BAB II
TINJAUAN PUSTAKA

Bab ini akan memuat mengenai teori-teori dasar yang digunakan dalam penelitian. Adapun hal yang akan dibahas pada bagian ini adalah tinjauan teoritis mengenai teori persepsi, teori preferensi, pejalan kaki, fasilitas penyeberangan, efektivitas jembatan penyeberangan orang dan kajian tentang jembatan penyeberangan orang.

2.1 Pejalan Kaki

Kementrian Pekerjaan Umum (2014 : 2) menyatakan bahwa setiap orang yang berjalan di ruang lalu lintas jalan adalah pejalan kaki. Ruang Lalu Lintas Jalan adalah prasarana yang diperuntukkan bagi gerak pindah kendaraan, orang, dan/atau barang yang berupa jalan dan fasilitas pendukung. Menurut Gideon Geovani (dikutip dalam Kevin Harvizan, 2019) berjalan kaki merupakan sarana transportasi yang menghubungkan antara fungsi kawasan perdagangan, kawasan budaya dan kawasan permukiman. Dari pengertian – pengertian tersebut, dapat disederhanakan bahwa pejalan kaki adalah seluruh orang atau masyarakat yang melakukan kegiatan atau pergerakan pada lalu lintas jalan maupun fasilitas pendukung.

2.1.1 Hak dan Kewajiban Pejalan Kaki

Menurut Undang - Undang No 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan pasal 131, hak dan kewajiban pejalan kaki adalah sebagai berikut:

A. Hak Pejalan Kaki
    1. Pejalan Kaki berhak atas ketersediaan fasilitas pendukung yang berupa trotoar, tempat penyeberangan, dan fasilitas lain.
    2. Pejalan Kaki berhak mendapatkan prioritas pada saat menyeberang Jalan di tempat penyeberangan.

3. Dalam hal belum tersedia fasilitas, pejalan kaki berhak menyeberang di tempat yang dipilih dengan memperhatikan keselamatan dirinya.

B. Kewajiban Pejalan Kaki

1. Pejalan kaki wajib menggunakan bagian Jalan yang diperuntukkan bagi Pejalan Kaki atau Jalan yang paling tepi
2. Pejalan kaki wajib menyeberang di tempat yang telah ditentukan.
3. Dalam hal tidak terdapat tempat penyeberangan, pejalan kaki wajib memperhatikan Keselamatan dan Kelancaran Lalu Lintas.
4. Pejalan Kaki penyandang cacat harus mengenakan tanda khusus yang jelas dan mudah dikenali Pengguna Jalan lain.

2.2 Fasilitas Penyeberangan

Sesuai dengan isi dari Undang-undang No 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, salah satu hak pejalan kaki adalah hak atas ketersediaan fasilitas penyeberangan. Fasilitas penyeberangan adalah adalah fasilitas yang menghubungkan antar ruang pejalan kaki yang berseberangan (Kementrian PU 2014 : 3). Selain itu, menurut Susilo (dikutip dalam Richard Andreas, 2012) Fasilitas penyeberangan adalah fasilitas pejalan kaki di jalan untuk mengkonsentrasikan pejalan kaki yang menyeberang jalan. Secara sederhana berdasarkan beberapa pengertian, fasilitas penyeberangan adalah fasilitas bagi pejalan kaki untuk menyeberang, yang menghubungkan antar fasilitas pejalan kaki yang berseberangan. Berdasarkan jenisnya, fasilitas penyeberangan dibagi menjadi 2, yaitu penyeberangan sebidang dan penyeberangan tidak sebidang.

