

625.3
HAP
p. 1

**PENGARUH ACTIVITY SUPPORT TERHADAP KARAKTER VISUAL
KAWASAN PERDAGANGAN DI JL. MT HARYONO (PETERONGAN),
PENGAL JL. LAMPERSARI – JL. TENTARA PELAJAR , SEMARANG**



**Tesis
untuk memenuhi sebagian persyaratan
mencapai derajat Sarjana S-2**

Magister Teknik Arsitektur

**Indah Widi Hapsari
L4B001224**

**PROGRAM PASCASARJANA
UNIVERSITAS DIPONEGORO
SEMARANG
Februari
2004**

TESIS

**PENGARUH ACTIVITY SUPPORT TERHADAP KARAKTER VISUAL
KAWASAN PERDAGANGAN DI JL. MT HARYONO (PETERONGAN),
PENGAL JL. LAMPERSARI – JL. TENTARA PELAJAR , SEMARANG**

disusun oleh

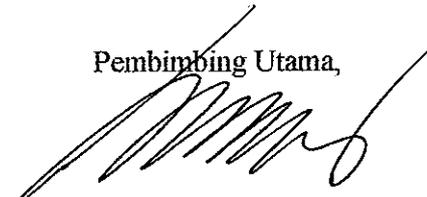
Indah Widi Hapsari

L4B001224

Telah dipertahankan di depan Tim Penguji
pada tanggal 3 Februari 2004
dan dinyatakan telah memenuhi syarat untuk diterima

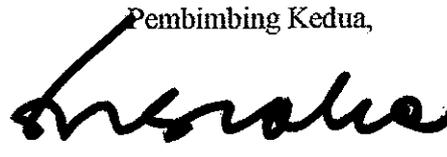
Menyetujui,
Komisi Pembimbing

Pembimbing Utama,



Ir. Edy Darmawan, MEng

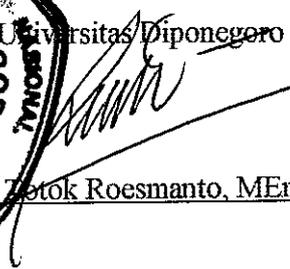
Pembimbing Kedua,



Ir. Satrio Nugroho, MSi

Ketua Program Studi
Magister Teknik Arsitektur
Universitas Diponegoro




Totok Roesmanto, MEng

KATA PENGANTAR

Puji syukur penulis panjatkan kepada Allah Bapa di surga , atas anugerah-Nya dalam memampukan penulis untuk menyusun tesis yang berjudul :

**Pengaruh Activity Support Terhadap Karakter Visual
Kawasan Perdagangan di Jl. MT Haryono (Peterongan),
Panggal Jalan Lampersari – Jalan Tentara Pelajar, Semarang**

Dalam tulisan ini akan ditemukan pembahasan mengenai activity support yang terdapat pada obyek penelitian. Dimana keberadaan activity support secara tidak langsung mempengaruhi karakter visual kawasan.

Dengan membahas pengaruh activity support terhadap karakter visual kawasan perdagangan, diharapkan secara teoritis dapat memberikan masukan konsep terhadap ilmu pengetahuan terutama dalam perancangan kota berkaitan dengan perkembangan pusat-pusat pertumbuhan di kawasan pusat kota dan keberadaan activity support yang mengiringi perkembangan kawasan tersebut yang tidak direncanakan. Dan secara empiris dapat dijadikan bahan pertimbangan terhadap keberadaan activity support selanjutnya dan dapat dijadikan patokan dan arahan terhadap pengembangan dan penataan pusat pertumbuhan di kawasan pusat kota oleh pemerintah daerah.

Demikian tesis ini dibuat, semoga bermanfaat bagi semua pihak yang berkepentingan.

Semarang, Februari 2004,

Penulis

TERIMA KASIH

Dengan segenap rasa syukur, biarkanlah ungkapan terima kasih ini cukup dan tak pernah luput:

My Lord and Shepherd, Jesus Christ, untuk energi, karunia, talenta, keajaiban, dan doa-doa yang terjawab (*Ad Maiorem Dei Gloriam*)

Santa Maria, bunda penolong abadi dan *my guardian angel*.

Ir. Edy Darmawan, MEng dan Ir. Satrio Nugroho, MSi untuk bimbingannya .

Bapak, Ibu, Mas Iwan, Mbak Agnes, Aang untuk dukungannya.

Renaya Anggiarni, ST , untuk bantuan-bantuannya, buat jadi *my 'soulmate'* : demi bermain bersama kita duakan sgalanya...MERDEKA!!!

Keluarga Ir. Bowo Susetyadi untuk tumpangan-tumpangannya waktu kepepet (komputer, printer ajaib, dan ketahanan pangan saya...)

Para pegawai Pemerintah Kota Semarang untuk informasi dan bantuan datanya.

Teman-teman yang sangat membantu : Andi 'Kucing' (untuk memperkenalkan theodolite), Rio 'Panther' (untuk SPSSnya), mas Edi (untuk Windows XP-nya dan ngukur theodolitenya juga)

Fr Didimus, OCSO dan Rm Blasius OFMCap di Pertapaan St. Maria – Rawaseneng, untuk doa dan berkat awal tahunnya.

Teman-teman senasib : Mba Oni, Mba Hefi, Mba Ratri, Zul.

Yang tetap indah, ada maupun tiada, untuk segala dukungan dan doa dari jauh selama ini : Uni, Ciner, Niluh, Anis, Acit, Estu, Arum, Nels, Komting, Coy!, Nina , Tedjo, Alm. Rahadi 'Penyok' Triwidodo (tidak akan saya bisa S2 kalo tidak S1 bersama kalian, ☺).

Ari 'Sebelum Kau Terlelap' Lasso dan Franky Sihombing : trima kasih mas...

Para sahabat dan handai taulan, mereka yang tahu tanpa perlu disebut namanya satu per satu : trima kasih atas semua bantuan dan dukungan, atas senang dan sedih yang terus memacu saya dalam menghasilkan karya...

Matur nuwun...

DAFTAR ISI

KATA PENGANTAR.....	i
TERIMAKASIH.....	ii
DAFTAR ISI.....	iii
DAFTAR GAMBAR.....	v
DAFTAR TABEL.....	viii
DAFTAR LAMPIRAN.....	ix
ABSTRAK.....	x
<i>ABSTRACT</i>	xii
BAB I PENDAHULUAN.....	1
1.1. LATAR BELAKANG.....	1
1.2. PERUMUSAN MASALAH.....	4
1.3. TUJUAN PENELITIAN.....	5
1.4. MANFAAT PENELITIAN.....	6
1.5. LINGKUP PENELITIAN.....	6
DIAGRAM ALUR PIKIR.....	7
BAB II KAJIAN TEORI.....	8
2.1 ACTIVITY SUPPORT.....	8
2.2. PEDESTRIAN.....	11
2.3. PARKIR.....	16
2.4. PERATURAN TEKNIS.....	18
2.5. RUANG TERBUKA KOTA (URBAN OPEN SPACE).....	18
2.6. TEORI RUANG KOTA.....	20
2.7. KARAKTER VISUAL KAWASAN.....	25
2.8. HIPOTESIS.....	28
BAB III METODE PENELITIAN.....	27
3.1. LOKASI PENELITIAN.....	28
3.2. TUJUAN dan HIPOTESIS.....	28
3.3. KERANGKA DASAR PENELITIAN.....	29

3.4. METODE PENARIKAN SAMPEL.....	31
3.5. METODE PENGUMPULAN DATA.....	32
3.6. METODE ANALISIS DATA.....	33
BAB IV GAMBARAN OBYEK PENELITIAN.....	36
4.1. LOKASI OBYEK PENELITIAN.....	36
4.2. KECENDERUNGAN PERTUMBUHAN OBYEK PENELITIAN.....	37
4.3. PERKEMBANGAN ACTIVITY SUPPORT.....	38
4.4. PEMBAGIAN SEGMENT LOKASI PENELITIAN.....	55
BAB V ANALISA.....	56
5.1. ANALISA FIGURE – GROUND KAWASAN.....	56
5.2. ANALISA PENGARUH ACTIVITY SUPPORT TERHADAP FASADE BANGUNAN.....	62
5.3. ANALISA PENGARUH ACTIVITY SUPPORT TERHADAP JALUR PEDESTRIAN.....	83
5.4. ANALISA PENGARUH ACTIVITY SUPPORT TERHADAP BADAN JALAN.....	104
5.5. HASIL ANALISA FASADE, JALUR PEDESTRIAN, dan BADAN JALAN SEGMENT 1.....	131
5.6. HASIL ANALISA FASADE, JALUR PEDESTRIAN, dan BADAN JALAN SEGMENT 2.....	138
5.7. HASIL ANALISA FASADE, JALUR PEDESTRIAN, dan BADAN JALAN SEGMENT 3.....	143
5.8. PERBEDAAN PENGARUH ACTIVITY SUPPORT.....	150
BAB VI KESIMPULAN DAN REKOMENDASI.....	152
6.1. KESIMPULAN.....	152
6.2. REKOMENDASI.....	154
DAFTAR PUSTAKA.....	155
LAMPIRAN.....	157

DAFTAR GAMBAR

Gb. 1.1	Aktivitas Pasar Peterongan yang semakin melebar sampai ke depan Java Mall.....	3
Gb. 1.2	Diagram Alur Pikir	7
Gb. 3.1	Elemen place theory dan lima citra kota.....	24
Gb. 4.1	Lokasi Penelitian.....	36
Gb. 4.2	Pola Perkembangan Kota Semarang menunjukkan struktur radial konsentrik.....	37
Gb. 4.3	Kawasan Peterongan sebagai pusat Sub Bwk I Kota Semarang 10.....	39
Gb. 4.4	Peta Lokasi Penelitian.....	41
Gb. 4.5	Fasade segmen 1 pagi.....	46
Gb. 4.6	Fasade segmen 2 pagi.....	47
Gb. 4.7	Fasade segmen 3 pagi.....	48
Gb. 4.8	Fasade segmen 1 siang.....	49
Gb. 4.9	Fasade segmen 2 siang.....	50
Gb. 4.10	Fasade segmen 3 siang.....	51
Gb. 4.11	Fasade segmen 1 malam.....	52
Gb. 4.12	Fasade segmen 2 malam.....	53
Gb. 4.13	Fasade segmen 3 malam.....	54
Gb. 4.14	Pembagian Segmen.....	55
Gb 5.1	Figure Ground Kawasan pada pagi hari.....	57
Gb 5.2	Figure Ground Kawasan pada siang hari.....	59
Gb 5.3	Figure Ground Kawasan pada malam hari.....	61
Gb. 5.4	Pasar kaget sebagai luberan aktivitas Pasar Peterongan mendominasi fasade pada pagi hari.....	132
Gb. 5.5	PKL, <i>on-street parking</i> , dan pangkalan becak yang mendominasi fasade segmen 1 sisi timur pada siang dan malam hari.....	132

Gb. 5.6 Pengaruh activity support terhadap fasade segmen 1 yang signifikan antara pagi dengan siang dan malam, tetapi tidak signifikan antara siang dengan malam.....	133
Gb. 5.7 Pengaruh activity support terhadap jalur pedestrian yang signifikan antara pagi dengan siang dan malam, tetapi tidak signifikan antara siang dengan malam.....	134
Gb. 5.8 Pasar kaget yang menguasai seluruh jalur pedestrian segmen 1 di sisi timur pada pagi hari.....	135
Gb. 5.9 PKL yang menguasai jalur pedestrian di sisi timur pada siang dan malam hari.....	136
Gb. 5.10 Perbedaan pengaruh activity support terhadap badan jalan yang signifikan pada segmen 1 antara pagi dengan siang maupun malam, tetapi tidak signifikan antara siang dengan malam.....	137
Gb. 5.11 Pasar kaget yang menimbulkan perubahan struktur pergerakan.....	137
Gb. 5.12 Perbedaan pengaruh <i>activity support</i> terhadap fasade bangunan yang tidak signifikan di segmen 2.....	139
Gb. 5.13 Frekuensi parkir yang cukup tinggi di depan Java Mall pada siang hari.....	140
Gb. 5.14 Contoh PKL di depan Java Mall yang mempengaruhi fasade.....	140
Gb. 5.15 Fasade timur segmen 2 yang dipengaruhi oleh PKL dan <i>on-street parking</i>	141
Gb. 5.16 Fasade barat segmen 2 yang dipengaruhi oleh PKL dan <i>on-street parking</i>	141
Gb. 5.17 Activity support berupa PKL yang mempengaruhi jalur pedestrian di segmen 2.....	142
Gb. 5.18 Perbedaan pengaruh activity support terhadap badan jalan yang tidak signifikan dilihat dari peta figure – ground.....	143
Gb. 5.19 Para PKL meninggalkan perabot berdagangnya sehingga mempengaruhi fasade segmen 2.....	144
Gb. 5.20 Perbedaan pengaruh activity support terhadap fasade segmen 3 yang tidak signifikan.....	145

Gb.5.21 PKL yang tidak menyisakan ruang bagi pejalan kaki di jalur pedestrian.....	147
Gb. 5.22 Perbedaan pengaruh activity support terhadap badan jalan di segmen 3 yang tidak signifikan.....	148

DAFTAR TABEL

Tabel 3.1 Variabel Independen.....	30
Tabel 3.2 Variabel dependen.....	30
Tabel 4.1 Data Bangunan di Jl. MT Haryono Semarang (penggal Jl. Lampersari – Jl. Tentara Pelajar).....	42
Tabel 4.2 Data Activity Support di Jl. MT Haryono Semarang (penggal Jl. Lampersari – Jl. Tentara Pelajar).....	43
Tabel 5.1 Rangkuman Analisa Fasade.....	82
Tabel 5.2 Rangkuman Analisa Pedestrian.....	103
Tabel 5.3 Rangkuman Analisa Badan Jalan.....	130
Tabel 5.4 Hasil Analisa Segmen 1.....	131
Tabel 5.5 Hasil Analisa Segmen 2.....	138
Tabel 5.6 Hasil Analisa Segmen 3.....	143
Tabel 5.7 Perbedaan Pengaruh Activity Support Berdasarkan Perbedaan Waktu Penelitian.....	150
Tabel 5.8 Pengaruh Activity Support terhadap Fasade, Jalur Pedestrian, dan Badan Jalan.....	150

DAFTAR LAMPIRAN

Tabel Pengaruh Activity Support Terhadap Fasade.....	157
Tabel Pengaruh Activity Support Terhadap Jalur Pergerakan.....	158
Tabel Nilai F.....	159

ABSTRAK

Kawasan Peterongan – Semarang dalam perkembangannya menjadi salah satu pusat perdagangan di Kota Semarang dan berpusat di Pasar Peterongan. Letaknya yang strategis mendorong berdirinya berbagai pertokoan di kawasan ini dan didukung dengan berkembangnya kawasan permukiman di bagian timur dan selatan Kota Semarang yang secara tidak langsung juga meningkatkan *land value* kawasan ini.

Selain itu, letak kawasan ini pada perpotongan jalur transportasi menimbulkan munculnya simpul-simpul transportasi di kawasan ini, dimana simpul-simpul transportasi ini memunculkan berbagai activity support yang intensitasnya semakin besar dari waktu ke waktu, terutama PKL. Mereka cenderung memilih jalur pedestrian untuk melakukan aktivitasnya. Bahkan kecenderungan itu semakin berkembang, dimana bukan hanya jalur pedestrian saja yang mereka rambah, tetapi mereka juga telah menempati badan jalan untuk perluasan tempat usaha mereka. Bahkan pada kawasan ini, aktivitas Pasar Peterongan pun telah meluber sampai hampir di depan Java Mall, menutupi seluruh bagian jalan sisi timur kawasan ini. Hal ini tentu saja menimbulkan pengaruh terhadap ruang linier yang berfungsi sebagai jalur pergerakan (*path*), bahkan terhadap fasade kawasan.

Demikianlah penelitian ini dilakukan untuk meneliti pengaruh keberadaan activity support terhadap karakter visual kawasan perdagangan di Jl. MT Haryono (penggal antara Jl. Lampersari dengan Jl. Tentara Pelajar). Penelitian ini bersifat kuantitatif dengan alat *One Way ANOVA* sehingga dapat menarik sebuah kesimpulan mengenai signifikansi perbedaan pengaruh keberadaan activity support terhadap karakter visual kawasan. Hasil dari analisa signifikansi perbedaan pengaruh ini kemudian dikomunikasikan dengan teori terkait, yaitu mengenai salah satu dari lima elemen citra kawasan, yaitu *path* menurut Kevin Lynch dalam bukunya *Image of The City* dan Teori Figure Ground menurut Roger Trancik dalam bukunya *Finding Lost Space*. Sedangkan activity support yang ada dibahas menurut teori dari Hamid Shirvani dalam bukunya yang berjudul *The*

Urban Design Process dan didukung oleh beberapa teori lain mengenai pedestrian dan parkir.

Dari analisa yang dilakukan diperoleh suatu kesimpulan, bahwa keberadaan activity support di kawasan ini cukup mengganggu, tidak hanya bagi fasade kawasan, tetapi juga bagi pergerakan di jalur pedestrian dan di badan jalan. Sehingga perlu adanya penataan ulang PKL dan activity support lainnya di kawasan ini sehingga fungsi koridor jalan kawasan ini sebagai ruang terbuka publik dapat dipulihkan kembali dengan menimbang berbagai kepentingan masing-masing pihak yang berkepentingan terhadap keberadaan kawasan ini.

ABSTRACT

Peterongan Area – Semarang has been developed into one of the trade centre in Semarang with its center at Peterongan Market. Its strategic location caused the development of shopping centres in this area and supported by development of residential area in the east of Semarang which also improve its land value.

Beside that, its location on the section of traffic lane emerge not only the transportation node in this area, but also some activity support, which the intensity are getting bigger, especially street vendors. They have the leaning in choosing pedestrian way in doing their activities. This leaning is getting bigger, and not only the pedestrian way they use, but also the street to expanse their business. Moreover, in this area, the activities of Peterongan Market are also overflow to front of Java Mall, covering the entire east part of this area. This, of course, emerge the effect to the linear space which its function is as a path, even to the façade of this area.

*Thus, this research had done to find out the effect of activity support to the trade area's visual character on Jl. MT Haryono (the section between Jl. Lampersari and Jl. Tentara Pelajar). This research had quantitatively analyzed with One Way ANOVA for the tools. So, we can get the conclusion about the differences' significancy of the effect of activity support to this area's visual character. The analysis output of the activity support's effect to this area's visual character, then communicated with the relevant theories, that is about one of five elements of image of the cit, that is path according to the theory from Kevin Lynch in his book, *The Image of The City* and Figure Ground Theory of Roger Trancik in his book, *Finding Lost Space*. Meanwhile, activity support had studied with the theory of Hamid Shirvani in his book, *The Urban Design Process* and supported by other theories about pedestrian and parking.*

From the analysis we get some conclusions, that is activity support in this area interfering enough, not only to the area's façade, but also to the movement

on pedestrian way and street. So, it is necessary to street vendors' and other activity support in this area to be rearranged, so the function of this area's street corridor as the open public space can be restored with the considerations to the importance of many people in this area.

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. LATAR BELAKANG

Pada dasarnya sebuah kota terbentuk dan berkembang secara bertahap sesuai dengan peningkatan kegiatan manusia di dalamnya, dimana manusia sebagai pelaku kegiatan saling berinteraksi dalam menjalani kehidupannya (Mahasiswa S2, 1991).

Dalam hal ini kota terbentuk sebagai fungsi dari aktivitas manusia yang luas dan kompleks, yang terakumulasi dari waktu ke waktu. Di sisi lain kota dapat dipandang juga sebagai bentukan fisik buatan manusia (urban artifact) dalam skala besar, yang terbentuk dan terakumulasi dari waktu ke waktu pula (Rossi, 1982), dan kota juga tidak tumbuh dalam bentuk fisik saja, tapi tumbuh bersamaan dengan masyarakatnya (Spreiregen, 1985).

Kota dapat berupa konsentrasi elemen-elemen fisik spasial yang intensitas kegiatan dan pembangunan fisik kota tumbuh dan berkembang. Semakin ke arah bagian pusat kota semakin tinggi intensitasnya dan semakin beragam pula fungsi-fungsi kegiatannya, dimana kegiatan-kegiatan yang ada dapat berupa suatu mekanisme ekonomi (pusat pertokoan, toko serba ada, kantor jasa, hotel) atau suatu bentuk organisasi sosial dan keagamaan (rumah sakit, masjid, gereja) maupun satuan kegiatan politik dan pemerintahan (kantor pemerintah, teater, taman hiburan rakyat)(Mahasiswa S2, 1991).

Suatu kota berkembang bersamaan dengan berkembangnya tuntutan masyarakat sebagai pelaku kegiatan. Ini berarti secara fisik dan fungsional, intensitas dan kualitas kegiatan kota akan selalu berubah. fungsi kawasan sebagai pusat pelayanan skala kota, mengharuskan kawasan mempunyai intensitas kegiatan yang tinggi. Kegiatan ekonomi yang semakin kuat pada satu bagian kota cenderung akan merubah bentukan yang ada. Hal ini disebabkan karena sebagai pelaku kegiatan ekonomi, orang cenderung memilih area yang strategis.

Kehadiran atau eksistensi pendukung kegiatan (activity support) merupakan keterkaitan antara fasilitas ruang-ruang umum kota dengan kegiatan yang berlangsung di dalamnya, yang pada prinsipnya adalah kegiatan-kegiatan penunjang yang menghubungkan dua atau lebih pusat-pusat kegiatan umum yang berada di kota dengan tujuan menciptakan kehidupan kota yang lebih baik (lebih hidup), melalui intensitas dan penggunaan yang beragam.

Activity support dapat berperan sebagai komunikator agar dapat tercipta dialog atau kualitas ruang kota yang menerus antara fungsi kegiatan yang satu dengan fungsi kegiatan yang lainnya sekaligus dapat memberikan image/citra visual yang spesifik pada kawasan kota tertentu dan dapat menghadirkan identitas lokal kawasan.

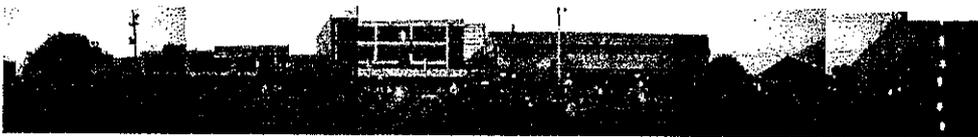
Semakin dekat dengan pusat kota, keberadaan activity support semakin diperlukan, karena disini semakin tinggi intensitas dan keragaman kegiatannya dan perlu adanya integrasi dan koordinasi dari potensi yang ada tersebut. Jika potensi berupa activity support ini tidak memiliki integrasi dan koordinasi yang cukup baik, maka arah pertumbuhannya akan semakin tidak terkendali dan tidak akan menampakkan karakter visual yang jelas.

Begitu pula dengan Kawasan Peterongan – Semarang yang merupakan salah satu pusat perdagangan Kota Semarang yang berpusat di Pasar Peterongan sejak tahun 1970-an. Letaknya yang terletak pada perpotongan jalur transportasi lokal Kota Semarang dan jalur transportasi regional Jawa Tengah bisa dikatakan sangat strategis sehingga mendorong berdirinya berbagai pertokoan di samping Pasar Peterongan yang sudah ada sebelumnya dan merupakan pusat awal aktivitas yang ada di kawasan tersebut. Selain itu pengembangan kawasan pemukiman di bagian timur maupun selatan Kota Semarang semakin menambah *land value* kawasan ini.

Letak Kawasan Peterongan pada perpotongan jalur transportasi tersebut telah menimbulkan simpul-simpul transportasi pada kawasan. Dimana simpul-simpul transportasi ini merupakan tempat bagi manusia

pelaku aktivitas dalam berganti moda transportasi. Hal ini mendorong timbulnya berbagai activity support, antara lain berupa pangkalan becak, kawasan pedagang kaki lima (PKL) di sekitar Pasar Peterongan (penggal Jl. Sompok – Jl. Lampersari) yang semakin bertambah besar intensitasnya dari waktu ke waktu.

Pembangunan Java Mall di sebelah selatan kawasan ini semakin mendorong tumbuhnya activity support di kawasan ini. Jika tadinya pertumbuhan hanya terjadi di sekitar Pasar Peterongan, maka sejak dibangunnya Java Mall, keberadaan activity support berupa PKL dan pangkalan becak juga tumbuh dan berkembang dari Jl. Lampersari ke arah selatan menuju Jl. Tentara Pelajar. Bahkan pada dini hari hingga pagi hari aktivitas Pasar Peterongan yang merupakan pasar sayur mayur semakin melebar sampai ke depan Java Mall memanfaatkan badan jalan dan keberadaannya semakin sulit untuk dikendalikan.



Gb. 1.1 Aktivitas Pasar Peterongan yang semakin melebar sampai ke depan Java Mall.

Dari fenomena yang ada di lapangan tersebut, Kawasan Peterongan, terutama pada koridor Jl. MT Haryono (penggal Jl. Lampersari – Jl. Sompok) sangat menarik untuk diteliti, mengingat kawasan ini sebenarnya merupakan kawasan yang sangat besar potensinya bagi perkembangan Kota Semarang karena memiliki kekuatan ekonomi dan kekuatan pertumbuhan yang sangat besar. Potensi ini semakin berkembang sejak berdirinya Java Mall pada kawasan ini.

Activity support berupa pedagang kaki lima (PKL) yang mendominasi kawasan ini sesungguhnya merupakan suatu potensi jika dapat

dikembangkan secara terarah. Karena activity support dapat memberikan karakter visual yang spesifik pada kawasan (Mahasiswa S2, 1991).

Oleh karena itu dalam penelitian ini akan dikaji mengenai pola activity support di koridor Jalan MT Haryono (Peterongan), yaitu di penggal jalan antara Jl. Lampersari – Jl. Tentara Pelajar , serta bagaimana pengaruhnya terhadap karakter visual kawasan. Sehingga diharapkan dapat menjadi pedoman terhadap penataan dan pengembangan kawasan ini dengan mengurangi permasalahan yang ada serta tetap memelihara dan memperhatikan potensi yang dimilikinya sebagai ruang publik yang mampu memenuhi tidak hanya kebutuhan fisik saja tetapi juga aspek-aspek lain berupa keinginan serta makna-makna dalam budaya pemakai.(Rapoport, 1990).

1.2. PERUMUSAN MASALAH

Kota Semarang yang memiliki pola perkembangan wilayah radial konsentrik menyebabkan munculnya pusat-pusat pertumbuhan baru di daerah pinggiran kota. Sehingga jalur-jalur pertumbuhan antara pusat pertumbuhan Kota Semarang dengan pusat pertumbuhan di pinggiran kota akan dapat berkembang dengan pesat. Demikian pula yang terjadi di Kawasan Peterongan. Dengan dikembangkannya pemukiman di bagian timur dan selatan Kota Semarang, kawasan yang berpusat di Pasar Peterongan inipun letaknya menjadi semakin strategis dan mendorong tumbuhnya berbagai activity support di sana,. Berdirinya Java Mall semakin memperluas keberadaan activity support ke arah selatan pada penggal Jl. Lampersari – Jl. Tentara Pelajar, dimana Java Mall sendiri menjadi pusatnya.

Kegiatan sepanjang koridor jalan ini didominasi oleh kegiatan perdagangan, jasa, dan perkantoran, baik formal (pertokoan dan perkantoran) maupun informal (pedagang kaki lima, kedai, warung, pangkalan becak, dan sebagainya).

Activity support yang berkembang di kawasan ini baik bentuk maupun fasadenya secara visual belum teratur karena kehadirannya tidak direncanakan sebelumnya.

Berangkat dari permasalahan yang ada tersebut, maka permasalahan yang terjadi dapat dirumuskan sebagai berikut.

1. Kumpulan activity support di koridor Jalan MT Haryono (Peterongan), terutama di penggal jalan antara Jl. Lampersari – Jl. Tentara Pelajar yang tidak terencana diduga memiliki tampilan visual yang tidak teratur.
2. Bentuk dan fasade yang tidak teratur dari activity support ini diduga cenderung merubah karakter visual kawasan.

1.3. TUJUAN PENELITIAN

Tujuan penelitian ini adalah untuk meneliti activity support yang tumbuh di Kawasan Peterongan serta pengaruhnya terhadap karakter visual kawasan tersebut.

1.4. MANFAAT PENELITIAN

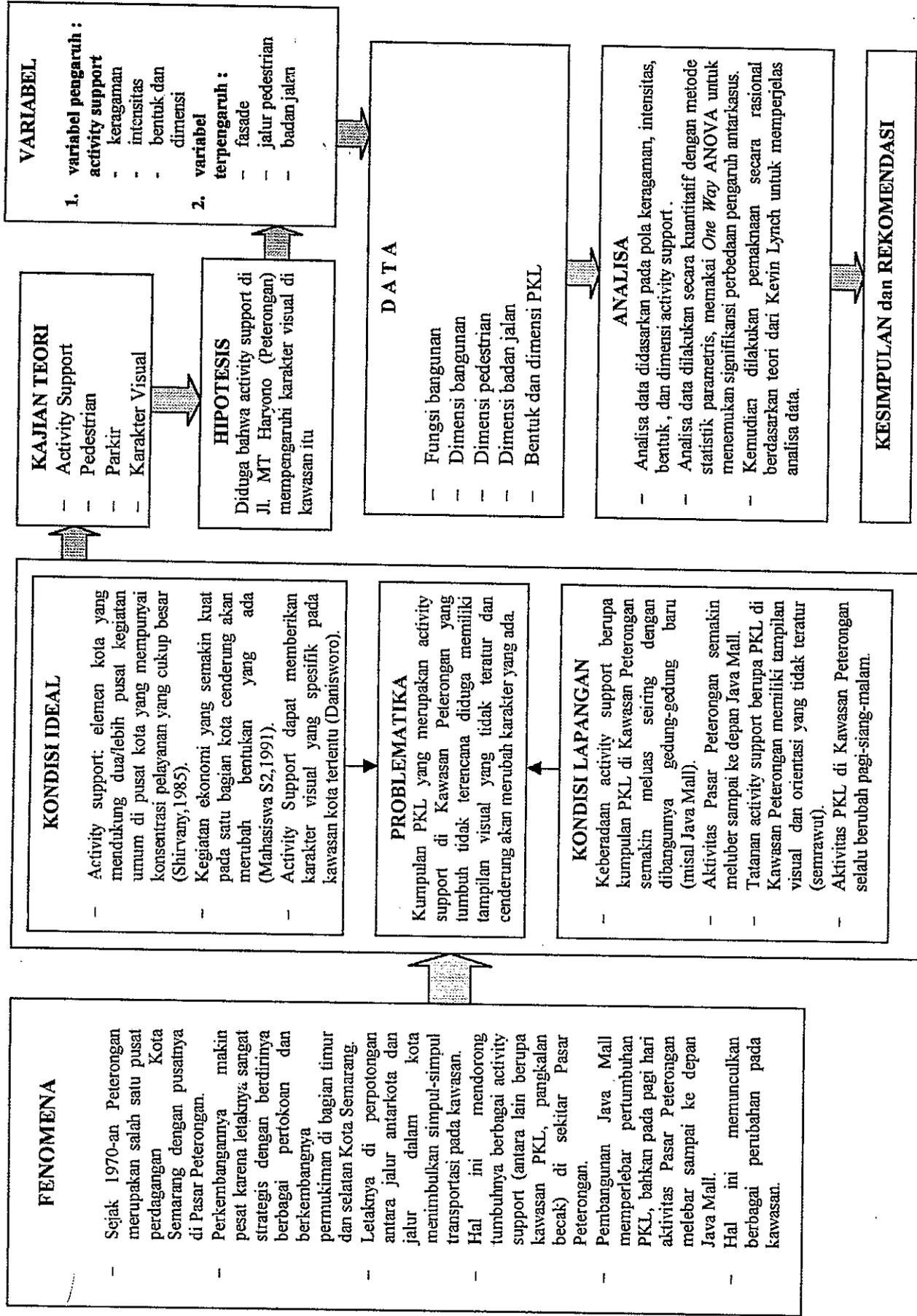
Penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat berupa :

1. Secara teoritis mampu memberikan masukan konsep terhadap ilmu pengetahuan terutama dalam perancangan kota berkaitan dengan perkembangan pusat-pusat pertumbuhan di kawasan pusat kota dan keberadaan activity support yang mengiringi perkembangan kawasan tersebut yang tidak direncanakan.
2. Secara empiris, pemahaman tentang pengaruh activity support terhadap karakter visual kawasan dan potensi yang dimilikinya dapat dijadikan bahan pertimbangan terhadap keberadaan activity support selanjutnya dan dapat dijadikan patokan dan arahan terhadap pengembangan dan penataan pusat pertumbuhan di kawasan pusat kota oleh pemerintah daerah.

1.5. LINGKUP PENELITIAN

1. Lingkup penelitian berdasar pada kondisi di kawasan penelitian, dimana perkembangan activity support semakin pesat seiring dibangunnya fasilitas-fasilitas baru (seperti Java Mall, kolam renang) di sepanjang koridor Jalan MT Haryono (Peterongan), yaitu di penggal jalan antara Jl. Lampersari – Jl. Tentara Pelajar. Perkembangan yang terjadi sesungguhnya merupakan perkembangan yang tidak direncanakan sebelumnya.
2. Lingkup penelitian dibatasi pada lokasi penelitian yang terletak pada koridor Jalan MT Haryono (Peterongan), yaitu di penggal jalan antara Jl. Lampersari – Jl. Tentara Pelajar dimana pada penggal jalan tersebut terdapat Java Mall yang merupakan salah satu public domain Kota Semarang dalam memenuhi kebutuhan ekonomi, fisik, maupun social.
3. Lingkup penelitian dibatasi dalam konteks Arsitektur Perancangan Kota.

DIAGRAM ALUR PIKIR



BAB II

KAJIAN TEORI

2.1. ACTIVITY SUPPORT

Activity support ada karena adanya keterkaitan antara fasilitas ruang-ruang publik kota dengan seluruh kegiatan yang menyangkut penggunaan ruang kota yang menunjang keberadaan ruang publik kota. Kegiatan-kegiatan dan ruang-ruang publik tersebut merupakan dua hal yang selalu bersigat saling mengisi dan melengkapi satu sama lain.

Keberadaan activity support ini mulai muncul dan tumbuh dengan subur apabila berada diantara dua atau lebih kutub kegiatan utama kota yang berada di kawasan itu (Mahasiswa S2, 1991), misal : pada daerah linkage antara dua kompleks bangunan supermarket, anatar toko buku dengan commercial centre, antara city hall dengan urban park, dan sebagainya.

Activity support pada dasarnya adalah aktivitas yang mengarahkan pada kepentingan pergerakan (importance of movement), kehidupan kota dan kegembiraan/kesenangan (excitement).

Keberadaan activity support tidak lepas dari tumbuhnya fungsi-fungsi kegiatan publik yang mendominasi penggunaan ruang-ruang publik kota, sehingga semakin dekat dengan pusat kota, semakin tinggi intensitas dan keberagaman kegiatannya, amaka keberadaan activity support semakin dibutuhkan, karena dengan keberadaannya tersebut diharapkan dapat mengintegrasikan dan menjadi penghubung antarkegiatan yang terjadi.

Bentuk Activity Support

Adapun bentuk dari *activity support* yaitu kegiatan penunjang yang menghubungkan dua atau lebih pusat-pusat kegiatan umum yang ada di kota, antara lain open space atau bangunan yang diperuntukkan bagi kepentingan umum. Open space disini bisa berupa taman kota, taman rekreasi, plaza-plaza, taman budaya, kawasan pedagang kaki lima, pedestrian way,

kumpulan pedagang kecil, penjual barang seni/antik dan sebagainya. Dari uraian di atas, terlihat bahwa *activity support* dapat merupakan ruang bebas untuk manusia, sebagaimana jalan yang merupakan ruang bebas untuk mobil, hanya disini diperlukan fasilitas-fasilitas pelengkap seperti tempat istirahat dan lainnya.

Fungsi Activity Support

Fungsi utama *activity support* adalah menghubungkan dua atau lebih pusat kegiatan umum dan menggerakkan fungsi-fungsi utama kota menjadi lebih hidup, menerus, dan ramai (Mahasiswa S2, 1991). Tujuannya adalah menciptakan kehidupan kota yang sempurna, yang dengan mengakomodasikan kebutuhan sehari-hari kepada masyarakat kota, disamping memberikan pengalaman yang memperkaya perbendaharaan si pemakai (*urban experience*) juga memberikan peluang bagi tumbuh dan berkembangnya 'budaya urban' melalui lingkungan binaan yang baik dan bersifat mendidik.

Kriteria Desain Activity Support

Seperti yang telah diuraikan sebelumnya, bahwa *activity support* terletak pada suatu daerah atau ruang yang sifatnya terbuka atau tertutup sesuai dengan bentuk kegiatan yang ada. Adanya integrasi dan koordinasi dari pola dan bentuk kegiatan yang ada merupakan hal yang sangat penting untuk diperhatikan.

Dengan demikian kriteria desain *activity support* meliputi hal-hal yang sifatnya terukur maupun tidak terukur, yang secara umum tidak terlepas dari prinsip-prinsip dasar tujuan perancangan kota (Shirvany, 1985).

Untuk menghadirkan ciri lingkungan kota yang ada hendaknya kriteria desain *activity support* juga melihat aspek kontekstual dan serasi dengan lingkungannya. Hal ini perlu untuk menghadirkan identitas/ciri khas, juga melalui pemahaman tentang kultur dan pola kehidupan sosial merupakan suatu sistem yang memiliki makna dan arti kontekstual. Jiwa

suatu tempat dan karakteristik dapat diukur dari kondisi material atau bahan yang dipakai dan mengabstraksikan bentuk-bentuk yang ada dan mengolahnya sampai diperoleh efek visual yang senada. Untuk menghindarkan ketunggalrupan dalam suatu kawasan kota, maka identitas suatu lingkungan atau sense of place perlu dipertahankan (Norberg – Schultz dalam Mahasiswa S2, 1991).

Adapun kriteria-kriteria yang harus diperhatikan dalam perancangan *activity support* adalah sebagai berikut.

- Keragaman dan intensitas kegiatan untuk menciptakan dialog yang menerus dan memiliki karakter lokal dalam menarik para pemakai/pengunjung.
- Koordinasi antara kegiatan dengan lingkungan binaan yang dirancang. Hal ini untuk menggerakkan dan memberikan kehidupan yang lebih ramai di dalam kegiatan utama kota.
- Kultur dan pola kehidupan sosial kota harus diperhatikan karena merupakan suatu sistem dari bentuk kegiatan yang memperhatikan aspek kontekstual, seperti pedagang kaki lima (PKL) yang menjual barang seni maupun makanan khas daerah, kesenian tradisional yang digelar pada ruang tersebut yang dapat memberikan hiburan bagi warga kota.
- Bentuk dan lokasi terukur dari ruang atau fasilitas berskala manusia untuk menampung keberadaan *activity support* supaya tidak terjadi konflik kepentingan antarpengguna tanah di kota.
- Pengadaan fasilitas lingkungan berupa tempat duduk-duduk/istirahat dan alat permainan yang terbuat dari bahan-bahan lokal/daerah yang memenuhi persyaratan desain, sehingga para pengguna dapat menikmati lingkungan yang ada di sekelilingnya, seperti taman kota, taman budaya.

2.2. PEDESTRIAN

Pedestrian berasal dari Bahasa Yunani, *pedos*, yang berarti kaki, sehingga pedestrian diartikan sebagai pejalan kaki atau orang yang berjalan kaki. Sedangkan jalan adalah media di atas bumi yang memudahkan manusia dalam tujuan berjalan. Jadi dalam hal ini, pedestrian mempunyai arti pergerakan atau perpindahan orang atau manusia dari satu tempat sebagai titik tolak ke tempat lain sebagai tujuan dengan menggunakan moda jalan kaki (Mahasiswa S2, 1991).

Sedangkan menurut John Fruin (1978), berjalan kaki merupakan alat untuk pergerakan internal kota, satu-satunya alat untuk memenuhi kebutuhan interaksi tatap muka yang ada di dalam aktivitas komersial dan kultural di lingkungan kehidupan kota. Berjalan kaki merupakan alat penghubung antara moda-moda angkutan yang tidak mungkin dikerjakan oleh moda angkutan yang lain.

Menurut Amos Rapoport (1977), dilihat dari kecepatannya. Moda jalan kaki mempunyai kelebihan, yaitu kecepatan rendah sehingga menguntungkan karena dapat mengamati lingkungan sekitar dan mengamati obyek secara detail serta mudah menyadari lingkungan sekitarnya.

Berjalan kaki merupakan sarana transportasi yang menghubungkan antara fungsi kawasan satu dengan yang lain, terutama kawasan perdagangan, kawasan budaya dan kawasan permukiman. Dengan berjalan kaki menjadikan suatu kota lebih manusiawi (Gideon dan Giovanny dalam Mahasiswa S2, 1991).

Dengan demikian berjalan kaki sebenarnya merupakan alat yang berperan untuk melakukan kegiatan, terutama untuk melakukan aktivitas di kawasan perdagangan dimana pejalan kaki memerlukan ruang yang cukup untuk dapat melihat-lihat, sebelum menentukan untuk memasuki salah satu pertokoan di kawasan perdagangan tersebut.

Namun disadari bahwa moda ini juga memiliki keterbatasan, karena kurang handal untuk dapat melakukan perjalanan jarak jauh, peka terhadap

gangguan alam serta hambatan yang diakibatkan oleh lalu lintas kendaraan (Syarifuddin dalam Mahasiswa S2, 1991).

Sebagai moda angkutan, berkalan kaki menjadi lebih penting khususnya pada jalur-jalur jalan yang tidak memungkinkan penggunaan moda angkutan yang lain, sedangkan sebagai bagian dari sistem transportasi perkotaan, moda ini memerlukan keterpaduan dengan sistem jalan yang ada, sehingga terjalin adanya kesinambungan dengan berbagai moda transportasi yang lain, serta dengan elemen transport seperti lokasi tempat parkir, tempat-tempat pemberhentian kendaraan umum (halte), dan sebagainya.

Unsur-unsur pembentuk sistem pedestrian diwujudkan melalui bentuk-bentuk struktur dan identitas bagi lingkungan. Perlu dicari dan ditonjolkan *image* yang kuat dari struktur tersebut untuk mendapatkan identitas lingkungannya bagi pembentukan struktur *visual plan* dalam kota yang akan menciptakan *public image* yang diharapkan dapat memberikan dampak psikologis positif.

