

HASIL PENELITIAN

KAJIAN ASPEK KENYAMANAN JALUR PEDESTRIAN JL. PIERE TENDEAN
DI KOTA MANADO

Feybe G. Kalionga¹, Veronica A. Kumurur² & Amanda Sembel³

¹Mahasiswa S1 Program Studi Perencanaan Wilayah & Kota Universitas Sam Ratulangi Manado
^{2 & 3}Staf Pengajar Jurusan Arsitektur, Universitas Sam Ratulangi Manado

Abstrak. Jalur pedestrian harus mampu mengakomodasikan kenyamanan pejalan kaki dengan memperhatikan aspek kenyamanan dalam perencanaannya. Aspek kenyamanan yaitu sirkulasi, aksesibilitas, gaya alam dan iklim, keamanan, kebersihan, keindahan. Penelitian difokuskan pada jalur pedestrian Jl. Piere Tende Sisi Barat. Penelitian dilaksanakan dengan cara survey di lapangan dan data diperoleh dari hasil pengukuran, dokumentasi, dan pembagian kuesioner. Metode analisis yang digunakan yaitu analisis deskriptif untuk menggambarkan kondisi eksisting jalur pedestrian berdasarkan aspek-aspek kenyamanan dan perhitungan dengan skala likert untuk mengetahui tingkat kenyamanan pejalan kaki. Berdasarkan hasil penelitian, tingkat kenyamanan dari aspek keamanan yang dalam hal berjalan di malam hari mempunyai nilai tertinggi yaitu 63%, karena jalur pedestrian ini telah dilengkapi dengan fasilitas lampu penerangan sedangkan tingkat kenyamanan dari aspek gaya alam dan iklim mempunyai nilai terendah yaitu 46.2% dikarenakan tanaman-tanaman peneduh mempunyai jarak tanam yang saling berjauhan dan massa daun yang kurang padat sehingga tidak dapat meredeksi suhu dengan optimal.

Kata Kunci : Aspek Kenyamanan , Jalur Pedestrian, Tingkat Kenyamanan Pejalan Kaki

PENDAHULUAN

Kota yang secara dinamis berkembang seiring dengan kemajuan ilmu pengetahuan dan teknologi akan memberikan fasilitas berupa prasarana dan sarana yang menunjang bagi kehidupan dan aktivitas warganya. Fasilitas umum yang dibutuhkan terutama bagi pejalan kaki yaitu jalur pedestrian yang mana jalur pedestrian ini berfungsi sebagai wadah atau ruang bagi pejalan kaki dalam melakukan aktivitasnya dan juga untuk memberikan pelayanan kepada pejalan kaki melakukan aktivitas dan untuk memberikan pelayanan kepada pejalan kaki sehingga dapat meningkatkan kelancaran, keamanan, dan kenyamanan bagi pejalan kaki. Tetapi seringkali pembangunan prasarana transportasi lebih berorientasi pada sistem transportasi dengan moda kendaraan bermotor dan mengabaikan prasarana bagi pejalan kaki. Jalan Piere Tende merupakan

area reklamasi yang adalah salah satu jalan strategis yang menjadi pusat perdagangan, bisnis dan jasa, perkantoran, pusat perbelanjaan, apartemen dan fasilitas umum yang ada di Kota Manado. Penyediaan prasarana jalur pedestrian yang bisa mendukung kegiatan dan aktivitas di area ini sangatlah dibutuhkan yaitu jalur pedestrian yang dapat memberikan kenyamanan dan kemudahan pejalan kaki dalam mencapai tujuan. Namun pada kenyataannya jalur pedestrian ini, kurang di manfaatkan oleh pejalan kaki untuk melakukan aktivitasnya. Masalah-masalah yang menjadi hambatan dalam melakukan aktivitas berjalan kaki membuat fungsi jalur pedestrian tidak optimal. Padahal, seharusnya jalur pedestrian yang ada di kawasan jalan Pierre Tende. mampu mengakomodasikan keinginan pejalan kaki sebagai pengguna jalur pedestrian dengan menciptakan kenyamanan yang

optimal bagi pengguna jalur pedestrian itu sendiri dengan memperhatikan aspek-aspek yang dapat menunjang kenyamanan dari jalur pedestrian tersebut. Berdasarkan masalah di atas, maka penelitian ini bertujuan : (a) mengidentifikasi kondisi eksisting jalur pedestrian di Jl. Piere Tendean berdasarkan aspek-aspek kenyamanan jalur pejalan kaki seperti sirkulasi, aksesibilitas, gaya alam dan iklim, keamanan, kebersihan, dan keindahan; dan (b) menganalisis tingkat kenyamanan pejalan kaki di jalur pedestrian di Jl. Piere Tendean.

