan kaki.....	118
Tabel. 32.	Tempat yang disukai sirkulasi pejalan kaki.....	118
Tabel. 33.	Pertimbangan tempat yang disukai untuk sirkulasi.....	119
Tabel. 34.	Pertimbangan berjalan kaki di Jalur Lambat.....	119
Tabel. 35.	Pertimbangan berjalan kaki di Jalur Cepat	120
Tabel. 36.	Ketersediaan Tempat Pemberhentian Kendaraan Umum.....	120
Tabel. 37.	Tempat Pemberhentian Kendaraan Umum yang diinginkan.....	121
Tabel. 38.	Lokasi yang diharapkan.....	121
Tabel. 39.	Tempat penyeberangan yang diinginkan	122
Tabel. 40.	Pendapat tentang ketersediaan tempat duduk-duduk santai	122
Tabel. 41.	Tempat Duduk yang diinginkan.....	123
Tabel. 42.	Kegiatan yang diinginkan pada malam hari di Simpang Lima	124
Tabel. 43.	Jarak tempuh sambil membawa barang pada malam hari	124
Tabel. 44.	Tempat istirahat setelah lelah berjalan-jalan.....	125
Tabel. 45.	Tempat berteduh bila hujan.....	125
Tabel. 46.	Lebar Jalur pedestrian yang diinginkan	126
Tabel. 47.	Jenis obyek yang diinginkan.....	126
Tabel. 48.	Jarak obyek pemandangan dekat.....	127
Tabel. 49.	Obyek jarak jauh yang ingin dilihat.....	127
Tabel. 50.	Maksimum jarak obyek pemandangan jauh.....	127
Tabel. 51.	Temuan Penelitian Jalur Pedestrian Zona 1	176
Tabel. 52.	Temuan Penelitian Jalur Pedestrian Zona 2	189
Tabel. 53.	Temuan Penelitian Jalur Pedestrian Zona 3	197
Tabel. 54.	Temuan Penelitian Jalur Pedestrian Zona 4	206
Tabel. 55.	Temuan Penelitian Jalur Pedestrian Zona 5	215
Tabel. 56.	Temuan Penelitian Jalur Pedestrian Zona 6	224

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1. Daftar Pertanyaan	233
Lampiran 2. Pola Sirkulasi berdasarkan Person Center Mapping zona 1.....	238
Lampiran 3. Pola Sirkulasi berdasarkan Person Center Mapping zona 2.....	239
Lampiran 4. Pola Sirkulasi berdasarkan Person Center Mapping zona 3.....	240
Lampiran 5. Pola Sirkulasi berdasarkan Person Center Mapping zona 4.....	241
Lampiran 6. Pola Sirkulasi berdasarkan Person Center Mapping zona 5.....	242
Lampiran 7. Pola Sirkulasi berdasarkan Person Center Mapping zona 6.....	243

BAB I. PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Penelitian ini ingin mencari suatu masukan bagi perancangan kota yang berorientasi pada pejalan kaki di Indonesia pada umumnya khususnya suatu kajian Fungsi Jalur Pedestrian di Kawasan Simpang Lima Semarang pada Malam Hari, ditinjau dari Aspek Kenyaman dan Visibilitas Penggunanya. Dan menemukan jawaban atas fenomena yang ada. Studi perilaku adalah penting untuk memahami perilaku manusia dalam memanfaatkan atau menghuni ruang (Haryadi, 1995).

Ruang publik adalah ruang luar yang digunakan untuk kegiatan penduduk kota sehari-hari. Contohnya untuk kegiatan berjalan-jalan, melepas lelah, duduk santai, dapat juga untuk kampanye, upacara resmi, atau kadang-kadang untuk tempat berdagang. Ruang publik dapat diartikan sebagai suatu ruang milik bersama yaitu tempat masyarakat melakukan aktifitas fungsional dan ritual dalam suatu ikatan komunitas, baik dalam kehidupan rutin sehari-hari, maupun dalam perayaan berkala. Ruang publik dapat digunakan untuk kepentingan pribadi, untuk jual beli, untuk bertaman, dan untuk olah raga.

Fungsi kawasan ruang publik antara lain untuk meletakkan bangunan-bangunan penting milik pemerintah, sebagai ruang terbuka kota, sebagai kawasan pejalan kaki, sebagai kawasan komersial, atau sebagai penghubung transportasi (*transportation link*). Menurut Hakim (1987), fungsi ruang publik bagi pejalan kaki antara lain untuk bergerak dari satu bangunan ke bangunan, dari bangunan ke open

space yang ada atau sebaliknya, atau dari satu tempat ke tempat lainnya di sudut kawasan ruang publik .

Menurut Yeang (1986), ruang terbuka kota berfungsi sebagai tempat aktifitas manusia, sebagai ruang transisi untuk bergerak dari bangunan satu ke bangunan lain atau dari satu tempat ke tempat lain. Ruang terbuka kota juga berfungsi sebagai tempat interaksi sosial masyarakat kota dIII. Interaksi ini tidak dapat terjadi pada orang-orang yang berada didalam kendaraan bermotor tetapi pada pejalan kaki. Denyut kehidupan kota dan vitalitas kot terlihat dari adanya aktifitas pejalan kaki di ruang kota. Berjalan kaki merupakan bagian dari sistem transportasi atau sistem penghubung kota (*linkage system*) yang cukup penting. Karena dengan berjalan kaki dapat mencapai semua sudut kota yang tidak dapat ditempuh dengan kendaraan bermotor. Menurut Sirvani (1985), jalur pejalan kaki merupakan elemen penting perancangan kota. Ruang pejalan kaki dalam konteks kota dapat berperan sebagai untuk menciptakan lingkungan yang manusiawi dan ramah.

Pejalan kaki adalah orang yang bergerak dalam suatu ruang dengan moda berjalan kaki. Semua orang adalah pejalan kaki, bahkan pengendara kendaraan bermotor pun termasuk pejalan kaki untuk dapat bergerak dari kendaraan untuk berpindah ke kendaraan lainnya, untuk menuju ke tempat lain atau sebaliknya. Berjalan kaki dilihat dari segi ekonomi juga merupakan penghematan biaya tranportasi.

Lang (1994), mengatakan bahwa jaringan jalur pejalan kaki mempunyai kaitan antara asal dan tujuan pergerakan orang .Adanya hubungan antara fungsi jalur pejalan kaki dengan fungsi lainnya. Perilaku pejalan kaki dalam suatu ruang publik

antara lain : bergerak dari satu tempat menuju ke tempat lain, berinteraksi sosial dll. Namun dari semua itu yang utama adalah sirkulasi pejalan kaki atau pergerakan pejalan kaki dari satu tempat ke tempat lain.

Penciptaan ruang publik pejalan kaki yang baik adalah bagaimana ruang publik dapat mengakomodasi atau memenuhi aktifitas pejalan kaki baik dalam pergerakannya maupun aktifitasnya yang lain pada kawasan rekreasi , seperti Simpang Lima. Menurut Uterman (1984), kriteria perancangan ruang untuk pejalan kaki yang baik antara lain adalah ruang pejalan kaki memenuhi tuntutan kenyamanan dan visibilitas pejalan kaki. Kenyamanan yaitu pejalan kaki harus memiliki jalur yang mudah untuk dilalui, seperti kendaraan mobil berjalan di jalan bebas hambatan. Tingkat kenyamanan terkait dengan kapasitas dan kesesakan ruang pejalan kaki. Visibilitas adalah kemudahan melihat suatu obyek dalam hal ini terkait dengan aktifitas rekreasi dan bersantai .

Menurut Calhoun (1995), tentang penyesuaian dan hubungan kemanusiaan bahwa lingkungan dapat mempengaruhi perilaku. Lingkungan dapat menghalangi perilaku akibatnya juga membatasi apa yang akan dilakukan. Suatu lingkungan dapat menentukan seberapa jauh orang dapat berjalan di dalamnya. Lingkungan dapat mengundang atau mendatangkan perilaku, menentukan bagaimana orang harus bertindak. Suatu lingkungan yang baik akan mengundang orang melakukan atau mendatangkan perilaku. Lingkungan membatasi diri . Perilaku yang membatasi lingkungan dapat menjadi bagian tetap dari diri yang menentukan arah perkembangan kepribadian pada mana yang akan datang. Lingkungan akan

mempengaruhi citra diri. Perilaku manusia dipengaruhi attribute, properti. Kondisi fisik dan non fisik lingkungan berpengaruh pada perilaku manusia di dalamnya.

Perkembangan kota yang pesat telah berdampak pada kualitas dan kuantitas ruang kota. Pembangunan di kota sering berorientasi pada sistem transportasi dengan moda kendaraan bermotor, pejalan kaki sebagai moda angkutan yang cukup penting menjadi terabaikan. Ruang untuk pejalan kaki menjadi berkurang bahkan hilang walaupun ada tidak dapat memberikan manfaat dan keuntungan bagi pejalan kaki baik untuk bergerak maupun untuk beraktifitas. Ruang publik kota mengalami penurunan kualitas dan kuantitas baik fisik maupun non fisik secara signifikan. Disini terlihat pentingnya pejalan kaki bagi kota agar kota menjadi manusiawi.

Perkembangan kota yang pesat terutama di kawasan pusat kota bisa berdampak pada perubahan fungsi suatu kawasan. Kawasan pusat kota cenderung menjadi kawasan komersial. Letak kawasan pusat kota yang strategis mengundang berbagai macam kegiatan baik sektor formal maupun tidak formal memanfaatkan potensi tersebut. Berbagai macam kegiatan ditawarkan sehingga banyak pengunjung datang dari berbagai lapisan. Pengunjung yang datang ini menarik kegiatan lain seperti pedagang kaki lima, tukang becak.

Kawasan Simpang Lima merupakan kawasan alun-alun kota Semarang yang menjadi land mark Semarang. Di kawasan Simpang Lima terdapat open space yaitu Lapangan Pancasila. Kawasan Simpang Lima terletak di pusat kota. Lokasi Simpang Lima strategis karena dapat dicapai oleh segala lapisan masyarakat dengan berbagai macam sarana transportasi. Berbagai kegiatan masyarakat seperti olah raga pagi,

kegiatan pertunjukan musik, upacara pada waktu-waktu tertentu, sepak bola pada sore hari, acara pameran atau bazar sering diselenggarakan di Lapangan Pancasila.

Simpang Lima mengalami perkembangan yang sangat pesat. Pada mulanya direncanakan sebagai kawasan budaya, sekarang mempunyai kecenderungan berkembang sebagai CBD baru setelah Johar. (RDTRK Kota Semarang). Lokasi Simpang Lima yang strategis mengundang pelaku aktifitas kota lainnya. Mereka memanfaatkan Simpang Lima untuk kegiatan komersial. Di Simpang Lima terdapat bangunan-bangunan dengan kegiatan campuran (*mixed use*) dimana berbagai macam fasilitas tersedia dalam satu tempat. Hal ini menjadi daya tarik bagi masyarakat kota untuk berkunjung bangunan tersebut. Kawasan Simpang Lima dikunjungi oleh berbagai lapisan masyarakat dan berbagai tujuan dan dalam berbagai waktu sehingga mampu menghidupkan suatu kawasan sepanjang hari. Untuk pejalan kaki di kawasan Simpang Lima disediakan jalur pejalan kaki berupa jalur pedestrian. Perkembangan kawasan Simpang Lima tidak dibarengi dengan penyediaan sarana dan prasarana yang memadai. Hal ini ditandai dengan adanya luapan parkir di pinggir-pinggir jalan bahkan di atas jalur pedestrian.

Aktifitas komersial di kawasan Simpang Lima mengundang pelaku-pelaku aktifitas di ruang publik lain yang memanfaatkan hilir mudik pejalan kaki yang merupakan pengunjung di kawasan tersebut. Aktor pengguna ruang publik tersebut menempati sebagian badan jalan sebagai tempat untuk parkir kendaraan, berjualan pedagang kaki lima, pangkalan taxi, angkota dan beca. Jalur pedestrian di Simpang lima selain digunakan sebagai wadah sirkulasi pejalan kaki juga digunakan sebagai

perletakan street furniture, tempat PKL berjualan dan parkir kendaraan bermotor. Sebagian besar kegiatan PKL ini berlangsung dari sore hingga malam hari.

Sebagian dari jalur pedestrian digunakan untuk kegiatan selain pejalan kaki dan masih ada tersisa ruang untuk pejalan kaki. Namun di Simpang Lima terdapat kecenderungan pejalan kaki tidak menggunakan jalur pedestrian tersebut untuk sirkulasi dan memilih berjalan di badan jalan seperti jalur lambat dan jalan raya. Adanya berbagai masalah tersebut sehingga aktifitas yang ada di kawasan Simpang Lima tidak berjalan semestinya.

Berbagai masalah yang ada di Simpang Lima terkait dengan pejalan kaki menimbulkan pertanyaan pada peneliti. Apakah kondisi jalur pedestrian di Simpang Lima telah mampu mengakomodasi atau memenuhi kebutuhan kenyamanan dan visibilitas pejalan kaki untuk beraktifitas di kawasan Simpang Lima sebagai kawasan rekreasi? Apakah kondisi tersebut mempengaruhi perilaku pejalan kaki dalam menggunakan ruang publik untuk sirkulasi ?

Kawasan Simpang Lima berpotensi untuk berkembang, namun perkembangan tersebut dapat berdampak negatif terhadap berjalannya fungsi ruang publik dalam hal ini jalur pedestrian sebagai wadah sirkulasi. Sehingga muncul pertanyaan bagaimana agar fungsi jalur pedestrian di kawasan Simpang Lima sebagai wadah aktifitas pejalan kaki dapat berjalan dengan baik, ditinjau dari tuntutan atribut kenyamanan dan visibilitas. Hal ini penting untuk menjaga agar ruang publik dapat memberikan pelayanan yang baik terhadap kegiatan sehari-hari masyarakat kota Semarang.

Beranjak dari berbagai pertanyaan tersebut peneliti menganggap pentingnya dilakukan penelitian tentang fungsi jalur pedestrian di Kawasan Simpang Lima pada malam hari ditinjau dari kenyamanan dan visibilitas penggunaanya .

1.2. Permasalahan

Dengan adanya penggunaan ruang publik dalam hal ini jalur pedestrian selain untuk pejalan kaki, bagaimana fungsi jalur pedestrian sebagai wadah sirkulasi bagi pejalan kaki ditinjau dari atribut kenyamanan dan visibilitas ?

- Apakah jalur pedestrian sudah memenuhi kenyamanan dan visibilitas pejalan kaki dalam kawasan Simpang Lima pada malam hari sebagai kawasan rekreasi dan Land Mark Kota Semarang .
- Bagaimana faktor-faktor property jalur pedestrian yang ada bila dikaitkan atribut kenyamanan dan visibilitas ?

1.3. Tujuan Penelitian

Penelitian ini bertujuan untuk :

- Ingin mengetahui kondisi jalur pedestrian di kawasan Simpang Lima pada malam hari ditinjau dari atribut kenyamanan dan visibilitas pejalan kaki
- Ingin mengetahui pola perilaku pejalan kaki di kawasan Simpang Lima pada malam hari dalam menggunakan jalur pedestrian untuk aktifitas.

1.4. Manfaat Penelitian

Diharapkan dapat menambah chasanah perkembangan ilmu pengetahuan terutama dalam perancangan kota , yang dikaitkan dengan pengguna khususnya penerapan jalur pedestrian yang memenuhi atribute di lingkungan kawasan Simpang Lima Semarang.

1.5. Ruang Lingkup dan Batasan Penelitian

1.5.1. Materi Bahasan :

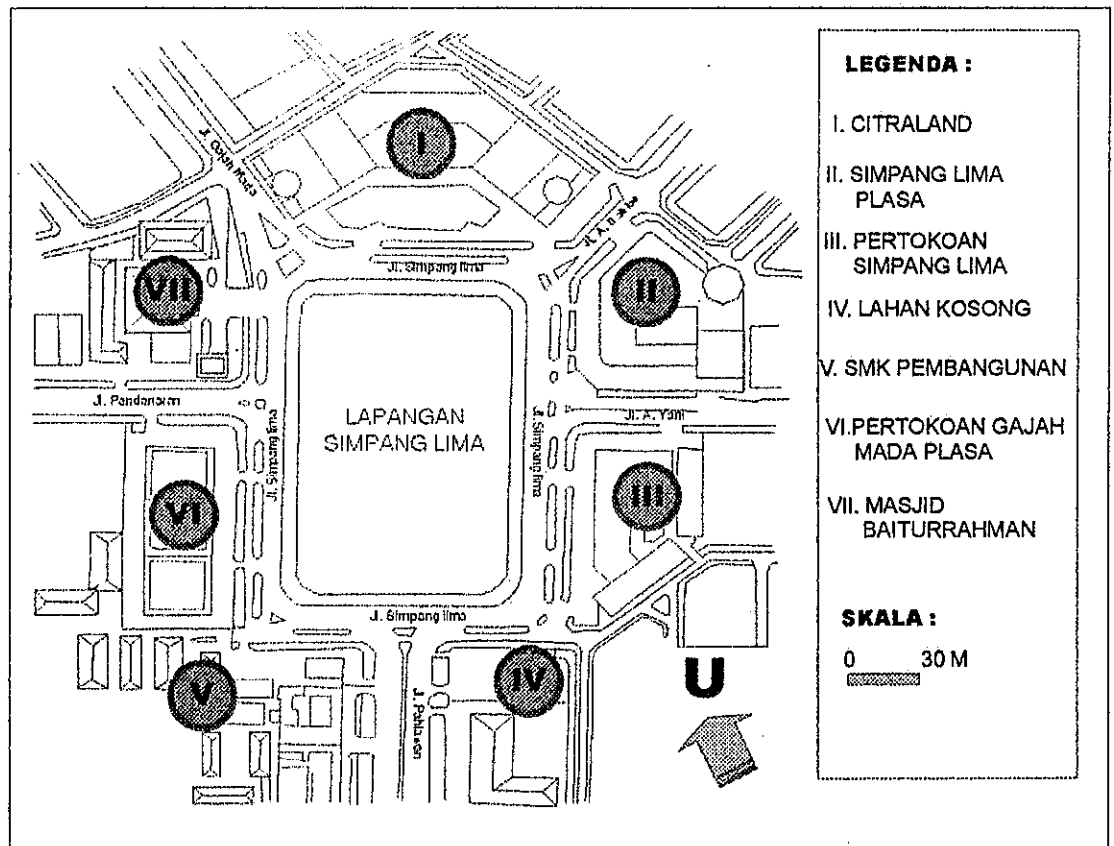
Penelitian ini menyangkut penelitian bidang arsitektur lingkungan, perancangan kota dan psikologi lingkungan . Masalah yang terkait dengan ekonomi, konfigurasi ruang publik, kualitas estetika ruang publik tidak dibahas dalam penelitian ini. Sedangkan variabel yang dibahas menyangkut :

- Fungsi jalur pedestrian yang dibahas dalam hal ini adalah jalur pedestrian di kawasan Simpang Lima Semarang. Jalur pedestrian akan dilihat pada kondisi fisik dan non lingkungan serta fungsi jalur pedestrian yang diperkirakan dapat mempengaruhi perilaku pejalan kaki di dalam memanfaatkan ruang publik.
- Perilaku Pejalan Kaki adalah pejalan kaki di ruang terbuka publik di Simpang Lima, yang dibahas menyangkut perilaku pejalan kaki di ruang publik pada malam hari . Bagaimana pejalan kaki memanfaatkan jalur pedestrian sebagai wadah aktifitas terutama sirkulasi pada malam hari . Bagaimana pejalan kaki

di dalam memilih ruang sebagai wadah aktifitas. Dari perilaku pejalan kaki akan diperoleh berjalannya fungsi ruang publik.

- Atribute pejalan kaki yaitu kenyamanan dan visibilitas.

1.5.2. Batasan Wilayah



Gambar 1. Peta Batasan Wilayah Penelitian

Kawasan Simpang Lima Semarang, merupakan suatu open space yang batasi oleh bangunan yaitu :

1. Sisi Utara : bangunan Citraland Mall, dengan bagian yang menghadap ke arah lapangan adalah Hotel Ciputra
2. Sisi Barat :

- Bangunan Pertokoan Simpang Lima yang lebih dikenal dengan Super Ekonomi.
- Bangunan Simpang Lima Plasa yang lebih dikenal dengan Matahari.

3. Sisi Selatan :

- Lahan kosong milik Ramayana Grup (bekas bioskop Gajah Mada Plaza)
- Kantor Telkom , dengan orientasi ke arah Jl Pahlawan
- Sekolah SMU 5 (dulu STM Pembangunan)

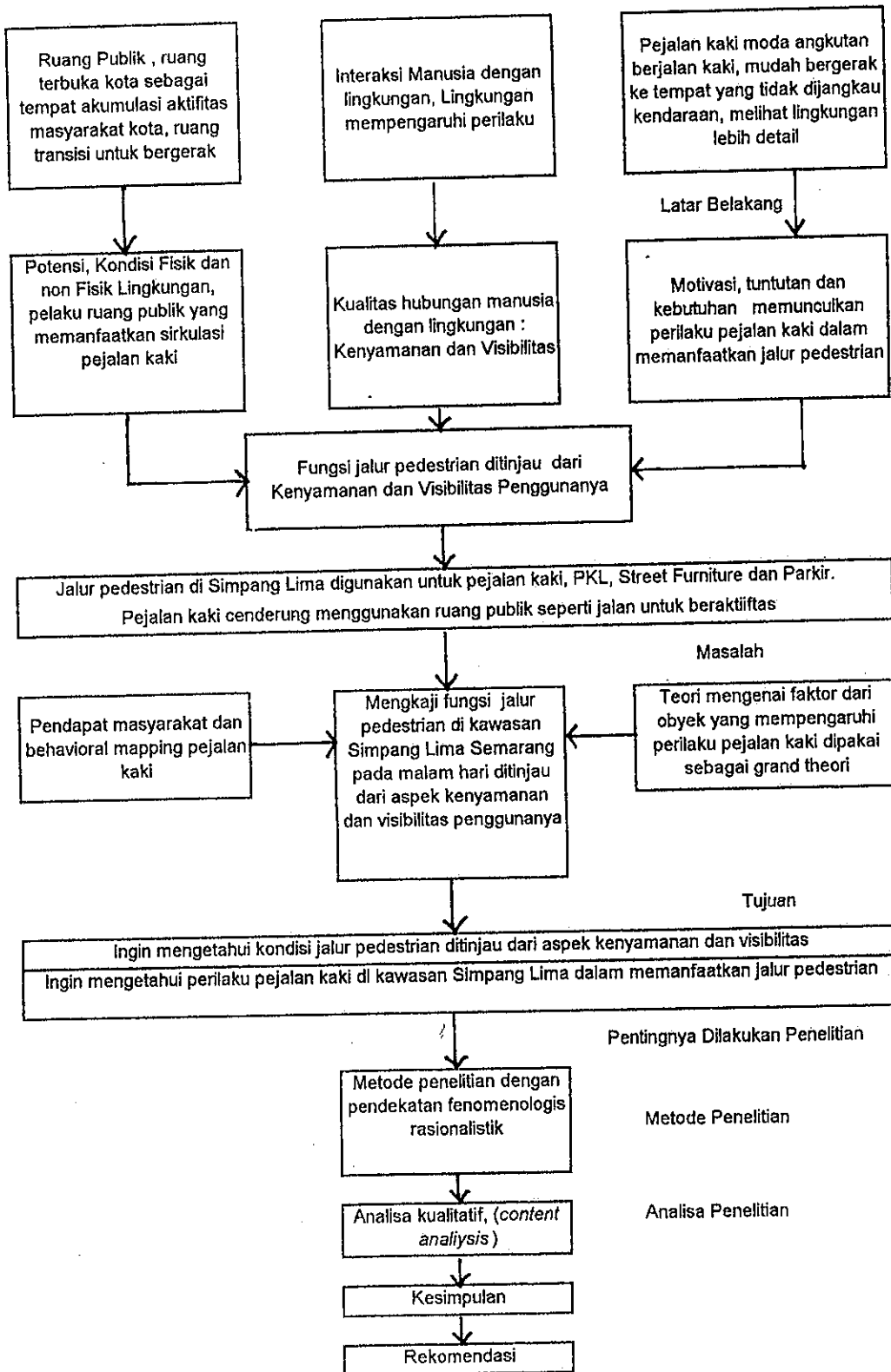
4. Sisi Barat :

- Pertokoan Gajah Mada Plasa
- Masjid Baiturrahman

Jalur pedestrian yang menjadi tempat penelitian adalah :

- Jalur pedestrian yang merupakan bagian dari jalan Simpang Lima yaitu jalur transportasi yang mengitari open space di kawasan Simpang Lima.
- Jalur pedestrian pada ujung jalan yang menuju ke Simpang Lima, diantara bangunan yang mengitari lapangan Pancasila.

1.6. Alur Pikir Penelitian



Gambar : 2

Kerangka Pikir Penelitian

Sumber : Hasil Analisa Peneliti ,2002

Dalam salah satu saran bagi pengembangan ilmu pengetahuan diungkapkan perlunya dilakukan penelitian tentang hubungan antara kognisi terhadap tampilan bangunan-bangunan yang terbentuk dengan perilaku pejalan kaki, tentang pengaruh perkembangan lingkungan segmen-segmen jalan Pandanaran dalam kurun waktu tertentu terhadap perubahan perilaku pejalan kaki.

Kedua penelitian diatas dilakukan pada waktu pagi hingga sore hari dimana aspek kenyamanan sensori terkait dengan sinar matahari menjadi faktor yang cukup penting.

Sementara itu penelitian tentang kawasan alun-alun kota atau kawasan ruang publik yang terkait dengan perilaku pejalan kaki sudah dilakukan oleh Andriani (1999), yaitu dengan judul Pengaruh Perkembangan Kawasan Perdagangan Terhadap Keberadaan Ruang Terbuka Pusat Kota, Studi Kasus Alun-alun Kotamadya Malang.

Fenomena yang dilihat oleh Andriani adalah adanya perkembangan kawasan perdagangan pusat kota yang berdampak pada perubahan fisik dan non fisik alun-alun, pada perilaku pejalan kaki di kawasan perdagangan dan alun-alun. Perubahan tersebut berdampak pula pada fungsi alun-alun.

Penelitian tersebut bertujuan mencari faktor-faktor yang mempengaruhi perkembangan kawasan perdagangan, mengetahui fungsi dan keberadaan ruang terbuka kota dan mencari pengaruh perkembangan kawasan perdagangan terhadap keberadaan ruang terbuka kota.

Temuan penelitian yang dihasilkan adalah berkembangnya kawasan perdagangan (pertokoan modern) di sekitar alun-alun mempengaruhi keberadaan alun-alun terutama pada perilaku pengunjung alun-alun.

Penelitian tentang fungsi jalur pedestrian di kawasan ruang publik yaitu di Kawasan Simpang Lima Semarang ditinjau dari tuntutan atribut kenyamanan dan visibilitas pejalan kaki sebagai penggunaanya belum pernah dilakukan. Terlebih bila dikaitkan dengan waktu penelitian pada malam hari, dimana pada malam hari faktor kenyamanan sensori tidak lagi berperan.

Kawasan Simpang Lima berpotensi untuk berkembang. Namun perkembangan kawasan Simpang Lima dapat berdampak negatif terhadap berjalannya fungsi ruang publik sebagai wadah aktifitas pejalan kaki terutama untuk sirkulasi. Kemudian bagaimana agar fungsi ruang publik dalam hal ini jalur pedestrian di kawasan sebagai wadah sirkulasi berjalan dengan baik ditinjau dari kenyamanan dan visibilitas pejalan kaki sebagai penggunaanya. Hal ini penting untuk menjaga agar jalur pedestrian dapat mengakomodasi bagi aktifitas pejalan kaki. Sehingga ruang publik dapat berfungsi baik terhadap kegiatan sehari-hari masyarakat kota Semarang dan memberikan dampak positif bagi kota yaitu ruang kota menjadi ruang kota yang manusiawi.

Fenomena yang dilihat adalah jalur pedestrian di kawasan Simpang Lima merupakan elemen perancangan kota dimana merupakan salah satu bagian dari ruang publik, namun pada kenyataannya pada malam hari pejalan kaki jarang menggunakan jalur pedestrian tersebut.

Tujuan penelitian adalah ingin mengetahui kondisi jalur pedestrian ditinjau dari atribut kenyamanan dan visibilitas pejalan kaki, ingin mengetahui perilaku pejalan kaki dalam menggunakan jalur pedestrian terutama sebagai wadah sirkulasi.

Mencari properti jalur pedestrian yang diinginkan pejalan kaki untuk memenuhi atribut kenyamanan dan visibilitas.

Pendekatan penelitian yang akan dilakukan sama seperti penelitian-penelitian yang sudah dibahas sebelumnya yaitu dengan pendekatan perilaku pejalan kaki. Namun metoda yang digunakan berbeda dengan penelitian sebelumnya, dalam hal ini penelitian yang akan dilakukan menggunakan metoda fenomenologis rasionalistik dengan analisis kesamaan isi.

1.8. Sistematika Pembahasan.

Sistematika pembahasan penelitian, secara garis besar diuraikan sebagai berikut :

- Bab Pertama, merupakan Bab Pendahuluan yang menjelaskan tentang pentingnya dilakukan penelitian fungsi jalur pedestrian di kawasan Simpang Lima Semarang pada malam hari ditinjau dari kenyamanan dan visibilitas penggunaannya dengan pendekatan perilaku pejalan kaki; 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 ; jenis, fungsi dan persyaratan perencanaan jalur pedestrian , 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 analitis penelitian; wilayah penelitian dan alat atau instrumen penelitian. Di samping itu pada bab ini dijelaskan pula tentang kesulitan yang dihadapi dalam proses penelitian.
- Bab ke empat, merupakan Deskripsi Wilayah Pengamatan; yang menjelaskan tentang gambaran umum wilayah penelitian, data fisik dan non fisik, data yang diperoleh dari *place centered mapping*, data yang diperoleh dari *person centered mapping* dan data yang diperoleh dari hasil wawancara.
- Bab kelima, merupakan Hasil Penelitian dan Pembahasan. Diuraikan hasil penelitian berupa temuan tentang kondisi jalur pedestrian, perilaku pejalan kaki, dan masalah. Pembahasan merupakan pemaknaan terhadap temuan.
- Bab ke enam, merupakan Kesimpulan Penelitian dan Rekomendasi yang menjelaskan gambaran tentang berjalannya fungsi jalur pedestrian, perilaku pejalan kaki serta tuntutan dan kebutuhan pejalan kaki serta manfaat hasil penelitian untuk kepentingan Pemerintah Kota dan perkembangan ilmu arsitektur, perancangan kota dikaitkan dengan perilaku.

BAB II. KAJIAN PUSTAKA

Adapun lingkup kajian teori ini meliputi teori-teori dari disiplin ilmu Arsitektur Lingkungan , Perancang Kota (*Urban design*) dan disiplin ilmu Psikologi (perilaku manusia) yang akan dipergunakan untuk memahami pembentukan “ Fungsi Jalur Pedestrian di Kawasan Simpang Lima Semarang pada Malam Hari Ditinjau dari Aspek Kenyamanan dan Visibilitas Penggunanya.

2.1. Teori Tentang Pejalan Kaki

2.1.1. Pengertian

Istilah pejalan kaki atau pedestrian berasal dari bahasa Latin *pedester-pedestris* dari bahasa latin *pedester-pedestris* yaitu orang yang berjalan kaki atau pejalan kaki.

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

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

Pejalan kaki adalah orang yang melakukan perjalanan dari suatu tempat/asal (*origin*) tanpa kendaraan, untuk mencapai tujuan atau tempat (*destination*) atau dengan maksud lain.

Kemudian dari pengertian tersebut pejalan kaki dalam penelitian ini adalah orang yang melakukan perjalanan atau aktivitas di ruang terbuka publik tanpa menggunakan kendaraan.

2.1.2. Jenis-jenis ruang pejalan kaki

2.1.2.1. Mall

Mall menurut Rubenstein (1992), diartikan sebagai area yang digarisi dengan pohon-pohon peneduh dan digunakan sebagai ruang berjalan kaki masyarakat kota. Pada penggunaan sekarang ini, *mall* dicatat sebagai suatu bentuk baru jalan atau plaza di kawasan bisnis pusat kota yang berorientasi pada pejalan kaki dan dilayani dengan transit umum.

Ada tiga tipe utama mall yaitu *full mall*, *transit mall*, dan *semimall*.

Full mall , adalah ruang pejalan kaki diruang terbuka kota dengan menutup yang pada mulanya digunakan untuk jalur kendaraan, dan kemudian menciptakan jalan pejalan kaki atau plaza linier dan diberi elemen pendukung seperti *street furniture*, air mancur dan sebagainya. Pada bagian difungsikan sebagai wadah untuk interaksi sosial, bersantai, beristirahat, dengan berbagai fasilitas pendukung seperti tanaman, bangku, patung, air mancur

Transit mall, jalur transit dikembangkan dengan memindahkan lalu lintas mobil dan truk jalan dan hanya mengijinkan kendaraan umum seperti bis dan taxi atau kereta di kawasan tersebut. Transit mall selalu menghubungkan aktifitas-aktifitas sepanjang rute jalan termasuk retail, kantor, hotel, entertainment, dan perumahan.

Semimall, dalam semimall sejumlah lalu lintas dan parkir dikurangi. Pengembangan kawasan *pedestrian streetscape* dan akhirnya diangkat dengan paving baru, street furniture, dan kenyamanan lainnya yang memberikan kesinambungan visual, penekanan karakter linier jalan, dan menciptakan image baru pusat kota (*down town*). Semi mall diletakkan di jalan utama yang melalui area retail utama di lokasi pusat kota.

Jalur pejalan kaki (*pedestrian ways*), jalur pejalan kaki juga dikenal sebagai jalan pedestrian termasuk jalan penyeberangan. Pedestrian merupakan jalur pejalan kaki di luar bangunan, bagian dari jalan berupa jalur terpisah yang khusus untuk pejalan kaki. Biasanya terletak bersebelahan di sepanjang tepi jalan.

Sirvani (1985), mengatakan bahwa jalur pejalan kaki harus dipertimbangkan sebagai salah satu perancangan kota. Jalur pejalan kaki adalah bagian dari kota dimana orang bergerak dengan kaki, biasanya disepanjang sisi jalan. Fungsi jalur pedestrian adalah untuk keamanan pejalan kaki pada waktu bergerak dari satu tempat ke tempat lain.

2.1.3. Sirkulasi Pejalan Kaki

Yang terkait dengan sirkulasi pejalan kaki adalah dimensi jalan dan jalur pedestrian, tempat asal sirkulasi dan tempat tujuan sirkulasi pejalan kaki, maksud perjalanan, waktu hari dan volume pejalan kaki.

2.1.3.1. Tempat asal (*origin*) dan tujuan (*destination*) sirkulasi

Menurut Rubenstein (1992), Pola penataan sirkulasi sirkulasi dapat mempengaruhi atau mengkondisikan pejalan kaki untuk melakukan pergerakan atau aktifitas di suatu tempat. Perletakan parkir akan berpengaruh pada aktifitas dan sirkulasi pejalan kaki, karena tempat parkir dapat menjadi tempat asal pejalan kaki menuju tempat yang dituju.

Pertimbangan mengenai perletakan parkir menyangkut jarak berjalan yang nikmat (*comfort*), bagi pejalan kaki untuk menuju ke pedestrian area. Jarak yang nikmat tidak lebih dari 300 meter. Faktor-faktor yang berhubungan dengan fasilitas parkir adalah kapasitas, akses dan lay out.

2.1.3.2. Karakteristik perjalanan

Perjalanan pejalan kaki sebagian besar relatif dekat. Karena kebanyakan pejalan kaki berjalan dari tempat parkir atau dari pemberhentian umum yang tidak terlalu jauh pula. Jika maksud perjalanan (*purpose trip*) dan tipe perjalanan pejalan kaki dipahami maka suatu fasilitas pejalan kaki yang lebih baik dapat dikembangkan atau dibangun.

Maksud perjalanan pejalan kaki terkait dengan tipe penggunaan lahan yang dikaitkan dengan asal perjalanan dan tujuan perjalanan Sejumlah perjalanan ditarik oleh aktifitas berdasarkan skala dan tipe. Pertokoan eceran besar menarik pejalan kaki lebih banyak.

2.1.4. Kriteria Kenyamanan dan Visibilitas

2.1.4.1. Kenyamanan

Menurut Uterman (1984) kenyamanan dipengaruhi oleh jarak tempuh .

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 sekitar 400meter untuk berjalan kaki membawa barang : 300 meter

Menurut Weisman (1981), kenyamanan adalah suatu keadaan lingkungan yang memberi rasa yang sesuai kepada panca indera dan *antropometry* disertai fasilitas yang sesuai dengan kegiatannya . *Antropometry* adalah proporsi dan dimensi tubuh manusia serta karakter fisiologis lain-lainnya dan sanggup berhubungan dengan berbagai kegiatan manusia yang berbeda-beda dan mikro lingkungan.

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

Ukuran penting lainnya menurut Uterman (1984), adalah tingkat kenyamanan (*comfort level*) dan kapasitas sistem ruang pejalan kaki. Namun terpenuhinya kriteria menurut Richard Unterman tersebut dipengaruhi pula oleh latar belakang kondisi dan persepsi pejalan kaki.

Tingkat Kenyamanan, kenyamanan pejalan kaki dalam melakukan aktivitas dipengaruhi oleh faktor cuaca dan jenis aktivitas, kondisi ruang pejalan. Tingkat kenyamanan dihubungkan dengan kondisi kesesakan dan kepadatan, dipengaruhi oleh keamanan dan persepsi manusia dan kemudahan untuk bergerak

Kapasitas, kapasitas jalur pejalan kaki meliputi jumlah pejalan kaki persatuan waktu seperti orang perjam, orang perhari. Adapun kapasitas jalur pejalan kaki (*walkway capacity*) dipengaruhi oleh penghentian, lebar jalur pedestrian, ruang pejalan kaki, volume, tingkat pelayanan, harapan pemakai, jarak berjalan.

2.1.4.2. Visibilitas

Visibilitas diartikan sebagai jarak penglihatan dimana terlihat dengan jelas obyek yang diamati termasuk akses dan komponen *setting* (Wiesman, 1981). Selanjutnya Hesselgran (1975), mengatakan bahwa jarak penglihatan berkaitan dengan jarak yang dirasakan 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 *atribute* 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 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 (10,5 m) dan melakukan percakapan (3,1 m).

Menurut Ittelson (1970) dalam Rapoport, persepsi terhadap lingkungan sekitarnya sangat berbeda-beda tergantung obyek yang akan dipersepsikan, yaitu: skala, efek dari pergerakan, perubahan tekstur, pergantian pandangan (*sequel*), pandangan baru yang ditambah.

Persepsi yang terbentuk melalui proses peinderaan sangat tergantung pada *reseptor system* yang dimiliki. Sistem visual (indera mata) merupakan salah satu sistem penerima (*reseptor system*) yang relatif mempunyai peran dan fungsi yang lebih besar dibandingkan indera lain pada kondisi normal (Hall, 1966).

Pembagian kemampuan sudut pandang manusia (Hakim, 1987), dilakukan lebih sederhana dengan membagi menjadi dua bagian yaitu:

- melihat detail dengan sudut I
- melihat normal dengan sudut 60

Menurut H. Mirten, perbandingan jarak dan tinggi bangunan yang lebih kecil dari 2 ($D/H < 2$) akan menghasilkan pandangan yang mengarah pada detail atau ornamen bangunan, sedangkan perbandingan jarak dan tinggi bangunan > 2 ($D/H > 2$) akan menghasilkan pandangan seluruh bangunan

Berkaitan dengan kemampuan pandangan manusia, Spereigen (1985), mengklasifikasikan pandangan normal dalam beberapa bagian menurut jaraknya:

- pada jarak 1.220 m, merupakan jarak maksimum untuk melihat manusia

- pada jarak 137 m , merupakan jarak maksimum untuk dapat membedakan aktifitas yang dilakukan
- pada jarak 24,5 m merupakan jarak maksimum untuk dapat mengenali muka seseorang
- pada jarak 10,2 m merupakan jarak maksimum untuk memahami ekspresi seseorang
- pada jarak 3,1 merupakan jarak jangkauan untuk melakukan percakapan
- pada jarak 0,8 merupakan jarak untuk melakukan penelitian secara detail terhadap seseorang

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

Sudut pandang normal adalah 180 horisontal dan 170 vertikal dengan kejelasan tinggi pada sudut 27 dan lebar 45, semua sudut tersebut akan membesar bila kecepatannya juga meningkat . (Lynch, 1962 dalam Rapoport 1971)

Perhatian terhadap sesuatu yang berbeda yang dapat diperhatikan dari sekelompok benda tergantung dari berapa elemen yang dapat diperhatikan , sebagai contoh adalah sebuah gereja kecil yang sama diantara bangun-bangunan tinggi dan sebuah bangunan kuno diantara bangunan baru akan mudah diperhatikan karena tampil berbeda (Rapoport ,1971)

2.1.5. Faktor-faktor yang mempengaruhi jarak tempuh berjalan kaki

- waktu,
- kenikmatan,

- kemudahan berkendara
- pola penggunaan lahan.

Jarak tempuh pejalan kaki terkait dengan waktu berlangsungnya aktifitas pejalan kaki. Orang berbelanja untuk rekreasi mungkin akan berjalan-jalan hingga waktu dua jam. Orang bekerja yang akan istirahat makan siang hanya mempunyai waktu pendek akan menempuh jarak yang dekat-dekat saja., oarang yang berjalan kaki pada waktu santai mungkin akan menempuh jarak kiloan meter untuk berolah raga misalnya

Jarak tempuh juga terkait dengan kenikmatan berjalan antara lain dengan penyediaan area beralan kaki yang berkualitas. Juga terkait dengan cuaca. Cuaca buruk, panas, hujan membuat jarak tempuh menjadi pendek, orang akan enggan berjalan kaki di ruang terbuka. Terkait waktu siang dan malam hari juga mempengaruhi jarak tempuh.

2.2. Teori Tentang Ruang Publik.

2.2.1. Pengertian :

Ruang publik adalah ruang luar yang digunakan untuk kegiatan penduduk kota sehari-hari. Contohnya untuk kegiatan berjalan-jalan, melepas lelah, duduk santai, dapat juga untuk kampanye, upacara resmi, atau kadang-kadang untuk tempat berdagang. Ruang publik dapat diartikan sebagai suatu ruang milik bersama yaitu tempat masyarakat melakukan aktifitas fungsional dan riual dalam suatu ikatan komunitas, baik dalam kehidupan rutin sehari-hari, maupun dalam perayaan berkala.

Ruang publik dapat digunakan untuk kepentingan pribadi, untuk jual beli, untuk bertaman, dan untuk olah raga. (Hakim, 1987)

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

2.2.2. Bentuk Ruang Publik

Ruang publik secara kategori dibedakan : Ruang publik terbentuk dari bangunan yang mengitari suatu open space, yang mana bangunan tadi sebagai fasilitas tertentu dan sekaligus sebagai pelindung terhadap kondisi luar dan dapat menciptakan semacam courtyard yang memiliki nilai simbolik, seperti agora, forum, mosque, courtyard. Ruang publik yang berbentuk memanjang seperti jalan dengan komponennya badan jalan, pedestrian dsb. (Cliff, 1992).

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.

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

Menurut Trancik (1986), ruang terbuka kota dibagi menjadi 2 (dua) yaitu *hard space* dan *soft space*. *Hard space* merupakan 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 terbuka , misalnya jalan raya, jalan pedestrian , taman , lapangan , ruang terbuka hijau , pelataran dan sebagainya dan ruang publik tertutup misalnya, stasiun , pusat perbelanjaan, terminal , bandara, bangunan ibadah , dan sebagainya.

Sedangkan menurut Sirvani (1985), ruang terbuka kota yang dibatasi secara fisik oleh bangunan disebut ruang kota. Dan wilayah ruang kota ini meliputi ruang terbuka kota milik privat dan ruang terbuka kota milik publik

2.2.3. Fungsi Ruang publik

Selanjutnya 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.

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

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

- Kebutuhan rekreasi dan komunikasi, yaitu tempat berkumpulnya warga kota dalam melepas lelah se usai bekerja dan melakukan kegiatan hubungan sosial antar warga.
- Kebutuhan penghubung suatu tempat dengan tempat lain, yaitu sebagai prasarana pergerakan manusia dalam menjalankan kehidupan sehari-hari , baik menggunakan kendaraan bermotor maupun berjalan kaki , Ruang terbuka tersebut berupa jalan raya, pendestrian , koridor dan sebagainya.

Ruang kota berfungsi sebagai tempat aktifitas manusia, sebagai ruang transisi untuk bergerak dari bangunan satu ke bangunan lain atau dari satu tempat ke tempat lain. Ruang kota juga berfungsi sebagai tempat interaksi sosial masyarakat kota dll. Interaksi ini tidak dapat terjadi pada orang-orang yang berada didalam kendaraan bermotor tetapi pada pejalan kaki. Denyut kehidupan kota dan vitalitas kota terlihat dari adanya aktifitas pejalan kaki di ruang kota. (Yeang, 1986).

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

2.2.4. Kriteria Perancangan Ruang Publik

Kriteria ruang publik oleh Car (1992)

- Ruang publik harus bersifat responsif, yaitu ruang publik harus mampu melayani kebutuhan dan keinginan masyarakat pengguna ruang publik. Secara

terperinci ruang publik harus dapat memberikan kenyamanan, relaksasi, pertemuan aktif dan pasif, serta menemukan hal-hal yang baru.

- Ruang publik harus bersifat demokratis, yaitu ruang publik harus dapat melindungi hak individu dan kelompok masyarakat penggunanya. Dengan kata lain, setiap pengguna ruang publik memiliki hak dalam pemanfaatannya. Meskipun demikian ruang publik harus menjamin bahwa kegiatan seseorang atau sekelompok pengguna tidak mengganggu kegiatan lainnya..
- Ruang publik harus dapat memberikan arti terhadap pengguna ruang publik, yaitu menunjukkan bahwa ruang publik dapat menciptakan kenangan tersendiri bagi penggunanya. Secara khusus ruang publik harus dapat merangsang seseorang untuk datang mengunjunginya karena ada rasa romantisme memori.
- Ruang publik harus mudah dikunjungi, yaitu ruang publik tersebut mudah dan aman dicapai masyarakat yang akan menggunakannya.

2.3. Teori Tentang Perilaku Pejalan Kaki

Perilaku merupakan bidang kajian yang multidisipliner, dimana beberapa disiplin ilmu secara holistik dipakai untuk memahami interaksi manusia dengan lingkungannya, baik itu lingkungan fisik maupun lingkungan sosialnya, (Setiawan,1995)

Perilaku pejalan kaki umumnya tidak sama, sesuai dengan kondisi dan aktivitasnya , misalnya tentang dimensi ruang seorang pejalan kaki pada area jalur pejalan kaki. Disamping 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 orang lain atau tidak , berpartisipasi 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).

2.3.1. Hubungan manusia dengan lingkungannya

Menurut Calhoun (1995), tentang penyesuaian dan hubungan kemanusiaan bahwa lingkungan dapat mempengaruhi perilaku. Lingkungan dapat menghalangi perilaku akibatnya juga membatasi apa yang akan dilakukan. Suatu lingkungan dapat menentukan seberapa jauh orang dapat berjalan di dalamnya. Lingkungan dapat mengundang atau mendatangkan perilaku, menentukan bagaimana orang harus bertindak. Suatu lingkungan yang baik akan mengundang orang melakukan atau mendatangkan perilaku. Lingkungan membatasi diri, perilaku yang membatasi lingkungan dapat menjadi bagian tetap dari diri yang menentukan arah perkembangan kepribadian pada mana yang akan datang. Lingkungan akan mempengaruhi citra diri.

Pembatasan - pembatasan fisik luar 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 disepanjang jalur pejalan kaki tidak terdapat elemen pendukung, tidak banyak pejalan kaki yang mau berjalan diatasnya dan cenderung akan berjalan dengan cepat ketujuan . Kegiatan pejalan kaki dapat digolongkan menjadi enam , yaitu : berjalan, berdiri , duduk, berlari , berbaring, dan bermain. Berjalan , berdiri dan duduk adalah kegiatan yang paling banyak dilakukan . Keenam kegiatan tersebut berdasar kepentingannya masih dapat dibagi 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 pilihan meliputi berjalan-jalan santai , berdiri untuk menikmati pemandangan , duduk melihat pemandangan yang lalu lalang (Brambilla ,1977). Sedangkan kegiatan lanjutan adalah pejalan kaki berhenti dan duduk kemudian mereka dapat bercakap-cakap bersama-sama.

Dipandang makhluk alamiah, pejalan kaki memiliki kebutuhan-kebutuhan fisik dan rohani. Dan aktivitas kebudayaan berfungsi untuk memenuhi kebutuhan naluri manusia (Malinowski dalam Koencoringrat,1997). Maka pernyataan manusia sebagai makhluk budaya mempunyai pengertian dengan kebudayaan merupakan dimensi dalam perilaku manusia. Dan dalam kebudayaan tercakup hal-hal yang berkaitan dengan persepsi manusia searta hubungan antara manusia, kebudayaan, perilaku dan lingkungan sangatlah erat. Dengan demikian aktivitas masyarakat di lapangan kota seperti tradisi, aktivitas keagamaan merupakan kebutuhan untuk memenuhi nalurinya sebagai makhluk budaya.

Terhadap lingkungan, manusia melakukan penyesuaian perilakunya. Perilaku penyesuaian diri ini ada dua jenis. Pertama adalah pejalan kaki merubah tingkah laku agar sesuai dengan lingkungan (adaptasi) dan yang kedua adalah merubah lingkungan agar sesuai dengan tingkah laku (*adjustment*). Perilaku sebagai proses interaksi antara pribadi individu ataupun kelompok dengan lingkungan, sebab lingkungan mengandung rangsang (*stimulus*) yang dianggap manusia dalam bentuk respon yang disebut perilaku. (Wirawan, 1992).

Berdasarkan suatu teori yang menganggap bahwa lingkungan merupakan rangsang / stimulus terhadap proses kejiwaan manusia yang menghasilkan pola perilaku tertentu, maka hubungan manusia dengan lingkungan adalah sebagai berikut : Lingkungan fisik bagian luar (*external sosio physical environment*). Kebutuhan organisme bagian dalam (*internal organisme demands*)

- P = Person
- B = Perilaku
- E = Lingkungan

Hubungan antara manusia dengan lingkungannya, seorang harus memahami situasi dan kondisi lingkungan serta memproses melalui indranya sehingga timbul makna lingkungan yang dinamakan persepsi. Sedangkan perilaku dibalik sikap dan tindakan manusia sangat ditentukan oleh persepsi dan kepribadiannya. Sedangkan persepsi dan kepribadian ini dilatar belakangi oleh pengalaman.

Dalam proses hubungan antara manusia dengan lingkungan binaannya terdapat lima unsur yang saling mempengaruhi, berkait satu sama lain, serta masing-masing

kelompok dapat bertindak sebagai faktor penyebab sekaligus dapat merupakan sebuah akibat. Misalnya keleluasan pribadi/ privasi dan kewilayahan (Altman , 1980)

Hubungan pejalan kaki diruang kota dengan lingkungannya merupakan suatu jalinan saling ketergantungan dengan lainnya. Manusia mempengaruhi lingkungannya dan sebaliknya lingkungan mempengaruhi manusia. Pejalan kaki dalam memenuhi kebutuhan hidupnya melakukan aktivitas di ruang kota. Namun dalam melakukan aktivitasnya di ruang kota pejalan kaki dipengaruhi oleh lingkungannya baik fisik maupun non fisik.

Lingkungan fisik akan mengakibatkan dampak lingkungan sosial. Pandangan Rapoport (1977) tentang tiga pengaruh lingkungan fisik yaitu lingkaran yang sensasional yang menghubungkan semua itu pada aturan kosmis. Lingkungan biologis ini berlangsung dalam manusia modern bahkan dimana lingkungan fisik telah dikembangkan hampir seragam dan konstan oleh kontrol teknologi.

Seiring dengan perkembangan ilmu dan teknologi, perkembangan peradaban manusia maju dengan pesatnya. Kemajuan transportasi mekanik, kemajuan system komunikasi, adanya globalisasi yang melanda disemua sector. Manusia dapat menguasai alam namun sifat-sifat dasar manusia tidak dapat berubah. Sifat dasar manusia dalam hubungannya dengan lingkungan (Ewald,JR, 1971). Manusia berusaha untuk dekat dengan alam atau mengkondisikan alam sesuai dengan kebutuhan alami manusia. Upaya-upaya ini dalam kurun waktu yang panjang membentuk peradaban atau budaya dimana di suatu tempat berbeda dengan tempat lain. Dari sini terlihat bahwa manusia mempunyai batasan-batasan sebagai makhluk hidup, akan tetapi manusia juga mempunyai potensi untuk berkembang.

Lingkungan dapat dijabarkan terdiri dari empat komponen yang saling terpaat satu sama lain. Lingkungan dapat dibedakan menjadi empat jenis lingkungan yaitu lingkungan biogenik dan lingkungan sosial, lingkungan alamiah dan lingkungan alam maupun buatan (Lang,1994).