Dari berbagai pendapat di atas, maka dapat ditarik suatu pengertian yang berhubungan dengan berjalan kaki sebagai berikut.

- Berjalan kaki memerlukan ruang dalam suatu kota.
- Berjalan kaki merupakan bagian dari sistem transportasi yang memerlukan keterpaduan dengan sistem yang lain.
- Terjalin adanya kesinambungan dengan elemen transportasi antara lain parkir, halte, dan sebagainya.

Sarana Pejalan Kaki

Pejalan kaki berdasarkan sarana perjalanannya dapat dikategorikan sebagai berikut.

- Pejalan kaki penuh, adalah mereka yang menggunakan moda jalan kaki sebagai moda utama. Jalan kaki digunakan sepenuhnya dari tempat asal sampai ke tempat tujuan.
- Pejalan kaki pemakai kendaraan umum, adalah pejalan kaki yang menggunakan moda jalan kaki sebagai moda antara. Biasanya dilakukan

dari tempat asal ke tempat kendaraan umum, atau pada jalur perpindahan rute kendaraan umum, atau pada jalur perpindahan rute kendaraan umum, atau dari tempat pemberhentian kendaraan umum ke tempat tujuan akhir.

- Pejalan kaki pemakai kendaraan umum dan kendaraan pribadi, adalah mereka yang menggunakan moda jalan kaki sebagai moda antara, dari tempat parkir kendaraan pribadi ke tempat kendaraan umum, dan dari tempat parkir kendaraan umum ke tempat tujuan akhir perjalanan.
- Pejalan kaki pemakai kendaraan pribadi penuh, adalah mereka yang menggunakan moda jalan kaki sebagai moda antara tempat parkir kendaraan pribadi ke tempat tujuan bepergian yang hanya ditempuh dengan berjalan kaki.

Prasarana Pejalan Kaki

Jarak orang berjalan kaki umumnya berbeda-beda tergantung kebiasaan manusia yang melakukannya, disamping adanya faktor-faktor lain yang mempengaruhinya. Ada empat faktor yang mempengaruhi jarak orang untuk berjalan kaki, yaitu (Unterman, 1984):

- Waktu

Berjalan kaki pada waktu-waktu tertentu mempengaruhi jarak berjalan yang ditempuh. Misalnya berjalan kaki pada waktu rekreasi mempunyai jarak yang relatif. Sedangkan waktu berbelanja kadang dapat dilakukan dua jam dengan jarak sampai dua mil tanpa disadari sepenuhnya oleh si pejalan kaki.

- Kenyamanan

Kenyamanan orang untuk berjalan kaki dipengaruhi oleh faktor cuaca dan jenis aktivitas. Iklim yang buruk akan mengurangi keinginan orang untuk berjalan kaki. Di Indonesia dengan cuaca yang sangat panas akan mempengaruhi kenyamanan orang berjalan kaki. Jarak tempuh orang berjalan kaki di Indonesia \pm 400 meter, sedangkan untuk aktivitas berbelanja membawa barang, berjalan kaki diharapkan tidak lebih dari

300 meter. Untuk aktivitas berbelanja sambil rekreasi, maka faktor kenyamanan berbelanja sangat berpengaruh terhadap lamanya melakukan perjalanan.

- Ketersediaan kendaraan bermotor

Kesinambungan penyediaan moda angkutan kendaraan bermotor baik umum maupun pribadi sebagai moda pengantar sebelum atau sesudah berjalan kaki sangat mempengaruhi jarak tempuh orang berjalan kaki. Ketersediaan fasilitas kendaraan umum yang memadai dalam hal penempatan penyediaannya akan mendorong orang untuk berjalan lebih jauh dibanding dengan apabila tidak tersedianya fasilitas ini secara memadai. Termasuk juga penyediaan fasilitas transportasi lainnya, seperti jaringan jalan yang baik, kemudahan parkir dan lokasi penyebaran, serta pola penggunaan lahan campuran (*mixed use*), dan sebagainya.

- Pola tata guna lahan

Pada daerah dengan penggunaan lahan campuran seperti yang banyak ditemui di pusat kota, perjalanan dengan berjalan kaki dapat dilakukan lebih cepat dibanding perjalanan dengan kendaraan bermotor, karena dengan kendaraan bermotor sulit untuk dapat berhenti setiap saat. Berjalan kaki di pusat kota (kawasan perbelanjaan) terasa masih menyenangkan dengan jarak 500 meter, lebih mengurangi perasaan lelah orang berjalan kaki (misalnya ada tempat duduk, kios makanan dan minuman, dan sebagainya). Selain itu, adanya aktivitas lain seperti rekreasi, keberadaan fasilitas kendaraan, kenyamanan fasilitas pejalan kaki, dan adanya kegiatan campuran akan lebih menarik orang untuk berjalan kaki.

Jarak Berjalan Kaki

Macam fasilitas untuk menampung pejalan kaki dapat dikelompokkan sebagai berikut.

- Jalur pejalan kaki yang dibuat terpisah dari jalur kendaraan umum, biasanya terletak bersebelahan atau berdekatan. Pejalan kaki melakukan kegiatan berjalan kaki sebagai sarana angkutan yang akan menghubungkan tempat tujuan. Diperlukan fasilitas yang aman terhadap bahaya kendaraan bermotor dan mempunyai permukaan rata, berupa trotoar dan terletak di tepi jalan raya.
- Jalur pejalan kaki yang digunakan sebagai jalur menyeberang untuk mengatasi dan menghindari konflik dengan moda angkutan lain, yaitu lajur penyeberangan jalan, jembatan penyeberangan, atau jalur penyeberangan bawah tanah. Untuk itu diperlukan fasilitas yang berupa *zebra cross*, *skyway*, dan *subway*.
- Jalur pejalan kaki yang bersifat rekreatif dan mengisi waktu luang, yang terpisah sama sekali dari jalur kendaraan bermotor dan biasanya dapat dinikmati secara santai, tanpa terganggu kendaraan bermotor. Pejalan kaki dapat berhenti dan beristirahat pada bangku-bangku yang disediakan. Fasilitas ini berupa plaza pada taman-taman kota.
- Jalur pejalan kaki yang digunakan untuk berbagai aktivitas, untuk berjalan, duduk santai, dan sekaligus berjalan-jalan sambil melihat etalase pertokoan yang biasanya disebut mall.

Aktivitas berjalan kaki membutuhkan persyaratan :

- Aman, mudah, /leluasa bergerak dengan cukup terlindung dari lalu lintas kendaraan bermotor.
- Menyenangkan, dengan rute-rute yang pendek dan jelas, serta bebas hambatan dan kelambatan waktu, yang diakibatkan kepadatan pejalan kaki.
- Mudah dilakukan ke segala arah, tanpa kesulitan, hambatan, dan gangguan yang disebabkan ruang yang sempit, permukaan lantai naik turun dan sebagainya.

- Daya tarik pada tempat-tempat tertentu diberikan elemen yang dapat menimbulkan daya tarik seperti elemen estetika, lampu=lampe penerangan jalan, lansekap/taman, dan sebagainya.

2.3. PARKIR

Tempat parkir sebagai tempat pemberhentian kendaraan, harus tetap sedekat mungkin dengan tempat tujuan yang hendak dicapai. Idealnya dekat dengan pintu yang dilalui dan masih di dalam lingkup pencapaian si pemarkir (Baker, 1958).

Peranan tempat parkir dalam aktivitas kehidupan publik di suatu kota sangat penting. Jalan utama dalam suatu kota harus tetap berperan sebagai forum dan pusat kegiatan masyarakat, termasuk pusat perdagangan. Keberadaan tempat parkir harus mendukung peran ini, tetapi tidak boleh terlalu menguasai jalan. Tepian badan jalan dapat dijadikan lahan parkir diagonal, maupun parkir sejajar jalan (Childs, 1994).

Menurut Shirvani (1985), dalam perencanaan tempat parkir harus memperhatikan hal-hal sebagai berikut.

- Struktur tempat parkir tidak boleh mengganggu aktivitas di sekitarnya. Lebih baik lagi jika mendukung kegiatan *street level* dan menambah kualitas visual lingkungan.
- Pendekatan program penggunaan berganda. Dalam arti memaksimalkan penggunaan tempat parkir dengan pelaku dan waktu yang berbeda secara simultan.
- Tempat parkir khusus. Dimana suatu perusahaan atau instansi yang memiliki sejumlah besar karyawan dengan kendaraannya, memerlukan areal parkir tersendiri yang memadai.
- Tempat parkir di kawasan pinggiran kota yang dibangun oleh swasta dan/atau pemerintah.

Adapun ruang-ruang yang biasa digunakan untuk tempat parkir adalah sebagai berikut.

- Parkir di dalam bangunan (*in door*)

Direncanakan di dalam bangunan, baik satu lantai maupun bertingkat. Berupa bangunan-bangunan penggabungan parkir dengan kantor yang dilayani, penggabungan parkir dengan pusat perbelanjaan yang dilayani, khusus dipergunakan untuk parkir.

- Parkir di luar bangunan (*out door*)

Direncanakan di luar bangunan, dapat berupa ruang terbuka di depan atau di belakang bangunan, antara beberapa bangunan yang dilayani, di dalam ruang terbuka khusus untuk parkir, yang terdapat di kawasan sekitar pusat kota dan kawasan pinggir kota. Dapat pula di ruang terbuka lingkungan perumahan, di pinggir jalan.

Lebih jauh lagi, kaitannya dengan bentuk fisik kota, diperlukan karakter penampilan parkir yang tepat. Tempat parkir yang berbentuk suatu bangunan hendaknya bentuk dan massa bangunannya mengikuti aturan yang berlaku di kawasan setempat untuk menunjang karakter visual lingkungan. Parkir di luar bangunan penampilannya harus menunjang karakter visual lingkungan setempat, terletak pada lokasi yang dipersyaratkan dengan struktur yang jelas, elemen-elemen parkir (elemen utilitas, elemen lansekap) memadai sehingga memungkinkan cukupnya sinar matahari, angin, kesehatan, dan keindahan lingkungan.

Selain itu, penampilan parkir adalah penting bagi kelancaran dan kenyamanan fungsinya, keindahan dan keamanan tempat parkir sendiri maupun lingkungan setempat, menunjang bentuk kota juga kenyamanan akibat kesehatan lingkungan dan lancarnya pengaturan parkir yang berakibat kelancaran transportasi, serta kejelasan struktur, hubungan transportasi kota, dalam kaitan linkage.

2.4. PERATURAN TEKNIS

Dalam Perda Propinsi Jawa Tengah, tentang Pedoman Teknik Penataan Ruang Jalan, menyatakan bahwa :

- Trotoar, berfungsi sebagai wadah untuk pejalan kaki, serta memberikan kenyamanan dan perlindungan keamanan bagi pejalan kaki.
- Lebar efisien minimum trotoar adalah 120 cm.
- Tinggi muka trotoar yang tidak berada di depan pagar halaman tidak kurang dari 30 cm dari perkerasan badan jalan paling tepi.
- Permukaan trotoar tidak dipertahankan bertangga/berterasering.
- Tidak terputus-putus oleh jalan masuk ke halaman, perbedaan ketinggian antara bagian trotoar terendah dan jalan masuk ke halaman tidak boleh lebih dari 10 cm.

2.5. RUANG TERBUKA KOTA (URBAN OPEN SPACE)

Menurut Spreiregen, urban space, sebagaimana ruang di dalam arsitektur, dapat berdiri sendiri, tidak berhubungan dengan ruang di dekatnya, atau mungkin dihubungkan dengan ruang lain yang dapat dinikmati dengan bergerak dari ruang satu ke ruang lainnya. Urban space direncanakan dengan maksud untuk memperlihatkan linkage yang menonjolkan sebuah bangunan di dalam ruang atau menunjukkan arah sirkulasi utama (Spreiregen, 1965).

Urban space merupakan pusat kegiatan formal suatu kota. Kebutuhan dari urban space adalah sebagai penutup fisik sesungguhnya atau penyesuaian yang kuat dengan bentuk-bentuk kota. Urban space biasanya terbentuk oleh fasade bangunan dan lantai kota. Pada dasarnya urban space dibedakan oleh karakteristik yang menonjol, seperti kualitas yang melingkupinya, kualitas pengelolaan detail, dan aktivitas yang berlangsung di dalamnya. Urban space secara ideal harus dilingkupi oleh dinding, mempunyai lantai sesuai dengan maksudnya, dan mempunyai fungsi.

Menurut Rustam Hakim (1987), ruang umum terbuka adalah bentuk dasar dari ruang terbuka di luar bangunan, dapat digunakan oleh publik dan memberi kesempatan untuk bermacam-macam kegiatan. Contohnya : jalan,

pedestrian, taman, plaza, makam, lapangan terbang, lapangan olah raga, dan sebagainya.

Bentuk Ruang Terbuka

Rob Krier dalam bukunya *Urban Space* (1978) mengklasifikasikan bentuk ruang terbuka menjadi dua jenis sebagai berikut.

- Berbentuk memanjang
Yaitu ruang terbuka yang umumnya hanya mempunyai batas-batas di sisinya, misalnya jalan, pedestrian, sungai, dan sebagainya.
- Berbentuk *cluster*
Yaitu ruang terbuka yang mempunyai batas-batas di sekelilingnya. Misalnya *plaza*, *square*, lapangan, bundaran, dan sebagainya. Ruang terbuka dengan bentuk cluster ini membentuk kantong-kantong yang berfungsi sebagai ruang-ruang akumulasi aktivitas kegiatan masyarakat kota.

Sedangkan Samuel Zisman menyimpulkan bahwa bentuk ruang terbuka dalam tiga tipe sebagai berikut.

- *Open utility*
Yaitu *open space* yang terjadi karena fungsi-fungsi utilitas kota dan servis.
- *Open green*
Yaitu ruang terbuka seperti taman rekreasi dan jalur hijau. *Open green* disamping berfungsi sebagai taman rekreasi juga memiliki fungsi ekologis, seperti menyerap karbondioksida dan menghasilkan oksigen. Di samping itu *open green* dapat memberi keteduhan pada pejalan kaki, di pedestrian dan *boulevard*, menghilangkan kejenuhan dan kemonotonan.
- *Corridor space*
Corridor space merupakan ruang terbuka untuk pergerakan, transportasi dan pedestrian untuk mobilitas kota. Bentuk-bentuk *corridor space* berbentuk fasilitas umum untuk akses publik.

Hubungan Urban Space dengan Activity Support

Terpusatnya kegiatan di suatu kota merupakan suatu sistem yang saling terkait. Kegiatan yang dominan memerlukan dukungan kegiatan lainnya dan kegiatan yang kecil tidak bisa hidup, apabila tidak ada kegiatan yang lainnya. Urban space sebagai pendukung kegiatan di wilayah urban dalam bentuk plaza, pedestrian, parkir, dan sebagainya.

2.6. TEORI RUANG KOTA

Roger Trancik mengemukakan bahwa tiga pendekatan kelompok teori berikut ini merupakan landasan penelitian perancangan kota yang saling memiliki keterkaitan erat dan saling mempengaruhi. (Trancik, 1986).

1. Teori Figure Ground

Figure Ground berfungsi untuk menunjukkan tekstur kota atau kawasan kota tersebut dengan cara memperlihatkan secara jelas komposisi antara *solid* dan *void* dalam suatu perancangan kawasan. *Solid* merupakan elemen yang berfungsi sebagai wadah aktivitas manusia dan biasanya berwujud bangunan. *Void* merupakan ruang terbuka dalam lingkungan yang terdiri atas :

a. Internal Void

Yang dimaksud dengan *internal void* adalah ruang terbuka yang berada dalam lingkup suatu bangunan. Kualitas *internal void* dipengaruhi oleh konfigurasi bangunan serta keunikan dari fasade-fasade interior bangunan yang melingkupinya.

b. Eksternal Void

Eksternal void merupakan ruang terbuka yang berasal dari luar lingkup bangunan dan bersifat *public domain*. Kualitas ruang yang ditimbulkan dipengaruhi oleh fasade-fasade bangunan yang melingkupinya, sehingga dapat dikatakan bersifat kontekstual.

Teori Figure Ground dapat digunakan sebagai dasar untuk :

- Membentuk ruang luar yang mempunyai hierarki, struktur jalan, dan plaza merupakan suatu susunan yang ada mengikuti pola tersebut.
- Merencanakan kota agar lebih terintegrasi, karena terdapat struktur jalan dan ruang terbuka yang mempengaruhi orientasi bangunan.
- Mengupayakan agar terbentuk ruang yang teratur.

Kelemahan teori ini adalah perhatian mengarah pada gagasan-gagasan ruang yang bersifat dua dimensi yang perhatiannya terlalu statis.

2. *Teori Linkage*

Bentukan suatu kota tidak terlepas dari adanya jaring-jaring sirkulasi (*network circulation*). Network yang ada dapat berupa jalan, jalur pedestrian, ruang terbuka yang berbentuk linier, maupun bentuk-tuk yang secara fisik menjadi penghubung antarbagian kota/kawasan. Dalam perancangan teori, jaringan ini berfungsi sebagai salah satu titik acuan dalam mengorganisasi sistem pergerakan.

Linkage dapat digunakan untuk melihat dinamika suatu kawasan / kota dan memperhatikan inti dan arah pertumbuhan kota melalui pola pergerakan dan sirkulasi yang memberi image atau citra pada kota tersebut.

3. *Teori Place*

Christian Norberg-Schulz berpendapat bahwa *place* adalah sebuah *space* yang memiliki suatu ciri khas tersendiri. (Norberg – Schulz, Christian, 1979). Lebih lanjut secara arsitektural Roger Trancik merumuskan secara lebih spesifik bahwa sebuah *space* akan ada kalau dibatasi sebagai sebuah *void*, dan sebuah *space* menjadi sebuah *place* kalau mempunyai arti dari lingkungan yang berasal dari budaya daerahnya. (Trancik, 1986). Artinya, sebuah *place* dibentuk sebagai sebuah *space* jika memiliki ciri khas karakter dan suasana tertentu yang berarti bagi lingkungannya.

Karakter tersebut ditunjukkan dengan kualitas fisik suatu tempat yang dapat menimbulkan image yang cukup kuat terhadap tempat tersebut. Kualitas fisik tersebut adalah suatu kemampuan mendatangkan kesan (*imageability*) yang erat kaitannya dengan kejelasan atau kemampuan suatu tempat untuk dibaca (*legibility*) yang diperkuat oleh tiga komponen sebagai berikut (Lynch, 1960).

- Identitas (*identity*)

Identitas adalah identifikasi terhadap suatu obyek, yang mampu membedakan dengan obyek lainnya. Identitas dapat menjelaskan bentuk fisik dan menjelaskan posisi/letak dari obyek fisik tertentu.

- Struktur (*structure*)

Struktur menjelaskan bahwa di dalam image kawasan juga mengandung pengertian ruang atau pola hubungan dari pengamat dengan suatu obyek tertentu serta kaitannya dengan obyek yang lainnya.

- Makna (*meaning*)

Suatu obyek harus memiliki makna bagi pengamat baik secara fungsi maupun emosi, serta dapat menjelaskan adanya perbedaan makna ruang dan pola hubungannya.

Lynch memandang kota sebagai suatu sistem yang terdiri atas seperangkat struktur psikologi yang mempunyai arti bagi penduduknya dan masing-masing individu membentuk peta mental terhadap lingkungannya (Lynch dalam Trancik, 1986).

Kemudian dikatakan bahwa ruang kota yang baik adalah ruang-ruang yang memiliki tiga komponen di atas dan bagian dari kota yang dinamakan elemen-elemen bentuk kota harus didesain sesuai komponen-komponen tersebut. Elemen-elemen bentuk kota menurut Lynch adalah :

- *Path*

Path adalah elemen pembentuk kota yang berupa ruang linier. Ruang tersebut biasa dipergunakan sebagai jalur pergerakan

penduduk, yaitu dapat berupa jalan setapak, pedestrian, jalan arteri, dan sebagainya. Path akan mempunyai identitas yang lebih baik jika memiliki tujuan yang besar (misalnya ke stasiun, tugu, alun-alun, dan sebagainya) serta ada penampakan yang kuat (misalnya fasade, pohon, dan sebagainya) atau belokan yang jelas.

- *District*

District merupakan potongan (spatial) yang berukuran medium sampai dengan luas suatu kota dan dipahami pada tingkat dua dimensi, dimana pengamat secara jiwa 'masuk ke dalam' dan mempunyai karakter yang sama serta dapat diidentifikasi. Dapat dikatakan *district* adalah suatu area yang secara dua dimensional mempunyai karakter yang sama dan sejenis. District akan memiliki identitas yang lebih baik jika batasnya dibentuk dengan jelas tampilannya dan dapat dilihat homogen, serta fungsi dan posisinya jelas.

- *Edge*

Edge adalah elemen linear yang tidak dipergunakan atau dianggap sebagai jalur oleh pengamat. Edges adalah perbatasan antara dua bentuk (*phase*) atau perubahan (*break*) linear dalam kontinuitas, seperti tepi area bangun, dinding, dan lain-lain. Edge akan memiliki identitas yang lebih baik jika jelas kontinuitasnya. Demikian pula fungsi batasnya harus jelas, membagi atau menyatukan.

- *Landmark*

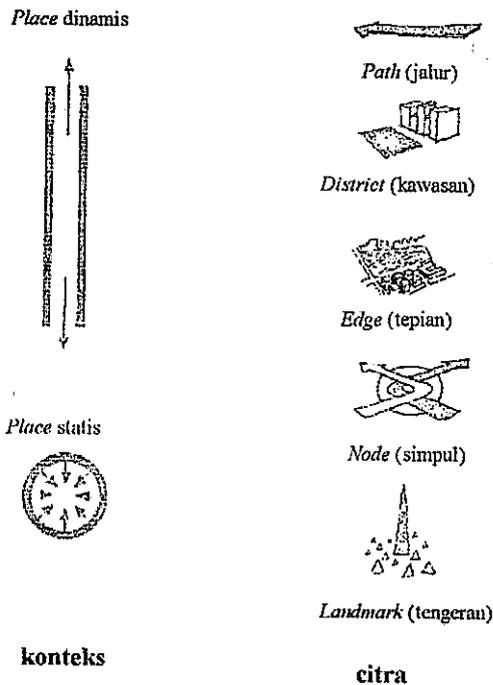
Landmark adalah elemen eksternal dan merupakan bentuk visual yang menonjol dari suatu kota, misalnya gunung atau bukit, gedung tinggi, menara, tanda tinggi, tempat ibadah, pohon tinggi, dan sebagainya. Landmark adalah elemen yang sangat penting dari bentuk kota karena dapat membantu orang untuk mengorientasikan diri di dalam kota dan membantu mengenali suatu daerah. Landmark akan

memiliki identitas yang lebih baik jika bentuknya jelas dan unik dalam lingkungannya.

- *Node*

Node adalah area pusat aktivitas dalam bentuk spatial dimana orang dapat merasakan perubahan aktivitas dari suatu struktur ruang ke struktur ruang lainnya. Nodes dapat berupa : persimpangan jalan utama, tempat break pada jalur transportasi, perubahan 'momen' dari suatu struktur lainnya, atau secara sederhana nodes ini dapat diartikan berupa konsentrasi yang penting karena menampung berbagai fungsi atau karakter seperti sudut jalan atau plaza ruang tertutup. Node akan memiliki identitas yang lebih baik jika tempatnya memiliki bentuk yang jelas (karena mudah diingat) serta tampilan yang berbeda dari lingkungannya.

Dengan demikian citra kota dapat memberikan kemampuan berorientasi dengan mudah dan cepat disertai perasaan nyaman, identitas yang kuat terhadap suatu tempat dan keselarasan hubungan dengan tempat-tempat yang lain (Lynch, 1960).



Gb. 3.1
Elemen place theory
dan lima citra kota

2.7. KARAKTER VISUAL KAWASAN

Menurut Smardon (1985), tanda-tanda visual adalah ciri-ciri utama yang secara fisik dapat dilihat, yang dapat memberikan atribut pada sumber visual dalam suatu sistem visual sehingga sistem visual tersebut mempunyai kualitas tertentu. Lebih lanjut dikatakan bahwa kualitas visual merupakan suatu atribut khusus yang ada pada suatu sistem visual yang ditentukan oleh nilai-nilai kultural dan properti fisik yang hakiki.

Menurut Bentley, visual merupakan suatu ciri atau tanda-tanda dari objek/sumber visual yang ditawarkan sehingga pengamat dapat menginterpretasikan suatu lingkungan sebagai sesuatu yang memiliki makna.

Sedangkan menurut Krier (1972), yang menentukan karakteristik geometris koridor adalah pola fungsi, sirkulasi, dan dinding yang membatasi. Dinding atau pembatas tersebut dapat berupa bangunan, pepohonan, atau unsur lain yang membentuk ruang.

Kualitas visual mencakup aspek kualitas estetika, seperti komposisi, pola, dan tatanan, imageability, yaitu suatu kualitas yang berkaitan dengan image terhadap suatu sistem visual dan elemen pembeda pada suatu pemandangan (Vining dan Stevens dalam Smardon, 1994). Kaitan visual adalah hubungan secara visual antarelemen dalam bangunan dan atau hubungan visual antarbangunan yang ada di lingkungan sekitarnya sehingga terjadi efek kontinuitas visual yang menyeluruh dan menyatu.

Menurut Cullen (1961), kondisi visual suatu kawasan kota menyangkut beberapa hal sebagai berikut.

- Fenomena psikologis, berkaitan dengan tampilan fisik kota yang dapat menimbulkan suatu rasa tertentu yang bersifat emosi, erat kaitannya dengan makna yang dihadirkan oleh suatu obyek atau lingkungan kepada pengamat.
- Fenomena fisik, yaitu hal-hal yang berkaitan dengan penataan dan pengaturan lingkungan serta korelasi visual, erat kaitannya dengan hubungan yang terjadi antara elemen dalam suatu lingkungan yang dapat juga diartikan sebagai hubungan antarbangunan.

2.8. HIPOTESIS

Dari hasil observasi awal mengenai kondisi di Lapangan dan berdasarkan kajian teori, maka diperoleh hipotesis atau dugaan, yaitu : **diduga bahwa activity support di Jl. MT Haryono (Peterongan) mempengaruhi karakter visual di kawasan itu.**

BAB III

METODE PENELITIAN

Sesuai dengan tujuan penelitian, yaitu untuk meneliti ragam pola *activity support* yang tumbuh di Kawasan Peterongan serta pengaruhnya terhadap karakter visual kawasan tersebut, maka dibutuhkan suatu metode penelitian yang mampu mengungkapkan dan merumuskan hasil penelitian.

Metode yang dipilih untuk penelitian ini adalah metode penelitian visual yang bersifat kuantitatif. Metode penelitian visual mencoba mengatasi metode deskripsi verbal tentang lingkungan. Dalam metode penelitian visual penekanan diberikan terhadap karakteristik visual lingkungan fisik, untuk memahami peran dan pengaruhnya dalam hubungan timbal balik manusia dengan lingkungan (Sudradjat, 2003).

Penelitian ini berupaya untuk mengkaji dan mengukur pengaruh *activity support* terhadap karakter kawasan pada koridor Jalan MT Haryono, khususnya pada penggal antara Jl. Lampersari – Jl. Tentara Pelajar, Semarang. Karena itu penelitian ini bersifat kuantitatif untuk menguji hipotesis yang telah dirumuskan dan untuk menentukan signifikansi variable-variabel yang muncul.

Desain penelitian merupakan cetak biru yang menentukan pelaksanaan selanjutnya. Dalam desain ini akan dipaparkan segala sesuatu yang berhubungan dalam proses penelitian dengan menggunakan prinsip-prinsip metodologi penelitian. Adapun urutan desain penelitian ini dimulai dengan tujuan penelitian dan hipotesis, kerangka dasar penelitian yang terdiri dari definisi operasional, indikator empiris, pengukuran, kerangka hubungan, penarikan sampel, metode pengumpulan data, dan metode analisis data.

3.1. LOKASI PENELITIAN

Lokasi penelitian yang dipilih adalah Jl. MT Haryono yang terletak di Kawasan Peterongan yang merupakan sebuah pusat pertumbuhan sub BWK I (RDTRK BWK I) Semarang dimana pertumbuhannya sangat dipengaruhi oleh kegiatan ekonomi berupa pasar, pertokoan, dan perkantoran. Karena lokasi yang dipilih merupakan sebuah koridor jalan, maka perlu dilakukan penentuan batas kawasan yang dimaksud.

Batas kawasan yang diteliti, dipilih penggal jalan antara Jl. Lampersari dengan Jl. Tentara Pelajar dengan alasan :

- Berdasarkan observasi awal, penggal jalan itu merupakan penggal jalan dengan *activity support* yang cukup padat.
- Pada penggal jalan itu terdapat Java Mall yang merupakan salah satu public domain Semarang sehingga menimbulkan munculnya *activity support*.
- Pada penggal tersebut terdapat sekurangnya dua simpul transportasi yang terdapat di Jl. Lampersari dan Jl. Tentara Pelajar, dimana kedua simpul transportasi ini juga mendorong tumbuhnya *activity support* pada kawasan ini.

3.2. TUJUAN dan HIPOTESIS

Penelitian ini bertujuan untuk membuktikan apa benar bahwa keberadaan *activity support* mempengaruhi karakter visual kawasan.

Sedangkan hipotesis dalam penelitian ini merupakan sebuah dugaan bahwa keberadaan *activity support* berpengaruh terhadap karakter visual kawasan, dimana terdapat perbedaan pengaruh itu dalam waktu-waktu yang berbeda (pagi, siang, malam).

3.3. KERANGKA DASAR PENELITIAN

Kerangka dasar penelitian ini terdiri dari :

3.3.1. Definisi Operasional

Definisi operasional pada dasarnya melekatkan arti pada suatu variabel dengan cara menetapkan kegiatan-kegiatan atau tindakan-tindakan yang perlu untuk mengukur variabel. Definisi operasional dalam penelitian ini adalah :

1. Kondisi fisik lingkungan dan komponennya yang akan diukur. Kondisi fisik lingkungan ini akan dilihat dari luas fasade bangunan dan orientasi bangunan.
2. Kondisi spasial dari activity support, yang meliputi kondisi ruang jalan, jalur pedestrian, dan luasannya untuk melakukan aktivitas.

3.3.2. Variabel Penelitian

Variabel adalah objek penelitian, apa yang menjadi titik perhatian suatu penelitian.

Berdasarkan cara pengukurannya, variabel diklasifikasikan menjadi variabel diskrit, atau disebut juga variabel nominal dan variabel kontinum yang terdiri dari variabel ordinal, interval, dan rasio. Angka yang digunakan dalam variabel diskrit ini untuk menghitung jumlah, dinyatakan sebagai frekuensi. Variabel diskrit hanya dapat diukur dengan bilangan bulat seperti 1,2,3, dan seterusnya. Variabel-variabel berat, luas, panjang, dan umur termasuk variabel kontinum karena dapat diukur dengan bilangan real.

Sedangkan berdasarkan tata fikirnya, kausalitas variabel dibedakan menjadi variabel dependen dan variabel independen.

1. Variabel independen : activity support

Unsur yang diamati	Cara Mendapatkan Data	Alat Penelitian
<ul style="list-style-type: none"> • Activity support : PKL ✓ Jenis PKL ✓ Lebar pedestrian yang digunakan ✓ Panjang pedestrian yang digunakan 	<ul style="list-style-type: none"> • Observasi • Pengukuran 	<ul style="list-style-type: none"> • Meteran • Kamera • Peta • Alat tulis
<ul style="list-style-type: none"> • Activity support : parkir, pangkalan becak ✓ Jenis ✓ Lebar jalan yang digunakan ✓ Panjang jalan yang digunakan 	<ul style="list-style-type: none"> • Pengukuran 	<ul style="list-style-type: none"> • Kamera • Peta • Alat tulis

Tabel 3.1 Variabel Independen

2. Variabel Dependen : karakter visual kawasan

Unsur yang diamati	Cara Mendapatkan Data	Alat Penelitian
<ul style="list-style-type: none"> • Bangunan ✓ Jenis bangunan ✓ Lebar pedestrian ✓ Tinggi bangunan 	<ul style="list-style-type: none"> • Observasi • Pengukuran 	<ul style="list-style-type: none"> • Theodolite • Kalkulator • Kamera • Peta • Alat tulis

<ul style="list-style-type: none"> • Jalan ✓ Lebar jalan ✓ Panjang jalan • Jalur pedestrian ✓ Panjang jalur pedestrian ✓ Lebar jalur pedestrian 	<ul style="list-style-type: none"> • Pengukuran • Pengukuran 	<ul style="list-style-type: none"> • Kamera • Peta • Alat tulis • Kamera • Peta • Alat tulis
---	--	--

Tabel 3.2 Variabel Dependen

3.4. METODE PENARIKAN SAMPEL

3.4.1. Populasi dan Sampel

Populasi terdiri atas sekumpulan objek yang menjadi pusat perhatian, yang dari padanya terkandung informasi yang ingin diketahui. Objek tersebut disebut satuan analisis. Satuan analisis ini mengandung karakteristik yang diteliti. Dalam penelitian ini yang menjadi satuan analisis yaitu bangunan dan activity support yang berada di Jl, MT Haryono (penggal antara Jl. Lampersari – Jl. Tentara Pelajar). Adapun bangunan yang menjadi populasi dalam penelitian ini berjumlah 37 bangunan, yang meliputi bangunan komersial, bangunan campuran hunian dan usaha, rumah tinggal, dan sekolah.

Sampel sering juga disebut contoh yaitu himpunan bagian dari suatu populasi. Sampel sebagai bagian dari populasi memberikan gambaran yang benar tentang populasi. Pengambilan sampel dari suatu populasi disebut penarikan sampel atau sampling. Adapun prinsip dan cara penarikan sampel dalam penelitian ini dengan menggunakan area sampling, yaitu pengambilan sampel berdasarkan pembagian wilayah penelitian.

3.5. METODE PENGUMPULAN DATA

3.5.1. Proses Pengumpulan Data

Data yang dikumpulkan ditentukan oleh variabel-variabel yang ada dalam hipotesis. Data dikumpulkan oleh sampel yang telah ditentukan sebelumnya, sampel tersebut terdiri atas sekumpulan unit analisis sebagai sasaran penelitian.

3.5.2. Metode Pengumpulan Data

Untuk mengumpulkan data dari sampel penelitian, dilakukan dengan metode tertentu sesuai dengan tujuannya. Ada berbagai metode yang telah kita kenal, antara lain wawancara, pengamatan (observasi), kuesioner (angket), dan dokumenter. Adapun metode pengumpulan data dalam penelitian ini menggunakan metode observasi yang ditunjang dengan pengukuran.

Yang dimaksud dengan observasi disini adalah studi yang disengaja dan sistematis tentang fenomena/fakta dengan cara pengamatan dan pencatatan. Observasi dilakukan untuk mendapatkan data-data di lapangan dengan cara pengamatan langsung di lapangan terhadap hal-hal yang lebih bersifat fisik keruangan atau setting fisik kawasan. Observasi juga dilakukan untuk mengetahui kondisi kawasan yang sebenarnya, tentang potensi yang dimiliki dan kelemahan yang ada.

Penelitian dilakukan dengan mengamati perubahan pemanfaatan ruang selama 24 jam. Karena melalui observasi awal, ditemukan bahwa pada obyek penelitian pemanfaatan ruang terus berubah dan tidak pernah sepi dari activity support, bahkan pada dini hari pun terjadi aktivitas berupa pelebaran aktivitas Pasar Peterongan sampai ke depan Java Mall. Oleh karena itu, penelitian ini dibagi dalam tiga kelompok waktu sebagai berikut.

- Pagi : Pk. 00.00 – Pk. 08.00
- Siang : Pk. 08.00 – Pk. 16.00
- Malam : Pk. 16. 00 – Pk. 00.00

Dalam pengamatan ini peneliti harus dapat mencatat hasil pengamatan secara deskriptif dan mendetail mengenai kejadian di lapangan, sehingga pembaca dapat memvisualisasikan setting yang diamati. Oleh karena itu, dalam hal ini peneliti mengamati :

- Sesuai dengan judul penelitian ini, variabel independen atau variabel yang mempengaruhi yaitu activity support. Disini peneliti mengamati lebar pedestrian dan badan jalan beserta aktivitas yang terjadi di atasnya. Selain itu juga dilakukan pendataan terhadap activity support yang ada, baik yang terdapat di atas pedestrian maupun yang menempati badan jalan. Pendataan ini juga dilakukan dengan pengukuran untuk mendapatkan dimensi yang diperlukan.
- Selain itu dilakukan juga pengamatan terhadap bangunan di sepanjang koridor kawasan penelitian ini untuk mendapatkan informasi mengenai karakter visual kawasan yang merupakan variabel dependen dalam penelitian ini. Untuk itu peneliti melakukan pengamatan terhadap bangunan yang terdapat di sepanjang koridor kawasan ini yang merupakan unit informasi, dan informasi yang berupa dimensi bangunan ini diperoleh dengan pendataan jenis bangunan dan pengukuran dimensi fasade masing-masing bangunan menggunakan theodolite.

3.6. METODE ANALISA DATA

Analisa data dilakukan secara kuantitatif. Hasil pengukuran di lapangan yang diperoleh dari theodolite kemudian diolah untuk mendapatkan dimensi bangunan yang meliputi tinggi bangunan dan lebar bangunan sehingga luas fasade bangunan dapat diperoleh. Disamping itu,

diukur juga luas fasade activity support yang berada di depan bangunan. Kemudian dilakukan perhitungan persentase pengaruh luas fasade activity support terhadap luas fasade bangunan. hal yang sama juga dilakukan terhadap luas pedestrian dan badan jalan yang dikuasai oleh activity support. Dari perhitungan-perhitungan tersebut diperoleh data mengenai:

- Persentase pengaruh activity support terhadap fasade bangunan
- Persentase pengaruh activity support terhadap jalur pergerakan yang meliputi jalur pedestrian dan badan jalan.

Setelah data-data tersebut diperoleh, kemudian dilakukan pengujian hipotesis menggunakan metode *Analysis of Variance* (ANOVA), yaitu pengujian lebih dari dua sampel untuk mengetahui apakah ada perbedaan yang signifikan antara rata-rata hitung tiga kelompok data atau lebih (Santoso, 2003). Uji ANOVA ini dilakukan dengan program SPSS.

Uji ANOVA ini menghasilkan empat bagian output sebagai berikut.

1. *Group Statistics*

Pada output bagian pertama ini akan terlihat ringkasan statistik dari keseluruhan sampel. Uji ANOVA ingin melihat apakah rata-rata keempat sampel berasal dari populasi yang sama, dengan asumsi varians keempat sampel adalah sama.

2. *Test of Homogeneity of Variances*

Analisa ini bertujuan untuk menguji berlaku tidaknya asumsi untuk ANOVA, yaitu apakah keempat sampel mempunyai varians yang sama.

3. ANOVA

Setelah keempat varians terbukti sama dalam *test of homogeneity variances*, baru dilakukan uji ANOVA (*Analysis of Variance*) untuk menguji apakah keempat sampel mempunyai rata-rata (*mean*) yang sama. Dasar pengambilan keputusan dalam bagian ini dapat berdasarkan perbandingan F hitung dengan F tabel maupun berdasar nilai probabilitas.

4. *Post Hoc Test*

Setelah diketahui ada atau tidaknya perbedaan signifikan di antara kelompok kasus, dalam output ke empat ini akan dibahas mana saja kelompok kasus yang berbeda dan mana yang tidak berbeda. Masalah ini akan dibahas dalam analisa *Bonferroni* dan *Tukey*.

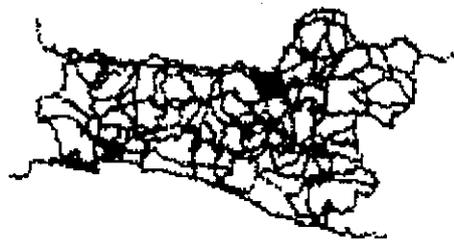
Jika test *Bonferroni* dan *Tukey* untuk menguji kelompok mana saja yang memiliki perbedaan nyata, maka grup/subset yang mempunyai perbedaan yang tidak nyata secara signifikan dapat dilihat dalam *Homogenous Subset*. Oleh karena itu hasil uji *Tukey* dan *Bonferroni* dan *Homogeneous Subset* saling melengkapi satu sama lain.

Setelah dilakukan serangkaian analisis terhadap uji ANOVA, hasil tersebut didialogkan dengan teori-teori activity support dari Hamid Shirvani, teori-teori citra kota dari Kevin Lynch, dan teori figure-ground dari Roger Trancik sehingga dapat diperoleh kesimpulan yang jelas mengenai pengaruh activity support ini terhadap karakter visual kawasan di Jl. MT Haryono antara penggal Jl. Lampersari dan Jl. Tentara Pelajar.

BAB IV GAMBARAN OBYEK PENELITIAN

4.1. LOKASI OBYEK PENELITIAN

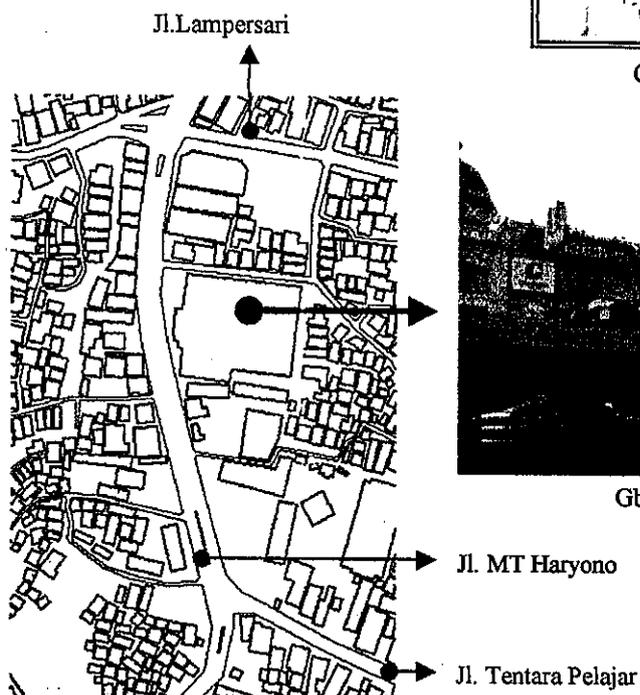
Lokasi penelitian berada di Jalan MT Haryono (Peterongan), yaitu pada penggal jalan antara Jl. Lampersari dan Jl. Tentara Pelajar, Semarang.