JALUR PEDESTRIAN

Jalur pejalan kaki (*pedestrian ways*) berfungsi sebagai wadah atau ruang kegiatan pejalan kaki melakukan aktivitas dan untuk memberikan pelayanan kepada pejalan kaki sehingga dapat meningkatkan kelancaran, keamanan, dan kenyamanan bagi pejalan kaki. Pada perkembangannya tidak saja untuk jalur pejalan kaki tetapi juga untuk kegiatan-kegiatan yang bersifat rekreatif, seperti duduk-duduk santai menikmati suasana kota, untuk bersosialisasi dan berkomunikasi antar warganya (Iswanto, 2006).

ELEMEN JALUR PEDESTRIAN

Menurut Rubenstein (1992) dalam Rahadi (2003), elemen pada suatu jalur pedestrian dapat dibedakan menjadi dua, yaitu:

- a. Elemen jalur pedestrian sendiri (material dari jalur pedestrian). Elemen-elemen material yang umumnya digunakan pada jalur pedestrian adalah paving (beton), bata atau batu
- b. Elemen pendukung pada jalur pedestrian, antara lain :
 - 1) Lampu, yang digunakan sebagai penerangan di waktu malam hari. Penerangan yang cukup bagi jalur pejalan kaki merupakan sarana untuk meningkatkan keamanan jalan dan keamanan terhadap ancaman kriminal dan untuk kenyamanan umum pedestrian.
 - 2) *Sign*, merupakan rambu-rambu yang sifatnya untuk memberikan suatu identitas, informasi maupun larangan.
 - 3) *Sculpture*, dibuat untuk mempercantik jalur pedestrian atau

menarik perhatian mata (*vocal point*), biasanya terletak di tengah maupun didepan plaza. *Sculpture* bisa berbentuk patung, air mancur atau abstrak.

- 4) *Bollards*, adalah pembatas antara jalur pedestrian dengan jalur kendaraan. Biasanya digunakan bersamaan dengan peletakan lampu.
- 5) Bangku, untuk memberi ruang istirahat bila lelah berjalan. Dan memberi waktu bagi pejalan kaki untuk menikmati suasana lingkungan sekitarnya. Bangku dapat terbuat dari logam, kayu, beton atau batu.
- 6) Tanaman peneduh, untuk pelindung dan penyejuk pedestrian
- 7) Telepon, biasanya disediakan bagi pejalan kaki jika ingin berkomunikasi dan sedapat mungkin didesain untuk menarik perhatian pejalan kaki.
- 8) Kios/shelter dan kanopi, keberadaannya dapat untuk menghidupkan suasana pada jalur pedestrian sehingga tidak monoton. Khususnya kios untuk aktivitas jual beli, bila sewaktu-waktu dibutuhkan oleh pejalan kaki. Shelter dibangun dengan tujuan melindungi terhadap cuaca, angin, dan sinar matahari. Halte/shelter bus dan lapak tunggu diletakan pada jalur amenitas. Shelter harus diletakan pada setiap radius 300 meter atau pada titik potensial kawasan, dengan besaran sesuai kebutuhan, dan bahan yang digunakan adalah bahan yang memiliki durabilitas tinggi seperti metal. Kanopi digunakan untuk mempercantik wajah bangunan dan dapat memberikan perlindungan terhadap cuaca.
- 9) Jam, tempat sampah. Jam sebagai penunjuk waktu, bila diletakkan di ruang kota, harus memperhatikan penempatannya. Karena jam dapat sebagai focus atau landmark, sedangkan tempat sampah diletakkan di jalur pedestrian agar jalur tersebut tetap bersih. Sehingga kenyamanan pejalan kaki tetap terjaga. Tempat sampah diletakan pada jalur amenitas.

Terletak setiap 20 meter dengan besaran sesuai kebutuhan, dan bahan yang digunakan adalah bahan dengan durabilitas tinggi seperti metal dan beton cetak.