2.3.2. Personal Space

Personal space menurut Fisher (dalam Sarwono ,1992) merupakan batas atau jarak yang tidak nampak disekeliling diri dan tidak boleh dilalui orang lain. Konsep *personal space* menimbulkan perilaku *crowding*, secara umum dikatakan situasi dimana seseorang tidak mampu mempertahankan *personal spacenya* yang disebabkan jumlah personal terlalu tinggi.

Terdapat empat macam jarak *personal space* (Sarwono ,1992) :

- Jarak Intim, ruang atau daerah yang berjarak 0 - 0,5 m
- Jarak Personal, ruang atau daerah pribadi yang berjarak 1,5 – 3 m merupakan jarak untuk percakapan antar orang yang sudah akrab.
- Jarak Sosial , ruang atau daerah sosial yang berjarak atau 1,3 – 4 m merupakan jarak untuk hubungan yang bersifat formal
- Jarak Publik, ruang atau daerah publik yang berjarak atau 4 – 8,5 m

2.3.2.1. Privacy

Privacy merupakan kecenderungan seseorang untuk tidak diganggu kesendiriannya. Kondisi *privacy* diperlukan seseorang dalam upaya membebaskan

diri dari berbagai perasaan, ingin membatasi dan melindungi diri saat berkomunikasi atau berhubungan dengan orang lain terutama apabila berkomunikasi ditempat umum seperti dalam lapangan. Penerapan kondisi *privacy* ditempat umum diwujudkan dalam pengaturan jarak antar pribadi dan ruang pribadi, yang berupa pemilihan area misalnya memilih tempat duduk yang berjauhan dari tempat duduk berkelompok. Jenis-jenis *privacy* dibagi menjadi dua (Holahan dalam Sarwono, 1992) ;

Keinginan tidak diganggu secara fisik , perilaku yang terbentuk seperti :

- Keinginan untuk menyendiri
- Keinginan untuk menjauhi gangguan seperti gangguan kebisingan
- Keinginan untuk dekat atau intim dengan orang tertentu

Keinginan untuk menjaga rahasia diri melalui tingkah laku dengan perilaku memberi informasi yang dianggap perlu seperti :

- Keinginan untuk merahasiakan diri
- Keinginan untuk tidak terlibat pada orang lain

2.3.2.2. Territoriality

Territoriality merupakan pola tingkah laku yang berhubungan dengan kepemilikan atau hak seseorang atau sekelompok orang atas suatu tempat (Holahan, 1982 dalam Sarwono, 1992). Konsep teritori penting untuk memenuhi tuntutan kebutuhan fisik , emosional dan kultural dalam hal ini yang berkaitan dengan kebutuhan emosional yaitu perlunya ruang privat (*personal space*) dan yang berkaitan dengan aspek kultural menyangkut area profan dan sakral.

Cara mencapai *privacy* dipakai beberapa mekanisme yaitu :

- Perilaku verbal dan non verbal ,merupakan cara menyatakan pada orang lain secara lisan dan dengan gerakan tanda.

- Membentuk kawasan teritorial pada ruang terbuka .

Teritorial sebagai media komunikasi terbagi menjadi beberapa kelompok yaitu

(Sarwono,1992):

- Teritori Primer, merupakan tempat yang dimiliki dan dipergunakan secara pribadi dan diketahui orang lain sehingga hanya orang tertentu yang boleh memasuki

- Teritori Sekunder, merupakan tempat yang dimiliki bersama oleh sejumlah kelompok orang yang saling mengenal

- Teritori Publik, merupakan tempat terbuka yang dapat dimasuki siapapun tapi harus memenuhi norma serta aturan yang berlaku, misalnya pusat perdagangan , taman atau ruang terbuka , tempat rekreasi .

Ruang publik merupakan teritori publik dan teritori sekunder sebab terbuka untuk segala lapisan masyarakat. Aspek teritori ,personal space dan privacy penting dalam perancangan lingkungan sebab berkaitan dengan perasaan terhadap tempat (*sense of place*) identitas dan mempengaruhi proses persepsi manusia .

Perilaku manusia dalam lingkungan fisik menimbulkan kesan visual dan image kawasan (Lynch ,1986) :

- Lingkungan fisik dapat menentukan tingkah laku manusia

- Lingkungan fisik memberikan pilihan berbeda tingkah laku manusia

- Lingkungan fisik dapat menghambat tingkah laku manusia

2.3.3. Pemetaan Perilaku

Upaya mendapat gambaran perilaku pejalan kaki di ruang publik adalah melalui pengamatan pada seseorang untuk mengetahui kemana orang tersebut pergi, bagaimana pergerakan mereka dengan pengukuran jejak fisik serta pemetaan perilaku (Sommer,1986). Teknik ini mempunyai kekuatan pada aspek spasialnya yaitu untuk mengetahui bentuk informasi fenomena perilaku individu atau sekelompok manusia yang terkait dengan sistem spasial.

Pemetaan perilaku (*Behavioral Mapping*) dilakukan dengan penggambaran dalam bentuk sketsa atau diagram mengenai area dimana manusia melakukan kegiatan untuk menggambarkan perilaku manusia pada suatu area dengan menggambarkan perilaku manusia dalam peta, mengidentifikasi jenis dan frekwensi perilaku serta menunjukkan kaitan antara perilaku dengan rancangan yang spesifik. Jenis perilaku yang dipetakan yaitu pola perjalanan (*trip pattern*) melalui prosedur :

- Membuat sketsa area atau *setting* yang akan diobservasi
- Membuat definisi mengenai perilaku yang diamati, dihitung, maupun didiskripsikan
- Membuat rencana mengenai waktu pengamatan

2.3.3.1. Dua cara pemetaan perilaku yaitu dengan Place Centered Mapping dan Person Centered Mapping.

Place Centered Mapping, untuk mengetahui sekelompok manusia memanfaatkan atau mengakomodasi perilakunya pada situasi, waktu maupun tempat

tertentu. Dilakukan dengan membuat sketsa dan catatan yang meliputi seluruh unsur fisik yang diperkirakan mempengaruhi manusia sebagai pengguna yang digambarkan dalam peta.

Person Centered Mapping, menekankan pergerakan manusia dalam periode waktu tertentu dan pada orang yang khusus diamati atau dijadikan responden dengan membuat sketsa pada peta.

2.3.4. Motivasi

Teori ini dikaji karena berkaitan dengan motivasi dan kebutuhan manusia, faktor kebutuhan manusia merupakan salah satu unsur penggerak perilaku / aktifitas yang tujuannya untuk mendapatkan kepuasan (*satisfying human needs*).

Motivasi merupakan salah satu faktor pendorong untuk melakukan perilaku/ tindakan tertentu, dan dapat pula sebagai faktor penarik terhadap tindakan tertentu. Karena motivasi berasal dari dirinya maupun yang dari luar dirinya, dalam hal ini adalah dorongan dari dalam (*push factor*) dan daya tarik dari luar (*pull factor*) yang dapat dijelaskan sebagai berikut :

Push Factor, adalah hal-hal yang ada pada diri individu yang menimbulkan motivasi seperti berbagai kebutuhan organis, psikis, dan sosial.

Pull Factor, adalah hal-hal yang berada diluar diri tetapi ada didalam lingkungannya, dan dapat menimbulkan motivasi untuk memenuhi kebutuhannya.

Gejala kinestik berkaitan dengan motivasi adalah berkumpulnya rangsangan-rangsangan yang saling memperkuat dan menghasilkan sikap .Sikap tersebut mengakibatkan timbulnya konflik (timbul saling intrik) yaitu:

Approach Conflict, terjadi karena adanya faktor pendorong untuk mendekat

Avoidence Conlict, menghindar terhadap sesuatu

Approach Avoidence Conflict, mendekat untuk kemudian menghindar .

Motivasi adalah kekuatan yang mendorong dibelakang perilaku .Perilaku diarahkan menuju kepuasan kebutuhan. Karena itu sangat penting untuk teori disain lingkungan didasarkan pada beberapa konsep kebutuhan manusia.

Motivasi adalah energi psikis yang membantu dan mengarahkan orang,

motif -----motivasi-----intention-----tingkah laku

2.3.5. Kebutuhan Manusia

Maslow (1984), memberikan kesan bahwa ada hierarki kebutuhan dari yang terkuat hingga yang terlemah , dengan yang terkuat menempati posisi yang lebih tinggi diatas yang lemah. Hierarki dari yang terkuat hingga yang terlemah adalah sebagai berikut:

- Kebutuhan Fisiologi
Seperti halnya lapar dan haus
- Kebutuhan keamanan
Keamanan dan perlindungan dari kejahatan fisik

- **Kebutuhan memiliki kasih sayang**
Seperti keanggotaan dalam kelompok dan menerima kasih sayang
- **Kebutuhan Penghargaan**
Semua hasrat individu untuk mendapatkan nilai tinggi dari pihak lain
- **Kebutuhkan Aktualisasi diri**
Menunjukkan hasrat untuk memenuhi kebutuhan seseorang
- **Kebutuhan kognitif dan estetika**
Seperti halnya rasa haus akan ilmu pengetahuan dan hasrat untuk keindahan untuk kepentingan sendiri

Teori Maslow (1984), tersebut diatas telah diteliti lebih dalam berdasarkan jenis kelamin dan usia ,maka masing-masing tingkatan berbeda sesuai usia dan jenis kelamin. Begitu pula piramida kebutuhan untuk kaum wanita lebih besar bila dibandingkan tingkat kebutuhan kaum pria. Piramida kebutuhan orang muda besar daripada anak-anak dan orang tua .

Klasifikasi ini memberikan kerangka kerja berfikir tentang kaitan dasar dan untuk kaitan para perancang, Tatanan lingkungan memberikan untuk kebutuhan fisiologi manusia, seperti halnya tempat bernaung untuk kebutuhan keselamatan ,keamanan fisik dan jiwa,kebutuhan memiliki dan penghargaan , melalui simbolisme lingkungan

2.3.6. Faktor-faktor yang mempengaruhi sirkulasi

Menurut Simon (1961), pergerakan manusia dipengaruhi oleh beberapa faktor . faktor- faktor tersebut antara lain :

2.3.6.1. *Impelling Faktor* (faktor pendorong),

Manusia melakukan pergerakan karena adanya faktor – faktor pendorong seperti ; sepanjang tingkat yang paling mudah ; jalan yang diperingati langsung dengan bentuk ; tanda-tanda atau simbol ; menuju tempat yang diperbolehkan ; menuju tempat yang menarik , sesuatu yang membuat ia ingin tahu , titik masuk , untuk mencapai sasaran, jarak perjalanan , hambatan yang datang , terburu- buru, dengan santai, dalam harmoni dengan pola sirkulasi, menuju keindahan, pemandangan , untuk sensasi gerakan yang nyaman, , menuju perlindungan , jika membahayakan , menuju kebingungan , jika jemu dengan pengaturan , menuju dan melalui area- area dan ruang – ruang yang menyenangkan, menuju obyek- obyek

2.3.6.2. *Repelling Faktor* (faktor penolakan)

Manusia ditolak oleh adanya rintangan , jalan yang bertingkat, kejelekan , monoton, bahaya, geseran ,ketidak nyamanan.

2.3.6.3. *Motion Direktors* (pengarahan pergerakan)

Manusia diarahkan oleh pengaturan bentuk alami maupun buatan , penerapan pola sirkulasi, pembatas, rencana garis yang dinamis , tanda , simbol , pengontrol mekanik.

2.3.6.4. *Response Inducers* (ajakan beristirahat)

Manusia diajak beristirahat dengan kenyamanan dan menikmati kondisi , kesempatan untuk privacy , berkonsentrasi . Berjalan disuatu perbelanjaan yang padat

orang-orang (wanita, remaja ,anak-anak , anjing dan kucing) dibujuk ,digoda untuk beristirahat.

2.3.6.5. *Horisontal Motion* (pergerakan horisontal)

Manusia cenderung melakukan pergerakan horisontal karena pergerakan lebih mudah , bebas dan lebih efisien dalam tanah yang datar, pergerakan lebih aman, perubahan langsung lebih mudah , pilihan langsung lebih besar, beberapa fungsi lebih stabil, dalam keseimbangan , gerakan lebih mudah dikontrol , pandangan gerakan obyek lebih mudah dikontrol.

2.3.6.6. *Induce Response*

Respon manusia dalam usaha mendapat keamanan , rileks dalam suasana kekeluargaan , mendapatkan kesenangan dalam kesatuan, variasi, mendapatkan kesenangan dalam kekuatan , kehidupan dan dalam perubahan. Semua sense rasa, bau, feeling selaku faktor-faktor pemaksaan dalam dibawah kesadaran yang mempengaruhi keyakinan kita dan penentuan tindakan kita.

BAB III. RENCANA PENELITIAN

Sesuai dengan tujuan penelitian yaitu mengkaji Fungsi Jalur Pedestrian di Kawasan Simpang Lima Semarang pada Malam Hari Ditinjau dari Aspek Kenyamanan dan Visibilitas Penggunanya.

Penelitian ini merupakan penelitian terapan (*applied research*). Menurut Haryadi (1995), tujuannya adalah untuk menjawab persoalan-persoalan praktis yang dihadapi masyarakat, karena ingin memecahkan masalah sehari-hari. Penelitian aplikatif agar hasilnya dapat segera dimanfaatkan untuk memecahkan problem-problem praktis di bidang perancangan arsitektur dan perancangan kota

Berdasarkan tujuan yang akan dicapai dan jenis yang akan ditinjau maka dipilih penelitian kualitatif. Tujuan utama penelitian kualitatif adalah diperolehnya pemahaman menyeluruh tentang suatu fenomena yang diteliti dengan pendekatan yang menyeluruh. Karena menyangkut fenomena perilaku masyarakat, maka keluasan cakupan dan kedalaman dalam penelitian kualitatif sangat diutamakan. (Lexy Moeleong)

Di dalam penelitian kualitatif dikenal beberapa pendekatan antara lain pendekatan kuantitatif dan fenomenologis, namun pendekatan fenomenologis ini merupakan pendekatan yang populer di dalam penelitian studi perilaku. Untuk penelitian ini digunakan pendekatan fenomenologis rasionalistik.

Menurut Haryadi (1995), Pendekatan fenomenologis bertujuan untuk menggambarkan dan menjelaskan kompleksitas hubungan antara perilaku dengan lingkungan. Pendekatan fenomenologi tidak menyarankan pemahaman suatu

fenomena yang dilakukan secara parsial, dengan memecah-mecah kompleksitas fenomena menjadi hubungan setara beberapa variabel yang sederhana melainkan serentak dan menyeluruh.

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).

Metode B Sommer (1980), tentang *person centre map* dan *place centre map*. Dalam metode ini digunakan untuk mengetahui pergerakan pejalan kaki dan aktivitas pada periode tertentu dengan melihat satu tempat untuk aktivitas. Dari kedua pendekatan tersebut dapat diketahui perilaku pejalan kaki dalam dalam suatu lingkungan tertentu.

Pemetaan perilaku difokuskan pada pengamatan perilaku pejalan kaki di kawasan Simpang Lima. Pengamatan perilaku pejalan kaki dimaksudkan untuk mengetahui pergerakan pejalan kaki, kecenderungan yang dilakukan pejalan kaki menyangkut pemilihan tempat sirkulasi atau aktifitas, faktor yang terkait perilaku sirkulasi pejalan kaki. Secara detail penjabaran diatas adalah dalam pembahasan selanjutnya .

3.1. Lokasi Penelitian dan waktu Penelitian.

Lokasi Penelitian adalah Kawasan Simpang Lima. Di Kawasan Simpang Lima terdapat Lapangan Pancasila yang dikenal sebagai Land Mark kota Semarang. Kawasan Simpang Lima mempunyai berbagai fungsi penting bagi kota Semarang. Fungsi tersebut antara lain sebagai salah satu pusat lingkungan kota Semarang. Lapangan Pancasila dimanfaatkan untuk berbagai kegiatan masyarakatnya. Melihat uraian di atas terlihat bahwa Simpang Lima berpotensi mengundang berbagai lapisan masyarakat berkunjung ke Simpang Lima dan berbagai karakteristik pejalan kaki .

Simpang Lima juga berpotensi mengundang aktor atau pelaku kegiatan di ruang publik seperti pedagang kaki lima, tukang beca dan lainnya yang memanfaatkan hilir mudik pejalan kaki di kawasan Simpang Lima. Hal ini dapat memberikan dampak pada perilaku pejalan kaki , tuntutan atribut serta pròpertinya di ruang di kawasan Simpang Lima. Jalur pedestrian di Simpang Lima di siang hari digunakan penuh oleh pejalan kaki , namun pada malam hari selain pejalan kaki jalur pedestrian juga dimanfaatkan untuk PKL dan parkir. Pejalan kaki cenderung berjalan di luar jalur pedestrian.

Obyek yang diteliti adalah Fungsi Jalur Pedestrian di Kawasan Simpang Lima Semarang pada Malam Hari Ditinjau dari Aspek Kenyamanan dan Visibilitas Penggunanya.

Untuk menentukan lokasi yang akan dilakukan penelitian secara lebih detail, dilakukan terlebih dahulu pengamatan terhadap beberapa titik lokasi atau zona pengamatan. Kemudian penentuan zona pengamatan berdasarkan pemilihan tempat-tempat yang kondisinya dianggap dapat mewakili gambaran masalah yang ada, yang terkait dengan jalur pedestrian dan pejalan kaki di Simpang Lima pada malam hari.

Adapun dari hasil observasi awal maka ditentukan zona pengamatan tersebut adalah :

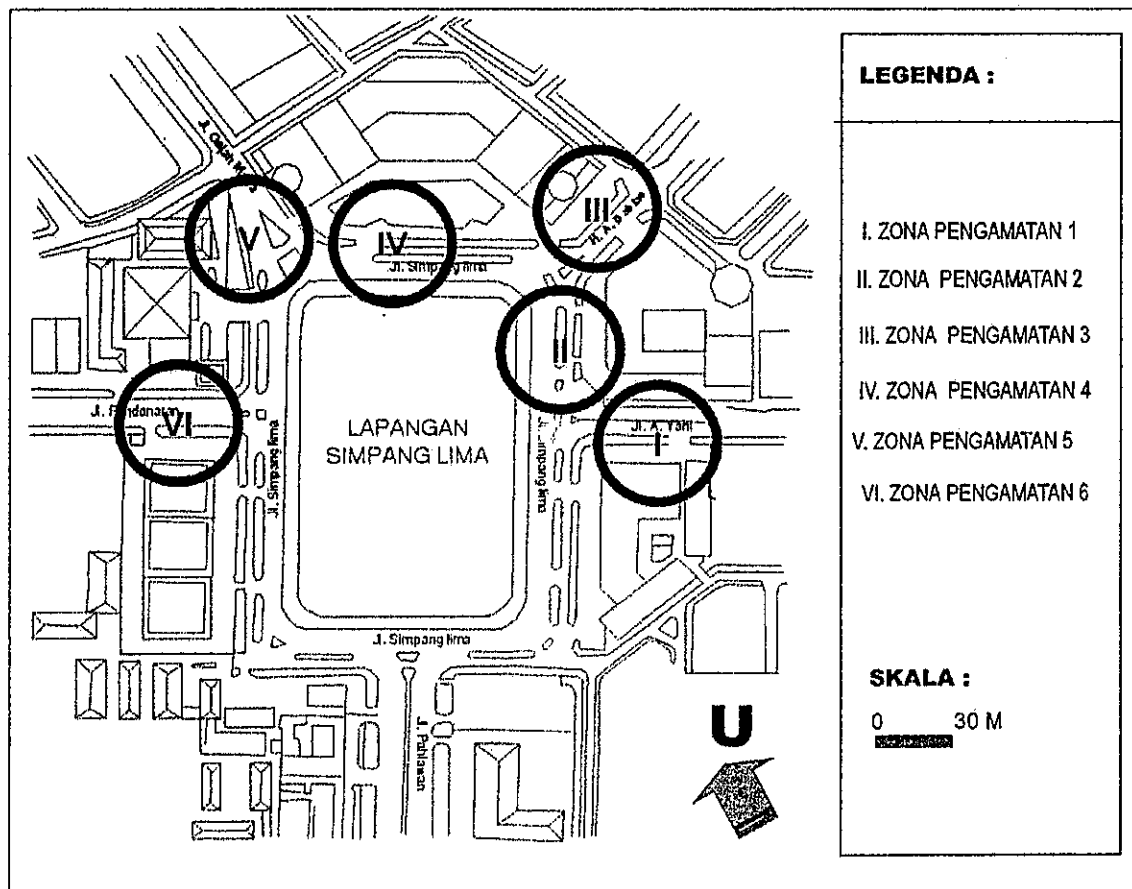
- Zona 1 : Jl A Yani- Jl Simpang Lima (antara bangunan SE dengan bangunan Matahari)
- Zona 2 : Jl. Simpang Lima (depan Matahari)
- Zona 3 : Jl. KH Dahlan. Jl Simpang Lima (antara bangunan Matahari dengan bangunan Citraland)
- Zona 4 : Jl Simpang Lima (depan Hotel Ciputra)
- Zona 5 : Jl. Gajah Mada-Jl Simpang Lima (antara bangunan Citraland- dengan bangunan Masjid Baiturrahman)
- Zona 6 : Jl Pandanaran (antara bangunan Masjid Baiturrahman dengan bangunan Pertokoan Gajah Mada Plaza).

Waktu penelitian adalah pada saat sore hingga malam hari dimana banyak terjadi pergeseran di dalam pemanfaatan jalur pedestrian. Hal ini penting untuk melihat fungsi jalur pedestrian bagi pejalan kaki dan melihat pengaruhnya terhadap perilaku pejalan kaki di Simpang Lima.

Pertama dilakukan observasi atau pengamatan selama satu minggu (21-26 September 2002) untuk melihat pola waktu kegiatan pejalan kaki. Dari pengamatan tersebut diambil hari yang dapat mewakili hari berdasarkan waktu pejalan kaki yang terkait dengan motivasi yaitu hari kerja, kemudian hari libur yaitu hari sabtu dan hari minggu. Penentuan waktu dipilih juga berdasarkan berlangsungnya kegiatan Pedagang Kaki Lima yang menempati sebagian jalur pedestrian yang ada yaitu mulai sore hari hingga malam hari . Kemudian dilakukan pengamatan sore hari mulai jam

4 sampai malam hari. Dari pengamatan yang sudah dilakukan, jam-jam yang terpadat diperoleh mulai jam 18.30 sampai jam 19.30 malam. Kemudian di luar jam itu untuk melihat perilaku pejalan kaki saat kegiatan di bangunan sekitar kawasan Simpang Lima tutup.

Gambar 3. Peta Lokasi Zona Pengamatan



Sumber : Hasil analisis Peneliti, 2002

3. 2. Bahan dan Alat Penelitian

3.2.1. Alat penelitian.

Alat penelitian yang digunakan untuk mengumpulkan data lapangan :

- Daftar pertanyaan sebagai panduan wawancara dengan responden yang akan dijawab oleh responden.
- Rekaman foto pada obyek yang akan diteliti untuk menunjang keakuratan data yang dipilih dari berbagai responden.
- Kertas atau gambar untuk membuat sketsa
- Kertas untuk mencatat jawaban atas pertanyaan yang diajukan peneliti.
- Tape recorder untuk merekam hasil wawancara bebas dengan responden
- Handicam untuk merekam aktifitas di Simpang Lima
- *Place centered mapping, Person centered mapping.*

Prinsip dasar kuesioner adalah menemui responden sebagai subyek penelitian dan menyanyakan secara lisan atau tertulis, data pribadi ataupun pendapat/opini tentang sesuatu hal. Kuesioner digunakan apabila peneliti membuat suatu daftar pertanyaan secara tertulis untuk kemudian daftar pertanyaan tersebut diisi oleh responden baik secara lisan (yang kemudian ditulis oleh peneliti) atau langsung ditulis oleh responden. Kuesioner dipakai biasanya apabila peneliti akan melakukan pendataan kualitatif atau terukur sehingga daftar pertanyaan yang tercantum dalam kuesioner cenderung sesuatu yang obyektif (misalnya data pribadi, keluarga, ekonomi atau sosial responden).

Kuesioner dijabarkan dari variabel operasional. Disini manusia sebagai instrumen utama dalam penelitian, ia sekaligus sebagai perencana, pelaksana, pengumpul data, menganalisis dan menyimpulkan hasil penelitian. Selain itu juga dibantu instrumen lain yang membantu dalam meujudkan validitas data, yaitu :

- fungsi jalur pedestrian
- perilaku pejalan kaki
- kondisi jalur pedestrian menurut pejalan kaki

Aplikasi dari teori Haryadi pada fungsi jalur pedestrian ditinjau dari kenyamanan dan visibilitas pejalan kaki, adanya bentuk informasi fenomena di lapangan yaitu kecenderungan perilaku pejalan kaki tidak memanfaatkan jalur pedestrian sebagai wadah untuk beraktifitas, tetapi memilih ruang publik seperti badan jalan untuk beraktifitas karena adanya faktor pendorong dan faktor penarik.

Dikatakan oleh Somer (1986) bahwa *behavioral mapping* digambarkan dalam bentuk sketsa atau diagram mengenai suatu area dimana manusia melakukan kegiatannya. Tujuannya adalah untuk menggambarkan perilaku dalam peta, mengidentifikasi jenis dan frekwensi perilaku, serta menunjukkan kaitan antara perilaku tersebut dengan perancangan yang spesifik. Pemetaan perilaku ini dapat dilakukan secara langsung pada saat dan tempat dimana dilakukan pengamatan atau dilakukan kemudian mendasar catatan-catatan yang dilakukan. Berdasarkan Itelson, pemetaan perilaku secara umum akan mengikuti prosedur yang terdiri dari lima unsur dasar yakni :

1. sketsa dasar area atau setting yang akan diobservasi . dilakukan dengan mensketsa jalur pedestrian dan kawasan ruang publik , terutama badan jalan, ruang publik terbuka milik privat, taman yang akan diteliti.

2. definisi yang jelas tentang bentuk-bentuk perilaku yang diamati, dihitung dan dideskripsikan dan didiagramkan. Bentuk-bentuk perilaku tersebut adalah menyangkut aktor/person/kelompok yang diamati.

Prosedur sistematis yang harus diikuti selama observasi :

Berkaitan dengan tujuan penelitian, maka prosedur yang dilakukan meliputi obyek yang diteliti :

Tabel 1. Prosedur Penelitian

NO	TUJUAN	OBYEK	PROSEDUR	WAKTU
1	Untuk mengetahui pemanfaatan jalur pedestrian yang digunakan untuk aktifitas	Jalur pedestrian	Pada ruang publik pada waktu yang bersamaan diteliti jumlah pejalan kaki yang lalu lalang	Hari Sabtu - Senin Jam 7-8 malam
2.	Untuk mengetahui perilaku pejalan kaki dalam beraktifitas maupun dalam menggunakan ruang	Pejalan kaki	Pada masing-masing zone yang telah ditetapkan dilakukan pengamatan dengan mengikuti gerak pejalan kaki	Hari Sabtu, Jam 7-8 malam

Sumber : Analisa Peneliti , 2002

3.3. Langkah-langkah Penelitian

Sedangkan sesuai dengan tujuan dan metode penelitian, maka langkah-langkah yang akan dilakukan secara umum ada dua yaitu : penelitian kepustakaan dan penelitian lapangan. Penelitian kepustakaan merupakan tahap awal atau bagian dari kegiatan penelitian berupa kegiatan pencarian data-data dari pustaka. Penelitian lapangan bagian ini merupakan kegiatan penelitian yang dilakukan di lapangan,

antara lain : observasi terhadap pemilihan obyek, sesuai dengan karakteristik dan batasan yang telah ditentukan.

3.3.1. Tahap Persiapan

Meliputi pembuatan proposal penelitian yang didahului dengan mengadakan pra survai/observasi untuk menjajagi fenomena yang terjadi yang diangkat sebagai masalah penelitian.

Tahap penelitian lapangan meliputi :

- Observasi lapangan, pengamatan langsung (*person centered mapping* dan *place centered mapping*)
- Pengambilan data primer (wawancara dan kuesioner)
- Pengambilan data sekunder yaitu kegiatan pencarian data-data dari pustaka. Kajian studi literatur yang berkaitan dengan materi penelitian, yang terdiri dari
 - Kajian teori metodologi Penelitian.
 - Teori-teori tentang ruang publik
 - Teori-teori tentang Urban design
 - Teori-teori tentang pejalan kaki.
 - Teori tentang hubungan manusia, budaya, perilaku pejalan kaki dan lingkungan, juga teori tentang hubungan antara aktivitas dan aspek lainnya dengan fungsi fisik, non fisik lingkungan. Teori tentang pejalan kaki menyangkut karakteristik, kenyamanan fisik dan non fisik, dan aspek-aspek lainnya.

- Kebijakan Tata Ruang Kota dalam hal ini Rencana Detai Tata ruang kota semarang tengah, Rencana Teknik Ruang Kota Kawasan Simpang Lima.
- Peraturan menyangkut penataan kawasan Simpang lima

3.3.2. Tahap Pelaksanaan

Tahapan pelaksanaan penelitian ini dibagi menjadi beberapa tahapan yaitu :

- Tahap observasi secara umum
- Tahap wawancara secara umum
- Tahap wawancara dengan cara mengadakan questioner
- Tahap pembuatan sketsa lingkungan fisik dan fenomena aktifitas yang terjadi dan diperkuat foto untuk validitas data
- Setelah semua terkumpul , kemudian dilakukan penyelesaian dan pengelompokan data
- Tahap selanjutnya adalah penstrukturan kembali terhadap data kuantitatif

3.3.3. Tahap Kesimpulan

Tahap kesimpulan merupakan tahap menentukan yaitu upaya untuk menyimpulkan dan menginterpretasikan analisis data secara benar sesuai dengan metodologi yang dipergunakan sehingga akan dapat mencapai tujuan penelitian

3.4. Populasi dan Sampel Penelitian

Populasi penelitian yang dipilih adalah area kawasan Simpang Lima berdasarkan pembatasan bahwa lokasi penelitian kawasan Simpang Lima dengan lingkungannya yang merupakan wadah aktivitas masyarakat dan pejalan kaki

Pengambilan sampel secara *purposive sampling* responden dianggap mewakili dari fenomena yang ada. Pengambilan sampel berdasarkan teori fenomenologis rasionalistik dipilih mengingat di ruang publik terdiri dari topik penelitian guna mengetahui atribut dan properti pejalan kaki di Simpang Lima sehingga penentuan sampel harus mewakili kondisi atau pendapat populasi.

Penentuan pengambilan sampel tentunya sesuai dengan metoda yang digunakan yaitu fenomenologi rasionalistik , yaitu pemahaman ideologik dimana pengambilan sampel ditetapkan jumlah sampel untuk memberikan perhatian pada kedalaman penghayatan obyek dan dianggap mewakili fenomena yang ada.

Dari pengamatan di lapangan diperoleh kepadatan pejalan kaki yang tertinggi mencapai 300 orang per jam. Maka dari jumlah tersebut ditetapkan jumlah responden yang dianggap mewakili adalah sebanyak 60 orang.

3.5. Rancangan Operasional

3.5.1. Variabel dan Parameter Penelitian.

Dalam penelitian ini melibatkan disiplin ilmu Psikologi Lingkungan, Perancangan Kota dan Arsitektur sehingga variabel dalam penelitian ini mencakup dimensi disiplin tersebut, karena konsep ini bukanlah suatu konsep yang linier akan tetapi dalam konteks multi variabel. Variabel dan parameter seperti yang linier akan tetapi dalam konteks multi variabel. Variabel dan parameter seperti yang telah

diungkapkan pada sub bab sebelumnya dikembangkan berdasarkan sasaran-sasaran penelitian.

Dasar umum pemilihan variabel yang digunakan dalam penelitian ini adalah uraian dalam landasan teori. Mengandung pengertian yang tegas yakni sederhana, praktis dan mudah dilaksanakan dilapangan sesuai waktu yang tersedia. Mudah diukur, mudah digunakan di dalam proses pengolahan data dan analisa hasil.

3.5.1.1. Variabel Pengaruh

Adapun variabel pengaruh dalam penelitian ini adalah variabel dimana lingkungan mempengaruhi manusia. Kondisi fisik dan non fisik lingkungan yang mempengaruhi perilaku pejalan kaki.

3.5.1.2. Variabel terpengaruh

Adalah perilaku pejalan kaki di kawasan ruang publik. Yaitu dalam perilaku memanfaatkan ruang publik sebagai wadah sirkulasi

3.5.1.3. Variabel Kontrol

Dalam upaya antara mencapai lingkungan yang optimum maka variabel kontrol menyangkut atribut kenyamanan dan visibilitas . Sehingga variabel kontrol yang digunakan dalam penelitian ini adalah kenyamanan dan visibilitas. Aspek-aspek lain seperti aspek keindahan tidak dibahas karena adanya keterbatasan waktu serta biaya. Dan hal penelitian aspek ini memerlukan penelitian tersendiri.

3.6. Metode Pengambilan Data

3.6.1. Observasi

Data di lapangan, bertujuan untuk memperoleh aspek pendalaman dari kasus-kasus yang ada yang kesemuanya untuk mendukung hipotesa yang telah dirumuskan pada penelitian pendahuluan. Pengumpulan data dilakukan dengan teknik *puspositive sampling*

Penggalian data menggunakan pendekatan arsitektur dan perilaku dengan teknik *behavioral mapping*. Menurut Haryadi (1995) dengan teknik *behavioral mapping* akan didapatkan informasi tentang suatu gejala perilaku individu dan kelompok yang berkaitan dengan sistem spasialnya .

Kemudian yang dilakukan selanjutnya adalah *behavioral mapping* tersebut ke dalam bentuk sketsa dan diagram mengenai area, dimana manusia melakukan kegiatannya (Sommer dalam Haryadi 1995). Tujuannya adalah untuk mendapatkan gambaran perilaku dalam peta, menunjukkan kaitan antara perilaku , kaitan antara perilaku dengan bentuk perancangan spesifik, mengidentifikasi jenis dan frekwensi perilaku.

Placed Centered Map, yaitu bagaimana orang menempatkan diri pada ruang tertentu. Terhadap jejak fisik (*physical traces*), hasilnya berupa rekaman yang ditinggalkan sebelumnya seperti tempat jenisnya dagangan yang telah dilihat orang atau jalur pedestrian yang agak kotor. Sedangkan untuk mendapatkan data primer lainnya seperti kepadatan pejalan kaki. Dilakukan pula pengamatan pada lokasi-lokasi munculnya konflik dan crossing yang dialami oleh pejalan kaki.

Adapun tahap :

- Membuat sketsa atau gambar jalur pedestrian dan lingkungannya yang akan diteliti
- Memformulasikan tentang jenis perilaku yang diamati, dihitung, dideskripsikan ; jenis dan bentuk perilaku tersebut dilakukan oleh seseorang atau sekelompok orang yang diamati.

Dalam penelitian *place centered mapping* dilakukan untuk mendapat kekuatan masing-masing zone, mengetahui property yang mendukung atau tidak mendukung perilaku pejalan kaki, ruang yang digunakan untuk sirkulasi, ruang yang digunakan selain pejalan kaki untuk beraktifitas.

Person Centered Map, bagaimana perilaku manusia dalam tempat tertentu. Teknik ini untuk mengetahui pergerakan manusia pada suatu periode waktu tertentu.

Dalam penelitian ini individu-individu yang diamati adalah pejalan kaki baik laki-laki maupun wanita, orang dewasa atau remaja.

Pada masing-masing zona dilakukan pengamatan terhadap pejalan kaki, untuk mengetahui ruang yang digunakan untuk bergerak, aktifitas yang dilakukan selama bergerak, cara berjalan,

3.6.2. Wawancara

Wawancara atau interview adalah cara memperoleh keterangan dan data dengan bercakap-cakap atau berhadapan langsung dengan responden melalui seperangkat daftar pertanyaan. Untuk mendapatkan data karakteristik pejalan kaki, asal (*origin*) perjalanan, tujuan (*destination*), dan maksud perjalanan (*trip purpose*),

tuntutan dan kebutuhannya serta persepsi terhadap kawasan jalur jalur pedestrian di Simpang Lima maka diadakan pengumpulan data primer melalui kuesioner dan wawancara langsung. Juga dilakukan wawancara untuk mengetahui tentang alasan melakukan tingkah laku selama mempunyai aktifitas di ruang publik serta persepsinya tentang ruang publik dan jalur pejalan kaki serta elemen pendukungnya yang mempengaruhi aktifitas pejalan kaki di ruang publik.

Jumlah responden 60 orang di bagi menjadi 6 zona :

Zona 1 : 10 responden

Zona 2 : 10 responden

Zona 3 : 10 responden

Zona 4 : 10 responden

Zona 5 : 10 responden

Zona 6 : 10 responden

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

Adapun untuk mendapatkan informasi tersebut dilakukan dengan struktur pertanyaan :

- Motivasi berjalan kaki
- Motivasi berkunjung ke kawasan Simpang Lima
- Tanggapan terhadap fungsi jalur pedestrian di kawasan Simpang Lima
- Tanggapan kenyamanan jalur pedestrian bagi pejalan kaki
- Tanggapan terhadap visibilitas jalur pedestrian bagi pejalan kak

3.6.3. Kuesioner

3.6.4. Dokumentasi

Dokumentasi sebagai cara untuk mendapatkan data dari statistik, sketsa/peta. Pengamatan pertama observasi perilaku pejalan kaki.

3.6.5. Penyajian Data

Untuk keperluan analisa, data sekunder dijadikan materi pembuatan peta-peta dengan memperkecil atau memperbesar disesuaikan dengan kebutuhan

3.7. Analisis Data Penelitian .

Untuk menganalisa data disesuaikan dengan permasalahan dan tujuan penelitian. Dalam analisis data digunakan metode *content analysis*. *Content analysis* adalah metoda analisis untuk mengetahui suatu fenomena berdasarkan kesamaan isi

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 wawancara dan observasi.

Proses analisis diawali dengan mengkaji data fisik dan non fisik lapangan yang diperoleh dari hasil observasi, data perilaku dan karakteristik pejalan kaki yang diperoleh dari *place centered mapping* dan *person centered mapping*, dan data hasil wawancara serta kuesioner. Tahap selanjutnya dilanjutkan dengan penyusunan dan pengelompokan dalam kategori, berupa komponen perilaku pejalan kaki yang

meliputi pelaku, aktifitas, tempat dan waktu berlangsung, cara penggunaan ruang serta komponen fisik lingkungan meliputi jalur pedestrian termasuk kelengkapannya, lansekap dan bangunan.

Tahap selanjutnya mempresentasikan temuan. Temuan yang dipresentasikan dikelompokkan berdasarkan zona pengamatan. Masalah terkait dengan kenyamanan dan visibilitas jalur pedestrian, motivasi, perilaku pejalan kaki dan berjalannya fungsi ruang.

Kemudian dilakukan pembahasan (pemaknaan hasil temuan). Pembahasan dilakukan terhadap kondisi jalur pedestrian dan lingkungannya berdasarkan attribute kenyamanan dan visibilitas, pembahasan terhadap perilaku pejalan kaki, kemudian dengan mengkaitkan pembahasan pertama dengan pembahasan kedua untuk mendapatkan kualitas hubungan antara perilaku pejalan kaki dengan jalur pedestrian sebagai wadah. Sehingga akan diperoleh gambaran berjalannya fungsi jalur pedestrian bagi aktifitas pejalan kaki dan faktor property jalur pedestrian yang diinginkan pejalan kaki untuk memenuhi kebutuhan kenyamanan dan visibilitas pejalan kaki di kawasan Simpang Lima pada malam hari .

Hasil pembahasan merupakan kesimpulan penelitian disertai rekomendasi untuk penentu kebijakan, perencana dan perancangan kota serta untuk pengembangan ilmu arsitektur dan perilaku.

BAB IV. DESKRIPSI WILAYAH PENELITIAN

4.1. Simpang Lima dalam konteks kota Semarang

Kota Semarang adalah ibukota propinsi Jawa Tengah. Pusat kota Semarang terbagi dalam tiga wilayah yaitu pusat perdagangan (kawasan perdagangan Johar), pusat pemerintahan (Jalan Pemuda) dan pusat kebudayaan (kawasan Simpang Lima). Pusat kota Semarang terbagi dalam tiga wilayah yaitu pusat perdagangan (kawasan perdagangan Johar), pusat pemerintahan (Jalan Pemuda) dan pusat kebudayaan (kawasan Simpang Lima).

Kawasan Simpang Lima yang merupakan salah satu pusat kegiatan kota Semarang berupa pusat lingkungan yang mampu menampung 120.000 jiwa. Pada kawasan ini terdapat open space yang disebut Lapangan Pancasila . Kawasan Simpang Lima direncanakan untuk menyelesaikan kepadatan pusat kota Semarang ada .

Kepadatan kawasan CBD Johar sudah sangat tinggi. Ruang terbuka yang ada dimanfaatkan untuk menampung perkembangan aktifitas di kawasan CBD Johar , sehingga semakin mempersempit ruang terbuka di kawasan tersebut . Ruang terbuka yang tersisa akhirnya tidak dapat lagi menampung aktifitas masyarakat di ruang publik. Pberdasarkan pertimbangan tersebut pusat keramaian yang ada di CBD Johar dipindahkan ke Simpang Lima.

Dalam perkembangannya kawasan Simpang Lima mengalami berbagai perubahan atau pergeseran peruntukan pada lahan-lahan yang mengelilingi

lapangan Pancasila. Kawasan Simpang Lima pada awalnya ini diperuntukan untuk kawasan budaya namun sekarang telah bergeser menjadi kawasan CBD baru setelah Johar. Hal ini ditandai adanya bangunan Citraland Mall yang menggantikan gedung GOR, bangunan Simpang Lima Plasa menggantikan Wisma Pandanaran, Adanya Pertokoan Gajah Mada Plasa, Pertokoan Simpang Lima.

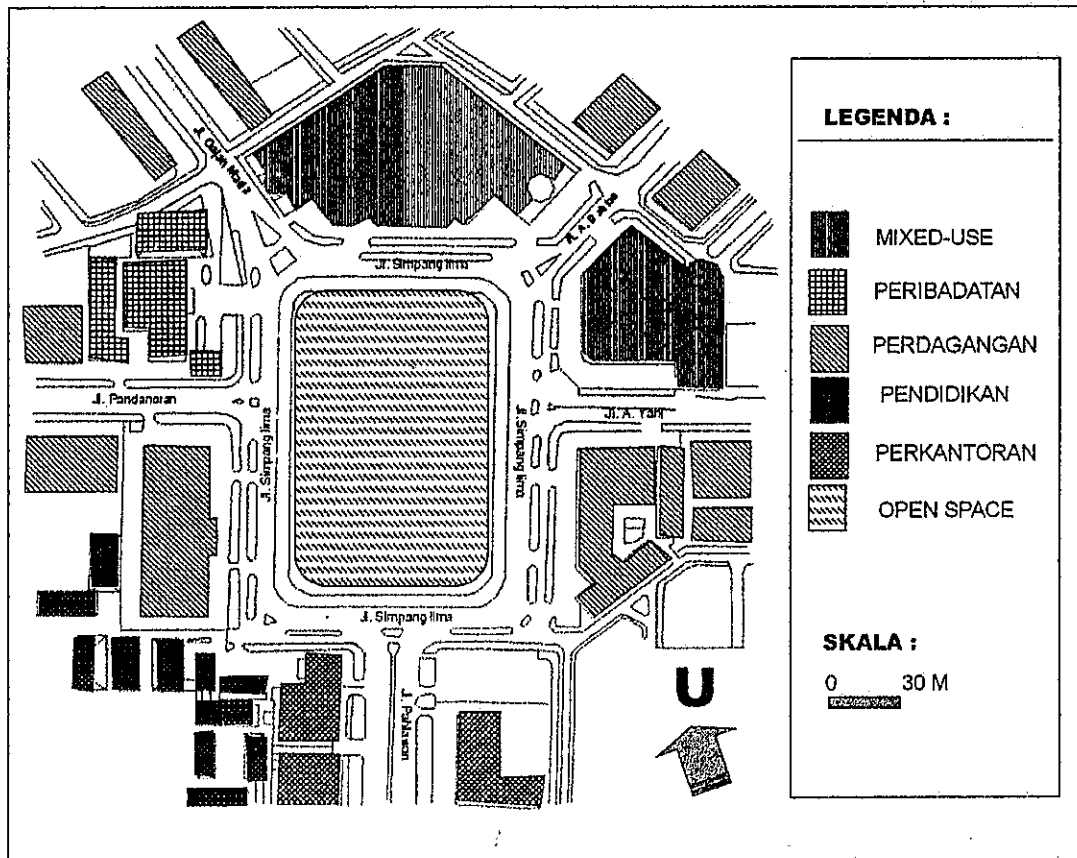
4.2. Karakteristik Lingkungan Kawasan Simpang Lima

Simpang Lima terletak di satu pusat lingkungan , di Kecamatan Semarang Tengah. Terletak di kawasan campuran dengan peruntukan lahan ada perkantoran, perdagangan, perumahan, pendidikan, hiburan, hotel.

Di sebelah selatan pada jalan Pahlawan terdapat Kantor Gubernur, Kantor Dewan Perwakilan Rakyat Daerah , kantor Telkom, kantor Polisian Daerah. Jalur pedestrian di depan jalan Pahlawan pada sore hingga dini hari menjadi tempat berdagang pedagang kaki lima yang berjualan beraneka makanan.

Di arah Timur dari bundaran Tugu Muda terdapat musium, gereja, hotel, kantor, bank, toko buku, pom bensin. Beberapa bangunan yang terkenal antara lain hotel Graha Santika, toko buku Gramedia, Dari arah jalan Gajah Mada terdapat SMA Kesatrian, rumah makan, bioskop, rumah tinggal. Sedangkan di arah utara terdapat permukiman,. Dari arah jalan KH Dahlan terdapat rumah sakit Telogorejo, permukiman, pertokoan, bengkel, rumah makan.

Gambar 5. Peta Penggunaan Lahan Kawasan Simpang Lima



Sumber : Pengamatan dilapangan 2002

Penggunaan lahan pada kawasan terbangun meliputi perdagangan, perkantoran, fasilitas peribadatan, fasilitas sosial, perkantoran. Penggunaan lahan Citraland Mall merupakan penggunaan lahan campuran. Terdiri dari kegiatan parkir, hotel, fasilitas rekreasi berupa restoran, bioskop, tempat pameran, perdagangan berupa pertokoan, pasar swalayan, tempat pameran, bioskop. Penggunaan lahan Masjid Baiturrahman untuk kegiatan peribadatan, fasilitas sosial dan pendidikan.

Penggunaan lahan Gajah Mada Plaza untuk parkir , pertokoan dan bioskop. Penggunaan lahan Simpang Lima Plasa juga dapat dikatakan merupakan penggunaan campuran.

Penggunaan lahan di pertokoan Simpang Lima untuk pertokoan dan kantor. Penggunaan lahan STM Pembangunan secara umum untuk pendidikan. Kantor Telkom peruntukan lahannya digunakan untuk kantor.

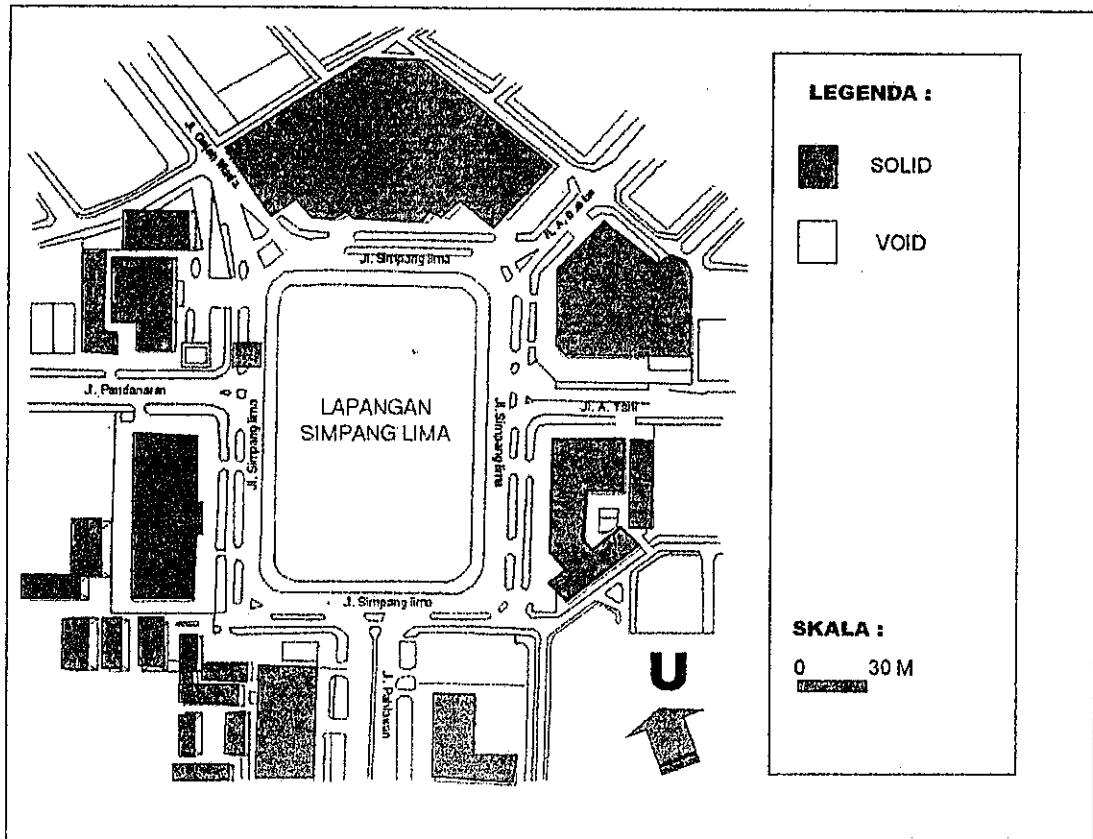
4.3.2. Bangunan dan Massa Bangunan

Bangunan yang membentuk ruang kota di kawasan Simpang Lima adalah bangunan Citralandmall, Masjid Baiturrahman, Pertokoan Gajah Mada Plaza, SMK V, Kantor Telkom, Pertokoan Simpang Lima dan Simpang Lima plaza. Dari kesemuanya ada tiga bangunan yang menonjol yaitu Citraland

Kantor Telkom bangunan berlantai dua, berorientasi ke arah jalan Pahlawan. Pertokoan Simpang Lima atau yang lebih dikenal dengan Super Ekonomi (SE) merupakan bangunan berlantai tiga dengan selasar di depannya.

Massa bangunan tersebut mengeliling open space yang ada yaitu Lapangan Pancasila . Sedangkan massa bangunan-bangunan ini membentuk void ruang kota, namun void ini menjadi kurang kuat karena adanya lahan kosong di sisi selatan lapangan Pancasila yaitu bekas lahan bioskop Gajah Mada yang sampai penelitian ini dilakukan masih dibiarkan kosong.

Gambar. 6. Peta Void dan Solid



Sumber : Pengamatan dilapangan 2002

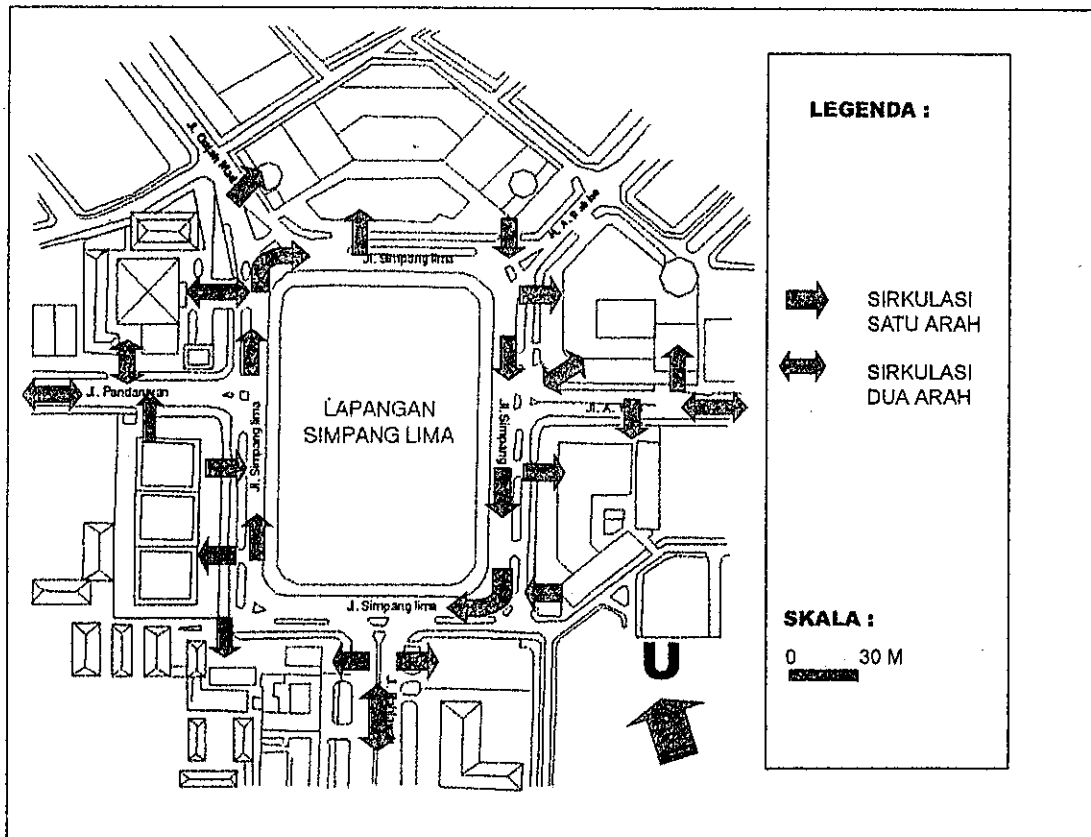
4.3.3. Sirkulasi Transportasi dan Parkir

4.3.3.1. Sirkulasi Transportasi

Kawasan Simpang Lima merupakan *transportation link* yang strategis yaitu menghubungkan wilayah Semarang bagian Utara dengan wilayah Semarang bagian selatan, wilayah Semarang bagian timur dengan wilayah Semarang bagian barat. Simpang Lima sendiri dapat dicapai dari 6 arah yaitu jalan Gajah Mada, jalan Pandanaran, jalan Pahlawan, jalan A. Yani, jalan KH Dahlan dan jalan

Erlangga. Kemudahan pencapaian ke Simpang Lima dapat ditandai dengan adanya kendaraan umum dari segala jurusan dan dengan berbagai tipe kendaraan umum.