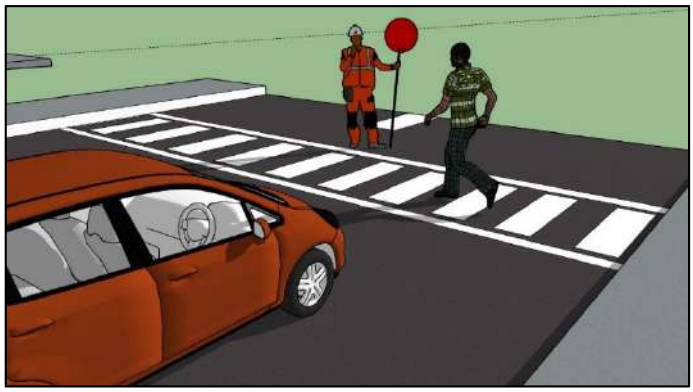
2.2.1 Penyeberangan Sebidang

Penyeberangan sebidang adalah fasilitas penyeberangan yang sebidang dengan jalan bagi pejalan kaki, agar jalur pejalan kaki yang ada tidak terputus dan untuk memudahkan pada pergantian jalur yang berbeda (Kementrian PUPR, 2018).

Penyeberangan sebidang dapat diaplikasikan pada persimpangan maupun ruas jalan. Penyeberangan sebidang dapat berupa :

a. Penyeberangan Zebra

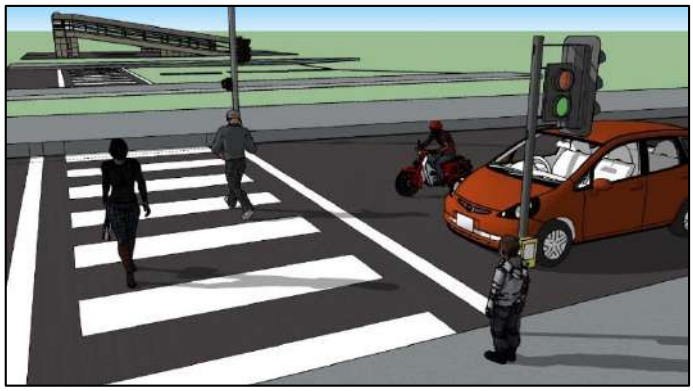
   Penyeberangan zebra merupakan fasilitas penyeberangan bagi pejalan kaki sebidang yang dilengkapi marka untuk memberikan batas dalam melakukan lintasan. Penyeberangan Zebra dipasang di kaki persimpangan tanpa atau dengan alat pemberi isyarat lalu lintas atau di ruas jalan.



Gambar 2.1
Penyeberangan Zebra
Sumber : Peneliti, 2020

b. Penyeberangan Pelican

   Penyeberangan pelican merupakan fasilitas untuk penyeberangan pejalan kaki sebidang yang dilengkapi dengan marka dan lampu pengatur lalu lintas. Penyeberangan pelican dapat dipasang pada ruas jalan, minimal 300 meter dari persimpangan.



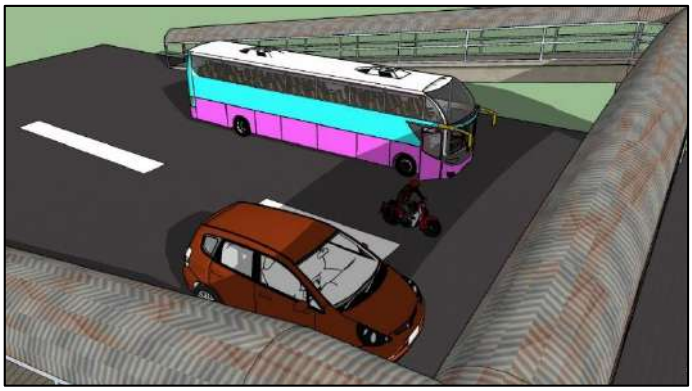
Gambar 2.2
Penyeberangan Pelican
Sumber : Peneliti, 2020

2.2.2 Penyeberangan Tidak Sebidang

Penyeberangan tidak sebidang adalah fasilitas penyeberangan bagi pejalan kaki yang terletak di atas jalan (jembatan) atau di bawah jalan (terowongan), agar jalur pejalan kaki yang ada tidak terputus dan untuk memudahkan pada pergantian jalur yang berbeda (Kementrian PUPR, 2018). Penyeberangan tidak sebidang dibedakan menjadi 2, yaitu :

a. Jembatan Penyeberangan

   Jembatan penyeberangan merupakan fasilitas penyeberangan bagi pejalan kaki yang terletak di atas permukaan tanah. Jembatan penyeberangan dapat digunakan apabila penyeberangan zebra tidak dapat diadakan, penyeberangan pelikan sudah menganggu lalu lintas kendaraan yang ada, ruas jalan memiliki kecepatan kendaraan yang tinggi dan arus pejalan kaki yang cukup ramai, serta ruas jalan dengan frekuensi terjadinya kecelakaan pejalan kaki yang cukup tinggi.