UNSUR KENYAMANAN

Menurut Utterman (1984) dalam Santyo,dkk (2011), unsur-unsur yang mempengaruhi kenyamanan pada sebuah pedestrian yaitu:

- a. Sirkulasi, yaitu perputaran atau peredaran. Hal terkait antara lain dimensi jalan dan alur pedestrian, maksud perjalanan, waktu, volume pejalan kaki.
- b. Aksesibilitas, yaitu derajat kemudahan dicapai oleh orang, terhadap suatu objek, pelayanan ataupun lingkungan. Adapun ketentuan-ketentuan yang harus terpenuhi dalam suatu rute perjalanan (Pedestrian Facilities Guidebook,1997) meliputi menyangkut peniadaan hambatan, lebar dan bebas, kawasan laluan dan istirahat, kemiringan (*grades*), *curb ramps*, *ramps*, permukaan dan tekstur.
- c. Gaya alam dan iklim, yaitu keadaan alam dan iklim yang terjadi pada suatu waktu. Faktor- faktor iklim mikro yang mempengaruhi kenyamanan manusia adalah suhu, radiasi matahari, kelembaban nisbi, dan angin. Menurut Laurie (1986) dalam Rahmiati (2009), standar kelembaban bagi kenyamanan manusia dalam beraktivitas berkisar antara 40% - 70% dengan temperature antara 15°C-27°C dan Diena (2009) dalam Hadi (2012), menyatakan bahwa indeks kenyamanan dalam kondisi nyaman ideal bagi manusia Indonesia berada pada kisaran THI (*Temperature Human Index*) dengan nilai 20-26.
- d. Keamanan, ditujukan bagi pejalan kaki baik dari unsur kejahatan maupun faktor lain misalnya kecelakaan. Dalam Pedestrian Facilities Giudebook penerangan sistem jalan, termasuk berdampingan dengan jalur pejalan kaki meningkatkan keamanan dan keselamatan serta kenyamanan pejalan kaki.
- e. Kebersihan adalah keadaan bebas dari kotoran, termasuk di

antaranya, debu, sampah, dan bau. Sesuatu yang bersih yang akan menambah daya tarik juga kenyamanan bagi pejalan kaki. Kebersihan biasanya terkait dengan pengelolaan sampah. Sehingga tempat sampah perlu diletakkan pada jalur amenitas. Terletak setiap 20 meter dengan besaran sesuai kebutuhan, dan bahan yang digunakan adalah bahan dengan durabilitas tinggi seperti metal dan beton cetak (Pedoman Penyediaan dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Ruang Pejalan Kaki di Perkotaan).

- f. Keindahan, menurut Hakim (1993) keindahan merupakan hal yang perlu diperhatikan sekali dalam hal penciptaan kenyamanan karena hal tersebut dapat mencakup masalah kepuasan batin dan panca indera. Pemandangan sebagian besar didasarkan pada estetika (buatan manusia) tetapi pada beberapa hal juga berhubungan dengan konservasi dan preservasi. Dalam mencari nilai-nilai keindahan timbullah teori estetika. Menurut Ali (1981) unsur-unsur estetika yaitu :

- 1) Kesatuan (Unity) , adanya kesatuan dalam bentuk (unity) atau unsur-unsur yang menyatakan bentuk-bentuk suatu bangunan. menurut Lynch (1960) dalam Tisnaningtyas (2012), yang terpenting adalah menciptakan image kota yang kuat dalam struktur kota yang memiliki visual dan penataan organisasi yang menyatu.
- 2) Perbandingan ukuran (Proporsi), adalah perbandingan atau ratio antara panjang dengan lebar atau volume atau tinggi dengan lebar yang terdapat dalam suatu bidang.
- 3) Skala, adanya skala yang tepat menimbulkan kualitas yang membuat sebuah bangunan terlihat sesuai besarnya bagi kebutuhan manusia. Pada suatu gambar adanya suatu perbandingan ukuran belum berarti dengan jelas bilamana belum ada skalanya.
- 4) Keseimbangan (*Balance*), adalah citra untuk meningkatkan keindahan baik dari segi ukuran, bentuk, warna dan

sebagainya. Penyusunan bentuk-bentuk dapat diatur secara simetris.

- 5) Irama (*Rhythm*), tujuan irama di dalam suatu komposisi unsur-unsur bangunan ialah : untuk kesan yang lebih menarik dan mengurangi kesan yang membosankan umpunya akibat terlalu ketatnya kesatuan bentuk. Irama dapat pula dicapai dengan penerapan variasi, baik di dalam bentuk, warna-warna dan permukaan bahan (tekstur).