Gambar 7. Peta Sirkulasi Transportasi



Sumber : Pengamatan di lapangan 2002

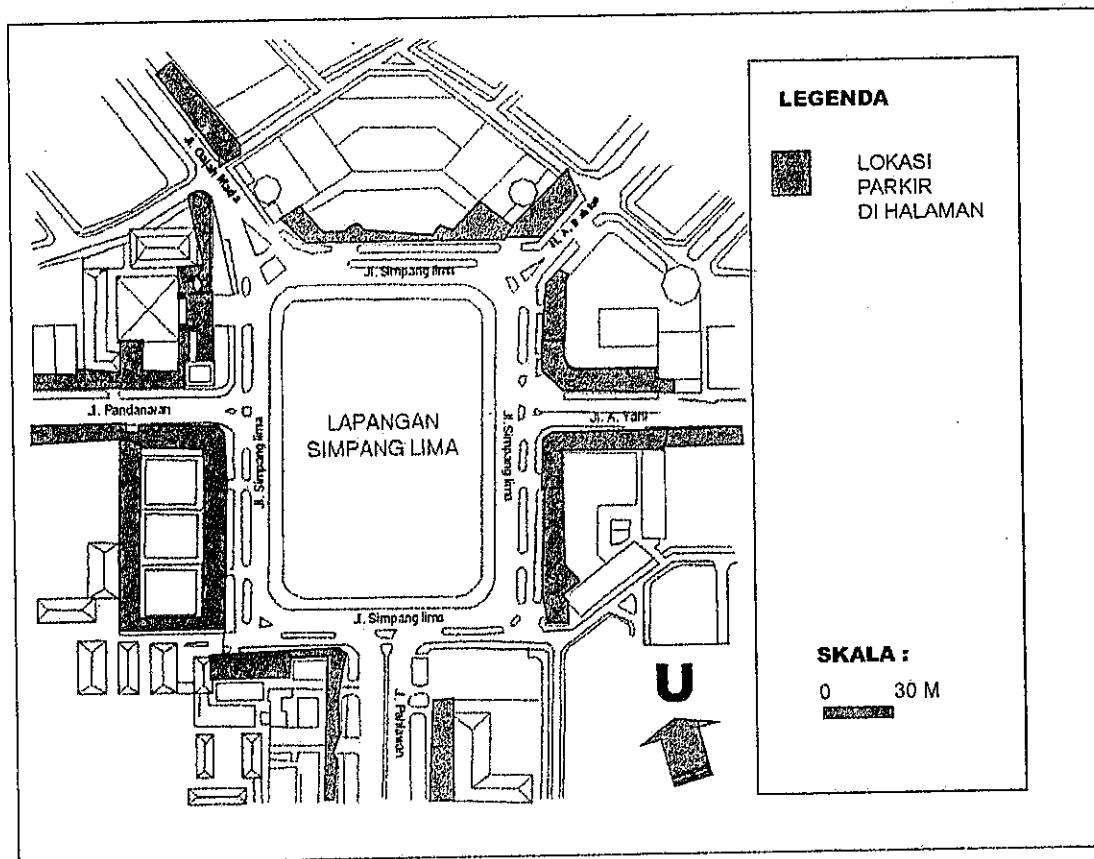
Kendaraan umum yang ada adalah angkutan kota, bis kota, minibus, taxi dan becak. Becak masih dapat beroperasi di beberapa jalan yang menuju ke Simpang Lima kecuali di jalan Pahlawan.

Pencapaian menuju ke bangunan-bangunan di Simpang Lima melalui jalan Simpang Lima yaitu jalan yang mengelilingi Lapangan Pancasila. Dari jalan

Simpang Lima (jalur cepat) kendaraan memasuki jalur lambat baru kemudian masuk ke kapling masing-masing. Kepadatan lalu lintas di kawasan ini cukup tinggi.

Tempat pemberhentian kendaraan yang resmi untuk digunakan adalah ujung jalan Gajah Mada samping pertokoan Gajah Mada Plaza, ujung jalan Gajah Mada samping Masjid Baiturrahman dan Citraland Mall, ujung jalan A. Yani samping Pertokoan Simpang Lima dengan Simpang Lima Plaza, depan Pertokoan Simpang Lima dan ujung Jalan Pahlawan.

Gambar 8. Peta Lokasi Parkir di Halaman

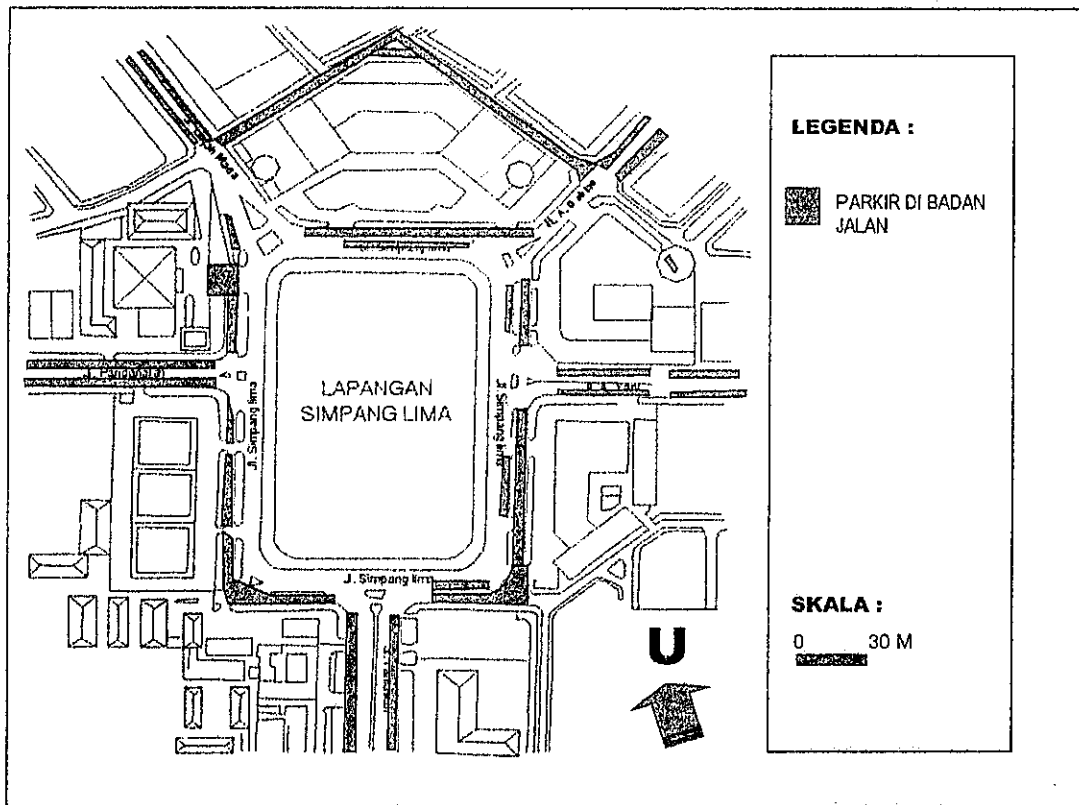


Sumber : Pengamatan dilapangan 2002

4.3.3.2. Parkir

Selain parkir di Citraland, Masjid Baiturrahman, Pertokoan Gajah Mada Palza, Simpang Lima Plasa, Pertkoan Simpang Lima, ditemukan juga parkir dipinggir-pinggir jalan. Dari pengamatan di lapangan terjadi tempat pemberhentian penumpang yang tidak resmi yaitu depan Masjid Baiturrahman, depan Citraland Mall, ujung jalan KH. Dahlan, depan Simpang Lima Plaza, Pertokoan Simpang Lima, Sekolah Menengah Kejuruan V, Kantor Telkom, tempat parkirnya sebagian besar menempati ruang terbuka publik.

Gambar 9. Peta Lokasi Parkir di Badan Jalan



Sumber : Pengamatan dilapangan 2002

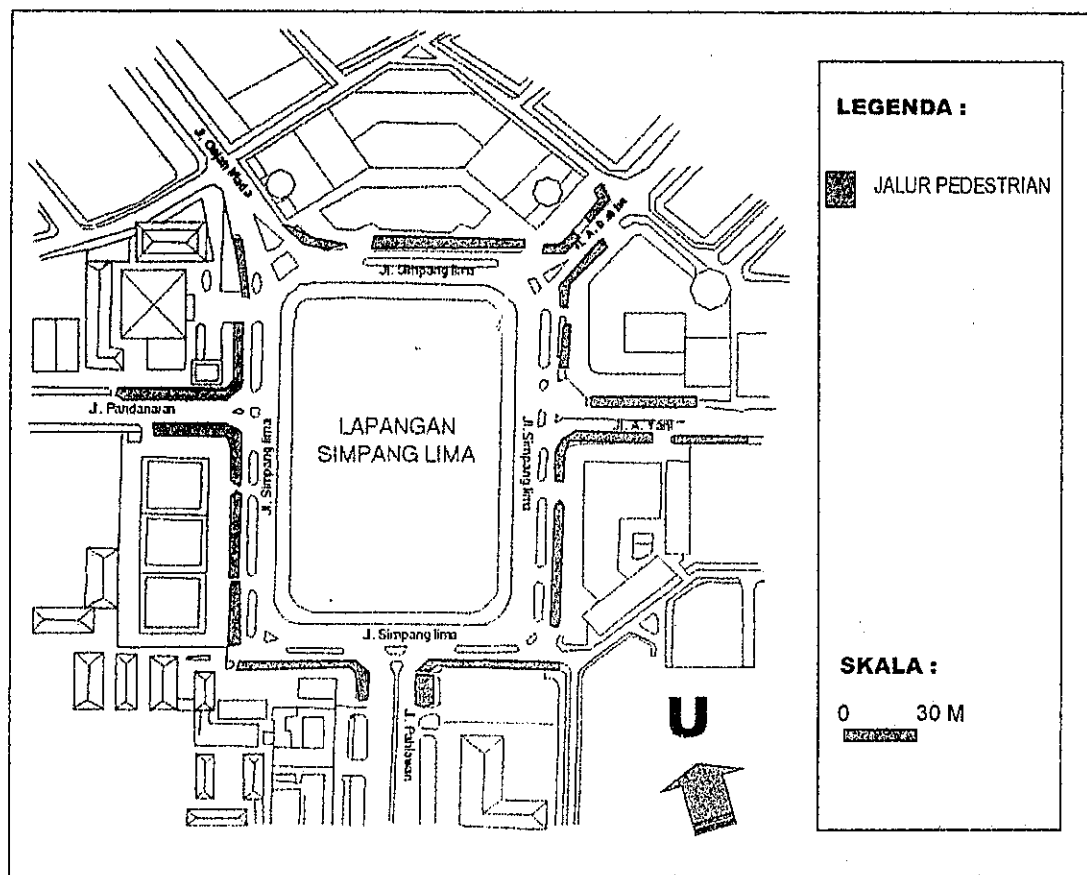
4.3.4. Jalur pedestrian

Di kawasan Simpang Lima jalur pedestrian yang mengelilingi lapangan Pancasila mempunyai lebar enam meter dengan peninggian 30 centimeter Jalur pedestrian terbuat dari paving blok dengan pola. Jalur pedestrian di depan Simpang Lima Plasa di buat dari bahan keramik warna merah dengan peninggian 40 centimeter. Jalur pedestrian di Simpang Lima merupakan jalur pejalan kaki yang terbuka tidak berpenutup. Jalur pedestrian di Simpang Lima dapat digunakan sepenuhnya oleh pejalan kaki hanya pada pagi hari hingga sore hari. Sedangkan pada siang hingga malam hari, bahkan ada yang hingga pagi hari, sebagian digunakan pedagang kaki lima untuk berjualan. Jalur pedestrian di Simpang Lima ini merupakan jalur yang terpisah dari bangunan-bangunan yang mengelilingi lapangan Pancasila, dibatasi oleh pagar dan tempat parkir. Jalur pedestrian lainnya yang cukup menarik adalah plasa kecil

4.3.5. Open Space

Lapangan Pancasila merupakan lapangan rumput yang cukup luas dan terbuka dengan perkerasan di sekelilingnya. Luas lapangan Pancasila kurang lebih 1,8 hektar , dengan sisi panjang 182,50 meter dan sisi pendek 113,5 meter. Jalur pedestrian yang ada mempunyai perbedaan ketinggian dengan permukaan jalan yang mengitari lapangan Pancasila. Tinggi permukaan perkerasan dari permukaan jalan yaitu 70 centimeter. Dinding perkerasan mempunyai kemiringan dengan sudut 80 derajat. lalu lintasnya yang cukup padat.

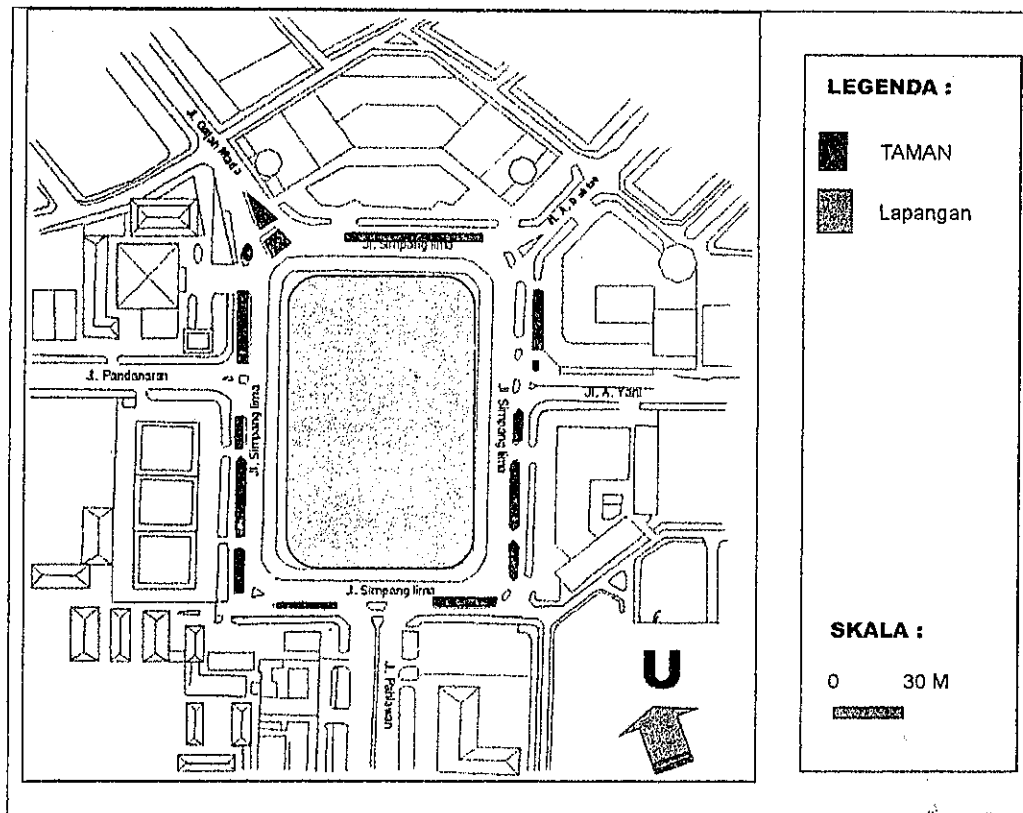
Gambar 10. Peta Jalur Pedestrian



Sumber : Pengamatan di lapangan 2002

Pancasila terdapat taman dengan vegetasi berupa pohon peneduh jenis angkana, taman dengan pembatas taman berupa bak dengan peninggian kurang lebih 50 centimeter. Hanya yang ada di depan Citraland sudah dibongkar dan dibuat taman oleh pihak Citraland dengan ketinggian yang cukup rendah yaitu 20 centimeter. Pada taman ditanam pohon palem raja yang memberi karakter cukup kuat pada ruang terbuka di Simpang Lima, namun kondisi tanaman tidak terawat, terlihat kurus dan tua.

Gambar 11. Peta Open Space



Sumber : Pengamatan di Lapangan , 2002

4.3.6. Street Furniture

Street Furniture di jalur pedestrian di Simpang Lima antara lain tempat sampah, di depan Citraland hanya ada tempat sampah, lampu penerangan dari hotel Citraland.

Fasilitas untuk pejalan kaki di depan Simpang Lima Plasa terdapat tempat sampah dan lampu penerangan, Di depan Pertokoan Simpang Lima tempat sampah, demikian juga dengan tempat lainnya. Pada malam hari penerangan di Simpang Lima hanya diperoleh dari lampu jalan , di jalur pedestrian tidak

diketemukan lampu khusus , sinar lampu dari jalan tidak mampu menerangi jalur pedestrian karena terhalang oleh taman yang rapat dengan vegetasi

Pada jalan Simpang Lima terdapat pemberhentian kendaraan umum yaitu di depan Masjid Baiturahman, depan Pertokoan Simpang Lima, dan di beberapa tempat lainnya. Namun tempat pemberhentian ini tidak terdapat fasilitas apapun seperti halte, tempat duduk dan sebagainya. Fasilitas penyeberangan jalan hanya berupa zebra cross.

4.3.7. Tanda tanda

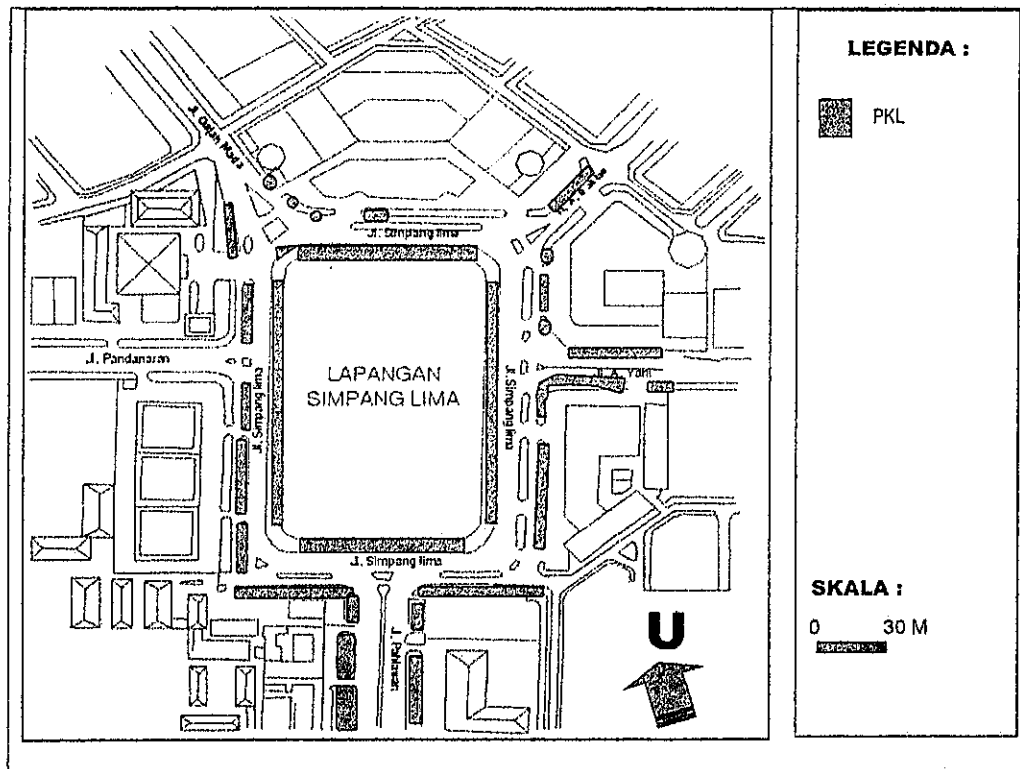
Iklan sebagai media pemberi informasi komersil kawasan Simpang Lima terdapat dalam berbagai ukuran dan berbagai bentuk. Di Simpang Lima terdapat baliho-baliho yang berukuran besar hampir menutupi bangunan-bangunan di Simpang Lima. Petunjuk lalu lintas di Simpang Lima berupa larangan parkir, larangan berhenti. Tanda-tanda yang dapat digunakan untuk pejalan kaki berupa zebra cross sebagai tanda tempat penyeberangan.

4.3.8. Pedagang Kaki Lima

Pedagang kaki Lima di kawasan Simpang secara resmi diijinkan untuk berjualan dari sore hingga malam hari. Dan setelah berjualan tenda-tenda PKL harus dibongkar . Hal ini bertujuan agar pada pagi hingga siang hari lingkungan Simpang Lima bersih dari gerobak atau peralatan untuk berjualan milik PKL. Dari pengamatan di lapangan ada Pedagang Kaki Lima yang berjualan dari pagi hingga malam hari.

PKL di Simpang Lima berjualan makanan dan minuman, souvenir, dll. PKL di Simpang Lima yang diijinkan secara resmi yaitu PKL yang jalur pedestrian di depan bangunan dari sore hingga malam hari. Dari pengamatan di lapangan ternyata PKL juga menempati badan-badan jalan, jalur pedestrian di Lapangan Pancasila, jalur lambat dan di jalur cepat.

Gambar 12. Peta Lokasi PKL



Sumber : Pengamatan di Lapangan , 2002

4.4. Data yang Didapatkan Melalui *Place Centered Mapping*:

Untuk mengetahui bagaimana manusia atau sekelompok orang memanfaatkan atau mengakomodasikan perilakunya dalam situasi , waktu dan tempat tertentu maka digunakan teknik place centered mapping. Sebagai tempat spesifik

penelitian ini adalah Jalur pedestrian di kawasan Simpang Lima. Adapun penekanan dalam melihat fungsi ruang publik bagi pejalan kaki : dilihat dari terpenuhinya atribut pejalan kaki yaitu kenyamanan dan visibilitas dan perilaku pejalan kaki di dalam memanfaatkan jalur pedestrian.

Bagaimana pejalan kaki menggunakan ruang kota dan mengakomodasikan perilakunya terhadap tempat-tempat tersebut di atas akan diteliti dengan *place centered mapping*. Untuk menggunakan teknik *place centered mapping*, perlu diketahui lebih dulu properti yang dimiliki oleh tempat-tempat yang lebih spesifik yang diperkirakan akan mempengaruhi perilaku pejalan kaki.

Sebagai sampel penelitian atau aktor pejalan kaki dalam metoda *place centered mapping* ini dipilih pria maupun wanita untuk mewakili karakteristik jenis pejalan kaki berdasarkan jenis kelamin. Sampel dipilih berdasarkan jumlah sampel yang dianggap memadai fenomena yang ada

Langkah-langkah yang harus dilakukan dalam penelitian ini adalah : membuat sketsa tempat atau setting, meliputi seluruh unsur fisik yang diperkirakan mempengaruhi perilaku pengguna ruang tersebut meliputi :

Kemudian dalam waktu satu minggu (untuk mendapatkan hari minggu, hari biasa), peneliti mencatat berbagai perilaku pejalan kaki yang terjadi dalam tempat tersebut dengan menggambarkan simbol-simbol pada peta dasar yang telah disiapkan. Dari hasil pengamatan melalui metoda *place centered mapping* maka perilaku pejalan kaki dapat digambarkan sesuai dengan simbol yang telah dibuat yaitu :

Kemudian untuk mengetahui ruang publik yang yang paling banyak dilalui oleh pejalan kaki menggunakan metoda *place centered mapping*, pada masing-masing zone waktu malam hari , dilakukan pengamatan jumlah pejalan kaki yang lalu-lalang. Hari penelitian, Jum'at, Sabtu, Minggu

Dari pengamatan *place centered mapping* pada ke 6 (enam) zona diperoleh kekuatan tempat yang mempengaruhi perilaku pejalan kaki di kawasan Simpang Lima pada sore hingga malam hari:

4.4.1 Pengamatan di Zona 1 :

Kondisi jalur pedestrian Jl A Yani sisi selatan mempunyai lebar 1,50 meter. Jalur pedestrian terbuat dari paving blok dengan peninggian 20 cm dari permukaan jalan. Antara jalur pedestrian Jl A Yani dengan halaman parkir SE terdapat selokan dengan pembatas selokan setinggi 60 cm. Antara tempat parkir dengan jalur pedestrian terdapat pagar pembatas halaman setinggi 120 cm. Penerangan berasal dari lampu jalan setinggi 10 meter.

Jalur pedestrian terputus oleh entrance kendaraan yang menuju ke tempat parkir SE. Sisi utara mempunyai lebar 4 meter, terbuat dari keramik warna merah, dengan peninggian 40 cm dari permukaan jalan. Pada sisi utara jalur pedestrian dibangun oleh pengelola bangunan Simpang Lima Plaza. Antara jalur pedestrian dengan bangunan terdapat tempat parkir. Sedangkan antara halaman dengan jalur pedestrian dibatasi dengan pagar pembatas setinggi 80 cm. Sarana penyeberangan terdapat di ujung jalan A Yani berupa zebra cross dengan lebar 3 meter. Pada zebra cross ini tidak terdapat lampu penerangan ataupun *trafict light*.

Penerangan khusus di jalur pedestrian sebenarnya tidak ada, namun di atas pagar pembatas halaman terdapat lampu setinggi 200 m dari permukaan jalur pedestrian. Lampu ini dibangun oleh pengelola bangunan Simpang Lima Plasa.

Pada zona satu dari hasil pengamatan di lapangan diperoleh yang menjadi kekuatan, yaitu :

- Entrance menuju ke tempat parkir atau bangunan Pertokoan Simpang Lima (Super Ekonomi). Dari n^o sejumlah 2006 pejalan kaki pada hari Sabtu, kepadatan pejalan kaki yang melalui entrance menuju ke tempat parkir atau bangunan Pertokoan Simpang Lima sebanyak 11 % (224 orang per jam).
- Entrance menuju ke tempat parkir atau bangunan Simpang Lima Plasa (Matahari) . Dari sejumlah n 2006 pejalan kaki, pada hari Sabtu kepadatan pejalan kaki mencapai 31 % (623 orang per jam). Pejalan kaki yang menuju hendak ke entrance tersebut memanfaatkan jalur pedestrian Jl A Yani sebagai tempat lintasan.
- Tempat pemberhentian kendaraan umum di Jl A Yani sisi selatan. Kepadatan pejalan kaki yang memanfaatkan tempat pemberhentian kendaraan umum Jl A Yani sisi selatan 12 % (247 orang per jam)
- Tempat pemberhentian kendaraan umum di Jl A Yani sisi utara. Kepadatan pejalan kaki yang memanfaatkan tempat pemberhentian kendaraan umum Jl A Yani sisi utara 7 % (135 orang per jam)
- Jalur pedestrian Jl A Yani sisi utara . Jalur pedestrian disisi utara ini menarik PKL untuk menggelar dagangannya. Barang yang ditawarkan bermacam-

macam, ada souvenir, majalah, asesories, makanan dan minuman. PKL menempati ke dua sisi jalur pedestrian, pejalan kaki masih bisa berjalan diantara atau di antara PKL. Kepadatan pejalan kaki yang menyusuri jalur pedestrian sisi utara sebanyak 8 % (156 orang perjam). Pejalan kaki menyusuri jalur pedestrian selain hendak menuju ke bangunan Matahari juga untuk melihat-lihat PKL yang berjualan di jalur pedestrian Jl A Yani sisi utara.

- Ujung jalur pedestrian sisi selatan dimanfaatkan PKL untuk berjualan masakan padang, dan roti bakar, selain itu juga dimanfaatkan untuk pangkalan becak.

Adapun aktor yang berperan dari hasil pengamatan di lapangan di zona 1 adalah

- Pejalan kaki
 - o Berjalan menyusuri badan jl A Yani
 - o Duduk-duduk di pembatas selokan di jalur pedestrian jl Yani sisi selatan menunggu kendaraan umum
 - o Berdiri di jalur pedestrian menunggu kendaraan umum
 - o Menyeberang Jl Yani
 - o Berjalan satu-satu diantara PKL melintas jalur pedestrian
 - o Membeli makanan dan minuman di PKL
- Pedagang kaki lima
- Tukang beca
- Sopir angkota atau kendaraan umum

sirkulasi beca, tempat gerobak PKL, parkir sepeda motor. Dari n sejumlah 839 pada hari Sabtu , kepadatan pejalan kaki yang menggunakan jalur lambat sebanyak mencapai 24 % (199 orang perjam)

- Jl Simpang Lima. Jalan Simpang Lima (jalur cepat) dimanfaatkan untuk sirkulasi kendaraan, sirkulasi pejalan kaki, pemberhentian kendaraan umum
- Taman, dimanfaatkan oleh pejalan kaki untuk duduk-duduk menunggu kendaraan umum, duduk-duduk santai, duduk-duduk melihat Simpang Lima pada malam hari. Dari jejak fisik pada taman, terlihat taman dimanfaatkan pula sebagai tempat istirahat pedagang kaki lima, dan tempat menaruh barang-barang perlengkapan berjualan seperti kursi, bangku.

Adapun aktor yang berperan dari hasil pengamatan di lapangan di zona dua adalah

- Pejalan kaki
 - o Berjalan menyusuri jalur lambat
 - o Berjalan menyusuri jalur cepat
 - o Berjalan melintas jalur pedestrian
 - o Duduk-duduk di taman bercakap-cakap
 - o Duduk-duduk di taman menunggu kendaraan umum
 - o Menyeberang Jl Simpang Lima menuju ke Lapangan Pancasila
 - o Membeli makanan dan minuman di PKL
- Pedagang kaki lima
 - o Berjualan
 - o Menunggu pembeli dengan beristirahat di taman
- Tukang beca

Tabel 5. Tempat-tempat spesifik yang mempengaruhi perilaku pejalan kaki ZONA 2

Sabtu /28 Sept 2002

19.00-20.00 WIB (tiap 15 menit)

Jam	tepi jalan (JL S Lima)	%	Jalur Lambat	%	Entrance		Jalur Pedestrian	%	Jumlah	%
					ke	Matahari				
19.00-19.15	25	3%	32	4%	98	12%	17	2%	172	21%
19.15-19.30	32	4%	44	5%	112	13%	22	3%	210	25%
19.30-19.45	33	4%	67	8%	132	16%	18	2%	250	30%
19.45-20.00	27	3%	56	21%	103	38%	21	3%	207	25%
Jumlah	117	14%	199	24%	445	53%	78	9%	839	100%

Sumber : Pengamatan di Lapangan 2002 (Place Centered Mapping)

Tabel 6. Tempat-tempat spesifik yang mempengaruhi perilaku pejalan kaki di ZONA 2

Minggu /29 Sept 2002

19.00-20.00 WIB (tiap 15 menit)

Jam	tepi jalan (JL S Lima)	%	Jalur Lambat	%	Entrance		Jalur Pedestrian	%	Jumlah	%
					ke	Matahari				
19.00-19.15	23	3%	24	3%	112	16%	14	2%	173	25%
19.15-19.30	27	4%	27	4%	102	15%	17	2%	173	25%
19.30-19.45	23	3%	33	5%	96	14%	6	1%	158	22%
19.45-20.00	19	3%	45	17%	112	41%	23	3%	199	28%
Jumlah	92	13%	129	18%	422	60%	60	9%	703	100%

Sumber : Pengamatan di Lapangan 2002 (Place Centered Mapping)

Tabel 7. Tempat-tempat spesifik yang mempengaruhi perilaku pejalan kaki di ZONA 2

Senin/30 Sept 2002

19.00-20.00 WIB (tiap 15 menit)

Jam	tepi jalan (JL S Lima)	%	Jalur Lambat	%	Entrance		Jalur Pedestrian	%	Jumlah	%
					ke	Matahari				
19.00-19.15	28	4%	30	5%	67	10%	11	2%	136	21%
19.15-19.30	19	3%	33	5%	74	11%	24	4%	150	23%
19.30-19.45	31	5%	46	7%	77	12%	29	4%	183	28%
19.45-20.00	14	2%	53	19%	83	31%	32	5%	182	28%
Jumlah	92	14%	162	25%	301	46%	96	15%	651	100%

Sumber : Pengamatan di Lapangan 2002 (Place Centered Mapping)

Pejalan kaki cenderung menggunakan jalur lambat dan tepi jalan raya Simpang Lima untuk berjalan daripada berjalan atau beraktifitas di jalur pedestrian. Pejalan kaki yang menyusuri jalur pedestrian selain hendak menuju ke entrance Matahari tersebut, ada pula karena hendak membeli makanan dan minuman atau souvenir di PKL yang berjualan di jalur pedestrian depan Matahari ini. Pejalan kaki menyusuri jalur lambat hendak menuju ke Jl KH Dahlan.

4.4.3. Pengamatan di Zona 3 :

Bangunan yang berdekatan dengan jalur pedestrian di zona tiga adalah bangunan Citraland dan Bangunan Matahari . Jalur pedestrian sisi utara mempunyai lebar 2,00 meter. Jalur pedestrian terbuat dari paving blok dengan peninggian 20 cm dari permukaan jalan. Antara jalur pedestrian dengan halaman parkir Citraland terdapat pembatas halaman setinggi 70 cm. Penerangan berasal dari lampu jalan setinggi 10 meter.

Jalur pedestrian terputus oleh entrance kendaraan yang menuju ke tempat parkir Citraland. Untuk pejalan kaki tersedia entrance khusus. Ujung jalur pedestrian sisi utara dimanfaatkan PKL untuk berjualan makanan, minuman souvenir.

Sisi selatan tidak terdapat jalur pedestrian Antara jalur pedestrian dengan bangunan terdapat selasar. Sedangkan antara halaman bangunan Simpang Lima Plasa , jalur pedestrian dibatasi dengan pagar pembatas setinggi 80 cm.

Penerangan khusus di jalur pedestrian sebenarnya tidak ada, namun di atas pagar pembatas halaman terdapat lampu setinggi 200 m dari permukaan jalur pedestrian. Lampu ini dibangun oleh pengelola bangunan Simpang Lima Plasa.

Pada zona tiga tempat yang menjadi kekuatan :

- Entrance menuju ke Pintu 3 Matahari . Dari n sejumlah 5831 pada hari Sabtu, kepadatan kaki pejalan kaki yang meminati entrance menuju ke Pintu 3 Matahari sebanyak 16 % (956 orang perjam).
- Entrance menuju ke tempat parkir dan pintu 2 Matahari yang ada di ujung jl KH Dahlan. Pejalan kaki yang memanfaatkan jalur pedestrian adalah pejalan kaki yang akan menuju atau dari Entrance Timur Citraland. Aktifitas terbesar di jalur pedestrian adalah melintas jalur pedestrian diantara pedagang kaki lima. Dari n sejumlah 5831 pada hari Sabtu, kepadatan kaki pejalan kaki yang meminati entrance menuju ke tempat parkir dan bangunan Citraland mencapai 16 % (276 orang per jam)
- Jalur pedestrian. Jalur pedestrian disisi utara ini menarik PKL untuk menggelar dagangannya. Barang yang ditawarkan bermacam-macam, ada souvenir, majalah, asesories, makanan dan minuman. PKL menempati ke dua sisi jalur pedestrian, pejalan kaki masih bisa berjalan diantara atau di antara PKL.
- Entrance menuju ke tempat parkir dan bangunan Citraland. Dari n sejumlah 5831 pada hari Sabtu, kepadatan kaki pejalan kaki yang meminati entrance

menuju ke tempat parkir dan bangunan Citraland mencapai 31 % (1802 orang per jam)

- Tempat pemberhentian kendaraan umum. Dari n sejumlah 5831 pada hari Sabtu, kepadatan kaki pejalan kaki yang meminati tempat pemberhentian kendaraan umum sebanyak 3 %(168 orang perjam).

Kepadatan kaki menyeberangi Jl KH Dahlan mencapai jumlah 1863 orang pada hari Sabtu (45 %) . Yaitu menyeberang dari bangunan Matahari menuju ke bangunan Citraland dan sebaliknya.

Adapun aktor yang berperan dari hasil pengamatan di lapangan di zona tiga adalah

- Pejalan kaki
 - o Berjalan menyusuri badan jl KH Dahlan
 - o Berdiri di badan jalan Jl KH Dahlan menunggu kendaraan umum
 - o Menyeberang Jl KH Dahlan
 - o Berjalan satu-satu diantara PKL melintas jalur pedestrian
 - o Membeli makanan dan minuman di PKL
 - o Melihat barang-barang yang ditawarkan PKL
- Pedagang kaki lima
 - o Berjualan
- Tukang beca, sopir taxi, sopir angkota

Diantara ketiga hari pengamatan zona tiga pada hari Sabtu malam merupakan hari yang paling padat dengan pejalan kaki , terutama mempunyai aktivitas akan menuju ke bangunan Citraland melalui entrance timur di jalan

KH Dahlan dan bangunan Matahari yang mempunyai entrance di utara di Jl KH Dahlan. Pada hari Minggu dan Senin jumlah pejalan kaki lebih sedikit bila dibandingkan dengan hari Sabtu.

Jl. KH Dahlan sisi selatan tidak terdapat jalur pedestrian, pejalan kaki berjalan di tepi jalan. Sedangkan di sisi utara terdapat jalur pedestrian, pejalan kaki beraktifitas menyeberang jalur pedestrian untuk menuju ke Citraland entrance Timur.

Pejalan kaki yang menyusuri jalur pedestrian, sebagian dari pejalan kaki yang akan menuju ke pintu utara Matahari di Jl KH Dahlan.

4.4.4. Pengamatan di Zona 4

Jalur pedestrian pada zona dua ini mempunyai lebar 2 meter, terbuat dari paving blok, dengan peninggian 20 cm dari permukaan jalan. Antara jalur pedestrian dengan bangunan terdapat tempat parkir. Sedangkan antara halaman dengan jalur pedestrian dibatasi dengan pagar pembatas setinggi 120 cm. Penerangan khusus di jalur pedestrian sebenarnya tidak ada. Bangunan yang berdekatan adalah Hotel Ciputra yang menjadi satu dengan Citraland.

Pada zona empat dari pengamatan di lapangan diperoleh yang menjadi kekuatan, yaitu :

- Entrance menuju ke tempat parkir dan bangunan Hotel Ciputra
- Jalur pedestrian. Jalur pedestrian di zona ini, dimanfaatkan oleh pengunjung Hotel Ciputra dan Citraland untuk parkir. Di ujung jalur pedestrian dimanfaatkan PKL untuk berjualan

- Jalur lambat. Jalur lambat di depan hotel Ciputra ini mempunyai lebar 5 meter, beraspal. Jalur lambat pada zona empat dimanfaatkan untuk sirkulasi kendaraan yang keluar masuk hotel Ciputra, sirkulasi pejalan kaki, sirkulasi beca, parkir mobil pengunjung hotel Ciputra dan Citraland. Ujung barat jalur lambat dimanfaatkan sebagai pangkalan taksi yang menunggu calon penumpang dari hotel Ciputra atau Citraland. Ujung Timur jalur lambat juga dimanfaatkan sebagai pangkalan taksi yang tidak resmi. Selain itu juga dimanfaatkan sebagai tempat parkir kendaraan roda empat hingga berjajar 3-4 lapis. Pada malam hari dari n sejumlah 545 pada hari Minggu , pejalan kaki yang memilih menggunakan jalur lambat depan hotel Ciputra sebanyak 59% (321 orang per jam)
- Taman. , taman di depan hotel ciputra mempunyai desain yang berbeda dengan taman-taman lain di Simpang Lima. Taman ini hanya setinggi 30 cm dengan pola-pola diagonal. Taman di depan hotel Ciputra ini juga dimanfaatkan oleh pejalan kaki untuk duduk-duduk menunggu kendaraan umum, duduk-duduk santai, duduk-duduk melihat Simpang Lima pada malam hari.
- Jl Simpang Lima (jalur cepat). Jalan Simpang Lima (jalur cepat) dimanfaatkan untuk sirkulasi kendaraan, sirkulasi pejalan kaki, pemberhentian kendaraan umum, parkir kendaraan yang berkunjung ke hotel Ciputra, atau ke Citraland. Dari n sejumlah 545, kepadatan pejalan kaki yang melalui tepi jalan Simpang Lima (jalur cepat) sebanyak 36 % (196 orang per jam).

Tabel 11. Tempat-tempat spesifik yang mempengaruhi perilaku pejalan kaki
ZONA 4

Sabtu /28 Sept 2002

19.00-20.00 WIB (tiap 15 menit)

Jam	tepi jalan (JL S Lima)	%	Jalur Lambat	%	Entrance		%	Jalur pendestrian	%	Jumlah	%
					Hotel	Ciputra					
19.00-19.15	45	9%	69	14%	3	1%	5	1%	122	24%	
19.15-19.30	53	11%	76	15%	0	0%	0	0%	129	26%	
19.30-19.45	46	9%	74	15%	9	2%	0	0%	129	26%	
19.45-20.00	59	12%	57	21%	5	2%	3	1%	124	25%	
Jumlah	203	40%	276	55%	17	3%	8	2%	504	100%	

Sumber : Pengamatan di Lapangan 2002 (Place Centered Mapping)

Tabel 12. Tempat-tempat spesifik yang mempengaruhi perilaku pejalan kaki
ZONA 4

Minggu /29 Sept 2002

19.00-20.00 WIB (tiap 15 menit)

Jam	tepi jalan (JL S Lima)	%	Jalur Lambat	%	Entrance		%	Jalur pendestrian	%	Jumlah	%
					Hotel	Ciputra					
19.00-19.15	77	14%	125	23%	3	1%		0%	205	38%	
19.15-19.30	34	6%	97	18%	11	2%		0%	142	26%	
19.30-19.45	33	6%	76	14%	10	2%		0%	119	22%	
19.45-20.00	54	10%	23	8%	2	1%		0%	79	14%	
Jumlah	198	36%	321	59%	26	5%	0	0%	545	100%	

Sumber : Pengamatan di Lapangan 2002 (Place Centered Mapping)

Tabel 13. Tempat-tempat spesifik yang mempengaruhi perilaku pejalan kaki
ZONA 4

Senin/ 30 Sept 2002

19.00-20.00 WIB (tiap 15 menit)

Jam	tepi jalan (JL S Lima)	%	Jalur Lambat	%	Entrance		%	Jalur pendestrian	%	Jumlah	%
					Hotel	Ciputra					
19.00-19.15	54	13%	45	11%	5	1%	0	0%	104	25%	
19.15-19.30	47	11%	52	12%	6	1%	0	0%	105	25%	
19.30-19.45	66	16%	64	15%	2	0%	0	0%	132	31%	
19.45-20.00	35	8%	38	14%	7	3%	0	0%	80	19%	
Jumlah	202	48%	199	47%	20	5%	0	0%	421	100%	

Sumber : Pengamatan di Lapangan 2002 (Place Centered Mapping)

Adapun aktor yang berperan dari hasil pengamatan di lapangan di zona empat adalah

- Pejalan kaki

- o Berjalan menyusuri jalur lambat
- o Berjalan menyusuri jalan Simpang Lima (jalur cepat)
- o Duduk-duduk di taman bercakap-cakap
- o Duduk-duduk di taman menunggu kendaraan umum
- o Menyeberang Jl Simpang Lima menuju ke Lapangan Pancasila

- Pedagang kaki lima

- o Berjualan

- Tukang beca

- Sopir taksi :

Berdiri dan duduk- duduk menunggu penumpang sambil bercakap-cakap. Sopir taksi berkerumun di dekat pintu masuk ke halaman hotel Ciputra dan Citraland. Kerumunan sopir taksi ini memenuhi jalur pedestrian yang ada.

- Satpam/petugas parkir hotel Ciputra/Citraland

Satpam atau petugas parkir berkerumun bersama-sama sopir taksi di dekat pintu keluar masuk kendaraan ke hotel Ciputra/Citraland.

- Sopir angkota atau kendaraan umum

Hari Sabtu merupakan hari yang paling padat oleh pejalan kaki yang mempunyai aktivitas di zona empat. Pada hari Minggu pejalan kaki relatif sedikit daripada hari Sabtu. Pejalan kaki yang memanfaatkan atau menyusuri jalur

pedestrian depan hotel Ciputra adalah pemilik kendaraan yang diparkir di jalur lambat depan hotel Ciputra.

Dominasi aktifitas pejalan kaki di zona empat adalah berjalan menyusuri jalan hendak menuju ke zona tiga (menuju Matahari, Citralan entrance Timur atau ke Jl KH Dahlan) atau zona lima (menuju ke Jl Gajah Mada, Masjid Baiturrahman) . Kegiatan menyeberang banyak dilakukan pejalan kaki pada waktu akan menuju ke zona tiga atau zona empat , atau menuju ke Lapangan Pancasila

4.4.5. Pengamatan di Zona 5

Bangunan yang berdekatan di zona ini adalah bangunan Citraland dan Masjid Baiturrahman. Sisi timur Jl Gajah Mada mempunyai lebar 1,50 meter. Jalur pedestrian terbuat dari paving blok dengan peninggian 20 cm dari permukaan jalan. Antara jalur pedestrian dengan halaman parkir Citraland terdapat pembatas halaman setinggi 70 cm. Penerangan berasal dari lampu jalan setinggi 10 meter.

Jalur pedestrian terputus oleh entrance kendaraan yang menuju ke tempat parkir dan entrance barat Citraland. Untuk pejalan kaki tersedia entrance khusus. Ujung jalur pedestrian sisi utara dimanfaatkan PKL untuk berjualan makanan, minuman souvenir, tempat duduk-duduk sopir kendaraan umum yang menunggu calon penumpang.

Di Jl Gajah Mada sisi barat terdapat jalur pedestrian dan terputus di ujung Masjid Baiturrahman. Antara jalur pedestrian dengan bangunan tempat parkir dan dibatasi secara tegas dengan pagar halaman setinggi 2,00 meter.

Penerangan khusus di jalur pedestrian tidak ada. Penerangan diperoleh dari lampu jalan setinggi 10 meter. Jalur pedestrian disisi barat ini menarik PKL untuk menggelar dagangannya. Barang yang ditawarkan makanan, minuman . Sarana penyeberangan di jl Gajah Mada tidak ada.

Pada zona lima dari pengamatan di lapangan diperoleh yang menjadi kekuatan, yaitu :

- Entrance Citraland. Mayoritas pejalan kaki memanfaatkan jalur pedestrian untuk melintas menuju ke bangunan Citraland melalui entrance barat yang menghadap ke jl Gajah Mada sebanyak 1263 orang pada hari Minggu (83 %)
- Tempat Pemberhentian Jl Gajah Mada sisi barat. Dari n sejumlah 4545 pad hari Minggu, kepadatan pejalan kaki yang naik turun dari kendaraan umum di sisi barat jl Gajah Mada mencapai 23 % (902 orang per jam).
- Jalur pedestrian. Pejalan kaki menyusuri jalur pedestrian untuk menuju ke kawasan lain melalui Jl Gajah Mada.
- Parkir di Masjid Baiturrahman
- Jl Simpang Lima

Adapun aktor yang berperan dari hasil pengamatan di lapangan di zona lima adalah

- Pejalan kaki

- Berjalan menyusuri badan jl Gajah Mada
- Berdiri di badan jalan Jl Gajah Mada menunggu kendaraan umum
- Menyeberang Jl Gajah Mada
- Berjalan satu-satu diantara PKL melintas jalur pedestrian
- Membeli makanan dan minuman di PKL
- Duduk-duduk di pulau jalan
- Pedagang kaki lima
- Berjualan
- Tukang beca
- Sopir angkota atau kendaraan umum

Aktivitas pejalan kaki di zona 5 (Citraland - Baiturrahman) .

Pada malam hari pada hari Sabtu (malam minggu) salah satu jalur jl. Gajah Mada yaitu jalur yang menuju ke arah Simpang Lima di tutup dari arus lalu lintas kendaraan. Pada jalur jalan yang ditutup ini terlihat pejalan kaki duduk-duduk di pulau jalan, di bawah lampu jalan. Pengunjung yang membawa kendaraan bermotor memarkirkan kendaraan di dekat tempat duduk mereka.

Pada hari Minggu yang paling ramai pejalan kaki mempunyai aktivitas di jalan Gajah Mada. Pada hari Sabtu jumlah pejalan kaki relatif sedikit sedikit.

Pada malam hari pada hari Sabtu aktifitas pejalan kaki yang terlihat di kawasan ini adalah berjalan kaki menyebar hingga ke tengah jalan. Pada hari Sabtu malam ujung jl Gajah Mada sisi utara ditutup dari lalu lintas. Sedangkan pada malam hari pada hari Senin atau Minggu justru pejalan kaki lebih banyak

yang lewat tepi jalan raya. Kegiatan menyeberang banyak dilakukan pada waktu akan menuju ke zona lain dan waktu pulang dengan menggunakan beraneka sarana transport.

4.4.6. Pengamatan di Zona 6 :

Jalur pedestrian di jalan Pandanaran sisi utara mempunyai lebar 1,5 meter, terbuat dari paving blok , dengan peninggian 20 cm dari permukaan jalan. Antara jalur pedestrian dengan bangunan terdapat tempat parkir. Sedangkan antara halaman dengan jalur pedestrian dibatasi dengan pagar pembatas setinggi 120 cm. Penerangan khusus di jalur pedestrian sebenarnya tidak ada.

Jalur pedestrian di jl Pandanaran sisi selatan mempunyai lebar 1,5 meter, terbuat dari paving blok , dengan peninggian 20 cm dari permukaan jalan. Antara jalur pedestrian dengan bangunan terdapat tempat parkir. Sedangkan antara halaman dengan jalur pedestrian dibatasi dengan pagar pembatas setinggi 120 cm. Penerangan jalur pedestrian tidak ada.

Pada zona enam dari pengamatan di lapangan diperoleh yang menjadi kekuatan, yaitu :

- Tempat pemberhentian kendaraan umum Jl Pandanaran sisi selatan. Dari n sejumlah 1822 pada hari Senin kepadatan pejalan kaki di tempat pemberhentian kendaraan umum Jl Pandanaran sisi selatan mencapai 27 % (488 orang per jam). Tempat pemberhentian kendaraan umum Jl Pandanaran sisi utara. Dari n sejumlah 1822 pada hari Senin , kepadatan pejalan kaki di tempat pemberhentian kendaraan umum 4 % (79 orang perjam)

Ta

ZO

Sab

196

	Pember- tian kend. umum	%	jalur lambat depan Masjid	%	Jumlah	%
19.	36	2%	154	8%	496	27%
19.	12	1%	135	7%	456	25%
19.	16	1%	122	7%	430	24%
19.	41	2%	163	9%	439	24%
Jur	105	6%	574	32%	1821	100%

Si

T

Z

M

1

	Pember- tian kend. umum	%	jalur lambat depan Masjid	%	Jumlah	%
	34	2%	155	9%	432	25%
1	22	1%	156	9%	464	27%
1	15	1%	134	8%	448	26%
1	16	1%	122	7%	368	21%
1	87	5%	567	33%	1712	100%

	Pember- tian kend. umum	%	jalur lambat depan Masjid	%	Jumlah	%
	15	1%	176	10%	461	25%
	22	1%	144	8%	537	29%
	31	2%	135	7%	482	26%
	11	1%	112	6%	342	19%
	79	4%	567	31%	1822	100%

- Jalur pedestrian Jl Pandanaran sisi utara . Di ujung jalur pedestrian jl Pandanaran dimanfaatkan PKL untuk berjualan , tempat pemberhentian kendaraan umum. Dari n sejumlah 1822 pada hari Senin , kepadatan pejalan kaki yang menyusuri jalur pedestrian Jl Pandanaran sisi utara mencapai 1 % (14 orang perjam)
- Jalur lambat depan Masjid Baiturrahman . Jalur lambat depan Masjid Baiturrahman mempunyai lebar 4 meter, beraspal. Jalur lambat depan Masjid Baiturrahman dimanfaatkan untuk berjualan PKL, parkir sepeda motor, beca, sirkulasi kendaraan bermotor. Dari n sejumlah 1822 pada hari Senin , kepadatan pejalan kaki di jalur lambat mencapai 31 % (567 orang per jam)
- Jalur Lambat depan Pertokoan Gajah Mada Plaza. Jalur lambat depan Pertokoan Gajah Mada Plaza pada malam hari penuh dimanfaatkan sebagai tempat parkir kendaraan bermotor pengunjung PKL lesehan di jalur pedestrian depan Pertokoan Gajah Mada Plaza. Dari n sejumlah 1822 pada hari Senin , kepadatan pejalan kaki di jalur lambat 2 % (43 orang per jam)
- Taman, taman di depan Masjid Baiturrahman dan depan Pertokoan Gajah Mada Plaza ini juga dimanfaatkan oleh pejalan kaki untuk duduk-duduk menunggu kendaraan umum, duduk-duduk santai, duduk-duduk melihat Simpang Lima pada malam hari.
- Jalan Simpang Lima (jalur cepat) dimanfaatkan untuk sirkulasi kendaraan, sirkulasi pejalan kaki, pemberhentian kendaraan umum, parkir kendaraan roda empat pengunjung PKL di depan pertokoan Gajah Mada Plaza.