Gb. Peta Jawa Tengah



Gb. Peta Kota
Semarang



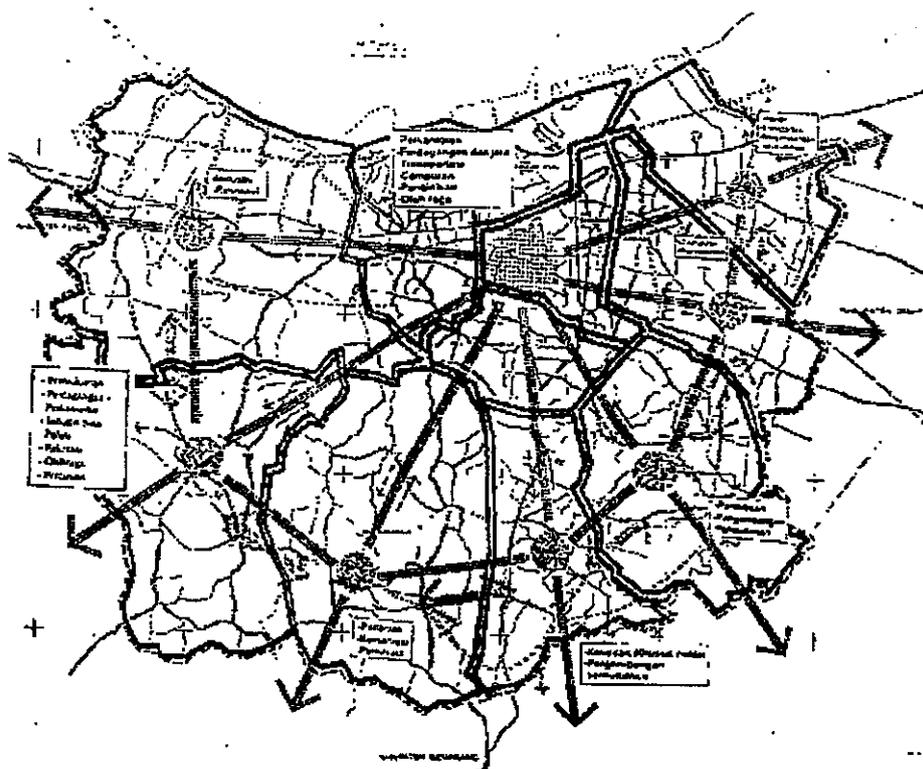
Gb. Java Mall



Gb. 4.1 Lokasi Penelitian

4.2. KECENDERONGAN PERTUMBUHAN OBYEK PENELITIAN

Semarang adalah sebuah kota besar yang memiliki pola perkembangan kota dengan struktur radial konsentrik, yang mendukung usaha pemekaran dan pemerataan pembangunan dari pusat ke arah pinggiran. Usaha pemekaran ini menyebabkan munculnya pusat-pusat pertumbuhan baru di daerah pinggiran, diantaranya kawasan pemukiman dan kawasan pendidikan. Hal ini tidak saja mendorong berkembangnya daerah pinggiran, tetapi juga semakin mendorong berkembangnya daerah antara yang menghubungkan pusat kota dengan daerah pinggiran, seperti halnya Kawasan Peterongan.



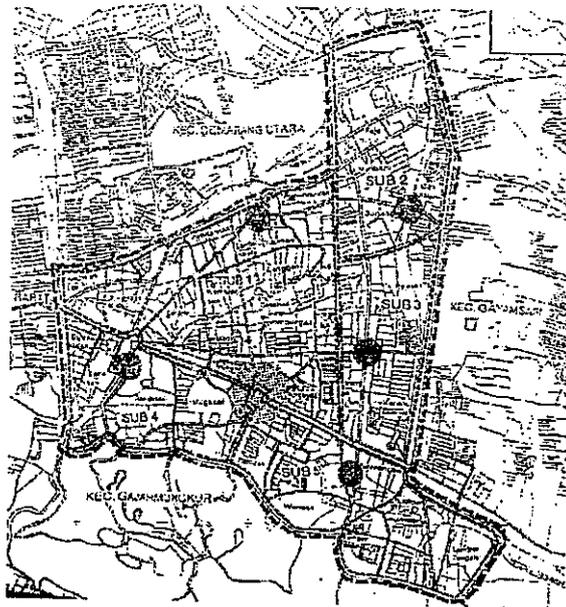
Gb. 4.2 Pola perkembangan Semarang menunjukkan struktur radial konsentrik

Kawasan Peterongan – Semarang yang merupakan salah satu pusat perdagangan Kota Semarang yang berpusat di Pasar Peterongan sejak tahun 1970-an. Letaknya yang terletak pada perpotongan jalur transportasi lokal Kota Semarang dan jalur transportasi regional Jawa Tengah bisa dikatakan sangat strategis sehingga mendorong berdirinya berbagai pertokoan di samping Pasar Peterongan yang sudah ada sebelumnya dan merupakan pusat awal aktivitas yang ada di kawasan tersebut. Selain itu pengembangan kawasan pemukiman di bagian timur maupun selatan Kota Semarang semakin menambah *land value* kawasan ini.

4.3. PERKEMBANGAN ACTIVITY SUPPORT

Letak Kawasan Peterongan pada perpotongan jalur transportasi lokal dan regional telah menimbulkan simpul-simpul transportasi pada kawasan. Dimana simpul-simpul transportasi ini merupakan tempat bagi manusia pelaku aktivitas dalam berganti moda transportasi. Hal ini mendorong timbulnya berbagai activity support, antara lain berupa pangkalan becak, kawasan pedagang kaki lima (PKL) di sekitar Pasar Peterongan (penggal Jl. Sompok – Jl. Lampersari) yang semakin bertambah besar intensitasnya dari waktu ke waktu tanpa terlihat adanya koordinasi dan integrasi terhadap fungsi-fungsi kegiatannya. Situasi seperti ini menimbulkan bentuk dan fasade yang ditimbulkan terlihat tidak jelas.

Pembangunan Java Mall di sebelah selatan kawasan ini semakin mendorong tumbuhnya activity support di kawasan ini. Jika tadinya pertumbuhan hanya terjadi di sekitar Pasar Peterongan, maka sejak dibangunnya Java Mall, keberadaan activity support berupa PKL dan pangkalan becak juga tumbuh dan berkembang ke arah selatan menuju Jl. Tentara Pelajar. Bahkan pada dini hari hingga pagi hari aktivitas Pasar Peterongan yang merupakan pasar sayur mayur semakin melebar sampai ke depan Java Mall memanfaatkan badan jalan dan keberadaannya semakin sulit untuk dikendalikan.



Gb.4.3 Kawasan Peterongan sebagai pusat Sub Bwk I Kota Semarang
(sumber : RDTRK BWK I Semarang)

Activity support yang terdapat pada kawasan ini, antara lain adalah

- Pangkalan becak
- Pangkalan ojek
- Pedagang kaki lima, yang meliputi :
 - Pedagang makanan dan minuman
 - Pedagang makanan kecil (jajanan)
 - Pedagang hewan ternak (di pasar kambing)
 - Pedagang majalah dan koran
 - Kios rokok
 - Kios bensin
 - Tukang tambal ban
- Fasilitas – fasilitas umum antara lain : box telepon umum, halte bus, jalur pedestrian.

Adapun bentuk-bentuk yang dipakai para PKL dalam menjajakan barang dagangannya adalah sebagai berikut.

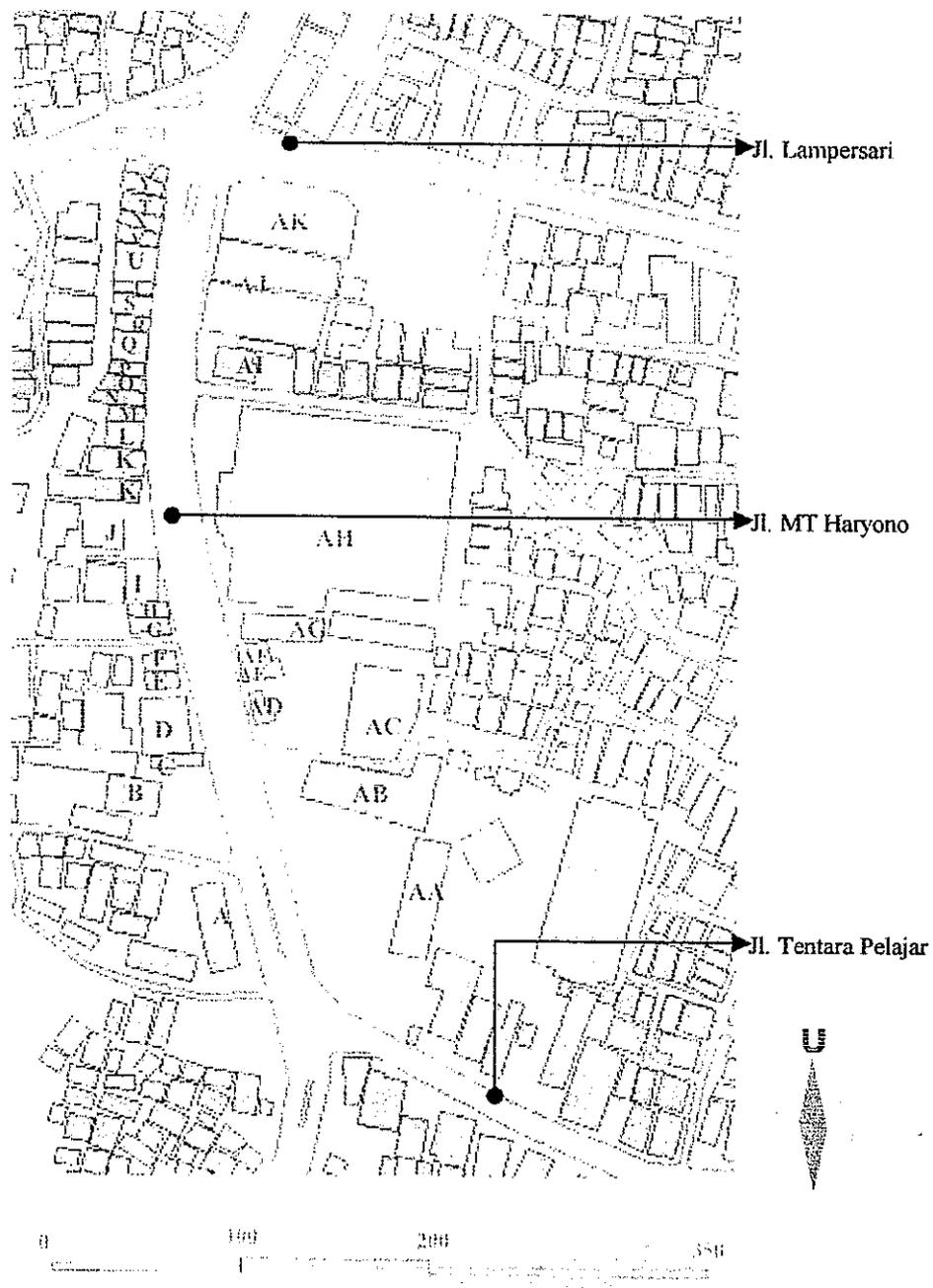
- Kios
- Menggelar barang dagangannya

- Warung tenda
- Dengan meja terbuka
- Dengan warung mobil.

Selain memanfaatkan area pedestrian, para PKL juga memanfaatkan badan jalan, bahkan ada pula yang memanfaatkan halte bus untuk berjualan.

Pangkalan becak menempati daerah penggal jalan, yaitu di dekat Java Mall yang juga berdekatan dengan Jl. Lampersari. Sedangkan pangkalan ojek terdapat di mulut Jl. Tentara Pelajar (dekat pasar kambing).

Fasade koridor Jl. MT Haryono (Peterongan) penggal Jl. Lampersari – Jl. Tentara Pelajar yang menjadi obyek penelitian dapat dilihat pada gambar-gambar berikut ini. Pengambilan gambar berdasarkan perbedaan waktu (pagi, siang, dan malam), dengan pertimbangan bahwa kemunculan PKL berbeda-beda berdasarkan waktu-waktu tersebut.



Gb. 4.4. Peta Lokasi Penelitian

**Tabel 4.1 Data Bangunan di Jl. MT Haryono Semarang
(penggal antara Jl. Lampersari – Jl. Tentara Pelajar)**

No	Bangunan	Klasifikasi Bangunan	Dimensi Bangunan			Dimensi Ruang Luar	
			Lebar (m)	Tinggi (m)	Luas (m ²)	Lebar pedestrian (m)	Lebar jalan (m)
	SISI BARAT						
A	SD Jomblang Barat 1-4	Pendidikan	53.94	8.64	466.01	3	12
B	Rumah	rumah tinggal	45.53	8.23	374.70	3	12
C	Anugrah Salon & Spa	jasa	17.63	6.22	109.69	3	12
D	Ruko Sinus & BRI	Perdagangan dan jasa	20.29	9.66	195.94	3	12
E	Optik 55	perdagangan	18.91	6.95	131.40	3	12
F	Toko Lisa	perdagangan	3.98	6.09	24.23	2	13
G	Salon Tarina	jasa	8.32	9.97	82.93	2	13
H	Tanah kosong	-	15.29	1.98	30.28	2	13
I	Rumah & kantor notaris	Rumah tinggal dan jasa	19.68	11.22	220.81	2	13
J	Politeknik STIBISNIS	Pendidikan	30.49	7.13	217.48	2	13
K	Asuransi Jiwasraya	jasa	15.87	7.65	121.48	2	13
L	Studio Photo	Perdagangan dan jasa	15.87	8.21	130.34	2	13
M	Toko	perdagangan	10.05	7.38	74.17	2	13
N	Toko Waru	jasa	9.32	7.51	69.97	2	13
O	Langgeng Jaya Motor	perdagangan	7.50	8.81	66.08	2	13
P	Toko	Perdagangan	13.20	6.34	83.64	2	13
Q	Ruko BNI - Dody	perdagangan	16.36	15.14	247.58	2	13
R	Warung makan + wassery	Perdagangan dan jasa	8.76	10.42	91.24	2	13
S	Toko Gaya	perdagangan	5.08	5.85	29.72	2	13
T	Kings Motor	jasa	5.29	14.15	74.88	2	13
U	Ruko wartel - sadhana comp	Perdagangan dan jasa	13.13	6.83	89.63	2	13
V	Studio Senam Indah	Perdagangan dan jasa	9.53	13.27	126.46	2	13
W	Apotik Sehat	perdagangan	6.42	6.72	43.12	2	13
X	AL Properti & Tk Fajar	Perdagangan dan jasa	9.88	7.29	72.02	2	13
Y	Agen Bus	perdagangan	10.03	4.34	43.46	2	13
Z	Toko Meubel	perdagangan	27.83	4.19	116.55	2	13

SISI TIMUR							
AA	kolam renang	Hiburan, kesehatan, dan perdagangan	95.34	13.42	1279.86	2	13
AB	Sun Motor	perdagangan	35.48	16.26	576.89	2	13
AC	Gudang	perdagangan	31.64	2.98	94.40	2	13
AD	Rumah	rumah tinggal	3.33	6.05	20.13	2	13
AE	RM Padang	perdagangan	7.06	6.86	48.40	1	14
AF	Apotik Lido & praktek dokter	Perdagangan dan jasa	10.18	6.86	69.84	3	12
AG	Ruko (Levina, suhu, kursus)	jasa & perdagangan	26.40	7.34	193.82	3	12
AH	Java Mall	Pusat perbelanjaan	93.87	22.16	2080.10	3	12
AI	Rumah	Rumah tinggal	24.76	5.30	131.22	3	12
AJ	Ruko (klinik 24 jam)	Perdagangan dan kesehatan	19.95	7.47	149.03	3	12
AK	Metro	hiburan	24.78 23.35	7.65 5.21	189.59 121.54	3	12

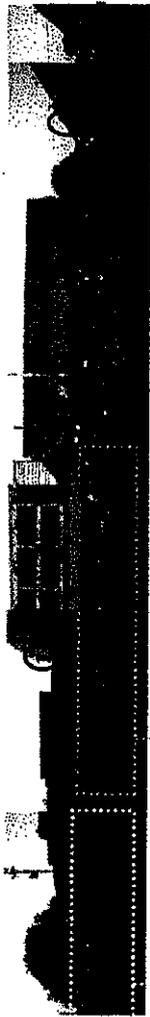
Tabel 4.2 Data Activity Support di Jl. MT Haryono Semarang (panggal antara Jl. Lampersari – Jl. Tentara Pelajar)

No	Bangunan	Klasifikasi Bangunan	Activity Support	
			Jalur Pedestrian	Badan Jalan
SISI BARAT				
A	SD Jomblang Barat 1-4	Pendidikan	<ul style="list-style-type: none"> ▪ kios bensin ▪ tukang cukur ▪ warung nasi bungkus ▪ kios bensin 	parkir
B	Rumah	rumah tinggal	<ul style="list-style-type: none"> ▪ kios rokok ▪ tukang tambal ban ▪ warung mie ayam ▪ kios bensin & rokok ▪ halte ▪ kios rokok dan tukang kunci 	parkir

			<ul style="list-style-type: none"> ▪ warung mie ayam ▪ tukang tambal ban ▪ warung bakso ▪ warung nasi ▪ warung nasi 	
C	Anugrah Salon & Spa	jasa	<ul style="list-style-type: none"> ▪ warung nasi goreng 	parkir
D	Ruko Sinus & BRI	Perdagangan dan jasa		parkir
E	Optik 55	perdagangan		parkir
F	Toko Lisa	perdagangan		
G	Salon Tarina	jasa	<ul style="list-style-type: none"> ▪ kios rokok ▪ warung nasi bungkus 	pangkalan becak
H	Tanah kosong	-	<ul style="list-style-type: none"> ▪ kios rokok ▪ warung makan 	
I	Rumah & kantor notaris	Rumah tinggal dan jasa	<ul style="list-style-type: none"> ▪ kios rokok 	
J	Politeknik STIBISNIS	Pendidikan	<ul style="list-style-type: none"> ▪ kios rokok ▪ kis majalah 	
K	Asuransi Jiwasraya	jasa	<ul style="list-style-type: none"> ▪ warung makan ▪ kios rokok 	
L	Studio Photo	Perdagangan dan jasa	<ul style="list-style-type: none"> ▪ penjual stiker & poster 	parkir
M	Toko	perdagangan		parkir
N	Toko Waru	jasa		parkir
O	Langgeng Jaya Motor	perdagangan		parkir
P	Toko	Perdagangan		parkir
Q	Ruko BNI - Dody	perdagangan		parkir
R	Warung makan + wassery	Perdagangan dan jasa		parkir
S	Toko Gaya	perdagangan		parkir
T	Kings Motor	jasa		parkir
U	Ruko wartel - sadhana comp	Perdagangan dan jasa		parkir
V	Studio Senam Indah	Perdagangan dan jasa		parkir
W	Apotik Sehat	perdagangan		parkir
X	AL Properti & Tk Fajar	Perdagangan dan jasa		
Y	Agen Bus	perdagangan		
Z	Toko Meubel	perdagangan		
SISI TIMUR				
AA	kolam renang	Hiburan, kesehatan, dan	<ul style="list-style-type: none"> ▪ telepon umum 	

		perdagangan	<ul style="list-style-type: none"> ▪ warung makan ▪ pangkalan ojek ▪ pedagang kambing 	
AB	Sun Motor	perdagangan	<ul style="list-style-type: none"> ▪ kios rokok ▪ warung makan ▪ kios rokok 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Warung mobil ▪ Parkir
AC	Gudang	perdagangan	<ul style="list-style-type: none"> ▪ warung makan ▪ kios rokok ▪ kios rokok ▪ warung makan ▪ kios rokok ▪ halte ▪ warung makan ▪ warung makan 	parkir
AD	Rumah	rumah tinggal		parkir
AE	RM Padang	perdagangan		parkir
AF	Apotik Lido & praktek dokter	Perdagangan dan jasa		parkir
AG	Ruko (Levina,suhu,kursus)	jasa & perdagangan	<ul style="list-style-type: none"> ▪ kios rokok ▪ kios bensin 	parkir
AH	Java Mall	Pusat perbelanjaan	18 PKL yang terdiri atas penjual martabak, serabi solo, pukis, martabak	parkir
AI	Rumah	Rumah tinggal	<ul style="list-style-type: none"> ▪ kue bandung ▪ warung nasi ▪ warung nasi ▪ warung bubur kacang ijo 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ parkir ▪ warung makan ▪ warung nasi ▪ warung bubur kacang ijo
AJ	Ruko (klinik 24 jam)	Perdagangan dan kesehatan	<ul style="list-style-type: none"> ▪ kios rokok ▪ martabak ▪ warung makan 	parkir
AK	Metro	hiburan	kios rokok	

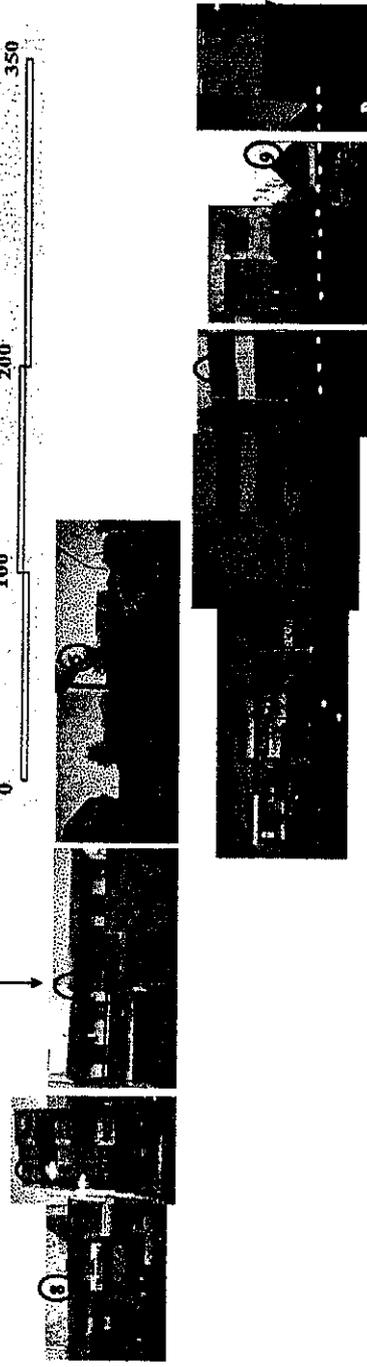
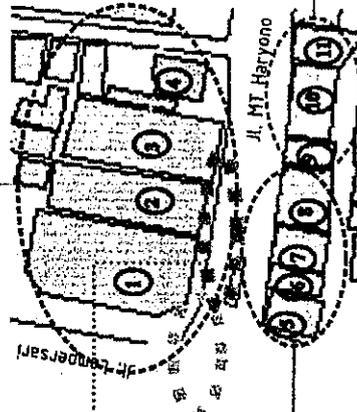
FASADE SEGMENT I (PAGI)



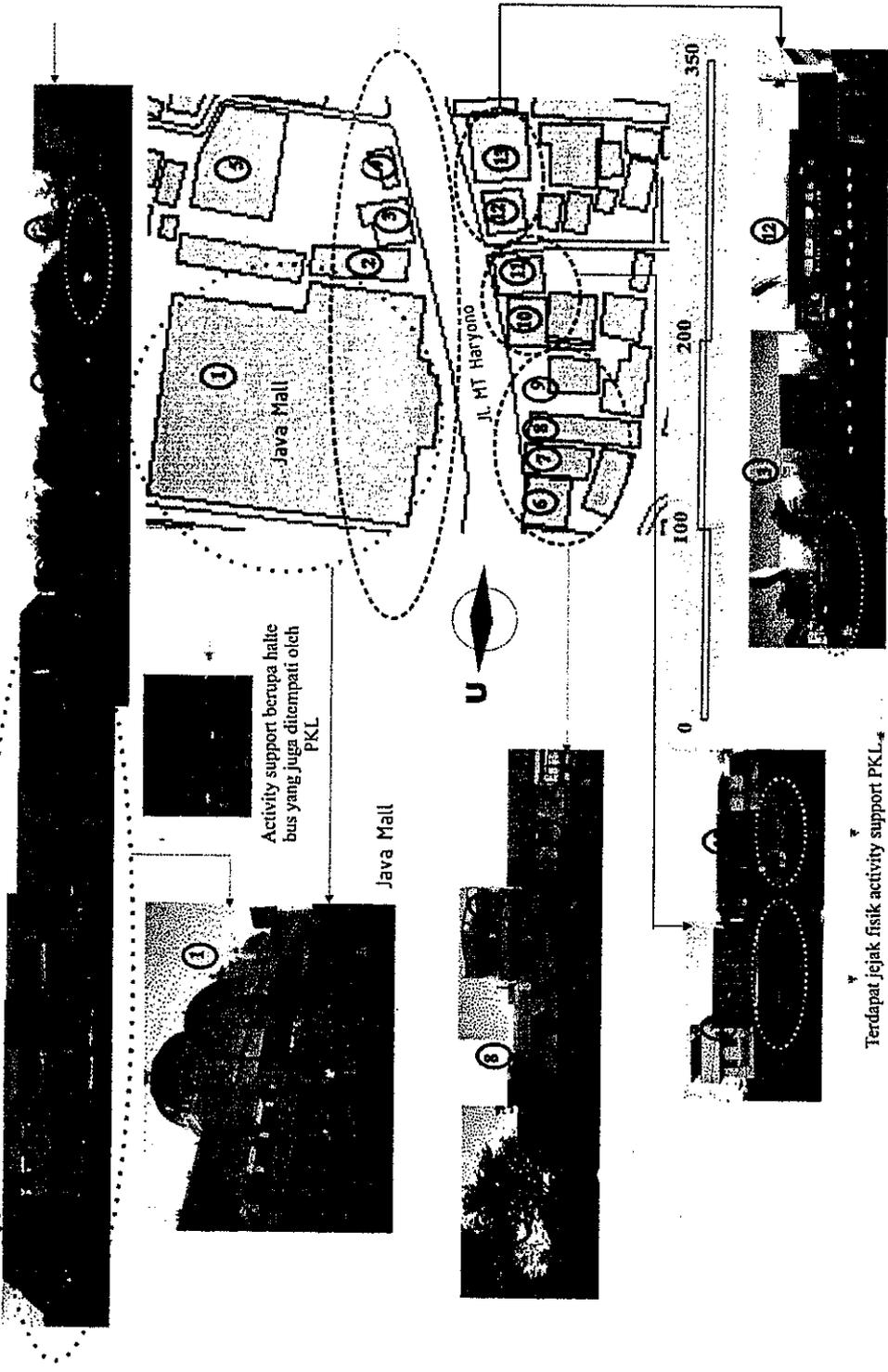
Aktivitas Pasar
peterongan yang
melebar di depan bekas
Bioskop Palace



Aktivitas Pasar
peterongan yang melebar
di depan bekas Bioskop
Palace



FASADE SEGMENT 2 (PAGI)

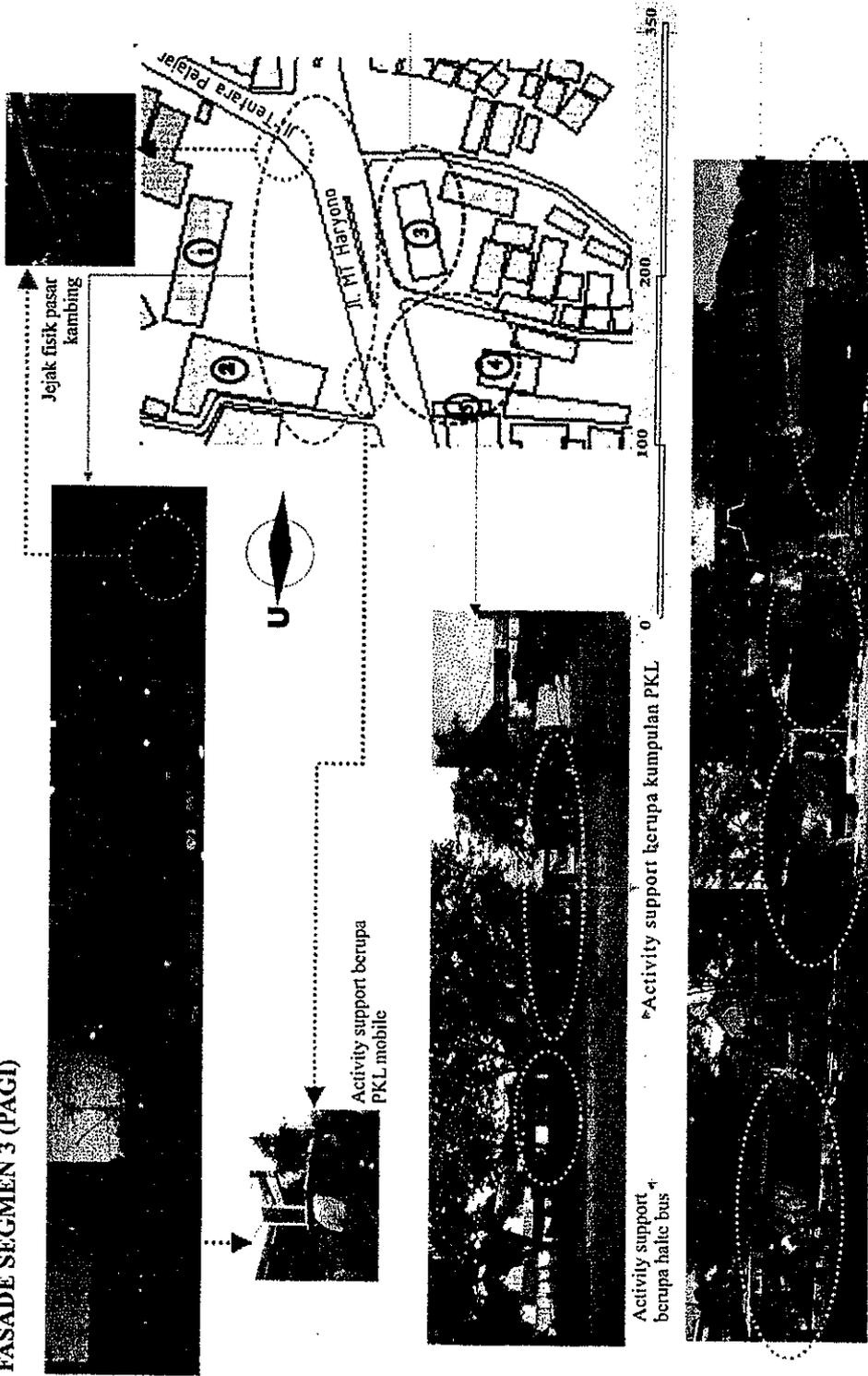


Activity support berupa halte bus yang juga ditempati oleh PKL

Java Mall

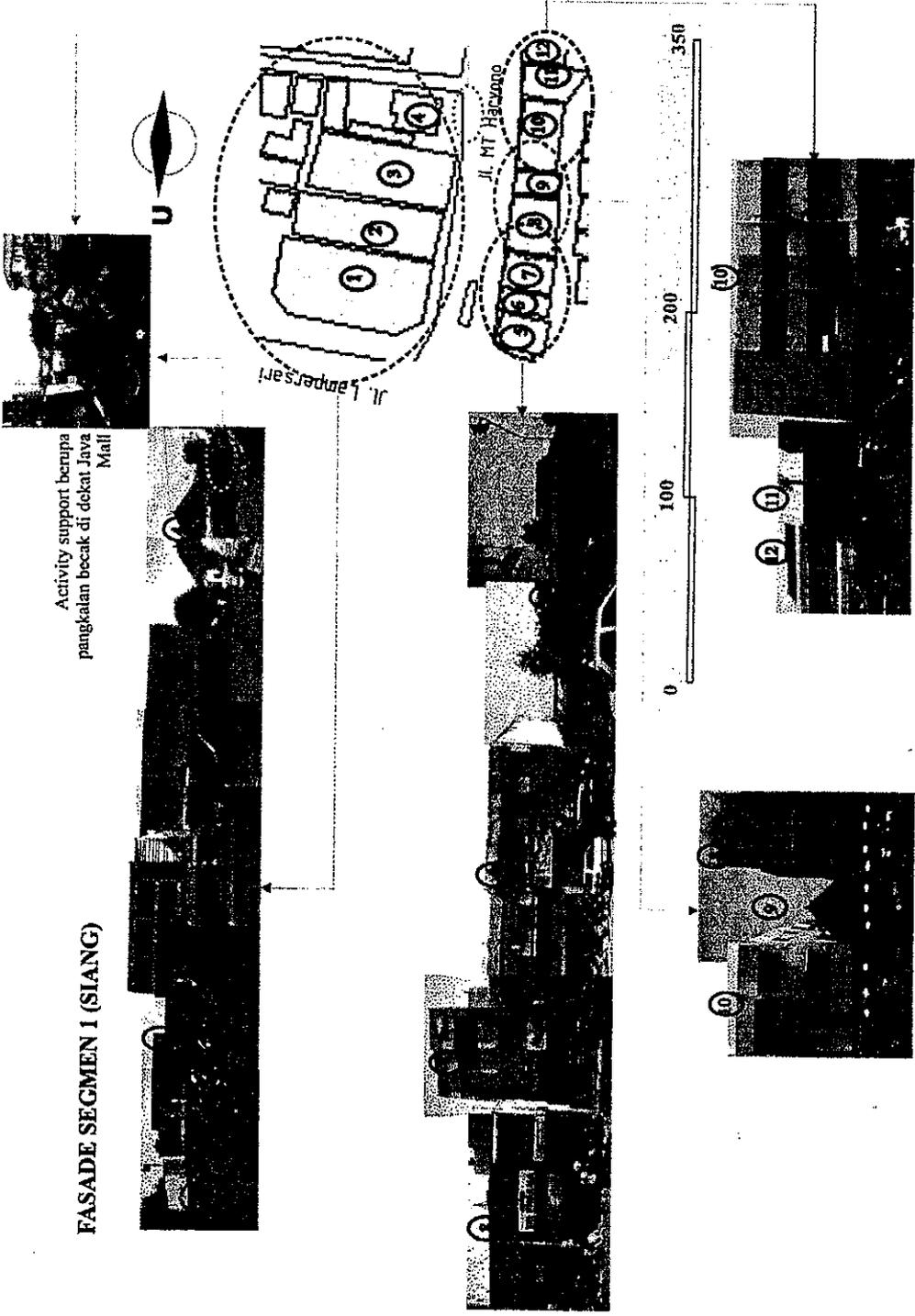
Terdapat jejak fisik activity support PKL

FASADE SEGMENT 3 (PAGI)



FASADE SEGMENT 1 (SIANG)

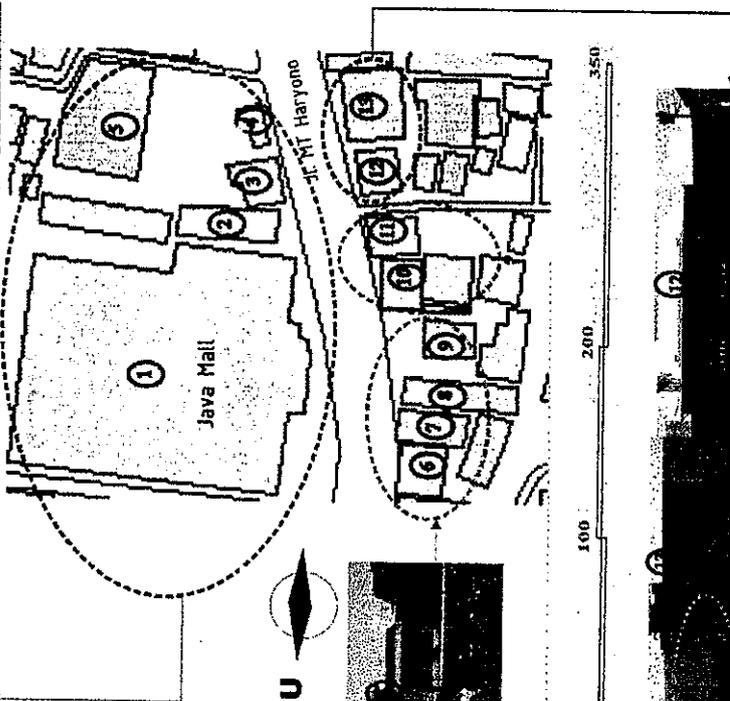
Activity support berupa pangkalan becak di dekat Java Mall



FASADE SEGMENT 2 (SIANG)



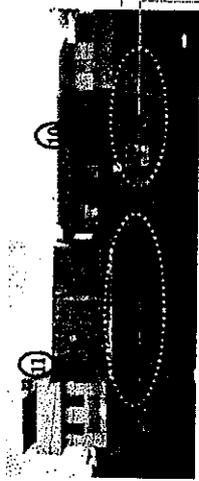
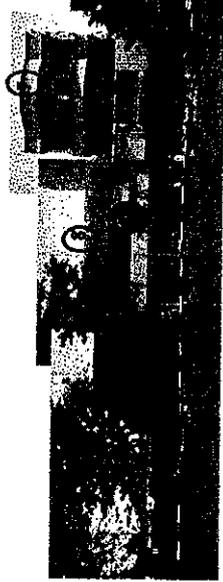
Activity support berupa kumpulan PKL



On street parking di depan Java Mail

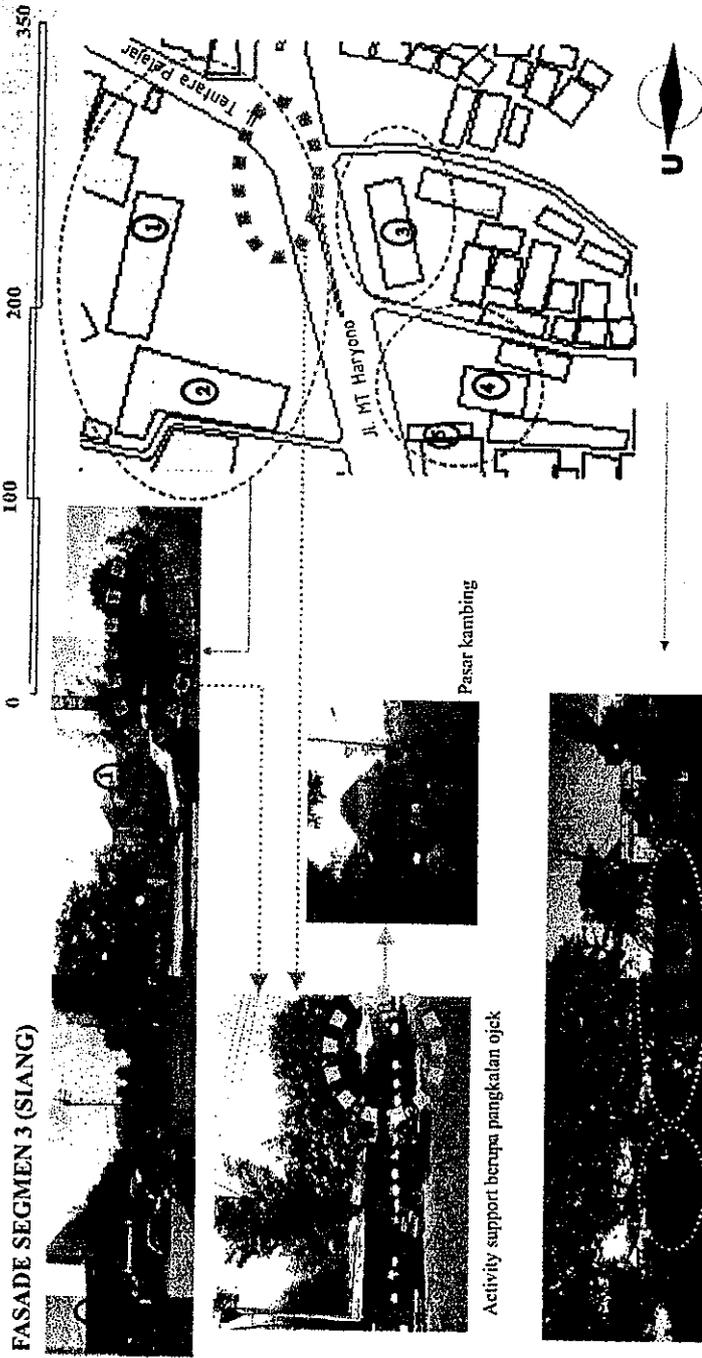


U

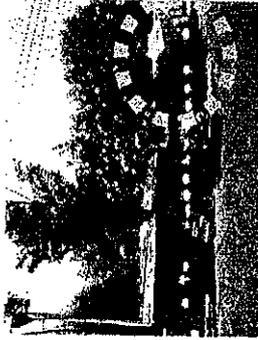


Mendapat jejak fisik activity support PKL





FASADE SEGMENT 3 (SIANG)