METODE PENELITIAN

Penelitian ini dilaksanakan dengan cara survey untuk pengambilan data-data primer dengan membaginya dalam beberapa zona dan segmen untuk mempermudah dalam menganalisis. Selain itu, data sekunder diperoleh dari instansi terkait. Data-data kemudian dianalisis dengan analisis deskriptif untuk menggambarkan kondisi eksisting. Perhitungan volume pejalan kaki dilakukan setiap hari dari hari senin hingga hari minggu dengan asumsi bahwa setiap orang memiliki jenis dan tujuan yang berbeda-beda setiap harinya, dilakukan dari pukul 08.00 dengan asumsi bahwa waktu orang mulai melakukan aktivitas diluar rumah hingga 18.00 dengan asumsi waktu orang telah selesai dengan aktivitasnya di luar rumah. Selain itu, pengukuran dilakukan terhadap lebar jalur pedestrian dengan menggunakan meteran. Perhitungan pejalan kaki dilakukan setiap 15 menit karena disesuaikan dengan rumus.

$$Volume\ Pedestrian\ (\rho) = \frac{ped/15\ menit}{lebar\ jalur\ eksisting} \times (15 \times Lebar\ jalur\ eksisting)$$

Untuk menganalisis tingkat kenyamanan pejalan kaki digunakan skala likert. Tahapan yang dilakukan yaitu : penentuan skor jawaban, kemudian menentukan skor ideal (dengan rumus Skor Kriteria = Nilai Skala x Jumlah Responden) untuk menentukan *rating scale*, kemudian menentukan presentase jawaban dimana hasil persentase ini merupakan 100% jawaban yang kita inginkan.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Analisis Kondisi Eksisting

Sirkulasi

Jalur pedestrian Jl.Piere Tende Sisi Barat berada pada tingkat pelayanan pejalan kaki termasuk dalam LOS (*Level of service*) A dengan rata-rata 4 orang/menit/meter dimana pejalan kaki dapat menentukan dengan bebas arah berjalan dengan kecepatan yang relatif cepat tanpa menimbulkan gangguan antar sesama pejalan kaki. Nilai ini sangat kecil jika dibandingkan dengan ukuran yang digunakan tipe LOS A, yakni kurang dari 16 orang/menit/meter. Kecilnya nilai LOS jalur pedestrian Jl.Pierre Tende Sisi Barat ini menunjukkan bahwa tingkat pemanfaatan jalur pedestrian belum optimal.

Tabel 1. Analisis Aspek Sirkulasi

| Segmen | Hari | Waktu | Volume Terbanyak | Sirkulasi |
|--------|--------|-------------|----------------------|--|
| 1 | Rabu | 16.45-17.00 | 3.47 orang/mnt/meter | orang dapat berjalan dengan bebas, para pejalan kaki dapat menentukan arah berjalan dengan bebas, dengan kecepatan yang relatif cepat tanpa menimbulkan gangguan antar sesama pejalan kaki |
| 2 | Rabu | 08.45-09.00 | 0.72 orang/mnt/meter | (LOS (Level of Service) A) |
| 3 | Selasa | 15.00-15.15 | 5.10 orang/mnt/meter | |
| 4 | Jumat | 17.30-17.45 | 1.10 orang/mnt/meter | |

Aksesibilitas

Aksesibilitas yaitu derajat kemudahan yang dicapai oleh orang terhadap suatu objek, pelayanan ataupun lingkungan. Berikut hasil perhitungan luas hambatan di setiap zona.

Gaya Alam dan Iklim

Dari hasil pengukuran, suhu yang tertinggi terjadi antara pukul 10.00- 10.30. Zona I : suhu 36,1°C dengan dan kelembaban 68,7%. Zona II : suhu 35,8 °C dengan kelembaban 68,9%. Zona III : suhu 35,4 °C dengan kelembaban 66,7%. Zona IV : suhu 35,9 °C dengan kelembaban 69,6%.

Keamanan

Sepanjang jalur pedestrian jalan Pierre Tende sisi barat telah dilengkapi dengan lampu penerangan. Lampu penerangan ini memiliki jarak sekitar 50 meter antara satu

dengan yang lain. menggunakan sistem solar cell dengan memanfaatkan panas dari matahari sebagai sumber energi untuk menyalakan lampu.