- Jalan Simpang Lima di pinggir lapangan Pancasila, dimanfaatkan untuk parkir kendaraan bermotor pengunjung Lapangan Pancasila

Dari hasil pengamatan di lapangan kepadatan pejalan kaki yang menyeberang dari tempat pemberhentian kendaraan umum di sisi selatan jl Pandanaran ke arah jalur lambat depan Masjid Baiturrahman dan sebaliknya mencapai 26 % (524 orang per jam). Penyebaran pejalan kaki yang menyeberang hingga ujung jalan Pandanaran. Pada jalan Simpang Lima terdapat tempat penyeberangan menuju ke Lapangan Pancasila berupa zebra cross.

Adapun aktor yang berperan dari hasil pengamatan di lapangan di zona enam adalah

- Pejalan kaki
 - o Naik turun jalur pedestrian di jl Pandanaran
 - o Duduk-duduk di pagar pembatas selokan sambil menunggu kendaraan umum.
 - o Berjalan menyusuri jalur lambat depan Masjid Baiturrahman
 - o Berjalan menyusuri jalur lambat depan pertokoan Gajah Mada Plasa
 - o Berjalan menyusuri jalan Simpang Lima (jalur cepat)
 - o Duduk-duduk di taman bercakap-cakap
 - o Duduk-duduk di taman menunggu kendaraan umum
 - o Menyeberang Jl Simpang Lima menuju ke Lapangan Pancasila
- Pedagang kaki lima
 - o Berjualan, duduk-duduk di taman

- Tukang beca
 - o Menunggu calon penumpang
- Sopir angkota atau kendaraan umum

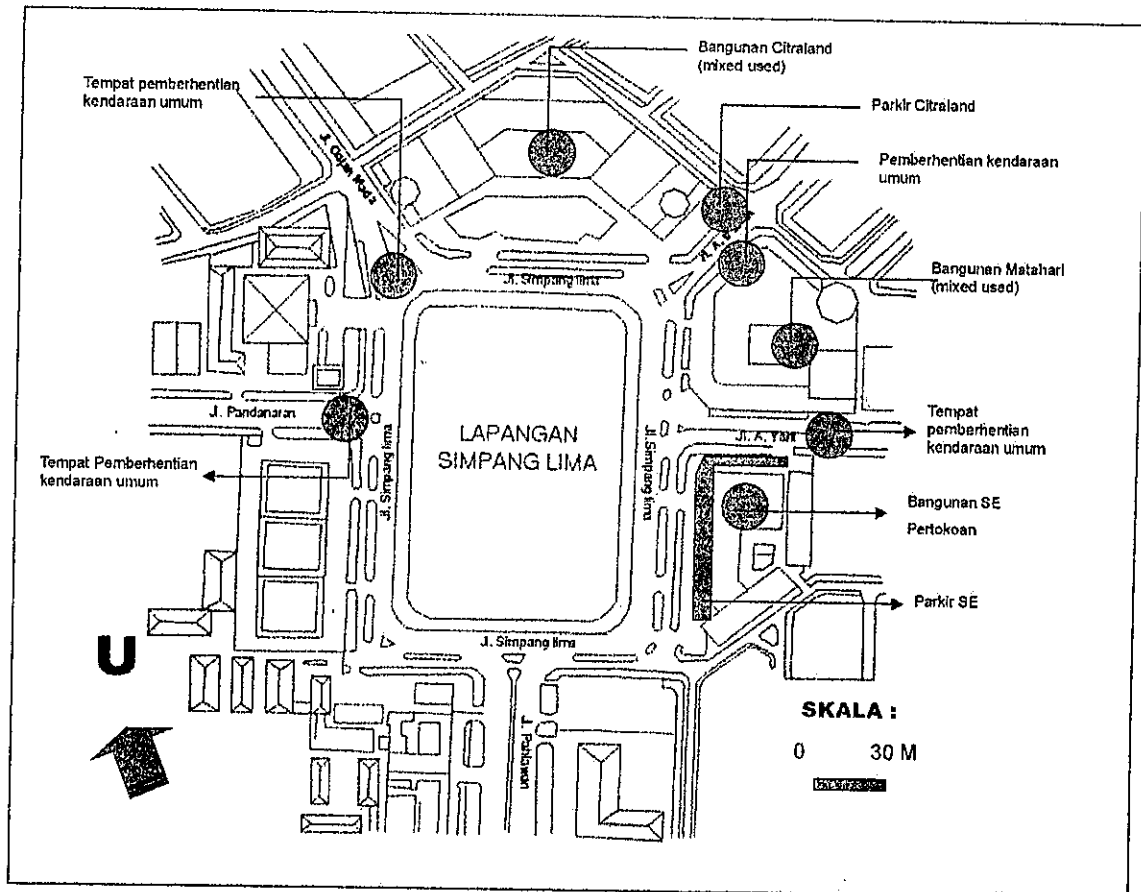
Dari uraian hasil rekaman data lapangan jumlah pejalan kaki yang berada di zona I, zona II, zona III, zona IV, zona V dan zona VI pada hari Sabtu, Minggu dan Senin dapat diungkap bahwa :

Zona tiga dan zona dua lebih ramai dikunjungi oleh pejalan kaki dari pada zona empat, zona lima dan zona enam. Daya tarik jalur pedestrian di zona satu dan zona dua adalah adanya pedagang kaki lima selain ada yang menawarkan makanan dan minuman, ada juga yang menawarkan souvenir. Zona dua dan zona satu menyediakan tempat parkir yang dapat digunakan untuk umum. Penataan PKL di jalur pedestrian juga menjadi daya tarik tersendiri.

Sedangkan di zona tiga merupakan tempat yang paling ramai dari kesemua zona pengamatan. Perbedaan antar zona adalah dalam pemanfaatan media jalan. Di zona satu, zona dua dan zona enam pejalan kaki masih ada pejalan kaki yang cenderung berjalan atau menyusuri jalur pedestrian, sedangkan di zona dua, tiga, zona empat cenderung lebih memilih tepi jalan raya sebagai tempat berjalan.

Aktivitas menyeberang di zona tiga, zona empat lebih banyak dari pada di zona satu dan zona dua. Sebagian besar penyeberang adalah pejalan kaki yang berasal dari bangunan yang menuju tempat pemberhentian kendaraan umum dan dari kendaraan umum menuju bangunan. Aktivitas pejalan kaki di semua zona ramai pada sore menjelang malam, lebih – lebih setelah pukul 19.00 WIB.

Gambar. 13 Peta Lokasi yang menjadi kekuatan



Sumber : Pengamatan dilapangan 2002

4.5. Data yang diperoleh Melalui Person Centered Mapping

Teknik *person centered mapping* menekankan pada pergerakan manusia pada periode waktu tertentu. Dengan demikian teknik ini akan berkaitan dengan tidak hanya satu tempat atau lokasi akan tetapi dengan beberapa tempat atau lokasi (Setyawan,1995). Pada *person centered mapping* ini peneliti berhadapan dengan seseorang yang khusus diamati

Tahap-tahap penelitian ini adalah :

- a. Memilih sample person atau sekelompok manusia yang akan diamati perilakunya. Sampel yang diambil adalah secara acak
- b. Mengikuti gerakan dan aktifitas yang dilakukan oleh orang atau sekelompok orang yang kita amati.

Pengamatan dapat dilakukan pada waktu biasa, hari libur, pada saat jam-jam padat sesuai dengan tujuan penelitian. Waktu penelitian adalah dari sore hingga malam hari. Untuk melihat perilaku pejalan kaki di ruang publik.

4.5.1. Pengamatan di Zona 1:

Arah pergerakan pejalan kaki

- Dari tempat parkir SE - menyeberang Jl. A Yani - melintas jalur pedestrian – melintas tempat parkir menuju – ke bangunan Matahari
- Turun dari angkutan umum - menyeberang Jl. A.Yani - melintas jalur pedestrian -melintas tempat parkir - menuju ke bangunan Matahari
- Keluar dari Matahari – melintas tempat parkir – menyusuri jalur pedestrian – membeli makanan di pedagang kaki lima di jalur pedestrian – menyusuri jalur pedestrian – melintas tempat parkir – menuju ke Matahari
- Turun dari angkutan umum - berjalan menyusuri Jl A Yani - menuju ke Lapangan Pancasila

Perilaku pejalan kaki :

- Berjalan menyeberang = 57 %
- Berhenti, berbelok menghindari beca, angkot = 39 %

Tabel. 20. Perilaku pejalan kaki di Zona 1
HARI SABTU 28 SEPTEMBER 2002

RESPONDEN				Pergerakan Pejalan Kaki												Akt. Berjalan				Akt. terkait PKL				Akt. Terkait Kend. Umum		
No	Pa	pi	an	Tempat parkir SF	pedestrian samping SF	pedestrian samping SF	badan JI. Ayani sisi selatan	Menyberang JI. A Yani	badan JI. Ayani sisi utara	pedestrian samping	pedestrian samping	Parkir Matahari	Berjalan santai	Berjalan sambil bercakap2	Berjalan tergesa	menghindari pejalan kaki	menghindari angkota	Berjalan sambil bercanda	Melihat dagangan PKL	makanan dan minuman	Berjalan satu2 di selai2 PKL	Memringkan badan	menunggu kend. Umum	menunggu kend. Umum	deca/tax/angko	
1	1	1	3	X				X		X																
2	2	1	3					X		X														X	X	
3	1	1	3					X		X														X	X	
4	1	1	1					X		X								X						X	X	
5	2	2	2					X		X								X						X	X	
6	2	2	2					X		X								X						X	X	
7	2	2	2					X		X								X						X	X	
8	2	1	1					X		X								X						X	X	
9	1	1	2					X		X								X						X	X	
10	1	1	1					X		X								X						X	X	
11	1	1	3					X		X								X						X	X	
12	2	2	2	X				X		X								X						X	X	
13	1	1	2					X		X								X						X	X	
14	1	1	1					X		X								X						X	X	
15	4	4	4					X		X								X						X	X	
16	2	2	4					X		X								X						X	X	
17	1	1	2	X				X		X								X						X	X	
18	1	2	2	X				X		X								X						X	X	
19	1	1	3	X				X		X								X						X	X	
20	1	4	5					X		X								X						X	X	
21	1	1	1					X		X								X						X	X	
22	1	1	1					X		X								X						X	X	
23	2	2	2					X		X								X						X	X	
24	1	1	2					X		X								X						X	X	
25	2	1	3					X		X								X						X	X	
26	1	1	2	X				X		X								X						X	X	
27	2	1	2					X		X								X						X	X	
28	1	1	3	X				X		X								X						X	X	
29	1	4	5					X		X								X						X	X	
30	2	2	2					X		X								X						X	X	
30	25	41	6	72	21%	21%	11%	50%	14%	16%	57%	64%	18%	27%	96%	79%	7%	2	4	2	22	4	3	8	11	
100%					21%	21%	11%	50%	14%	16%	57%	61%	17%	75%	57%	29%	11%	7%	7%	7%	79%	14%	11%	29%	39%	

Sumber : Hasil pengamatan di lapangan 2002 (Person Centered Mapping)

- Berjalan memiringkan badan, berjalan satu-satu diantara, PKL = 79 %
- Melihat - lihat dan tawar menawar dagangan PKL

Karakteristik perjalanan :

- Berjalan hendak menuju ke bangunan di kawasan Simpang Lima
- Berjalan-jalan santai = 75 %
- Berjalan hendak membeli makanan dan minuman = 7 %
- Berjalan menyusuri badan jalan di Simpang Lima karena hendak menuju ke kawasan lain

Ruang yang digunakan untuk sirkulasi :

- Jalur pedestrian (melintas) = 96 %
- Jl. A. Yani (menyeberang) = 57 %

4.5.2. Pengamatan di Zona 2

Arah sirkulasi Pejalan kaki

- Dari arah jl KH Dahlan – menyusuri jalur lambat depan Matahari – menyeberang Jl A Yani – menuju jalur lambat depan SE – menuju ke arah selatan
- Dari arah parkir Citraland – menyusuri badan Jl Simpang Lima (jalur cepat) – menyeberang Jl A. Yani – menuju ke selatan
- Dari jalur lambat depan hotel Ciputra – menyeberang JL KH Dahlan – melintas jalur pedestrian – melintas tempat parkir – menuju ke Matahari
- Dari Jl A Yani – menyusuri jalur lambat – menyeberang Jl KH Dahlan – menuju ke Citraland

Perilaku pejalan kaki :

- Berbelok menghindari beca, angkot = 93 %
- Berjalan satu-satu diantara PKL = 63 %
- Berbelok menghindari kerumunan orang

Karakteristik perjalanan :

- Berjalan hendak menuju ke bangunan di kawasan Simpang Lima
- Berjalan-jalan santai = 83 %
- Berjalan menyusuri badan jalan di Simpang Lima karena hendak menuju ke kawasan lain

Ruang yang digunakan untuk sirkulasi :

- Jalur cepat (jl. Simpang Lima) = 43 %
- Jalur lambat = 43 %
- Jalur pedestrian = 70 %

4.5.3. Pengamatan di Zona 3 :

Arah sirkulasi pejalan kaki

- Dari tempat parkir Matahari - menyeberang Jl. KH Dahlan - melintas jalur pedestrian - melintas tempat parkir - menuju ke bangunan Citraland.
- Keluar dari pintu 3 Matahari - menyeberang Jl KH Dahlan - melintas jalur pedestrian - melintas tempat parkir - menuju bangunan Citraland
- Keluar dari Pintu Timur Citraland - melintas tempat parkir - melintas jalur pedestrian - menyeberang Jl KH Dahlan - melintas tempat parkir - menuju bangunan Matahari

- Turun dari angkutan umum dari - menyeberang Jl. KH Dahlan - melintas jalur pedestrian -melintas tempat parkir - menuju ke bangunan Citraland
- Dari jalur lambat depan hotel Ciputra – menyusuri badan jl KH Dahlan – menuju ke arah timur laut

Perilaku pejalan kaki :

- Berbelok menghindari beca/kendaraan/angkot
- Berbelok menghindari PKL = 40 %
- Berjalan menyeberang = 23 %
- Berjalan satu-satu diantara PKL = 59 %

Karakteristik perjalanan :

- Berjalan hendak menuju ke bangunan di kawasan Simpang Lima
- Berjalan-jalan santai = 67 %
- Berjalan hendak membeli makanan dan minuman
- Berjalan menyusuri badan jalan di Simpang Lima karena hendak menuju ke kawasan lain

Ruang yang digunakan untuk sirkulasi :

- Jl.KH. Dahlan (menyeberang) = 85 %
- Jalur pedestrian Citraland (melintas) = 63 %
- Jl KH Dahlan sisi utr dan slt (menyusuri) = 89 %

4.5.4. Pengamatan di Zona 4 :

- Dari arah Jl KH Dahlan – menyusuri jalur lambat – menyeberang jl Gajah Mada – naik angkot / beca

Tabel 23. Perilaku pejalan kaki di Zona 4
SABTU, 28 SEPTEMBER 2002

RESPONDEN	Pergerakan pejalan kaki														Akt. Berjalan					Akt. terkait PKL				Akt. Terkait Kend. Umum						
	No	Pa	ip	lan	Jl. Gajahmada	Lapangan Pancasila	Jalan raya Simpang lima	taman depan hotel Ciputra	depan hotel Ciputra	depan hotel Ciputra	Parkir depan hotel Ciputra	Jl. KH. Dahlan	Bakturrahman	Matahari Plaza	Berjalan santai	Berjalan sambil bercakap2	Berjalan tergesa	Berjalan sambil bercanda	Menghindari pejalan kaki	Menghindari decaftaxi	Menghindari orang-2 duduk	Berjalan menyebarkan	menaruh barang di PKL	makanan dan minuman	Berjalan satu2 di kelas PKL	Memeriksa badan	menunggu kend. Umum	menunggu kend. Umum	Naik beca/taxi/angkot	Menghindari PKL
1	1	1	2	4	X		X	X	X	X	X			X	X				X	X	X	X								X
2	1	2			X			X							X				X	X	X	X								X
3	2	2		4			X	X							X			X	X	X	X	X								X
4	1	1		2			X								X				X	X	X	X								X
5	1	2	1	4			X	X	X	X	X				X		X		X	X	X	X								X
6	1	1		2			X	X	X	X	X				X				X	X	X	X								X
7	4	2		6			X	X	X	X	X				X				X	X	X	X								X
8	2	2		3	X									X	X				X	X	X	X								X
9	1	2		3			X	X	X	X	X				X				X	X	X	X								X
10	2	2		4	X		X	X	X	X	X				X				X	X	X	X								X
11	4	3		7	X		X	X	X	X	X				X				X	X	X	X								X
12	1	2		3	X										X				X	X	X	X								X
13	3			3			X	X	X	X	X				X				X	X	X	X								X
14	2	2		2	X		X	X	X	X	X				X				X	X	X	X								X
15	1	1		2	X		X	X	X	X	X				X				X	X	X	X								X
16	2	2		2	X		X	X	X	X	X				X				X	X	X	X								X
17	1	1		2	X		X	X	X	X	X				X				X	X	X	X								X
18	2	2		2	X		X	X	X	X	X				X				X	X	X	X								X
19	2	2		2	X		X	X	X	X	X				X				X	X	X	X								X
20	1	1		2	X		X	X	X	X	X				X				X	X	X	X								X
21	2	2		2	X		X	X	X	X	X				X				X	X	X	X								X
22	4	4		4	X		X	X	X	X	X				X				X	X	X	X								X
23	1	3		4	X		X	X	X	X	X				X				X	X	X	X								X
24	2	2		2	X		X	X	X	X	X				X				X	X	X	X								X
25	1	1		2	X		X	X	X	X	X				X				X	X	X	X								X
26	1	1	2	4	X		X	X	X	X	X				X				X	X	X	X								X
27	1	1		2	X		X	X	X	X	X				X				X	X	X	X								X
28	1	1		2	X		X	X	X	X	X				X				X	X	X	X								X
29	2	2		2	X		X	X	X	X	X				X				X	X	X	X								X
30	2	1		3	X		X	X	X	X	X				X				X	X	X	X								X
100%	30	30	38	3	71	18	2	15	18	23	7	21	13	6	7	26	21	4	27	29	28	20	0	0	13	17	2	3	7	23
					60%	7%	53%	60%	77%	23%	70%	43%	20%	23%	87%	70%	3%	13%	90%	97%	93%	67%	0%	0%	43%	57%	7%	10%	23%	77%

Sumber : Hasil pengamatan di lapangan 2002 (Person Centered Mapping)

- Dari arah Matahari – menyeberang Jl KH Dahlan – menyusuri jalur lambat depan hotel Ciputra – menyeberang jl Gajah Mada – naik bis/ taksi
- Turun dari kendaraan umum depan Baiturrahman – menyeberang jl Gajah Mada - menyusuri badan jalan Simpang Lima – menuju ke Jl KH Dahlan – menyusuri jl KH Dahlan
- Dari jl Gajah Mada – menyusuri badan jl Simpang Lima – menyeberang jl Simpang Lima – menuju ke Lapangan Pancasila

Perilaku pejalan kaki :

- Berbelok menghindari beca /kendaraan = 97 %
- Berbelok menghindari pejalan kaki = 90 %
- Berjalan sambil bercakap-cakap = 70 %
- Berjalan santai = 87 %

Karakteristik perjalanan :

- Berjalan hendak menuju ke bangunan di kawasan Simpang Lima
- Berjalan menyusuri badan jalan di Simpang Lima karena hendak menuju ke kawasan lain

Ruang yang digunakan sirkulasi :

- Jalur lambat = 77 %
- Jalur cepat = 53 %

4.5.5. Pengamatan di Zona 5

Arah sirkulasi pejalan kaki

- Dari Citraland pintu barat – melintas tempat parkir – melintas jalur pedestrian – menyeberang jl Gajah Mada – naik kendaraan umum di depan Masjid Baiturahman
- Dari jalur lambat depan Masjid Baiturrahman – menyeberang jl Gajah Mada – melintas jalur pedestrian – melintas tempat parkir menuju ke Citraland
- Turun dari kendaraan umum depan Masjid Baiturahman – menyeberang Jl Gajah Mada – melintas jalur pedestrian menuju ke Citraland

Perilaku pejalan kaki :

- Berjalan menyeberang = 97 %
- Berbelok menghindari kendaraan /beca = 97 %
- Berjalan sambil melihat barang dagangan PKL = 27 %
- Berjalan satu-satu diantara PKL = 27 %

Karakteristik perjalanan :

- Berjalan hendak menuju ke bangunan di kawasan Simpang Lima
- Berjalan-jalan santai = 43 %
- Berjalan menyusuri badan jalan di Simpang Lima karena hendak menuju ke kawasan lain

Ruang yang digunakan untuk sirkulasi :

- Jl Gajah Mada (menyusuri) = 47 %
- Jalur pedestrian (melintas) = 23 %

Tabel 24. Perilaku pejalan kaki di Zona 5
Sabtu, 28 September 2002

RESPONDEN			Pergerakan Pejalan Kaki												Akt. Berjalan						Akt. Terkait PKL				Akt. Terkait Kend. Umum				
No	Pa	an	Jalur lambat depan	Jalur cepat depan	hotel ciputra	Parlr citraland	Jalur pedestrian	Jl. Galahmada sisi timur	Menyeborang Jl Gajah Mada	Jl. Gajah mada sisi barat	Jalur lambat	Baturrahman	parkir	Baturrahman	Lapangan Pancasila	Jl. Mawar	Berjalan santai	Berjalan sambil bercakap2	Berjalan tergesa	menghidari pejalan kaki	Berjalan menghidari benda	Berjalan sambil	Melihat barang PKL	Membelli barang dagangan PKL	Berjalan satu2 di selas PKL	Duduk2 menunggu kend. Umum	Berdiri menunggu kend. Umum	Naik beca/taxi/angkot	
1	2	2				X		X																					
2	2	1	X			X		X																					
3	4	2	X			X		X																					
4	2	2	X			X		X																					
5	2	2				X		X																					
6	3	3				X		X																					
7	1	1				X		X																					
8	2	2				X		X																					
9	1	1				X		X																					
10	2	2				X		X																					
11	2	2				X		X																					
12	1	2	X			X		X																					
13	1	1				X		X																					
14	1	1				X		X																					
15	1	1				X		X																					
16	3	2	X			X		X																					
17	2	2	X			X		X																					
18	2	2				X		X																					
19	3	3	X			X		X																					
20	1	2	X			X		X																					
21	2	2	X			X		X																					
22	3	3	X			X		X																					
23	1	1	X			X		X																					
24	4	4	X			X		X																					
25	1	1	X			X		X																					
26	2	2	X			X		X																					
27	2	2	X			X		X																					
28	2	1	X			X		X																					
29	4	4	X			X		X																					
30	1	1	X			X		X																					
30	54	23	12	7	7	21	7	25	29	14	7	7	7	8	4	4	13	11	6	9	26	1	8	6	8	0	1	4	
100%			40%	23%	70%	23%	83%	97%	47%	23%	23%	23%	23%	27%	13%	13%	43%	37%	20%	30%	87%	3%	27%	20%	27%	0%	3%	13%	

Sumber : Hasil pengamatan di lapangan 2002 (Person Centered Mapping)

4.5.6. Pengamatan di Zona 6 :

Arah sirkulasi pejalan kaki

- Dari jalur lambat -- menyeberang jl Pandanaran -- naik ke jalur pedestrian -- duduk menunggu kendaraan umum -- naik kendaraan umum
- Menyusuri jalur pedestrian jl Pandanaran -- menyeberang jl Simpang Lima -- menuju ke Simpang Lima
- Menyusuri jalur lambat depan Pertokoan Gajah Mada Plaza -- menyeberang jl Pandanaran -- menyusuri jalur lambat depan Masjid Baiturahman

Perilaku pejalan kaki :

- Berbelok menghindari beca, kendaraan = 63 %
- Berjalan satu-satu diantara PKL = 17 %
- Berbelok menghindari pejalan kaki = 63 %
- Berjalan sambil bercakap-cakap = 40 %
- Berjalan menyeberang = 73 %

Karakteristik perjalanan :

- Berjalan hendak menuju ke bangunan di kawasan Simpang Lima
- Berjalan-jalan santai = 43 %
- Berjalan menyusuri badan jalan di Simpang Lima karena hendak menuju ke kawasan lain

4.6. Data Yang diperoleh dari Hasil Wawancara dan Kuesioner

Setelah melakukan pengamatan dan pencatatan yang direkam dalam sketsa peta responden ,kemudian dilakukan komunikasi dengan responden dengan cara wawancara dan pengajuan pertanyaan untuk mengetahui respon dalam melakukan kegiatannya :

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

- Berjalan memilih jalur yang rata tidak berlobang, tidak naik turun
- Berjalan memilih jalur yang tidak gelap
- Berjalan memilih tempat yang tidak becek
- Berjalan tidak bersenggolan
- Berjalan satu-satu diantara PKL
- Berjalan untuk santai
- Berdiri dan duduk menunggu angkutan kota

4.6.2. Motivasi berkunjung ke Simpang Lima

Dari hasil wawancara dan kuesioner dengan responden, motivasi responden berkunjung ke Simpang Lima sesuai dengan waktu wawancara pada malam hari yaitu didominasi dengan motivasi bersantai, rekreasi, berbelanja. Sebagian besar responden bermaksud berkunjung ke Simpang Lima lebih dari satu tujuan. Dari 60 responden pejalan kaki yang hendak berekreasi dan bersantai di Simpang Lima sebanyak 18 %.

Pejalan kaki yang hendak berekreasi sambil berbelanja sebanyak 15 %. Pejalan kaki yang hanya ingin berekreasi saja sejumlah 17 %, bersantai saja 13 %, berbelanja saja sejumlah 13 %. Motivasi responden berkunjung ke Simpang Lima untuk rekreasi sebanyak 33 %, yang hendak bersantai sebanyak 27 %, yang hendak berbelanja sebanyak 21%.

Tabel. 26 Motivasi berkunjung ke Simpang Lima.

No	Keterangan	Jumlah	%
1	Rekreasi dan bekerja	2	3 %
2	Rekreasi dan berbelanja	9	15 %
3	Rekreasi dan bersantai	11	18 %
4	Rekreasi, belanja, santai	1	2 %
5	Berbelanja dan bersantai	3	5 %
6	Bersantai dan berjalan2	1	2 %
7	Berbelanja	8	13 %
8	Bekerja	4	7 %
9	Bersantai	8	13 %
10	Rekreasi	10	17 %
11	Ganti kend. Umum dan bersantai	3	5 %
12	Jumlah	60	100 %

Sumber : Hasil wawancara dengan responden, 2002

Dari hasil wawancara tersebut memberikan gambaran bahwa kawasan Simpang Lima pada malam hari menjadi tujuan untuk berekreasi dan bersantai. Hal ini terkait dengan waktu dimana pada malam hari orang sudah tidak bekerja. Motivasi berbelanja terkait dengan sarana perdagangan di kawasan Simpang Lima yaitu dengan adanya Citraland Mall, Simpang Lima Plasa (Matahari), Pertokoan Simpang Lima, Pertokoan Gajah Madá Plaza.

4.6.3. Ruang terbuka di Simpang Lima pada malam hari yang disukai untuk dikunjungi pejalan kaki .

Ruang terbuka di Simpang Lima pada malam hari yang disukai untuk dikunjungi pejalan kaki adalah Lapangan Pancasila 47 % , jalur lambat depan matahari 17 % dan jalur cepat yaitu pada pulau jalannya 10 %.

Tabel 27 Ruang terbuka yang disukai untuk dikunjungi pejalan kaki pada malam hari

No	Keterangan	Pria	%	Wanita	%	Jumlah	%
1	Depan matahari	5	8 %	5	8 %	10	17 %
2	Depan masjid	7	12 %	3	5 %	10	17 %
3	lapangan	21	35 %	7	12 %	28	47 %
4	Pulau jalan	3	5 %	3	5 %	6	10 %
5	Tidak menjawab	3	5 %	3	5 %	6	10 %
6	Jumlah	39	65 %	21	35 %	60	100 %

Sumber : Hasil wawancara dengan responden, 2002

Dari wawancara yang dilakukan , pejalan kaki memilih Lapangan Pancasila sebagai tempat yang disukai untuk dikunjungi adalah karena bisa santai, tempatnya luas, bisa jalan-jalan santai, tidak mengganggu kendaraan , bisa melihat-lihat barang yang dijual PKL , bisa melihat-lihat sesuatu yang menarik, banyak alternatif kegiatan.

Lapangan Pancasila merupakan open space dengan panjang 182, 5 meter dan lebar 113,5 meter. Tepi lapangan Pancasila berupa perkerasan dengan paving blok selebar 6 meter. Pada malam minggu Lapangan Pancasila ramai dengan kegiatan PKL seperti pasar malam hingga ke tengah lapangan. Sedang hari-hari biasa perkerasan di tepi Lapangan Pancasila dimanfaatkan PKL untuk berjualan makanan dengan bentuk lesehan, lingkungan di tengah Lapangan cukup terang, berasal dari 6 titik lampu di Jl. Simpang Lima dibandingkan dengan lingkungan sekitar lapangan

Pejalan kaki yang menyukai jalur lambat depan Matahari untuk dikunjungi karena bisa berbelanja, strategis dan suasananya ramai. Ruang terbuka di depan Matahari terdiri dari tempat parkir, jalur pedestrian, jalur lambat dan taman. Jalur

pedestrian yang ada dimanfaatkan PKL dan menempati ke dua sisi jalur pedestrian.

Dari tata letak yang ada pejalan kaki hanya bisa berjalan diantara PKL.

Tabel 28 Pertimbangan memilih ruang terbuka yang disukai untuk dikunjungi

No	Keterangan	Pria	%	Wanita	%	Jumlah	%
1	Bisa santai dan duduk-duduk	11	18 %	6	10 %	17	28 %
2	Tempatnya luas, bebas	5	8 %	2		7	8 %
3	Banyak kegiatan, PKL	7	12 %	2		9	12 %
4	Dekat angkot	3	5 %	2		5	5 %
5	Tidak terganggu kendaraan	3	5 %	3		6	5 %
6	Bisa melihat-lihat	7	12 %	0		7	12 %
7	Bisa jalan-jalan	3	5 %	3	5 %	6	10 %
	Tidak menjawab	0	0	3	5 %	3	5 %
6	Jumlah	39	65 %	21	20 %	60	100 %

Sumber : Hasil wawancara dengan responden, 2002

Secara keseluruhan pertimbangan memilih ruang terbuka di Simpang Lima yang disukai untuk dikunjungi oleh pejalan kaki dapat dilihat pada tabel diatas. Pertimbangan utama kunjungan dari 60 responden, tempat tersebut dapat digunakan untuk bersantai dan duduk-duduk 28 %, dapat untuk melihat-lihat sekitar Simpang Lima 12 %, banyak kegiatan yang dapat dilakukan di tempat tersebut atau adanya PKL 12 %.

4.6.4. Ruang terbuka di Simpang Lima pada malam hari yang tidak disukai pejalan kaki untuk dikunjungi.

Dari hasil wawancara dengan 60 responden diketahui ruang terbuka di Simpang Lima yang tidak disukai untuk dikunjungi oleh pejalan kaki adalah jalur lambat sebanyak 47 % (lokasinya depan Masjid Baiturrahman, depan Bioskop Gajah Mada), yang memilih lapangan Pancasila sebanyak 32 %, yang memilih tempat lainnya pinggir jalur cepat sebanyak 12 %, adalah Jl Gajah Mada dan Jl KH Dahlan sebanyak 8 %.

Tabel 29. Ruang Terbuka di Simpang Lima yang tidak disukai pada malam hari untuk dikunjungi.

No	Keterangan	Pria	%	Wanita	%	Jumlah	%
1	Tepi jl Simpang Lima	6	10 %	1	2 %	7	12 %
2	Lapangan Pancasila	12	20 %	7	12 %	19	32 %
3	Jl. Gajah Mada	4	7 %	1	2 %	5	8 %
4	Jalur lambat	16	27 %	12	20 %	28	47 %
5	Tidak menjawab	1	2 %	20	0 %	1	2 %
6	Jumlah	39	65 %	0	35 %	60	100 %

Sumber : Hasil wawancara dengan responden, 2002

Jalur lambat tidak disukai karena gelap, sepi sehingga pejalan kaki menjadi enggan untuk mengunjunginya, pada malam hari penuh dipakai untuk parkir motor pengunjung PKL

Secara garis besar alasan ruang terbuka yang tidak disukai untuk dikunjungi, untuk dikunjungi karena 60 responden yang memilih tempat tersebut karena gelap sebanyak 37%, sepi sebanyak 17 %, berdebu sebanyak 10%. Alasan lain adalah becek, macet, kurang nyaman karena banyaknya kendaraan yang diparkir , dan padatnya PKL.

Tabel 30 Alasan/Pertimbangan ruang terbuka tidak disukai untuk dikunjungi

No	Keterangan	Pria	%	Wanita	%	Jumlah	%
1	Gelap	12	20 %	10	17 %	22	37 %
2	Sepi	6	10 %	4	7 %	10	17 %
3	Berdebu	4	7 %	2	3 %	6	10 %
4	Becek	4	7 %	1	2 %	5	8 %
4	Macet	2	3 %	2	3 %	4	7 %
5	Kurang nyaman	2	3 %	2	3 %	4	7 %
6	Padat PKL	4	7 %	0	0 %	4	7 %
7	Tidak enak	2	3 %	0	0 %	2	3 %
8	Tidak ada yang menarik	3	5 %	0	0 %	3	5 %
9	Tidak menjawab	0	0 %	0	0 %	0	0 %
10	Jumlah	39	65 %	21	35 %	60	100 %

Sumber : Hasil wawancara dengan responden, 2002

4.6.5. Pendapat tentang ketersediaan fasilitas jalur pedestrian di Simpang Lima

Pedapat pejalan kaki tentang fasilitas jalur pedestrian di Simpang Lima pada malam hari adalah dari 60 responden , yang merasa tidak ada fasilitas jalur pedestrian yang khusus untuk sirkulasi pejalan kaki di Simpang Lima sebanyak 78 % . sedangkan yang khusus untuk sirkulasi pejalan kaki dipakai oleh Pedagang Kaki Lima 22 %.

Tabel.31 . Pendapat tentang ketersediaan fasilitas jalur pedestrian di Simpang Lima

No	Keterangan	Pria	%	Wanita	%	Jumlah	%
1	Ada	0	0 %	0	0 %	0	0 %
2	Ada tetapi dipakai PKL	8	13 %	5	8 %	13	22 %
3	Tidak ada	31	52 %	16	27 %	47	78 %
4	Tidak menjawab	0	0 %	0	0 %	0	0 %
5	Jumlah	39	65 %	21	35 %	60	100 %

Sumber : Hasil wawancara dengan responden, 2002

4.6.6. Tempat yang disukai untuk sirkulasi pejalan kaki

Ruang terbuka di Simpang Lima yang disukai pejalan kaki untuk dilalui pada malam hari adalah melalui pinggir jalur cepat sebanyak 53 % , melalui Lapangan Pancasila sebanyak 30 % ,melalui jalur lambat depan Matahari 17 % .

Tabel. 32 . Tempat yang disukai untuk sirkulasi pejalan kaki .

No	Keterangan	Pria	%	Wanita	%	Jumlah	%
1	Lapangan	14	23 %	4	7 %	18	30 %
2	Tepi Jl. S. Lima (jalur cepat)	18	30 %	14	23 %	32	53 %
3	Jalur lambat	7	12 %	3	5 %	10	17 %
4	Tidak menjawab	0	0 %	0	0 %	0	0 %
5	Jumlah	39	65 %	21	35 %	60	100 %

Sumber : Hasil wawancara dengan responden, 2002

Alasan pejalan kaki lebih menyukai berjalan melalui pinggir jalur cepat yang paling banyak adalah karena rata , terang, ramai, dekat tujuan, tidak ada hambatan. Tepi jalan raya jl Simpang Lima kondisi lingkungannya terang, beraspal, rata, kering.

Lebih detail alasannya adalah cepat sampai sebanyak 35 %, memilih tempat yang sepi 10 %, aman dari baik dari gangguan kriminal maupun dari lalu lintas 10% .

Tabel. 33 Pertimbangan tempat yang disukai untuk sirkulasi pejalan kaki

No	Keterangan	Pria	%	Wanita	%	Jumlah	%
1	Cepat sampai	13	22 %	8	13 %	21	35 %
2	Tenang	2	3 %	0	0 %	2	3 %
3	Sepi	6	10 %	4	7 %	10	17 %
4	Dapat meliha-lihat mall	2	3 %	0	0 %	2	3 %
5	Tidak ada hambatan	2	3 %	2	3 %	4	7 %
6	Rata	3	5 %	1	2 %	4	7 %
7	Aman	4	7 %	2	3 %	6	10 %
8	Bebas berjalan /bergerak	1	2 %	1	2 %	2	3 %
9	Nyaman	0	0 %	2	3 %	2	3 %
10	Ramai	4	7 %	0	0 %	4	7 %
11	Dekat tujuan	2	3 %	0	0 %	2	3 %
12	Bisa ke mana saja	0	0 %	1	2 %	1	2 %
13	Tidak menjawab	0	0 %	0	0 %	0	0 %
14	Jumlah	39	65 %	21	35 %	60	100 %

Sumber : Hasil wawancara dengan responden, 2002

4.6.7. Pejalan kaki memilih jalur lambat di Simpanglima karena

Dari 60 responden pertimbangan pejalan kaki memilih jalur lambat di Simpanglima untuk bergerak atau pada saat melakukan aktifitas di ruang terbuka di Simpang Lima pada malam hari dari pada berjalan di jalur pedestrian adalah karena jalur pedestrian pada malam hari dipakai PKL sebanyak 80 %. pejalan kaki tidak menginginkan berjalan di antara PKL sebanyak 20 %. Jalur pedestrian di Simpang Lima hampir semuanya penuh ditempati PKL .

Tabel. 34 Pertimbangan memilih berjalan di jalur lambat

No	Keterangan	Pria	%	Wanita	%	Jumlah	%
1	Jalur pedestrian dipakai PKL	10	50 %	6	30 %	16	80 %
2	Berjalan tidak berbelok2	1	5 %	3	3 %	4	20 %
3	Jumlah	11	55 %	9	33 %	20	100 %

Sumber : Hasil wawancara dengan responden, 2002

4.6.8. Pejalan kaki berjalan memilih jalur cepat di Simpanglima pada malam

hari karena :

Pejalan kaki berjalan memilih jalur cepat di Simpanglima pada malam hari karena cepat sampai 25 %, jalannya rata 20 %. Pertimbangan lainnya adalah leluasa tidak padat kendaraan yang diparkir, strategis, tenang, mudah mendapatkan angkutan umum.

Tabel. 35. Pertimbangan berjalan kaki di jalur cepat

No	Keterangan	Pria	%	Wanita	%	Jumlah	%
1	Suasana tenang	2	10 %	2	10 %	4	20 %
2	Jalan rata	3	15 %	1	5 %	4	20 %
3	Cepat sampai	4	20 %	1	5 %	5	25 %
4	Cepat dapat angkot	1	5 %	2	10 %	3	15 %
5	Tidak sesak banyak orang	0	0	1	5 %	1	5 %
6	Tidak sesak banyak mobil parkir	2	10 %	1	5 %	3	15 %
7	Tidak menjawab	0	0	0	0	0	0
	Jumlah	12	65 %	8	35 %	20	100 %

Sumber : Hasil wawancara dengan responden, 2002

4.6.9. Tanggapan tentang ketersediaan fasilitas tempat pemberhentian kendaraan umum.

Alasan pejalan kaki memilih tempat pemberhentian kendaraan umum karena pejalan kaki merasa tidak ada tempat pemberhentian kendaraan umum khusus di Simpang Lima sebanyak 48 %, kurang memadai sebanyak 28%. Tempat yang digunakan sebagai pemberhentian kendaraan umum di Simpang Lima di depan Masjid Baiturrahman, dekat jalan Erlangga.

Tabel. 36. Ketersediaan fasilitas tempat pemberhentian kendaraan umum

No	Keterangan	Pria	%	Wanita	%	Jumlah	%
1	Ada	7	12 %	2	3 %	9	15 %
2	Kurang memadai	9	15 %	8	13 %	17	28 %
3	Tidak ada	19	32 %	10	17 %	29	48 %
4	Tidak menjawab	2	3 %	3	5 %	5	8 %
	Jumlah	37	62 %	21	35 %	60	100 %

Sumber : Hasil wawancara dengan responden, 2002

4.6.10. Tempat pemberhentian kendaraan umum yang diinginkan pejalan kaki

Tempat pemberhentian kendaraan umum yang disukai oleh pejalan kaki semacam halte sebanyak 39 %, tempat duduk sebanyak 22 %, yang tidak menginginkan lokasi tempat pemberhentian kendaraan umum di Simpang Lima karena menyebabkan kemacetan 7 %.

Tabel. 37. Tempat pemberhentian kendaraan umum yang diinginkan

No	Keterangan	Pria	%	Wanita	%	Jumlah	%
1	Halte	14	24 %	9	15 %	23	39 %
2	Ada tempat duduk	9	15 %	4	7 %	13	22 %
3	Dekat orang berjualan	5	8 %	4	7 %	9	15 %
4	Aman	3	5 %	1	2 %	4	7 %
5	Tidak mengganggu	5	8 %	2	3 %	7	12 %
6	Lokasi tidak di Simpang Lima	3	5 %	1	2 %	4	7 %
7	Tidak menjawab	0	0 %	0	0 %	0	0 %
8	Jumlah	39	65	21	35	60	100%

Sumber : Hasil wawancara dengan responden, 2002

Lokasi tempat pemberhentian yang diinginkan pejalan kaki adalah lebih dekat sebanyak 43 %. Kawasan Simpang Lima merupakan tempat yang luas, sehingga tidak diharapkan tempat pemberhentian yang jauh setiap jarak 100 meter.

Tabel. 38 Lokasi yang diharapkan

No	Keterangan	Pria	%	Wanita	%	Jumlah	%
1	Lebih dekat	17	28	9	15 %	26	43 %
2	Aman	12	20	7	12 %	19	32 %
3	Lokasi tidak di S Lima	10	17	5	8 %	15	25 %
4	Tidak menjawab	0	0	0	0 %	0	0 %
5	Jumlah	39	37	21	20 %	60	100 %

Sumber : Hasil wawancara dengan responden, 2002

4.6.11. Tempat penyeberangan yang diinginkan

Dari hasil wawancara dengan responden pertimbangan pejalan kaki dalam memilih tempat untuk menyeberang adalah sebagai tempat terdekat menuju

ketempat tujuan, tempat penyeberangan yang diinginkan zebra cross 37% , rambu lalu lintas sebanyak 30 %, jembatan penyeberangan sebanyak 23 % sedangkan , lain-lain sebanyak 10 %.

Tabel. 39 Tempat penyeberangan yang diinginkan

No	Keterangan	Pria	%	Wanita	%	Jumlah	%
1	Zebra cross	14	23 %	8	13 %	22	37 %
2	Jembatan penyeberangan	9	15 %	5	8 %	14	23 %
3	Lampu lalu lintas	11	18 %	7	12 %	18	30 %
4	Lain-lain	5	8 %	1	2 %	6	10 %
5	Jumlah	39	65 %	21	35 %	60	100 %

Sumber : Hasil wawancara dengan responden, 2002

Bagi pejalan kaki yang memilih zebra cross tidak mau menggunakan jembatan penyeberangan karena melelahkan. Dengan jembatan penyeberang pejalan kaki merasa aman dari lalu lintas yang padat, dan tidak ada rambu - rambu.

4.6.12. Tanggapan tentang ketersediaan fasilitas tempat duduk

Dari wawancara bebas yang dilakukan dengan pejalan kaki yang duduk-duduk di taman ditepi jl. Simpanglima pada malam hari, pejalan kaki yang sedang berada ditempat tersebut karena tidak ada tempat untuk duduk-duduk khusus, ditempat ini pejalan kaki mudah mendapat angkota, tempat strategis untuk menikmati pemandangan suasana Simpang Lima pada malam hari , tempatnya terang .

Tabel. 40 Pendapat tentang ketersediaan tempat duduk.

No	Keterangan	Pria	%	Wanita	%	Jumlah	%
1	Ada	4	7 %	2	3 %	6	10 %
2	Tidak ada	35	58 %	19	32 %	54	90 %
3	Tidak menjawab	0	0 %	0	0 %	0	0 %
4	Jumlah	39	65 %	21	35 %	60	100 %

Sumber : Hasil wawancara dengan responden, 2002

Tanggapan pejalan kaki tentang ketersediaan fasilitas tempat duduk adalah tidak ada sebanyak 90 %, yang menganggap ada sebanyak 10 %.

4.6.13. Tempat duduk yang diinginkan

Tempat duduk yang disukai untuk Simpang Lima pada malam hari adalah tempat duduk khusus untuk bersantai di Simpang Lima sebanyak 23 % , lokasinya di taman sebanyak 25 %, bentuknya permanen sebanyak 20 %, lebar 17 %.

Tabel. 41. Tempat duduk yang diinginkan

No	Keterangan	Pria	%	Wanita	%	Jumlah	%
1	Seperti pulau jalan	6	10 %	3	5 %	9	15 %
2	Bentuk Permanen	5	8 %	7	12 %	12	20 %
3	Lebar	8	13 %	2	3 %	10	17 %
4	Khusus untuk duduk2	12	20 %	2	3 %	14	23 %
5	Lokasi di taman	8	25 %	7	12 %	15	25 %
6	Tidak menjawab	0	0 %	0	0 %	0	0 %
7	Jumlah	39 %	77 %	21	35 %	60	100 %

Sumber : Hasil wawancara dengan responden, 2002

Pejalan kaki yang duduk-duduk dan memarkir kendaraannya dipulau jalan karena tidak ada tempat duduk-duduk untuk bersantai, ditengah pulau jalan karena kondisinya cukup memadai , tempatnya terang , bersih, dengan mudah melihat-lihat sekitar, kendaraan aman diparkir di tempat yang dekat .

4.6.14. Kegiatan pada malam hari yang ingin dilakukan di ruang terbuka di Simpang Lima :

Kegiatan pada malam hari yang ingin dilakukan pejalan kaki di ruang-terbuka di Simpang Lima adalah berbelanja sebanyak 20.%, makan-makan sebanyak 5%, santai sebanyak 42.%, duduk-duduk sambil melihat-lihat Simpang Lima 8%.

Tabel. 4.2 Kegiatan yang ingin dilakukan pada malam hari di Simpang Lima

No	Keterangan	Pria	%	Wanita	%	Jumlah	%
1	Berbelanja	7	12 %	5	8 %	12	20 %
2	Makan-makan	3	5 %	0	0 %	3	5 %
3	Bersantai	16	27 %	9	15 %	25	42 %
4	Duduk-duduk	4	7 %	1	2 %	5	8 %
5	Melihat-lihat	2	3 %	3	5 %	5	8 %
6	Berjalan-jalan	7	12 %	3	5 %	10	17 %
7	Tidak menjawab	0	0 %	0	0 %	0	0 %
8	Jumlah	39	65 %	21	35 %	60	100 %

Sumber : Hasil wawancara dengan responden, 2002

4.6.15. Jarak tempuh sambil membawa barang pada malam hari

Jarak tempuh pejalan kaki merasa lelah sambil membawa barang pada malam hari 100 m sebanyak 45 %, sedangkan yang merasa lelah pada jarak 200 m sebanyak 33 %, jarak yang paling jauh adalah 300 m sebanyak 22%, sedangkan jarak 400 m sudah tidak nyaman sama sekali

Tabel. 4.3 Jarak tempuh sambil membawa barang pada malam hari.

No	Keterangan	Pria	%	Wanita	%	Jumlah	%
1	< 100 m	18	30 %	9	15 %	27	45 %
2	100- 200 m	12	20 %	8	13 %	20	33 %
3	200- 300 m	9	15 %	4	7 %	13	22 %
4	300 – 400 m	0	0 %	0	0 %	0	0 %
5	Jumlah	39	65 %	21	35 %	60	100 %

Sumber : Hasil wawancara dengan responden, 2002

4.6.16. Tempat istirahat yang disukai setelah lelah berjalan-jalan pada malam hari :

Tempat istirahat yang disukai pejalan kaki setelah lelah berjalan-jalan pada malam hari di Simpang Lima adalah tempat duduk sebanyak 43 %, tempat duduk

dekat PKL makanan dan minuman sebanyak 35 %, tempat duduk yang terlindung dari hujan sebanyak 22 %.

Tabel. 44 Tempat istirahat yang diinginkan setelah lelah berjalan-jalan.

No	Keterangan	Pria	%	Wanita	%	Jumlah	%
1	Tempat duduk	18	30 %	8	13 %	26	43 %
2	Tempat duduk dekat PKL makanan dan minuman	12	20 %	9	15 %	21	35 %
3	Terlindung dari hujan	9	15 %	4	7 %	13	22 %
4	Lain-lain	0	0 %	0	0 %	0	0 %
5	Jumlah	39	65 %	21	35 %	60	100 %

Sumber : Hasil wawancara dengan responden, 2002

4.6.17. Tempat berteduh bila turun hujan :

Pejalan kaki menginginkan tempat berteduh bila turun hujan yaitu tempat duduk beratap sebanyak 38 % , halte beratap sebanyak 38 %, warung sebanyak 6 %, tenda yang mudah dipugar 6 % , pinggir pertokoan sebanyak 13 %

Tabel. 45 Tempat berteduh bila turun hujan

No	Keterangan	Pria	%	Wanita	%	Jumlah	%
1	Tempat duduk beratap	14	23 %	8	13 %	22	38 %
2	Halte beratap	14	23 %	6	10 %	20	38 %
3	Warung	2	3 %	4	7 %	6	6 %
4	Tenda yang mudah dipugar	2	3 %	0	0 %	2	6 %
5	Pinggir/selasar pertokoan	7	12 %	3	5 %	10	13 %
6	Jumlah	39	65 %	21	35 %	60	100 %

Sumber : Hasil wawancara dengan responden, 2002

4.6.18. Lebar jalur pedestrian yang diinginkan

Pejalan kaki menginginkan berjalan-jalan di jalur pedestrian nyaman tidak terganggu PKL, taman atau street furniture ,bersih yaitu lebar 2 –3 m sebanyak 60 % , dan yang menginginkan lebar minimal 3 m adalah sebanyak 40 %

Tabel. 46 Lebar jalur pedestrian minimal yang diinginkan.

No	Keterangan	Pria	%	Wanita	%	Jumlah	%
1	< 2,00 m	0	0 %	0	0 %	0	0 %
2	2,00 – 3,00 m	25	42 %	11	18 %	36	60 %
3	> 3 m	14	23 %	10	17 %	24	40 %
4	Jumlah	39	65 %	21	35 %	60	100 %

Sumber : Hasil wawancara dengan responden, 2002

4.6.19. Macam obyek pemandangan jarak dekat yang ingin dilihat pada malam hari :

Pemandangan jarak dekat pada malam hari yang diinginkan adalah barang dagangan yang ditawarkan PKL sebanyak 47 %, yang menginginkan dapat melihat shopping window atau semacamnya sebanyak 25%, sedangkan yang tertarik melihat warna-warni lampu sebanyak 18 % , sisanya lain-lain sebanyak 10. %.

Tabel.47. Jenis obyek yang ingin dilihat

No	Keterangan	Pria	%	Wanita	%	Jumlah	%
1	Etalase	9	15 %	6	10 %	15	25 %
2	Barang yang ditawarkan PKL	19	32 %	9	15 %	28	47 %
3	Warna-warni lampu	6	10 %	5	8 %	11	18 %
4	Lain-lain	5	8 %	1	2 %	6	10 %
5	Jumlah	39	65 %	21	35 %	60	100 %

Sumber : Hasil wawancara dengan responden, 2002

4.6.20. Jarak obyek pemandangan dekat yang diinginkan

Jarak pemandangan yang diinginkan pejalan kaki supaya berjalan kaki di Simpang Lima menyenangkan adalah kurang < 2m sebanyak 47 %, yang menginginkan 2 – 3 m sebanyak 20 %, sedangkan yang menginginkan agak jauh > 3 m sebanyak 33%.

Tabel. 48. Jarak obyek pemandangan dekat.

No	Keterangan	Pria	%	Wanita	%	Jumlah	%
1	< 2 m	17	28 %	18	28 %	28	47 %
2	2 - 3 m	5	8 %	12	12 %	12	20 %
3	> 3 m	17	3 %	5	5 %	20	33 %
4	Jumlah	39	21 %	35	35 %	60	100 %

Sumber : Hasil wawancara dengan responden, 2002

4.6.21. Pemandangan jarak jauh pada malam hari :

Pemandangan jarak jauh pada malam hari yang diinginkan adalah keindahan bangunan pada malam hari sebanyak 40 %, dapat melihat keramaian lalu lintas sebanyak 47 % sedangkan yang tertarik melihat warna-warni lampu sebanyak 13 %

Tabel. 49 Obyek jarak jauh yang ingin dilihat.