Activity support berupa pangkalan ojek



Pasar kambing



Activity support, berupa halte bus

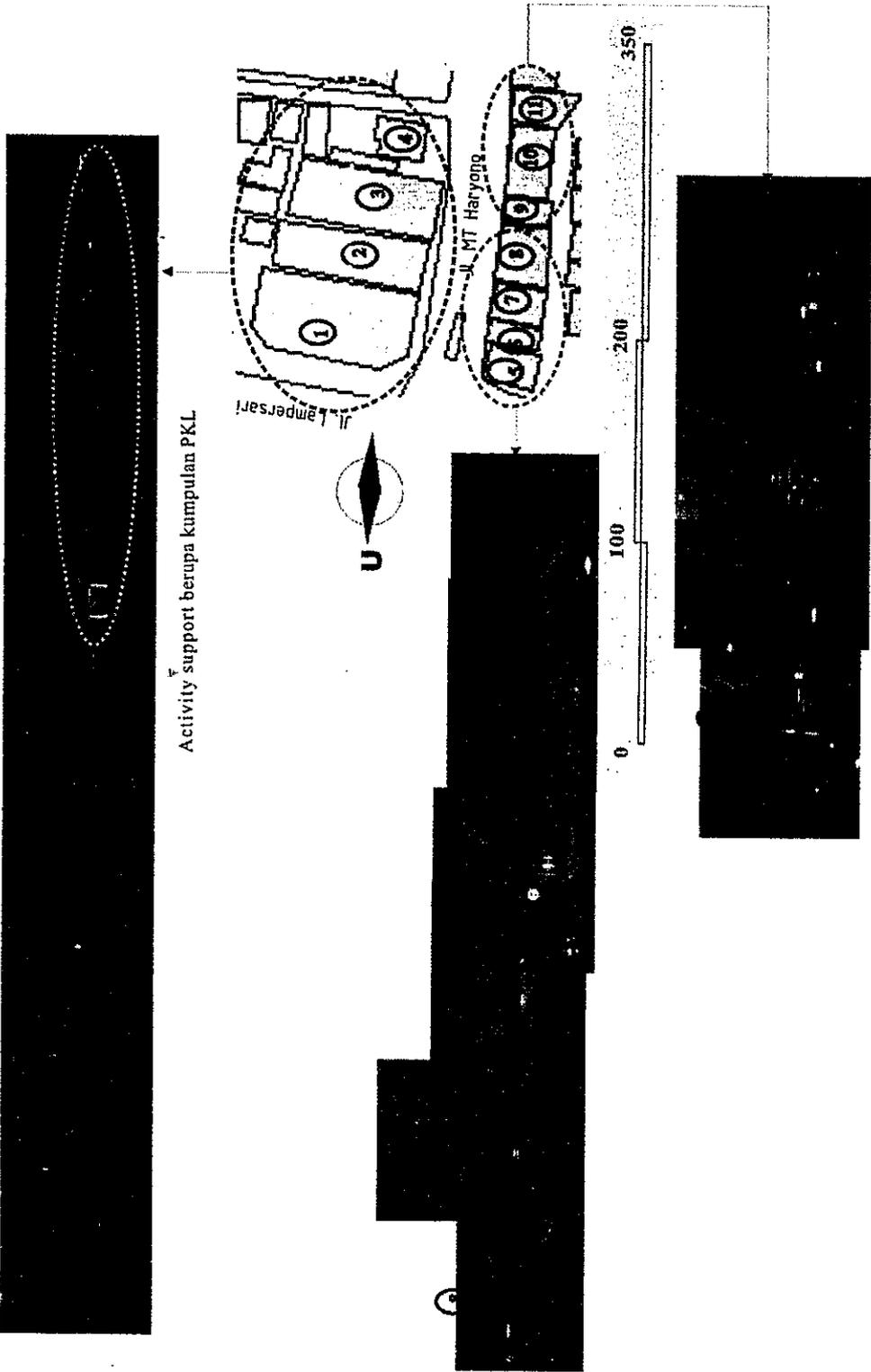
Activity support berupa kumpulan PKL



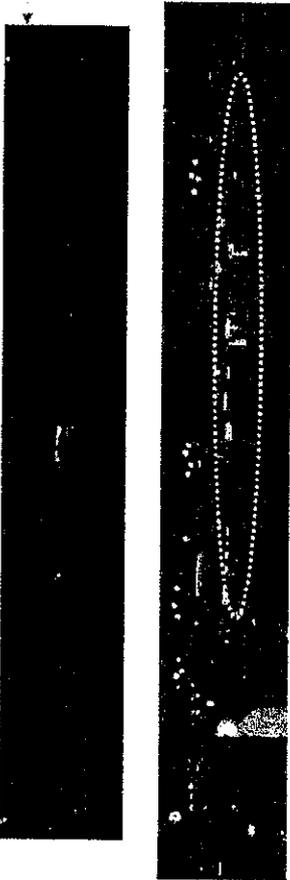
Activity support berupa tukang tambal ban

Terdapat jejak fisik activity support PKL

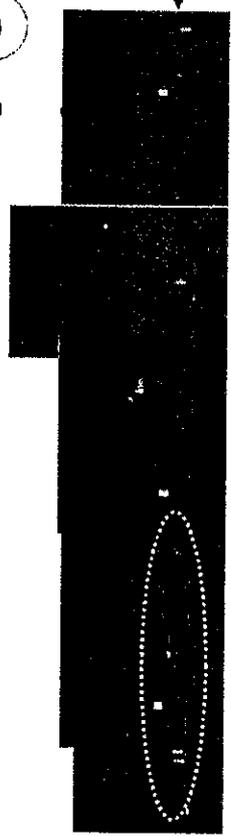
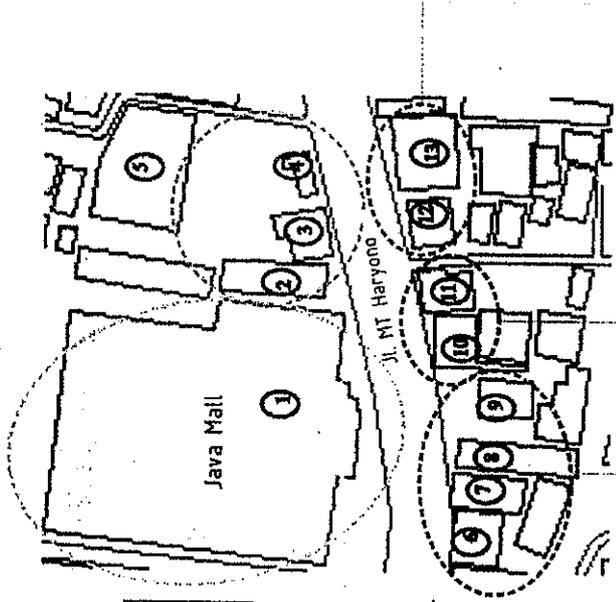
FASADE SEGMENT I (MALAM)



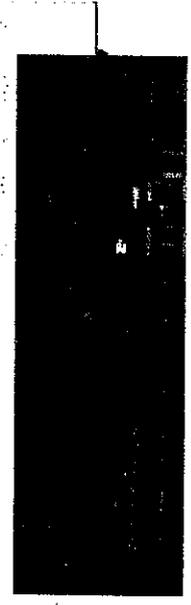
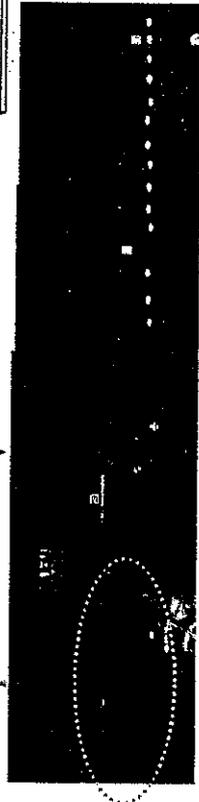
FASADE SEGMENT 2 (MALAM)



Activity support berupa kumpulan PKL yang berdagang makanan di depan Java Mall



Activity support berupa kumpulan PKL

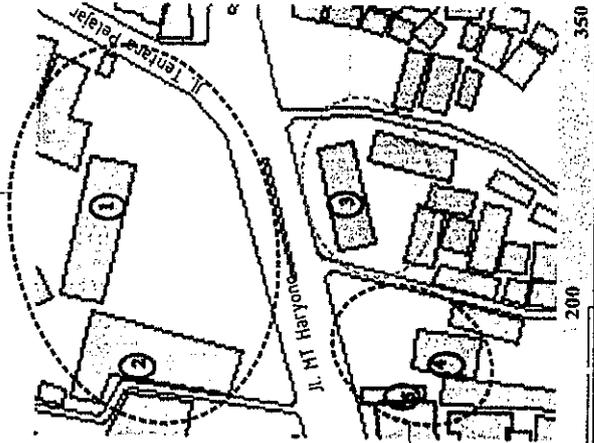


FASADE SEGMENT 3 (MALAM)

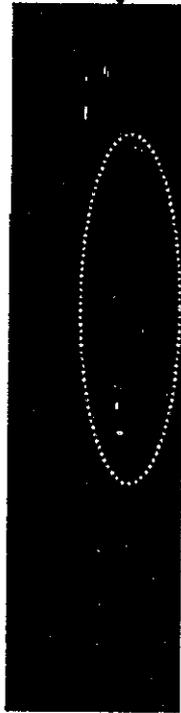
Activity support box telepon umum



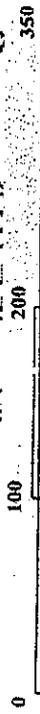
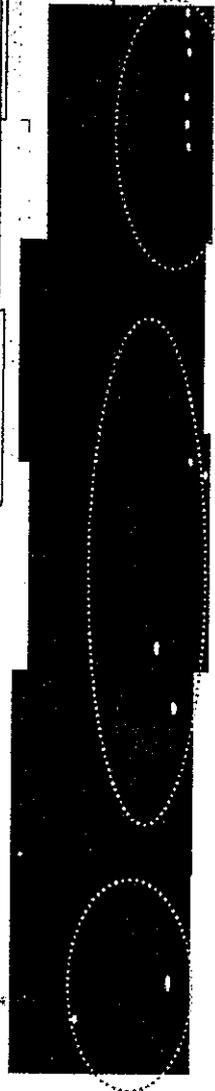
Activity support kumpulan PKL₁



*Activity support berupa kumpulan PKL

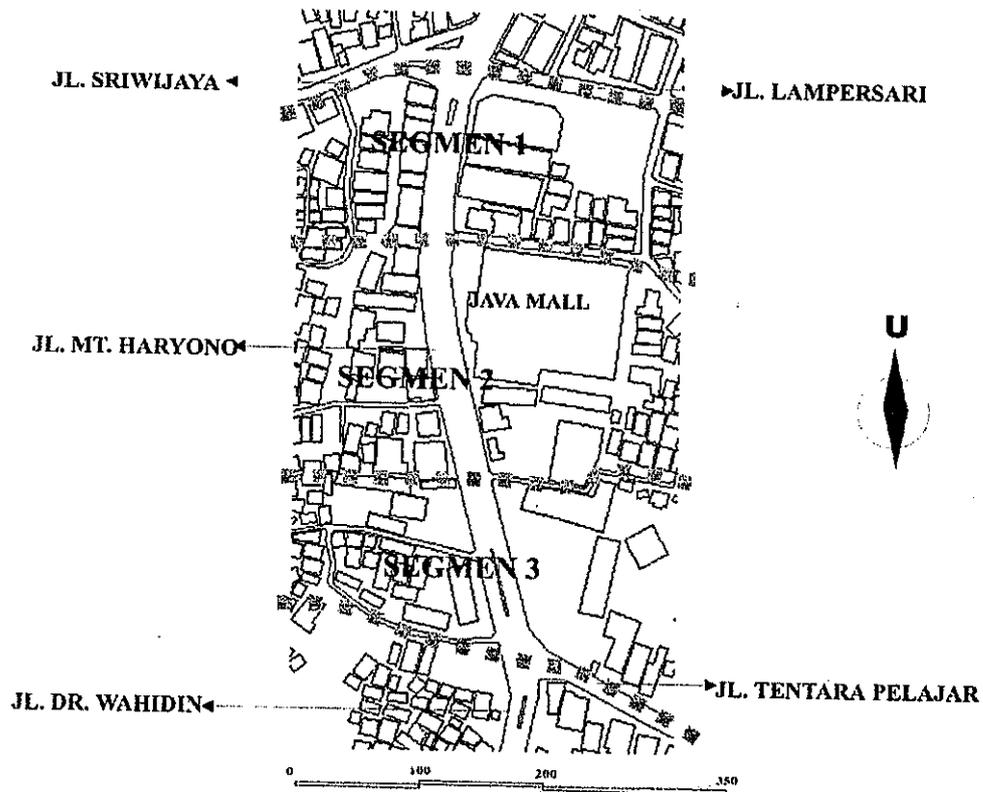


Terdapat jejak fisik activity support PKL *



4.4. PEMBAGIAN SEGMENT LOKASI PENELITIAN

Untuk mempermudah dalam melakukan penelitian, maka koridor dibagi menjadi tiga segmen, sebagai berikut.



Gb.4.14 Pembagian segmen

BAB V

ANALISA

Sesuai dengan ketentuan yang telah ditetapkan dalam metode penelitian, pendekatan utama dalam penelitian ini adalah pendekatan kuantitatif. Disini, metode kuantitatif digunakan untuk menentukan signifikansi variabel-variabel yang muncul dalam pengaruh activity support terhadap karakter visual kawasan. Metode kuantitatif yang digunakan adalah statistik parametris. Sedangkan metode analisis untuk menguji hipotesis dalam penelitian ini adalah metode komparasi dengan alat one-way ANOVA.

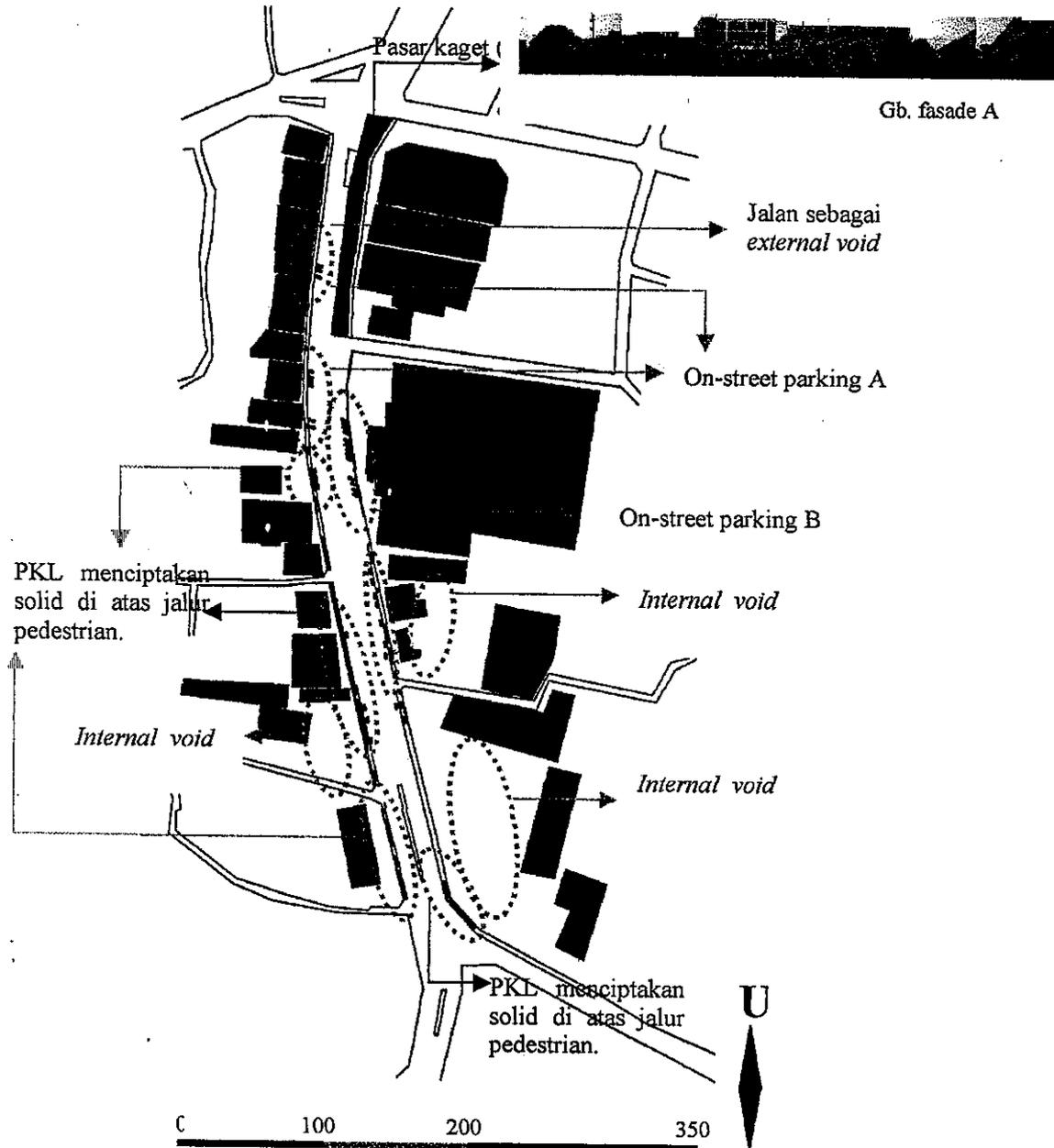
Di samping itu, untuk membantu menjelaskan signifikansi variabel-variabel yang muncul dalam pengaruh activity support terhadap karakter visual kawasan, dilakukan secara kualitatif untuk membantu mendeskripsikan kondisi visual yang ada supaya lebih mendalam dan mendetail, serta lebih mudah dipahami.

5.1 ANALISA FIGURE – GROUND KAWASAN

Sebagai pengantar sebelum masuk ke dalam analisa kuantitatif, terlebih dahulu dilakukan analisa figure – ground kawasan berdasarkan Teori Figure – Ground menurut Roger Trancik untuk memberikan gambaran dua dimensi secara visual.

Pada analisa figure-ground kawasan ini akan diperlihatkan komposisi solid dan void kawasan ini, sehingga secara visual dapat diketahui pengaruh keberadaan activity support terhadap kawasan ini.

1. Analisa Figure-Ground Kawasan pada Pagi Hari



Gb. 5.1 Figure – ground kawasan pada pagi hari

Dari peta *figure-ground* di atas, terlihat, bahwa semua massa yang terdapat pada kawasan ini berorientasi ke jalan raya, dengan

beberapa massa dibangun agak mundur ke belakang (*setback*), sehingga menimbulkan *internal void*.

Pada pagi hari, keberadaan pasar kaget tampak menguasai setengah dari total ruas jalan seluruhnya dari segmen 1, sehingga setengah dari ruas jalan tersebut menjadi sebuah *solid*, yaitu sebuah elemen yang berfungsi sebagai wadah aktivitas manusia. Hal ini mengakibatkan ruang linier bagi pergerakan kendaraan bermotor menjadi berkurang.

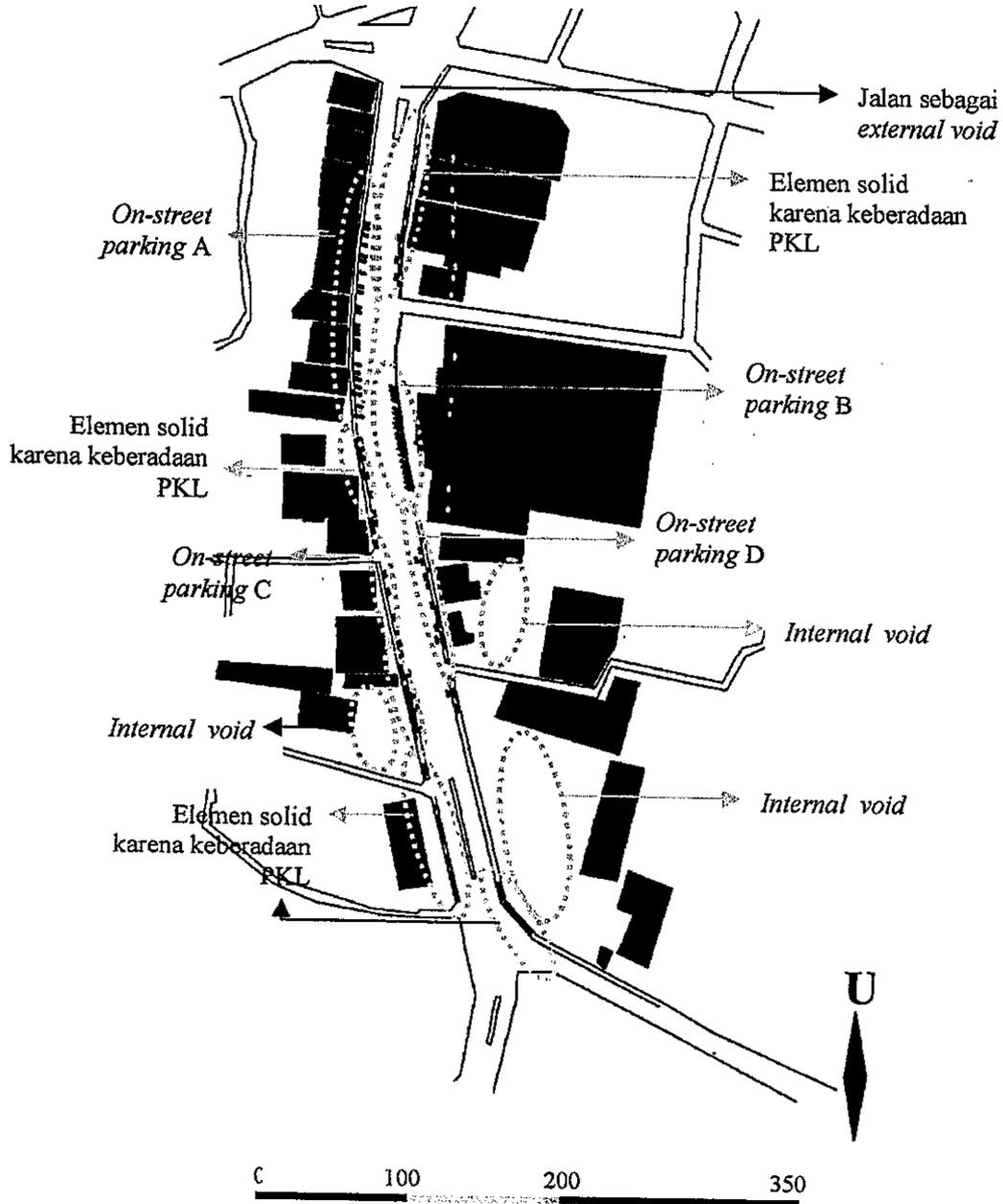
Kepadatan yang cukup tinggi yang terjadi karena keberadaan pasar kaget ini juga menimbulkan identitas kawasan pada segmen ini. Hal ini terlihat dengan tampaknya tanda-tanda kehidupan pada pagi hari (lihat fasade A di atas), dibandingkan dengan segmen lain yang belum memperlihatkan aktivitasnya (lihat halaman 45).

Selain itu, keberadaan pasar sebagai elemen solid juga mengakibatkan perubahan struktur pergerakan, terutama bagi kendaraan, dimana pergerakan manusia mendapat ruang yang lebih luas.

Keberadaan *on-street parking* pada pagi hari terutama disebabkan oleh dua hal, yaitu untuk melayani kebutuhan para pengunjung pasar kaget (lihat gambar *on-street-parking A*) dan *on-street parking* yang timbul karena terjadinya pergantian moda kendaraan (lihat gambar *on-street parking B*). keberadaan *on-street parking* ini juga secara temporer menyebabkan munculnya solid pada badan jalan. Hal ini cukup mengganggu fungsi badan jalan sebagai jalur pergerakan kendaraan bermotor.

Keberadaan pedagang kaki lima (PKL) juga menyebabkan terjadinya *solid* pada kawasan ini. Keberadaan para pedagang kaki lima ini mengubah jalur pedestrian (*void*) menjadi elemen *solid*. Hal ini cukup mengganggu kenyamanan para pejalan kaki, karena mereka harus menggunakan badan jalan untuk berjalan kaki.

2. Analisa Figure-Ground Kawasan pada Siang Hari



Gb. 5.2 Figure – ground kawasan pada siang hari

Dari peta figure-ground di atas, terlihat, bahwa semua massa yang terdapat pada kawasan ini berorientasi ke jalan raya, dengan

beberapa massa dibangun agak mundur ke belakang (*setback*), sehingga menimbulkan *internal void*.

Pada siang hari, terjadi intensitas *on-street parking* yang cukup tinggi dan mengakibatkan timbulnya elemen solid di atas badan jalan. Pada *on-street parking* A, B, dan C, kemunculannya disebabkan oleh kebutuhan tempat parkir untuk melayani fungsi bangunan di sekitarnya. Sedangkan pada *on-street parking* D, kemunculannya disebabkan oleh adanya aktivitas pergantian moda transportasi.

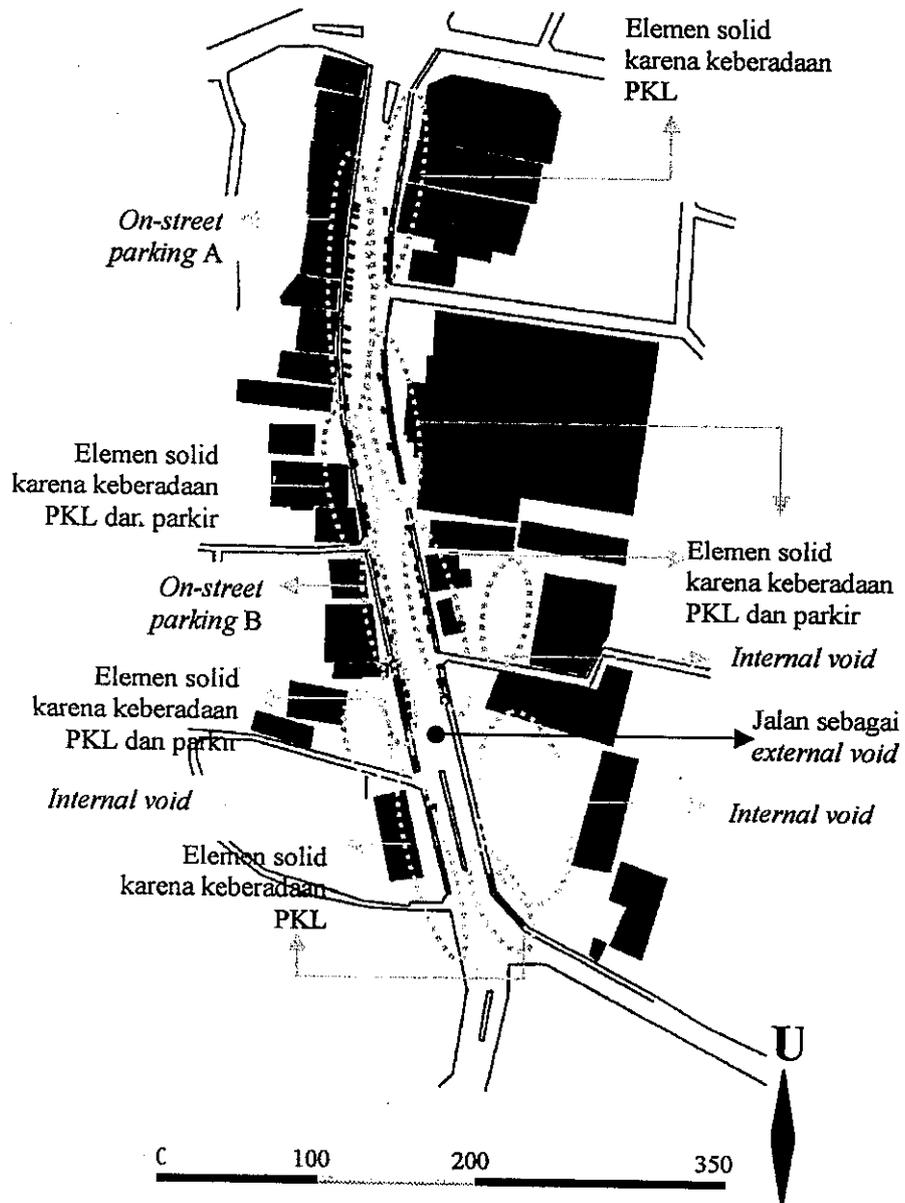
Sama seperti pada pagi hari, keberadaan pedagang kaki lima (PKL) juga menyebabkan terjadinya *solid* pada kawasan ini. Keberadaan para pedagang kaki lima ini mengubah jalur pedestrian (*void*) menjadi elemen *solid*. Hal ini cukup mengganggu kenyamanan para pejalan kaki, karena mereka harus menggunakan badan jalan untuk berjalan kaki, sehingga tingkat keselamatannya menjadi berkurang.

3. Analisa Figure-Ground Kawasan pada Malam Hari

Dari peta *figure-ground* di bawah ini, terlihat, bahwa semua massa yang terdapat pada kawasan ini berorientasi ke jalan raya, dengan beberapa massa dibangun agak mundur ke belakang (*setback*), sehingga menimbulkan *internal void*.

Pada malam hari, keberadaan PKL semakin meningkat dibandingkan dengan siang hari, menimbulkan solid pada kawasan ini. Keberadaan PKL sebagai elemen solid dalam mempengaruhi fasade kawasan ini dipertajam oleh keberadaan *on-street parking*. Dalam hal ini PKL umumnya memanfaatkan jalur pedestrian, sedangkan parkir memanfaatkan badan jalan. Sehingga dengan demikian, keberadaannya cukup mengganggu aktivitas pergerakan, baik bagi para pejalan kaki, maupun bagi para pengendara kendaraan bermotor. Selain itu, bagi para pejalan kaki, tingkat kenyamanan dan keamanan dalam berjalankaki menjadi semakin berkurang.

Munculnya on-street parking pada kawasan ini di malam hari dipicu oleh tiga hal, yaitu untuk melayani kebutuhan pengguna dan pembeli toko (*on-street parking A dan B*), untuk melayani kebutuhan pelanggan PKL, dan sebagai akibat dari pergantian moda transportasi.



Gb. 5.3 Figure – ground kawasan pada malam hari

5.2 ANALISA PENGARUH ACTIVITY SUPPORT TERHADAP FASADE BANGUNAN

1. Segmen 1

Output Bagian Pertama (*Groups Statistics*)

Descriptives

PROSEN								
	N	Mean	Std. Deviation	Std. Error	95% Confidence Interval for Mean		Minimum	Maximum
					Lower Bound	Upper Bound		
pagi	16	.100790	.1456772	.0364193	.023164	.178416	.0000	.4717
siang	16	.207226	.1313064	.0328266	.137257	.277194	.0000	.4205
malam	16	.182872	.1360397	.0340099	.110382	.255362	.0000	.4717
Total	48	.163629	.1424755	.0205646	.122259	.205000	.0000	.4717

Pada bagian pertama terlihat ringkasan statistik dari ketiga sampel. *Mean* (rata-rata) menunjukkan besarnya persentase rata-rata pengaruh activity support terhadap fasade kawasan pada segmen ini. Deskripsinya adalah sebagai berikut.

- Pagi
 - Rata-rata persentasenya adalah 10.08%.
 - Persentase minimum adalah 0% dan maksimum adalah 47.17%.
 - Dengan tingkat kepercayaan 95% atau signifikansi 5%, rata-rata persentase ada pada range 2.32% sampai 17.84%.
- Siang
 - Rata-rata persentasenya adalah 20.72%.
 - Persentase minimum adalah 0% dan maksimum adalah 42.05%.
 - Dengan tingkat kepercayaan 95% atau signifikansi 5%, rata-rata persentase ada pada range 13.73% sampai 27.72%.
- Malam
 - Rata-rata persentasenya adalah 18.29%.
 - Persentase minimum adalah 0% dan maksimum adalah 47.17%.
 - Dengan tingkat kepercayaan 95% atau signifikansi 5%, rata-rata persentase ada pada range 11.04% sampai 25.54%.

Output Bagian Kedua (*Test of Homogeneity of Variances*)

Test of Homogeneity of Variances

PROSEN

Levene Statistic	df1	df2	Sig.
.056	2	45	.945

Analisa ini bertujuan untuk menguji berlaku tidaknya asumsi untuk ANOVA, yaitu apakah ketiga sampel mempunyai varians yang sama, yaitu apakah ketiga sampel data tersebut bervariasi di sekitar rata-ratanya.

▪ Hipotesis :

Hipotesis untuk kasus ini :

Ho = Ketiga varians populasi adalah identik

Hi = Ketiga varians populasi adalah tidak identik.

▪ Pengambilan keputusan :

Dasar pengambilan keputusan :

- Jika probabilitas > 0.05 , Ho diterima.

- Jika probabilitas < 0.05 , Ho ditolak.

▪ Keputusan :

Terlihat bahwa Levene Test hitung adalah 0.056 dengan nilai probabilitas 0.945. Oleh karena probabilitas > 0.05 , maka Ho diterima, atau ketiga varians adalah sama / identik.

Output Bagian Ketiga

ANOVA

PROSEN

	Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
Between Groups	.100	2	.050	2.620	.084
Within Groups	.855	45	.019		
Total	.954	47			

Setelah keempat varians terbukti sama, baru dilakukan uji ANOVA (*Analysis of Variance*) untuk menguji apakah ketiga sampel mempunyai rata-rata (*mean*) persentase (persentase pengaruh activity support terhadap fasade) yang sama.

Analisa dengan memakai ANOVA :

▪ **Hipotesis**

Hipotesis untuk kasus ini :

Ho = ketiga rata-rata populasi adalah identik

H1 = ketiga rata-rata populasi adalah tidak identik.

▪ **Pengambilan keputusan**

Pengambilan keputusan berdasar perbandingan F hitung dengan F tabel.

Dasar pengambilan keputusan sama dengan uji F (ANOVA) :

- Jika statistik hitung (angka F output) > statistik tabel (tabel F), Ho ditolak.
- Jika statistik hitung (angka F output) < statistik tabel (tabel F), Ho diterima.

F hitung dari output adalah 2.620.

Sedang statistik tabel bisa dihitung pada tabel F :

- Tingkat signifikansi (α) adalah 5% .
- Numerator adalah (jumlah variabel waktu - 1) atau $3-1=2$
- Denominator adalah (jumlah kasus - jumlah variabel waktu) atau $48-3 = 45$.

Dari tabel F didapat angka 4.0566.

Oleh karena $2.620 < 4.0566$, maka Ho diterima. Hal ini menunjukkan bahwa ketiga kelompok waktu identik.

Pengambilan keputusan berdasar nilai probabilitas.

- Jika probabilitas > 0.05, Ho diterima.
- Jika probabilitas < 0.05, Ho ditolak.

Terlihat bahwa F hitung adalah 2.620 dengan probabilitas 0.084. oleh karena probabilitas > 0.05, maka Ho diterima, atau pengaruh activity

support terhadap fasade pada ketiga kelompok waktu tersebut identik. Identik disini berarti bahwa pengaruh activity support terhadap fasade bangunan pada segmen ini cenderung sama dari waktu ke waktu.

Output Bagian Keempat (*Post Hoc Test*)

▪ Tukey Test dan Bonferroni Test

Multiple Comparisons

Dependent Variable: PROSEN

	(I) WAKTU	(J) WAKTU	Mean Difference (I-J)	Std. Error	Sig.	95% Confidence Interval	
						Lower Bound	Upper Bound
Tukey HSD	pagi	siang	-.106436	.0487212	.085	-.224517	.011646
		malam	-.082082	.0487212	.222	-.200163	.035999
	siang	pagi	.106436	.0487212	.085	-.011646	.224517
		malam	.024354	.0487212	.872	-.093728	.142435
	malam	pagi	.082082	.0487212	.222	-.035999	.200163
		siang	-.024354	.0487212	.872	-.142435	.093728
Bonferroni	pagi	siang	-.106436	.0487212	.103	-.227594	.014723
		malam	-.082082	.0487212	.297	-.203241	.039077
	siang	pagi	.106436	.0487212	.103	-.014723	.227594
		malam	.024354	.0487212	1.000	-.096805	.145513
	malam	pagi	.082082	.0487212	.297	-.039077	.203241
		siang	-.024354	.0487212	1.000	-.145513	.096805

- Perbedaan pagi – siang : perbedaan rata-rata -0.106436 . angka ini berasal dari mean pagi – mean siang atau $0.100790 - 207226$ (lihat output *descriptive statistics*).

Pada kolom *95% confidence interval*, terlihat *range* perbedaan mean tersebut berkisar antara -0.224517 sampai 0.011646 .

Uji signifikansi perbedaan mean antara pagi dan siang :

Berdasar nilai probabilitas :

- Jika probabilitas > 0.05 Ho diterima.
- Jika probabilitas < 0.05 Ho ditolak.

Keputusan :

Terlihat bahwa nilai probabilitas adalah $0.085 > 0.05$, maka H_0 diterima atau tidak terdapat perbedaan yang signifikan antara pagi dan siang. Hal ini berarti bahwa persentase pengaruh activity support pada fasade bangunan di segmen ini rata-rata sama antara pagi dan siang dengan selisih/perbedaan rata-rata persentase pengaruh yang terbesar adalah 1,16%.

Perbedaan ini juga dapat dilihat pada output dengan melihat ada atau tidaknya tanda '*' pada kolom *Mean Difference*. Jika ada tanda *, maka perbedaan nyata atau signifikan. Karena pada output di atas tidak terdapat tanda *, maka tidak terdapat perbedaan yang signifikan antara pagi dan siang. Hal ini berarti bahwa pengaruh activity support terhadap fasade bangunan pada segmen 1 ini cenderung sama antara pagi dan siang.

- Perbedaan pagi – malam : perbedaan rata-rata -0.082082 . angka ini berasal dari mean pagi – mean malam atau $0.100790 - 0.182872$ (lihat output *descriptive statistics*).

Pada kolom *95% confidence interval*, terlihat range perbedaan mean tersebut berkisar antara -0.200163 sampai 0.035999 .

Uji signifikansi perbedaan mean antara pagi dan siang :

Berdasar nilai probabilitas :

- Jika probabilitas > 0.05 H_0 diterima.
- Jika probabilitas < 0.05 H_0 ditolak.

Keputusan :

Terlihat bahwa nilai probabilitas adalah $0.222 > 0.05$, maka H_0 diterima atau tidak terdapat perbedaan yang signifikan antara pagi dan malam. Hal ini berarti bahwa persentase pengaruh activity support pada fasade bangunan di segmen ini rata-rata sama antara pagi dan malam dengan selisih/perbedaan rata-rata persentase pengaruh yang terbesar adalah 3,6%.

Perbedaan ini juga dapat dilihat pada output dengan melihat ada atau tidaknya tanda '*' pada kolom *Mean Difference*. Jika ada tanda *, maka perbedaan nyata atau signifikan. Karena pada output di atas tidak terdapat tanda *, maka tidak terdapat perbedaan yang signifikan antara pagi dan malam. Hal ini berarti bahwa pengaruh activity support terhadap fasade bangunan pada segmen 1 ini cenderung sama antara pagi dan malam.

- Perbedaan siang – malam : perbedaan rata-rata 0.024354. angka ini berasal dari mean siang– mean malam atau 0.207226– 0.182872 (lihat output descriptive statistics).

Pada kolom *95% confidence interval*, terlihat *range* perbedaan mean tersebut berkisar antara -0.093728 sampai 0.142435

Uji signifikansi perbedaan mean antara pagi dan siang :

Berdasar nilai probabilitas :

- Jika probabilitas > 0.05 Ho diterima.
- Jik probabilitas < 0.05 Ho ditolak.

Keputusan :

Terlihat bahwa nilai probabilitas adalah $0.872 > 0.05$, maka Ho diterima atau tidak terdapat perbedaan yang signifikan antara siang dan malam. Hal ini berarti bahwa persentase pengaruh activity support pada fasade bangunan di segmen ini rata-rata sama antara siang dan malam dengan selisih/perbedaan rata-rata persentase pengaruh yang terbesar adalah 14,24%.

Perbedaan ini juga dapat dilihat pada output dengan melihat ada atau tidaknya tanda '*' pada kolom *Mean Difference*. Jika ada tanda *, maka perbedaan nyata atau signifikan. Karena pada output di atas tidak terdapat tanda *, maka tidak terdapat perbedaan yang signifikan antara siang dan malam. Hal ini berarti bahwa pengaruh activity support terhadap fasade bangunan pada segmen 1 ini cenderung sama antara siang dan malam.

▪ **Homogeneous Subset**

PROSEN

WAKTU	N	Subset for alpha = .05
		1
Tukey HSD ^a pagi	16	.100790
malam	16	.182872
siang	16	.207226
Sig.		.085

Means for groups in homogeneous subsets are displayed.

a. Uses Harmonic Mean Sample Size = 16.000.

Jika test Tukey dan Bonferroni untuk menguji kelompok mana saja yang memiliki perbedaan nyata, maka dalam homogenous subset justru akan dicari grup/subset mana saja yang mempunyai perbedaan rata-rata yang tidak signifikan.

Oleh karena pada analisis Tukey dan Bonferroni telah terbukti bahwa tidak terdapat perbedaan yang signifikan pada kasus-kasus di atas, hal ini juga sudah dapat menjelaskan homogenous subset. Karena hasil uji Tukey dan Bonferroni dengan Homogenous Subset adalah saling melengkapi.

2. Segmen 2

Output Bagian Pertama (*Groups Statistics*)

Descriptives

PROSEN

	N	Mean	Std. Deviation	Std. Error	95% Confidence Interval for Mean		Minimum	Maximum
					Lower Bound	Upper Bound		
pagi	13	.153717	.2192783	.0608169	.021209	.286228	.0000	.6605
siang	13	.289314	.2827770	.0784282	.118434	.460194	.0000	.9908
malam	13	.249832	.2569761	.0712723	.094543	.405121	.0000	.9082
Total	39	.230954	.2541990	.0407044	.148552	.313356	.0000	.9908

Pada bagian pertama terlihat ringkasan statistik dari ketiga sampel. *Mean* (rata-rata) menunjukkan besarnya persentase rata-rata

pengaruh activity support terhadap fasade kawasan pada segmen ini. Deskripsinya adalah sebagai berikut.

- Pagi
 - Rata-rata persentasenya adalah 15.37%.
 - Persentase minimum adalah 0% dan maksimum adalah 66.05%.
 - Dengan tingkat kepercayaan 95% atau signifikansi 5%, rata-rata persentase ada pada range 2.12% sampai 28.62%.
- Siang
 - Rata-rata persentasenya adalah 28.93%.
 - Persentase minimum adalah 0% dan maksimum adalah 99.08%.
 - Dengan tingkat kepercayaan 95% atau signifikansi 5%, rata-rata persentase ada pada range 11.84% sampai 46.02%.
- Malam
 - Rata-rata persentasenya adalah 24.98%.
 - Persentase minimum adalah 0% dan maksimum adalah 90.82%.
 - Dengan tingkat kepercayaan 95% atau signifikansi 5%, rata-rata persentase ada pada range 14.86% sampai 31.34%.

Output Bagian Kedua (*Test of Homogeneity of Variances*)

Test of Homogeneity of Variances

PROSEN			
Levene Statistic	df1	df2	Sig.
.123	2	36	.885

Analisis ini bertujuan untuk menguji berlaku tidaknya asumsi untuk ANOVA, yaitu apakah ketiga sampel mempunyai varians yang sama, yaitu apakah ketiga sampel data tersebut bervariasi di sekitar rata-ratanya.

▪ **Hipotesis :**

Hipotesis untuk kasus ini :

Ho = Ketiga varians populasi adalah identik

Hi = Ketiga varians populasi adalah tidak identik.

▪ **Pengambilan keputusan :**

Dasar pengambilan keputusan :

- Jika probabilitas > 0.05 , Ho diterima.
- Jika probabilitas < 0.05 , Ho ditolak.

▪ **Keputusan :**

Terlihat bahwa Levene Test hitung adalah 0.123 dengan nilai probabilitas 0.885. Oleh karena probabilitas > 0.05 , maka Ho diterima, atau ketiga varians adalah sama/identik.

Output Bagian Ketiga

Setelah keempat varians terbukti sama, baru dilakukan uji ANOVA (*Analysis of Variance*) untuk menguji apakah ketiga sampel mempunyai rata-rata (mean) yang sama. Untuk menguji apakah ketiga sampel mempunyai rata-rata (*mean*) persentase (persentase pengaruh activity support terhadap fasade) yang sama.