Dalam melakukan penilaian dari aspek keindahan, digunakan prinsip-prinsip estetika yaitu :

1) Kesatuan

Tabel 2. Aksesibilitas

| Luas Hambatan pada Jalur Pedestrian Jalan Pierre Tendean Sisi Barat | | | |
|---|----------------|---------|---------------------|
| Zona I 26,93 m² | | | |
| Lampu | 0,5 m x 0,5 m | 33 buah | 8,25 m ² |
| Tempat Sampah | 0,5 m x 1 m | 16 buah | 8 m ² |
| Pot Bunga | 0,3 m x 1 m | 5 buah | 1,5 m ² |
| Tiang Reklame | 1,5 m x 1 m | 4 buah | 6 m ² |
| | 0,3 m x 0,2 m | 3 buah | 0,18 m ² |
| Halte | 1,75 m x 4 m | 1 buah | 7 m ² |
| Zona II 88,02 m² | | | |
| Lampu | 0,5 m x 0,5 m | 33 buah | 8,25 m ² |
| Tempat Sampah | 0,5 m x 1 m | 16 buah | 8 m ² |
| Pot Bunga | 0,3 m x 1 m | 6 buah | 1,8 m ² |
| Tiang Reklame | 1,5 m x 1 m | 4 buah | 6 m ² |
| | 0,3 m x 0,2 m | 21 buah | 1,26 m ² |
| Tanaman Pembatas | 0,3 m x 0,75 m | 34 buah | 7,65 m ² |
| Parkir di Trotoar Mantos | 5 m x 1,75 m | 1 titik | 8,75 m ² |
| Parkir di TrotoarMTC | 12 m x 1,75 m | 1 titik | 21 m ² |
| Zona III 67,3 m² | | | |
| Lampu | 0,5 m x 0,5 m | 29 buah | 7,25 m ² |
| Tempat Sampah | 0,5 m x 0,5 m | 9 buah | 2,25 m ² |
| Pot Bunga | 0,3 m x 1 m | 34 buah | 10,2 m ² |
| Tiang Reklame | 1,5 m x 1 m | 1 buah | 1,5 m ² |
| | 0,3 m x 0,2 m | 20 buah | 1,2 m ² |
| Tanaman Pembatas | 0,3 m x 0,75 m | 44 buah | 9,9 m ² |
| Parkir di Trotoar Mall | 20 m x 1,75 | 1 titik | 35 m ² |
| Zona IV 16,82 m² | | | |
| Lampu | 0,5 m x 0,5 m | 16 buah | 4 m ² |
| Tempat Sampah | 0,5 m x 1 m | 6 buah | 1,5 m ² |
| Pot Bunga | 0,3 m x 1 m | 2 buah | 0,6 m ² |
| Tiang Reklame | 1,5 m x 1 m | 2 buah | 3 m ² |
| | 0,3 m x 0,2 m | 12 buah | 0,72 m ² |
| Halte | 1,75 m x 4 m | 1buah | 7 m ² |

Kebersihan

Kualitas kebersihan cenderung tidak baik (kotor), hal ini dikarenakan fasilitas pendukung kebersihan banyak yang rusak dan jarak antara tempat sampah satu dengan yang lain saling berjauhan yaitu 50 – 100 meter.

Keindahan

Fasade bangunan yang satu dengan yang lain memiliki rupa bentuk yang berbeda-beda. Selain itu, ketidakmenyatuan juga tampak pada material permukaan jalur yang digunakan serta pagar pembatas. Kesatuan visual hanya dapat ditemukan pada Kawasan Mega Mas dengan bentuk bangunan yakni ruko-ruko yang memiliki keserasian antara satu dengan yang lain, pagar pembatas dengan susunan warna yang sama, jenis tanaman pengarah yang sama.

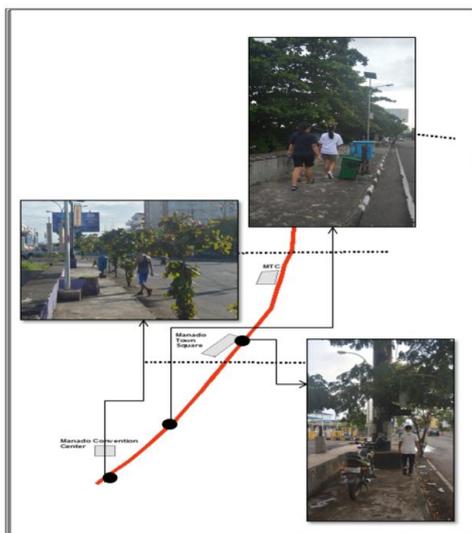


Gambar 1. Analisis Proporsi

2) Proporsi

Proporsi adalah suatu ukuran yang diperbandingkan, misal ukuran orang dengan suatu bangunan atau benda dengan benda lainnya. Berikut hasil dokumentasi dari unsur

tinggi yang tidak proporsional yaitu $\frac{1}{2}$ membentuk ruang yang terlalu sempit sehingga terasa tertekan. Sempit dan tertekan inilah yang dapat mempengaruhi kurangnya kenyamanan, dapat dilihat pada gambar di bawah ini.