No	Keterangan	Pria	%	Wanita	%	Jumlah	%
1	Keramaian lalu lintas pada malam hari	19	32 %	9	15 %	28	47 %
2	Keindahan bangunan di malam hari	14	23 %	10	17 %	24	40 %
3	Warna-warni lampu	5	8 %	3	5 %	8	13 %
4	Jumlah	38	63 %	3	37 %	60	100 %

Sumber : Hasil wawancara dengan responden, 2002

4.6.22. Jarak pemandangan jauh yang diinginkan

Jarak pemandangan yang diinginkan pejalan kaki supaya berjalan kaki di Simpang Lima menyenangkan adalah < 200 sebanyak 52 %, yang menginginkan 200 – 300 m sebanyak 27 %, sedangkan yang mengingin > 300m sebanyak 22 %

Tabel 50 Maximum Jarak obyek pemandangan jauh.

No	Keterangan	Pria	%	Wanita	%	Jumlah	%
1	< 200 m	20	33 %	11	18 %	31	52 %
2	200 – 300 m	9	15 %	7	12 %	16	27 %
3	> 300 m	10	17 %	3	5 %	13	22 %
4	Jumlah	39	65 %	21	35 %	60	100 %

Sumber : Hasil wawancara dengan responden, 2002

BAB V. HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

5.1. Hasil Penelitian

Berdasarkan pengamatan yang telah dilakukan terhadap perilaku pejalan kaki dan jalur pedestrian di kawasan Simpang Lima dan jalur pedestrian di jalan yang menuju ke Simpang Lima ditemukan adanya beberapa kendala berhubungan dengan fungsi jalur pedestrian, sirkulasi, tata letak jalur pedestrian serta ketersediaan fasilitas kelengkapan jalur pedestrian. Beberapa kendala tersebut membuat beberapa fasilitas di sana tidak berfungsi dengan baik.

Masalah menyangkut fungsi jalur pedestrian antara lain terjadinya tidak dimanfaatkannya jalur pedestrian sebagai wadah aktifitas pejalan kaki. Jalur pedestrian yang ada di Simpang Lima pada malam hari hanya sebagai wadah sirkulasi dan aktifitas pejalan kaki dan sebagai tempat perletakan *street furniture* tetapi juga sebagai tempat berjualan pedagang kaki dan tempat parkir. Kondisi ini terjadi akibat adanya para pedagang kaki lima yang mengambil sebagian jalur pedestrian untuk tempat berjualan sehingga menyisakan sebagian kecil jalur pedestrian untuk pejalan kaki. Masalah ini banyak terjadi mulai dari sore hingga malam hari, dimana sebagian besar pedagang kaki lima di kawasan Simpang Lima mulai berjualan dari sore hingga malam hari. Pemanfaatan sebagian jalur pedestrian untuk parkir terjadi akibat adanya luapan parkir dari bangunan yang mengelilingi Lapangan Pancasila dan adanya pengunjung kawasan Simpang Lima yang memarkirkan kendaraannya di jalur pedestrian.

Penataan jalur pedestrian yang tidak optimal dan ketersediaan kelengkapan jalur jalur pedestrian juga menimbulkan masalah bagi sirkulasi maupun aktifitas pejalan kaki di di kawasan Simpang Lima pada malam hari. Masalah ini terkait pula dengan waktu malam hari dimana penerangan di ruang terbuka menjadi unsur yang cukup penting karena berpengaruh pada attribute visibilitas dan kenyamanan pejalan kaki.

Adanya aktor-aktor pengguna ruang publik selain pejalan kaki yang memanfaatkan keberadaan pejalan kaki dan lalu lalang pejalan kaki di kawasan Simpang Lima. Mereka menempati badan jalan dan jalur pedestrian yang cukup mengganggu sirkulasi maupun aktifitas pejalan kaki lainnya.

Pembahasan dilakukan pada masing-masing zona untuk mengetahui berjalan dan tidaknya fungsi masing-masing jalur pedestrian ditinjau dari attribute kenyamanan dan visibilitas.

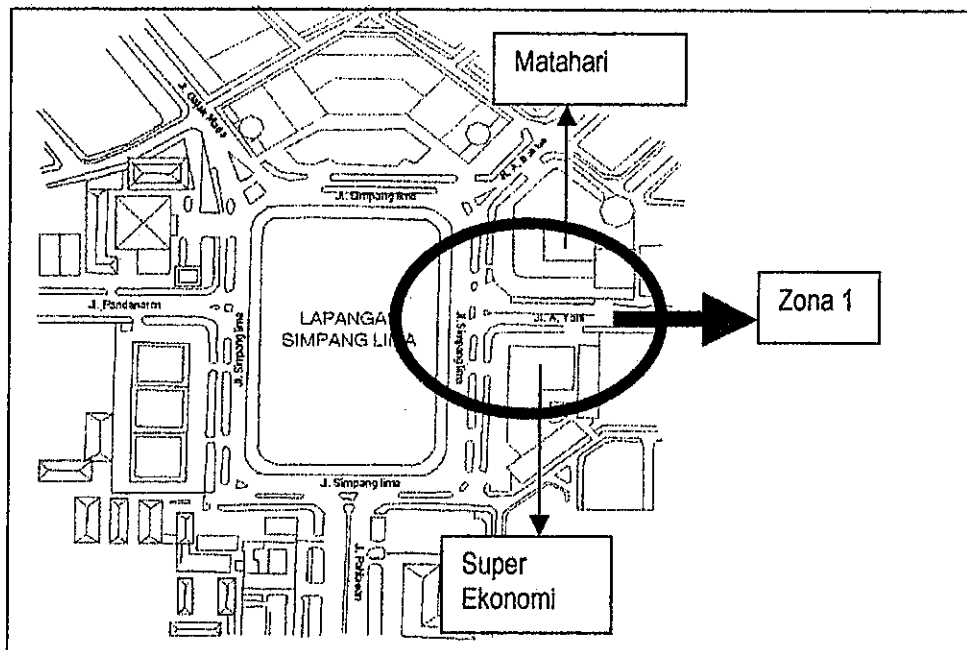
5.1.1. Zona I Antara SE- Matahari

Zona satu mempunyai kondisi umum sebagai berikut :

- Ruang terbuka publik di zona ini terletak antara dua bangunan komersial yaitu pertokoan Simpang Lima 3 lantai atau terkenal dengan sebutan SE dengan bangunan Simpang Lima Plasa setinggi 7 lantai atau terkenal dengan pasar swalayan yaitu Matahari.
- Jalur pedestrian terletak di tepi jalan raya Jl Pandanaran.
- Antara jalur pedestrian dengan bangunan terdapat tempat parkir , pagar pembatas halaman.

- Kondisi lingkungan pada malam hari tidak begitu terang.
- Jalur pedestrian sebagian digunakan PKL, tempat pemberhentian kendaraan umum, penempatan street furniture, vegetasi
- Badan jalan Jl A Yani digunakan untuk sirkulasi kendaraan, sirkulasi pejalan kaki, pangkalan becak, tempat kendaraan umum transit. Pada saat *peak hour* badan jalan penuh lalu lintas padat hingga macet
- Suasana ramai , banyak pejalan kaki menyeberang dari arah SE ke arah Matahari atau sebaliknya.
- Lebar jalur pedestrian sisi utara = 4 m
- Lebar jalur pedestrian sisi selatan = 1,5 m

Gambar. 14. Lokasi Pengamatan Zona 1

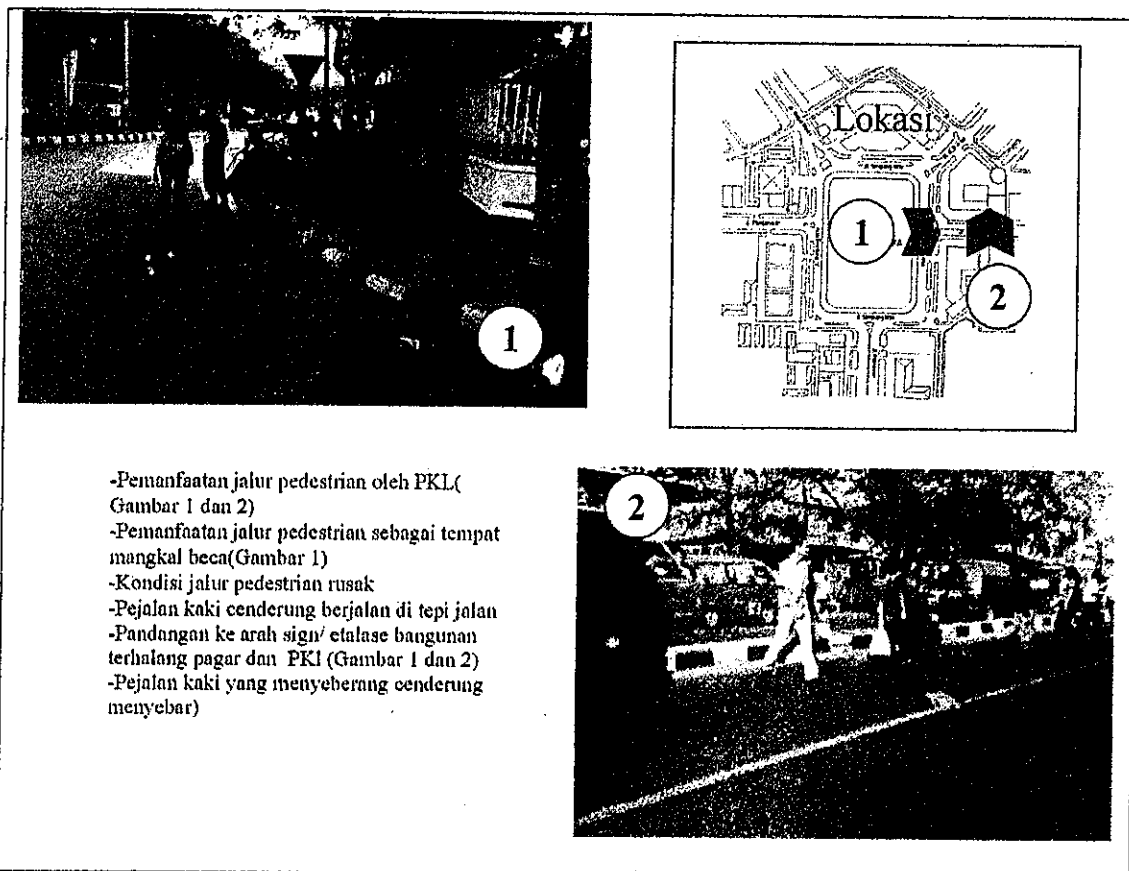


Sumber : Hasil Pengamatan di Lapangan, 2002

Kondisi tersebut mendorong terjadinya aktifitas pejalan kaki :

- Berjalan melintas jalur pedestrian
- Berjalan menyusuri jalur pedestrian
- Berjalan di tepi jalan
- Berjalan menyeberang
- Berjalan satu, satu diantara PKL
- Berdiri menunggu kendaraan umum

Gambar .15. Kondisi jalur pedestrian di zona 1.



Sumber : Hasil pengamatan di lapangan, 2002

5.1.1.1. Jalur pedestrian ditinjau dari aspek kenyamanan

Jalur pedestrian Jl A Yani sisi utara., antara jalur pedestrian dengan bangunan Matahari terdapat tempat parkir. Sirkulasi pejalan kaki menjadi terhambat oleh kendaraan yang diparkir. Namun dari hasil pengamatan di lapangan kepadatan pejalan kaki yang melalui jalur pedestrian untuk menuju ke entrance tempat parkir atau bangunan Matahari cukup padat.

Jalur pedestrian sisi utara mempunyai lebar 4 m . Sebagian dari jalur pedestrian di pakai pedagang kaki lima. Hanya tersisa ruang 0,8 meter saja di antara pedagang kaki lima. Kepadatan pejalan kaki yang bergerak dari jalan melintas jalur pedestrian menuju ke Matahari pada hari Sabtu mencapai 31 % dari $n = 2006$ (623 orang per jam). Pejalan kaki yang menyusuri jalur pedestrian mencapai 8 dari $n = 2006$ (153 orang jam). Dari hasil pengamatan dilapangan saat berjalan di jalur pedestrian diantara PKL , terlihat pejalan kaki berjalan satu satu , terpisah dengan temannya . Lebar jalur pedestrian sisi utara 4 m , ke dua sisinya ditempati PKL, hingga tersisa 0,8 m. Besar PKL di jalur pedestrian tidak sama dan penempatannya tidak teratur. Dari hasil pengamatan di lapangan pejalan kaki yang menyusuri jalur pedestrian harus berbelok-belok. Hal ini menunjukkan adanya tuntutan attribute kenyamanan

Jalur pedestrian Jl A Yani sisi selatan, antara jalur pedestrian dengan bangunan SE terdapat tempat parkir. Pejalan kaki yang bergerak dari jalur pedestrian hendak ke bangunan atau sebaliknya harus berjalan diantara kendaraan yang diparkir dan bertemu dengan kendaraan keluar masuk yang akan diparkir. Namun dari hasil

pengamatan di lapangan kepadatan pejalan kaki yang melalui jalur pedestrian untuk menuju ke entrance tempat parkir atau bangunan SE cukup padat.

Pejalan kaki yang melintas sisi jalur pedestrian sisi selatan menuju ke entrance tempat parkir SE mencapai 11 % dari $n = 2006$ (224 orang per jam). Lebar jalur pedestrian jl. A. Yani di sisi selatan 1,5 meter . Di tengah jalur pedestrian terdapat street furniture dan pohon . Selain lebar menjadi berkurang, sirkulasi pejalan kaki menjadi terganggu karena harus berbelok-belok menghindarinya.. Kondisi ini menunjukkan adanya tuntutan atribut kenyamanan yaitu tersedianya kapasitas jalur pedestrian yang cukup.

5.1.1.2. Jalur pedestrian ditinjau dari aspek visibilitas

Visibilitas di kawasan Simpang Lima adalah visibilitas terhadap obyek yang terkait dengan kegiatan rekreasi, berjalan santai, berbelanja. Jarak jalur pedestrian dengan bangunan Matahari atau SE 8 meter. Tanda-tanda di bangunan (*signage*), etalase toko (*shopping window*), dari jalur pedestrian tidak dapat dilihat, baik ke arah Matahari maupun ke arah SE. Halangan tersebut adalah adanya pagar pembatas halaman dan PKL di jalur pedestrian. Jalur pedestrian terletak di tepi jalan raya memudahkan pejalan kaki melihat ke lalu lintas pada malam hari, keindahan bangunan di seberang pada malam hari. PKL di jalur pedestrian dan pagar pembatas halaman menghalangi pandangan pejalan kaki dari jalan ke arah bangunan Matahari dan bangunan SE maupun sebaliknya dari bangunan ke arah jalan. Pejalan kaki

5.1.13. Perilaku Pejalan Kaki :

Perilaku pejalan kaki berdasarkan waktu aktifitas, dari tabel terlihat kepadatan pejalan kaki yang melewati zona satu tertinggi jumlahnya pada hari Sabtu. Hari Sabtu merupakan hari libur. Pejalan kaki terbanyak kedua yang melewati zona satu pada hari Minggu terutama hari libur . Jumlah pejalan kaki yang paling sedikit melewati zona satu pada hari Senin, hal ini disebabkan pada hari Senin bukan merupakan hari libur.

Perilaku pejalan kaki berdasarkan media aktifitas , Pejalan kaki di Zona satu sebagian besar memanfaatkan jalur pedestrian sebagai wadah untuk melintas dalam bergerak menuju ke tempat parkir atau bangunan. Jalur pedestrian sisi utara untuk menuju ke tempat parkir dan bangunan Matahari, sedangkan sisi selatan untuk menuju ke tempat parkir dan bangunan Super Ekonomi.

Perilaku pejalan kaki berdasarkan rute perjalanan, Pengamatan pejalan kaki yang melewati zona Satu menghasilkan rute perjalanan yang menunjukkan rata-rata pejalan kaki melewati zona satu untuk menuju ke Matahari dan Citraland. Rute perjalanan pejalan kaki yang terbesar adalah pejalan kaki menyeberang dari arah selatan yaitu tempat parkir dan bangunan SE , tempat pemberhentian kendaraan umum di ujung Jl A Yani sisi selatan menuju ke arah utara ke tempat Matahari 12 % dari $n = 2006$ (359 orang per jam) dan rute perjalanan sebaliknya . Hal ini disebabkan adanya tempat parkir di Super Ekonomi.

Perilaku pejalan kaki menyeberang jalan, Fasilitas tempat penyeberangan bagi pejalan kaki di jalan A Yani yaitu zebra cross yang terdapat di ujung jl. A. Yani. Lebar zebra cross 2,5 meter. Pejalan kaki yang menyeberang cenderung menyebar

hingga 20 meter ke arah timur. Zebra cross yang ada kurang dimanfaatkan. Pada malam hari zebra crossnya tidak begitu terlihat. Tidak ada penerangan yang khusus ditempat penyeberangan dimalam hari.

Perilaku pejalan kaki berdiri di tepi jalan menunggu kendaraan umum,
Jalur pedestrian Jl A Yani sisi selatan terletak di tepi jalan. Letak pedestrian di tepi jalan memudahkan pejalan kaki yang hendak mencari kendaraan umum, beca atau taxi, sehingga pejalan kaki cenderung menunggu angkutan umum, beca atau taxi di jalur pedestrian. Dari hasil pengamatan di lapangan terlihat sebagian pejalan kaki menunggu di tepi jalan karena jalur pedestrian sudah penuh . Kondisi ini memperlihatkan adanya tuntutan atribut kenyamanan.

Perilaku pejalan kaki berjalan di tepi jl A Yani. Dari hasil pengamatan di lapangan menunjukkan pejalan kaki yang berjalan di tepi jalan A Yani, menghindari pejalan kaki yang berdiri menunggu kendaraan umum. Kondisi ini menunjukkan tuntutan atribut kenyamanan., yaitu tersedianya jalur pedestrian untuk dapat dilalui pejalan kaki tanpa terganggu pejalan kaki yang berdiri menunggu kendaraan umum.

Perilaku pejalan kaki duduk di pembatas selokan dan tempat bendera.,
Pejalan kaki duduk di pembatas selokan, tempat bendera sambil menunggu kendaraan. Jalur pedestrian sisi selatan ,maupun sisi utara tidak terdapat fasilitas tempat duduk bagi pejalan kaki. Sehingga pejalan kaki duduk ditempat bendera dan pagar pembatas selokan . Kondisi ini menunjukkan tuntutan atribut kenyamanan yaitu tersedianya tempat duduk.

5.1.2. Zona II (Depan Matahari)

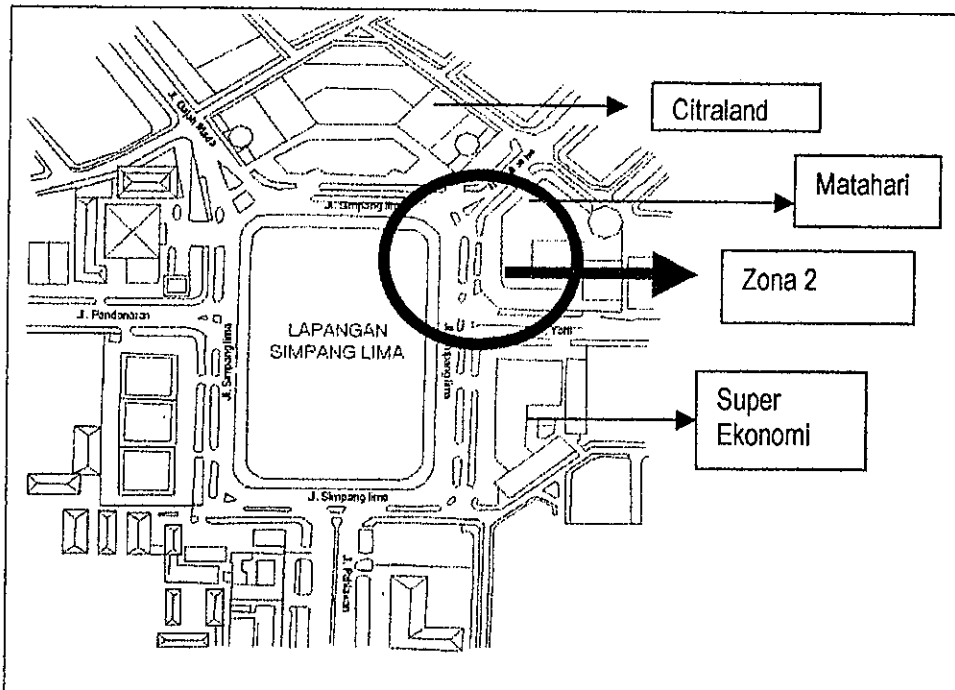
Kondisi umum pada zone II adalah sebagai berikut :

- Ruang terbuka di zona dua berupa tempat parkir Matahari, jalur pedestrian dan jalur lambat, taman, jalur cepat badan jalan Jl. Simpang Lima Suasana cukup ramai
- Antara jalur pedestrian dengan jalan raya terdapat jalur lambat dan taman..
- Antara jalur pedestrian dengan bangunan terdapat tempat parkir ,pagar pembaras halaman .
- Penerangan di jalur jalur pedestrian berasal dari lampu jalan setinggi 10 m, lampu jalur pedestrian dari pengelola bangunan Matahari.
- Jalur pedestrian sebagian dimensi nya ditempati PKL, tempat sampah
- Jalur lambat digunakan untuk parkir kendaraan, gerobak PKL, jalur untuk sirkulasi becak, sepeda motor dan pejalan kaki
- Jalan Simpang Lima (Jalur cepat) digunakan untuk parkir kendaraan, sirkulasi pejalan kaki, sirkulasi kendaraan, tempat pemberhentian kendaraan umum
- Lebar jalur pedestrian = 6 meter

Kondisi tersebut mendorong terjadinya aktifitas pejalan kaki :

- Berjalan melintas jalur pedestrian
- Berjalan menyusuri jalur pedestrian
- Berjalan di jalur lambat
- Berjalan di Jl Simpang Lima (jalur cepat)
- Berjalan menyeberang
- Berjalan satu, satu diantara PKL

Gambar 16. Lokasi Pengamatan Zona 2



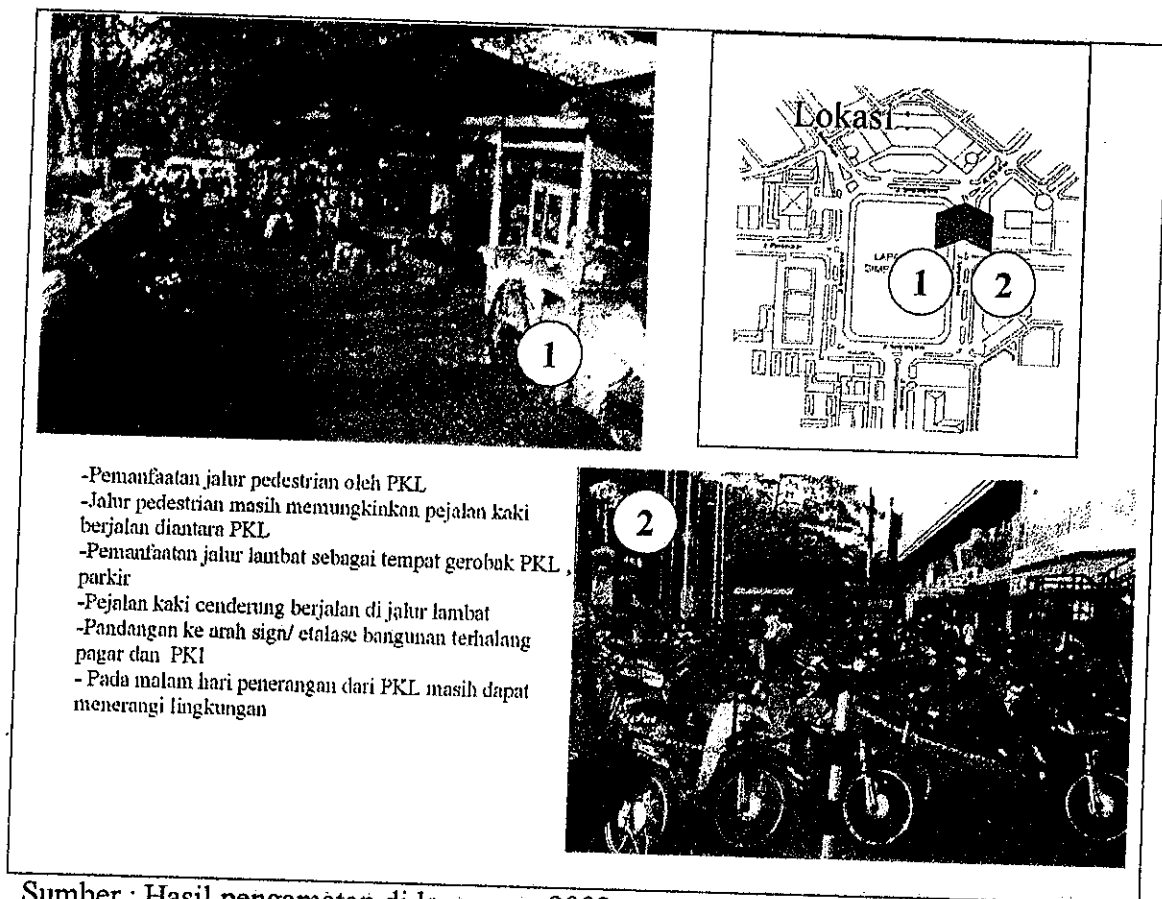
Sumber: Hasil pengamatan di lapangan, 2002

- Berdiri menunggu kendaraan umum
- Duduk-duduk di taman.

5.1.2.1. Jalur pedestrian ditinjau dari aspek kenyamanan

Antara jalur pedestrian dengan bangunan Matahari terdapat tempat parkir. .
Pejalan kaki yang bergerak dari jalur pedestrian hendak ke bangunan atau sebaliknya harus berjalan diantara kendaraan yang diparkir dan bertemu dengan kendaraan keluar masuk yang akan diparkir. Sirkulasi pejalan kaki menjadi terhambat.
Jalur pedestrian Jl Simpang Lima depan Matahari mempunyai lebar 6 m . Sebagian dari jalur pedestrian di pakai pedagang kaki lima. Hanya tersisa ruang 1,5 meter saja di antara pedagang kaki lima

Gambar 17. Kondisi Jalur Pedestrian Zona 2 .



Sumber : Hasil pengamatan di lapangan, 2002

.Pejalan kaki yang bergerak dari jalan melintas jalur pedestrian menuju ke Matahari . Pejalan kaki menyusuri jalur pedestrian . Fasilitas tempat penyeberangan bagi pejalan kaki di jalan A Yani tidak memadai. Zebra cross terdapat di jl. Simpang Lima sebagai tempat menyeberang ke Lapangan Pancasila . Fasilitas penyeberangan berupa zebra cross dengan lebar 3 meter. Pejalan kaki yang yang menyeberang ke Lapangan Pancasila cenderung menyebar dimana-mana .

Di jalan Simpang Lima (jalur cepat) tidak terdapat tempat pemberhentian kendaraan umum. Pejalan kaki cenderung menunggu kendaraan umum di tepi jalan raya, atau menunggu sambil duduk di taman yang ada ditepi jalan raya.

Pada zona dua jalur pedestrian Jl Simpang Lima depan Matahari tidak terdapat tempat duduk bagi pejalan kaki. Pejalan kaki bisa duduk di PKL, tetapi pejalan kaki tidak menginginkannya.

5.1.2.2. Jalur pedestrian ditinjau dari attribute visibilitas

Jarak jalur pedestrian dengan bangunan Matahari 10 meter. Dari jalur pedestrian pejalan kaki tidak dapat melihat ke arah tanda-tanda di bangunan (signage), etalase (shopping window) ke arah Matahari.

PKL di jalur pedestrian dan pagar pembatas halaman menghalangi pandangan pejalan kaki dari jalur pedestrian ke arah tanda- tanda , etalase (*shopping windows*) bangunan Matahari dan bangunan SE Jarak jalur pedestrian ke jalan raya relatif lebih dekat yaitu 7 meter, namun jalur pedestrian terletak di tepi jalur lambat , pandangan ke arah raya terhalang oleh taman.

Kondisi tersebut mendorong terjadinya aktifitas pejalan kaki :

5.1.2.3. Perilaku Pejalan Kaki

Perilaku pejalan kaki di zona dua pada sore hingga malam hari : berjalan menyeberang, berjalan menyusuri jalur pedestrian, berjalan melintas jalur pedestrian , berjalan di jalur lambat, berjalan di jalur cepat, berdiri dan duduk menunggu kendaraan umum, duduk-duduk di taman dan duduk di pembatas selokan

Perilaku pejalan kaki berdasarkan waktu aktifitas , Dari tabel terlihat kepadatan pejalan kaki yang melewati zona dua tertinggi jumlahnya pada hari Sabtu. Hal ini disebabkan hari Sabtu merupakan hari libur. Pejalan kaki terbanyak kedua yang melewati zona dua pada hari Minggu terutama pejalan kaki karena hari Minggu masih hari libur . Jumlah pejalan kaki yang paling sedikit melewati zona dua pada hari Senin, hal ini disebabkan pada Senin bukan merupakan hari libur.

Perilaku pejalan kaki berdasarkan rute perjalanan, Pengamatan pejalan kaki yang melewati zona dua menghasilkan rute perjalanan yang menunjukkan rata-rata pejalan kaki melewati zona dua untuk menuju Matahari, SE dan Citraland.

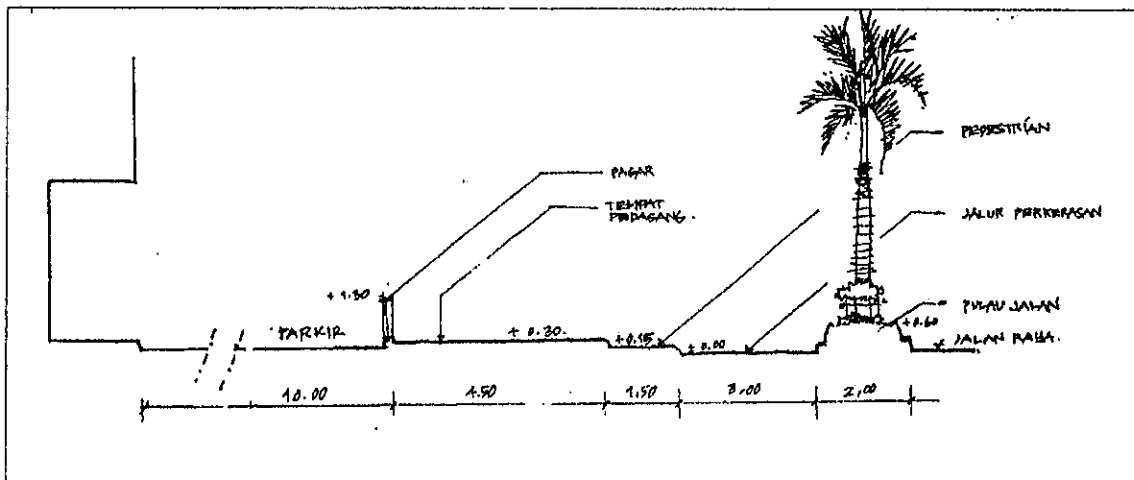
Perilaku pejalan kaki berdasarkan pemanfaatan media aktifitas, Dari ruang yang digunakan untuk sirkulasi, pada zona dua ditemukan pejalan kaki berjalan di badan jalan, yaitu jalur lambat depan Matahari. dan jalur cepat Jl Simpang Lima depan Matahari, lebih banyak dilakukan pejalan kaki dari pada beraktifitas di jalur pedestrian, sedangkan pejalan kaki yang lainnya menyusuri jalur pedestrian.

Perilaku pejalan kaki di jalur pedestrian, Perilaku pejalan kaki harus berjalan satu-persatu dan berbelok-belok kadang naik turun jalur pedestrian untuk menghindari PKL. Hal ini mengganggu sirkulasi pejalan kaki. Jalur pedestrian depan matahari masih dapat dilalui pejalan kaki.

Perilaku pejalan kaki menunggu kendaraan umum di jalur cepat, Letak jalur pedestrian Jl Simpang Lima di depan Matahari tidak di tepi jalan. Hal ini menghambat pejalan kaki yang hendak mencari kendaraan umum, beca atau taxi, antara jalur pedestrian dengan jalan raya terdapat jalur lambat dan taman . Pejalan

kaki yang memerlukan kendaraan umum harus menyusuri jalur lambat lebih dahulu ,
kemudian mengitari taman menuju ketepi jalan Simpang Lima (jalur cepat)

Gambar . 18. Letak Jalur pedestrian terhadap bangunan dan Jl. Simpang Lima



Sumber : Hasil Pengamatan di lapangan, 2002

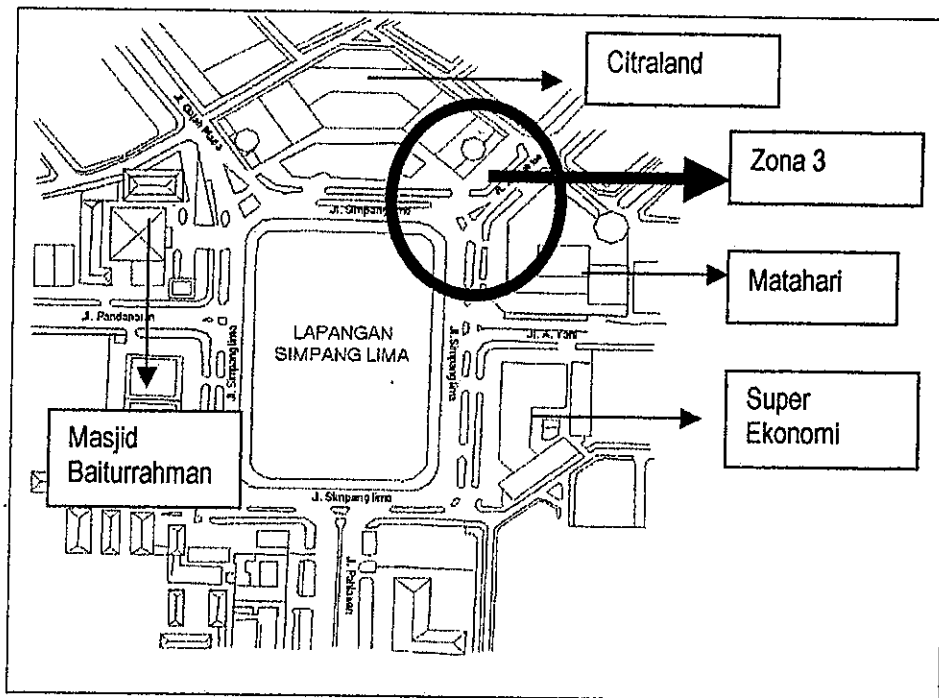
5.1.3. Zone III Antara Citraland – Matahari

Kondisi umum zone III adalah sebagai berikut :

- Ruang publik di zone ini terletak antara dua bangunan komersial yaitu Citraland Mall bangunan 3 lantai dengan bangunan Simpang Lima Plaza setinggi 7 lantai atau terkenal dengan pasar swalayannya yaitu Matahari
- Letak jalur pedestrian antara jalan KH Dahlan dengan tempat parkir depan bangunan
- Jalur pedestrian sebagian digunakan PKL, penempatan street furniture, vegetasi
- Suasana ramai , banyak pejalan kaki menyeberang dari arah Citraland ke arah Matahari atau sebaliknya.
- Pergerakan pejalan kaki yang terbanyak adalah melintas dari arah SE ke arah Matahari dan sebaliknya.

- Badan jalan digunakan untuk parkir kendaraan, sirkulasi kendaraan, sirkulasi pejalan kaki, pangkalan becak, tempat kendaraan umum transit. Pada saat *peak hour* Jl KH Dahlan lalu lintas padat hingga macet.

Gambar. 19 Lokasi pengamatan Zona 3

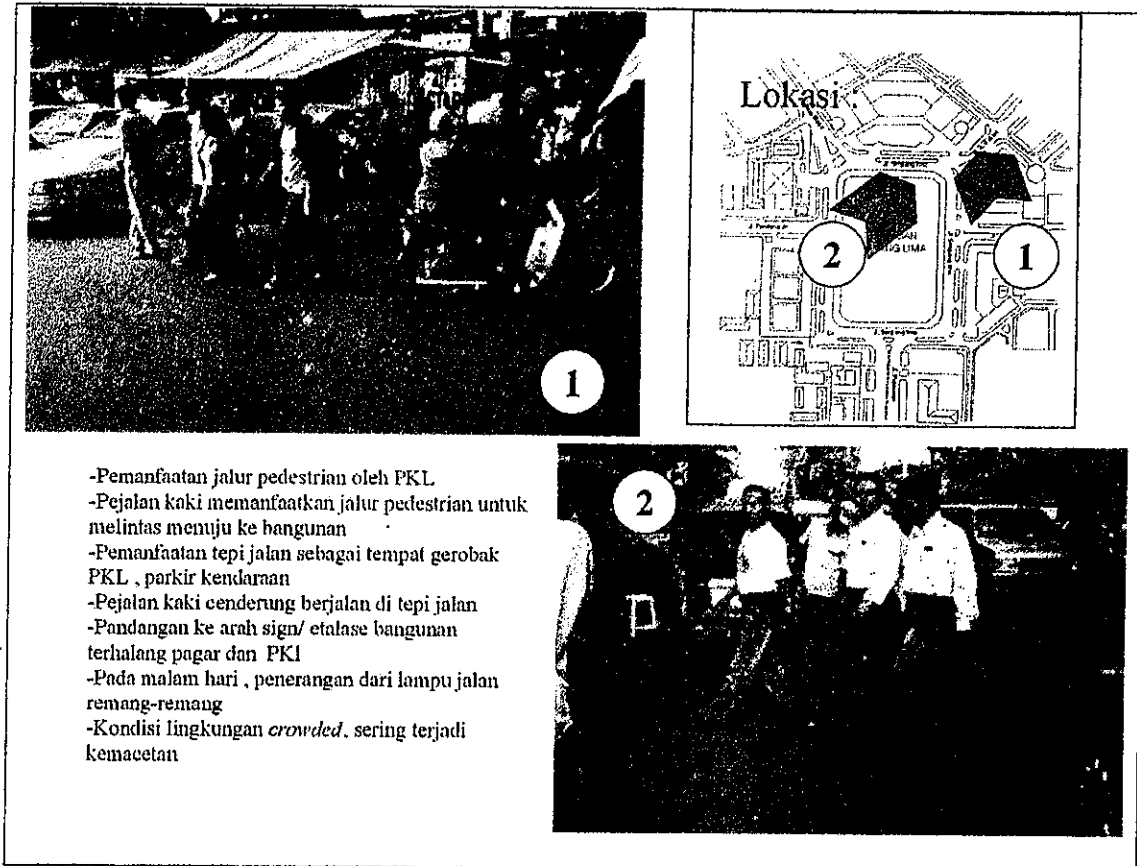


Sumber : Hasil Pengamatan di lapangan, 2002

Kondisi tersebut mengakibatkan perilaku pejalan kaki :

- Berjalan melintas jalur pedestrian
- Berjalan menyusuri jalur pedestrian
- Berjalan di tepi jalan
- Berjalan menyeberang
- Berjalan satu, satu diantara PKL
- Berdiri menunggu kendaraan umum

Gambar 20. Kondisi Jalur Pedestrian Zona 3



Sumber : Hasil pengamatan di lapangan, 2002

5.1.3.1. Jalur pedestrian ditinjau dari attribute kenyamanan

Di jalur pedestrian Jl KH Dahlan sisi selatan dengan bangunan Matahari terdapat tempat parkir, maupun antara jalur pedestrian jl KH Dahlan sisi utara dengan bangunan Citraland terdapat tempat parkir . Pejalan kaki yang bergerak dari jalur pedestrian hendak ke bangunan atau sebaliknya harus berjalan diantara kendaraan yang diparkir dan bertemu dengan kendaraan keluar masuk yang akan diparkir.

Sirkulasi pejalan kaki menjadi terhambat. Namun dari hasil pengamatan di lapangan terlihat kepadatan pejalan kaki yang melintas jalur pedestrian untuk menuju ke Citraland mencapai 31 % dari $n = 5381$ (1802 orang perjam).

Jalur pedestrian sisi utara mempunyai lebar 4 m. Sebagian dari jalur pedestrian di pakai pedagang kaki lima. Hanya tersisa ruang 0,8 meter saja di antara pedagang kaki lima. Kepadatan pejalan kaki yang bergerak dari jalan melintas jalur pedestrian menuju ke Citralang 31 % dari $n = 5381$ (1802 orang perjam). Pejalan kaki cenderung berjalan terpisah dari temannya saat melintasi jalur pedestrian.

Jalur pedestrian terletak di tepi jalan. Hal ini memudahkan pejalan kaki yang hendak mencari kendaraan umum, beca atau taxi. Jalur pedestrian memiliki atribut kenyamanan. Jalur pedestrian Jl KH Dahlan sisi Utara depan Citraland atau sisi selatan depan Matahari digunakan pejalan kaki untuk menunggu angkutan umum, beca atau taxi.

Pada jalur pedestrian didepan entrance kendaraan yang masuk ke Matahari dimanfaatkan oleh pejalan kaki sebagai tempat transit, tempat pemberhentian kendaraan umum. Pejalan kaki yang berdiri menyita jalur pedestrian yang ada. Lebar jalur pedestrian sisi utara 3 m sedangkan pejalan kaki yang berdiri menunggu kendaraan umum di 3 % (168 orang perjam). Lebar jalur pedestrian sisi selatan 1,5 m.

Lebar jalur pedestrian Jl KH Dahlan utara 3 m, namun ke dua sisi jalur pedestrian ditempat PKL, hingga tersisa 0,8 m. Besar tenda PKL tidak sama dan penempatannya tidak teratur. Pejalan kaki yang menyusuri jalur pedestrian harus berbelok-belok.

Fasilitas tempat penyeberangan bagi pejalan kaki di jalan KH. Dahlan tidak ada . Pejalan kaki yang menyeberang cenderung menyebar hingga 20 meter ke arah barat . Pada ujung jl KH Dahlan tidak terdapat tempat pemberhentian kendaraan umum. Pejalan kaki cenderung menunggu kendaraan umum di dekat entrance masuk ke tempat parkir Citraland dan entrance masuk ke bangunan Matahari. Pejalan kaki juga berdiri di tepi jalan untuk menunggu kendaraan umum.

5.1.3.2. Jalur pedestrian ditinjau dari aspek visibilitas

Jarak jalur pedestrian dengan bangunan Citraland meter. Dari jalur pedestrian pejalan kaki dapat melihat ke sign bangunan dan kegiatan dalam bangunan (kegiatan Mc Donald) . Sedangkan jarak antar jalur pedestrian dengan obyek toko (*shopping window*) baik ke arah Matahari relatif lebih dekat yaitu 3 meter. Pejalan kaki dapat melihat etalase dan barang yang dijual. Jalur pedestrian terletak di tepi jalan raya memudahkan pejalan kaki melihat ke arah jalan raya.

PKL di jalur pedestrian dan pagar pembatas halaman menghalangi pandangan pejalan kaki dari jalan ke arah bangunan Citraland dan bangunan Matahari maupun sebaliknya dari bangunan ke arah jalan

5.1.3.3. Perilaku Pejalan Kaki

Kondisi zona tiga yaitu ada bangunan Matahari , Lapangan Pancasila. Di sisi selatan Jl KH Dahlan ada bangunan Matahari , sedangkan sisi Utara jl KH Dahlan terdapat bangunan Citraland. . Jalur pedestrian sisi utara Jl KH Dahlan mempunyai perkerasan relatif lebar (5 m) dan sisi selatan mempunyai lebar relatif kecil .

Minggu masih hari libur . Jumlah pejalan kaki yang paling sedikit melewati zona tiga pada hari Senin, hal ini disebabkan pada Senin bukan merupakan hari libur.

Perilaku pejalan kaki berdasarkan rute perjalanan, Pengamatan pejalan kaki yang melewati zona tiga menghasilkan rute perjalanan yang menunjukkan rata-rata pejalan kaki melewati zona tiga untuk menuju Matahari, dan Citraland. Pada zona tiga ditemukan bahwa berjalan menyeberang jl KH Dahlan lebih banyak dilakukan pejalan kaki dari pada beraktifitas di jalur pedestrian.

Perilaku pejalan kaki di jalur pedestrian, Pejalan kaki berjalan satu-persatu dan berbelok-belok kadang naik turun jalur pedestrian untuk menghindari PKL. Kondisi ini menunjukkan adanya tuntutan atribut kenyamanan.

Perilaku pejalan kaki berjalan di tepi jalan., Jalur pedestrian di sisi utara Jl Kh. Dahlan masih dapat dilalui pejalan kaki. Jalur pedestrian di sisi selatan Jl Kh Dahlan sama sekali tidak dapat dilalui oleh pejalan kaki , pejalan kaki mau tidak mau harus memilih alternatif lain yaitu badan jalan JL Kh Dahlan . Kondisi ini menunjukkan , baik yang bergerak menuju jalur lambat di depan Citraland atau depan Matahari maupun yang menuju ke Lapangan Pancasila. Kondisi ini menunjukkan tuntutan atribut kenyamanan

Perilaku pejalan kaki melihat-lihat barang dagangan dan membelinya dari PKL. Kondisi ini menunjukkan adanya tuntutan visibilitas. Selain itu juga PKL memenuhi di Simpanglima PKL terutama makanan dan minuman sudah menjadi ciri khas kawasan Simpanglima. Kondisi tersebut menunjukkan adanya tuntutan atribut kenyamanan.

Perilaku pejalan kaki menyeberang jalan, Penyebaran pejalan kaki yang menyeberang dari ujung Jl. Kh Dahlan hingga Entrance menuju ke bangunan Matahari dan Citraland mencapai lebar 15 meter. Pejalan kaki cenderung menyeberang di tempat yang terdekat. Tidak ada penerangan yang khusus ditempat penyeberangan dimalam hari , pejalan kaki cenderung menyeberang dimana saja .

Perilaku pejalan kaki berdiri di tepi jalan menunggu kendaraan umum, Pejalan kaki yang memerlukan jasa angkutan umum menunggu ditempat-tempat yang strategis yaitu ditempat terdekat dengan kendaraan umum berhenti ,ditempat yang terang. Pejalan kaki cenderung menunggu angkutan umum dijalur cepat yang relatif terang , dekat dengan kendaraan umum yang berpanngkalan dijalur cepat, sambil duduk melepas ditaman dan tempat yang dapat memilih alternatif jurusan atau jenis kendaraan umum. Fasilitas pemberhentian kendaraan umum tidak memadai bagi pejalan kaki

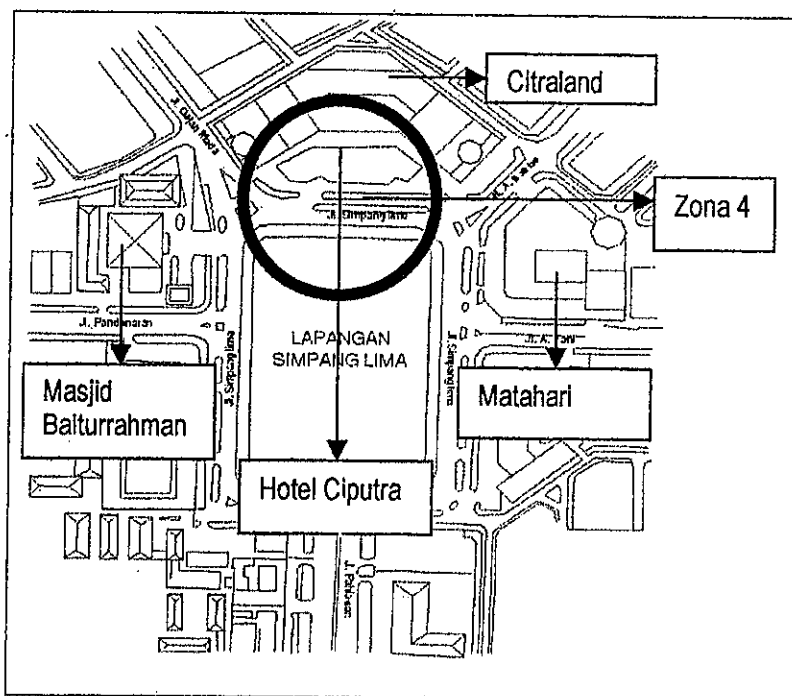
5.1.4. Zona IV Depan Hotel Ciputra

Kondisi umum zona IV :

- Ruang publik di zone ini terletak antara bangunan komersiil yaitu bangunan Citraland dengan Hotel Ciputra dengan Lapangan Pancasila.
- Ruang terbuka publik yang ada berupa tempat parkir Hotel Ciputra, jalur pedestrian dan jalur lambat, taman, jalur cepat badan jalan Jl. Simpang Lima
- Suasana sepi
- Jalur pedestrian sebagian dimensi nya ditempati PKL, tempat sampah

- Jalur lambat digunakan untuk parkir kendaraan roda 4, jalur untuk sirkulasi becak, sepeda motor dan pejalan kaki.
- Jalur cepat digunakan untuk parkir kendaraan, sirkulasi pejalan kaki, sirkulasi kendaraan, tempat pemberhentian kendaraan umum
- Titik asal dan tujuan pergerakan pejalan kaki dari JL KH Dahlan, Citraland pintu Timur, Matahari, Jl Gajah Mada, Masjid Baiturrahman, Tempat pemberhentian kendaraan di depan Masjid Baiturrahman, Lapangan Pancasila.

Gambar . 21. Lokasi Pengamatan Zona 4



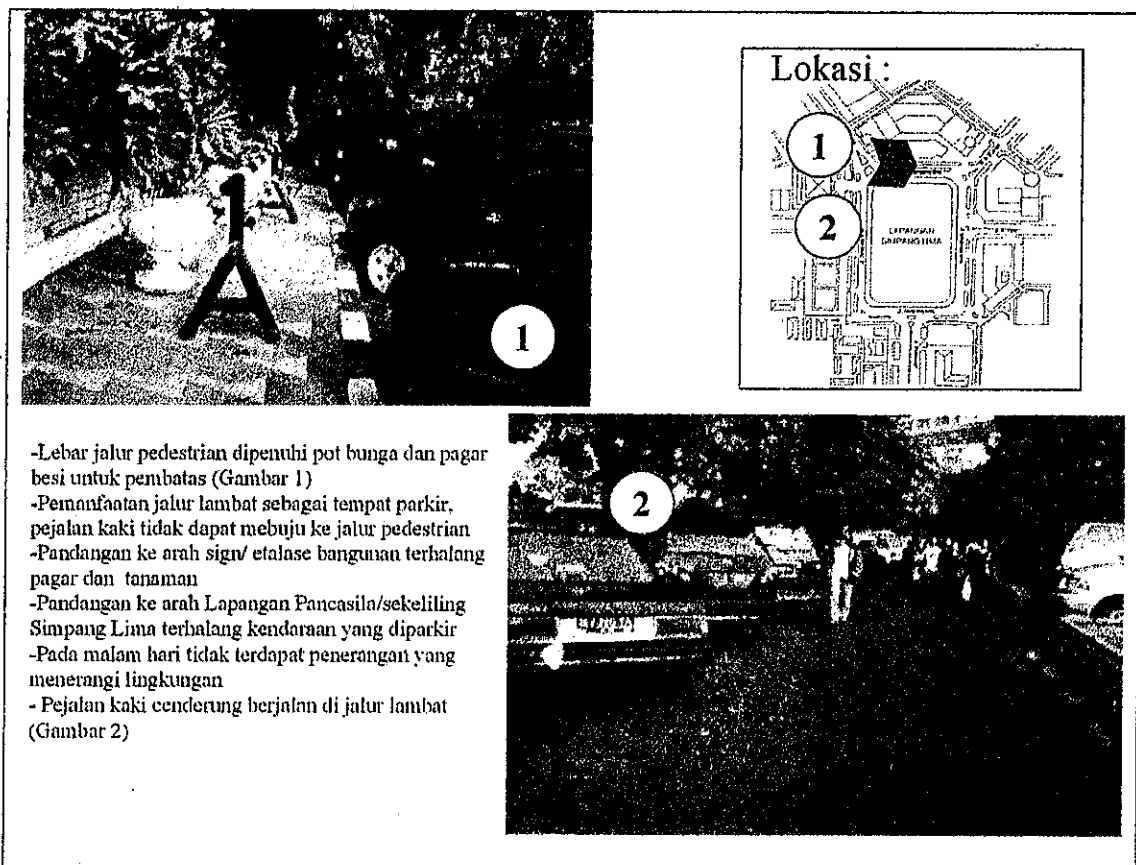
Sumber : Hasil Pengamatan di lapangan, 2002

Kondisi tersebut mendorong terjadinya aktifitas pejalan kaki :

- Berjalan melintas jalur pedestrian
- Berjalan menyusuri jalur pedestrian
- Berjalan di jalur lambat

- Berjalan di Jl Simpang Lima (jalur cepat)
- Berjalan menyeberang
- Berjalan satu, satu diantara PKL
- Berdiri menunggu kendaraan umum
- Duduk-duduk di taman.

Gambar 22. Kondisi jalur pedestrian di zona 4.