ANOVA

PROSEN

	Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
Between Groups	.126	2	.063	.977	.386
Within Groups	2.329	36	.065		
Total	2.455	38			

Analisa dengan memakai ANOVA :

▪ **Hipotesis**

Hipotesis untuk kasus ini :

Ho = ketiga rata-rata populasi adalah identik

H1 = ketiga rata-rata populasi adalah tidak identik.

▪ **Pengambilan keputusan**

Pengambilan keputusan berdasar perbandingan F hitung dengan F tabel.

Dasar pengambilan keputusan sama dengan uji F (ANOVA) :

- jika statistik hitung (angka F output) > statistik tabel (tabel F), Ho ditolak.
- Jika statistik hitung (angka F output) < statistik tabel (tabel F), Ho diterima.

F hitung dari output adalah 0.977.

Sedang statistik tabel bisa dihitung pada tabel F :

- Tingkat signifikansi (α) adalah 5% .
- Numerator adalah (jumlah variabel waktu - 1) atau $3-1=2$
- Denominator adalah (jumlah kasus - jumlah variabel waktu) atau $39-3 = 36$.

Dari tabel F didapat angka 4.1132.

Oleh karena $0.977 < 4.1132$, maka Ho diterima. Hal ini menunjukkan bahwa ketiga kelompok waktu identik.

Pengambilan keputusan berdasar nilai probabilitas.

- Jika probabilitas > 0.05, Ho diterima.
- Jika probabilitas < 0.05, Ho ditolak.

Keputusan :

Terlihat bahwa F hitung adalah 0.977 dengan probabilitas 0.386. oleh karena probabilitas > 0.05, maka Ho diterima, atau pengaruh activity support terhadap fasade pada ketiga kelompok waktu tersebut identik. Identik disini berarti bahwa pengaruh activity support terhadap fasade bangunan pada segmen ini cenderung sama dari waktu ke waktu.

Output Bagian Keempat (*Post Hoc Test*)

▪ Tukey Test dan Bonferroni Test

Multiple Comparisons

Dependent Variable: PROSEN

	(I) WAKTU	(J) WAKTU	Mean Difference (I-J)	Std. Error	Sig.	95% Confidence Interval	
						Lower Bound	Upper Bound
Tukey HSD	pagi	siang	-.135597	.0997645	.373	-.379451	.108257
		malam	-.096115	.0997645	.604	-.339969	.147739
	siang	pagi	.135597	.0997645	.373	-.108257	.379451
		malam	.039482	.0997645	.917	-.204372	.283336
	malam	pagi	.096115	.0997645	.604	-.147739	.339969
		siang	-.039482	.0997645	.917	-.283336	.204372
Bonferroni	pagi	siang	-.135597	.0997645	.548	-.386110	.114916
		malam	-.096115	.0997645	1.000	-.346627	.154398
	siang	pagi	.135597	.0997645	.548	-.114916	.386110
		malam	.039482	.0997645	1.000	-.211030	.289995
	malam	pagi	.096115	.0997645	1.000	-.154398	.346627
		siang	-.039482	.0997645	1.000	-.289995	.211030

- Perbedaan pagi – siang : perbedaan rata-rata -0.135597 . angka ini berasal dari mean pagi – mean siang atau $0.153717 - 0.289314$ (lihat output descriptive statistics).

Pada kolom *95% confidence interval*, terlihat *range* perbedaan mean tersebut berkisar antara -0.379451 sampai 0.108257 .

Uji signifikansi perbedaan mean antara pagi dan siang :

Berdasar nilai probabilitas :

- Jika probabilitas > 0.05 Ho diterima.
- Jika probabilitas < 0.05 Ho ditolak.

Keputusan :

Terlihat bahwa nilai probabilitas adalah $0.373 > 0.05$, maka Ho diterima atau tidak terdapat perbedaan yang signifikan antara pagi dan siang. Hal ini berarti bahwa persentase pengaruh activity support pada fasade bangunan di segmen ini rata-rata sama antara pagi dan siang.

Perbedaan ini juga dapat dilihat pada output dengan melihat ada atau tidaknya tanda '*' pada kolom *Mean Difference*. Jika ada tanda * , maka perbedaan nyata atau signifikan. Karena

pada output di atas tidak terdapat tanda *, maka tidak terdapat perbedaan yang signifikan antara pagi dan siang. Hal ini berarti bahwa pengaruh activity support terhadap fasade bangunan pada segmen 2 ini cenderung sama antara pagi dan siang.

- Perbedaan pagi – malam : perbedaan rata-rata -0.096115 . angka ini berasal dari mean pagi – mean malam atau $0.153717 - 0.249832$ (lihat output *descriptive statistics*).

Pada kolom *95% confidence interval*, terlihat range perbedaan mean tersebut berkisar antara -0.339969 sampai 0.147739 .

Uji signifikansi perbedaan mean antara pagi dan siang :

Berdasar nilai probabilitas :

- Jika probabilitas > 0.05 Ho diterima.
- Jika probabilitas < 0.05 Ho ditolak.

Keputusan :

Terlihat bahwa nilai probabilitas adalah $0.604 > 0.05$, maka Ho diterima atau tidak terdapat perbedaan yang signifikan antara pagi dan malam. Hal ini berarti bahwa persentase pengaruh activity support pada fasade bangunan di segmen ini rata-rata sama antara pagi dan malam.

Perbedaan ini juga dapat dilihat pada output dengan melihat ada atau tidaknya tanda "*" pada kolom *Mean Difference*. Jika ada tanda * , maka perbedaan nyata atau signifikan. Karena pada output di atas tidak terdapat tanda * , maka tidak terdapat perbedaan yang signifikan antara pagi dan malam. Hal ini berarti bahwa pengaruh activity support terhadap fasade bangunan pada segmen 2 ini cenderung sama antara pagi dan malam.

- Perbedaan siang – malam : perbedaan rata-rata 0.39482 . angka ini berasal dari mean siang– mean malam atau $0.289314 - 0.249832$ (lihat output *descriptive statistics*).

Pada kolom *95% confidence interval*, terlihat *range* perbedaan mean tersebut berkisar antara -0.204372 sampai 0.283336 .

Uji signifikansi perbedaan mean antara pagi dan siang :

Berdasar nilai probabilitas :

- Jika probabilitas > 0.05 H_0 diterima.
- Jika probabilitas < 0.05 H_0 ditolak.

Keputusan :

Terlihat bahwa nilai probabilitas adalah $0.917 > 0.05$, maka H_0 diterima atau tidak terdapat perbedaan yang signifikan antara siang dan malam. Hal ini berarti bahwa persentase pengaruh activity support pada fasade bangunan di segmen ini rata-rata sama antara siang dan malam.

Perbedaan ini juga dapat dilihat pada output dengan melihat ada atau tidaknya tanda '*' pada kolom *Mean Difference*. Jika ada tanda *, maka perbedaan nyata atau signifikan. Karena pada output di atas tidak terdapat tanda *, maka tidak terdapat perbedaan yang signifikan antara siang dan malam. Hal ini berarti bahwa pengaruh activity support terhadap fasade bangunan pada segmen 2 ini cenderung sama antara siang dan malam.

▪ **Homogeneous Subset**

PROSEN

		Subset for alpha = .05	
WAKTU		N	1
Tukey HSD ^a	pagi	13	.153717
	malam	13	.249832
	siang	13	.289314
	Sig.		.373

Means for groups in homogeneous subsets are displayed.

a. Uses Harmonic Mean Sample Size = 13.000.

Jika test Tukey dan Bonferroni untuk menguji kelompok mana saja yang memiliki perbedaan nyata, maka dalam homogenous subset justru akan dicari grup/subset mana saja yang mempunyai perbedaan rata-rata yang tidak signifikan.

Oleh karena pada analisis Tukey dan Bonferroni telah terbukti bahwa tidak terdapat perbedaan yang signifikan pada kasus-kasus di atas, hal ini juga sudah dapat menjelaskan homogenous subset. Karena hasil uji Tukey dan Bonferroni dengan Homogenous Subset adalah saling melengkapi.

3. Segmen 3

Output Bagian Pertama (*Groups Statistics*)

Descriptives

PROSEN								
	N	Mean	Std. Deviation	Std. Error	95% Confidence Interval for Mean		Minimum	Maximum
					Lower Bound	Upper Bound		
pagi	8	.128000	.1183870	.0418561	.029026	.226974	.0000	.2735
siang	8	.203550	.1522626	.0538329	.076256	.330845	.0312	.4253
malam	8	.185052	.1283327	.0453725	.077764	.292341	.0312	.3647
Total	24	.172201	.1319575	.0269357	.116480	.227922	.0000	.4253

Pada bagian pertama terlihat ringkasan statistik dari ketiga sampel. *Mean* (rata-rata) menunjukkan besarnya persentase rata-rata pengaruh activity support terhadap fasade kawasan pada segmen ini. Deskripsinya adalah sebagai berikut.

- Pagi
 - Rata-rata persentasenya adalah 12.8%.
 - Persentase minimum adalah 0% dan maksimum adalah 27.35%.
 - Dengan tingkat kepercayaan 95% atau signifikansi 5%, rata-rata persentase ada pada range 2.9% sampai 22.69%.
- Siang
 - Rata-rata persentasenya adalah 20.36%.
 - Persentase minimum adalah 3.12% dan maksimum adalah 42.35%.

- Dengan tingkat kepercayaan 95% atau signifikansi 5%, rata-rata persentase ada pada range 7.62% sampai 33.08%.
- Malam
 - Rata-rata persentasenya adalah 18.29%.
 - Persentase minimum adalah 3.12% dan maksimum adalah 36.47%.
 - Dengan tingkat kepercayaan 95% atau signifikansi 5%, rata-rata persentase ada pada range 7.78% sampai 29.23%.

Output Bagian Kedua (*Test of Homogeneity of Variances*)

Test of Homogeneity of Variances

PROSEN			
Levene Statistic	df1	df2	Sig.
.443	2	21	.648

Analisis ini bertujuan untuk menguji berlaku tidaknya asumsi untuk ANOVA, yaitu apakah ketiga sampel mempunyai varians yang sama, yaitu apakah ketiga sampel data tersebut bervariasi di sekitar rata-ratanya.

▪ **Hipotesis :**

Hipotesis untuk kasus ini :

Ho = Ketiga varians populasi adalah identik

Hi = Ketiga varians populasi adalah tidak identik.

▪ **Pengambilan keputusan :**

Dasar pengambilan keputusan :

- Jika probabilitas > 0.05 , Ho diterima.
- Jika probabilitas < 0.05 , Ho ditolak.

▪ **Keputusan :**

Terlihat bahwa Levene Test hitung adalah 0.443 dengan nilai probabilitas 0,648. Oleh karena probabilitas > 0.05 , maka H_0 diterima, atau ketiga varians adalah sama/identik.

Output Bagian Ketiga

ANOVA

PROSEN

	Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
Between Groups	.025	2	.012	.694	.511
Within Groups	.376	21	.018		
Total	.400	23			

Setelah keempat varians terbukti sama, baru dilakukan uji ANOVA (*Analysis of Variance*) untuk menguji apakah ketiga sampel mempunyai rata-rata (*mean*) persentase (persentase pengaruh activity support terhadap fasade) yang sama.

Analisa dengan memakai ANOVA :

▪ **Hipotesis**

Hipotesis untuk kasus ini :

H_0 = ketiga rata-rata populasi adalah identik

H_1 = ketiga rata-rata populasi adalah tidak identik.

▪ **Pengambilan keputusan**

Pengambilan keputusan berdasar perbandingan F hitung dengan F tabel.

Dasar pengambilan keputusan sama dengan uji F (ANOVA) :

- Jika statistik hitung (angka F output) $>$ statistik tabel (tabel F), H_0 ditolak.
- Jika statistik hitung (angka F output) $<$ statistik tabel (tabel F), H_0 diterima.

F hitung dari output adalah 0.694.

Sedang statistik tabel bisa dihitung pada tabel F :

- Tingkat signifikansi (α) adalah 5% .
- Numerator adalah (jumlah variabel waktu - 1) atau 3-1=2
- Denominator adalah (jumlah kasus - jumlah variabel waktu) atau 24-3 = 21.

Dari tabel F didapat angka 4.3248.

Oleh karena $0.694 < 4.3248$, maka H_0 diterima. Hal ini menunjukkan bahwa ketiga kelompok waktu identik.

Pengambilan keputusan berdasar nilai probabilitas.

- Jika probabilitas > 0.05 , H_0 diterima.
- Jika probabilitas < 0.05 , H_0 ditolak.

Keputusan :

Terlihat bahwa F hitung adalah 0.694 dengan probabilitas 0.511. oleh karena probabilitas > 0.05 , maka H_0 diterima, atau pengaruh *activity support* terhadap fasade pada ketiga kelompok waktu tersebut identik. Identik disini berarti bahwa pengaruh *activity support* terhadap fasade bangunan pada segmen ini cenderung sama dari waktu ke waktu.

Output Bagian Keempat (Post Hoc Test)

▪ Tukey Test dan Bonferroni Test

Multiple Comparisons

Dependent Variable: PROSEN

	(I) WAKTU	(J) WAKTU	Mean Difference (I-J)	Std. Error	Sig.	95% Confidence Interval	
						Lower Bound	Upper Bound
Tukey HSD	pagi	siang	-.075550	.0668759	.507	-.244116	.093015
		malam	-.057052	.0668759	.675	-.225618	.111513
	siang	pagi	.075550	.0668759	.507	-.093015	.244116
		malam	.018498	.0668759	.959	-.150068	.187063
	malam	pagi	.057052	.0668759	.675	-.111513	.225618
		siang	-.018498	.0668759	.959	-.187063	.150068
Bonferroni	pagi	siang	-.075550	.0668759	.814	-.249518	.098417
		malam	-.057052	.0668759	1.000	-.231020	.116915
	siang	pagi	.075550	.0668759	.814	-.098417	.249518
		malam	.018498	.0668759	1.000	-.155470	.192466
	malam	pagi	.057052	.0668759	1.000	-.116915	.231020
		siang	-.018498	.0668759	1.000	-.192466	.155470

- Perbedaan pagi -- siang : perbedaan rata-rata -0.075550 . angka ini berasal dari mean pagi – mean siang atau $0.128000 - 0.203550$ (lihat output descriptive statistics).

Pada kolom *95% confidence interval*, terlihat *range* perbedaan mean tersebut berkisar antara -0.244116 sampai -0.093015 .

Uji signifikansi perbedaan mean antara pagi dan siang :

Berdasar nilai probabilitas :

- Jika probabilitas > 0.05 Ho diterima.
- Jika probabilitas < 0.05 Ho ditolak.

Keputusan :

Terlihat bahwa nilai probabilitas adalah $0.507 > 0.05$, maka Ho diterima atau tidak terdapat perbedaan yang signifikan antara pagi dan siang. Hal ini berarti bahwa persentase pengaruh activity support pada fasade bangunan di segmen ini rata-rata sama antara pagi dan siang dengan selisih/perbedaan rata-rata persentase pengaruh yang terbesar adalah 9.30%.

Perbedaan ini juga dapat dilihat pada output dengan melihat ada atau tidaknya tanda '*' pada kolom *Mean Difference*. Jika ada tanda *, maka perbedaan nyata atau signifikan. Karena pada output di atas tidak terdapat tanda *, maka tidak terdapat perbedaan yang signifikan antara pagi dan siang. Hal ini berarti bahwa pengaruh activity support terhadap fasade bangunan pada segmen 3 ini cenderung sama antara pagi dan siang.

- Perbedaan pagi – malam : perbedaan rata-rata -0.057052 . angka ini berasal dari mean pagi – mean malam atau $0.128000 - 0.185052$ (lihat output descriptive statistics).

Pada kolom *95% confidence interval*, terlihat *range* perbedaan mean tersebut berkisar antara -0.225618 sampai 0.111513 .

Uji signifikansi perbedaan mean antara pagi dan siang :

Berdasar nilai probabilitas :

- Jika probabilitas > 0.05 Ho diterima.
- Jika probabilitas < 0.05 Ho ditolak.

Keputusan :

Terlihat bahwa nilai probabilitas adalah $0.675 > 0.05$, maka Ho diterima atau tidak terdapat perbedaan yang signifikan antara pagi dan malam. Hal ini berarti bahwa persentase pengaruh activity support pada fasade bangunan di segmen ini rata-rata sama antara pagi dan malam dengan selisih/perbedaan rata-rata persentase pengaruh yang terbesar adalah 11,15%.

Perbedaan ini juga dapat dilihat pada output dengan melihat ada atau tidaknya tanda '*' pada kolom *Mean Difference*. Jika ada tanda *, maka perbedaan nyata atau signifikan. Karena pada output di atas tidak terdapat tanda *, maka tidak terdapat perbedaan yang signifikan antara pagi dan malam. Hal ini berarti bahwa pengaruh activity support terhadap fasade bangunan pada segmen 3 ini cenderung sama antara pagi dan malam.

- Perbedaan siang – malam : perbedaan rata-rata 0.018498. angka ini berasal dari mean siang– mean malam atau $0.203550 - 0.185052$ (lihat output descriptive statistics).

Pada kolom *95% confidence interval*, terlihat *range* perbedaan mean tersebut berkisar antara -0.150068 sampai 0.187063 .

Uji signifikansi perbedaan mean antara pagi dan siang :

Berdasar nilai probabilitas :

- Jika probabilitas > 0.05 Ho diterima.
- Jika probabilitas < 0.05 Ho ditolak.

Keputusan :

Terlihat bahwa nilai probabilitas adalah $0.959 > 0.05$, maka Ho diterima atau tidak terdapat perbedaan yang signifikan antara siang dan malam. Hal ini berarti bahwa persentase

pengaruh activity support pada fasade bangunan di segmen ini rata-rata sama antara siang dan malam .

Perbedaan ini juga dapat dilihat pada output dengan melihat ada atau tidaknya tanda ‘*’ pada kolom *Mean Difference*. Jika ada tanda * , maka perbedaan nyata atau signifikan. Karena pada output di atas tidak terdapat tanda * , maka tidak terdapat perbedaan yang signifikan antara siang dan malam. Hal ini berarti bahwa pengaruh activity support terhadap fasade bangunan pada segmen 3 ini cenderung sama antara siang dan malam.

▪ **Homogeneous Subset**

PROSEN

		Subset for alpha = .05	
WAKTU		N	1
Tukey HSD ^a	pagi	8	.128000
	malam	8	.185052
	siang	8	.203550
	Sig.		.507

Means for groups in homogeneous subsets are displayed.

a. Uses Harmonic Mean Sample Size = 8.000.

Jika test Tukey dan Bonferroni untuk menguji kelompok mana saja yang memiliki perbedaan nyata, maka dalam homogenous subset justru akan dicari grup/subset mana saja yang mempunyai perbedaan rata-rata yang tidak signifikan.

Oleh karena pada analisis Tukey dan Bonferroni telah terbukti bahwa tidak terdapat perbedaan yang signifikan pada kasus-kasus di atas, hal ini juga sudah dapat menjelaskan homogenous subset. Karena hasil uji Tukey dan Benferroni dengan Homogenous Subset adalah saling melengkapi.

Tabel 5.1 Analisa Fasade :

NO.	SEGMENT	OUTPUT I			OUTPUT II		OUTPUT III			OUTPUT IV
		Persentase Rata - rata			Probabilitas	Keputusan	Nilai F	Probabilitas	Keputusan	
		Pagi	Siang	Malam						
1.	1	10.08 %	20.72%	18.28 %	0.945 > 0.05	identik	2.620 < 4.0566	0.084 > 0.05	identik	Kesimpulan Perbedaan tidak signifikan
2.	2	15.37%	28.93%	24.98%	0.885 > 0.05	Identik	0.977 < 4.1132	0.386 > 0.05	Identik	Perbedaan tidak signifikan
3.	3	12.80 %	20.36%	18.29 %	0.648 > 0.05	Identik	0.594 < 4.3248	0.511 > 0.05	Identik	Perbedaan tidak signifikan

5.3 ANALISA PENGARUH ACTIVITY SUPPORT TERHADAP JALUR PEDESTRIAN

1. Segmen 1

Pada segmen 1 ini, activity support hanya mempengaruhi pedestrian di sisi timur saja. Sedangkan pada sisi barat tidak ada activity support yang mempengaruhi pedestrian. Oleh karena itu sampel hanya diambil dan dianalisa dari sisi timur saja.

Output Bagian Pertama (*Groups Statistics*)

Descriptives

PROSEN

	N	Mean	Std. Deviation	Std. Error	95% Confidence Interval for Mean		Minimum	Maximum
					Lower Bound	Upper Bound		
pagi	3	1.000000	.0000000	.0000000	1.000000	1.000000	1.0000	1.0000
siang	3	.206333	.1463006	.0844667	-.157097	.569764	.0374	.2908
malam	3	.311333	.2847558	.1644038	-.396039	1.018706	.0374	.6058
Total	9	.505889	.4062285	.1354095	.193634	.818144	.0374	1.0000

Pada bagian pertama terlihat ringkasan statistik dari ketiga sampel. *Mean* (rata-rata) menunjukkan besarnya persentase rata-rata pengaruh activity support terhadap jalur pedestrian kawasan pada segmen ini. Deskripsinya adalah sebagai berikut.

- Pagi
 - Persentasenya adalah 100%.
- Siang
 - Rata-rata persentasenya adalah 20.63%.
 - Persentase minimum adalah 3.74% dan maksimum adalah 29.08%.
- Malam
 - Rata-rata persentasenya adalah 31.13%.
 - Persentase minimum adalah 3.74% dan maksimum adalah 60.58%.

Output Bagian Kedua (*Test of Homogeneity of Variances*)

Analisis ini bertujuan untuk menguji berlaku tidaknya asumsi untuk ANOVA, yaitu apakah ketiga sampel mempunyai varians yang sama, yaitu apakah ketiga sampel data tersebut bervariasi di sekitar rata-ratanya.

Test of Homogeneity of Variances

PROSEN

Levene Statistic	df1	df2	Sig.
3.404	2	6	.103

▪ **Hipotesis :**

Hipotesis untuk kasus ini :

Ho = Ketiga varians populasi adalah identik

Hi = Ketiga varians populasi adalah tidak identik.

▪ **Pengambilan keputusan :**

Dasar pengambilan keputusan :

- Jika probabilitas > 0.05 , Ho diterima.

- Jika probabilitas < 0.05 , Ho ditolak.

▪ **Keputusan :**

Terlihat bahwa Levene Test hitung adalah 3.404 dengan nilai probabilitas 0.103. Oleh karena probabilitas > 0.05 , maka Ho diterima, atau ketiga varians adalah identik.

Output Bagian Ketiga

ANOVA

PROSEN

	Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
Between Groups	1.115	2	.558	16.322	.004
Within Groups	.205	6	.034		
Total	1.320	8			

Setelah keempat varians terbukti sama, baru dilakukan uji ANOVA (*Analysis of Variance*) untuk menguji apakah ketiga sampel mempunyai rata-rata (*mean*) persentase (persentase pengaruh activity support terhadap jalur pedestrian) yang sama.

Analisa dengan memakai ANOVA :

▪ **Hipotesis**

Hipotesis untuk kasus ini :

Ho = ketiga rata-rata populasi adalah identik

Hi = ketiga rata-rata populasi adalah tidak identik.

▪ **Pengambilan keputusan**

Pengambilan keputusan berdasar perbandingan F hitung dengan F tabel.

Dasar pengambilan keputusan sama dengan uji F (ANOVA) :

- Jika statistik hitung (angka F output) > statistik tabel (tabel F), Ho ditolak.
- Jika statistik hitung (angka F output) < statistik tabel (tabel F), Ho diterima.

F hitung dari output adalah 16.322.

Sedang statistik tabel bisa dihitung pada tabel F :

- Tingkat signifikansi (α) adalah 5% .
- Numerator adalah (jumlah variabel waktu - 1) atau $3-1=2$
- Denominator adalah (jumlah kasus - jumlah variabel waktu) atau $9 - 3 = 6$

Dari tabel F didapat angka 5.9874.

Oleh karena $16.322 > 5.9874$, maka Ho ditolak. Hal ini menunjukkan bahwa ketiga kelompok waktu tidak identik.

Pengambilan keputusan berdasar nilai probabilitas.

- Jika probabilitas > 0.05, Ho diterima.
- Jika probabilitas < 0.05, Ho ditolak.

Keputusan :

Terlihat bahwa F hitung adalah 16.322 dengan probabilitas 0.004. Oleh karena probabilitas < 0.05, maka Ho ditolak, atau pengaruh activity support terhadap fasade pada ketiga kelompok waktu tersebut memang berbeda/tidak identik. Hal ini berarti bahwa pengaruh activity support terhadap jalur pedestrian pada segmen ini berbeda dari pada waktu-waktu tertentu, yang selanjutnya akan dibahas pada output bagian keempat (*Post Hoc Test*).

Output Bagian Keempat (*Post Hoc Test*)

Tukey Test dan Bonferroni Test

Multiple Comparisons

Dependent Variable: PROSEN

	(I) WAKTU	(J) WAKTU	Mean Difference (I-J)	Std. Error	Sig.	95% Confidence Interval	
						Lower Bound	Upper Bound
Tukey HSD	pagi	siang	.793667*	.1509155	.005	.330616	1.256717
		malam	.688667*	.1509155	.009	.225616	1.151717
	siang	pagi	-.793667*	.1509155	.005	-1.256717	-.330616
		malam	-.105000	.1509155	.775	-.568050	.358050
	malam	pagi	-.688667*	.1509155	.009	-1.151717	-.225616
		siang	.105000	.1509155	.775	-.358050	.568050
Bonferroni	pagi	siang	.793667*	.1509155	.006	.297539	1.289795
		malam	.688667*	.1509155	.012	.192539	1.184795
	siang	pagi	-.793667*	.1509155	.006	-1.289795	-.297539
		malam	-.105000	.1509155	1.000	-.601128	.391128
	malam	pagi	-.688667*	.1509155	.012	-1.184795	-.192539
		siang	.105000	.1509155	1.000	-.391128	.601128

*. The mean difference is significant at the .05 level.

- Perbedaan pagi – siang : perbedaan rata-rata 0.793667, angka ini berasal dari mean pagi – mean siang atau 1 – 0.206333 (lihat output *descriptive statistics*).

Uji signifikansi perbedaan mean antara pagi dan siang :

Berdasar nilai probabilitas :

- Jika probabilitas > 0.05 Ho diterima.
- Jika probabilitas < 0.05 Ho ditolak.

Keputusan :

Terlihat bahwa nilai probabilitas adalah 0.005 < 0.05, maka Ho ditolak atau terdapat perbedaan yang signifikan antara

pagi dan siang. Hal ini berarti bahwa persentase pengaruh activity support pada jalur pedestrian di segmen ini rata-rata berbeda antara pagi dan siang.

Perbedaan ini juga dapat dilihat pada output dengan melihat ada atau tidaknya tanda ‘*’ pada kolom *Mean Difference*. Jika ada tanda * , maka perbedaan nyata atau signifikan. Karena pada output di atas terdapat tanda * , maka terdapat perbedaan yang signifikan antara pagi dan siang. Hal ini berarti bahwa pengaruh activity support terhadap jalur pedestrian pada segmen 1 ini cenderung berbeda antara pagi dan siang

- Perbedaan pagi – malam : : perbedaan rata-rata 0.688667. angka ini berasal dari mean pagi – mean siang atau $1 - 0.311333$ (lihat output *descriptive statistics*).

Uji signifikansi perbedaan mean antara pagi dan siang :

Berdasar nilai probabilitas :

- Jika probabilitas > 0.05 Ho diterima.
- Jika probabilitas < 0.05 Ho ditolak.

Keputusan :

Terlihat bahwa nilai probabilitas adalah $0.009 < 0.05$, maka Ho ditolak atau terdapat perbedaan yang signifikan antara pagi dan malam. Hal ini berarti bahwa persentase pengaruh activity support pada jalur pedestrian di segmen ini rata-rata berbeda antara pagi dengan malam.

Perbedaan ini juga dapat dilihat pada output dengan melihat ada atau tidaknya tanda ‘*’ pada kolom *Mean Difference*. Jika ada tanda * , maka perbedaan nyata atau signifikan. Karena pada output di atas terdapat tanda * , maka terdapat perbedaan yang signifikan antara pagi dan malam. Hal ini berarti bahwa pengaruh activity support terhadap jalur pedestrian pada segmen 1 ini cenderung berbeda antara pagi dan malam.

- Perbedaan siang – malam : perbedaan rata-rata 0.105000. angka ini berasal dari mean siang– mean malam atau 0.206333 – 0.311333 (lihat output *descriptive statistics*).

Uji signifikansi perbedaan mean antara pagi dan siang :

Berdasar nilai probabilitas :

- Jika probabilitas > 0.05 Ho diterima.
- Jika probabilitas < 0.05 Ho ditolak.

Keputusan :

Terlihat bahwa nilai probabilitas adalah $0.775 > 0.05$, maka Ho diterima atau tidak terdapat perbedaan yang signifikan antara siang dan malam. Hal ini berarti bahwa persentase pengaruh activity support pada jalur pedestrian di segmen ini rata-rata sama antara siang dan malam.

Perbedaan ini juga dapat dilihat pada output dengan melihat ada atau tidaknya tanda ‘*’ pada kolom *Mean Difference*. Jika ada tanda * , maka perbedaan nyata atau signifikan. Karena pada output di atas tidak terdapat tanda * , maka tidak terdapat perbedaan yang signifikan antara siang dan malam. Hal ini berarti bahwa pengaruh activity support terhadap jalur pedestrian pada segmen 1 ini cenderung sama antara siang dan malam.

▪ Homogeneous Subset

PROSEN

		N	Subset for alpha = .05	
			1	2
Tukey HSD ^a	siang	3	.206333	
	malam	3	.311333	
	pagi	3		1.000000
	Sig.		.775	1.000

Means for groups in homogeneous subsets are displayed.

a. Uses Harmonic Mean Sample Size = 3.000.

Jika test Tukey dan Bonferroni untuk menguji kelompok mana saja yang memiliki perbedaan nyata, maka dalam homogenous subset justru akan dicari grup/subset mana saja yang mempunyai perbedaan rata-rata yang tidak signifikan.

Pada subset 1 terlihat rata-rata persentase pengaruh dari kelompok siang dan malam. Hal ini menunjukkan tidak ada perbedaan yang signifikan antara kelompok waktu siang dengan kelompok waktu malam. Sedangkan subset 2 terlihat hanya terdapat kelompok waktu pagi saja. Hal ini menunjukkan bahwa kelompok waktu pagi memiliki perbedaan yang signifikan dengan kelompok waktu siang maupun malam.

2. Segmen 2

Output Bagian Pertama (*Groups Statistics*)

Descriptives

PROSEN

	N	Mean	Std. Deviation	Std. Error	95% Confidence Interval for Mean		Minimum	Maximum
					Lower Bound	Upper Bound		
pagi	13	.163138	.2244540	.0622523	.027502	.298775	.0000	.6494
siang	13	.166862	.2271895	.0630110	.029572	.304151	.0000	.6494
malam	13	.212462	.2304347	.0639111	.073211	.351712	.0000	.6494
Total	39	.180821	.2224712	.0356239	.108704	.252937	.0000	.6494

Pada bagian pertama terlihat ringkasan statistik dari ketiga sampel. - *Mean* (rata-rata) menunjukkan besarnya persentase rata-rata pengaruh activity support terhadap jalur pedestrian kawasan pada segmen ini. Deskripsinya adalah sebagai berikut.

- Pagi
 - Rata-rata persentasenya adalah 16.31%.
 - Persentase minimum adalah 0% dan maksimum adalah 64.94%.
 - Dengan tingkat kepercayaan 95% atau signifikansi 5%, rata-rata persentase ada pada range 2.75% sampai 29.88%.

- Siang
 - Rata-rata persentasenya adalah 16.69%.
 - Persentase minimum adalah 0% dan maksimum adalah 64.94%.
 - Dengan tingkat kepercayaan 95% atau signifikansi 5%, rata-rata persentase ada pada range 2.96% sampai 30.42%.
- Malam
 - Rata-rata persentasenya adalah 21.25%.
 - Persentase minimum adalah 0% dan maksimum adalah 64.94%.
 - Dengan tingkat kepercayaan 95% atau signifikansi 5%, rata-rata persentase ada pada range 7.32% sampai 35.17%.

Output Bagian Kedua (*Test of Homogeneity of Variances*)

Test of Homogeneity of Variances

PROSEN

Levene Statistic	df1	df2	Sig.
.064	2	36	.938

Analisis ini bertujuan untuk menguji berlaku tidaknya asumsi untuk ANOVA, yaitu apakah ketiga sampel mempunyai varians yang sama, yaitu apakah ketiga sampel data tersebut bervariasi di sekitar rata-ratanya.

▪ **Hipotesis :**

Hipotesis untuk kasus ini :

Ho = Ketiga varians populasi adalah identik

Hi = Ketiga varians populasi adalah tidak identik.

▪ **Pengambilan keputusan :**

Dasar pengambilan keputusan :

- Jika probabilitas > 0.05 , Ho diterima.
- Jika probabilitas < 0.05 , Ho ditolak.

▪ **Keputusan :**

Terlihat bahwa Levene Test hitung adalah 0.214 dengan nilai probabilitas 938. Oleh karena probabilitas > 0.05 , maka H_0 diterima, atau ketiga varians adalah sama/ identik.

Output Bagian Ketiga

ANOVA

PROSEN

	Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
Between Groups	.020	2	.010	.190	.828
Within Groups	1.861	36	.052		
Total	1.881	38			

Setelah keempat varians terbukti sama, baru dilakukan uji ANOVA (Analysis of Variance) untuk menguji apakah ketiga sampel mempunyai rata-rata (*mean*) persentase (persentase pengaruh activity support terhadap jalur pedestrian) yang sama.

Analisis dengan memakai ANOVA :

▪ **Hipotesis**

Hipotesis untuk kasus ini :

H_0 = ketiga rata-rata populasi adalah identik

H_1 = ketiga rata-rata populasi adalah tidak identik.

▪ **Pengambilan keputusan**

Pengambilan keputusan berdasar perbandingan F hitung dengan F tabel.

Dasar pengambilan keputusan sama dengan uji F (ANOVA) :

- Jika statistik hitung (angka F output) $>$ statistik tabel (tabel F), H_0 ditolak.
- Jika statistik hitung (angka F output) $<$ statistik tabel (tabel F), H_0 diterima.

F hitung dari output adalah 0.190.

Sedang statistik tabel bisa dihitung pada tabel F :

- Tingkat signifikansi (α) adalah 5% .
- Numerator adalah (jumlah variabel waktu - 1) atau $3-1=2$
- Denominator adalah (jumlah kasus - jumlah variabel waktu) atau $39-3 = 36$

Dari tabel F didapat angka 4.1132.

Oleh karena $0.190 < 4.1132$, maka H_0 diterima. Hal ini menunjukkan bahwa ketiga kelompok waktu identik.

Pengambilan keputusan berdasar nilai probabilitas.

- Jika probabilitas > 0.05 , H_0 diterima.
- Jika probabilitas < 0.05 , H_0 ditolak.

Keputusan :

Terlihat bahwa F hitung adalah 0.190 dengan probabilitas 0.828. oleh karena probabilitas > 0.05 , maka H_0 diterima, atau pengaruh *activity support* terhadap fasade pada ketiga kelompok waktu tersebut identik. Identik disini berarti bahwa pengaruh *activity support* terhadap jalur pedestrian pada segmen ini cenderung sama dari waktu ke waktu.

Output Bagian Keempat (Post Hoc Test)

Multiple Comparisons

Dependent Variable: PROSEN

	(I) WAKTU	(J) WAKTU	Mean Difference (I-J)	Std. Error	Sig.	95% Confidence Interval	
						Lower Bound	Upper Bound
Tukey HSD	pagi	siang	-.003723	.0891829	.999	-.221712	.214266
		malam	-.049323	.0891829	.846	-.267312	.168666
	siang	pagi	.003723	.0891829	.999	-.214266	.221712
		malam	-.045600	.0891829	.866	-.263589	.172389
	malam	pagi	.049323	.0891829	.846	-.168666	.267312
		siang	.045600	.0891829	.866	-.172389	.263589
Bonferroni	pagi	siang	-.003723	.0891829	1.000	-.227665	.220219
		malam	-.049323	.0891829	1.000	-.273285	.174619
	siang	pagi	.003723	.0891829	1.000	-.220219	.227665
		malam	-.045600	.0891829	1.000	-.269542	.178342
	malam	pagi	.049323	.0891829	1.000	-.174619	.273265
		siang	.045600	.0891829	1.000	-.178342	.269542

▪ **Tukey Test dan Bonferroni Test**

- Perbedaan pagi – siang : perbedaan rata-rata -0.003723 . angka ini berasal dari mean pagi – mean siang atau $0.163138 - 0.166862$ (lihat output *descriptive statistics*).

Pada kolom *95% confidence interval*, terlihat *range* perbedaan mean tersebut berkisar antara -0.221712 sampai 0.214266 .

Uji signifikansi perbedaan mean antara pagi dan siang :

Berdasar nilai probabilitas :

- Jika probabilitas > 0.05 Ho diterima.
- Jika probabilitas < 0.05 Ho ditolak.

Keputusan :

Terlihat bahwa nilai probabilitas adalah $0.999 < 0.05$, maka Ho diterima atau tidak terdapat perbedaan yang signifikan antara pagi dan siang. Hal ini berarti bahwa persentase pengaruh activity support pada jalur pedestrian di segmen ini rata-rata sama antara pagi dan siang.

Perbedaan ini juga dapat dilihat pada output dengan melihat ada atau tidaknya tanda ‘*’ pada kolom *Mean Difference*. Jika ada tanda * , maka perbedaan nyata atau signifikan. Karena pada output di atas tidak terdapat tanda * , maka tidak terdapat perbedaan yang signifikan antara pagi dan siang. Hal ini berarti bahwa pengaruh activity support terhadap jalur pedestrian pada segmen 2 ini cenderung sama antara pagi dan siang.

- Perbedaan pagi – malam : perbedaan rata-rata -0.049323 . angka ini berasal dari mean pagi – mean malam atau $0.163138 - 0.212462$ (lihat output *descriptive statistics*).

Pada kolom *95% confidence interval*, terlihat *range* perbedaan mean tersebut berkisar antara -0.267312 sampai 0.168666 .

Uji signifikansi perbedaan mean antara pagi dan siang :

Berdasar nilai probabilitas :

- Jika probabilitas > 0.05 Ho diterima.
- Jika probabilitas < 0.05 Ho ditolak.

Keputusan :

Terlihat bahwa nilai probabilitas adalah $0.846 > 0.05$, maka Ho diterima atau tidak terdapat perbedaan yang signifikan antara pagi dan malam. Hal ini berarti bahwa persentase pengaruh activity support pada jalur pedestrian di segmen ini rata-rata sama antara pagi dan malam.

Perbedaan ini juga dapat dilihat pada output dengan melihat ada atau tidaknya tanda "*" pada kolom *Mean Difference*. Jika ada tanda * , maka perbedaan nyata atau signifikan. Karena pada output di atas tidak terdapat tanda * , maka tidak terdapat perbedaan yang signifikan antara pagi dan malam. Hal ini berarti bahwa pengaruh activity support terhadap jalur pedestrian pada segmen 2 ini cenderung sama antara pagi dan malam.

- Perbedaan siang – malam : perbedaan rata-rata 0.045600. angka ini berasal dari mean siang– mean malam atau $0.166862 - 0.212462$ (lihat output descriptive statistics).

Pada kolom *95% confidence interval*, terlihat range perbedaan mean tersebut berkisar antara -0.263589 sampai 0.172389 .

Uji signifikansi perbedaan mean antara pagi dan siang :

Berdasar nilai probabilitas :

- Jika probabilitas > 0.05 Ho diterima.
- Jika probabilitas < 0.05 Ho ditolak.

Keputusan :

Terlihat bahwa nilai probabilitas adalah $0.866 > 0.05$, maka Ho diterima atau tidak terdapat perbedaan yang signifikan antara siang dan malam. Hal ini berarti bahwa persentase

pengaruh activity support pada jalur pedestrian di segmen ini rata-rata sama antara siang dan malam.

Perbedaan ini juga dapat dilihat pada output dengan melihat ada atau tidaknya tanda '*' pada kolom Mean Difference. Jika ada tanda * , maka perbedaan nyata atau signifikan. Karena pada output di atas tidak terdapat tanda * , maka tidak terdapat perbedaan yang signifikan antara siang dan malam. Hal ini berarti bahwa pengaruh activity support terhadap jalur pedestrian pada segmen 2 ini cenderung sama antara siang dan malam.

- **Homogeneous Subset**

PROSEN

		N	Subset for alpha = .05
	WAKTU		1
Tukey HSD ^a	pagi	13	.163138
	siang	13	.166862
	malam	13	.212462
	Sig.		.846

Means for groups in homogeneous subsets are displayed.

a. Uses Harmonic Mean Sample Size = 13,000.

Jika test Tukey dan Bonferroni untuk menguji kelompok mana saja yang memiliki perbedaan nyata, maka dalam homogenous subset justru akan dicari grup/subset mana saja yang mempunyai perbedaan rata-rata yang tidak signifikan.

Oleh karena pada analisis Tukey dan Bonferroni telah terbukti bahwa tidak terdapat perbedaan yang signifikan pada kasus-kasus di atas, hal ini juga sudah dapat menjelaskan homogenous subset. Karena hasil uji Tukey dan Benferroni dengan Homogenous Subset adalah saling melengkapi.

3. Segmen 3

Output Bagian Pertama (*Groups Statistics*)

Descriptives

PROSEN

	N	Mean	Std. Deviation	Std. Error	95% Confidence Interval for Mean		Minimum	Maximum
					Lower Bound	Upper Bound		
pagi	8	.229662	.2767119	.0978324	-.001674	.460999	.0000	.6808
siang	8	.253412	.2664779	.0942142	.030631	.476194	.0000	.6808
malam	8	.253412	.2664779	.0942142	.030631	.476194	.0000	.6808
Total	24	.245496	.2581827	.0527013	.136475	.354517	.0000	.6808

Pada bagian pertama terlihat ringkasan statistik dari ketiga sampel. *Mean* (rata-rata) menunjukkan besarnya persentase rata-rata pengaruh activity support terhadap jalur pedestrian kawasan pada segmen ini. Deskripsinya adalah sebagai berikut.