Gambar 2. Visualisasi terhadap Skala

proporsi yang ada di jalur pedestrian Jl. Piere Tendean, Perbandingan ukuran jarak dan

3) Skala

Dengan adanya manusia sebagai pengguna jalur pedestrian terlihat bahwa skala jalur pedestrian kecil dan sempit. Tinggi pohon peneduh pun tampak tidak sesuai dengan tinggi badan manusia sehingga dapat berfungsi sebagaimana mestinya.

4) Keseimbangan

Kawasan mega mas menjadi satu segmen yang memiliki keseimbangan dalam hal rupa bentuk bangunan, ukuran tingi yang seimbang antara satu dengan yang lain.

5) Irama

Terjadi beberapa pengulangan dari segi jenis vegetasi dan peletakan tanaman-tanaman

peneduh yang ada di sepanjang jalur pedestrian Jl. Piere Tendean tetapi sama sekali tidak harmoni.

lebar dari jalur pedestrian itu sendiri. Pertanyaan mengenai aspek sirkulasi ini bertujuan untuk mengetahui pendapat pejalan



Gambar 3. Irama vegetasi yang tidak harmoni

Analisis Tingkat Kenyamanan Pejalan Kaki

1. Tingkat Kenyamanan Aspek Sirkulasi

Sirkulasi dalam hal ini berbicara tentang alur pedestrian sehingga berkaitan dengan volume pedestrian yang di dalamnya terkait

kaki mengenai keleluasaan dalam berjalan, tidak merasa sempit, ataupun tidak saling bertabrakan dengan pejalan kaki lain saat berjalan.

2. Tingkat Kenyamanan Aspek Aksesibilitas

Kenyamanan dari segi aksesibilitas

Tabel 3 . Tingkat Kenyamanan Pejalan Kaki dari Aspek Pejalan Kaki dari Aspek Sirkulasi

| No | Lokasi | Sirkulasi | | | | | Skor Kriteria | Skala | Presentase Kenyamanan (%) dari 100% |
|-----------|----------|-----------------------------------|----|----|---|----|---------------|-------|-------------------------------------|
| | | Persepsi Pejalan Kaki (Responden) | | | | | | | |
| | | STB | TB | Bs | B | SB | | | |
| 1 | Zona I | 0 | 7 | 10 | 8 | 0 | 76 | Biasa | 60.8 |
| 2 | Zona II | 0 | 3 | 12 | 1 | 0 | 82 | Baik | 65.6 |
| 3 | Zona III | 0 | 3 | 15 | 5 | 2 | 81 | Baik | 64.8 |
| 4 | Zona IV | 4 | 12 | 9 | 0 | 0 | 55 | Biasa | 44 |
| Rata-rata | | | | | | | | Biasa | 58.8 |

mempunyai beberapa hal yang bisa ditinjau mengenai persepsi pejalan kaki mengenai yaitu ketiadaan hambatan dan permukaan gaya alam dan iklim, istilah iklim mikro-lah

Tabel 4 . Tingkat Kenyamanan Pejalan Kaki dari Aspek Aksesibilitas

| Aksesibilitas | | | | |
|---------------|----------|---------------|------------|-------------------------------------|
| No | Lokasi | Skor Kriteria | Skala | Presentase Kenyamanan (%) dari 100% |
| 1 | Zona I | 78 | Baik | 62.4 |
| 2 | Zona II | 67 | Biasa | 53.6 |
| 3 | Zona III | 73 | Biasa | 58.4 |
| 4 | Zona IV | 56.5 | Tidak Baik | 45.2 |
| Rata-rata | | | Biasa | 54.9 |

jalur pedestrian. Materi kuesioner dari aspek aksesibilitas yang bisa menggambarkan pendapat pejalan kaki mengenai aksesibilitas bagi pejalan kaki yang mana aksesibilitas

yang dipilih sebagai materi kuesioner untuk bisa menggambarkan kondisi suhu yang dirasakan oleh pejalan kaki sebagai responden dalam suatu zona.