Sumber : Hasil pengamatan di lapangan, 2002

5.1.4.1. Jalur pedestrian ditinjau dari aspek kenyamanan.

Antara jalur pedestrian dengan Hotel Ciputra terdapat tempat parkir. Pejalan kaki yang bergerak dari jalur pedestrian hendak ke bangunan atau sebaliknya harus

berjalan diantara kendaraan yang diparkir dan bertemu dengan kendaraan keluar masuk yang akan diparkir. Sirkulasi pejalan kaki menjadi terhambat.

Jalur jalur pedestrian di depan Hotel Ciputra cukup lebar yaitu 4 m dan dalam kondisi yang cukup baik. Namun di beberapa tempat dimensi jalur pedestrian tersita oleh pot bunga berdiameter 80 cm dan pagar besi pengarah lalu lintas. Ujung barat jalur pedestrian depan hotel Ciputra lebar jalur pedestrian berkurang karena dimanfaatkan oleh PKL sebagai tempat untuk berjualan. Dari lebar 4 m tersisa 2 meter

Kapasitas jalur pedestrian diujung timur jalur pedestrian pada saat-saat tertentu berkurang bahkan tidak dapat dilalui sama sekali karena dimanfaatkan sebagai tempat parkir kendaraan roda dua, bahkan terkadang mobil. Untuk pangkalan taxi menunggu calon penumpang yang berasal dari Citraland dan hotel Ciputra. Kepadatan pejalan kaki yang melintasi jalur lambat di zona empat ini mencapai 59 % dari $n = 545$ (321 orang per jam). pejalan kaki cenderung berjalan di jalur lambat atau jalur cepat.

5.1.4.2. Jalur pedestrian ditinjau aspek visibilitas

Dari jalur pedestrian di Jl. Simapng Lima depan hotel Ciputra pejalan kaki tidak dapat melihat ke dalam loby hotel hal ini disebabkan terhalang oleh parkir. Jarak antara jalur pedestrian dengan bangunan 8 meter, kondisi malam hari dengan penerangan di jalur pedestrian dan tempat parkir yang kurang. Pandangan ke arah Lapangan atau suasana Simpang Lima terhalang taman.

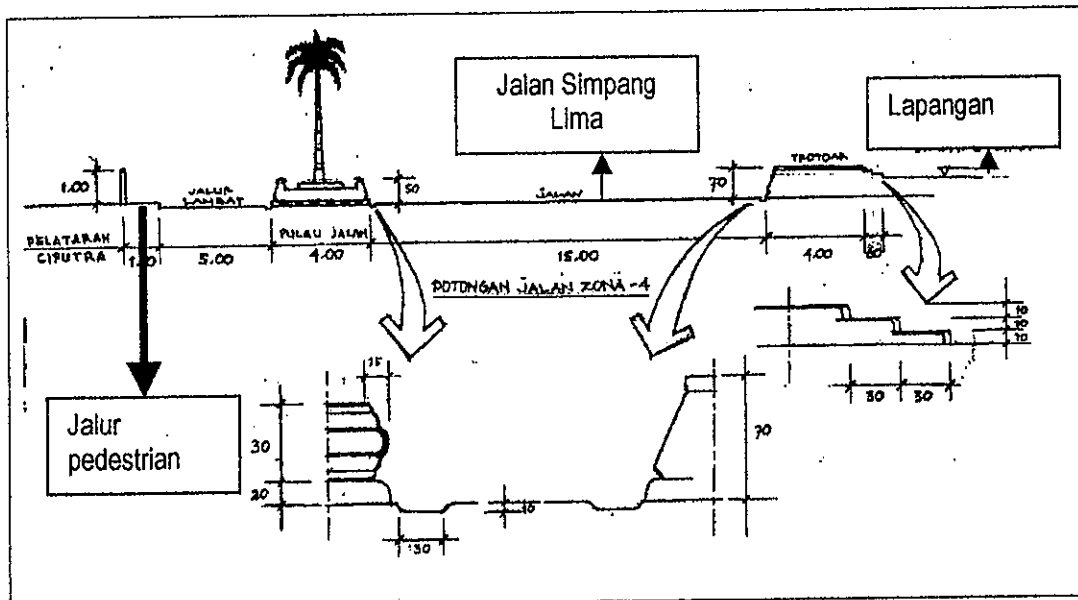
5.1.4.3. Perilaku Pejalan Kaki

Perilaku pejalan kaki berdasarkan waktu aktifitas, Dari tabel terlihat jumlah pejalan kaki yang melewati zona tiga tertinggi jumlahnya pada hari Sabtu hal ini disebabkan , hari Sabtu merupakan hari libur. Pejalan kaki terbanyak kedua yang melewati zona empat adalah pada hari Minggu terutama pejalan kaki karena hari Minggu masih hari libur .Jumlah pejalan kaki yang paling sedikit melewati zona empat pada hari Senin, hal ini disebabkan pada Senin bukan merupakan hari libur.

Perilaku pejalan kaki berdasarkan rute perjalanan, Pengamatan pejalan kaki yang melewati zona empat menghasilkan rute perjalanan dari arah barat berasal dari tempat pemberhentian kendaraan umum didepan Masjid Baiturahman (ujung jl Gajah Mada sisi barat) , dari jl Gajah Mada bahkan ada yang berasal dari jl Pandanaran pejalan kaki menuju Matahari, dan Citraland atau ke Jl KH Dahlan, bahkan yang terjauh hingga jl A Yani. Dari arah timur berasal dari Matahari, Jl KH Dahlan, Citraland pintu timur berjalan menuju ke tempat pemberhentian kendaraan umum di jl Gajah Mada, menuju ke jl Gajah Mada.

Perilaku pejalan kaki berdasarkan media aktifitas ,Pada zona empat ditemukan bahwa beraktifitas di badan jalan yaitu jalur lambat dan jalur cepat dari pada beraktifitas di jalur pedestrian. Hal ini terjadi karena pada malam hari jalur lambat di depan hotel Ciputra dipenuhi oleh parkir kendaraan roda empat pejalan kaki yang akan mendekat atau melalui jalur pedestrian kesulitan karena terhalang oleh parkir. Suasana pada malam hari di lingkungan jalur pedestrian dan jalur lambat depan hotel Ciputra remang-remang kurang penerangan, karena sinar dari lampu jalan di Jl Simpang Lima terhalang oleh kerapatan vegetasi di taman depan Hotel Ciputra.

Gambar 23. Letak Jalur Pedestrian terhadap lapangan



Sumber : Hasil pengamatan di lapangan, 2002

Properties jalur cepat adalah kondisi lingkungan cukup terang, jalannya beraspal rata, pandangan ke arah jalan raya tidak terhalang. Pejalan kaki badan jalan Jl Simpang Lima (jalur cepat), baik yang bergerak menuju ke Timur arah Citraland dan Matahari, ke barat arah Masjid baiturrahman atau Jl Gajah Mada

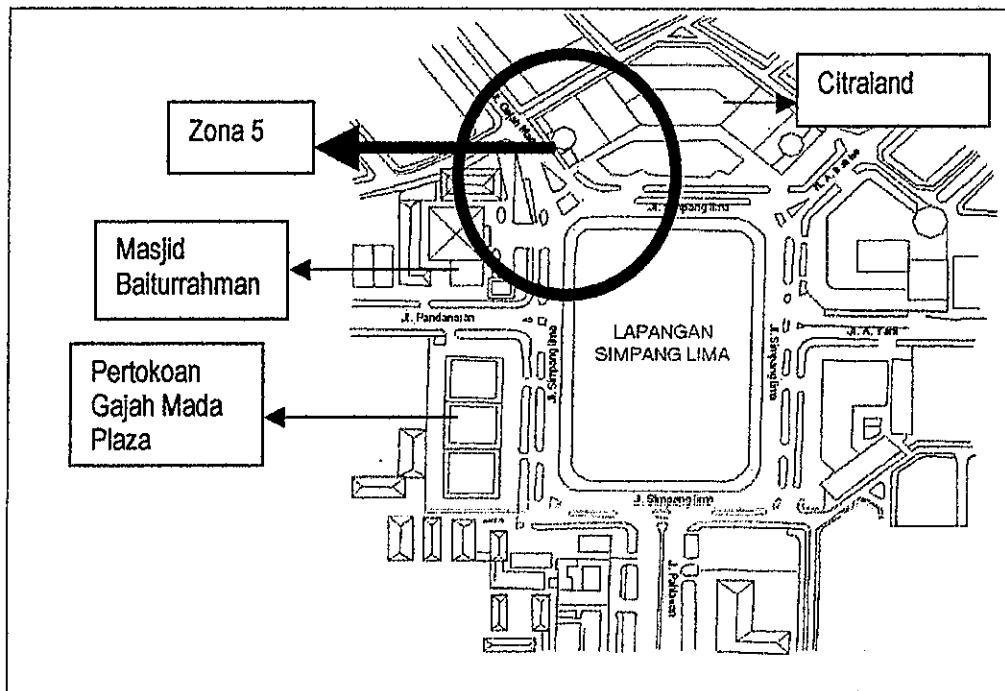
5.1.5. Zona V Citraland – Masjid Biturrahman

Kondisi umum ruang publik zone V adalah sebagai berikut :

- Ruang publik di zone ini terletak antara bangunan komersil yaitu bangunan Citraland dengan bangunan ibadah yaitu Masjid Baiturrahman
- Ruang terbuka publik yang ada berupa tempat parkir Citraland (milik privat), jalur pedestrian Jl Gajah mada(milik publik) dan jalur lambat, taman, jalur cepat depan Majid Baiturrahman, jalur lambat, taman, jalur cepat depan Hotel Ciputra

- Badan Jalan untuk parkir kendaraan, sirkulasi pejalan kaki, sirkulasi kendaraan, tempat pemberhentian kendaraan umum, PKL

Gambar 24. Lokasi Pengamatan Zona 5



Sumber: Hasil pengamatan di lapangan, 2002

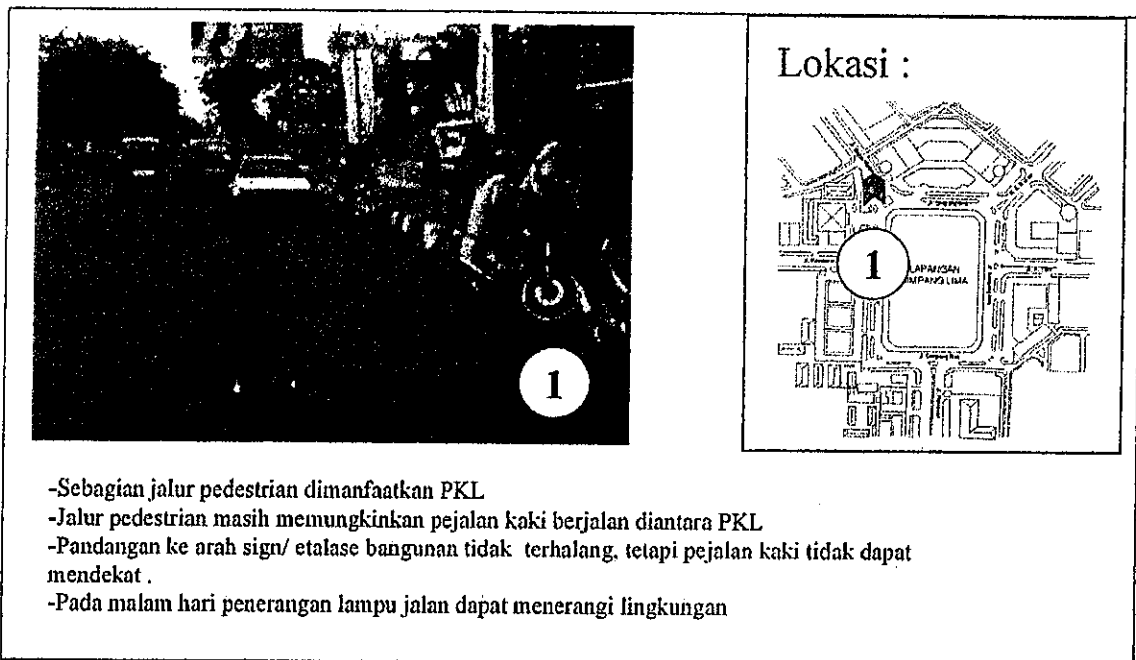
5.1.5.1. Jalur pedestrian ditinjau dari aspek kenyamanan

Di jalur pedestrian Jl Gajah Mada sisi timur dengan bangunan Citraland terdapat tempat parkir, maupun antara jalur pedestrian jl Gajah Mada sisi barat dengan bangunan Masjid Baiturrahman . Pejalan kaki yang bergerak dari jalur pedestrian hendak ke bangunan atau sebaliknya harus berjalan diantara kendaraan yang diparkir dan bertemu dengan kendaraan keluar masuk yang akan diparkir. Sirkulasi pejalan kaki menjadi terhambat.

Jalur pedestrian terletak di tepi jalan. Hal ini memudahkan pejalan kaki yang hendak mencari kendaraan umum, beca atau taxi, karena dari jalur pedestrian

mengganggu sirkulasi pejalan kaki. Jalur pedestrian di sisi timur barata Jl Gajah Mada terputus dan ditempat PKL , tidak dapat dilalui pejalan kaki. Pejalan kaki harus berjalan di badan jalan, mau tidak mau harus memilih alternatif lain yaitu badan jalan Gajah Mada

Gambar 25 . Kondisi jalur pedestrian di zona 5.



Sumber : Hasil pengamatan di lapangan, 2002

Fasilitas sarana penyeberangan bagi pejalan kaki di jalan A Yani tidak memadai. Sirkulasi juga tidak terlihat mengurangi kecepatannya saat ada pejalan kaki menyeberangi dari hasil pengamatan pejalan kaki menoleh kekanan atau kekiri ketika hendak menyeberang atau melambaikan tangan minta jalan, kadang berlari-lari kecil saat menyeberang jalan, kadang setelah maju terpaksa mundur beberapa langkah untuk menghindari kendaraan

Tidak ada penerangan yang khusus ditempat penyeberangan dimalam hari .Penyebaran pejalan kaki yang menyeberang dari ujung Jl Gajah Mada ke Entrance

menuju ke bangunan Citraland dan sisi barat Jl Gajah Mada 15 meter. Pejalan kaki cenderung menyeberang di mana saja .

Jalur pedestrian jl. Gajah Mada dengan adanya bak sampah pohon di tengah jalur pedestrian sehingga selain mengurangi lebar , mengganggu sirkulasi pejalan kaki, pejalan kaki harus berbelok-belok menghindarinya ,bahkan terkadang harus turun dari jalur pedestrian

5.1.5.2. Jalur pedestrian ditinjau dari aspek visibilitas

Dari jalur pedestrian pejalan kaki tidak dapat melihat ke dalam toko (shopping window) baik ke arah Citraland maupun ke arah Masjid Baiturrahman selain terhalang oleh parkir, jarak antara jalur pedestrian dengan bangunan 10 meter. Apalagi kondisi malam hari dengan penerangan di jalur pedestrian dan tempat parkir yang kurang.

5.1.5.3 Perilaku pejalan kaki .

Kondisi zona lima yaitu ada bangunan Citraland, Bangunan Masjid baiturahman.. Jalur pedestrian Jl Gajah Mada sisi timur mempunyai perkerasan relatif lebar (5 m) dan sisi barat mempunyai lebar relatif kecil ()m

Perilaku pejalan kaki berdasarkan waktu aktifitas, dari tabel terlihat jumlah pejalan kaki yang melewati zona lima tertinggi jumlahnya pada hari Sabtu hal ini disebabkan , hari Sabtu merupakan hari libur.

Perilaku pejalan kaki berdasarkan rute perjalanan, Pengamatan pejalan kaki yang melewati zona lima menghasilkan rute perjalan yang menunjukkan rata-

rata pejalan kaki melewati zona lima untuk menuju Matahari, dan Citraland atau ke Jl Gajah Mada. Pada zona lima ini tidak ada aliran pergerakan pejalan kaki yang cukup kuat dari bangunan yang berdekatan yaitu dari Masjid Baiturrahman, atau dari tempat parkir di menuju ke bangunan atau tempat parkir Citraland. Kondisi ini sangat berbeda dengan zona satu, dimana terjadi aliran pergerakan pejalan kaki yang cukup kuat dari bangunan dan tempat parkir SE menuju ke bangunan dan tempat parkir di Matahari.

Perilaku pejalan kaki berdasarkan media aktifitas, dari hasil pengamatan di lapangan menunjukkan pada sore hingga malam hari pejalan kaki lebih banyak memanfaatkan jalur pedestrian sebagai lintasan (tempat menyeberang) untuk menuju ke tempat parkir atau menuju ke bangunan . Kondisi ini terjadi di jalur pedestrian sisi timur jl Gajah Mada. Pejalan kaki yang memanfaatkan jalur pedestrian sebagai wadah sirkulasi hanya terjadi di di jalur pedestrian Jl Gajah Mada sisi timur (depan Citraland pintu barat).

Pejalan kaki yang memanfaatkan jalur pedestrian di Jl Gajah Mada sisi barat, jalur pedestrian di depan Masjid Baiturrahman di zona lima adalah pejalan kaki yang berkunjung ke pedagang kaki lima lesehan yang berjualan makanan dan minuman. Situasi jalur pedestrian pada daerah ini adalah lebar jalur pedestrian yang ada tersisa 1, 5 meter, sebagian besar jalur lambat di depan Masjid Baiturrahman dipenuhi oleh parkir kendaraan bermotor pengunjung PKL makanan dan minuman, pedagang kaki lima. Kondisi penerangan cukup terang , diperoleh dari lampu jalan dimana sinarnya tidak terhalang oleh vegetasi di taman. Kondisi ini menunjukkan

adanya tuntutan kenyamanan yaitu tersedia jalur pejalan kaki dengan kapasitas yang cukup untuk sirkulasi pejalan kaki.

Perilaku pejalan kaki duduk-duduk dipulau jalan, pulau jalan di tengah Jl Gajah Mada pada malam hari digunakan untuk duduk-duduk dan parkir motor pengunjung Simpang Lima, hal ini terjadi pada Sabtu malam. Perilaku ini menunjukkan adanya tuntutan atribut kenyamanan dan visibilitas.

Perilaku pejalan kaki duduk-duduk di taman, Taman di ujung Jl Gajah Mada depan Masjid Baiturrahman digunakan untuk duduk-duduk menunggu kendaraan umum, duduk-duduk melihat Simpang Lima pada malam hari. Kondisi ini menunjukkan adanya tuntutan atribut kenyamanan dan visibilitas.

Perilaku pejalan kaki berdiri di tepi jalan menunggu angkutan umum, Pejalan kaki cenderung menunggu angkutan umum di jalur cepat yang relatif terang, dekat dengan kendaraan umum yang berpangkalan di jalur cepat. Kondisi ini menunjukkan adanya tuntutan kenyamanan adanya fasilitas pemberhentian kendaraan umum di jalur pedestrian dan tempatnya terang.

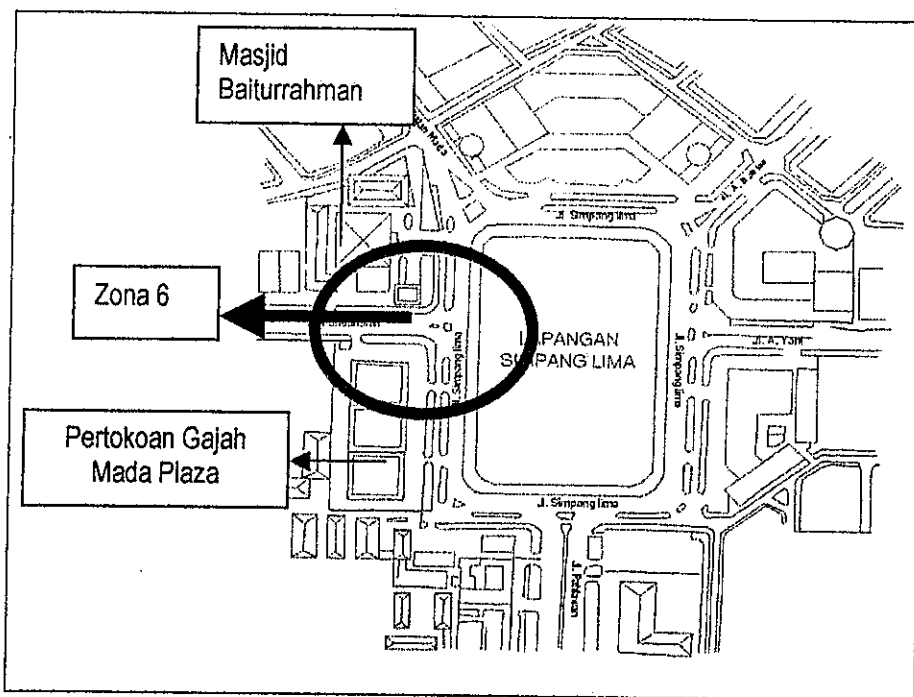
5.1.6. Zona VI Gajahmada Plaza – Masjid Biturrahman

Kondisi umum ruang publik zona 6 adalah sebagai berikut :

- Ruang publik di zona ini terletak antara bangunan ibadah Masjid Baiturrahman dengan bangunan komersial Pertokoan Gajah Mada Paza.
- Suasana cukup ramai, pergerakan pejalan kaki yang banyak adalah menyeberang

- Jalur pedestrian sebagian dimensinya ditempati PKL, tempat sampah, duduk/berdiri pejalan kaki yang menunggu kendaraan umum
- Badan Jalan Jl Pandanaran untuk parkir kendaraan, sirkulasi pejalan kaki, sirkulasi kendaraan, tempat pemberhentian kendaraan umum,
- Pulau jalan di tengah Jl Pandanaran pada malam hari digunakan untuk duduk-duduk dan parkir motor pengunjung Simpang Lima
- Taman di depan Masjid Baiturrahman dan depan Gajah Mada Plaza digunakan untuk duduk-duduk menikmati suasana Simpang Lima pada malam hari

Gambar. 26. Lokasi Pengamatan Zona 6



Sumber; Hasil pengamatan di lapangan, 2002

5.1.6.1. Jalur pedestrian ditinjau dari aspek kenyamanan

Di jalur pedestrian Jl Pandanaran sisi utara dengan bangunan Masjid Baiturrahman terdapat tempat parkir, maupun antara jalur pedestrian Jl Pandanaran

sisi selatan dengan Pertokoan Gajah Mada Plaza terdapat tempat parkir . Pejalan kaki yang bergerak dari jalur pedestrian hendak ke bangunan atau sebaliknya harus berjalan diantara kendaraan yang diparkir dan bertemu dengan kendaraan keluar masuk yang akan diparkir. Sirkulasi pejalan kaki menjadi terhambat.

Jalur pedestrian jl. Pandanaran terletak di tepi jalan. Hal ini memudahkan pejalan kaki yang hendak mencari kendaraan umum, beca atau taxi, karena dari jalur pedestrian pejalan kaki mudah melihat dan memperoleh kendaraan umum, beca atau taxi yang datang . Jalur pedestrian Jl Pandanaran sisi selatan depan pertokoan Gajah Mada Plaza atau sisi utara depan Masjid Baiturrahman digunakan pejalan kaki untuk menunggu angkutan umum, beca atau taxi.

Jalur pedestrian di Jl Pandanaran hanya selebar yaitu 1 m dan dalam kondisi yang cukup baik. Pejalan kaki yang bergerak dari jalan melintas jalur pedestrian menuju ke Matahari . Jalur pedestrian di sisi barat hanya selebar 3 meter. Pada ujung jalur pedestrian Jl. Pandanaran digunakan untuk berjalan PKL, .

Pejalan kaki yang hendak ke Masjid Baiturrahman dan dari Jl. Gajah Mada Plaza menyusuri badan jl Pandanaran. sedangkan di depan Masjid Baiturrahman juga digunakan untuk pejalan kaki yang menunggu kendaraan umum..

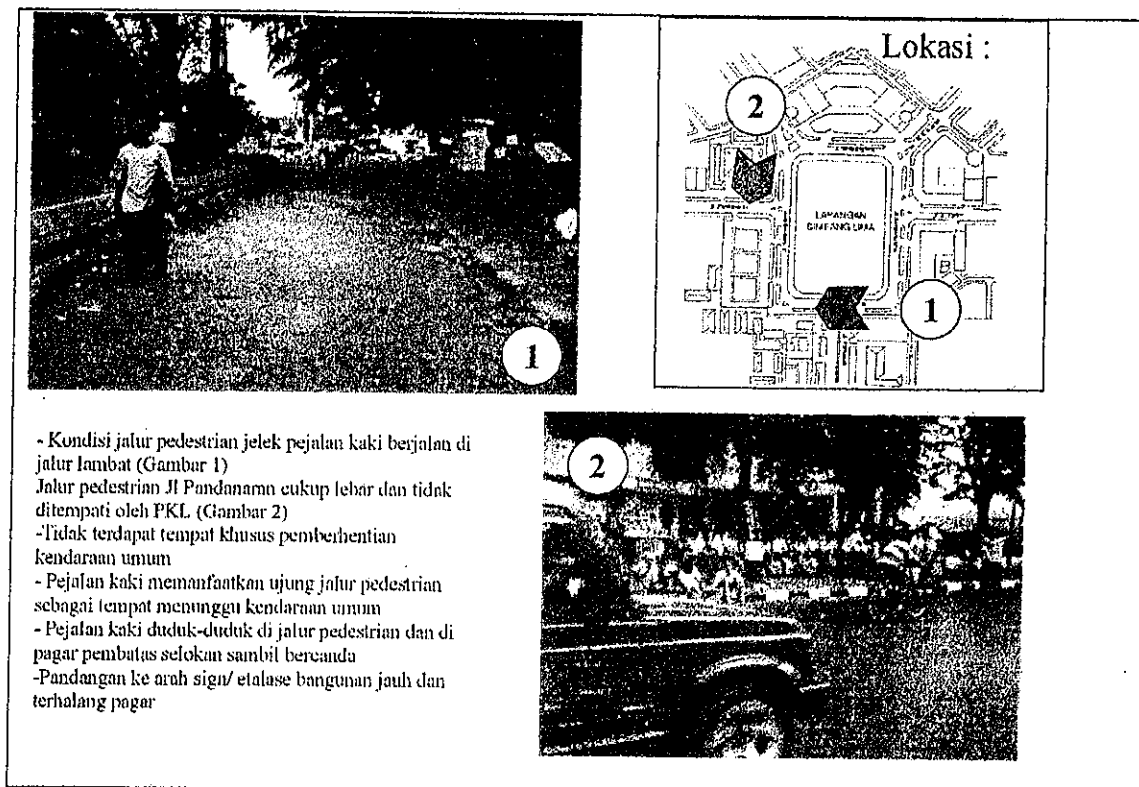
Jalur pedestrian di Jl. Pandanaran pada sore hingga malam hari tidak dapat atau kurang berfungsi karena digunakan Pedagang Kaki Lima. Hal ini mengganggu sirkulasi pejalan kaki. Jalur pedestrian di sisi selatan dan sisi utara Jl Pandanaran masih dapat dilalui pejalan kaki namun pejalan kaki harus berjalan satu-persatu menunjukkan adanya tuntutan atribut ke yamanan.

Zebra cross terdapat Jl Simpang Lima di depan pertokoan Gajah Mada Plaza menuju ke Lapangan Pancasila. Tempat pemberhentian kendaraan umum secara khusus di Jl Pandanaran tidak ada.

5.1.6.2. Jalur pedestrian ditinjau dari aspek visibilitas

Dari jalur pedestrian pejalan kaki tidak dapat melihat ke dalam toko (*shopping window*) ke arah pertokoan Gajah Mada Plaza, maupun ke arah Masjid Baiturahman karena terhalang oleh parkir, jarak antara jalur pedestrian dengan bangunan 10 meter, kondisi malam hari dengan penerangan di jalur pedestrian dan tempat parkir yang kurang.

Gambar 27 . Kondisi Jalur Pedestrian Zona 6



- Kondisi jalur pedestrian jelek pejalan kaki berjalan di jalur lambat (Gambar 1)
- Jalur pedestrian Jl Pandanaran cukup lebar dan tidak ditempati oleh PKL (Gambar 2)
- Tidak terdapat tempat khusus pemberhentian kendaraan umum
- Pejalan kaki memanfaatkan ujung jalur pedestrian sebagai tempat menunggu kendaraan umum
- Pejalan kaki duduk-duduk di jalur pedestrian dan di pagar pembatas selokan sambil bercanda
- Pandangan ke arah sign/ etalase bangunan jauh dan terhalang pagar

Sumber: Hasil Pengamatan di lapangan, 2002

PKL di jalur pedestrian menghalangi pandangan pejalan kaki dari jalan ke arah bangunan maupun sebaliknya dari bangunan ke arah jalan raya

5.6.1.3. Perilaku Pejalan kaki,

Perilaku pejalan kaki berdasarkan waktu aktifitas , Pejalan kaki melewati zona enam pada sore dan malam hari hal ini terjadi karena zona enam merupakan jalan terdekat menuju ke Masjid Baiturrahman, Pertokoan Jl Gajah Mada Plaza , Citraland pintu Barat , hotel Ciputra, Lapangan Pancasila , Jl Gajah Mada Sehingga pejalan kaki yang datang dengan sarana angkutan umum dan turun di ujung Jl Pandanaran bila hendak ke Lapangan Pancasila , Matahari, Citraland pintu Barat dan pertokoan Gajah Mada plaza . Atau turun diujung Jl Pandanaran untuk menuju ke Jl Gajah Mada , atau ke Baiturrahman, ke arah Citraland pintu Barat .Demikian pula pejalan kaki yang akan meninggalkan kawasan Simpang Lima dari beberapa tempat tadi.

Bagi pejalan kaki yang membawa kendaraan bermotor yang akan berkunjung ke Lapangan Pancasila atau ke kawasan lain, di zona enam yaitu di bangunan , Citraland sarana tempat parkir untuk kendaraan roda dua dan roda empat. Sedangkan tempat parkir di Masjid Baiturrahman lebih diperuntukkan khusus pengunjung Masjid Baiturrahman . Tempat parkir Gajah Mada Plaza merupakan tempat terdekat menuju ke Lapangan Pancasila, Masjid Baiturrahman, Citraland dan ke kawasan lain di Simpang Lima. Malam hari pejalan kaki yang menuju maupun yang kembali dari pertokoan zona lima atau sebaliknya cenderung menuju ke zona enam sebab merupakan jalan terdekat ke tempat pemberhentian kendaraan umum di ujung Jl Pandanaran. Banyaknya PKL lesehan yang menggelar dagangan di jalur

pedestrian di depan Masjid Baiturrahman dan jalur pedestrian di depan Pertokoan Gajah Mada Plaza .

Pejalan kaki terbanyak kedua yang melewati zona enam adalah pada hari Minggu terutama pejalan kaki karena hari Minggu masih hari libur . Jumlah pejalan kaki yang paling sedikit melewati zona enam pada hari Senin, hal ini disebabkan pada Senin bukan merupakan hari libur.

Perilaku Pejalan Kaki berdasarkan Rute Perjalanan , Pengamatan pejalan kaki yang melewati zona enam menghasilkan rute perjalanan yang menunjukkan rata-rata pejalan kaki melewati zona enam ke arah utara untuk menuju Masjid Baiturrahman, dan Citraland atau ke tempat pemberhentian kendaraan umum di ujung Jl Gajah Mada, ke arah selatan ke arah pertokoan Gajah Mada Plaza. Arus pejalan kaki yang terbesar adalah berasal dari tempat pemberhentian kendaraan umum di ujung Pandanaran , terutama sisi selatan menuju ke arah utara atau tempat lain di kawasan Simpang Lima.

Perilaku pejalan kaki berdasarkan media aktifitas, pada zona enam sore hingga malam hari didapatkan bahwa pejalan kaki di zona enam lebih banyak memanfaatkan jalur lambat dan jalur cepat untuk sirkulasi daripada jalur pedestrian. Kondisi jalur lambat rata , hal ini menunjukkan adanya tuntutan atribut kenyamanan fisik jalan tidak naik turun , jalur pedestrian digunakan PKL menunjukkan adanya tuntutan atribut kenyamanan. Pejalan kaki yang memanfaatkan jalur pedestrian sebagai wadah sirkulasi hanya terjadi di di jalur pedestrian Jl Pandanaran baik sisi utara maupun sisi selatan. Pejalan kaki yang memanfaatkan jalur pedestrian di Jl Simpang Lima di zona enam adalah pejalan kaki yang berkunjung ke pedagang kaki

lima lesehan yang berjualan makanan dan minuman. Hal ini terjadi pada jalur pedestrian jl Simpang Lima di depan Pertokoan Gajah Mada Plaza dan jalur pedestrian Jl Simpang Lima di depan Masjid Baiturrahman. Situasi pada daerah ini adalah lebar jalur pedestrian yang ada tersisa 1, 5 meter, sebagian besar jalur lambat dipenuhi oleh parkir kendaraan bermotor pengunjung PKL makanan dan minuman di daerah ini. Kondisi penerangan cukup terang , diperoleh dari lampu jalan

Perilaku pejalan kaki berdiri menunggu kendaraan umum, Pejalan kaki cenderung menunggu angkutan umum di jl. Simpang Lima (jalur cepat) yang relatif terang , dekat dengan kendaraan umum yang berpangkalan di jalur cepat, sambil duduk melepas lelah ditaman, terlihat adanya tuntutan kenyamanan aktifitas yaitu melepas lelah , duduk –duduk.

Perilaku pejalan kaki berjalan menyeberang, Penyebaran pejalan kaki yang menyeberang dari ujung Jl Pandanaran selebar 5 meter. Tidak ada penerangan yang khusus ditempat penyeberangan di malam hari , pejalan kaki cenderung menyeberang dimana saja.

5.2. Pembahasan :

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

Antropometry adalah proporsi dan dimensi tubuh manusia serta karakter fisiologis lain-lainnya dan sanggup 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 pengecapan oleh mulut.

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

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

Visibilitas diartikan sebagai jarak penglihatan dimana terlihat dengan jelas obyek yang diamati termasuk akses dan komponen setting (Wiesman ,1981). Selanjutnya Hesselgran (1975) mengatakan bahwa jarak penglihatan berkaitan dengan jarak yang dirasakan 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 perseorangan , perilaku non verbal seperti sudut tubuh , kontak mata, ekspresi muka turut menunjang kualitas sosialisasi (Weisman,1981).

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

Kondisi fisik jalur pedestrian di kawasan Simpang Lima belum memberikan kenyamanan dan visibilitas bagi pejalan kaki. Hal ini disebabkan jalur pejalan kaki belum berfungsi dengan baik untuk mendukung berjalannya aktifitas pejalan kaki. Berjalannya fungsi jalur pedestrian ditinjau dari tuntutan atribut kenyamanan dan visibilitas pejalan kaki. Kondisi yang ada belum memenuhi kenyamanan , belum sepenuhnya memenuhi syarat antropometry serta visibilitas. Keadaan ini menyebabkan pejalan kaki masih banyak tidak menggunakan jalur pejalan kaki dalam melakukan kegiatan aktivitasnya, tetapi lebih memilih jalur lambat dan jalur cepat , tepi jalan raya sebagai alternatif.

Perilaku Pejalan Kaki di Kawasan Simpang Lima

Pengamatan perilaku pejalan kaki di badan jalan di kawasan Simpang Lima dimaksudkan mengetahui rute perjalanan dan aktifitas yang terjadi sehingga dapat diketahui mengapa badan jalan dipilih sebagai wadah untuk beraktifitas dalam hal ini yang utama adalah untuk sirkulasi. Kecenderungan rute perjalanan dimungkinkan karena faktor kenyamanan dan visibilitas, dan suasana kawasan . Pengamatan perilaku pejalan kaki di Simpang Lima diambil secara acak, terutama difokuskan pada pejalan kaki yang kedatangannya dari zona 1,2,3,4,5 dan 6 yang menuju tempat lain di kawasan Simpang Lima

5.2.1. Zona Satu

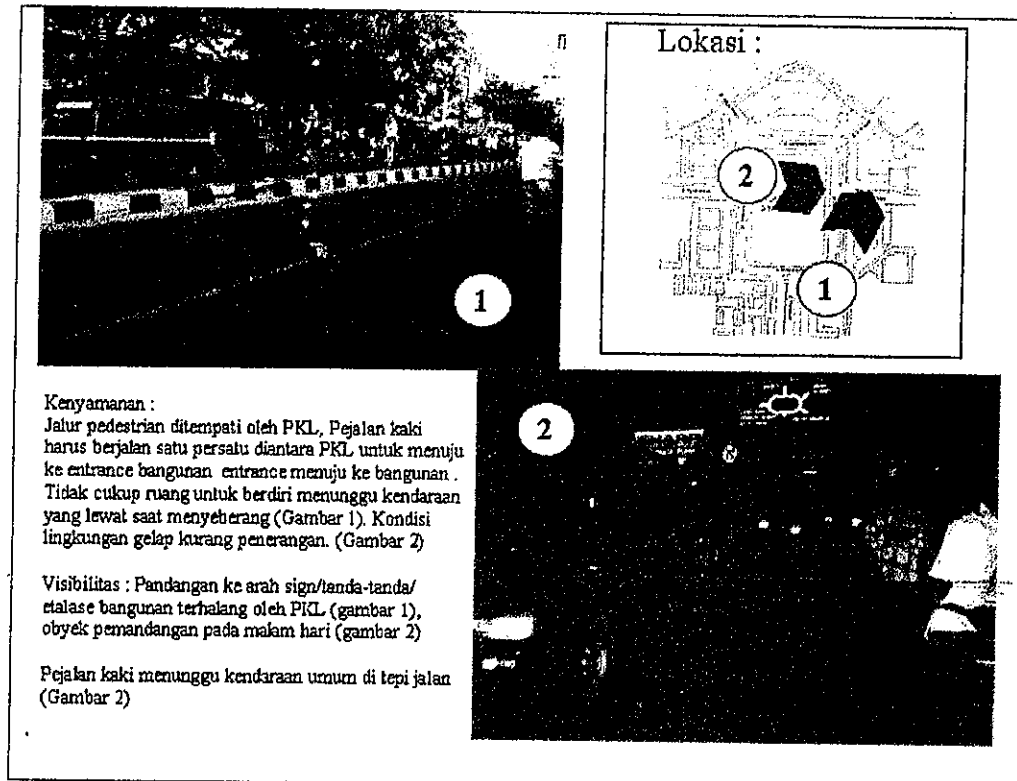
5.2.1.1. Jalur pedestrian ditinjau dari aspek kenyamanan

Tata letak jalur pedestrian Jl A Yani terhadap pencapaian menuju bangunan , pada zona 1 antara jalur pedestrian jl A Yani sisi selatan dengan bangunan SE, maupun sisi utara dengan bangunan Matahari terdapat tempat parkir. Letak jalur pedestrian demikian mengkondisikan untuk menuju bangunan dari jalur pedestrian pejalan kaki harus melintasi tempat parkir terlebih dahulu.

Kenyamanan berjalan kaki adalah bergerak bebas tanpa ada halangan seperti mobil berjalan di jalan bebas hambatan. (Uterman 1986), Kendaraan yang diparkir merupakan hambatan bagi sirkulasi pejalan kaki dalam bergerak dari jalur pedestrian menuju ke bangunan atau sebaliknya . Pejalan kaki mendapati adanya faktor penolakan (*repelling factor*) karena adanya ketidaknyamanan. Walaupun mendapat hambatan pejalan kaki tetap mencapai bangunan melalui tempat parkir. Faktor

pendorong (*impelling factor*) pejalan kaki karena bergerak menuju ke tempat yang dibutuhkan, atau menuju ke sasaran. (Simon, 1961).

Gambar 28. Kenyamanan, Visibilitas jalur pedestrian dan Perilaku pejalan kaki zona 1

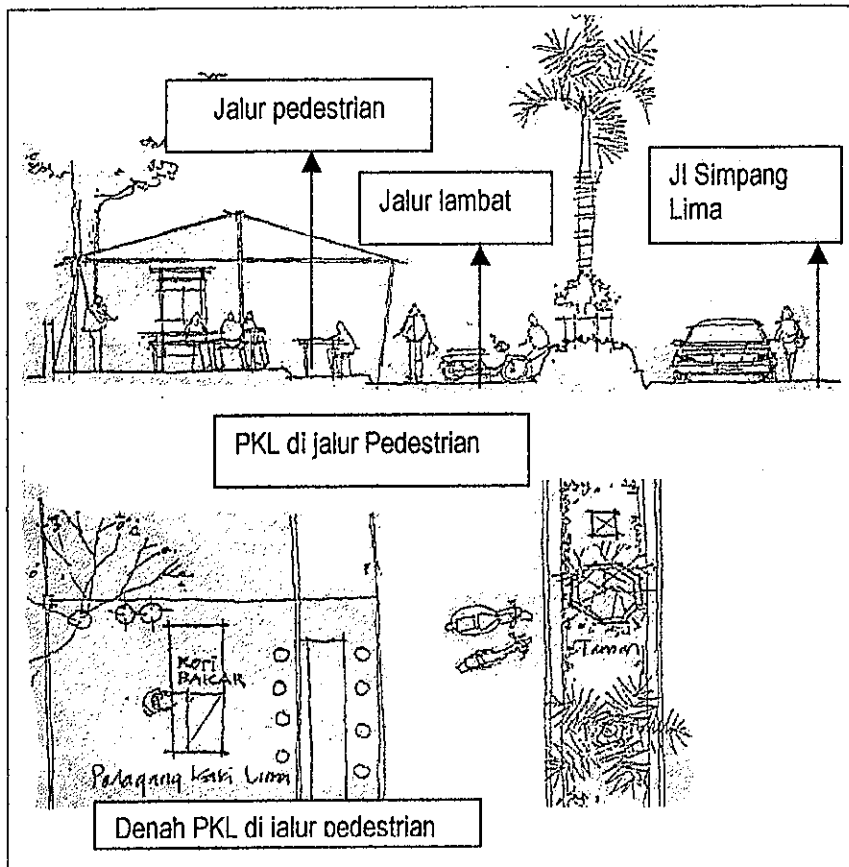


Sumber: Hasil analisa peneliti, 2002

Kriteria Performansi menyebutkan Pejalan kaki menginginkan letak jalur pedestrian berada di tepi jalan raya.

Jalur pedestrian di jl A Yani sisi utara memiliki ketinggian 40 cm dari permukaan jalan tanpa ada undak-undak. Jalur pedestrian jl A Yani sisi utara dan selatan terputus-putus oleh entrance kendaraan. Jalur pedestrian yang nyaman adalah jalur pedestrian yang rata (Uterman, 1986). Lebar jalur pedestrian Jl A Yani sisi selatan 1,5 meter. Lebar 1,5 meter mencukupi untuk berjalan dua orang berpapasan tanpa bersenggolan (Utermann 1986).

Gambar 29 . Penempatan PKL di jalur pedestrian depan SE



Gambar : Hasil pengamatan di lapangan,2002

Namun dengan adanya vegetasi dan street furniture di tengah jalur pedestrian, lebar jalur pedestrian menjadi berkurang dan tidak dapat dilalui oleh pejalan kaki. Diameter vegetasi 40 cm terletak ditengah, sisa lebar jalur pedestrian di sebelah vegetasi hanya 55 cm. Ruang yang dibutuhkan 1 orang berjalan sambil membawa barang adalah 90-120 cm. Pada ujung jalur pedestrian dimanfaatkan pedagang kaki lima untuk berjualan, dan pangkalan becak, sehingga sama sekali tidak dapat digunakan oleh pejalan kaki

Jalur pedestrian sisi selatan, Lebar jalur pedestrian jl A Yani sisi utara 4 meter. Lebar 4 meter cukup untuk berjalan berjajar 4 orang tanpa bersenggolan.

Namun sebagian jalur pedestrian ditempati oleh pedagang kaki lima di kedua tepi jalur pedestrian. Sisa lebar jalur pedestrian 1 meter, hanya dapat dilalui 1 orang sambil membawa barang (Uterman, 1986). Dari pengamatan di lapangan (*person centered mapping*) pejalan kaki cenderung berjalan bersama-sama minimal dua orang. Sehingga dibutuhkan ruang gerak di jalur pedestrian minimal 2 meter bersih.

Kriteria performansi menyebutkan : Pejalan Kaki menginginkan lebar jalur pedestrian yang nyaman 2-4 meter tanpa ada halangan, tersita untuk street furniture dan PKL

Lebar jalur pedestrian jl. A. Yani sisi selatan hanya 1,5 meter, menjadi berkurang karena vegetasi hingga tersisa 1,1 meter. Letak street furnitre dan vegetasi di tengah-tengah di jalur pedestrian sisi selatan Jl A Yani. Letak dan kondisi street furniture yang kurang optimal menyebabkan pejalan kaki cenderung menghindari adanya street furniture dan vegetasi yang berada ditengah jalur pedestrian menunjukkan adanya tuntutan atribut kenyamanan. Sedangkan street furniture dan vegetasi merupakan pelengkap dijalur pedestrian yang penting (Rubbenstein, 1992) .

Kriteria Performansi menyebutkan : Pejalan kaki menginginkan berjalan tidak berbelok-belok.

5.2.1.2. Jalur pedestrian ditinjau dari aspek visibilitas

Visibilitas ke arah bangunan perlu diamati karena motivasi berjalan santai , rekreasi, membutuhkan pemandangan yang terkait dengan kegiatan rekreasi , bersantai , berbelanja. Antara jalur pedestrian dengan bangunan terdapat pagar terdapat PKL, Pagar Pembatas halaman, parkir. Jarak dari jalur pedestrian ke

bangunan rata-rata 10 m. Jarak 10 m tersebut merupakan jarak untuk memahami ekspresi seseorang (Spreinegen,1965). Untuk mengenali entrance masuk jarak tersebut memenuhi visibilitas, tetapi untuk melihat obyek yang lebih detail diperlukan jarak 3,1 m.

Selanjutnya Hesselgran, (1975), mengatakan bahwa jarak penglihatan berkaitan dengan jarak yang dirasakan secara dimensional atau geometris saja tetapi menyangkut persepsi visual dimana seseorang merasa ada tidaknya halangan untuk mencapai obyek yang dituju. Antara jalur pedestrian dengan bangunan terdapat pagar pembatas dan PKL sehingga menghalangi visibilitas ke arah obyek : tanda- tanda / *sign* , etalase , *shopping window*.

Menurut Uterman (1984) dan Rubenstein (1992) , jalur pejalan kaki akan mengundang apabila daya tarik antara lain berupa pemandangan yang menarik. Pada malam hari di Simpang Lima pemandangan yang menarik adalah keramaian lalu lintas yang selalu bergerak pada malam hari, bangunan, lampu warna warni . Obyek tersebut dapat ditangkap dengan jelas dari tepi jalan raya tanpa ada halangan. Dengan demikian berjalan-jalan di jalur pedestrian tidak membosankan karena ada pemandangan yang selalu berganti-ganti. Untuk kegiatan di ruang terbuka pada malam hari, maka kelengkapan penerangan menjadi sangat penting. Pandangan ke arah bangunan, entrance bangunan tidak dapat ditangkap dengan jelas dari jalur pedestrian pada malam hari.

Kriteria Performansi menyebutkan pejalan kaki menginginkan letak jalur pedestrian di tepi jalan raya. Supaya pada malam hari bisa dengan bebas melihat

keindahan lampu-lampu kendaraan yang lalu lintas di jalan, keindahan bangunan di sekelilingnya.

Di jalur pedestrian sisi utara terdapat pedagang kaki lima yang berjualan. Letak pedagang kaki lima memungkinkan pejalan kaki berjalan diantara pedagang kaki lima Jarak yang terdekat 1 meter dari obyek yang dilihat yaitu barang dagangan PKL. Jarak 1 meter, pejalan kaki dapat melihat dengan detail barang yang ditawarkan. (Spreinegen, 1995). Adanya PKL di jalur pedestrian memenuhi atribute visibilitas.

Kriteria Performasi menyebutkan : Pejalan kaki menginginkan pemandangan menarik dalam jarak dekat (1-5 m) antara lain adalah interior bangunan, PKL.

5.2.1. 3. Perilaku pejalan kaki

Kondisi zona satu yaitu ada bangunan Super Ekonomi dan Bangunan Matahari. Jalur pedestrian sisi utara mempunyai perkerasan relatif lebar (5 m) dan jalur pedestrian disisi selatan mempunyai lebar 1,5 meter . Kondisi lingkungan pada malam hari kurang terang . Ujung Jl A Yani zona ada tempat pemberhentian kendaraan umum. Pergerakan perilaku pejalan kaki cukup bervariasi. (Lihat Lampiran 2. hal 238)

Perilaku pejalan kaki berdasarkan waktu aktifitas, Dari tabel terlihat jumlah pejalan kaki yang melewati zona satu tertinggi jumlahnya pada hari Sabtu sekitar 557 orang per jam hal ini disebabkan hari Sabtu merupakan hari libur. Waktu pengamatan jam 19.00-20.00 merupakan waktu luang dimana orang sudah tidak bekerja. Dikaitkan dengan motivasi datang ke Simpang Lima mayoritas berkunjung

ke Simpang Lima adalah. bertujuan untuk rekreasi sebanyak 48 % dari 60 responden reponden dan santai sebanyak 24%.

Dikaitkan dengan tempat tujuan, Jl A Yani merupakan jalan terdekat menuju ke Matahari, Super Ekonomi, dan Citraland . Ketiganya merupakan bangunan dengan berbagai kegiatan baik perbelanjaan, pameran, bioskop dan sebagainya. Menurut Rubenstein (1992) kegiatan campuran akan menarik pejalan kaki dalam jumlah yang besar pula . Kegiatan tersebut menjadi daya tarik pejalan kaki untuk melihat-lihat dan bersantai (*induce response*) (Simon , 1961) dan (*pull faktor*). Waktu luang setelah bekerja merupakan waktu yang tepat karena tidak tergesa-gesa dan tersedia waktu yang cukup.

Bagi pejalan kaki yang membawa kendaraan bermotor yang akan berkunjung ke Lapangan Pancasila atau ke kawasan lain , zona satu di SE dan Matahari menyediakan sarana tempat parkir untuk kendaraan roda dua dan roda empat. Tempat parkir bangunan SE dan Matahari merupakan tempat terdekat menuju ke Lapangan Pancasila, SE, Matahari, Citraland dan ke kawasan lain di Jl KH Dahlan. Banyaknya PKL yang menggelar dagangan di jalur pedestrian di sekitar Matahari sehingga banyak didatangi pejalan kaki

Perilaku Pejalan Kaki berdasarkan pemanfaatan media aktifitas , Pejalan kaki di Zona satu sebagian besar memanfaatkan jalur pedestrian sebagai wadah untuk melintas dalam bergerak menuju ke bangunan atau ke tempat parkir. Jalur pedestrian sisi utara untuk menuju ke tempat parkir dan bangunan Matahari, sedangkan sisi selatan untuk menuju ke tempat parkir dan bangunan Super Ekonomi.

Kondisi lingkungan zona satu yang jelek, tidak adanya kelengkapan jalur pedestrian di Jl A Yani baik sisi utara maupun sisi selatan membuat berjalan kaki menjadi tidak nyaman. Pejalan kaki di zona satu cenderung berjalan ingin cepat sampai dan hanya sekedar lewat (Brambila). Pejalan kaki mendapat faktor penolakan (*reppeling factor*) akibat kondisi jalur pedestrian yang jelek. Pejalan kaki di zona satu memanfaatkan jalur pedestrian hanya untuk lintasan menuju ke Matahari.

Calhoun (1995), mengatakan lingkungan dapat menghalangi perilaku. Jalur pedestrian sisi selatan tidak dapat dilalui (*repelling factor*) (Simon 1961), sehingga menghalangi perilaku pejalan kaki di jalur pedestrian dan memilih berjalan di tepi jalan.

Perilaku Pejalan Kaki Berdasarkan Rute perjalanan, Pengamatan pejalan kaki yang melewati zona Satu menghasilkan rute perjalanan yang menunjukkan rata-rata pejalan kaki melewati zona satu untuk menuju ke Matahari dan Citraland. Rute perjalanan pejalan kaki yang terbesar adalah pejalan kaki menyeberang dari arah selatan yaitu tempat parkir dan bangunan SE, tempat pemberhentian kendaraan umum di ujung Jl A Yani sisi selatan menuju ke arah utara ke tempat parkir dan bangunan Matahari.

Dikaitkan dengan adanya tempat parkir di SE dan Matahari, serta tempat pemberhentian kendaraan umum Jl A Yani. Ketiga tempat tersebut merupakan tempat asal pergerakan pejalan kaki (*origin*) dan titik konsentrasi pejalan kaki yang akan melanjutkan perjalanannya (*secondary node*) (Rubenstein 1994)

Pejalan kaki yang datang dengan sarana angkutan umum dan turun di ujung Jl A Yani bila hendak ke Lapangan Pancasila, Matahari, Super Ekonomi, Citraland dan

kawasan Jl Kh Dahlan. Demikian pula pejalan kaki yang akan meninggalkan kawasan Simpang Lima dari beberapa tempat tadi.