- Pagi
 - Rata-rata persentasenya adalah 22.97%.
 - Persentase minimum adalah 0% dan maksimum adalah 68.08%.
 - Dengan tingkat kepercayaan 95% atau signifikansi 5%, rata-rata persentase ada pada range 1.67% sampai 46.10%.
- Siang
 - Rata-rata persentasenya adalah 25.34%.
 - Persentase minimum adalah 0% dan maksimum adalah 68.08%.
 - Dengan tingkat kepercayaan 95% atau signifikansi 5%, rata-rata persentase ada pada range 3.06% sampai 47.62%.
- Malam
 - Rata-rata persentasenya adalah 25.34%.
 - Persentase minimum adalah 0% dan maksimum adalah 68.08%.
 - Dengan tingkat kepercayaan 95% atau signifikansi 5%, rata-rata persentase ada pada range 3.06% sampai 47.62%.

Output Bagian Kedua (*Test of Homogeneity of Variances*)

Test of Homogeneity of Variances

PROSEN

Levene Statistic	df1	df2	Sig.
.049	2	21	.953

Analisis ini bertujuan untuk menguji berlaku tidaknya asumsi untuk ANOVA, yaitu apakah ketiga sampel mempunyai varians yang sama, yaitu apakah ketiga sampel data tersebut bervariasi di sekitar rata-ratanya.

▪ Hipotesis :

Hipotesis untuk kasus ini :

H_0 = Ketiga varians populasi adalah identik

H_1 = Ketiga varians populasi adalah tidak identik.

▪ Pengambilan keputusan :

Dasar pengambilan keputusan :

- Jika probabilitas > 0.05 , H_0 diterima.
- Jika probabilitas < 0.05 , H_0 ditolak.

▪ Keputusan :

Terlihat bahwa Levene Test hitung adalah 0.049 dengan nilai probabilitas 0.953. Oleh karena probabilitas > 0.05 , maka H_0 diterima, atau ketiga varians adalah sama/identik.

Output Bagian Ketiga

Setelah keempat varians terbukti sama, baru dilakukan uji ANOVA (*Analysis of Variance*) untuk menguji apakah ketiga sampel mempunyai rata-rata (*mean*) persentase (persentase pengaruh activity support terhadap jalur pedestrian) yang sama.

ANOVA

PROSEN

	Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
Between Groups	.003	2	.002	.021	.980
Within Groups	1.530	21	.073		
Total	1.533	23			

Analisa dengan memakai ANOVA :

▪ **Hipotesis**

Hipotesis untuk kasus ini :

Ho = ketiga rata-rata populasi adalah identik

Hi = ketiga rata-rata populasi adalah tidak identik.

▪ **Pengambilan keputusan**

Pengambilan keputusan berdasar perbandingan F hitung dengan F tabel.

Dasar pengambilan keputusan sama dengan uji F (ANOVA) :

- jika statistik hitung (angka F output) > statistik tabel (tabel F), Ho ditolak.
- Jika statistik hitung (angka F output) < statistik tabel (tabel F), Ho diterima.

F hitung dari output adalah 0.021.

Sedang statistik tabel bisa dihitung pada tabel F :

- Tingkat signifikansi (α) adalah 5% .
- Numerator adalah (jumlah variabel waktu - 1) atau $3-1=2$
- Denominator adalah (jumlah kasus - jumlah variabel waktu) atau $24-3 = 21$.

Dari tabel F didapat angka 4.3248.

Oleh karena $0.021 < 4.3248$, maka Ho diterima. Hal ini menunjukkan bahwa ketiga kelompok waktu identik.

Pengambilan keputusan berdasar nilai probabilitas.

- Jika probabilitas > 0.05, Ho diterima.
- Jika probabilitas < 0.05, Ho ditolak.

Keputusan :

Terlihat bahwa F hitung adalah 0.021 dengan probabilitas 0.980. Oleh karena probabilitas > 0.05 , maka H_0 diterima, atau pengaruh *activity support* terhadap fasade pada ketiga kelompok waktu tersebut identik. Identik disini berarti bahwa pengaruh *activity support* terhadap jalur pedestrian pada segmen ini cenderung sama dari waktu ke waktu.

Output Bagian Keempat (Post Hoc Test)

▪ Tukey Test dan Bonferroni Test

Multiple Comparisons

Dependent Variable: PROSEN

(I) WAKTU	(J) WAKTU	Mean Difference (I-J)	Std. Error	Sig.	95% Confidence Interval		
					Lower Bound	Upper Bound	
Tukey HSD	pagi	siang	-.023750	.1349662	.983	-.363942	.316442
		malam	-.023750	.1349662	.983	-.363942	.316442
	siang	pagi	.023750	.1349662	.983	-.316442	.363942
		malam	.000000	.1349662	1.000	-.340192	.340192
	malam	pagi	.023750	.1349662	.983	-.316442	.363942
		siang	.000000	.1349662	1.000	-.340192	.340192
Bonferroni	pagi	siang	-.023750	.1349662	1.000	-.374844	.327344
		malam	-.023750	.1349662	1.000	-.374844	.327344
	siang	pagi	.023750	.1349662	1.000	-.327344	.374844
		malam	.000000	.1349662	1.000	-.351094	.351094
	malam	pagi	.023750	.1349662	1.000	-.327344	.374844
		siang	.000000	.1349662	1.000	-.351094	.351094

- Perbedaan pagi – siang : perbedaan rata-rata -0.023750 . angka ini berasal dari mean pagi – mean siang atau $0.229662 - 0.253412$ (lihat output *descriptive statistics*).

Pada kolom 95% confidence interval, terlihat range perbedaan mean tersebut berkisar antara -0.363942 sampai -0.316442 .

Uji signifikansi perbedaan mean antara pagi dan siang :

Berdasar nilai probabilitas :

- Jika probabilitas > 0.05 H_0 diterima.
- Jika probabilitas < 0.05 H_0 ditolak.

Keputusan :

Terlihat bahwa nilai probabilitas adalah $0.983 > 0.05$, maka H_0 diterima atau tidak terdapat perbedaan yang signifikan antara pagi dan siang. Hal ini berarti bahwa persentase pengaruh activity support pada jalur pedestrian di segmen ini rata-rata sama antara pagi dan siang.

Perbedaan ini juga dapat dilihat pada output dengan melihat ada atau tidaknya tanda '**' pada kolom *Mean Difference*. Jika ada tanda * , maka perbedaan nyata atau signifikan. Karena pada output di atas tidak terdapat tanda * , maka tidak terdapat perbedaan yang signifikan antara pagi dan siang. Hal ini berarti bahwa pengaruh activity support terhadap jalur pedestrian pada segmen 3 ini cenderung sama antara pagi dan siang.

- Perbedaan pagi – malam : perbedaan rata-rata -0.023750 . angka ini berasal dari mean pagi – mean malam atau $0.229662 - 0.253412$ (lihat output *descriptive statistics*).

Pada kolom 95% confidence interval, terlihat range perbedaan mean tersebut berkisar antara -0.363942 sampai 0.316442 .

Uji signifikansi perbedaan mean antara pagi dan siang :

Berdasar nilai probabilitas :

- Jika probabilitas > 0.05 H_0 diterima.
- Jika probabilitas < 0.05 H_0 ditolak.

Keputusan :

Terlihat bahwa nilai probabilitas adalah $0.983 > 0.05$, maka H_0 diterima atau tidak terdapat perbedaan yang signifikan antara pagi dan malam. Hal ini berarti bahwa persentase pengaruh activity support pada jalur pedestrian di segmen ini rata-rata sama antara pagi dan malam.

Perbedaan ini juga dapat dilihat pada output dengan melihat ada atau tidaknya tanda '**' pada kolom *Mean Difference*.

Jika ada tanda * , maka perbedaan nyata atau signifikan. Karena pada output di atas tidak terdapat tanda * , maka tidak terdapat perbedaan yang signifikan antara pagi dan malam. Hal ini berarti bahwa pengaruh activity support terhadap jalur pedestrian pada segmen 3 ini cenderung sama antara pagi dan siang.

- Perbedaan siang – malam : perbedaan rata-rata 0. angka ini berasal dari mean siang– mean malam atau $0.253412 - 0.253412$ (lihat output descriptive statistics).

Pada kolom *95% confidence interval*, terlihat *range* perbedaan mean tersebut berkisar antara -0.340192 sampai 0.340192 .

Uji signifikansi perbedaan mean antara pagi dan siang :

Berdasar nilai probabilitas :

- Jika probabilitas > 0.05 Ho diterima.
- Jika probabilitas < 0.05 Ho ditolak.

Keputusan :

Terlihat bahwa nilai probabilitas adalah $1 > 0.05$, maka Ho diterima atau tidak terdapat perbedaan yang signifikan antara siang dan malam. Hal ini berarti bahwa persentase pengaruh activity support pada jalur pedestrian di segmen ini rata-rata sama antara pagi dan siang.

Perbedaan ini juga dapat dilihat pada output dengan melihat ada atau tidaknya tanda '*' pada kolom *Mean Difference*. Jika ada tanda * , maka perbedaan nyata atau signifikan. Karena pada output di atas tidak terdapat tanda * , maka tidak terdapat perbedaan yang signifikan antara siang dan malam. Hal ini berarti bahwa pengaruh activity support terhadap jalur pedestrian pada segmen 3 ini cenderung sama antara pagi dan siang.

▪ **Homogeneous Subset**

PROSEN

WAKTU	N	Subset for alpha = .05
		1
Tukey HSD ^a pagi	8	.229662
siang	8	.253412
malam	8	.253412
Sig.		.983

Means for groups in homogeneous subsets are displayed.

a. Uses Harmonic Mean Sample Size = 8.000.

Jika test Tukey dan Bonferroni untuk menguji kelompok mana saja yang memiliki perbedaan nyata, maka dalam homogenous subset justru akan dicari grup/subset mana saja yang mempunyai perbedaan rata-rata yang tidak signifikan.

Oleh karena pada analisis Tukey dan Bonferroni telah terbukti bahwa tidak terdapat perbedaan yang signifikan pada kasus-kasus di atas, hal ini juga sudah dapat menjelaskan homogenous subset. Karena hasil uji Tukey dan Benferroni dengan Homogenous Subset adalah saling melengkapi.

Tabel 5.2 Analisa Pedestrian :

NO.	SEGMENT	OUTPUT I			OUTPUT II		OUTPUT III		OUTPUT IV
		Pagi	Siang	Malam	Probabilitas	Keputusan	Nilai F	Probabilitas	
		Persentase Rata - rata							
1.	1	100 %	20.63%	31.13%	0.103	Identik	16.322 > 5.9874	0.004 < 0.05	Tidak identik
2.	2	16.31%	16.69%	21.25%	0.938	Identik	0.190 < 4.1132	0.828 > 0.05	Identik
3.	3	22.97%	25.34%	25.34%	0.953	Identik	0.021 < 4.3248	0.980 > 0.05	Identik
									Kesimpulan
									Pagi -- siang : tidak signifikan Pagi -- malam : tidak signifikan Siang -- malam : signifikan

5.4 ANALISA PENGARUH ACTIVITY SUPPORT TERHADAP BADAN JALAN

1. Segmen 1

Pada segmen 1, pengaruh activity support terhadap badan jalan sebagai jalur pergerakan dianalisa dengan cara terpisah antara sampel yang berada pada sisi timur jalan dan sisi barat jalan. Hal ini terjadi karena perbedaan karakter yang terlihat di antara keduanya, yaitu bahwa pada sisi barat jalan pada pagi hari cukup lengang karena dapat dikatakan hampir tidak ada aktivitas yang berarti, sedangkan pada bagian timur jalan pada pagi hari terdapat pasar kaget yang merupakan perluasan aktivitas di Pasar Peterongan. Keberadaan pasar kaget yang memenuhi sisi timur jalan di sepanjang segmen ini pun mempengaruhi perbedaan pergerakan yang telah ada.

a. Analisa Badan Jalan di Sisi Timur

Output Bagian Pertama (*Groups Statistics*)

Descriptives

PROSEN

	N	Mean	Std. Deviation	Std. Error	95% Confidence Interval for Mean		Minimum	Maximum
					Lower Bound	Upper Bound		
pagi	3	1.000000	.0000000	.0000000	1.000000	1.000000	1.0000	1.0000
siang	3	.079233	.0451021	.0260397	-.032807	.191273	.0288	.1157
malam	3	.079233	.0451021	.0260397	-.032807	.191273	.0288	.1157
Total	9	.388156	.4614866	.1538289	.031426	.740886	.0288	1.0000

Pada bagian pertama terlihat ringkasan statistik dari ketiga sampel. *Mean* (rata-rata) menunjukkan besarnya persentase rata-rata pengaruh activity support terhadap badan jalan kawasan pada segmen ini. Deskripsinya adalah sebagai berikut.

- Pagi
 - Persentasenya adalah 100%.
- Siang
 - Rata-rata persentasenya adalah 7.92%.
- Malam
 - Rata-rata persentasenya adalah 7.92%.

Output Bagian Kedua (*Test of Homogeneity of Variances*)

Test of Homogeneity of Variances

PROSEN

Levene Statistic	df1	df2	Sig.
5.009	2	6	.053

Analisis ini bertujuan untuk menguji berlaku tidaknya asumsi untuk ANOVA, yaitu apakah ketiga sampel data tersebut bervariasi di sekitar rata-ratanya.

▪ **Hipotesis :**

Hipotesis untuk kasus ini :

Ho = Ketiga varians populasi adalah identik

Hi = Ketiga varians populasi adalah tidak identik.

▪ **Pengambilan keputusan :**

Dasar pengambilan keputusan :

- Jika probabilitas > 0.05 , Ho diterima.

- Jika probabilitas < 0.05 , Ho ditolak.

▪ **Keputusan :**

Terlihat bahwa Levene Test hitung adalah 5.009 dengan nilai probabilitas 0.053. Oleh karena probabilitas > 0.05 , maka Ho diterima, atau ketiga varians adalah identik.

Output Bagian Ketiga

ANOVA

PROSEN

	Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
Between Groups	1.696	2	.848	625.167	.000
Within Groups	.008	6	.001		
Total	1.704	8			

Setelah keempat varians terbukti sama, baru dilakukan uji ANOVA (*Analysis of Variance*) untuk menguji apakah ketiga sampel mempunyai rata-rata (mean) yang sama.

Analisa dengan memakai ANOVA :

▪ **Hipotesis**

Hipotesis untuk kasus ini :

H_0 = ketiga rata-rata populasi adalah identik

H_1 = ketiga rata-rata populasi adalah tidak identik.

▪ **Pengambilan keputusan**

Pengambilan keputusan berdasar perbandingan F hitung dengan F tabel.

Dasar pengambilan keputusan sama dengan uji F (ANOVA) :

- Jika statistik hitung (angka F output) > statistik tabel (tabel F), H_0 ditolak.
- Jika statistik hitung (angka F output) < statistik tabel (tabel F), H_0 diterima.

F hitung dari output adalah 625.167.

Sedang statistik tabel bisa dihitung pada tabel F :

- Tingkat signifikansi (α) adalah 5% .
- Numerator adalah (jumlah variabel waktu - 1) atau $3-1=2$
- Denominator adalah (jumlah kasus - jumlah variabel waktu) atau $9-3=6$.

Dari tabel F didapat angka 5.9874.

Oleh karena $625.167 > 5.9874$, maka H_0 ditolak. Hal ini menunjukkan bahwa ketiga kelompok waktu tidak identik.

Pengambilan keputusan berdasar nilai probabilitas.

- Jika probabilitas > 0.05, H_0 diterima.
- Jika probabilitas < 0.05, H_0 ditolak.

Keputusan :

Terlihat bahwa F hitung adalah 625.167 dengan probabilitas 0. oleh karena probabilitas < 0.05, maka H_0 ditolak, atau pengaruh activity

support terhadap fasade pada ketiga kelompok waktu tersebut memang berbeda/tidak identik, yaitu bahwa pengaruh activity support terhadap badan jalan pada segmen ini cenderung berbeda dari waktu ke waktu.

Output Bagian Keempat (*Post Hoc Test*)

▪ Tukey Test dan Bonferroni Test

Multiple Comparisons

Dependent Variable: PROSEN

	(I) WAKTU	(J) WAKTU	Mean Difference (I-J)	Std. Error	Sig.	95% Confidence Interval	
						Lower Bound	Upper Bound
Tukey HSD	pagi	siang	.920767*	.0300681	.000	.828509	1.013024
		malam	.920767*	.0300681	.000	.828509	1.013024
	siang	pagi	-.920767*	.0300681	.000	-1.013024	-.828509
		malam	.000000	.0300681	1.000	-.092257	.092257
	malam	pagi	-.920767*	.0300681	.000	-1.013024	-.828509
		siang	.000000	.0300681	1.000	-.092257	.092257
Bonferroni	pagi	siang	.920767*	.0300681	.000	.821919	1.019614
		malam	.920767*	.0300681	.000	.821919	1.019614
	siang	pagi	-.920767*	.0300681	.000	-1.019614	-.821919
		malam	.000000	.0300681	1.000	-.098848	.098848
	malam	pagi	-.920767*	.0300681	.000	-1.019614	-.821919
		siang	.000000	.0300681	1.000	-.098848	.098848

*. The mean difference is significant at the .05 level.

- Perbedaan pagi – siang : perbedaan rata-rata 0.920767. angka ini berasal dari mean pagi – mean siang atau $1 - 0.079233$ (lihat output descriptive statistics).

Uji signifikansi perbedaan mean antara pagi dan siang :

Berdasar nilai probabilitas :

- Jika probabilitas > 0.05 Ho diterima.
- Jika probabilitas < 0.05 Ho ditolak.

Keputusan :

Terlihat bahwa nilai probabilitas adalah $0 < 0.05$, maka Ho ditolak atau terdapat perbedaan yang signifikan antara pagi dan siang. Hal ini berarti bahwa persentase pengaruh activity support pada badan jalan di segmen ini rata-rata berbeda antara pagi dan siang .

Perbedaan ini juga dapat dilihat pada output dengan melihat ada atau tidaknya tanda ‘*’ pada kolom *Mean Difference*. Jika ada tanda * , maka perbedaan nyata atau signifikan. Karena pada output di atas terdapat tanda * , maka terdapat perbedaan yang signifikan antara pagi dan siang. Hal ini berarti bahwa pengaruh activity support terhadap badan jalan pada segmen 1 ini cenderung berbeda antara pagi dan siang.

- Perbedaan pagi – malam : perbedaan rata-rata 0.920767. angka ini berasal dari mean pagi – mean malam atau $1 - 0.079233$ (lihat output *descriptive statistics*).

Uji signifikansi perbedaan mean antara pagi dan siang :

Berdasar nilai probabilitas :

- Jika probabilitas > 0.05 Ho diterima.
- Jika probabilitas < 0.05 Ho ditolak.

Keputusan :

Terlihat bahwa nilai probabilitas adalah $0 > 0.05$, maka Ho ditolak atau terdapat perbedaan yang signifikan antara pagi dan malam. Hal ini berarti bahwa persentase pengaruh activity support pada badan jalan di segmen ini rata-rata berbeda antara pagi dan siang dengan selisih/perbedaan rata-rata persentase pengaruh yang terbesar adalah 7,92%.

Perbedaan ini juga dapat dilihat pada output dengan melihat ada atau tidaknya tanda ‘*’ pada kolom *Mean Difference*. Jika ada tanda * , maka perbedaan nyata atau signifikan. Karena pada output di atas terdapat tanda * , maka terdapat perbedaan yang signifikan antara pagi dan malam. Hal ini berarti bahwa pengaruh activity support terhadap badan jalan pada segmen 1 ini cenderung berbeda antara pagi dan malam.

- Perbedaan siang – malam : perbedaan rata-rata 0.

Uji signifikansi perbedaan mean antara pagi dan siang :

Berdasar nilai probabilitas :

- Jika probabilitas > 0.05 Ho diterima.
- Jika probabilitas < 0.05 Ho ditolak.

Keputusan :

Terlihat bahwa nilai probabilitas adalah $1 > 0.05$, maka Ho diterima atau tidak terdapat perbedaan antara siang dan malam.

Perbedaan ini juga dapat dilihat pada output dengan melihat ada atau tidaknya tanda '*' pada kolom *Mean Difference*. Jika ada tanda *, maka perbedaan nyata atau signifikan. Karena pada output di atas tidak terdapat tanda *, maka tidak terdapat perbedaan antara siang dan malam. Hal ini berarti bahwa pengaruh activity support terhadap badan jalan pada segmen 1 ini cenderung sama antara siang dan malam.

▪ Homogeneous Subset

PROSEN

	WAKTU	N	Subset for alpha = .05	
			1	2
Tukey HSD ^a	siang	3	.079233	1.000000
	malam	3	.079233	
	pagi	3		
	Sig.		1.000	1.000

Means for groups in homogeneous subsets are displayed.

a. Uses Harmonic Mean Sample Size = 3.000.

Jika test Tukey dan Bonferroni untuk menguji kelompok mana saja yang memiliki perbedaan nyata, maka dalam homogenous subset justru akan dicari grup/subset mana saja yang mempunyai perbedaan rata-rata yang tidak signifikan.

Pada subset 1 terlihat bahwa rata-rata persentase siang dan malam adalah sama. Sedangkan pada subset 2 yang hanya berisi rata-rata persentase pagi menunjukkan bahwa kelompok waktu pagi memiliki perbedaan yang signifikan dengan kelompok waktu siang dan malam.

b. Analisa Badan Jalan di Sebelah Barat

Output Bagian Pertama (Groups Statistics)

Descriptives

PROSEN								
	N	Mean	Std. Deviation	Std. Error	95% Confidence Interval for Mean		Minimum	Maximum
					Lower Bound	Upper Bound		
pagi	13	.113800	.0689091	.0191119	.072159	.155441	.0000	.2271
siang	13	.167208	.0832190	.0230808	.116919	.217496	.0000	.2308
malam	13	.167208	.0832190	.0230808	.116919	.217496	.0000	.2308
Total	39	.149405	.0807713	.0129338	.123222	.175588	.0000	.2308

Pada bagian pertama terlihat ringkasan statistik dari ketiga sampel. Deskripsinya adalah sebagai berikut.

- Pagi
 - Rata-rata persentasenya adalah 11.38%.
- Siang
 - Rata-rata persentasenya adalah 16.72%.
- Malam
 - Rata-rata persentasenya adalah 16.72%.

Output Bagian Kedua (Test of Homogeneity of Variances)

Test of Homogeneity of Variances

PROSEN			
Levene Statistic	df1	df2	Sig.
.502	2	36	.609

Analisa ini bertujuan untuk menguji berlaku tidaknya asumsi untuk ANOVA, yaitu apakah ketiga sampel mempunyai varians yang sama, yaitu apakah ketiga sampel data tersebut bervariasi di sekitar rata-ratanya.

- **Hipotesis :**
Hipotesis untuk kasus ini :

Ho = Ketiga varians populasi adalah identik

Hi = Ketiga varians populasi adalah tidak identik.

▪ **Pengambilan keputusan :**

Dasar pengambilan keputusan :

- Jika probabilitas > 0.05 , Ho diterima.
- Jika probabilitas < 0.05 , Ho ditolak.

▪ **Keputusan :**

Terlihat bahwa Levene Test hitung adalah 0.502 dengan nilai probabilitas 0.609. Oleh karena probabilitas > 0.05 , maka Ho diterima, atau ketiga varians adalah sama atau identik.

Output Bagian Ketiga

Setelah keempat varians terbukti sama, baru dilakukan uji ANOVA (*Analysis of Variance*) untuk menguji apakah ketiga sampel mempunyai rata-rata (*mean*) persentase (persentase pengaruh activity support terhadap badan jalan) yang sama.

ANOVA

PROSEN

	Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
Between Groups	.025	2	.012	1.994	.151
Within Groups	.223	36	.006		
Total	.248	38			

Analisa dengan memakai ANOVA :

▪ **Hipotesis**

Hipotesis untuk kasus ini :

Ho = ketiga rata-rata populasi adalah identik

H1 = ketiga rata-rata populasi adalah tidak identik.

▪ **Pengambilan keputusan**

Pengambilan keputusan berdasar perbandingan F hitung dengan F tabel.

Dasar pengambilan keputusan sama dengan uji F (ANOVA) :

- Jika statistik hitung (angka F output) > statistik tabel (tabel F), Ho ditolak.
- Jika statistik hitung (angka F output) < statistik tabel (tabel F), Ho diterima.

F hitung dari output adalah 1.994.

Sedang statistik tabel bisa dihitung pada tabel F :

- Tingkat signifikansi (α) adalah 5% .
- Numerator adalah (jumlah variabel waktu - 1) atau $3-1=2$
- Denominator adalah (jumlah kasus - jumlah variabel waktu) atau $13 - 3 = 10$.

Dari tabel F didapat angka 4.9646.

Oleh karena $1.994 < 4.9646$, maka Ho diterima. Hal ini menunjukkan bahwa ketiga kelompok waktu identik.

Pengambilan keputusan berdasar nilai probabilitas.

- Jika probabilitas > 0.05, Ho diterima.
- Jika probabilitas < 0.05, Ho ditolak.

Keputusan :

Terlihat bahwa F hitung adalah 1.514 dengan probabilitas 0.151. oleh karena probabilitas > 0.05, maka Ho diterima, atau pengaruh *activity support* terhadap fasade pada ketiga kelompok waktu tersebut identik. Identik disini berarti bahwa pengaruh *activity support* terhadap badan jalan pada segmen ini cenderung sama dari waktu ke waktu.

Output Bagian Keempat (*Post Hoc Test*)

▪ Tukey Test dan Bonferroni Test

Multiple Comparisons

Dependent Variable: PROSEN

	(I) WAKTU	(J) WAKTU	Mean Difference (I-J)	Std. Error	Sig.	95% Confidence Interval	
						Lower Bound	Upper Bound
Tukey HSD	pagi	siang	-.053408	.0308838	.208	-.128897	.022081
		malam	-.053408	.0308838	.208	-.128897	.022081
	siang	pagi	.053408	.0308838	.208	-.022081	.128897
		malam	.000000	.0308838	1.000	-.075489	.075489
	malam	pagi	.053408	.0308838	.208	-.022081	.128897
		siang	.000000	.0308838	1.000	-.075489	.075489
Bonferroni	pagi	siang	-.053408	.0308838	.277	-.130958	.024143
		malam	-.053408	.0308838	.277	-.130958	.024143
	siang	pagi	.053408	.0308838	.277	-.024143	.130958
		malam	.000000	.0308838	1.000	-.077550	.077550
	malam	pagi	.053408	.0308838	.277	-.024143	.130958
		siang	.000000	.0308838	1.000	-.077550	.077550

- Perbedaan pagi – siang : perbedaan rata-rata -0.053408 . angka ini berasal dari mean pagi – mean siang atau $0.113800 - 0.167208$ (lihat output *descriptive statistics*).

Pada kolom 95% confidence interval, terlihat range perbedaan mean tersebut berkisar antara -0.128897 sampai -0.022081 .

Uji signifikansi perbedaan mean antara pagi dan siang :

Berdasar nilai probabilitas :

- Jika probabilitas > 0.05 Ho diterima.
- Jika probabilitas < 0.05 Ho ditolak.

Keputusan :

Terlihat bahwa nilai probabilitas adalah $0.208 > 0.05$, maka Ho diterima atau tidak terdapat perbedaan yang signifikan antara pagi dan siang. Hal ini berarti bahwa persentase pengaruh activity support pada badan jalan di segmen ini rata-rata sama antara pagi dan siang dengan selisih/perbedaan rata-rata persentase pengaruh yang terbesar adalah 2.21%.

Perbedaan ini juga dapat dilihat pada output dengan melihat ada atau tidaknya tanda '*' pada kolom Mean Difference. Jika ada tanda *, maka perbedaan nyata atau signifikan. Karena pada output di atas tidak terdapat tanda *, maka tidak terdapat perbedaan yang signifikan antara pagi dan siang.

- Perbedaan pagi – malam : perbedaan rata-rata -0.053408 . angka ini berasal dari mean pagi – mean malam atau $0.113800 - 0.167208$ (lihat output descriptive statistics).

Pada kolom *95% confidence interval*, terlihat range perbedaan mean tersebut berkisar antara -0.128897 sampai -0.022081 .

Uji signifikansi perbedaan mean antara pagi dan siang :

Berdasar nilai probabilitas :

- Jika probabilitas > 0.05 Ho diterima.
- Jika probabilitas < 0.05 Ho ditolak.

Keputusan :

Terlihat bahwa nilai probabilitas adalah $0.208 > 0.05$, maka Ho diterima atau tidak terdapat perbedaan yang signifikan antara pagi dan malam. Hal ini berarti bahwa persentase pengaruh activity support pada badan jalan di segmen ini rata-rata sama antara pagi dan malam.

Perbedaan ini juga dapat dilihat pada output dengan melihat ada atau tidaknya tanda '*' pada kolom *Mean Difference*. Jika ada tanda *, maka perbedaan nyata atau signifikan. Karena pada output di atas tidak terdapat tanda *, maka tidak terdapat perbedaan yang signifikan antara pagi dan malam.

- Perbedaan siang – malam : perbedaan rata-rata 0. ini terjadi karena rata-rata persentase siang sama dengan malam.

Uji signifikansi perbedaan mean antara pagi dan siang :

Berdasar nilai probabilitas :

- Jika probabilitas > 0.05 Ho diterima.
- Jika probabilitas < 0.05 Ho ditolak.

Keputusan :

Terlihat bahwa nilai probabilitas adalah $1 > 0.05$, maka Ho diterima atau tidak terdapat perbedaan persentase pengaruh *activity support* terhadap badan jalan antara siang dan malam.

Perbedaan ini juga dapat dilihat pada output dengan melihat ada atau tidaknya tanda '**' pada kolom *Mean Difference*. Jika ada tanda * , maka perbedaan nyata atau signifikan. Karena pada output di atas tidak terdapat tanda * , maka tidak terdapat perbedaan antara siang dan malam.

▪ **Homogeneous Subset**

PROSEN

		N	Subset for alpha = .05
WAKTU			1
Tukey HSD ^a	pagi	13	.113800
	siang	13	.167208
	malam	13	.167208
	Sig.		.208

Means for groups in homogeneous subsets are displayed.

a. Uses Harmonic Mean Sample Size = 13.000.

Jika test Tukey dan Bonferroni untuk menguji kelompok mana saja yang memiliki perbedaan nyata, maka dalam homogenous subset justru akan dicari grup/subset mana saja yang mempunyai perbedaan rata-rata yang tidak signifikan.

Oleh karena pada analisis Tukey dan Bonferroni telah terbukti bahwa tidak terdapat perbedaan yang signifikan pada kasus-kasus di atas, hal ini juga sudah dapat menjelaskan homogenous subset. Karena hasil uji Tukey dan Bonferroni dengan Homogenous Subset adalah saling melengkapi.

2. Segmen 2

Output Bagian Pertama (*Groups Statistics*)

Descriptives

PROSEN

	N	Mean	Std. Deviation	Std. Error	95% Confidence Interval for Mean		Minimum	Maximum
					Lower Bound	Upper Bound		
pagi	13	.044085	.0699136	.0193905	.001836	.086333	.0000	.2455
siang	13	.108569	.0814042	.0225775	.059377	.157761	.0000	.2455
malam	13	.101838	.0856509	.0237553	.050080	.153597	.0000	.2455
Total	39	.084831	.0825382	.0132167	.058075	.111587	.0000	.2455

Pada bagian pertama terlihat ringkasan statistik dari ketiga sampel. *Mean* (rata-rata) menunjukkan besarnya persentase rata-rata pengaruh activity support terhadap badan jalan kawasan pada segmen ini. Deskripsinya adalah sebagai berikut.

- Pagi
 - Rata-rata persentasenya adalah 4.41%.
 - Persentase minimum adalah 0% dan maksimum adalah 24.55%.
 - Dengan tingkat kepercayaan 95% atau signifikansi 5%, rata-rata persentase ada pada range 1.84% sampai 8.63%.
- Siang
 - Rata-rata persentasenya adalah 10.86%.
 - Persentase minimum adalah 0% dan maksimum adalah 24.55%.
 - Dengan tingkat kepercayaan 95% atau signifikansi 5%, rata-rata persentase ada pada range 5.94% sampai 15.78%.
- Malam
 - Rata-rata persentasenya adalah 10.18%.
 - Persentase minimum adalah 0% dan maksimum adalah 24.55%.
 - Dengan tingkat kepercayaan 95% atau signifikansi 5%, rata-rata persentase ada pada range 5.01% sampai 15.36%.

Output Bagian Kedua (*Test of Homogeneity of Variances*)

Test of Homogeneity of Variances

PROSEN

Levene Statistic	df1	df2	Sig.
.448	2	36	.643

Analisa ini bertujuan untuk menguji berlaku tidaknya asumsi untuk ANOVA, yaitu apakah ketiga sampel mempunyai varians yang sama, yaitu apakah ketiga sampel data tersebut bervariasi di sekitar rata-ratanya.

▪ Hipotesis :

Hipotesis untuk kasus ini :

Ho = Ketiga varians populasi adalah identik

Hi = Ketiga varians populasi adalah tidak identik.

▪ Pengambilan keputusan :

Dasar pengambilan keputusan :

- Jika probabilitas > 0.05 , Ho diterima.
- Jika probabilitas < 0.05 , Ho ditolak.

▪ Keputusan :

Terlihat bahwa Levene Test hitung adalah 0.448 dengan nilai probabilitas 0.643. Oleh karena probabilitas > 0.05 , maka Ho diterima, atau ketiga varians adalah sama.

Output Bagian Ketiga

ANOVA

PROSEN

	Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
Between Groups	.033	2	.016	2.600	.088
Within Groups	.226	36	.006		
Total	.259	38			

Setelah keempat varians terbukti sama, baru dilakukan uji ANOVA (*Analysis of Variance*) untuk menguji apakah ketiga sampel mempunyai rata-rata (*mean*) persentase (persentase pengaruh activity support terhadap badan jalan) yang sama.

Analisa dengan memakai ANOVA :

▪ **Hipotesis**

Hipotesis untuk kasus ini :

H_0 = ketiga rata-rata populasi adalah identik

H_1 = ketiga rata-rata populasi adalah tidak identik.

▪ **Pengambilan keputusan**

Pengambilan keputusan berdasar perbandingan F hitung dengan F tabel.

Dasar pengambilan keputusan sama dengan uji F (ANOVA) :

- jika statistik hitung (angka F output) > statistik tabel (tabel F), H_0 ditolak.
- Jika statistik hitung (angka F output) < statistik tabel (tabel F), H_0 diterima.

F hitung dari output adalah 2.600.

Sedang statistik tabel bisa dihitung pada tabel F :

- Tingkat signifikansi (α) adalah 5% .
- Numerator adalah (jumlah variabel waktu – 1) atau $3-1=2$
- Denominator adalah (jumlah kasus – jumlah variabel waktu) atau $39-3 = 36$.

Dari tabel F didapat angka 4.1132.

Oleh karena $2.600 < 4.1132$, maka H_0 diterima. Hal ini menunjukkan bahwa ketiga kelompok waktu identik.

Pengambilan keputusan berdasarkan nilai probabilitas.

- Jika probabilitas > 0.05, H_0 diterima.
- Jika probabilitas < 0.05, H_0 ditolak.

Keputusan :

Terlihat bahwa F hitung adalah 2.600 dengan probabilitas 0.088. oleh karena probabilitas > 0.05 , maka H_0 diterima, atau pengaruh *activity support* terhadap badan jalan pada ketiga kelompok waktu tersebut identik. Identik disini berarti bahwa pengaruh *activity support* terhadap badan jalan pada segmen ini cenderung sama dari waktu ke waktu.

Output Bagian Keempat (Post Hoc Test)

▪ Tukey Test dan Bonferroni Test

Multiple Comparisons

Dependent Variable: PROSEN

	(I) WAKTU	(J) WAKTU	Mean Difference (I-J)	Std. Error	Sig.	95% Confidence Interval	
						Lower Bound	Upper Bound
Tukey HSD	pagi	siang	-.064485	.0310918	.110	-.140482	.011513
		malam	-.057754	.0310918	.166	-.133751	.018244
	siang	pagi	.064485	.0310918	.110	-.011513	.140482
		malam	.006731	.0310918	.975	-.069267	.082728
	malam	pagi	.057754	.0310918	.166	-.018244	.133751
		siang	-.006731	.0310918	.975	-.082728	.069267
Bonferroni	pagi	siang	-.064485	.0310918	.136	-.142557	.013588
		malam	-.057754	.0310918	.214	-.135827	.020319
	siang	pagi	.064485	.0310918	.136	-.013588	.142557
		malam	.006731	.0310918	1.000	-.071342	.084804
	malam	pagi	.057754	.0310918	.214	-.020319	.135827
		siang	-.006731	.0310918	1.000	-.084804	.071342

- Perbedaan pagi – siang : perbedaan rata-rata -064485 . angka ini berasal dari mean pagi – mean siang atau $0.044085 - 0.108569$ (lihat output *descriptive statistics*).

Pada kolom 95% confidence interval, terlihat range perbedaan mean tersebut berkisar antara -0.140482 sampai 0.011513 .

Uji signifikansi perbedaan mean antara pagi dan siang :

Berdasar nilai probabilitas :

- Jika probabilitas > 0.05 H_0 diterima.
- Jika probabilitas < 0.05 H_0 ditolak.

Keputusan :

Terlihat bahwa nilai probabilitas adalah $0.110 > 0.05$, maka H_0 diterima atau tidak terdapat perbedaan yang signifikan antara pagi dan siang. Hal ini berarti bahwa persentase pengaruh activity support pada badan jalan di segmen ini rata-rata sama antara pagi dan siang dengan selisih/perbedaan rata-rata persentase pengaruh yang terbesar adalah 1,15%.

Perbedaan ini juga dapat dilihat pada output dengan melihat ada atau tidaknya tanda '*' pada kolom *Mean Difference*. Jika ada tanda * , maka perbedaan nyata atau signifikan. Karena pada output di atas tidak terdapat tanda * , maka tidak terdapat perbedaan yang signifikan antara pagi dan siang. Hal ini berarti bahwa pengaruh activity support terhadap badan jalan pada segmen 2 ini cenderung sama antara pagi dan siang.

- Perbedaan pagi – malam : perbedaan rata-rata -0.057754 . angka ini berasal dari mean pagi – mean malam atau $0.044085 - 0.101838$ (lihat output *descriptive statistics*).

Pada kolom *95% confidence interval*, terlihat range perbedaan mean tersebut berkisar antara -0.133751 sampai 0.018244 .

Uji signifikansi perbedaan mean antara pagi dan siang :

Berdasar nilai probabilitas :

- Jika probabilitas > 0.05 H_0 diterima.
- Jika probabilitas < 0.05 H_0 ditolak.

Keputusan :

Terlihat bahwa nilai probabilitas adalah $0.166 > 0.05$, maka H_0 diterima atau tidak terdapat perbedaan yang signifikan antara pagi dan malam. Hal ini berarti bahwa persentase pengaruh activity support pada badan jalan di segmen ini rata-rata sama antara pagi dan malam dengan selisih/perbedaan rata-rata persentase pengaruh yang terbesar adalah 10.18%.

Perbedaan ini juga dapat dilihat pada output dengan melihat ada atau tidaknya tanda '**' pada kolom *Mean Difference*. Jika ada tanda *, maka perbedaan nyata atau signifikan. Karena pada output di atas tidak terdapat tanda *, maka tidak terdapat perbedaan yang signifikan antara pagi dan malam. Hal ini berarti bahwa pengaruh activity support terhadap badan jalan pada segmen 2 ini cenderung sama antara pagi dan malam.

- Perbedaan siang -- malam : perbedaan rata-rata 0.006731. angka ini berasal dari mean siang– mean malam atau 0.108569 – 0.101838 (lihat output descriptive statistics).

Pada kolom *95% confidence interval*, terlihat *range* perbedaan mean tersebut berkisar antara –0.069267 sampai 0.082728.

Uji signifikansi perbedaan mean antara pagi dan siang :

Berdasar nilai probabilitas :

- Jika probabilitas > 0.05 Ho diterima.
- Jika probabilitas < 0.05 Ho ditolak.

Keputusan :

Terlihat bahwa nilai probabilitas adalah $0.975 > 0.05$, maka Ho diterima atau tidak terdapat perbedaan yang signifikan antara siang dan malam. Hal ini berarti bahwa persentase pengaruh activity support pada badan jalan di segmen ini rata-rata sama antara siang dan malam dengan selisih/perbedaan rata-rata persentase pengaruh yang terbesar adalah 1,18%.

Perbedaan ini juga dapat dilihat pada output dengan melihat ada atau tidaknya tanda '**' pada kolom *Mean Difference*. Jika ada tanda *, maka perbedaan nyata atau signifikan. Karena pada output di atas tidak terdapat tanda *, maka tidak terdapat perbedaan yang signifikan antara siang dan malam. Hal ini berarti bahwa pengaruh activity support terhadap badan jalan pada segmen 2 ini cenderung sama antara siang dan malam.

▪ Homogeneous Subset

PROSEN

		N	Subset for alpha = .05
WAKTU			1
Tukey HSD ^a	pagi	13	.044085
	malam	13	.101838
	siang	13	.108569
	Sig.		.110

Means for groups in homogeneous subsets are displayed.

a. Uses Harmonic Mean Sample Size = 13.000.

Jika test Tukey dan Bonferroni untuk menguji kelompok mana saja yang memiliki perbedaan nyata, maka dalam homogenous subset justru akan dicari grup/subset mana saja yang mempunyai perbedaan rata-rata yang tidak signifikan.

Oleh karena pada analisis Tukey dan Bonferroni telah terbukti bahwa tidak terdapat perbedaan yang signifikan pada kasus-kasus di atas, hal ini juga sudah dapat menjelaskan homogenous subset. Karena hasil uji Tukey dan Benferroni dengan Homogenous Subset adalah saling melengkapi.

3. Segmen 3

Output Bagian Pertama (*Groups Statistics*)

Descriptives

PROSEN

	N	Mean	Std. Deviation	Std. Error	95% Confidence Interval for Mean		Minimum	Maximum
					Lower Bound	Upper Bound		
pagi	8	.032800	.0610758	.0215935	-.018261	.083861	.0000	.1739
siang	8	.073200	.0668294	.0236278	.017329	.129071	.0000	.1739
malam	8	.084625	.0596276	.0210815	.034775	.134475	.0000	.1739
Total	24	.063542	.0639721	.0130582	.036529	.090555	.0000	.1739

Pada bagian pertama terlihat ringkasan statistik dari ketiga sampel. *Mean* (rata-rata) menunjukkan besarnya persentase rata-rata pengaruh

activity support terhadap badan jalan kawasan pada segmen ini. Deskripsinya adalah sebagai berikut.