Tabel 5 . Tingkat Kenyamanan Pejalan Kaki dari Aspek Gaya Alam dan Iklim

| Gaya Alam & Iklim | | | | | | | | | |
|-------------------|----------|-----------------------------------|----|----|----|-----|---------------|------------|-------------------------------------|
| No | Lokasi | Persepsi Pejalan Kaki (Responden) | | | | | Skor Kriteria | Skala | Presentase Kenyamanan (%) dari 100% |
| | | STB | TB | Bs | B | S B | | | |
| | | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | | | |
| 1 | Zona I | 4 | 5 | 2 | 14 | 0 | 76 | Baik | 60.8 |
| 2 | Zona II | 4 | 11 | 6 | 4 | 0 | 60 | Biasa | 48 |
| 3 | Zona III | 7 | 12 | 2 | 4 | 0 | 53 | Biasa | 42.4 |
| 4 | Zona IV | 13 | 7 | 5 | 0 | 0 | 42 | Tidak Baik | 33.6 |
| Rata-rata | | | | | | | | Biasa | 46.2 |

menyangkut kemudahan dalam hal pencapaian.

3. Tingkat Kenyamanan Aspek Gaya Alam dan Iklim

Gaya alam dan iklim merupakan salah satu aspek kenyamanan yang berkaitan dengan suhu udara dan kelembaban. Untuk

4. Tingkat Kenyamanan Aspek Keamanan

Keamanan jalur pedestrian menyangkut keselamatan dari pejalan kaki sebagai penggunaanya. Tujuan dari pertanyaan ini adalah untuk mengetahui seberapa besar kenyamanan pejalan kaki dalam hal rasa aman saat berjalan di jalur

Tabel 6 . Tingkat Kenyamanan Pejalan Kaki dari Aspek Keamanan

| Keamanan | | | | | | | | | |
|-----------|----------|---------------------|----|----|----|----|---------------|-------|-------------------------------------|
| No | Lokasi | Tanggapan Responden | | | | | Skor Kriteria | Skala | Persentase Kenyamanan (%) dari 100% |
| | | STB | TB | Bs | B | SB | | | |
| | | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | | | |
| 1 | Zona I | 0 | 3 | 9 | 13 | 0 | 85 | Baik | 68 |
| 2 | Zona II | 0 | 0 | 14 | 11 | 0 | 86 | Baik | 68.8 |
| 3 | Zona III | 0 | 6 | 5 | 14 | 0 | 83 | Baik | 66.4 |
| 4 | Zona IV | 3 | 8 | 14 | 0 | 0 | 61 | Biasa | 48.8 |
| Rata-rata | | | | | | | | Baik | 63 |

pedestrian ini.

kondisi kebersihan jalur pedestrian di Jalan Pierre Tendean (sisi Barat).

5. Tingkat Kenyamanan Aspek Kebersihan

Kebersihan begitu mempengaruhi kenyamanan seseorang. Selain memberikan visualisasi yang baik, kebersihan juga berkaitan erat dengan kesehatan. Manusia cenderung memilih sesuatu yang bersih

Keindahan merupakan aspek kenyamanan yang berkaitan dengan

Tabel 7 . Tingkat Kenyamanan Pejalan Kaki dari Aspek Kebersihan

| Kebersihan | | | | | | | | | |
|------------|----------|---------------------|----|----|----|-----|---------------|------------|-------------------------------------|
| No | Lokasi | Tanggapan Responden | | | | | Skor Kriteria | Skor | Presentase Kenyamanan (%) dari 100% |
| | | STB | TB | Bs | B | S B | | | |
| | | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | | | |
| 1 | Zona I | 0 | 1 | 13 | 11 | 0 | 85 | Baik | 68 |
| 2 | Zona II | 0 | 6 | 17 | 2 | 0 | 71 | Biasa | 56.8 |
| 3 | Zona III | 5 | 6 | 7 | 7 | 0 | 66 | Biasa | 52.8 |
| 4 | Zona IV | 6 | 16 | 3 | 0 | 0 | 47 | Tidak Baik | 37.6 |
| Rata-rata | | | | | | | | Biasa | 53.8 |

Tabel 8 . Tingkat Kenyamanan Pejalan Kaki dari Aspek Keindahan

| Keindahan | | | | | | | | | |
|-----------|----------|---------------------|----|----|---|-----|---------------|------------|-------------------------------------|
| No | Lokasi | Tanggapan Responden | | | | | Skor Kriteria | Skala | Presentase Kenyamanan (%) dari 100% |
| | | STB | TB | Bs | B | S B | | | |
| | | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | | | |
| 1 | Zona I | 0 | 5 | 14 | 6 | 0 | 76 | Baik | 60.8 |
| 2 | Zona II | 3 | 9 | 10 | 3 | 0 | 63 | Biasa | 50.4 |
| 3 | Zona III | 6 | 5 | 8 | 6 | 0 | 64 | Biasa | 51.2 |
| 4 | Zona IV | 14 | 9 | 2 | 0 | 0 | 38 | Tidak Baik | 30.4 |
| Rata-rata | | | | | | | | Biasa | 48.2 |