Perilaku pejalan kaki berjalan satu-satu diantara PKL, Dari hasil penelitian pejalan kaki berjalan satu persatu badan saat berjalan diantara pedagang kaki lima . **Kesesakan** (*Crowded*) adalah situasi dimana seseorang atau kelompok orang sudah tidak mampu memperahankan ruang pribadinya (Wiesman, 1981). Sedangkan **kepadatan** (*Density*) menurut Ricarhad Uterman) adalah situasi dimana suatu ruang untuk pejalan harus dapat memenuhi jumlah pejalan kaki yang dikaitkan satuan luas ruang

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 15cm – 45 cm merupakan jarak sentuhan. Pandangan pejalan kaki distorsi karena terlalu dekat dengan pejalan kaki lainnya

Lebar jalur pedestrian yang hanya tersisa 1 meter hanya dapat dilalui oleh satu orang, sehingga pejalan kaki yang berjalan lebih dari satu orang hanya bisa berjalan satu persatu. Sedangkan orang yang melakukan tawar menawar dengan pejalan kaki juga membutuhkan ruang yang cukup. Perilaku pejalan kaki pejalan kaki cenderung berjalan berbelok-belok. Penataan PKL di jalur pedestrian berada di dua sisi jalur pedestrian, besar kecilnya tidak merata.

Kriteria Performansi menyebutkan : Pejalan kaki ingin berjalan di jalur pedestrian tanpa bersenggolan dengan PKL.

Perilaku pejalan kaki menyeberang jalan A Yani , Pejalan kaki menoleh kekanan atau kekiri ketika hendak menyeberang atau melambaikan tangan minta jalan, dari pengamatan pejalan kaki harus berlari-lari kecil menyeberang jalan . Pada jl. A. Yani dan di jalan yang lain pejalan kaki yang telah berhasil menyeberang separuh jalan harus berdiri diatas pulau jalan yang sempit selebar 40 cm ditengah-tengah lalu lintas yang sibuk.

Kriteria Performansi menyebutkan pejalan kaki menginginkan tempat penyeberangan tidak melelahkan.

Perilaku pejalan kaki berdiri di tepi jalan menunggu kendaraan umum .

Tempat pemberhentian kendaraan umum merupakan bagian dari kelengkapan jalur pedestrian yang cukup penting. Karena kebanyakan sirkulasi pejalan kaki terjadi mulai dari tempat pemberhentian kendaraan umum dan menuju ke tempat pemberhentian kendaraan umum. Fasilitas pemberhentian kendaraan umum tidak memadai bagi pejalan kaki , bahkan dapat dikatakan tidak ada. Jalur pedestrian tidak memenuhi kenyamanan bagi pejalan kaki yang menunggu kendaraan umum. Kondisi ini menyebabkan pejalan kaki cenderung berdiri, menunggu kendaraan umum di tepi jalan.

Perilaku pejalan kaki membeli makanan dan minuman di PKL, KL menyediakan kebutuhan makanan dan minuman saat haus. Menurut Maslow (1954) dan Uterman(1984) kebutuhan paling dasar manusia adalah kebutuhan fisiologis yaitu lapar dan haus. Adanya PKL memenuhi kebutuhan tersebut bagi pejalan kaki.

Perilaku pejalan kaki duduk-duduk di pembatas selokan dan tempat bendera, Di jalur pedestrian Jl A Yani baik disisi utara maupun selatan tidak terdapat tempat duduk. Tidak adanya tempat untuk menghilangkan rasa lelah setelah berjalan-jalan jauh dalam jarak 100-300 meter. Data yang diperoleh kuisioner 45 % pejalan kaki merasa lelah berjalan sambil membawa barang pada malam hari 100 m, 33 % sejauh 200 meter. Faktor yang mempengaruhi jarak tempuh (Uterman 1984) adalah waktu yang berkaitan dengan maksud atau kepentingan berjalan kaki , waktu berbelanja dapat mencapai 2 (dua) jam. Jarak tempuh orang berjalan kaki di Amerika 455meter.

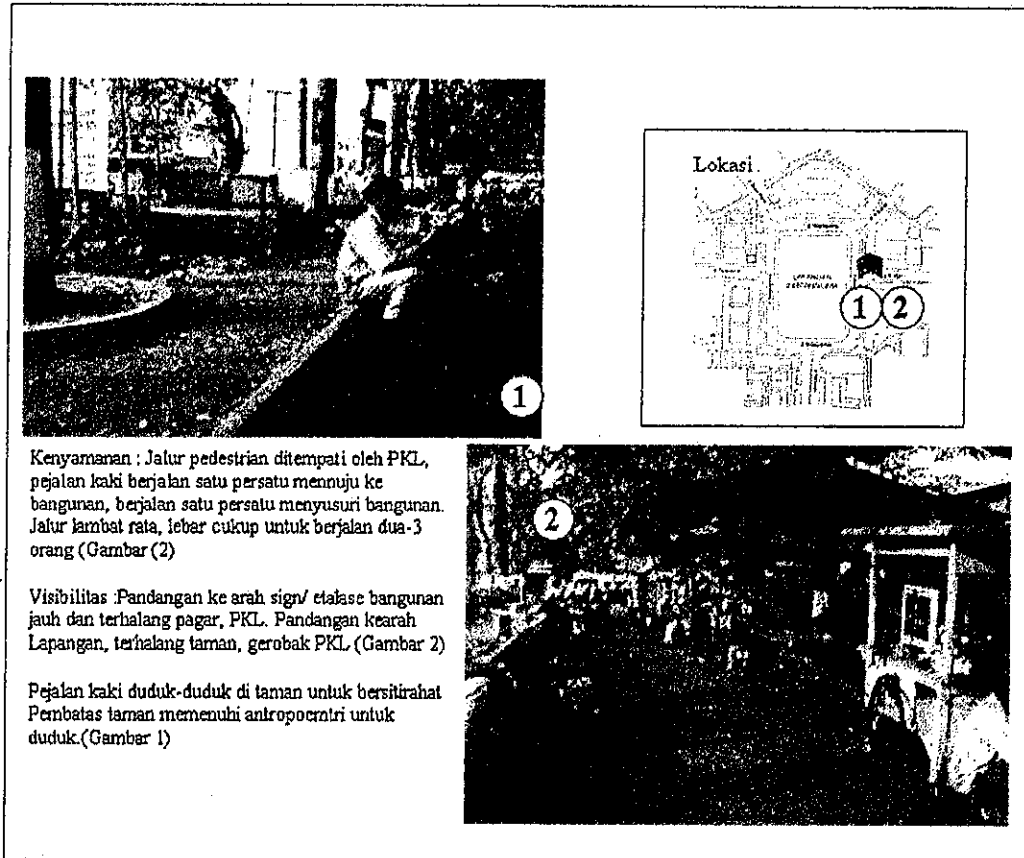
Kriteria Performansi menyebutkan : Pejalan kaki menginginkan tempat untuk menghilangkan rasa lelah di setiap 100 meter.

5.2.2. Zona Dua :

5.2.2.1. Jalur pedestrian ditinjau dari aspek kenyamanan

Antara jalur pedestrian jl Simpang Lima depan Matahari dengan bangunan terdapat tempat parkir. Letak jalur pedestrian demikian mengkondisikan untuk menuju bangunan dari jalur pedestrian pejalan kaki harus melintasi tempat parkir terlebih dahulu. Kenyamanan berjalan kaki adalah bergerak bebas tanpa ada halangan seperti mobil berjalan di jalan bebas hambatan. (Uterman 1986), Kendaraan yang diparkir merupakan hambatan bagi sirkulasi pejalan kaki dalam bergerak dari jalur pedestrian menuju ke bangunan atau sebaliknya . Dari pembahasan diatas disimpulkan bahwa tata letak jalur pedestrian terhadap bangunan tidak memenuhi tuntutan atribut kenyamanan.

Gambar 30. Kenyamanan, Visibilitas Jalur Pedestrian dan Perilaku Pejalan Kaki di Zona 2



Sumber : Hasil analisa peneliti, 2002

Jalur pedestrian Jl Simpang Lima di depan Matahari memiliki lebar 6 m namun dengan adanya PKL dengan posisi dipinggir kiri dan kanan secara berseling , dimensi efektif ruang gerak pejalan kaki menjadi sekitar 100 cm. 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. Lebar yang tersisa di pedestian 0,5 – 1 meter, hanya cukup untuk satu orang . Menurut teori kebutuhan ruang gerak manusia pada jalur pedestrian tersebut kurang terpenuhi yaitu dengan lebar hanya 1,3 meter.

Kriteria performansi menyebutkan : Pejalan Kaki menginginkan lebar jalur pedestrian yang nyaman 2-4 meter tanpa ada halangan, tersita untuk street furniture dan PKL

5.2.2.2. Jalur pedestrian ditinjau dari aspek visibilitas

Visibilitas ke arah bangunan perlu diamati karena berpengaruh pada sirkulasi pejalan kaki yang hendak menuju ke bangunan. Antara jalur pedestrian dengan bangunan terdapat pagar terdapat PKL, Pagar Pembatas halaman, parkir. Jarak dari jalur pedestrian ke bangunan Matahari 10 m.

Jarak 10 m tersebut merupakan jarak untuk memahami ekspresi seseorang (Spreinegen,1965). Untuk mengenali entrance masuk jarak tersebut memenuhi visibilitas, tetapi untuk jarak melihat obyek yang lebih detail 3,1 m.

Selanjutnya Hesselgran, 1975 mengatakan bahwa jarak penglihatan berkaitan dengan jarak yang dirasakan secara dimensional atau geometris saja tetapi menyangkut persepsi visual dimana seseorang merasa ada tidaknya halangan untuk mencapai obyek yang dituju. Antara jalur pedestrian dengan bangunan terdapat pagar pembatas, PKL sehingga menghalangi visibilitas ke arah bangunan.

Untuk kegiatan di ruang terbuka pada malam hari, maka kelengkapan penerangan menjadi sangat penting. Visibilitas atau kemampuan memandang obyek pada malam hari dipengaruhi oleh adanya penerangan (Uterman,1984). Pandangan ke arah bangunan, entrance bangunan tidak dapat ditangkap dengan jelas dari jalur pedestrian pada malam hari. Dengan demikian jalur pedestrian di jalan Simpang Lima tidak memenuhi atribut visibilitas ke arah bangunan Matahari.

Jarak antara jalur pedestrian dengan jalan raya 7 m . Atau ke Lapangan Pancasila 20 m. Ada tidaknya halangan mempengaruhi pandangan (Weisman,1981).

Jarak 20, m membuat obyek sulit ditangkap oleh pejalan kaki. seperti diungkapkan Spreiregen (1965) jarak untuk mengenali muka seseorang (24,5 m)

Selanjutnya Hesselgran (1975), mengatakan bahwa jarak penglihatan berkaitan dengan jarak yang dirasakan secara dimensional atau geometris saja tetapi menyangkut persepsi visual dimana seseorang merasa ada tidaknya halangan untuk mencapai obyek yang dituju. Dari jalur pedestrian ke jalan Simpang Lima atau ke arah lapangan Pancasila lebih dekat, namun terhalang oleh taman dengan vegetasi yang cukup rapat dan gerobak PKL yang diparkir di jalur lambat. Kondisi ini tidak memudahkan pejalan kaki melihat ke arah keramaian lalu lintas di malam hari, ke arah Lapangan Pancasila atau ke arah bangunan di seberang,

Kriteria Performansi menyebutkan :

Pejalan kaki menginginkan letak jalur pedestrian dekat dengan jalan raya supaya pada malam hari bisa dengan bebas melihat keindahan lampu-lampu kendaraan yang lalu lintas di jalan, keindahan bangunan di sekelilingnya pada malam hari supaya tidak monoton. Jarak pemandangan jauh 200 m-300 m

Untuk visibilitas ke jalan raya, suasana Simpang Lima pada malam hari, maka jalur pedestrian yang berdekatan dengan jalan raya yaitu di jalan yang menuju ke Simpang Lima dan jalur cepat (jl Simpang Lima) memenuhi tuntutan attribute visibilitas baik dari jarak jangkauan pandangan maupun kelleuasaan pandangan yang bebas dari halangan. Kondisi ini didukung dengan penerangan yang kuat dari lampu jalan .Apalagi dikaitkan dengan kondisi malam hari, dimana faktor penerangan menjadi penting dalam kemampuan atau daya jangkau melihat sekeliling.

yang cukup rapat dan gerobak PKL yang diparkir di jalur lambat. Kondisi ini tidak memudahkan pejalan kaki melihat ke arah keramaian lalu lintas di malam hari, ke arah Lapangan Pancasila atau ke arah bangunan di seberang,

Kriteria Performansi menyebutkan :

Pejalan kaki menginginkan letak jalur pedestrian dekat dengan jalan raya supaya pada malam hari bisa dengan bebas melihat keindahan lampu-lampu kendaraan yang lalu lintas di jalan, keindahan bangunan di sekelilingnya pada malam hari supaya tidak monoton. Jarak pemandangan jauh 200 m-300 m

Untuk visibilitas ke jalan raya, suasana Simpang Lima pada malam hari, maka jalur pedestrian yang berdekatan dengan jalan raya yaitu di jalan yang menuju ke Simpang Lima dan jalur cepat (jl Simpang Lima) memenuhi tuntutan atribut visibilitas baik dari jarak jangkauan pandangan maupun keluasaan pandangan yang bebas dari halangan. Kondisi ini didukung dengan penerangan yang kuat dari lampu jalan. Apalagi dikaitkan dengan kondisi malam hari, dimana faktor penerangan menjadi penting dalam kemampuan atau daya jangkau melihat sekeliling.

5.2.2.3. Perilaku Pejalan Kaki

Perilaku berdasarkan waktu aktifitas, Kecenderungan pergerakan atau sirkulasi pejalan kaki berdasarkan person centered mapping dapat dilihat pada Lampiran 3. hal 239 . Dari tabel berdasarkan *place centered mapping* terlihat jumlah pejalan kaki yang melewati zona tiga tertinggi jumlahnya pada hari Sabtu sekitar 839 orang per jam. Hal ini disebabkan merupakan hari libur dan waktu luang dimana orang sudah tidak bekerja. Dikaitkan dengan motivasi datang ke Simpang

Lima , mayoritas berkunjung ke Simpang Lima adalah bertujuan untuk rekreasi sebanyak 48% dan santai sebanyak 24%.

Dikaitkan dengan tempat tujuan , zona dua merupakan jalan terdekat menuju ke Matahari, Super Ekonomi, dan Citraland , Jl KH Dahlan , Lapangan Pancasila sehingga pejalan kaki yang datang dengan sarana angkutan umum dan turun di ujung jl A Yani bila hendak ke Matahari, Super Ekonomi , Citraland dan kawasan Jl Kh Dahlan. Demikian pula pejalan kaki yang akan meninggalkan kawasan Simpang Lima dari beberapa tempat tadi. Ketiga bangunan tersebut menarik pejalan kaki dalam jumlah yang besar (Rubenstein, 1992). Kegiatan tersebut menjadi daya tarik (*pull factor*) pejalan kaki untuk melihat-lihat dan bersantai (*induce response*), Simon (1961). Waktu luang setelah bekerja merupakan waktu yang tepat untuk bersantai , rekreasi karena tidak tergesa-gesa dan tersedia waktu yang cukup.

Bagi pejalan kaki yang membawa kendaraan bermotor yang akan berkunjung ke Lapangan Pancasila atau ke kawasan lain, di Zona dua yaitu di bangunan Matahari menyediakan sarana tempat parkir untuk kendaraan roda dua dan roda empat. Tempat parkir Matahari merupakan tempat terdekat menuju ke Lapangan Pancasila, SE, Matahari, Citraland dan ke kawasan lain di Jl KH Dahlan. T

1. Malam hari pejalan kaki yang menuju maupun yang kembali dari pertokoan zona tiga atau sebaliknya cenderung melewati zona dua sebab merupakan jalan terdekat ke tempat pemberhentian kendaraan umum di ujung Jl A Yani dan relatif terang.
2. Banyaknya PKL yang menggelar dagangan di jalur pedestrian di sekitar Matahari sehingga banyak didatangi pejalan kaki

Pejalan kaki terbanyak kedua yang melewati zona dua pada hari Minggu terutama pejalan kaki karena hari Minggu masih hari libur . Jumlah pejalan kaki yang paling sedikit melewati zona dua pada hari Senin, hal ini disebabkan pada Senin bukan merupakan hari libur.

Perilaku Pejalan Kaki berdasarkan Rute perjalanan, Pengamatan pejalan kaki yang melewati zona dua menghasilkan rute perjalan yang menunjukkan rata-rata pejalan kaki melewati zona dua untuk menuju Matahari, SE dan Citraland. Dikaitkan dengan adanya tempat parkir di Matahari. Dari tempat parkir Matahari pejalan kaki menuju ke Matahari , Citraland, SE. Tempat tersebut merupakan tempat asal pergerakan pejalan kaki (*origin*) dan titik konsentrasi pejalan kaki yang akan melanjutkan perjalanannya menuju ke tempat lain (*secondary nodes*, Rubenstein 1994). Sedangkan bangunan Matahari dengan berbagai kegiatannya merupakan tempat tujuan (*destination*) pejalan kaki dan titik konsentrasi pejalan kaki (*primary nodes*) (Rubenstein 1994). Dari tempat pemberhentian kendaraan umum di Jl A Yani, pejalan kaki menuju ke Citraland melalui zona dua.

Perilaku Pejalan Kaki berdasarkan media sirkulasi , Kondisi jalur pedestrian di depan Matahari , dimanfaatkan pedagang kaki lima di kedua sisi. Masih tersisa 0,8 meter untuk lewat. Pejalan kaki berjalan berbelok-belok. Pejalan kaki memanfaatkan jalur pedestrian hanya untuk melintas . Kondisi jalur pedestrian depan Matahari tidak nyaman untuk berjalan-jalan. Di sini pejalan kaki mendapatkan penolakan adanya kondisi lingkungan yang jelek (*repelling factor*, Simon 1961). Kondisi lingkungan yang jelek membuat pejalan kaki di zona dua cenderung berjalan ingin cepat sampai dan hanya sekedar lewat (Brambila). Pejalan kaki melintasi jalur

pedestrian karena hendak menuju ke Matahari (mencapai 53 %) 445 orang per jam. Posisi jalur pedestrian melintang terhadap sirkulasi pejalan kaki yang bergerak menuju ke Matahari. Sehingga pejalan kaki cenderung hanya melintas jalur pedestrian untuk menuju ke bangunan Matahari. Pejalan kaki yang menyusuri jalur pedestrian hanya pejalan kaki yang akan membeli makanan dan minuman atau souvenir yang ditawarkan PKL.

Pejalan kaki memanfaatkan jalur lambat sebagai media sirkulasi.

Pejalan kaki yang berjalan di jalur lambat adalah pejalan kaki yang bergerak dari zona satu (JL A Yani, jl Erlangga) menuju ke zona tiga, atau dari zona tiga atau zona empat menuju ke zona satu. Posisi jalur pedestrian dan jalur lambat memanjang se arah dengan pergerakan pejalan kaki. Dari hasil wawancara dengan responden, pejalan kaki merasa tidak mempunyai jalur khusus untuk pejalan kaki (78 %) 47 orang, ada yang merasa namun digunakan oleh pedagang kaki lima (22 %) 13 orang. Kapasitas jalur pedestrian depan Matahari hanya cukup untuk berjalan satu persatu, dan lebih banyak adalah pejalan kaki yang makan dan minum, sehingga pejalan kaki enggan untuk lewat di jalur pedestrian. Pejalan kaki merasa sudah tidak dapat mempertahankan wilayahnya lagi (*Kesesakan dan crowded*) sehingga mencari alternatif ruang publik untuk berjalan yaitu jalur lambat dan jalur cepat.

Pejalan kaki cenderung melakukan gerakan horisontal (*horisontal motion*, Simon 1961) karena lebih mudah mengontrol gerakan, lebih mudah mengontrol pandangan dan lebih mudah dalam bergerak menuju ke tempat yang diinginkan. Berjalan menyusuri jalur pedestrian depan Matahari , pejalan kaki harus naik ke jalur pedestrian kemudian turun lagi karena ada entrance masuk kendaraan , naik lagi lalu

turun lagi karena terpotong oleh jalan. Panjang jalur pedestrian di depan Matahari meter, dalam jarak tersebut pejalan kaki harus mengalami hambatan dan naik turun. .

Dari pengamatan terhadap perilaku pejalan kaki dan dari hasil wawancara pejalan kaki lebih menyukai berjalan di jalur lambat karena jalannya rata, tidak naik turun. Properties jalur lambat : Permukaan rata, tinggi permukaan sama dengan tinggi permukaan jalan raya.

Menurut Calhoun (1995) tentang lingkungan mengundang dan mendatangkan perilaku . Jalur pedestrian tidak mengundang atau menghalangi perilaku pejalan kaki. Sebaliknya jalur lambat dan jalur cepat mendatangkan perilaku pejalan kaki.

Kriteria Performansi menyebutkan :

Pejalan kaki menginginkan disediakan jalur khusus untuk pejalan kaki, PKL disediakan tempat tersendiri.

Bagi pejalan kaki yang menggunakan jalur lambat sebagai alternatif akibat jalur pedestrian yang ada tidak cukup untuk sirkulasi. Dengan digunakannya jalur lambat untuk parkir kendaraan hal ini sebenarnya menimbulkan resiko bersinggungan dengan kendaraan bermotor. Namun tidak ada pilihan lain.

Shirvani (1985) mengungkapkan bahwa pejalan kaki memerlukan fasilitas yang aman terhadap bahaya kendaraan bermotor dan permukaan rata berupa jalur pedestrian (jalur pedestrian) dan terletak ditepi jalan raya. Kendaraan yang diparkir di jalur lambat, gerobak PKL menghambat pejalan kaki yang hendak menuju ke jalur pedestrian atau pejalan kaki yang hanya lewat di jalur lambat.

Sedangkan kepadatan (*Density*) menurut (Uterman , 1986) adalah situasi dimana suatu ruang untuk pejalan harus dapat memenuhi jumlah pejalan kaki yang

yang dikaitkan satuan luas ruang. Lebar jalur lambat 3 m , dengan digunakannya jalur lambat maka kapasitas jalur lambat sebagai jalur alternatif menjadi berkurang sehingga sebagian pejalan kaki memilih berjalan di jalur cepat yang mempunyai lebar 15 m.

Perilaku pejalan kaki di jalur cepat, Properties jalur cepat/jalan raya : rata, terang, beraspal , dekat dengan kendaraan umum, pandangan ke arah jalan raya, Lapangan Pancasila, lalu lintas di Simpang Lima bebas. Pejalan kaki cenderung melakukan gerakan horisontal (*horisontal motion*). Dari pengamatan terhadap perilaku pejalan kaki yang telah dilakukan dan dari hasil wawancara pejalan kaki lebih menyukai berjalan di jalan atau di jalur cepat atau di jalur pedestrian karena tidak ada hambatan, jalannya rata , sehingga bisa cepat sampai ke tujuan. Berjalan di jalur cepat yang rata pejalan kaki lebih mudah mengontrol gerakan dan mengontrol pandangan.

Dikaitkan dengan kondisi malam hari, lingkungan jalur pedestrian dan jalur lambat yang kurang terang membatasi kemampuan pejalan kaki untuk melihat ke arah sekeliling, ke arah jalur yang dilalui. Jalur cepat, atau jalan raya Simpang Lima kondisi lingkungannya lebih terang dari pada kondisi lingkungan jalur lambat maupun jalur pedestrian karena mendapatkan penerangan yang cukup dari lampu jalan.

Menurut Calhoun (1995) , tentang penyesuaian dan hubungan kemanusiaan , tentang lingkungan membatasi atau menghalangi perilaku dan lingkungan yang mengundang dan mendatangkan perilaku. Kondisi jalur cepat yang

rata, terang, mudah melihat kendaraan umum, mengundang perilaku pejalan kaki untuk berjalan di jalur cepat.

Perilaku pejalan kaki berdasarkan aktifitas , Perilaku berjalan kaki berjalan berbelok menghindari beca, menghindari kendaraan yang lewat , menghindari kerumunan orang, menghindari pejalan kaki yang berpapasan. Manusia ditolak adanya rintangan (*repelling factors*). Beca, kendaraan yang lewat, kerumunan orang merupakan rintangan atau hambatan bagi pejalan kaki dalam bergerak lurus. Akibat adanya rintangan tersebut pejalan kaki cenderung menghindarinya dan berjalan berbelok-belok.

Kesesakan yang 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. Jarak intim, fase jauh 15cm – 45 cm merupakan jarak sentuhan. Pandangan pejalan kaki distorsi karena terlalu dekat dengan pejalan kaki lainnya Jarak sosial antara pejalan kaki dengan PKL sekitar 100cm

Perilaku pejalan kaki duduk-duduk di taman., Dari data person centered mapping maupun dari place centered mapping ditemukan perilaku pejalan kaki duduk-duduk di taman pada zona dua menghadap ke arah Lapangan Pancasila. Properties : pembatas taman berupa tembok setinggi 60 cm., penerangan dari lampu jalan, bisa melihat ke arah jalan raya dengan leluasa , bangunan pada malam hari.

Menurut Maslow (1984) , kebutuhan mendasar adalah kenyamanan yaitu melepas rasa lapar, haus dan lelah. Kemampuan berjalan kaki adalah 300-400 meter

setelah jarak tersebut diperlukan suatu pemberhentian (Uterman1984). Dari hasil wawancara dengan responden kemampuan berjalan kaki adalah 100-300 meter, sehingga diharapkan setelah berjalan-jalan sambil membawa barang sejauh 100-300 meter ada tempat untuk melepaskan lelah untuk kemudian berjalan-jalan lagi. Jalur pedestrian di depan Matahari tidak mempunyai fasilitas tempat duduk.

Kenyamanan adalah suatu keadaan lingkungan yang memberi rasa yang sesuai kepada panca indera dan antropometry disertai fasilitas yang sesuai dengan kegiatannya (Weisman ,1981). Dari segi anthropometri, pembatas taman terbuat dari tembok setinggi 60 cm, dapat memenuhi kebutuhan pejalan kaki untuk duduk-duduk.

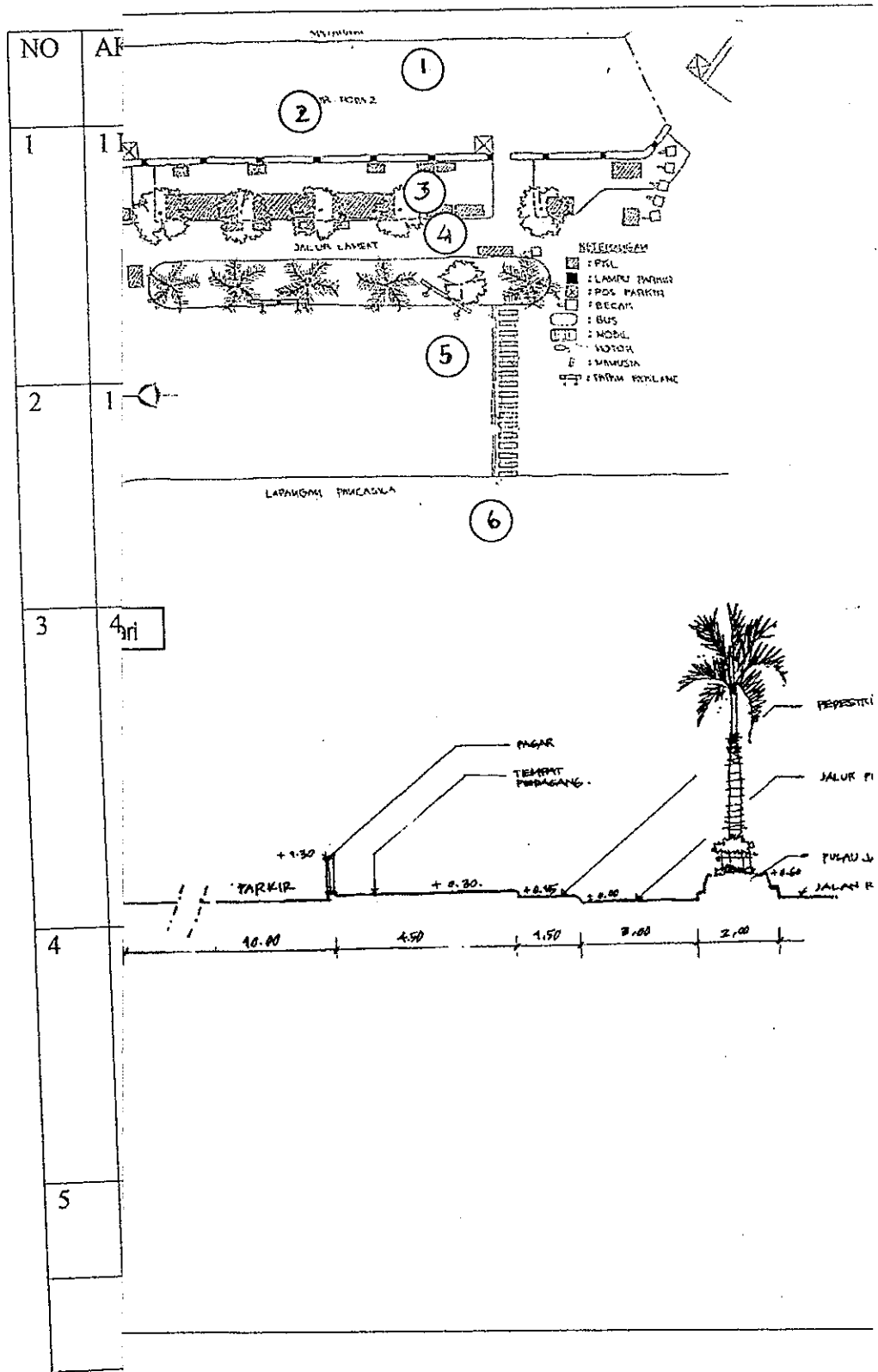
Pejalan kaki sebagian tidak menghendaki melepas lelah di tenda PKL karena mau tidak mau harus membeli dagangan yang sebenarnya tidak dibutuhkan oleh pejalan kaki. Duduk di pembatas taman di ruang terbuka merupakan fasilitas umum (*teritory publik*) sehingga tidak perlu membayar, dikaitkan dengan rekreasi

di ruang terbuka yang tidak memerlukan biaya (Hakim) , hal ini bisa dipahami. Dan dengan duduk-duduk di taman pejalan kaki tidak perlu mengeluarkan biaya.

Kriteria Performansi :

Pejalan kaki menginginkan berjalan-jalan di malam hari sambil membawa barang 100-300 meter ada tempat istirahat. Pejalan Kaki menginginkan disediakanya duduk khusus, beratap, di taman. Dari hasil wawancara diperoleh bahwa pejalan kaki merasa tidak ada fasilitas tempat duduk khusus untuk pejalan kaki di jalur pedestrian. Di jalur pedestrian jl Simpang Lima Zona dua tidak terdapat tempat duduk khusus yang memenuhi kebutuhan tersebut.

Tabel 52.
(Sabtu 28



Sementara itu taman memenuhi atribut kenyamanan, visibilitas dan motivasi rekreasi. Kondisi taman mengundang pejalan kaki menyukai duduk-duduk di tempat tersebut.

5.2.3. Zona Tiga

5.2.3.1. Jalur pedestrian ditinjau dari aspek kenyamanan :

Pada zona 3 antara jalur pedestrian jl KH Dahlan sisi utara dengan bangunan Citraland , terdapat tempat parkir. Letak jalur pedestrian demikian mengkondisikan untuk menuju bangunan dari jalur pedestrian pejalan kaki harus melintasi tempat parkir terlebih dahulu. Kenyamanan berjalan kaki adalah bergerak bebas tanpa ada halangan seperti mobil berjalan di jalan bebas hambatan. (Uterman , 1986), Kendaraan yang diparkir merupakan hambatan bagi sirkulasi pejalan kaki dalam bergerak dari jalur pedestrian menuju ke bangunan atau sebaliknya . Dari pembahasan diatas disimpulkan bahwa tata letak jalur pedestrian terhadap bangunan pada zona tiga tidak memenuhi tuntutan atribut kenyamanan.

Kapasitas jalur pedestrian sisi selatan , lebar jalur pedestrian Jl KH Dahlan sisi selatan 1 meter. Ruang yang dibutuhkan 1 orang berjalan sambil membawa barang adalah 90-120 cm. . Lebar 1 meter hanya mencukupi untuk berjalan satu orang berpapasan tanpa bersenggolan Utermann (1986). Utermann (1986) mengatakan bahwa dimensi jalur pejalan kaki untuk 2 (dua) orang minimal dimensinya 150 cm dan untuk 3 (tiga) orang minimal dimensinya 200cm.

Kapasitas jalur pedestrian di sisi utara, lebar jalur pedestrian jl KH Dahlan sisi utara 2 meter. Lebar 2 meter cukup untuk berjalan berjajar 2 orang tanpa

bersenggolan. Namun sebagian jalur pedestrian ditempati oleh pedagang kaki lima di kedua tepi jalur pedestrian. Sisa lebar jalur pedestrian 0,8 meter, hanya dapat dilalui 1 orang sambil membawa barang (Uterman, 1986). Dari pengamatan di lapangan (*person centered mapping*) pejalan kaki cenderung berjalan bersama-sama minimal dua orang. Sehingga dibutuhkan ruang gerak di jalur pedestrian minimal 2 meter bersih.

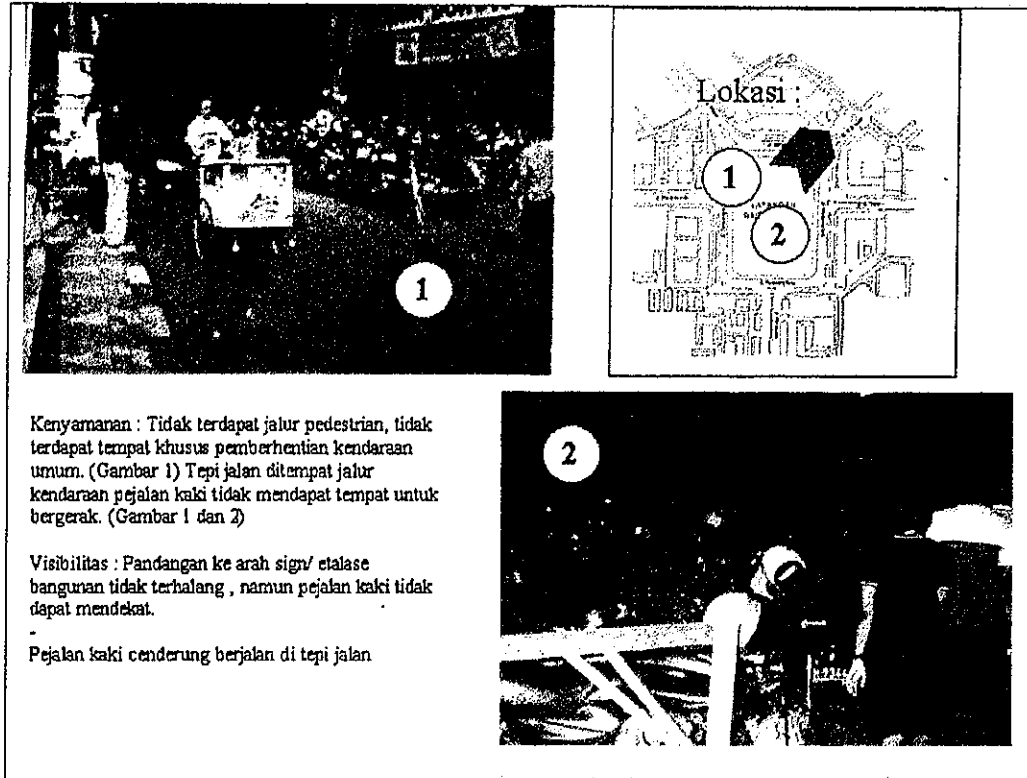
Kriteria performansi menyebutkan : Pejalan Kaki menginginkan lebar jalur pedestrian yang nyaman 2-4 meter tanpa ada halangan, tersita untuk street furniture dan PKL

Lebar jalur pedestrian Jl KH Dahlan sisi selatan 1,5 meter, menjadi berkurang karena vegetasi hingga tersisa 1,1 meter. Letak street furnitre dan vegetasi di tengah-tengah di jalur pedestrian sisi selatan Jl KH Dahlan . Letak dan kondisi street furniture yang kurang optimal menyebabkan pejalan kaki cenderung menghindari adanya street furniture dan vegetasi yang berada ditengah jalur pendetrian.

Kriteria Performansi menyebutkan : Pejalan kaki menginginkan berjalan tidak berbelok-belok.

Di jalur pedestrian Jl A Yani baik disisi utara maupun selatan tidak terdapat tempat duduk. Tidak adanya tempat untuk menghilangkan rasa lelah setelah berjalan-jalan jauh dalam jarak 100-300 meter. Kemampuan jarak tempuh orang berjalan kaki di Indonesia sekitar 400meter, untuk aktifitas berbelanja sambil membawa barang adalah 300 meter . Uterman (1984) . Namun dari data yang diperoleh kuisoner 45 % pejalan kaki merasa lelah berjalan sambil membawa barang pada malam hari 100 m, 33 % sejauh 200 meter – 300 meter 22 %.

Gambar. 32 Kenyamanan, Visibilitas Jalur Pejalan Kaki dan Perilaku Pejalan kaki di zona 3



Sumber: Hasil analisa peneliti, 2002

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 455meter.

Kriteria Performansi menyebutkan : Pejalan kaki menginginkan tempat untuk menghilangkan rasa lelah di setiap 100 meter.

Jalur pedestrian terputus oleh entrance kendaraan. Jalur pedestrian yang nyaman adalah jalur pedestrian yang rata (Uterman, 1986). Kondisi jalur pedestrian mengkondisikan pejalan kaki harus meloncat, berjalan naik turun, dapat membuat pejalan kaki lelah.

5.2.3.2. Jalur pedestrian ditinjau dari aspek visibilitas

Visibilitas ke arah bangunan perlu diamati karena berpengaruh pada sirkulasi pejalan kaki yang hendak menuju ke bangunan. Antara jalur pedestrian Jl KH Dahlan sisi utara dengan bangunan Citraland terdapat pagar terdapat PKL, Pagar Pembatas halaman, parkir. Jarak dari jalur pedestrian Jl KH Dahlan sisi utara ke bangunan 8 m. Sedangkan jalur pedestrian Jl KH Dahlan sisi selatan dengan bangunan Matahari berjarak 4 m. Jarak 8 m tersebut merupakan jarak untuk memahami ekspresi seseorang (Spreinegen,1965). Untuk mengenali entrance masuk jarak tersebut memenuhi visibilitas, tetapi untuk jarak melihat obyek yang lebih detail 3,1 m.

Selanjutnya Hesselgran, 1975 mengatakan bahwa jarak penglihatan berkaitan dengan jarak yang dirasakan secara dimensional atau geometris saja tetapi menyangkut persepsi visual dimana seseorang merasa ada tidaknya halangan untuk mencapai obyek yang dituju. Antara jalur pedestrian jl KH Dahlan sisi utara dengan bangunan terdapat pagar pembatas, PKL sehingga menghalangi visibilitas ke arah bangunan menjadi terhalang. Sedangkan sisi selatan dengan bangunan Matahari tidak terhalang.

Untuk kegiatan di ruang terbuka pada malam hari, maka kelengkapan penerangan menjadi sangat penting. Kondisi malam hari sangat berpengaruh pada jarak jangkauan pandang manusia, keamanan, rasa aman terhadap lingkungan. Visibilitas atau kemampuan memandang obyek pada malam hari dipengaruhi oleh adanya penerangan (Uterman,1986).

Menurut Uterman (1986) dan Rubenstein (1992) , jalur pejalan kaki akan mengundang apabila daya tarik antara lain berupa pemandangan yang menarik. Pada malam hari di Simpang Lima pemandangan yang menarik adalah keramaian lalu lintas yang selalu bergerak pada malam hari, bangunan, lampu warna warni dapat Obyek tersebut dapat ditangkap dengan jelas dari tepi Jl KH Dahlan. Dengan demikian berjalan-jalan di jalur pedestrian tidak membosankan karena ada pemandangan yang selalu berganti-ganti. Namun dengan digunakannya jalur pedestrian oleh PKL maka obyek tersebut sulit ditangkap oleh pejalan kaki dari jalur pedestrian.

Kriteria Performansi menyebutkan :

Pejalan kaki menginginkan letak jalur pedestrian di tepi jalan raya. Supaya pada malam hari bisa dengan bebas melihat keindahan lampu-lampu kendaraan yang lalu lintas di jalan, keindahan bangunan di sekelilingnya.

Di jalur pedestrian sisi utara Jl KH Dahlan terdapat pedagang kaki lima yang berjualan. Letak pedagang kaki lima memungkinkan pejalan kaki berjalan diantara pedagang kaki lima. Jarak yang terdekat 1 meter dari obyek yang dilihat yaitu barang dagangan PKL. Jarak 1 meter, pejalan kaki dapat melihat dengan detail barang yang ditawarkan. (Spreinegen). Adanya PKL di jalur pedestrian memenuhi atribut visibilitas.

Kriteria Performansi menyebutkan :

Pejalan kaki menginginkan pemandangan menarik dalam jarak dekat (1-5 m) antara lain adalah interior bangunan, PKL.

5.2.3.3. Perilaku Pejalan Kaki

Kondisi zona tiga yaitu ada bangunan Bangunan Matahari , Lapangan Pancasila. Di sisi selatan Jl KH Dahlan ada bangunan Matahari , sedangkan sisi Utara jl KH Dahlan terdapat bangunan Citraland. . Pergerakan pejalan kaki di zona tiga dapat dilihat pada Lampiran 4. hal 240 .

Perilaku pejalan kaki berdasarkan waktu aktifitas:, Dari tabel terlihat jumlah pejalan kaki yang beraktifitas di zona tiga tertinggi jumlahnya pada hari sabtu sekitar 5831 orang per jam hal ini disebabkan , hari Sabtu merupakan hari libur. Hal ini disebabkan merupakan hari libur dan waktu luang diman orang sudah tidak bekerja. Dikaitkan dengan motivasi datang ke Simpang Lima , mayoritas berkunjung ke Simpang Lima adalah bertujuan untuk rekreasi sebanyak 48% dan santai sebanyak 24%.

Pejalan kaki terbanyak kedua yang melewati zona tiga pada hari Minggu terutama pejalan kaki karena hari Minggu masih hari libur . Jumlah pejalan kaki yang paling sedikit melewati zona tiga pada hari Senin, hal ini disebabkan pada Senin bukan merupakan hari libur.

Dikaitkan dengan tempat tujuan. Zona tiga merupakan jalan menuju ke Citraland dan Matahari. Kegiatan di dalam kedua bangunan tersebut merupakan kegiatan campuran. Kegiatan pejalan kaki datang untuk melihat-lihat, berjalan dan berekreasi, berbelanja. Waktu yang tepat untuk menikmati suasana adalah waktu pada malam hari. Waktu dimana orang sudah selesai bekerja. Sehingga menikmati kegiatan tersebut dapat dengan waktu yang cukup , tidak tergesa-gesa.

Perilaku pejalan kaki berdasarkan rute perjalanan , Pengamatan pejalan kaki yang melewati zona tiga menghasilkan rute perjalanan yang menunjukkan rata-rata pejalan kaki melewati zona tiga untuk menuju Matahari, dan Citraland. Dikaitkan dengan adanya tempat Citraland dan tempat parkir di Matahari. Dari kedua tempat parkir Matahari pejalan kaki menuju ke Matahari , Citraland. Tempat tersebut merupakan tempat asal pergerakan pejalan kaki (*origin*) dan titik konsentrasi pejalan kaki yang akan melanjutkan perjalanannya menuju ke tempat lain (*secondary nodes*, Rubenstein 1994). Sedangkan bangunan Matahari dan Citraland dengan berbagai kegiatannya merupakan tempat tujuan (*destination*) pejalan kaki dan titik konsentrasi pejalan kaki (*primary nodes*) (Rubenstein 1994).

Sehingga pejalan kaki yang datang dengan sarana angkutan umum dari arah Jl KH Dahlan turun di ujung Jl KH Dahlan (*origin*) dan merupakan titik konsentrasi pejalan kaki (*secondary nodes*) menuju ke Citraland atau ke Matahari (*destination*) . Dari arah Jl Gajah Mada, Pandanaran turun di ujung Jl KH Dahlan (*origin*) menuju ke Matahari atau ke Citraland . Rute perjalanan dari bangunan Matahari atau Citraland menuju ke Matahari atau Citraland . Demikian pula pejalan kaki yang akan meninggalkan kawasan Simpang Lima dari beberapa tempat tadi.

Perilaku pejalan kaki berdasarkan pemanfaatan media sirkulasi , Pada zona tiga ditemukan bahwa berjalan menyeberang jalan KH Dahlan lebih banyak dilakukan pejalan kaki dari pada beraktifitas di jalur pedestrian. Kondisi lingkungan zona tiga jelek, tidak adanya kelengkapan jalur pedestrian di Jl KH Dahlan sisi utara maupun sisi selatan membuat berjalan kaki menjadi tidak nyaman. Pejalan kaki di zona tiga cenderung berjalan ingin cepat sampai dan hanya sekedar lewat (Brambila).

5.2.4. Zona Empat

5.2.4.1. Jalur pedestrian ditinjau dari aspek kenyamanan

Antara jalur pedestrian jl Simpang Lima depan hotel Ciputra dengan bangunan terdapat tempat parkir. Letak jalur pedestrian demikian mengkondisikan untuk menuju bangunan dari jalur pedestrian pejalan kaki harus melintasi tempat parkir terlebih dahulu. Kenyamanan berjalan kaki adalah bergerak bebas tanpa ada halangan seperti mobil berjalan di jalan bebas hambatan. (Uterman 1986), Kendaraan yang diparkir merupakan hambatan bagi sirkulasi pejalan kaki dalam bergerak dari jalur pedestrian menuju ke bangunan atau sebaliknya .

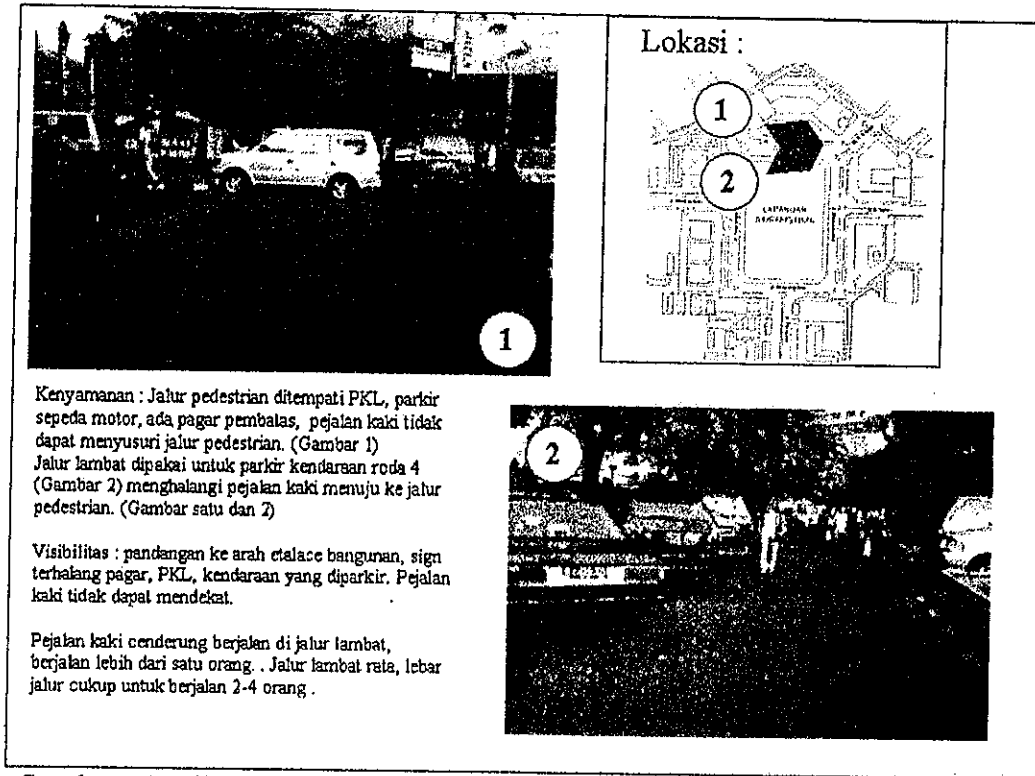
Antara jalur pedestrian depan hotel Ciputra dengan jalan Simpang Lima terdapat jalur lambat dan taman. Kondisi ini mengakibatkan pejalan kaki untuk menuju ke jalan raya dari jalur pedestrian harus menyusuri, melintas jalur lambat, mengitari taman baru sampai ke jalan. Pejalan kaki bergerak bebas tanpa ada halangan seperti mobil berjalan di jalan bebas hambatan. (Uterman 1986). Letak jalur pedestrian mengakibatkan sirkulasi pejalan kaki menuju ke jalan raya terhambat dan tidak lancar serta berbelok-belok. Kondisi ini menunjukkan letak jalur pedestrian zona dua terhadap jalan raya tidak memenuhi tuntutan atribut kenyamanan

Kriteria Performansi menyebutkan :

Pejalan kaki menginginkan jalur pedestrian terletak di tepi jalan raya.

Berjalan tidak bersenggolan dengan kendaraan, beca, taxi atau kendaraan umum, berjalan tidak tersandung, jatuh ke lobang

Gambar 33: Kenyamanan, Visibilitas jalur pedestrian dan Perilaku Pejalan Kaki Zona 4



Kenyamanan : Jalur pedestrian ditempati PKL, parkir sepeda motor, ada pagar pembatas, pejalan kaki tidak dapat menyusuri jalur pedestrian. (Gambar 1)
 Jalur lambat dipakai untuk parkir kendaraan roda 4 (Gambar 2) menghalangi pejalan kaki menuju ke jalur pedestrian. (Gambar satu dan 2)

Visibilitas : pandangan ke arah etalase bangunan, sign terhalang pagar, PKL, kendaraan yang diparkir. Pejalan kaki tidak dapat mendekat.

Pejalan kaki cenderung berjalan di jalur lambat, berjalan lebih dari satu orang. Jalur lambat rata, lebar jalur cukup untuk berjalan 2-4 orang.

Sumber : Hasil analisa peneliti, 2002.

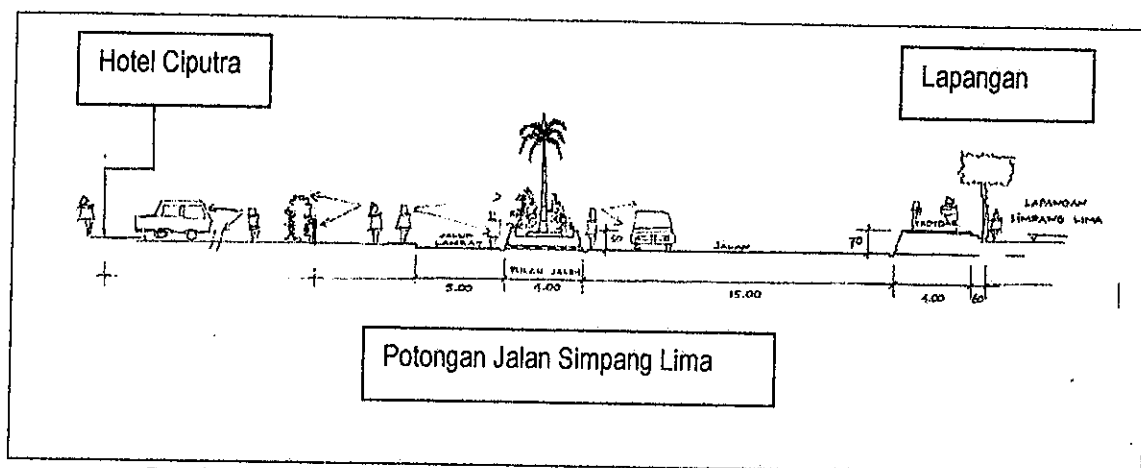
Jalur pedestrian Jl Simpang Lima di depan hotel Ciputra memiliki lebar 3 m. Namun dengan adanya parkir di jalur lambat, dimensi efektif ruang gerak pejalan kaki menjadi sekitar 2 meter. Utermann (1984) mengatakan bahwa dimensi jalur pejalan kaki untuk 2 (dua) orang minimal dimensinya 150 cm. Lebar yang tersisa di pedestrian 2 meter. Sedangkan kenyamanan berjalan adalah dua orang berpapasan tanpa bersenggolan yaitu lebar 2 meter. Dari pengamatan di lapangan, jalur pedestrian di depan hotel Ciputra juga dimanfaatkan untuk meletakkan pot bunga dengan diameter 1 meter. Sehingga praktis lebar efektif tersisa adalah satu meter. Dari kondisi tersebut menunjukkan bahwa kapasitas jalur pedestrian tidak mencukupi Kriteria performansi menyebutkan : Pejalan Kaki menginginkan lebar jalur pedestrian yang nyaman 2-4 meter tanpa ada halangan, tersita untuk street furniture dan PKL

5.2.4.3. Jalur pedestrian ditinjau dari aspek visibilitas

Antara jalur pedestrian dengan bangunan terdapat pagar terdapat PKL, Pagar Pembatas halaman, parkir. Jarak dari jalur pedestrian ke bangunan Matahari 10 m. Jarak 10 m tersebut merupakan jarak untuk memahami ekspresi seseorang (Spreinegen,1965). Untuk mengenali obyek jarak tersebut memenuhi visibilitas, tetapi untuk jarak melihat obyek yang lebih detail 3,1 m.