- Pagi
 - Rata-rata persentasenya adalah 3.28%.
 - Persentase minimum adalah 0% dan maksimum adalah 17.39%.
 - Dengan tingkat kepercayaan 95% atau signifikansi 5%, rata-rata persentase ada pada range 1.83% sampai 8.39%.
- Siang
 - Rata-rata persentasenya adalah 7.32%.
 - Persentase minimum adalah 0% dan maksimum adalah 17.39%.
 - Dengan tingkat kepercayaan 95% atau signifikansi 5%, rata-rata persentase ada pada range 17.33% sampai 12.91%.
- Malam
 - Rata-rata persentasenya adalah 8.46%.
 - Persentase minimum adalah 0% dan maksimum adalah 17.39%.
 - Dengan tingkat kepercayaan 95% atau signifikansi 5%, rata-rata persentase ada pada range 3.48% sampai 13.45%.

Output Bagian Kedua (Test of Homogeneity of Variances)

Test of Homogeneity of Variances

PROSEN			
Levene Statistic	df1	df2	Sig.
.294	2	21	.748

Analisa ini bertujuan untuk menguji berlaku tidaknya asumsi untuk ANOVA, yaitu apakah ketiga sampel mempunyai varians yang sama, yaitu apakah ketiga sampel data tersebut bervariasi di sekitar rata-ratanya.

- **Hipotesis :**
 Hipotesis untuk kasus ini :
 Ho = Ketiga varians populasi adalah identik

H_1 = Ketiga varians populasi adalah tidak identik.

▪ **Pengambilan keputusan :**

Dasar pengambilan keputusan :

- Jika probabilitas > 0.05 , H_0 diterima.
- Jika probabilitas < 0.05 , H_0 ditolak.

▪ **Keputusan :**

Terlihat bahwa Levene Test hitung adalah 0.294 dengan nilai probabilitas 0.748. Oleh karena probabilitas > 0.05 , maka H_0 diterima, atau ketiga varians adalah sama/identik.

Output Bagian Ketiga

Setelah keempat varians terbukti sama, baru dilakukan uji ANOVA (*Analysis of Variance*) untuk menguji apakah ketiga sampel mempunyai rata-rata (*mean*) persentase (persentase pengaruh activity support terhadap badan jalan) yang sama.

ANOVA

PROSEN					
	Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
Between Groups	.012	2	.006	1.514	.243
Within Groups	.082	21	.004		
Total	.094	23			

Analisa dengan memakai ANOVA :

▪ **Hipotesis**

Hipotesis untuk kasus ini :

H_0 = ketiga rata-rata populasi adalah identik

H_1 = ketiga rata-rata populasi adalah tidak identik.

▪ **Pengambilan keputusan**

Pengambilan keputusan berdasar perbandingan F hitung dengan F tabel.

Dasar pengambilan keputusan sama dengan uji F (ANOVA) :

- Jika statistik hitung (angka F output) $>$ statistik tabel (tabel F), H_0 ditolak.

- Jika statistik hitung (angka F output) < statistik tabel (tabel F), H_0 diterima.

F hitung dari output adalah 1.514.

Sedang statistik tabel bisa dihitung pada tabel F :

- Tingkat signifikansi (α) adalah 5% .
- Numerator adalah (jumlah variabel waktu - 1) atau $3-1=2$
- Denominator adalah (jumlah kasus - jumlah variabel waktu) atau $24-3 = 21$.

Dari tabel F didapat angka 4.3248.

Oleh karena $1.514 < 4.3248$, maka H_0 diterima. Hal ini menunjukkan bahwa ketiga kelompok waktu identik.

Pengambilan keputusan berdasar nilai probabilitas.

- Jika probabilitas > 0.05, H_0 diterima.
- Jika probabilitas < 0.05, H_0 ditolak.

Keputusan :

Terlihat bahwa F hitung adalah 1.514 dengan probabilitas 0.243. oleh karena probabilitas > 0.05, maka H_0 diterima, atau pengaruh *activity support* terhadap fasade pada ketiga kelompok waktu tersebut identik. Identik disini berarti bahwa pengaruh *activity support* terhadap badan jalan pada segmen ini cenderung sama dari waktu ke waktu.

Output Bagian Keempat (*Post Hoc Test*)

▪ Tukey Test dan Bonferroni Test

Multiple Comparisons

Dependent Variable: PROSEN

	(I) WAKTU	(J) WAKTU	Mean Difference (I-J)	Std. Error	Sig.	95% Confidence Interval	
						Lower Bound	Upper Bound
Tukey HSD	pagi	siang	-.040400	.0312941	.416	-.119279	.038479
		malam	-.051825	.0312941	.245	-.130704	.027054
	siang	pagi	.040400	.0312941	.416	-.038479	.119279
		malam	-.011425	.0312941	.929	-.090304	.067154
	malam	pagi	.051825	.0312941	.245	-.027054	.130704
		siang	.011425	.0312941	.929	-.067454	.090304
Bonferroni	pagi	siang	-.040400	.0312941	.632	-.121807	.041007
		malam	-.051825	.0312941	.338	-.133232	.029582
	siang	pagi	.040400	.0312941	.632	-.041007	.121807
		malam	-.011425	.0312941	1.000	-.092832	.069982
	malam	pagi	.051825	.0312941	.338	-.029582	.133232
		siang	.011425	.0312941	1.000	-.069982	.092832

- Perbedaan pagi – siang : perbedaan rata-rata -0.40400 . angka ini berasal dari mean pagi – mean siang atau $0.32800 - 0.073200$ (lihat output *descriptive statistics*).

Pada kolom 95% confidence interval, terlihat range perbedaan mean tersebut berkisar antara -0.119279 sampai -0.038479 .

Uji signifikansi perbedaan mean antara pagi dan siang :

Berdasar nilai probabilitas :

- Jika probabilitas > 0.05 Ho diterima.
- Jika probabilitas < 0.05 Ho ditolak.

Keputusan :

Terlihat bahwa nilai probabilitas adalah $0.416 > 0.05$, maka Ho diterima atau tidak terdapat perbedaan yang signifikan antara pagi dan siang. Hal ini berarti bahwa persentase pengaruh activity support pada badan jalan di segmen ini rata-rata sama antara pagi dan siang dengan selisih/perbedaan rata-rata persentase pengaruh yang terbesar adalah 3,85%.

Perbedaan ini juga dapat dilihat pada output dengan melihat ada atau tidaknya tanda '*' pada kolom Mean Difference. Jika ada tanda *, maka perbedaan nyata atau signifikan. Karena pada output di atas tidak terdapat tanda *, maka tidak terdapat perbedaan yang signifikan antara pagi dan siang. Hal ini berarti bahwa pengaruh activity support terhadap badan jalan pada segmen 3 ini cenderung sama antara pagi dan siang.

- Perbedaan pagi – malam : perbedaan rata-rata -0.051825 . angka ini berasal dari mean pagi – mean malam atau $0.032800 - 0.084625$ (lihat output descriptive statistics).

Pada kolom *95% confidence interval*, terlihat range perbedaan mean tersebut berkisar antara -0.130704 sampai 0.027054 .

Uji signifikansi perbedaan mean antara pagi dan siang :

Berdasar nilai probabilitas :

- Jika probabilitas > 0.05 Ho diterima.
- Jika probabilitas < 0.05 Ho ditolak.

Keputusan :

Terlihat bahwa nilai probabilitas adalah $0.245 > 0.05$, maka Ho diterima atau tidak terdapat perbedaan yang signifikan antara pagi dan malam. Hal ini berarti bahwa persentase pengaruh activity support pada badan jalan di segmen ini rata-rata sama antara pagi dan malam dengan selisih/perbedaan rata-rata persentase pengaruh yang terbesar adalah 2,70%.

Perbedaan ini juga dapat dilihat pada output dengan melihat ada atau tidaknya tanda '*' pada kolom *Mean Difference*. Jika ada tanda *, maka perbedaan nyata atau signifikan. Karena pada output di atas tidak terdapat tanda *, maka tidak terdapat perbedaan yang signifikan antara pagi dan malam. Hal ini berarti bahwa pengaruh activity support terhadap badan jalan pada segmen 3 ini cenderung sama antara pagi dan malam.

- Perbedaan siang – malam : perbedaan rata-rata -0.011425. angka ini berasal dari mean siang– mean malam atau 0.073200 – 0.084625 (lihat output descriptive statistics).

Pada kolom 95% confidence interval, terlihat range perbedaan mean tersebut berkisar antara -0.090304 sampai 0.067454.

Uji signifikansi perbedaan mean antara pagi dan siang :

Berdasar nilai probabilitas :

- Jika probabilitas > 0.05 Ho diterima.
- Jika probabilitas < 0.05 Ho ditolak.

Keputusan :

Terlihat bahwa nilai probabilitas adalah $0.929 > 0.05$, maka Ho diterima atau tidak terdapat perbedaan yang signifikan antara siang dan malam. Hal ini berarti bahwa persentase pengaruh activity support pada badan jalan di segmen ini rata-rata sama antara siang dan malam dengan selisih/perbedaan rata-rata persentase pengaruh yang terbesar adalah 6,74%.

Perbedaan ini juga dapat dilihat pada output dengan melihat ada atau tidaknya tanda '*' pada kolom *Mean Difference*. Jika ada tanda * , maka perbedaan nyata atau signifikan. Karena pada output di atas tidak terdapat tanda * , maka tidak terdapat perbedaan yang signifikan antara siang dan malam. Hal ini berarti bahwa pengaruh activity support terhadap badan jalan pada segmen 3 ini cenderung sama antara siang dan malam.

▪ **Homogeneous Subset**

PROSEN

			Subset for alpha = .05
WAKTU		N	1
Tukey HSD ^a	pagi	8	.032800
	siang	8	.073200
	malam	8	.084625
	Sig.		.245

Means for groups in homogeneous subsets are displayed.

a. Uses Harmonic Mean Sample Size = 8.000.

Jika test Tukey dan Bonferroni untuk menguji kelompok mana saja yang memiliki perbedaan nyata, maka dalam homogenous subset justru akan dicari grup/subset mana saja yang mempunyai perbedaan rata-rata yang tidak signifikan.

Oleh karena pada analisis Tukey dan Bonferroni telah terbukti bahwa tidak terdapat perbedaan yang signifikan pada kasus-kasus di atas, hal ini juga sudah dapat menjelaskan homogenous subset. Karena hasil uji Tukey dan Benferroni dengan Homogenous Subset adalah saling melengkapi.

Tabel 5.3 Analisa Badan Jalan :

NO.	SEGMENT	OUTPUT I			OUTPUT II		OUTPUT III			OUTPUT IV
		Persentase Rata - rata			Probabilitas	Keputusan	Nilai F	Probabilitas	Keputusan	Kesimpulan
		Pagi	Siang	Malam						
1.	1 (timur)	100%	7.92%	7.92%	0.053 > 0.05	Identik	625.167 > 5.9874	0 < 0.05	Tidak identik	Perbedaan signifikan
2.	1 (barat)	11.38%	16.72%	16.72%	0.609 > 0.05	Identik	1.994 < 4.9646	0.151 > 0.05	Identik	Perbedaan tidak signifikan
3.	2	4.41%	10.86%	10.18%	0.643 > 0.05	Identik	2.600 < 4.1132	0.088 > 0.05	Identik	Perbedaan tidak signifikan
4.	3	3.28%	7.32%	8.46%	0.748 > 0.05	Identik	1.514 < 4.3248	0.243 > 0.05	Identik	Perbedaan tidak signifikan

5.5 HASIL ANALISA FASADE, JALUR PEDESTRIAN, dan BADAN JALAN SEGMENT 1

Hasil analisa kuantitatif pengaruh activity support terhadap fasade bangunan, jalur pedestrian, dan badan jalan di segmen satu di atas dapat dipahami dalam tabel dan gambar – gambar berikut ini.

Tabel 5.4 Hasil Analisa Segmen 1

WAKTU	PENGARUH ACTIVITY SUPPORT TERHADAP :		
	FASADE	JALUR PEDESTRIAN	BADAN JALAN
Pagi	▪ Rata - rata : 10,08 %	▪ Rata - rata : 100 % (timur)	▪ Rata - rata : 100 % (timur) ▪ Rata - rata : 11,38 % (barat)
Siang	▪ Rata - rata : 20,72 %	▪ Rata - rata : 20,63 % (timur)	▪ Rata - rata : 7,92 % (timur) ▪ Rata - rata : 16,72 % (barat)
Malam	▪ Rata - rata : 18,28 %	▪ Rata - rata : 31,13 % (timur)	▪ Rata - rata : 7,92 % (timur) ▪ Rata - rata : 16,72 % (barat)

▪ Hasil Analisa Fasade

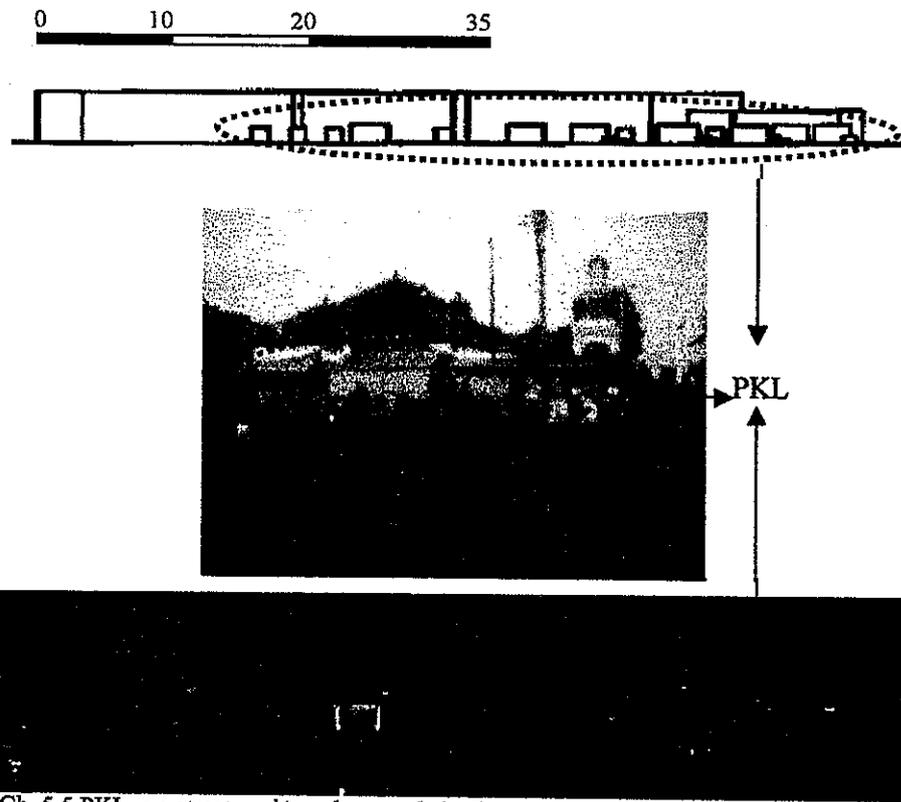
Dari tabel 5.4 dan 5.1 terlihat bahwa rata-rata persentase pengaruh activity support terhadap fasade bangunan di segmen 1 terbesar adalah pada siang hari, baik pada segmen satu, dua, maupun tiga. Namun rata-rata persentase pengaruhnya, baik pada pagi hari, siang hari, maupun malam hari berada tidak jauh dari kisaran rata-rata totalnya, yaitu 16,35% (lihat output bagian pertama halaman 62).

Dari analisa yang dilakukan terhadap output ANOVA mengenai pengaruh activity support terhadap fasade bangunan dalam kawasan penelitian di atas, terlihat bahwa pada segmen 1 tidak terlihat perbedaan yang signifikan, karena pada segmen ini aktivitas pasar kaget mendominasi fasade pada pagi hari sehingga menimbulkan pengaruh rata-rata sampai dengan 10,08 % (Gb. 5.4), pada siang dan malam hari, keberadaannya digantikan oleh parkir dan pedagang kaki lima (PKL) sehingga menimbulkan pengaruh rata-rata 20,72% pada siang hari dan 18,28% pada malam hari (lihat Gb. 4.5, 4.8, 4.11). Pada

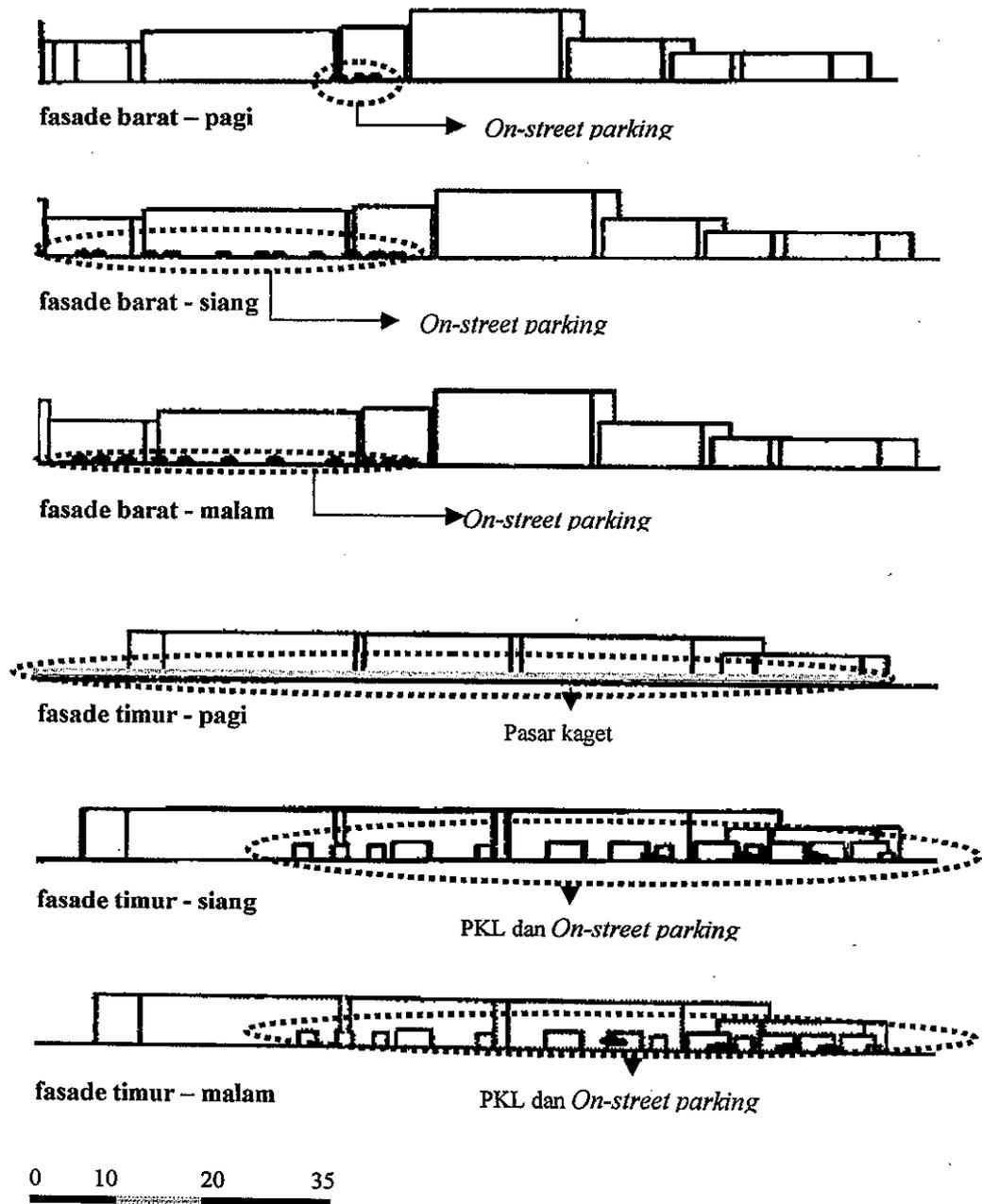
sisi timur segmen ini siang dan malam hari, fasade dipengaruhi oleh PKL, *on-street parking*, dan pangkalan becak (Gb. 5.5). Sedangkan pada sisi barat fasade segmen ini hanya dipengaruhi oleh *on-street parking*.



Gb. 5.4 Pasar kaget sebagai luberan aktivitas Pasar Peterongan mendominasi fasade pada pagi hari



Gb. 5.5 PKL, *on-street parking*, dan pangkalan becak yang mendominasi fasade segmen 1 sisi timur pada siang dan malam hari

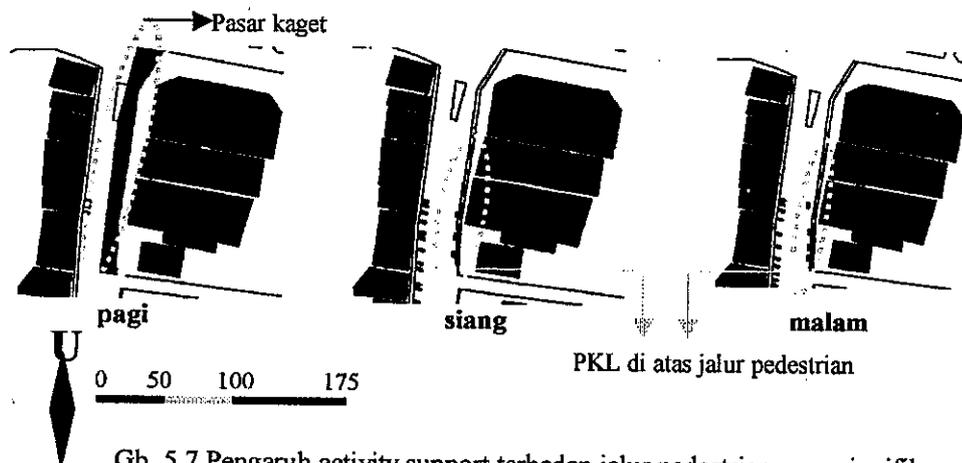


Gb. 5.6 Pengaruh activity support terhadap fasade segmen 1 yang signifikan antara pagi dengan siang dan malam, tetapi tidak signifikan antara siang dengan malam (bandingkan gb. 4.5, 4.8, 4.11)

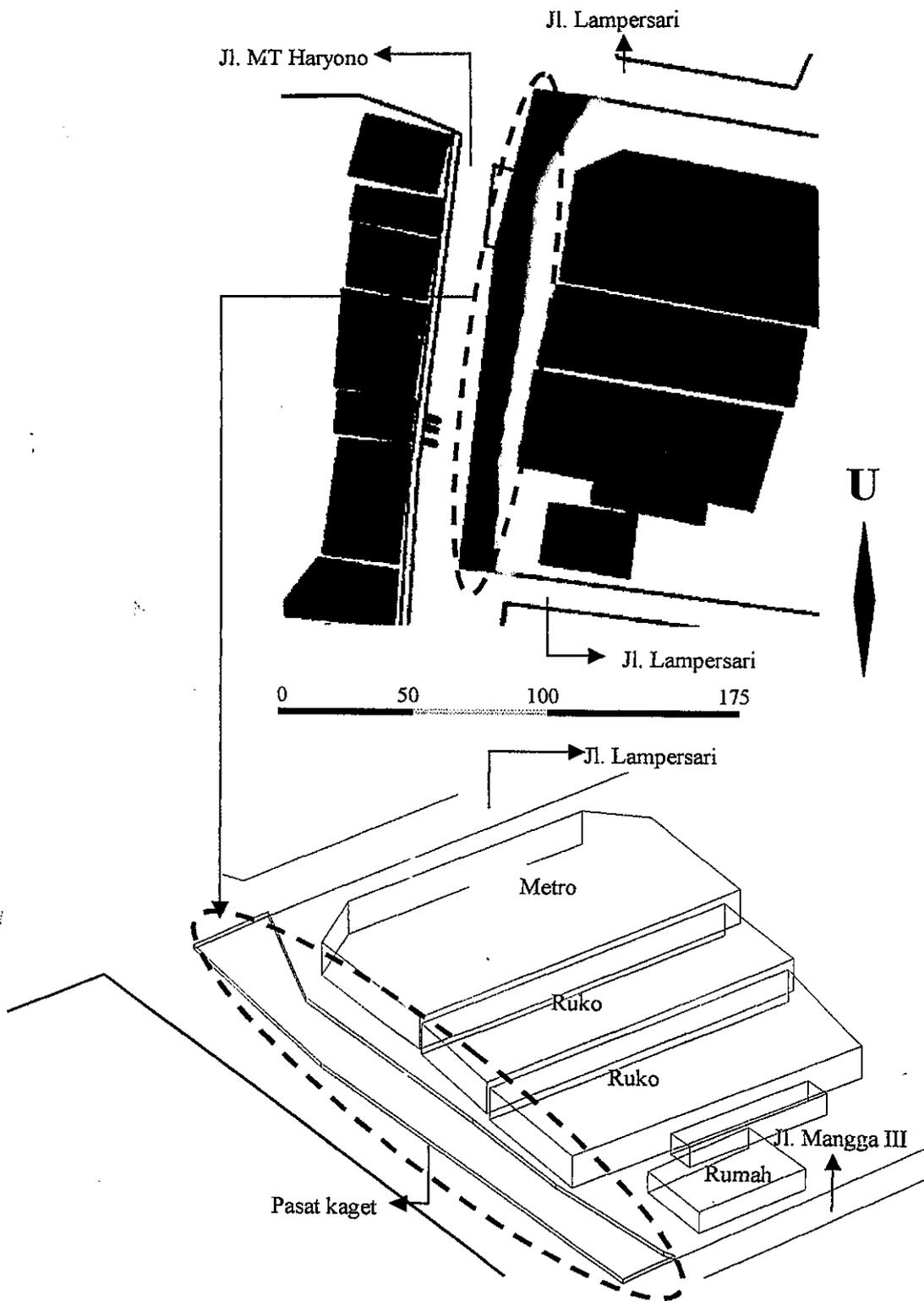
▪ **Hasil Analisa Jalur Pedestrian**

Dari tabel 5.2 dan 5.4 di atas, terlihat bahwa terdapat perbedaan rata-rata persentase pengaruh *activity support* terhadap jalur pedestrian secara signifikan antara pagi dengan siang dan antara pagi dengan malam di segmen 1. Sedangkan antara siang dengan malam tidak terdapat perbedaan yang signifikan. Hal ini berarti bahwa antara pagi dengan siang dan antara pagi dengan malam terdapat perbedaan pengaruh *activity support* terhadap jalur pedestrian yang cukup besar.

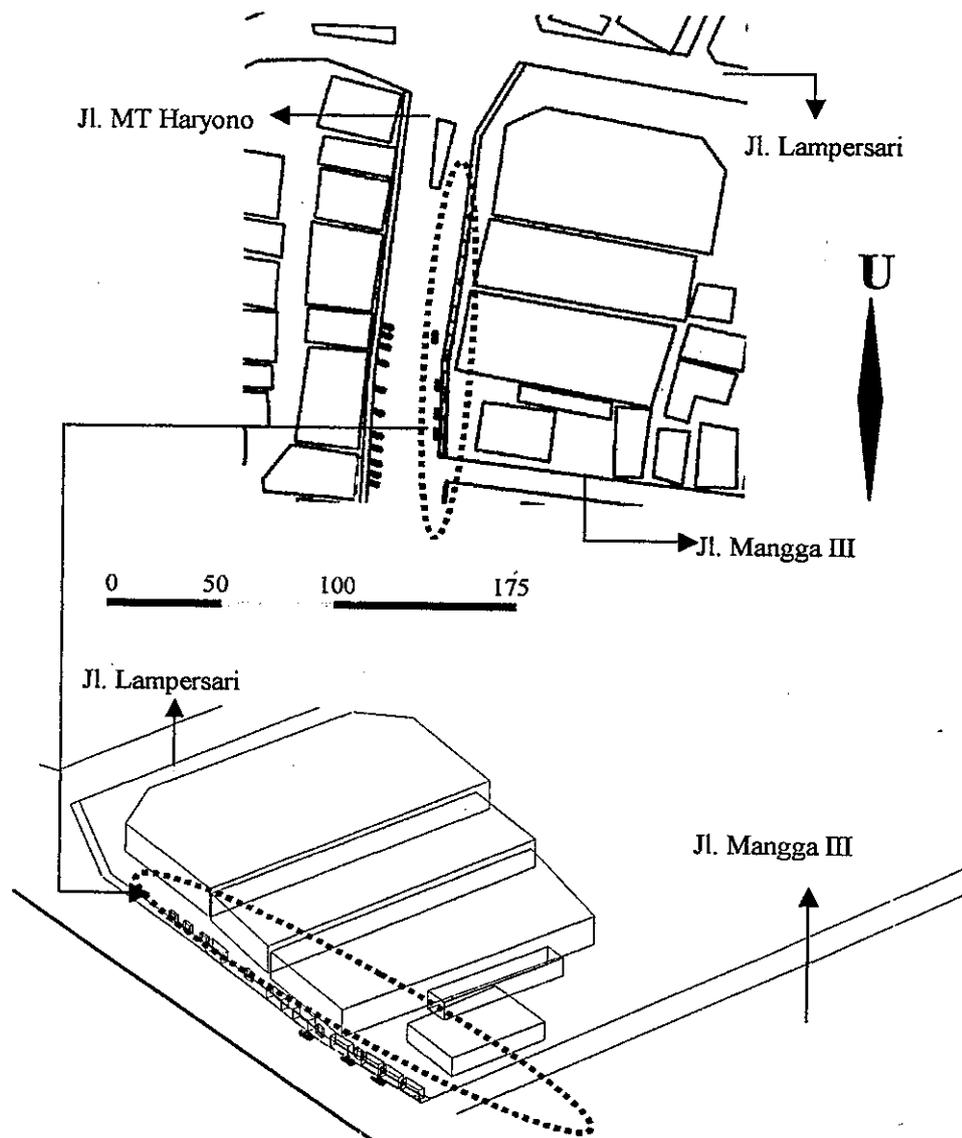
Hal ini terjadi karena pada pagi hari terdapat aktivitas pasar kaget sebagai luberan aktivitas di Pasar Peterongan yang sangat padat di depan Metro sampai di mulut Jl. Mangga III (Gb. 5.6). Tetapi pada siang hari dan malam hari, di depan Metro tidak terdapat pedagang kaki lima (PKL) yang berjualan di sana. Demikian juga dengan kondisi bagian di seberangnya. Sedangkan di depan ruko sampai mulut Jl. Mangga III, *activity support* yang mendominasi pengaruh terhadap jalur pedestrian adalah PKL (Gb. 5.7).



Gb. 5.7 Pengaruh *activity support* terhadap jalur pedestrian yang signifikan antara pagi dengan siang dan malam, tetapi tidak signifikan antara siang dengan malam.



Gb. 5.8 Pasar kaget yang menguasai seluruh jalur pedestrian segmen 1 di sisi timur pada pagi hari

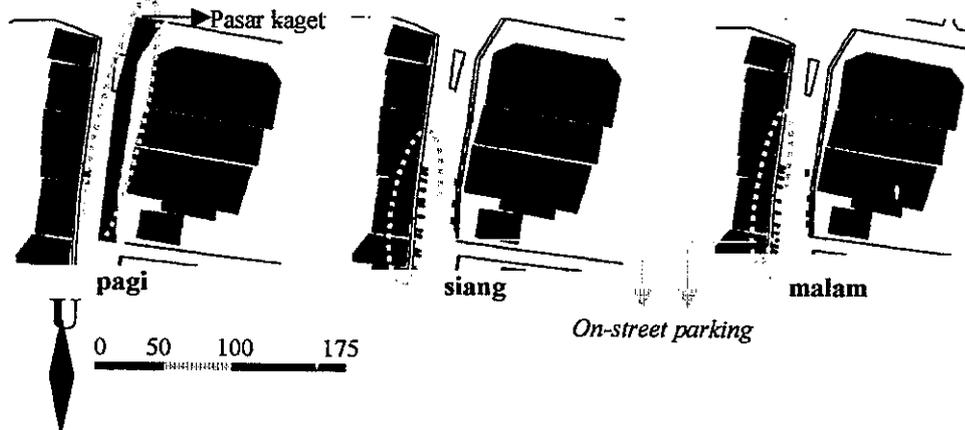


Gb. 5.9 PKL yang menguasai jalur pedestrian di sisi timur pada siang dan malam hari

▪ **Hasil Analisa Badan Jalan**

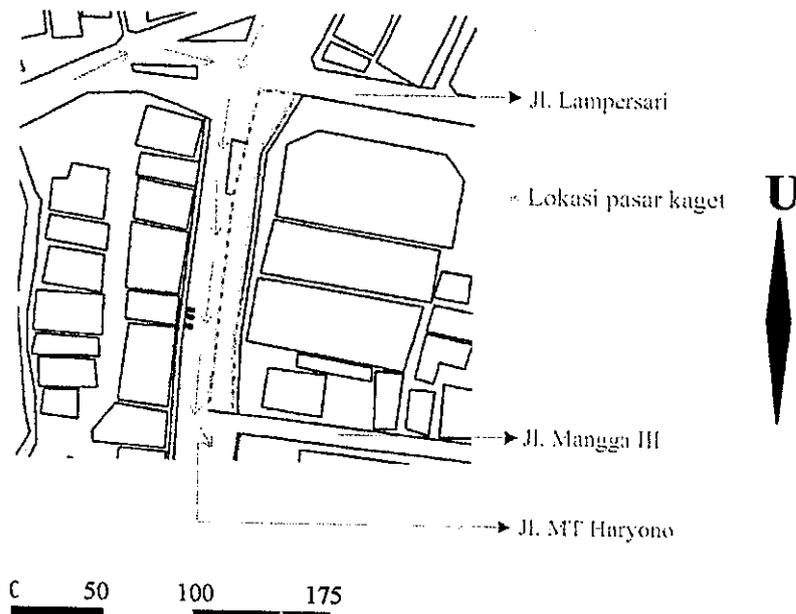
Dari tabel 5.3 dan 5.4 di atas, terlihat bahwa pada sisi timur segmen 1 terdapat perbedaan yang signifikan mengenai rata-rata persentase pengaruh activity support terhadap badan jalan berdasarkan pembagian waktu pagi, siang, dan malam, sedangkan pada sisi barat tidak terdapat perbedaan yang signifikan. Hal ini berarti bahwa pengaruh activity support terhadap badan jalan di sisi timur cenderung berbeda antara pagi, siang, dengan malam, dan cenderung sama di sisi barat antara pagi, siang, dengan malam. Hal ini terjadi karena pada pagi hari terdapat aktivitas pasar kaget sebagai luberan aktivitas di

Pasar Peterongan yang sangat padat di depan Metro sampai di mulut Jl. Mangga III memenuhi seluruh sepanjang badan jalan itu di sisi timur (Gb. 5.8)



Gb. 5.10 Perbedaan pengaruh activity support terhadap badan jalan yang signifikan pada segmen 1 antara pagi dengan siang maupun malam, tetapi tidak signifikan antara siang dengan malam.

Kepadatan activity support segmen 1 pada pagi hari cukup tinggi dengan tingkat penguasaan badan jalan yang pengaruhnya mencapai 100% di sisi timur (Gb. 5.10).



Gb. 5.11 Pasar kaget yang menimbulkan perubahan struktur pergerakan

Hal ini mengakibatkan perubahan struktur pergerakan, terutama bagi kendaraan, dimana pergerakan kendaraan menjadi semakin kecil, sedangkan pergerakan manusia mendapat ruang yang lebih luas (Gb. 5.11).

Kemudian terjadi juga perubahan makna ruang linier, yang tadinya memiliki fungsi pergerakan menjadi ruang yang bermakna ekonomis.

5.6 HASIL ANALISA FASADE, JALUR PEDESTRIAN, dan BADAN JALAN SEGMENT 2

Hasil analisa kuantitatif pengaruh activity support terhadap fasade bangunan, jalur pedestrian, dan badan jalan di segmen satu di atas dapat dipahami dalam tabel dan gambar – gambar berikut ini.

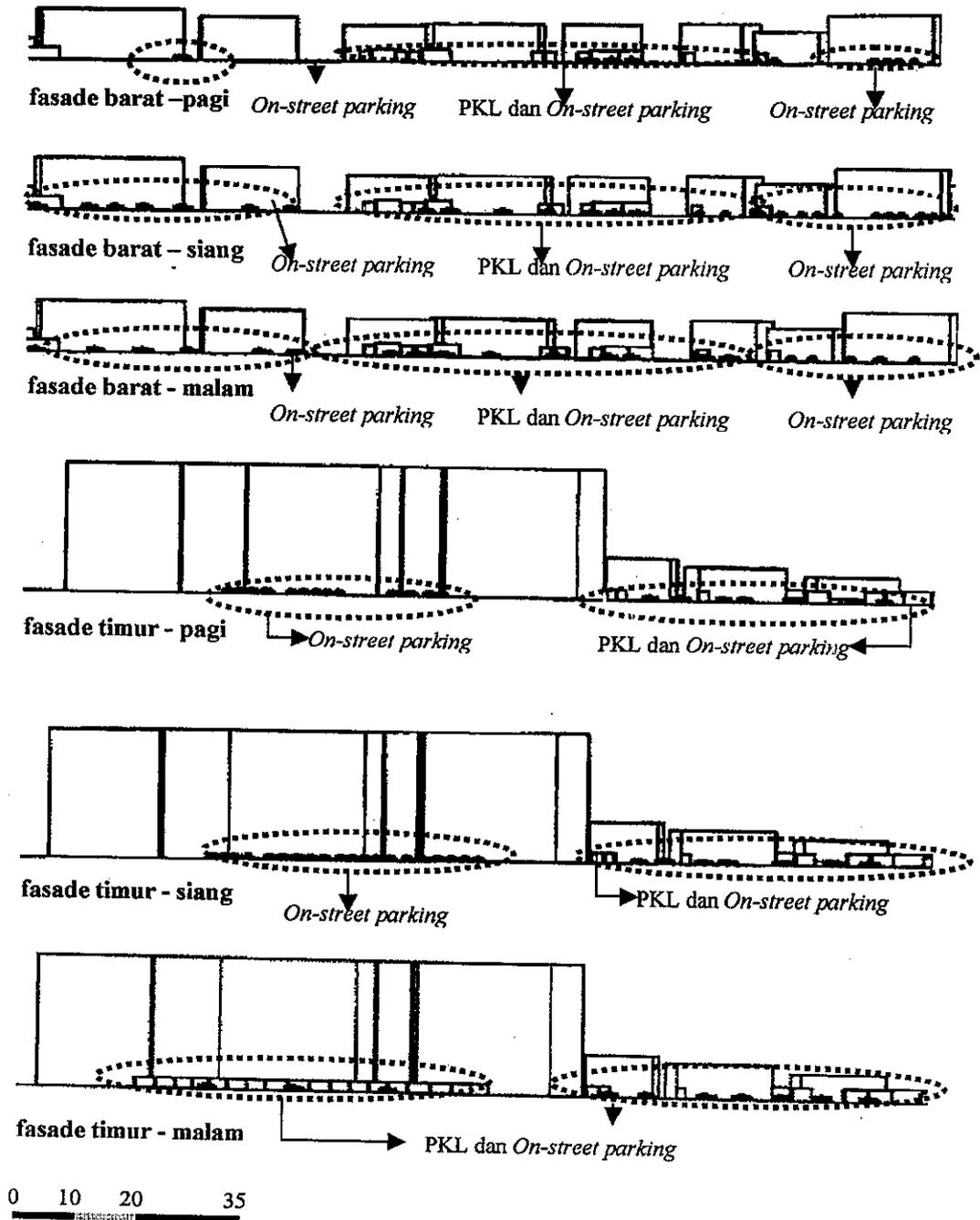
Tabel 5.5 Hasil Analisa Segmen 2

WAKTU	PENGARUH ACTIVITY SUPPORT TERHADAP :		
	FASADE	JALUR PEDESTRIAN	BADAN JALAN
Pagi	▪ Rata – rata : 15,37 %	▪ Rata – rata : 16,31 %	▪ Rata – rata : 4,41 %
Siang	▪ Rata – rata : 28,93 %	▪ Rata – rata : 16,69 %	▪ Rata – rata : 10,86 %
Malam	▪ Rata – rata : 24,98 %	▪ Rata – rata : 21,25 %	▪ Rata – rata : 10,18 %

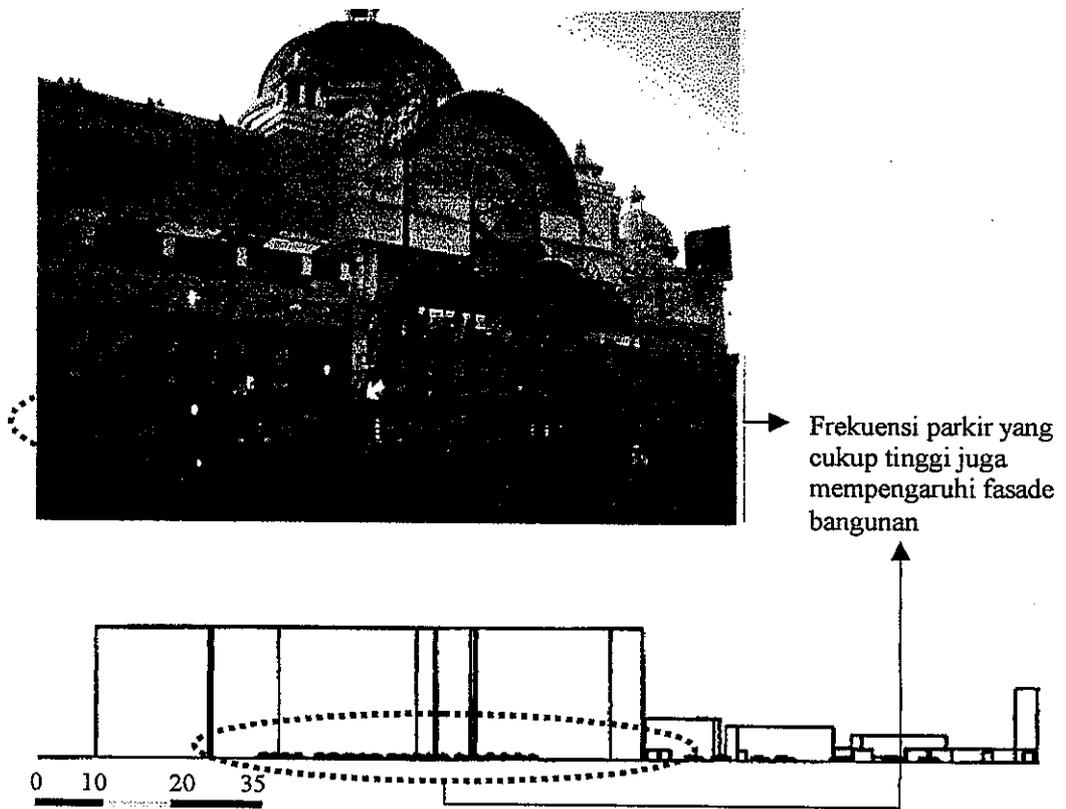
▪ Hasil Analisa Fasade

Dari tabel 5.1 dan 5.5 mengenai pengaruh activity support terhadap fasade bangunan pada segmen 2 di atas, terlihat bahwa tidak terdapat perbedaan signifikan yang terjadi, artinya bahwa pengaruh yang ditimbulkan oleh activity support terhadap fasade segmen ini cenderung sama untuk setiap perubahan waktu (pagi, siang, dan malam). Perubahan aktivitas memang terjadi, namun jejak-jejak fisik yang ditinggalkan berupa perabot untuk berdagang membuat pengaruh yang terjadi cenderung tidak berubah (Gb. 4.6). Di beberapa bagian, hal ini didukung oleh frekuensi parkir kendaraan yang cukup tinggi

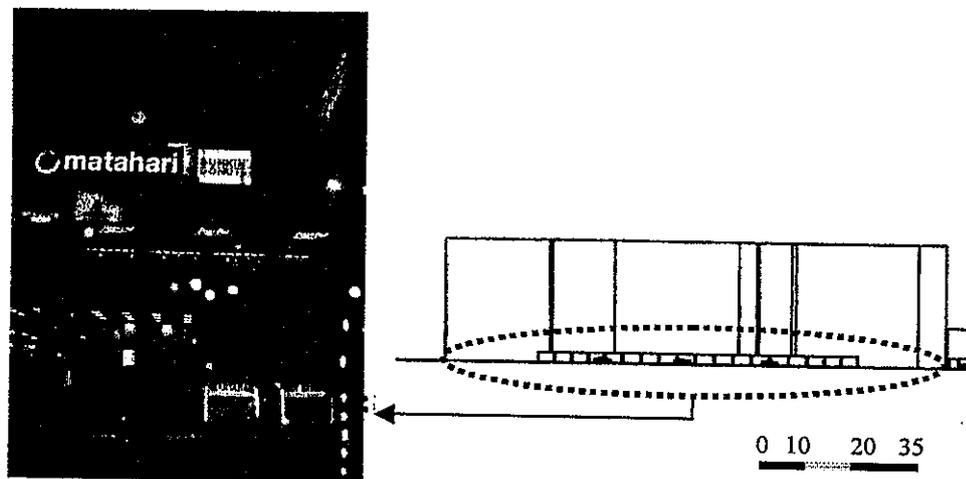
pada siang hari yang digantikan oleh PKL pada malam hari, misalnya yang terjadi di depan Java Mall (Gb. 5.13, 5.14, 5.15).