dibandingkan dengan yang kotor. Sama halnya dengan jalur pedestrian. Pejalan kaki pasti akan memilih berjalan kaki di jalur pedestrian yang bersih daripada di jalur pedestrian yang kotor dan banyak sampah, apalagi sampai mengeluarkan bau tak sedap. Tujuan dari pertanyaan ini adalah untuk mengetahui pendapat dari pejalan kaki sebagai pengguna jalur pedestrian terhadap

visual. Setiap orang memiliki pendapat masing-masing mengenai keindahan. Tujuan dari pertanyaan ini adalah untuk mengetahui penilaian responden terhadap keindahan dari jalur pedestrian ini.

KESIMPULAN

Dari hasil pengolahan data dan pembahasannya kita dapat menarik kesimpulan bahwa:

- a. Kepadatan arus sirkulasi pada jalur pedestrian di jalan Piere Tendean sisi barat yang merupakan jalan kolektor primer dan Pusat Pelayanan Kota termasuk dalam LOS A dengan rata-rata 4 orang/menit/meter dengan lebar trotoar 1,75 m. Hambatan yang mengurangi kenyamanan dalam hal aksesibilitas yaitu tiang-tiang reklame, kondisi permukaan yang tidak rata (terkait aspek keamanan), dan perubahan fungsi jalur pedestrian menjadi tempat parkir sebesar 64,75 m². Kondisi iklim mikro pada jalur pedestrian ini menunjukkan ketidaknyamanan dengan suhu paling tinggi 36°C. Adanya lampu-lampu penerangan dengan jarak sekitar 50 meter antara satu dengan yang lain memungkinkan pejalan kaki dapat berjalan di malam hari. Fasilitas tempat sampah yang sedikit membuat jalur pedestrian ini kotor. Dalam hal keindahan, prinsip estetika yang menjadi dasar keindahan sulit untuk kita jumpai. Sebagian besar fasade bangunan pada jalur pedestrian ini tidak memiliki kesatuan, hanya pada Kawasan Mega Mas saja yang masih terlihat kesatuan bentuknya. Proporsi pohon peneduh tidak sesuai dengan tinggi manusia sehingga tidak mampu memberikan keteduhan juga jarak tanam yang tidak seimbang, atribut jalur pedestrian yang tidak seimbang dan tumpang tindih, ukuran jalur pedestrian yang terkesan sempit, ukuran halte yang mengambil ruang pedestrian, hingga minimnya vegetasi-vegetasi penghias untuk menambah keindahan suatu jalur pedestrian.
- b. Tingkat kenyamanan pejalan kaki sebesar 54.15 % dari 100%, termasuk dalam kategori biasa.

DAFTAR PUSTAKA

- Ali, Made. 1981. *Arsitektur*, Penerbit :Yayasan Lembaga Penyelidikan Masalah Bangunan Jalan, Bandung
- Hadi, Rohman. 2012. *Evaluasi Indeks Kenyamanan Taman Kota (Lapangan Puputan Bandung I Gusti Ngurah Made Agung Denpasar,Bali)*.
- Hakim, Rustam.1993. *Unsur Perancangan dalam Arsitektur Lansekap*. Bumi Aksara. Jakarta
- Iswanto, Danoe. 2006. *Pengaruh Elemen-elemen Pelengkap Jalur Pedestrian terhadap Kenyamanan Pejalan Kaki*. Enclosure. **5** (1) : 22-29.
- Rahadi, Fitra Anindya. 2003. *Jalur Pedestrian di Kawasan Perdagangan dan Jasa di tinjau dari aksesibilitas dan kenyamanan pengguna*, Tesis, Universitas Diponegoro, Semarang
- Rahmiati, Mimi. 2009. *Studi Aspek Kenyamanan Ruang Pedestrian Dalam Rangka Peningkatan Efektivitas Penggunaannya pada Kawasan Jalan M.H Thamrin- Jend.Sudirman, Jakarta*.
- Santyo, Dwi. Ardiansyah P.Fahmi.Parmono. Harwin, Dwi. 2011. *Kajian Aspek Kenyamanan pada Jalur Pedestrian di Penggal Jalan Prof. Soedharto (Ngesrep(Patung Diponegoro-Gerbang Undip), Laporan Seminar, Universitas Diponegoro, Semarang*