Selanjutnya Hesselgran (1975), mengatakan bahwa jarak penglihatan berkaitan dengan jarak yang dirasakan secara dimensional atau geometris saja tetapi menyangkut persepsi visual dimana seseorang merasa ada tidaknya halangan untuk mencapai obyek yang dituju. Antara jalur pedestrian dengan bangunan terdapat pagar pembatas setinggi 120 cm sehingga menghalangi visibilitas ke arah bangunan.

Gambar 34. Visibilitas Jalur Pedestrian di Zona 4



Sumber : Hasil Analisa peneliti, 2002

Untuk kegiatan di ruang terbuka pada malam hari, maka kelengkapan penerangan menjadi sangat penting. Kondisi malam hari sangat berpengaruh pada

jarak jangkauan pandang manusia, keamanan, rasa aman terhadap lingkungan. Visibilitas atau kemampuan memandang obyek pada malam hari dipengaruhi oleh adanya penerangan (Uterman,1984). Dengan demikian jalur pedestrian di jalan Simpang Lima tidak memenuhi atribut visibilitas ke arah bangunan Matahari.

Jarak antara jalur pedestrian dengan jalan raya 8 m . Atau ke Lapangan Pancasila 20 m. Pandangan yang diinginkan keindahan sekitar dan arah datangnya kendaraan umum, kondisi lalu lintas. Ada tidaknya halangan mempengaruhi pandangan seperti diungkapkan Spreiregen (1965) tentang pandangan normal menurut jarak mengenali muka seseorang (24,5 m) memahami ekspresi (10,5 m) dan melakukan percakapan (3,1 m). Jarak 20, m membuat obyek sulit ditangkap oleh pejalan kaki.

Selanjutnya Hesselgran, 1975 mengatakan bahwa jarak penglihatan berkaitan dengan jarak yang dirasakan secara dimensional atau geometris saja tetapi menyangkut persepsi visual dimana seseorang merasa ada tidaknya halangan untuk mencapai obyek yang dituju. Dari jalur pedestrian ke jalan Simpang Lima atau ke arah lapangan Pancasila lebih dekat, namun terhalang oleh taman dengan vegetasi yang cukup rapat dan kendaraan yang diparkir di jalur lambat. Kondisi ini tidak memudahkan pejalan kaki melihat ke arah kendaraan umum, ke arah keramaian lalu lintas, ke arah Lapangan Pancasila atau ke arah bangunan di seberang,

Kondisi : jarak jalur lambat dengan bangunan 16 m. Antara bangunan ada PKL, pagar pembatas, parkir. Jarak 16 m yang dapat ditangkap obyek tersebut Pandangan ke arah bangunan ada halangan PKL, pagar pembatas, kendaraan yang diparkir. Dengan demikian tuntutan visibilitas tidak terpenuhi . Pandangan ke arah

jalan raya . Antara jalur lambat dengan jalan raya terdapat taman. Jarak 0-5 m yang dapat ditangkap obyek tersebut. Pandangan ke arah bangunan ada halangan. Pejalan kaki yang bersantai atau rekreasi melihat sekeliling Simpang Lima pada malam hari cenderung memilih jalur cepat daripada di jalur pedestrian. Bagi yang hanya lewat tidak menjadi masalah melalui jalur pedestrian

Kriteria Performansi menyebutkan :

Pejalan kaki menginginkan letak jalur pedestrian dekat dengan jalan raya supaya pada malam hari bisa dengan bebas melihat keindahan lampu-lampu kendaraan yang lalu lintas di jalan, keindahan bangunan di sekelilingnya pada malam hari supaya tidak monoton. Jarak pemandangan jauh 200 m, 300 m

Untuk visibilitas ke jalan raya, suasana Simpang Lima pada malam hari, maka jalur pedestrian yang berdekatan dengan jalan raya yaitu di jalan yang menuju ke Simpang Lima dan jalur cepat (Jl Simpang Lima) memenuhi tuntutan attribute visibilitas baik dari jarak jangkauan pandangan maupun kelleuasaan pandangan yang bebas dari halangan. Kondisi ini didukung dengan penerangan yang kuat dari lampu jalan dan mampu menjangkau .Apalagi dikaitkan dengan kondisi malam hari, dimana faktor penerangan menjadi penting dalam kemampuan atau daya jangkau melihat sekeliling.

5.2.4.5. Perilaku Pejalan Kaki

Kondisi zona empat yaitu ada bangunan Hotel Ciputra , Bangunan Matahari , Lapangan Pancasila, Bangunan Masjid Baiturahman.. Jalur pedestrian Jl Simpang

Lima depan Hotel Ciputra mempunyai perkerasan relatif lebar (5 m). Kecenderungan pergerakan pejalan kaki dapat dilihat pada Lampiran 5. hal 241 .

Perilaku Pejalan Kaki Berdasarkan waktu aktifitas, Dari tabel terlihat jumlah pejalan kaki yang beraktifitas zona empat tertinggi jumlahnya pada hari Minggu sekitar 545 orang per jam , sedangkan hari Sabtu 505 per jam hal ini disebabkan , hari Minggu dan Sabtu merupakan hari libur.

Sabtu merupakan hari libur. Hal ini disebabkan merupakan hari libur dan waktu luang diman orang sudah tidak bekerja. Dikaitkan dengan motivasi datang ke Simpang Lima , mayoritas berkunjung ke Simpang Lima adalah bertujuan untuk rekreasi sebanyak 48 % dan santai sebanyak 24%. Pejalan kaki terbanyak kedua yang melewati zona empat adalah pada hari Minggu terutama pejalan kaki karena hari Minggu masih hari libur . Jumlah pejalan kaki yang paling sedikit melewati zona empat pada hari Senin, hal ini disebabkan pada Senin bukan merupakan hari libur.

Dikaitkan dengan tempat tujuan, Mayoritas pejalan kaki yang melalui zona empat berjalan menuju ke zona tiga (Citriland, Matahari, Jl KH Dahlan) . Matahari dan Citriland merupakan bangunan komersial dengan beragam kegiatan (*mixed-use*) . Kegiatan pejalan kaki datang untuk melihat-lihat, berjalan dan berekreasi, berbelanja. Waktu yang tepat untuk menikmati suasana adalah waktu pada malam hari. Waktu dimana orang sudah selesai bekerja. Sehingga menikmati kegiatan tersebut dapat dengan waktu yang cukup , tidak tergesa-gesa.

Perilaku Pejalan Kaki Berdasarkan Rute perjalanan , Berdasarkan rute perjalanan, mayoritas pejalan kaki yang melalui zona empat adalah pejalan kaki yang hanya lewat dari kawasan di zona tiga untuk menuju ke kawasan di zona lima atau

sebaliknya. Zona empat merupakan jalan terdekat menuju ke Matahari , kawasan Pertokoan Jl KH Dahlan, Citraland pintu Timur dari arah barat (Gajah Mada Baiturrahman, Pandanaran). Sehingga pejalan kaki yang datang dengan sarana angkutan umum dan turun di ujung jl Gajah Mada atau Masjid Baiturrahman (*origin, secondary nodes*) , bila hendak menuju ke Matahari, Citraland pintu Timur (*origin dan primary nodes*) dan kawasan Jl Kh Dahlan. Atau turun diujung Jl KH Dahlan untuk menuju ke Jl Gajah Mada , atau ke Baiturrahman.

Hotel Citraland yang ada di zona empat tidak menjadi tempat tujuan pejalan kaki yang melalui zona empat. Pengunjung Hotel Ciputra hampir semuanya menggunakan kendaraan roda empat yang diparkir di tempat parkir hotel. Hanya waktu-waktu saat ada kegiatan di hotel , parkir pengunjung hotel meluap hingga ke jalur lambat, dan jalur cepat. Pejalan kaki yang berasal dari kendaraan yang diparkir (*origin*) yang menuju ke hotel Ciputra (*destination*).

Perilaku pejalan kaki berdasarkan media aktifitas, Kondisi jalur pedestrian : terdapat pot bunga, pagar pengarah sirkulasi. Pada malam hari di zona empat ditemukan bahwa pejalan kaki memilih beraktifitas di badan jalan yaitu jalur lambat dan jalur cepat dari pada beraktifitas di jalur pedestrian.

Pejalan kaki berjalan di jalur lambat, Pada malam hari jalur lambat di depan hotel Ciputra dipenuhi oleh parkir kendaraan roda empat pejalan kaki yang akan mendekat atau melalui jalur pedestrian kesulitan karena terhalang oleh parkir (*confident lavoident conflict*). Pejalan kaki akan cenderung memutar atau berjalan menjauh apabila ada halangan (Brambila) atau mendapat faktor penolakan (*repelling*

factor) sehingga memilih alternatif media sirkulasi yaitu jalur lambat dan tepi jalan raya Jl Simpang Lima (jalur cepat) depan hotel Ciputra.

Pejalan Kaki berjalan di Jalur cepat, Suasana pada malam hari di lingkungan jalur pedestrian dan jalur lambat depan hotel Ciputra remang-remang kurang penerangan, karena sinar dari lampu jalan di Jl Simpang Lima terhalang oleh kerapatan vegetasi di taman depan Hotel Ciputra. Properties jalur cepat adalah kondisi lingkungan cukup terang, jalannya beraspal rata, pandangan ke arah jalan raya tidak terhalang.

Suatu lingkungan yang mengundang perilaku dan menghalangi perilaku. Jalur pedestrian tidak disukai untuk dilalui, properti yang ada dari tuntutan attribute visibilitas tidak optimal. Properti jalur lambat juga tidak optimal memenuhi attribute visibilitas, namun pejalan kaki masih ada yang mau memanfaatkan sebagai jalur sirkulasi. Properti jalur cepat mengundang perilaku negatif karena memiliki attribute visibilitas sehingga lebih disukai untuk dilalui atau untuk beraktifitas pejalan kaki. sedangkan fungsi utama dari jalur cepat adalah sebagai wadah sirkulasi kendaraan.

5.2.5. Zona Lima

5.2.5.1. Jalur pedestrian ditinjau dari aspek kenyamanan

Pada zona 5 antara jalur pedestrian jl Gajah Mada sisi timur dengan bangunan Citraland , jalur pedestrian Jl Gajah Mada sisi barat dengan bangunan Masjid Baiturrahman erdapat tempat parkir. Letak jalur pedestrian demikian mengkondisikan untuk menuju bangunan dari jalur pedestrian pejalan kaki harus melintasi tempat parkir terlebih dahulu.

Kenyamanan berjalan kaki adalah bergerak bebas tanpa ada halangan seperti mobil berjalan di jalan bebas hambatan. (Uterman,1986), Kendaraan yang diparkir merupakan hambatan bagi sirkulasi pejalan kaki dalam bergerak dari jalur pedestrian menuju ke bangunan atau sebaliknya .

Kriteria Performansi menyebutkan :

Pejalan kaki menginginkan letak jalur pedestrian berada di tepi jalan raya

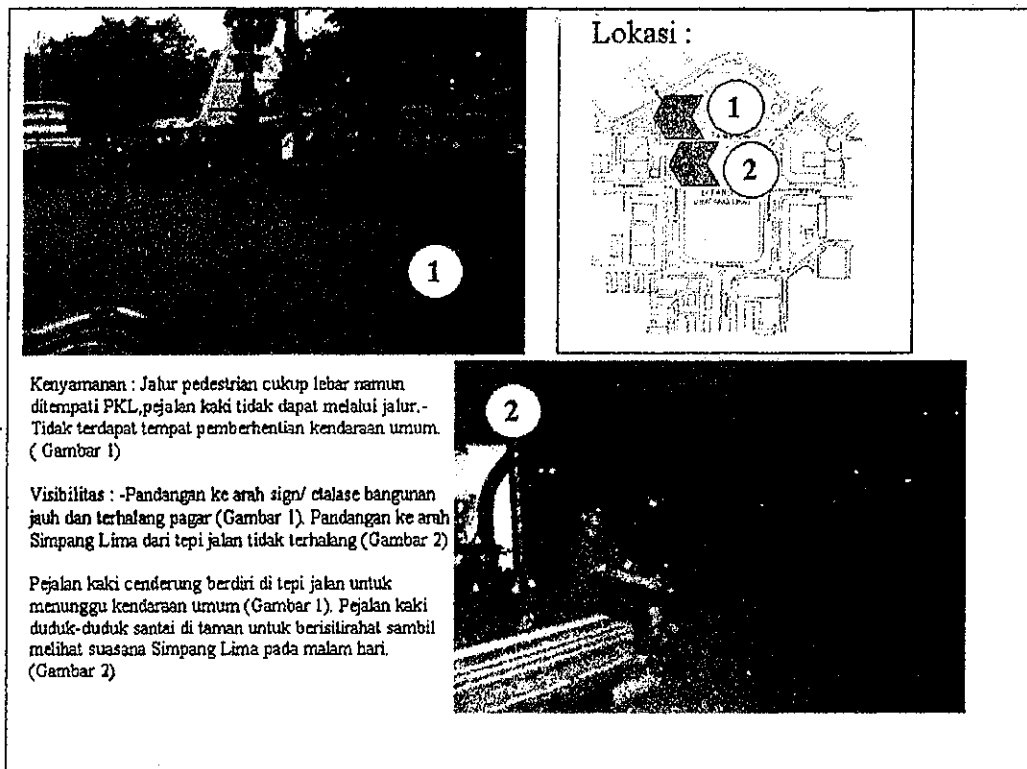
Lebar jalur pedestrian Jl Gajah Mada sisi selatan 1 meter. Lebar 1 meter hanya mencukupi untuk berjalan satu orang berpapasan tanpa bersenggolan Utermann (1986). Namun kapasitas tersebut menjadi berkurang karena ada pemanfaatan jalur pedestrian untuk street furniture berupa tempat sampah, sehingga tersisa lebar 50 cm.

Jalur pedestrian jalan Gajah Mada sisi barat ., Lebar jalur pedestrian jl Gajah Mada sisi barat 3 meter. Lebar 3 meter cukup untuk berjalan berjajar 4 orang berjajar tanpa bersenggolan (Uterman, 1986). Namun jalur pedestrian ditempati oleh pedagang kaki lima di kedua tepi jalur pedestrian sehingga praktis tidak dapat dilalui oleh pejalan kaki. Dari pengamatan di lapangan (person centered mapping) pejalan

kaki cenderung berjalan bersama-sama minimal dua orang. Sehingga dibutuhkan ruang gerak di jalur pedestrian minimal 2 meter bersih.

Kriteria performansi menyebutkan : Pejalan Kaki menginginkan lebar jalur pedestrian yang nyaman 2-4 meter tanpa ada halangan, tersita untuk street furniture dan PKL

Gambar 35. Kenyamanan, Visibilitas dan Perilaku Pejalan kaki di Zona 5



Sumber : Hasil analisa peneliti, 2002

Lebar jalur pedestrian Jl Gajah Mada sisi timur 1 meter, menjadi berkurang karena street furniture . Letak street furnitre dan vegetasi di tengah-tengah di jalur pedestrian sisi selatan Jl Gajah Mada. Letak street furniture menyebabkan pejalan kaki cenderung menghindar.

Kriteria Performansi menyebutkan : Pejalan kaki menginginkan berjalan tidak berbelok-belok.

Jalur pedestrian sisi timur terputus oleh entrance kendaraan menuju ke Citraland, demikian pula sisi barat. Jalur pedestrian yang nyaman adalah jalur pedestrian yang rata (Uterman, 1986). Kondisi jalur pedestrian mengkondisikan pejalan kaki harus meloncat, berjalan naik turun, dapat membuat pejalan kaki lelah.

Di jalur pedestrian Jl Gajah Mada baik disisi timur maupun barat tidak terdapat tempat duduk. Tidak adanya tempat untuk menghilangkan rasa lelah setelah berjalan-jalan jauh dalam jarak 100-300 meter. Dari data yang diperoleh kuisoner 45 % pejalan kaki merasa lelah berjalan sambil membawa barang pada malam hari 100 m, 33 % sejauh 200 m- 300m 22 % dari 60 responden.

Kriteria Performansi menyebutkan : Pejalan kaki menginginkan tempat untuk menghilangkan rasa lelah di setiap 100 meter.

5.2.5.2. Visibilitas

Visibilitas ke arah bangunan perlu diamati karena berpengaruh antara jalur pedestrian Jl Gajah Mada sisi timur dengan bangunan Citraland terdapat pagar pembatas halaman, parkir. Jarak dari jalur pedestrian Jl KH Dahlan sisi utara ke bangunan 6 m. Sedangkan jalur pedestrian Jl Gajah Mada sisi barat dengan bangunan Masjid Baiturrahman berjarak 10 m. Antara jalur pedestrian dengan bangunan terdapat parkir . Jarak 10 m tersebut merupakan jarak untuk memahami ekspresi seseorang (Spreinegen, 1965). Sedangkan jarak 4 meter untuk jarak melihat obyek yang lebih detail.

Selanjutnya Hesselgran, 1975 mengatakan bahwa jarak penglihatan berkaitan dengan jarak yang dirasakan secara dimensional atau geometris saja tetapi menyangkut persepsi visual dimana seseorang merasa ada tidaknya halangan untuk mencapai obyek yang dituju. Antara jalur pedestrian Jl Gajah Mada sisi timur dengan Citraland terdapat pagar pembatas sehingga menghalangi visibilitas ke arah bangunan. Sedangkan jalur pedestrian sisi barat dengan bangunan Masjid Baiturahman terhalang oleh pagar pembatas, dan pk1 yang berjualan di jalur pedestrian.

Menurut Richard Uterman (1984) dan Rubenstein (1992) , jalur pejalan kaki akan mengundang apabila daya tarik antara lain berupa pemandangan yang menarik. Pada malam hari di Simpang Lima pemandangan yang menarik adalah keramaian lalu lintas yang selalu bergerak pada malam hari, bangunan, lampu warna warni.

Obyek tersebut dapat ditangkap dengan jelas dari tepi Jl Gajah Mada. Dengan demikian berjalan-jalan di jalur pedestrian tidak membosankan karena ada pemandangan yang selalu berganti-ganti. Namun dengan digunakannya jalur pedestrian oleh PKL di jalur pedestrian sisi barat Jl Gajah Mada ,maka obyek tersebut sulit ditangkap oleh pejalan kaki dari jalur pedestrian.

Kriteria Performansi menyebutkan :

Pejalan kaki menginginkan letak jalur pedestrian di tepi jalan raya. Supaya pada malam hari bisa dengan bebas melihat keindahan lampu-lampu kendaraan yang lalu lintas di jalan, keindahan bangunan di sekelilingnya.

5.2.5. 3. Perilaku Pejalan Kaki

Kondisi zona lima yaitu ada bangunan Citraland, Bangunan Masjid Baiturahman.. Jalur pedestrian Jl Gajah Mada sisi timur mempunyai perkerasan relatif lebar (5 m) dan sisi barat mempunyai lebar relatif kecil . Pergerakan pejalan kaki dapat dilihat pada Lampiran 6. hal 242 .

Perilaku pejalan kaki di zona lima pada sore hingga malam hari : berjalan menyeberang, berjalan menyusuri jalur pedestrian , berdiri di badan jalan menunggu kendaraan umum, duduk-duduk di taman dan duduk di pembatas selokan

Perilaku Pejalan Kaki Berdasarkan Waktu Aktifitas :

Dari tabel terlihat jumlah pejalan kaki yang melewati zona lima tertinggi jumlahnya pada hari Sabtu sekitar 4545 orang perjam hal ini disebabkan , hari Sabtu merupakan hari libur.

Zona lima merupakan jalan terdekat menuju ke Citraland pintu barat, kawasan Pertokoan Jl Gajah Mada, ke Matahari. Bangunan Citraland, Matahari merupakan bangunan komersial dengan kegiatan campuran, yang menarik pejalan kaki untuk berjalan-jalan, berbelanja, bersantai. Kegiatan tersebut sering dilakukan pada waktu luang yaitu setelah orang bekerja, atau pada hari libur (Rubenstein 1994).

Masjid Baiturrahman, Lapangan Pancasila , Jl Gajah Mada , sehingga pejalan kaki yang datang dengan sarana angkutan umum dan turun di ujung Jl Gajah Mada atau bila hendak ke Lapangan Pancasila , Matahari, Citraland pintu Barat dan pertokoan kawasan Jl Gajah Mada bahkan lebih jauh lagi menuju ke kawasan Jl Kh Dahlan. Atau turun diujung Jl Gajah Mada untuk menuju ke Jl Gajah Mada , atau ke

Baiturrahman, ke arah Citraland pintu Timur. Demikian pula pejalan kaki yang akan meninggalkan kawasan Simpang Lima dari beberapa tempat tadi.

1. Bagi pejalan kaki yang membawa kendaraan bermotor yang akan berkunjung ke Lapangan Pancasila atau ke kawasan lain, di zona lima yaitu di bangunan , Citraland sarana tempat parkir untuk kendaraan roda dua dan roda empat. Sedangkan tempat parkir di hotel Ciputra diperuntukkan khusus tamu hotel. Tempat parkir Citraland pintu barat merupakan tempat terdekat menuju ke Lapangan Pancasila, Citraland dan ke kawasan lain di Simpang Lima. Tempat parkir di Masjid Baiturrahman walaupun tidak dilarang untuk umum, tetapi tidak banyak pejalan kaki yang memanfaatkan tempat parkir di Masjid Baiturrahman sebagai transit untuk menuju ke tempat lain di kawasan Simpang Lima.
2. Pejalan kaki yang menuju maupun yang kembali dari pertokoan zona empat atau sebaliknya cenderung melewati zona lima sebab merupakan jalan terdekat ke tempat pemberhentian kendaraan umum di ujung Jl Gajah Mada.
3. Banyaknya PKL yang menggelar dagangan di jalur pedestrian Jl Gajah Mada sisi barat.

Pejalan kaki terbanyak kedua yang melewati zona lima adalah pada hari Minggu terutama pejalan kaki karena hari Minggu masih hari libur . Jumlah pejalan kaki yang paling sedikit melewati zona lima pada hari Senin, hal ini disebabkan pada Senin bukan merupakan hari libur.

Perilaku pejalan kaki berdasarkan rute perjalanan, Pengamatan pejalan kaki yang melewati zona lima menghasilkan rute perjalanan yang menunjukkan rata-

rata pejalan kaki melewati zona lima untuk menuju Matahari, dan Citraland atau ke Jl Gajah Mada. Pada zona lima ini tidak ada aliran pergerakan pejalan kaki yang cukup kuat dari bangunan yang berdekatan yaitu dari Masjid Baiturrahman, atau dari tempat parkir di menuju ke bangunan atau tempat parkir Citraland. Kondisi ini sangat berbeda dengan zona satu dan zona tiga, dimana terjadi aliran pergerakan pejalan kaki yang cukup kuat dari bangunan yang berdekatan .

Rute perjalanan yang banyak terjadi adalah dari tempat pemberhentian kendaraan umum di depan Masjid Baiturrahman kemudian menyeberang jalan Gajah Mada menuju ke Citraland pintu Barat. Tempat pemberhentian kendaraan umum tersebut menjadi tempat asal pergerakan (*origin*) dan titik konsentrasi pejalan kaki (*secondary nodes*) , sedangkan Citraland pintu barat menjadi tempat tujuan pergerakan (*destination*) dan merupakan titik konsentrasi pejalan kaki (*primary nodes*)

Perilaku pejalan kaki berdasarkan media aktifitas , Pada zona lima dari sore hingga malam hari didapatkan bahwa pejalan kaki di zona lima lebih banyak jalur pedestrian sebagai lintasan untuk menuju ke tempat parkir atau menuju ke bangunan . Kondisi ini terjadi di jalur pedestrian sisi timur Jl Gajah Mada. Pejalan kaki yang memanfaatkan jalur pedestrian sebagai wadah sirkulasi hanya terjadi di di jalur pedestrian Jl Gajah Mada sisi timur (depan Citraland pintu barat).

Pejalan kaki yang memanfaatkan jalur pedestrian di Jl Gajah Mada sisi barat, jalur pedestrian di depan Masjid Baiturrahman di zona lima adalah pejalan kaki yang berkunjung ke pedagang kaki lima lesehan yang berjualan makanan dan minuman. Situasi jalur pedestrian pada daerah ini adalah lebar jalur pedestrian yang ada tersisa 1, 5 meter. Sebagian besar jalur lambat di depan Masjid Baiturrahman dipenuhi oleh

parkir kendaraan bermotor pengunjung PKL makanan dan minuman, pedagang kaki lima. Kondisi penerangan cukup terang, diperoleh dari lampu jalan dimana sinarnya tidak terhalang oleh vegetasi di taman.

Perilaku pejalan kaki duduk-duduk di pulau jalan. Duduk-duduk dipulau jalan untuk melihat suasana Simpang Lima pada malam hari. Tempat yang menjadi alternatif tempat duduk adalah pulau jalan Jl. Gajah mada. Di zona lima di pulau jalan di tengah Jl Gajah Mada mendapat penerangan yang cukup dari lampu jalan yang ada di pulau jalan. Pada Sabtu malam, Jl Gajah Mada di sisi timur atau di jalur yang menuju ke Simpang Lima di tutup dari kendaraan umum. Pejalan kaki bebas bergerak dan berjalan di jalan. Dari pulau jalan pandangan ke arah sekeliling bebas tidak ada halangan. Dari sini pandangan ke arah Lapangan Pancasila dan bangunan di sekeliling lapangan juga tidak ada. Sirkulasi lalu lintas pada malam hari juga dapat ditangkap dengan jelas.

Dari hasil wawancara dengan responden kondisi lingkungan yang cukup terang, pandangan bebas ke arah sekeliling, tidak ada hambatan dari lalu lintas kendaraan membuat pulau jalan di Jl Gajah Mada di bawah-bawah lampu jalan mengundang pejalan kaki untuk duduk-duduk sambil menikmati suasana Simpang Lima pada malam hari. Pejalan kaki dengan motivasi bersantai, rekreasi menikmati suasana Simpang Lima di malam hari memerlukan tempat duduk yang nyaman sesuai dengan motivasinya tersebut. Jalur pedestrian di Jl Gajah Mada tidak memiliki kelengkapan jalur pedestrian (street furniture) berupa tempat duduk.

Secara anthropometry tinggi pulau jalan dan materinya yang terbuat dari beton sesuai untuk memenuhi kebutuhan tempat duduk bagi pejalan kaki (Weisman

,1981). Dari tuntutan visibilitas ke arah lingkungan dan ke arah Lapangan Pancasila tanpa ada halangan (Heselgran ,1981) terpenuhi dari pulau jalan di Jl Gajah Mada. Menurut Uterman kenyamanan berjalan kaki dipengaruhi cuaca dan waktu. Pulau jalan di jl Gajah Mada selalu dalam keadaan kering karena berada di jalan yang terbuat dari aspal sehingga tidak akan becek bila kena hujan.

5.2.6. Zona Enam

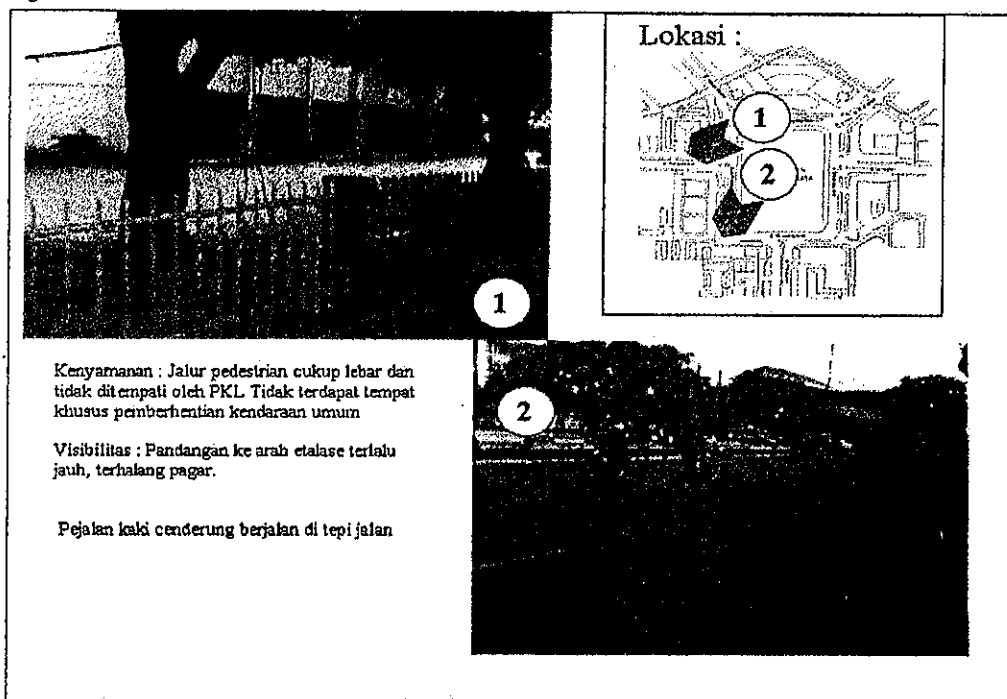
5.2.6.1. Jalur pedestrian ditinjau dari aspek kenyamanan

Jalur pedestrian Jl Simpang Lima di depan Masjid Baiturahman dan Pertokoan Gajah Mada memiliki lebar 6 m. Namun dengan adanya PKL di jalur pedestrian , dimensi efektif ruang gerak pejalan kaki menjadi sekitar 1,5 meter. Dimensi jalur pejalan kaki untuk 2 (dua) orang minimal dimensinya 1,50 m., (Utermann , 1984).

Kriteria performansi menyebutkan : Pejalan Kaki menginginkan lebar jalur pedestrian yang nyaman 2-4 meter tanpa ada halangan, tersita untuk street furniture dan PKL

Jalur pedestrian Jl Pandanaran , Lebar jalur pedestrian mempunyai lebar 1,5 meter, cukup untuk berjalan berjajar 2 orang tanpa bersenggolan (Uterman, 1984) . Di beberapa bagian jalur pedestrian ditempati oleh pedagang kaki lima. Pada bagian yang ditempati pedagang kaki lima praktis tidak dapat dilalui oleh pejalan kaki. Dari pengamatan di lapangan , pejalan kaki cenderung berjalan bersama-sama minimal dua orang. Sehingga dibutuhkan ruang gerak di jalur pedestrian minimal 2 meter bersih.

Gambar 36: Kenyamanan, Visibilitas Jalur Pedestrian dan Perilaku Pejalan Kaki Zona 6



Sumber; Hasil analisa peneliti, 2002.

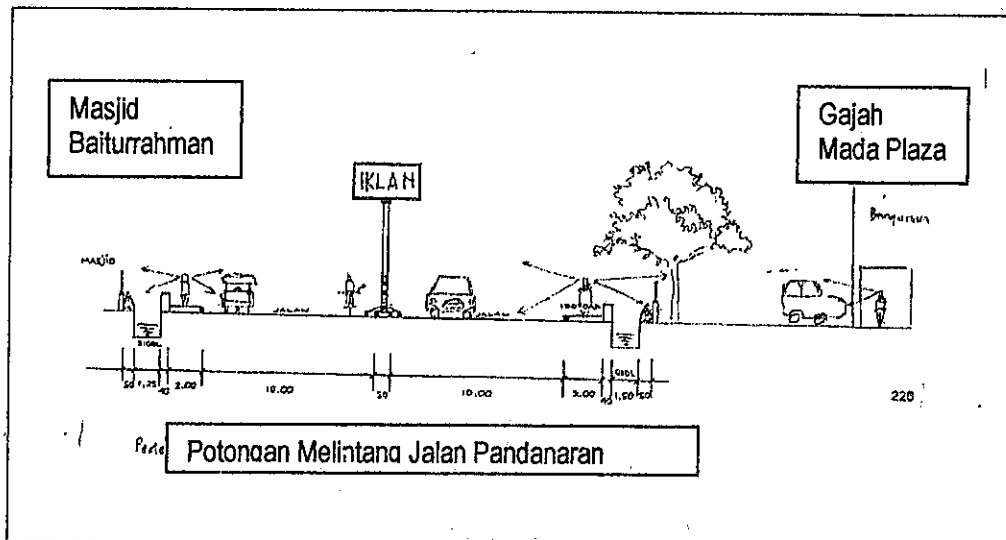
Kriteria performansi menyebutkan : Pejalan Kaki menginginkan lebar jalur pedestrian yang nyaman 2-4 meter tanpa ada halangan, tersita untuk street furniture dan PK

5.2.6.2. Jalur pedestrian ditinjau dari aspek visibilitas

Antara jalur pedestrian Jl Pandanaran sisi utara dan sisi selatan dengan bangunan terdapat pagar terdapat PKL, pagar pembatas halaman dan parkir. Jarak

dari jalur pedestrian ke bangunan 10 m. Jarak 10 m tersebut merupakan jarak untuk memahami ekspresi seseorang (Spreinegen,1965). Untuk mengenali entrance masuk jarak tersebut memenuhi visibilitas, tetapi untuk jarak melihat obyek yang lebih detail 3,1 m.

Gambar 37. Visibilitas Jalur Pedestrian Jalan Pandanaran



Sumber: Hasil analisa peneliti, 2002

Selanjutnya Hesselgran, 1975 mengatakan bahwa jarak penglihatan juga menyangkut persepsi visual dimana seseorang merasa ada tidaknya halangan untuk mencapai obyek yang dituju. Antara jalur pedestrian dengan bangunan terdapat pagar pembatas setinggi 120 cm sehingga menghalangi visibilitas ke arah obyek tanda-tanda bangunan.. Di bagian yang ada pedagang kaki lima , pejalan kaki tidak dapat melihat ke arah bangunan karena terhalang PKL.

Jarak antara jalur pedestrian dengan jalan raya 8 m, ke Lapangan Pancasila 20 m. Pandangan yang diinginkan keindahan sekitar, ada tidaknya halangan mempengaruhi pandangan seperti diungkapkan Spreiregen (1965) untuk mengenali

muka seseorang jarak (24,5 m) memahami ekspresi (10,5 m) dan melakukan percakapan (3,1 m). Jarak 20, m membuat obyek sulit ditangkap oleh pejalan kaki.

Dari jalur pedestrian ke jalan Simpang Lima atau ke arah lapangan Pancasila lebih dekat, namun terhalang oleh taman dengan vegetasi yang cukup rapat dan kendaraan yang diparkir di jalur lambat. Kondisi ini tidak memudahkan pejalan kaki melihat kearah keramaian lalu lintas pada malam hari, ke arah Lapangan Pancasila atau ke arah bangunan di seberang,

Jalur Pedestrian Jl Pandanaran, Menurut Uterman (1984) dan Rubenstein (1992) , jalur pejalan kaki akan mengundang apabila daya tarik antara lain berupa pemandangan yang menarik. Pada malam hari di Simpang Lima pemandangan yang menarik adalah keramaian lalu lintas yang selalu bergerak pada malam hari, bangunan, lampu warna warni.

Obyek tersebut dapat ditangkap dengan jelas dari tepi Jl . Pandanaran. Dengan demikian berjalan-jalan di jalur pedestrian tidak membosankan karena ada pemandangan yang selalu berganti-ganti. Namun pada bagian yang digunakan PKL jalur pedestrian sisi Jl Pandanaran , obyek tersebut sulit ditangkap oleh pejalan kaki dari jalur pedestrian.

Kriteria Performansi menyebutkan :

Pejalan kaki menginginkan letak jalur pedestrian di tepi jalan raya. Supaya pada malam hari bisa dengan bebas melihat keindahan lampu-lampu kendaraan yang lalu lintas di jalan, keindahan bangunan di sekelilingnya.

Jarak jalur lambat dengan bangunan 16 m. Antara bangunan ada PKL, pagar pembatas, parkir. Jarak 16 m yang dapat ditangkap obyek tersebut. Pandangan ke

arah bangunan ada halangan PKL, pagar pembatas, kendaraan yang diparkir. Dengan demikian tuntutan visibilitas tidak terpenuhi

Pandangan ke arah jalan raya . Antara jalur lambat dengan jalan raya terdapat taman. Jarak 0-5 m yang dapat ditangkap obyek tersebut. Pandangan ke arah bangunan ada halangan. Pejalan kaki yang bersantai atau rekreasi melihat sekeliling Simpang Lima pada malam hari cenderung memilih jalur cepat daripada di jalur pedestrian. Bagi yang hanya lewat tidak menjadi masalah melalui jalur pedestrian

Kriteria Performansi menyebutkan :

Pejalan kaki menginginkan letak jalur pedestrian dekat dengan jalan raya supaya pada malam hari bisa dengan bebas melihat keindahan lampu-lampu kendaraan yang lalu lintas di jalan, keindahan bangunan di sekelilingnya pada malam hari supaya tidak monoton. Jarak pemandangan jauh 200 m-300 m

5.2.6.3. Perilaku Pejalan Kaki

Kondisi zona enam yaitu ada bangunan Masjid baiturahman, pertokoan Gajah Mada Plaza, Lapangan Pancasila. Jalur pedestrian Jl Pandanaran sisi utara mempunyai perkerasan relatif lebar (1,5 m) dan sisi selatan mempunyai lebar relatif kecil (1,5)m. Pergerakan pejalan kaki berdasarkan person centered mapping dapat dilihat pada Lampiran 7. hal .243 .

Perilaku Pejalan Kaki Berdasarkan Waktu Aktifitas

Dari tabel terlihat jumlah pejalan kaki yang beraktifitas dizona enam jumlahnya pada hari Sabtu sekitar 1822 orang per jam hal ini disebabkan , hari Sabtu merupakan hari libur. Pejalan kaki terbanyak kedua yang melewati zona enam adalah pada hari Minggu terutama pejalan kaki karena hari Minggu masih hari libur

Jumlah pejalan kaki yang paling sedikit melewati zona enam pada hari Senin, hal ini disebabkan pada Senin bukan merupakan hari libur.

Zona enam merupakan jalan terdekat menuju ke Masjid Baiturrahman, Pertokoan Jl Gajah Mada Plaza, Citraland pintu Barat, hotel Ciputra, Lapangan Pancasila, Jl Gajah Mada. Sehingga pejalan kaki yang datang dengan sarana angkutan umum dan turun di ujung jl Pandanaran bila hendak ke Lapangan Pancasila, Matahari, Citraland pintu Barat dan pertokoan Gajah Mada plaza. Atau turun diujung Jl Pandanaran untuk menuju ke Jl Gajah Mada, atau ke Baiturrahman, ke arah Citraland pintu Barat. Demikian pula pejalan kaki yang akan meninggalkan kawasan Simpang Lima dari beberapa tempat tadi.

Perilaku Pejalan Kaki Berdasarkan Rute Perjalanan :

Pengamatan pejalan kaki yang melewati zona enam menghasilkan rute perjalanan yang menunjukkan rata-rata pejalan kaki melewati zona enam ke arah utara untuk menuju Masjid Baiturrahman, dan Citraland atau ke tempat pemberhentian kendaraan umum di ujung Jl Gajah Mada, ke arah selatan ke arah pertokoan Gajah Mada Plaza

Arus pejalan kaki yang terbesar adalah berasal dari tempat pemberhentian kendaraan umum di ujung Pandanaran (*origin*) dan titik konsentrasi pejalan kaki (*primary nodes*), terutama sisi selatan menuju ke arah utara atau tempat lain di kawasan Simpang Lima. Mayoritas menuju ke Citraland (*destination, secondary nodes*) menuju ke tempat pemberhentian kendaraan umum di depan Baiturrahman untuk ganti kendaraan umum (*destination, primary nodes*).

Sirkulasi pejalan kaki dipengaruhi oleh faktor pengarah gerakan (*motion directors*), pengarah gerakan dapat berupa tanda-tanda , pagar pembatas, pola sirkulasi kawasan. Pada zona enam hal ini terjadi karena terdapat pagar yang mengelilingi lahan milik pertokoan Gajah Mada Plaza. Entrance masuk ke pertokoan Gajah Mada di berada jauh dari ujung jl Pandanaran, yang ada di jl Pandanaran merupakan pintu keluar kendaraan roda empat. Pejalan kaki yang akan menuju ke pertokoan Gajah Mada plaza harus berjalan memutar masuk melalui entrance utama yang menghadap ke arah Lapangan Pancasila.

Sedangkan pada sisi utara jl Pandanaran, lahan Masjid Baiturrahman juga berpagar dengan entrance utama masuk ke Masjid dari arah jl Simpang Lima (menghadap ke Lapangan Pancasila) dan relatif jauh. Di jl Pandanaran entrance masuk yang diperuntukkan hanya untuk pengunjung ruang pertemuan milik Masjid Baiturrahman. Pejalan kaki yang akan menuju ke Masjid harus memutar melalui entrance utama.

Ditinjau dari tujuan pejalan kaki. Bangunan Gajah Mada Plasa merupakan pertokoan dan bioskop yang merupakan kegiatan sesuai dengan motivasi ke Simpang Lima untuk berjalan-jalan dan rekreasi, berbelanja. Sedangkan Masjid Baiturrahman merupakan kegiatan peribadatan, dimana pejalan kaki yang menuju ke Masjid Baiturrahman mempunyai tujuan khusus.

Perilaku Pejalan Kaki Berdasarkan Media aktifitas , Mayoritas pejalan kaki di zona enam memanfaatkan jalan raya untuk media sirkulasi. Pada zona enam sore hingga malam hari didapatkan bahwa pejalan kaki di zona enam lebih banyak memanfaatkan jalur lambat dan tepi jalan raya jl Simpang Lima cepat untuk sirkulasi daripada jalur pedestrian. Pejalan kaki yang memanfaatkan jalur pedestrian sebagai

wadah sirkulasi hanya terjadi di di jalur pedestrian Jl Pandanaran baik sisi utara maupun sisi selatan. Pejalan kaki yang memanfaatkan jalur pedestrian di Jl Simpang Lima di zona enam adalah pejalan kaki yang berkunjung ke pedagang kaki lima lesehan yang berjualan makanan dan minuman. Hal ini terjadi pada jalur pedestrian Jl Simpang Lima di depan Pertokoan Gajah Mada Plaza dan jalur pedestrian Jl Simpang Lima di depan Masjid Baiturrahman. Situasi pada daerah ini adalah lebar jalur pedestrian yang ada tersisa 1, 5 meter, sebagian besar jalur lambat dipenuhi oleh parkir kendaraan bermotor pengunjung PKL makanan dan minuman di daerah ini. Kondisi penerangan cukup terang , diperoleh dari lampu jalan dimana sinarnya tidak terhalang oleh vegetasi

BAB VI. KESIMPULAN DAN REKOMENDASI

6.1. Kesimpulan

Kesimpulan penelitian mengenai ' Fungsi jalur pedestrian di kawasan Simpang Lima Semarang Pada Malam Hari Ditinjau dari Aspek kenyamanan dan Visibilitas Penggunanya, dengan pendekatan perilaku pejalan kaki sebagai berikut

- Motivasi utama pejalan kaki berjalan-jalan di kawasan Simpang Lima Semarang pada malam hari adalah berekreasi , berbelanja dan bersantai. Didapati perilaku pejalan kaki lebih banyak menggunakan jalur pedestrian hanya untuk melintas menuju ke bangunan atau sebaliknya. Dari hasil pengamatan di lapangan ditemukan pula pejalan kaki yang duduk-duduk di pulau jalan (median jalan), pembatas taman. Perilaku pejalan kaki tersebut alam beraktifitas cenderung mencari tempat yang terang. Terdapat kecenderungan bahwa adanya perbedaan intensitas dan kepadatan pejalan kaki yang dipengaruhi oleh adanya bangunan dengan kegiatan di dalamnya yang ada di masing-masing zona, kondisi jalur pedestrian dan lingkungannya.
- Aspek kenyamanan diukur dari adalah kapasitas jalur pedestrian, lay out jalur pedestrian, kelengkapan jalur pedestrian. Aspek visibilitas diukur dari jarak terhadap obyek pengamatan; halangan pandangan kearah obyek pengamatan, jenis obyek pengamatan terkait dengan aktifitas berjalan-jalan untuk rekreasi dan santai pada malam hari yaitu jarak dekat adalah tanda-tanda atau sign, etalase bangunan; kondisi penerangan jalur pedestrian pada malam hari; pemanfaatan jalur pedestrian. Dari hasil penelitian dan pembahasan disimpulkan :

- Zona satu, Jalur pedestrian Jl A Yani sisi utara tidak memenuhi tuntutan attribute kenyamanan dan tuntutan attribute visibilitas . Jalur pedestrian sisi utara dapat dikatakan kurang berfungsi sebagai media sirkulasi, tempat untuk berjalan rekreasi dan santai. Jalur pedestrian Jl A Yani sisi selatan tidak memenuhi kenyamanan dan attribute visibilitas. Jalur pedestrian sisi selatan dapat dikatakan tidak berfungsi sama sekali sebagai media sirkulasi , tempat untuk berjalan santai, rekreasi.
- Zona dua, Jalur pedestrian Jl Simpang Lima (depan Matahari) tidak memenuhi tuntutan attribute kenyamanan dan attribute visibilitas. Jalur pedestrian dapat dikatakan tidak berfungsi dengan baik sebagai media sirkulasi , untuk melintas, maupun untuk bersantai dan berekreasi.
- Zona Tiga, Jalur pedestrian Jl KH Dahlan sisi utara tidak memenuhi attribute kenyamanan dan attribute visibilitas. Jalur pedestrian dapat dikatakan tidak berfungsi sebagai media sirkulasi, sebagai tempat untuk berjalan-jalan santai, rekreasi.
- Zona empat, Jalur pedestrian Jl Simpang Lima (di depan Hotel Ciputra) tidak memenuhi attribute kenyamanan dan attribute visibilitas. Jalur pedestrian dapat dikatakan tidak berfungsi sama sekali baik sebagai media sirkulasi maupun sebagai tempat untuk berjalan santai, rekreasi menikmati pemandangan Simpang Lima pada malam hari.
- Zona Lima, Jalur pedestrian Jl Gajah Mada sisi timur tidak memenuhi attribute kenyamanan dan attribute visibilitas . Jalur pedestrian Jl Gajah

Mada sisi barat tidak memenuhi atribut kenyamanan dan atribut visibilitas. Jalur pedestrian sisi barat tidak berfungsi sama sekali.

- Zona Enam, Jalur pedestrian di Jl Pandanaran memenuhi atribut kenyamanan namun tidak memenuhi atribut visibilitas. Jalur pedestrian di Jl Pandanaran sisi utara dan sisi selatan kurang berfungsi sebagai media sirkulasi, sebagai tempat untuk bersantai, rekreasi di kawasan Simpang Lima.

Pengamatan terhadap ke enam zona tersebut memperlihatkan bahwa fungsi jalur pedestrian di kawasan Simpang Lima Semarang tidak berjalan sebagaimana mestinya karena tidak dapat mengakomodasi aktifitas pejalan kaki pada malam hari.

6.2. Rekomendasi

Rekomendasi ini ditujukan kepada Pemerintah Daerah, Perencana dan Perancang Kota dan dorongan untuk melakukan penelitian lebih lanjut guna pengembangan ilmu arsitektur dan perilaku :

6.2.1. Rekomendasi untuk Pemerintah Daerah (Pemerintah Kota Semarang)

Untuk memfungsikan jalur pedestrian di kawasan Simpang Lima Semarang pada malam hari bagi pejalan kaki perlu dilakukan kembali penataan kawasan Simpang Lima. Diharapkan penentu kebijakan dapat membuat peraturan, perundang-undangan yang dapat mengatur :

- Pemanfaatan badan jalan agar sesuai dengan fungsinya sehingga aktifitas dapat berjalan sebagaimana mestinya.

- Pemanfaatan jalur pedestrian oleh pedagang kaki lima agar tidak mengganggu fungsi jalur pedestrian bagi aktifitas pejalan kaki.
- Pemanfaatan pedestrian untuk kegiatan lain sehingga fungsi jalur pedestrian menjadi optimal.

6.2.2. Bagi Perencana dan Perancang Kota :

Dalam mendesain tapak , bangunan atau jalur pedestrian di kawasan publik perlu memperhatikan fungsi-fungsi kawasan ruang publik yang lain, yang berkaitan pula dengan waktu berlangsungnya aktifitas (malam hari) di kawasan ruang publik . Fungsi tersebut antara lain sebagai kawasan rekreasi. Kemudian memperhatikan tuntutan atribut pejalan kaki dan properti yang diinginkan , ukuran – ukuran dan dimensi.

6.2.3. Untuk para peneliti:

- Aspek kenyamanan dan visibilitas dalam penelitian yang sudah dilakukan ini dikaji dengan pendekatan perilaku pejalan kaki. Perilaku dan tuntutan atribut seperti kenyamanan dan visibilitas dipengaruhi faktor mental pejalan kaki, namun dalam penelitian yang sudah dilakukan belum diketahui dengan jelas pengaruh faktor mental tersebut. Untuk itu perlu dilakukan penelitian yang sama namun ditinjau dengan pendekatan mental mapping pejalan kaki.
- Berjalannya fungsi jalur pedestrian terkait dengan pemanfaatan jalur pedestrian oleh pedagang kaki lima, sehingga perlu dilakukan penelitian tentang kaitan

antara PKL dengan properti jalur pedestrian yang ada, tuntutan dan attribute pedagang kaki lima.

- Perilaku pejalan kaki di kawasan ruang publik seperti kawasan Simpang Lima Semarang terkait dengan peruntukan lahan dan aktifitas dalam bangunan yang ada di kawasan ruang publik. Sehingga perlu dilakukan penelitian pada masa yang akan datang untuk melihat pengaruh perkembangan kawasan ruang publik yang dapat memberikan dampak pada perubahan perilaku pejalan kaki dalam memanfaatkan jalur pedestrian.

DAFTAR PUSTAKA

Buku- buku teks

1. Altman, Irwin, 1980. *Culturue & Environment*, Cambridge University Press, California,
2. Boedojo , Poedio,dkk, 1983. *Arsitektur, Manusia dan Pengamatannya*, Seminar Tata Lingkungan Falkutas Teknik Arsitektur Universitas Indonesia ,Penerbit Djambatan, Jakarta.
3. Brambilla ,1977. *For Pendestrian Only , Planing , Design and Management of Traffic Free Zones*, Whitney Library of Design, New York.
4. Gosling, David dan Barry Maitland, 1984. *Concept of Urban Design* ,St. Martin's Press, New York.
5. Krier, Rob, *Urban Space*, Fore Word by Collin Rowe, Academy Edition London.
6. Lynch, Kevin,1962. *The Image of The City The H.I.T.Press* Massachusette.
7. Michelson , William, 1975. *Behavioral Research Methods in Environmental, Design*, Dowden, Hutchingson & Ross. Inc,
8. Mougtn ,Cliff, 1992. *Urban Design Street and Square*, An Imprit of Butterwort – Heinemann Ltd Linacre House,
9. Poerwodarminto,WJS,1976. *Kamus Umum Bahasa Indonesia*. P.N. Balai Pustaka, Jakarta.

10. Rapoport, Amos, 1997. *Human Aspects of Urban Form, Towards a Man Environment Approach to Urban Form and Design*, Perhamon Press, First Edition,
11. *Rencana Detail Ruang Kota Semarang (RTDRK) RBWK I tahun 1995 – 2005.*
12. Robert Sommer, Barbara B Sommer , 1980. *A Practical Guide Behavioral Research*, Oxford University Press.
13. Rustam Hakim, 1987, *Unsur Perancangan Dalam Arsitektur Lansekap* , Bina Aksara, Jakarta.
14. Rubenstein, Harvey M, 1992. *Pedestrian Malls, Streetscapes, and Urban Spaces*, John Willey & Son ,Inc, New York.
15. Rubenstein , Harvey M,1978. *Central City Mall*, a Wiley Intercience Publication, New York.
16. Sarwono, Sarlito Wirawan, 1992. *Psikologi Lingkungan* , Universitas Indonesia, Jakarta.
17. Setiawan, Hariadi B, 1995. *Arsitektur Lingkungan dan Perilaku*, Direktorat Jendral Pendidikan Tinggi Departemen Pendidikan dan Kebudayaan, Jakarta.
18. Simons, John Crown , 1961. *Landscape Architecture, The Shaping of man's Environment*, Fw. Sodge Cooperation, New York.
19. Sirvani, Hamid, 1985. *The Urban Design Process, Elemen of Urban Pysical Form*, van Nostrand Reinhold Company, New York.

20. Spreiregen , Paul D, 1965. *The Architectur of Town And The City* , Mc Graw Hill Book Company,
21. Unterman, Richarc, 1984, *The Pendestrian and The Bysiclist*.
22. Weisman, J, 1981. *Modeling Environment Behavior System Journal of Man Environmental Relation*,
23. Yeng , Ken,1986. *The Tropical Verandah City, Some Urban Design Ideas for Kualalumpur*, Asia Publication, Kualalumpur.
24. Zeizel, John , *Inquiry by Design Tolls for Environment Behavior Reserch*, Cambridge University Press , Cambridge.

Tesis – tesis :

- Andriani , Dian, 1999. *Pengaruh Perkembangan Kawasan Perdagangan terhadap Keberadaan Ruang Terbuka di Pusat Kota (Studi kasus alun-alun kotamadya Malang)* , Tesis Universitas Diponegoro, Semarang.
- Widodo, Mulyadi , 2001, *Jalur Pejalan kaki Jalan Pandanaran Semarang, Pendekatan Perilaku Pejalan kaki*, Tesis Universitas Diponegoro, 2001
- Rukayah , Siti, 1999. *Konsep Mall di Kawasan Ruang Publik , Pendekatan Mental Mapping Pengunjung (studi kasus mall Citraland di Kawasan Simpang Lima Semarang)*, Tesis Universitas Diponegoro, Semaran