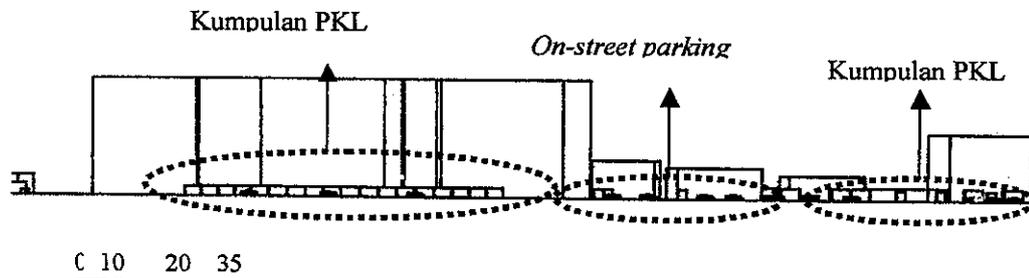
Gb. 5.12 Perbedaan pengaruh *activity support* terhadap fasade bangunan yang tidak signifikan di segmen 2.



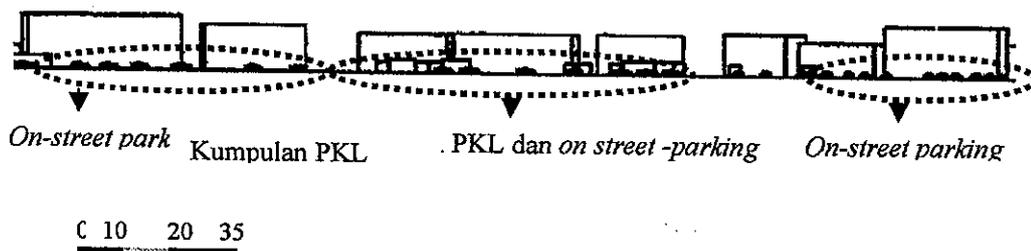
Gb. 5.13 Frekuensi parkir yang cukup tinggi di depan Java Mall pada siang hari



Gb.14 Contoh PKL di depan Java Mall yang mempengaruhi fasade



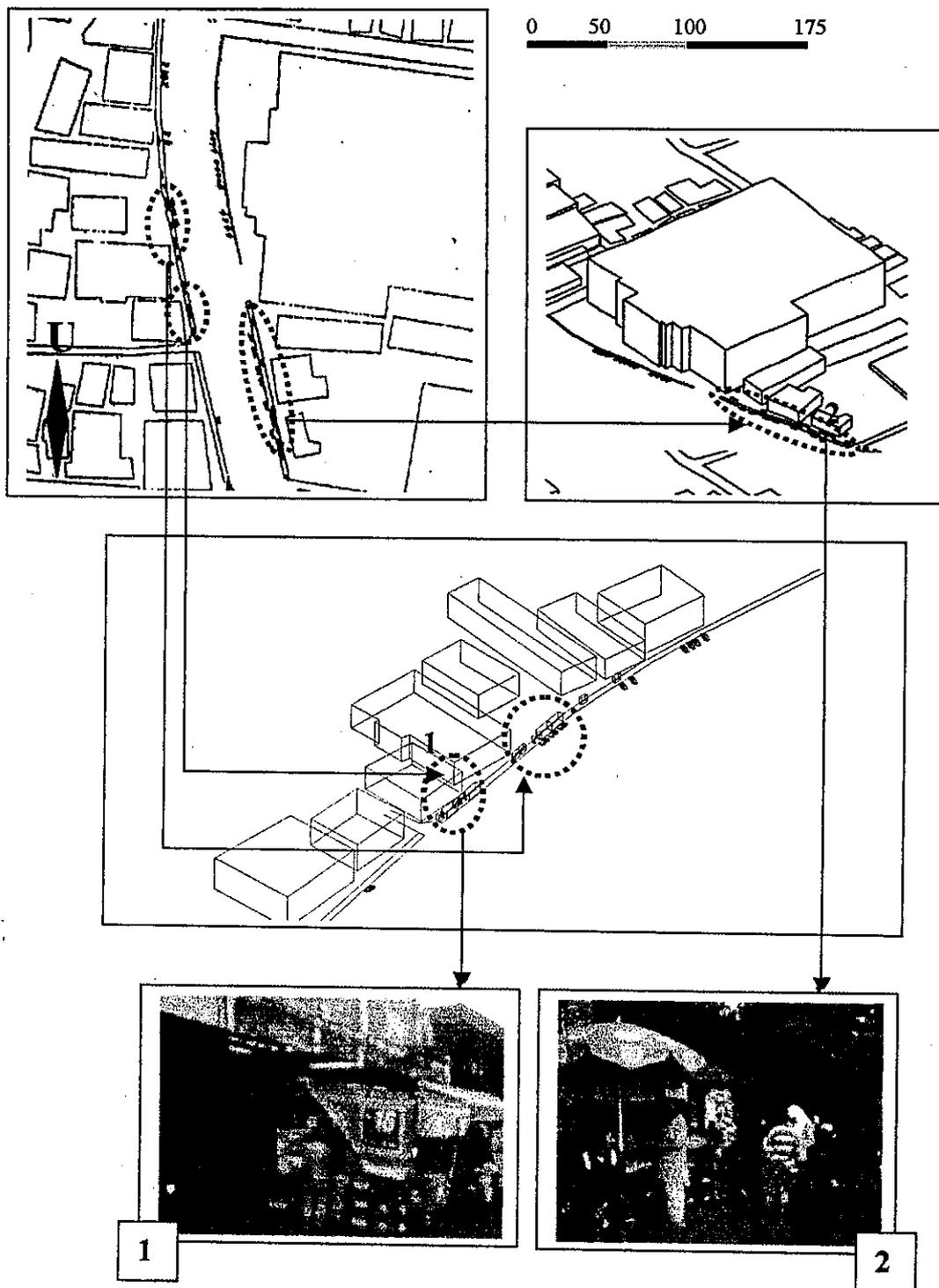
Gb.5.15 Fasade timur segmen 2 yang dipengaruhi oleh PKL dan *on-street parking* (bandingkan Gb. 4.6, 4.9, 4.12)



Gb.5.16 Fasade barat segmen 2 yang dipengaruhi oleh PKL dan *on-street parking* (bandingkan Gb. 4.6, 4.9, 4.12)

▪ Hasil Analisa Jalur Pedestrian

Dari tabel 5.2 dan 5.5 di atas, terlihat bahwa pada segmen 2 tidak terdapat perbedaan yang signifikan dalam hal pengaruh activity support terhadap jalur pedestrian. Perubahan aktivitas memang terjadi, namun jejak-jejak fisik yang ditinggalkan berupa perabot untuk berdagang membuat pengaruh yang terjadi cenderung tidak berubah. Apalagi, jika dilihat secara dua dimensi, aktivitas para pedagang kaki lima (PKL) sangat menyita ruang pejalan kaki dalam jalur pedestrian (Gb. 5.16). Rata-rata mereka menggunakan hampir seluruh lebar jalur pedestrian untuk berjualan.



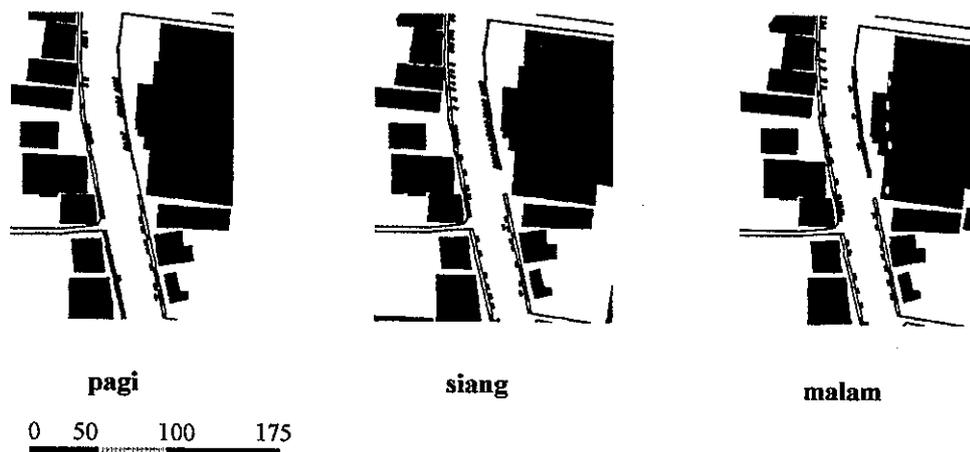
Keterangan :

- 1 : activity support berupa PKL yang menyita jalur pedestrian segmen 2 sisi barat
- 2 : activity support berupa PKL yang menyita jalur pedestrian segmen 2 sisi timur

Gb. 5.17 Activity support berupa PKL yang mempengaruhi jalur pedestrian di segmen 2

▪ **Hasil Analisa Badan Jalan**

Dari hasil analisa pada tabel 5.3 dan 5.5 di atas, mengenai pengaruh activity support terhadap badan jalan dalam kawasan penelitian di atas, pada segmen 2 terlihat bahwa tidak terdapat perbedaan signifikan yang terjadi. Hal ini terjadi karena perubahan fungsi jalan. Pada pagi dan siang hari, sebagian badan jalan selebar tiga meter digunakan sebagai tempat parkir (Gb. 5.17).



Gb. 5.18 Perbedaan pengaruh activity support terhadap badan jalan yang tidak signifikan dilihat dari peta figure – ground

5.6 HASIL ANALISA FASADE, JALUR PEDESTRIAN, dan BADAN JALAN SEGMENT 3

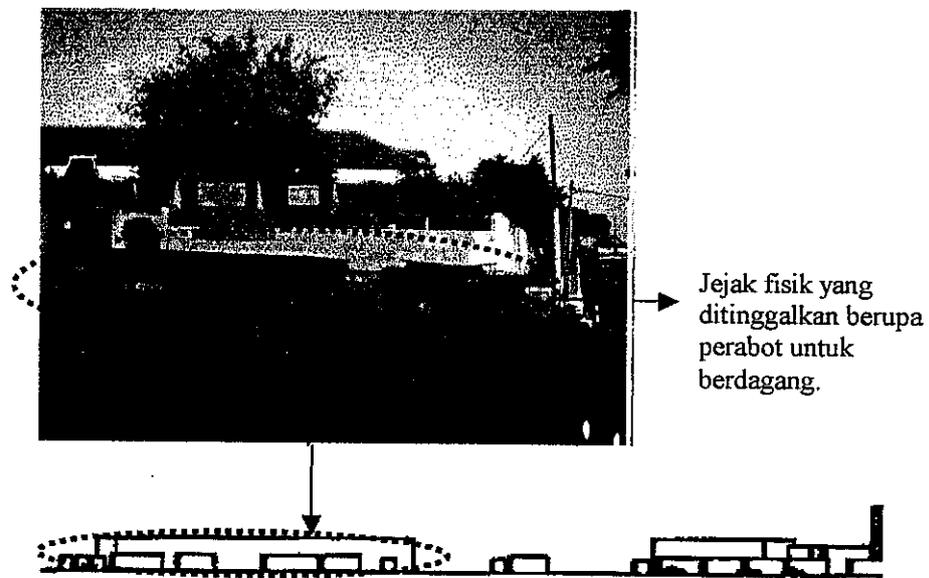
Hasil analisa kuantitatif pengaruh activity support terhadap fasade bangunan, jalur pedestrian, dan badan jalan di segmen satu di atas dapat dipahami dalam tabel dan gambar – gambar berikut ini.

Tabel 5.6 Hasil Analisa Segmen 3

WAKTU	PENGARUH ACTIVITY SUPPORT TERHADAP :		
	FASADE	JALUR PEDESTRIAN	BADAN JALAN
Pagi	▪ Rata – rata : 12,80 %	▪ Rata – rata : 22,97 %	▪ Rata – rata : 3,28 %
Siang	▪ Rata – rata : 20,36 %	▪ Rata – rata : 25,34 %	▪ Rata – rata : 7,32 %
Malam	▪ Rata – rata : 18,29 %	▪ Rata – rata : 25,34 %	▪ Rata – rata : 8,46 %

- **Hasil Analisa Fasade**

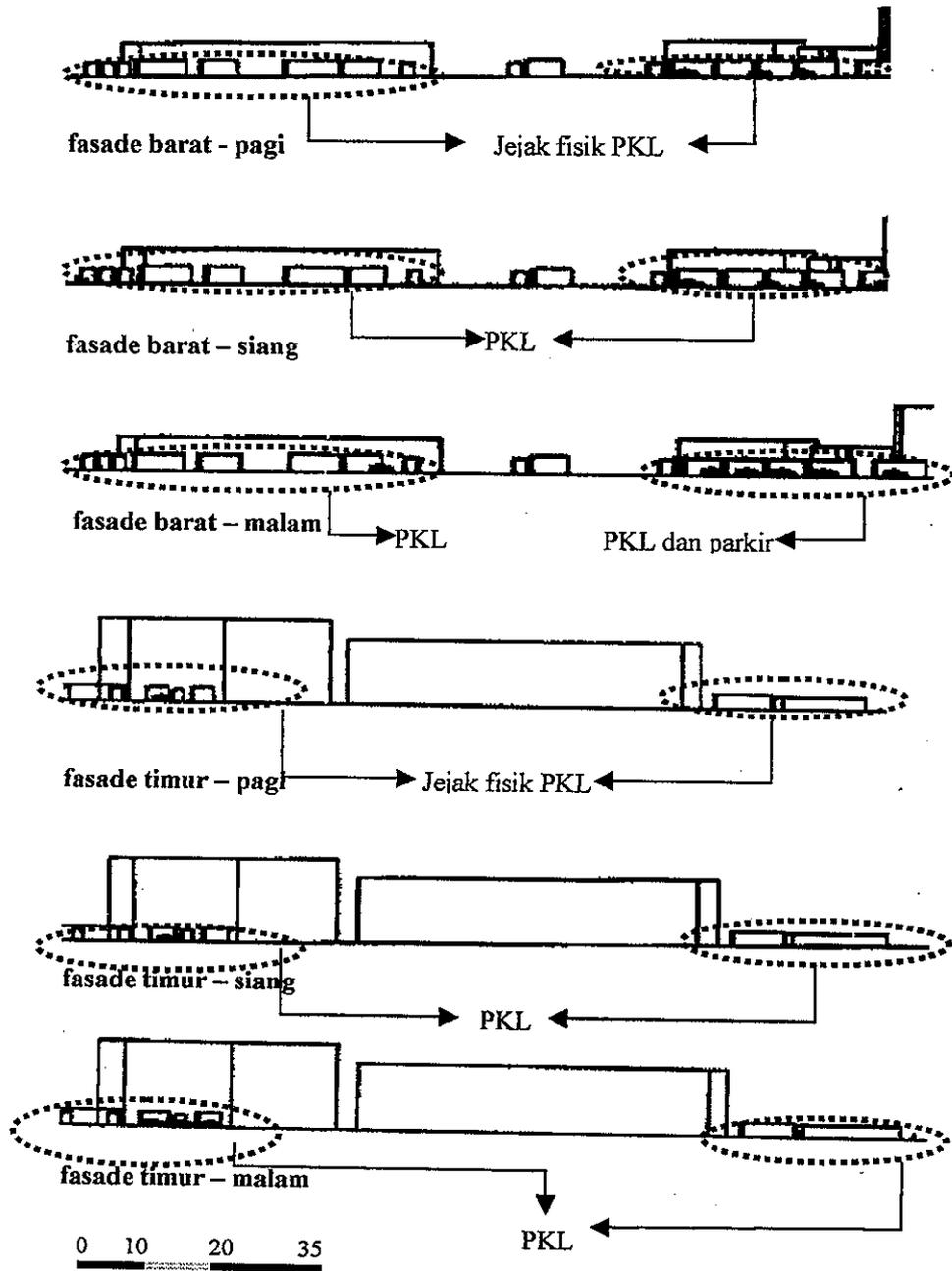
Dari hasil analisa yang dapat dilihat pada tabel 5.1 dan 5.6 di atas, mengenai pengaruh activity support terhadap fasade bangunan di segmen 3, terlihat bahwa tidak terdapat perbedaan signifikan yang terjadi (Gb. 5.19). Perubahan aktivitas memang terjadi, namun jejak-jejak fisik yang ditinggalkan berupa perabot untuk berdagang membuat pengaruh yang terjadi cenderung tidak berubah (gb 5.18).



Gb. 5.19 Para PKL meninggalkan perabot berdagangnya sehingga mempengaruhi fasade segmen 2

Pada segmen ini pengaruh activity support terhadap fasade bangunan paling besar terjadi pada siang hari, yaitu mencapai 20,36%. Hal ini terjadi karena pada segmen ini secara umum PKL meninggalkan perabot berdagangnya meskipun sedang tidak berjualan sehingga pengaruhnya cenderung sama sepanjang hari. Tetapi pada segmen ini terdapat bangunan pendidikan dan rumah tinggal yang bersifat nonkomersial. Sedangkan bangunan yang bersifat komersial adalah ruko (Sinus Tonerindo dan BRI), showroom mobil, dan kolam

renang. Hal ini menyebabkan intensitas parkir tertinggi yang dapat mempengaruhi fasade adalah pada siang hari.

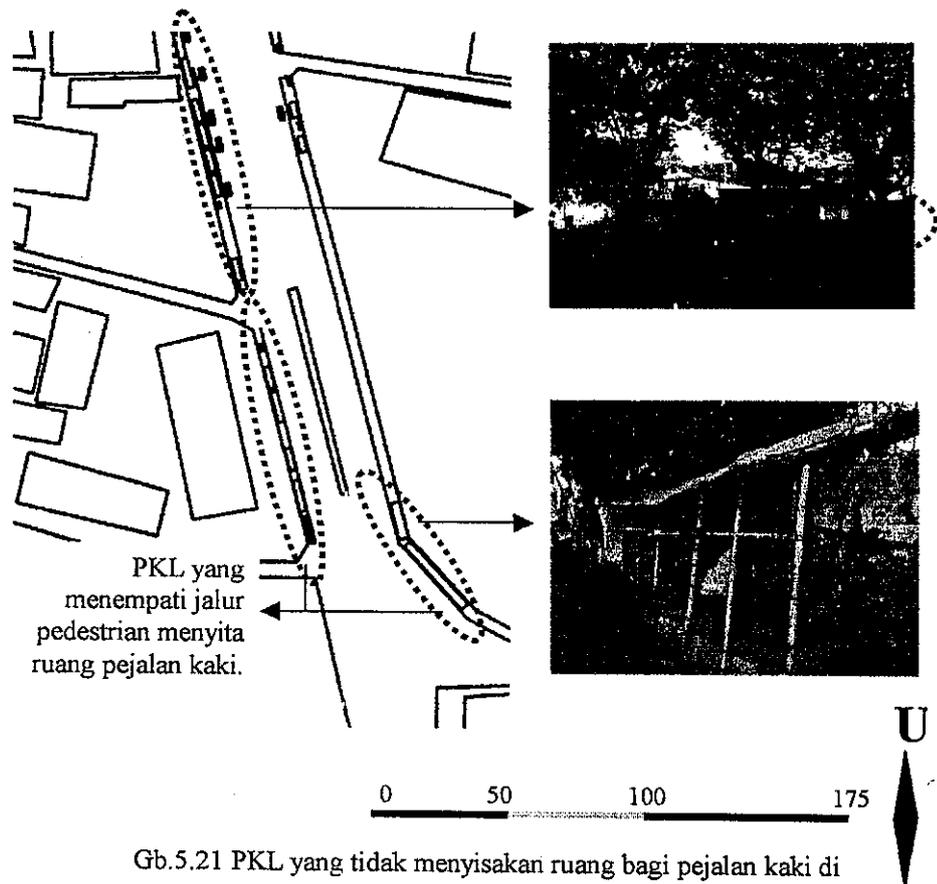


Gb. 5.20 Perbedaan pengaruh activity support terhadap fasade segmen 3 yang tidak signifikan (bandingkan gb. 4.7, 4.10, 4.13)

▪ **Hasil Analisa Jalur Pedestrian**

Dari tabel 5.2 dan 5.6 di atas, terlihat bahwa pada segmen 3 tidak terdapat perbedaan yang signifikan dalam hal pengaruh *activity support* terhadap jalur pedestrian. Perubahan aktivitas memang terjadi, namun jejak-jejak fisik yang ditinggalkan berupa perabot untuk berdagang membuat pengaruh yang terjadi cenderung tidak berubah (lihat Gb. 5.18). Apalagi, jika dilihat secara dua dimensi, aktivitas para pedagang kaki lima (PKL) sangat menyita ruang pejalan kaki dalam jalur pedestrian (Gb. 5.20). Dari tabel 5.6 terlihat bahwa perbedaan pengaruh *activity support* terhadap jalur pedestrian tidak signifikan. hal ini berarti pengaruhnya cenderung sama sepanjang hari (pagi, siang, malam) dengan rata-rata pengaruh terkecil adalah pada pagi hari (22,97%) dan sama pada siang dan malam hari (25,34%). Rata-rata mereka menggunakan hampir seluruh lebar jalur pedestrian untuk berjalan (Gb. 5.20 dan 5.21).

Pada segmen ini terdapat *activity support* berupa PKL, baik yang menetap maupun yang *mobile*, pangkalan ojek, dan pasar kambing.



Gb.5.21 PKL yang tidak menyisakan ruang bagi pejalan kaki di jalur pedestrian

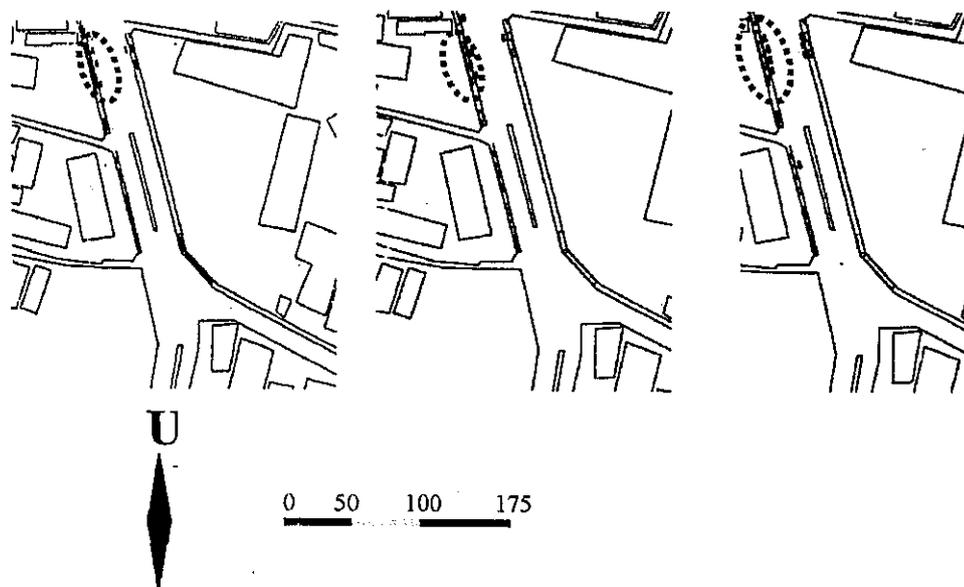
Keberadaan activity support yang demikian tentu saja merugikan bagi para pejalan kaki. Karena para pejalan kaki terpaksa turun ke badan jalan sehingga taraf keselamatannya menjadi menurun.

▪ Hasil Analisa Badan Jalan

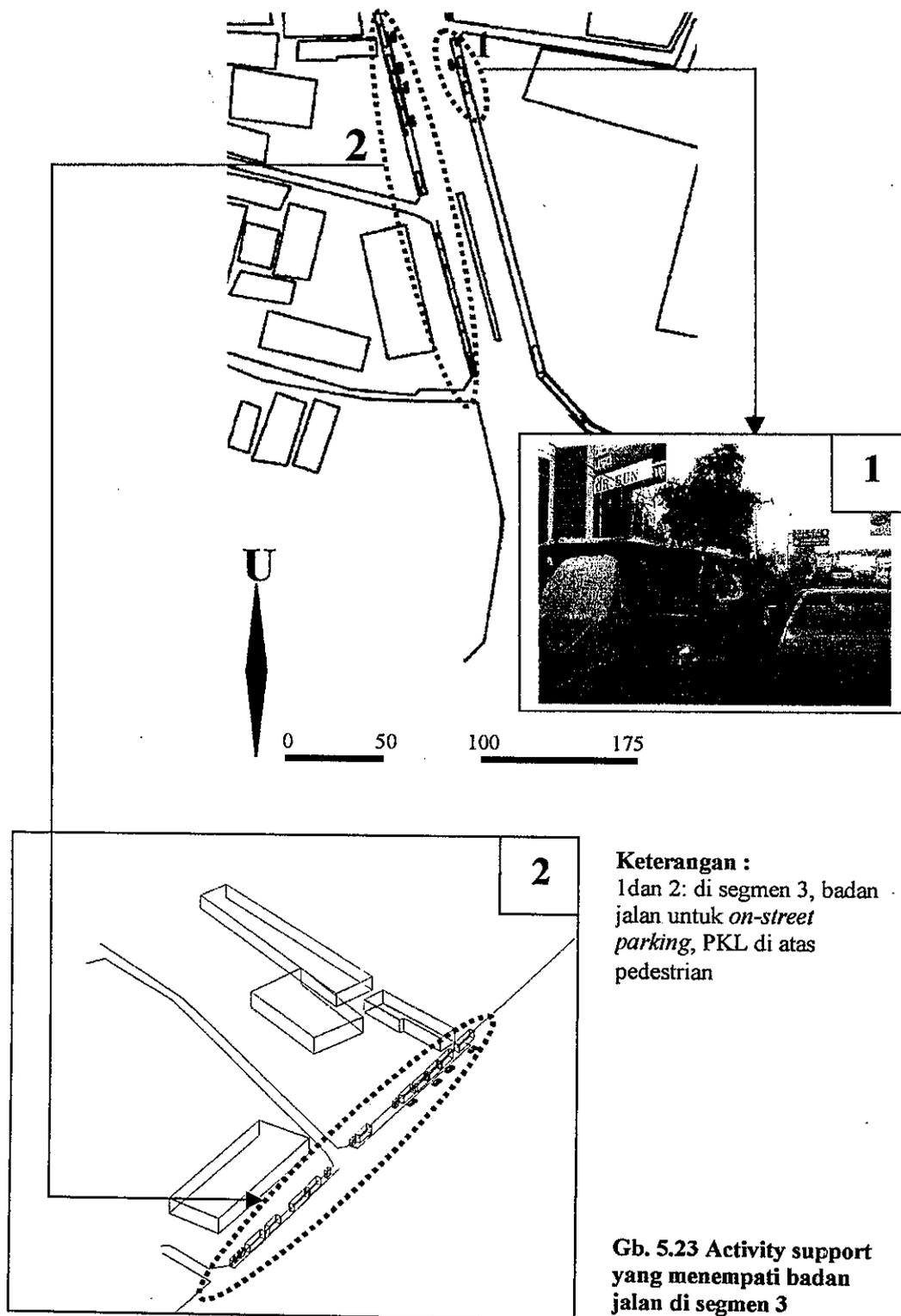
Dengan rata-rata persentase pengaruh activity support terhadap badan jalan sebesar 6.35%, activity support yang berada pada segmen ini bisa dibilang paling tertib dibandingkan dengan segmen lainnya, yaitu 8.48% di segmen 2 dan 38.62% di segmen 1. Karena meskipun pengaruh yang ditimbulkan activity support terhadap badan jalan pada segmen ini tidak menunjukkan perbedaan yang signifikan (cenderung

sama sepanjang hari), namun pengaruh yang ditimbulkan rata-rata kecil, yaitu antara 3,28% dan 8,46% (Gb. 5.22)

Pengaruh terhadap badan jalan pada segmen 3 ini hanya ditimbulkan oleh *on-street parking*. Sedangkan activity support berupa PKL pada segmen ini hanya menempati jalur pedestrian, tidak ada yang menempati badan jalan (Gb. 5.23).



Gb. 5.22 Perbedaan pengaruh activity support terhadap badan jalan di segmen 3 yang tidak signifikan.



5.8 PERBEDAAN PENGARUH ACTIVITY SUPPORT

Tabel 5.7 Perbedaan Pengaruh Activity Support Berdasarkan Perbedaan Waktu Penelitian

SEGMENT	PENGARUH ACTIVITY SUPPORT		
	Fasade	Jalur Pedestrian	Badan Jalan
SEGMENT 1	<ul style="list-style-type: none"> Pengaruh terbesar : siang (20,72%) Perbedaan signifikan tidak 	<ul style="list-style-type: none"> Pengaruh terbesar: pagi (100%) Perbedaan signifikan 	<ul style="list-style-type: none"> Pengaruh terbesar: pagi (100%) Perbedaan signifikan
SEGMENT 2	<ul style="list-style-type: none"> Pengaruh terbesar : siang (28,93%) Perbedaan signifikan tidak 	<ul style="list-style-type: none"> Pengaruh terbesar: malam (21,25%) Perbedaan signifikan tidak 	<ul style="list-style-type: none"> Pengaruh terbesar: siang (10,86%) Perbedaan signifikan tidak
SEGMENT 3	<ul style="list-style-type: none"> Pengaruh terbesar: siang (20,36%) Perbedaan signifikan tidak 	<ul style="list-style-type: none"> Pengaruh terbesar: malam (25,34%) Perbedaan signifikan tidak 	<ul style="list-style-type: none"> Pengaruh terbesar: siang (8,46%) Perbedaan signifikan tidak

Tabel 5.8 Pengaruh Activity Support terhadap Fasade, Jalur Pedestrian, dan Badan Jalan

Jenis Activity Support	PENGARUH ACTIVITY SUPPORT		
	Fasade	Jalur Pedestrian	Badan Jalan
PKL	<ul style="list-style-type: none"> Bersama dengan <i>on-street parking</i>, menutupi sebagian fasade bangunan sebesar 10,08% - 28,93%, sehingga mengurangi tampilan estetis bangunan. 	<ul style="list-style-type: none"> Menguasai jalur pedestrian sebesar 16,31% - 31,13%, sehingga menyita jalur pejalan kaki. Mengurangi tingkat keamanan dan kenyamanan bagi pejalan kaki. Menggeser fungsi jalur pedestrian dan fasilitas umum lainnya seperti halte bus. 	<ul style="list-style-type: none"> Mengurangi lebar badan jalan efektif sebesar 3,28% - 16,72%.
Pasar kaget	<ul style="list-style-type: none"> Menutupi sebagian fasade bangunan 10,08% 	<ul style="list-style-type: none"> Menyita 100% jalur pedestrian di segmen 1 sisi timur untuk tempat perdagangan, sehingga secara tidak langsung juga memperluas pergerakan pejalan kaki dengan menyita badan jalan. 	<ul style="list-style-type: none"> Merubah struktur pergerakan kendaraan bermotor dengan menyita 100% badan jalan segmen 1 sisi timur pada pagi hari.

<p><i>On-street parking, pangkalan becak, dan pangkalan ojek</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Bersama dengan PKL Menutupi sebagian fasade bangunan sebesar 10,08% - 28,93%. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Bersama dengan PKL, pangkalan becak dan pangkalan ojek menyita jalur pedestrian sebesar 16,31% - 31,13% menyita jalur pejalan kaki. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Mengurangi lebar badan jalan efektif sebesar 3,28% - 16,72%. ▪ Pada jam-jam sibuk menyebabkan kemacetan lalu lintas.
--	---	---	---

BAB VI

KESIMPULAN DAN REKOMENDASI

VI.1. KESIMPULAN

Berdasarkan hasil analisa pada bab terdahulu, penulis mencoba menyimpulkan penelitian ini berdasarkan tujuan dan hipotesis penelitian sebagai berikut.

Dari hasil analisa yang telah dilakukan, terbukti bahwa *activity support* di Jl. MT Haryono (Peterongan) mempengaruhi karakter visual kawasan ini. Adapun pengaruh *activity support* terhadap karakter visual kawasan di Jl. MT Haryono - Semarang (penggal antara Jl. Lampersari dengan Jl. Tentara Pelajar) adalah sebagai berikut.

1. Pengaruh *activity support* terhadap fasade bangunan
 - Pengaruh *activity support* terhadap fasade bangunan (dalam hal ini keberadaan *activity support* menutupi fasade bangunan) terbesar terjadi pada siang hari sebesar rata-rata 20,72% di segmen 1, 28,93% di segmen 2, dan 20,36% di segmen 3.
 - *Activity support* yang mempengaruhi fasade, yaitu PKL, pasar kaget, *on-street parking*, pangkalan becak.
2. Pengaruh *activity support* terhadap jalur pedestrian
 - Pengaruh *activity support* terhadap jalur pedestrian (dalam hal ini keberadaan *activity support* menempati jalur pedestrian) terbesar terjadi pada pagi hari sebesar rata-rata sebesar 100% di segmen 1 sisi timur, 21,25% di segmen 2 pada malam hari, dan 25,34% di segmen 3 pada malam hari.
 - *Activity support* yang mempengaruhi jalur pedestrian, yaitu PKL, pasar kaget.
 - Lebar *activity support* yang menempati jalur pedestrian rata-rata sama dengan lebar jalur pedestriannya. Sehingga fungsi pedestrian menjadi terganggu karena tidak memenuhi ketentuan teknis seperti yang ditetapkan dalam Perda Propinsi Jawa

Tengah, tentang Pedoman Teknik Penataan Ruang Jalan, bahwa lebar efisien minimum trotoar adalah 120 cm.

- Salah satu pengaruh yang juga ditimbulkan oleh *activity support* (dalam hal ini PKL) adalah terjadinya pergeseran fungsi fasilitas umum, yaitu halte bus, yang seharusnya dimanfaatkan untuk menunggu kendaraan, dikuasai oleh PKL untuk berjualan, sehingga pemanfaatannya kurang optimal. Disamping itu aspek estetika dan kebersihannya menjadi menurun.
3. Pengaruh *activity support* terhadap badan jalan
- Pengaruh *activity support* terhadap badan jalan (dalam hal ini keberadaan *activity support* menempati sebagian badan jalan) terbesar terjadi pada pagi hari sebesar rata-rata 100% di segmen 1 sisi timur, 10,86% di segmen 2 pada siang hari, dan 8,46% di segmen 3 pada siang hari.
 - *Activity support* yang mempengaruhi badan jalan, yaitu PKL, pasar kaget, *on-street parking*, pangkalan becak.
 - Pengaruh *activity support* terhadap badan jalan berupa aktivitas perdagangan yang tidak terkontrol, terlihat pada aktivitas pasar kaget pagi hari yang mencapai penguasaan badan jalan dan pedestrian sebesar 100%, sehingga merubah struktur pergerakan kendaraan. Selain itu penguasaan PKL terhadap pedestrian , bahkan kadang meluber ke badan jalan juga .

VI.2. REKOMENDASI

Dari hasil pengamatan dan analisis, penulis merekomendasikan hal-hal sebagai berikut.

- Penelitian ini masih jauh dari sempurna. Oleh karena itu peneliti merekomendasikan :
 - Untuk peneliti dari disiplin ilmu yang samaPenelitian ini menekankan pada pengaruh *activity support* terhadap karakter visual suatu kawasan perdagangan di pusat kota

yang telah cukup lama berkembang. Oleh karena itu perlu adanya penelitian mengenai *activity support* yang mempengaruhi suatu kawasan baru yang sedang berkembang, misalnya di kawasan permukiman dimana bangunan selain dimanfaatkan sebagai hunian juga dimanfaatkan sebagai tempat usaha.

Selain itu, penelitian ini menekankan pada aspek perancangan kota *activity support*. Oleh karena itu perlu adanya penelitian mengenai aspek lain yang juga dapat mempengaruhi karakter visual kawasan ini, misalnya aspek *signage*.

- Untuk peneliti dari disiplin ilmu yang berbeda

Penelitian ini lebih menekankan pada penelitian visual arsitektur, oleh karena itu perlu ditindaklanjuti untuk melihat keuntungan secara ekonomi dari sektor informal oleh peneliti dalam bidang ilmu ekonomi. Disamping itu, perlu juga dilakukan penelitian dalam bidang sosial-budaya mengenai budaya ekonomi informal.

- Untuk Pemerintah Kota Semarang : perlunya regulasi atau kepranataan yang mengatur Jl. MT Haryono (penggal antara Jl. Lampersari dengan Jl. Tentara Pelajar) sebagai ruang publik, supaya dapat mewadahi fungsi yang seimbang antara sektor formal dan informal pada kawasan tersebut, serta dapat mengakomodasikan pula kepentingan para pemakai jalan (baik pejalan kaki maupun pengendara kendaraan bermotor). Karena meskipun disimpulkan cukup mengganggu, namun keberadaan *activity support* berupa kumpulan PKL, parkir, dan sebagainya sangat berperan dalam menghidupkan kawasan tersebut.

DAFTAR PUSTAKA

- Childs, Mark C, 1994. *Parking Spaces : A Design, Implementation, and Use Manual for Architects, Planners, and Engineer*, McGraw – Hill Book Company, New York.
- Fruin, John J, 1979, *Pedestrian Transportation*, Prentice Hall Inc, London.
- Hadi, Sutrisno, 1984, *Metodologi Reserarch, Jilid 1 dan 2*, Yayasan Penerbit Fakultas Psikologi Universitas Gajah Mada, Yogyakarta.
- Hakim, Rustam, 1987, *Unsur Perancangan dalam Arsitektur Lansekap*, Bina Aksara, Jakarta.
- Krier, Rob, 1979, *Urban Space*, Academy Editions, London.
- Laguerre, Michael S., 1994, *The Informal City*, MacMillan Press Ltd, London.
- Lynch, Kevin, 1960, *The Image of The City*, Massachusetts Institue of Technology.
- Mahasiswa S2, 1991, *Teori Perancangan Urban*, Program Studi Perancangan Arsitektur – Fakultas Pascasarjana – Institut Teknologi Bandung, Bandung.
- Moughtin, Cliff, 1992, *Urban design : Street and Square*, Part of Red International Books, Great Britain.
- Muhadjir, Noeng, 2000, *Metodologi Penelitian Kualitatif Edisi IV*, Rake Sarasin, Yogyakarta.
- Norberg – Schulz, Christian , 1979, *Genius Loci*, Rizzoli International Publications, New York.
- Purwodarminto, 1961, *Kamus Besar Bahasa Indonesia*.
- Rapoport, Amos, 1977, *Human Aspects of Urban Form*, Pergamon Press, New York.
- Rapoport, Amos, 1990, *History and Precedent in Environment Design*, Plenum Press, New York.
- Rubenstein, Harvey M., *Pedestrian Malls, Streetscapes, and Urban Spaces*, John Wiley and Sons, Inc., Canada.

- Santoso, Singgih, 2003, *Mengatasi Berbagai Masalah Statistik dengan SPSS Versi 11.5*, PT Elex Media Komputindo Kelompok Gramedia, Jakarta.
- Shirvani, Hamid, 1985, *The Urban Design Process*, Van Nostrand Reinhold Company, New York.
- Spreiregen, Paul D., 1965, *Urban Design : The Architecture of Towns and Cities*, McGraw – Hill Book Company, New York.
- Sugiyono, 1999, *Statistika Untuk Penelitian*, CV Alfabeta, Bandung.
- Trancik, Roger, 1986, *Finding Lost Space*, the Theories of Urban Design, Van Nostrand Reinhold Company, New York.
- Whyte, William H., 1988, *City : Rediscovering The Center*, Anchor Books Doubly Day, Washington DC.
- Zahnd, Markus, 1999, *Perancangan Kota Secara Terpadu*, Kanisius, Semarang.

Makalah

- Indrosaptono, Djoko, 2003, *Pendekatan Kuantitatif Rasionalistik : Persepsi Pengguna / Penghuni Terhadap Setting Ruang (Bidang Arsitektur Lingkungan dan perilaku) – Makalah untuk Seminar Penelitian Arsitektur : Metoda dan Terapannya*, Magister Teknik Arsitektur Universitas Program Pasca sarjana Universitas Diponegoro, Semarang.
- Sudradjat, Iwan, 2003, *Penelitian dalam Arsitektur : State of The Art – Makalah untuk Seminar Penelitian Arsitektur : Metoda dan Terapannya*, Magister Teknik Arsitektur Universitas Program Pasca sarjana Universitas Diponegoro, Semarang.