Gambar 2.3
Jembatan Penyeberangan Orang

Sumber : Peneliti, 2020

b. Terowongan.

Terowongan merupakan fasilitas penyeberangan bagi pejalan kaki yang terletak di bawah permukaan tanah. Terowongan dapat digunakan apabila Jembatan penyeberangan tidak dimungkinkan untuk diadakan dan/atau lokasi lahan memungkinkan untuk dibangun di bawah tanah.

Gambar 2.4
Penyeberangan Terowongan

Sumber : Peneliti, 2020

2.3 Efektivitas Jembatan Penyeberangan Orang

Definisi efektifitas adalah mampu mendapatkan hasil yang diinginkan (*successful in producing a desired or intended result*) McShane (1990). Menurut Novita (dikutip dalam Nadjam, 2018), Efektivitas adalah suatu ukuran yang menyatakan seberapa jauh kuantitas, kualitas, dan waktu telah tercapai. Dimana makin besar persentase target yang dicapai maka makin tinggi efektivitasnya. Berdasarkan beberapa pengertian tersebut dapat disimpulkan bahwa efektivitas

secara umum menunjukkan seberapa jauh tercapainya suatu tujuan yang terlebih dahulu ditentukan sebelumnya. Oleh karena itu, efektivitas yang dimaksud dalam penelitian ini adalah melihat kesesuaian fisik jembatan penyeberangan dengan pedoman yang berlaku sebagai tujuan dari pengadaan jembatan penyeberangan yaitu memberikan rasa aman dan nyaman kepada pejalan kaki. Kemudian efektivitas jembatan penyeberangan dalam penelitian ini juga akan dilihat dari beberapa aspek beserta indikator sebagai tujuan dari pengadaan jembatan penyeberangan yaitu memberikan rasa aman dan nyaman kepada pejalan kaki.

2.4 Kajian Tentang Jembatan Penyeberangan Orang

Koswara (2014) menyatakan bahwa jembatan penyeberangan orang adalah jembatan yang letaknya bersilangan dengan jalan raya atau jalur kereta api, letaknya berada di atas kedua objek tersebut, dan hanya diperuntukkan bagi pejalan kaki yang melintas jalan raya atau jalur kereta api. Menurut Tata Cara Perencanaan Jembatan Penyeberangan untuk Pejalan Kaki di Perkotaan tahun 1995, jembatan penyeberangan pejalan kaki adalah jembatan yang hanya diperuntukan bagi lalu lintas pejalan kaki yang melintas di atas jalan raya atau jalan kereta api. Beberapa faktor yang menjadi pertimbangan agar jembatan penyeberangan orang memberikanmanfaat maksimal bagi pejalan kaki adalah :

a. Kebebasan berjalan untuk mendahului serta kebebasan waktu berpapasandengan pejalan kaki lainnya tanpa bersinggungan.
b. Kemampuan untuk mendahului pejalan kaki lainnya.
c. Memberikan tingkat kenyamanan pejalan kaki yang optimal seperti jarak tempuh, faktor kelandaian dan serta rambu rambu petunjuk pejalan kaki sehingga memudahkan pejalan kaki untuk melintas di jembatan penyeberangan.
d. Memberikan tingkat keamanan bagi pejalan kaki dengan danya lampu penerangan, adanya pembatas dengan lalu lintas kendaraan.

Dalam merencanakan jembatan penyeberangan orang, John J. Fruin (dikutip dalam Nadjam, 2018) menyatakan, fasilitas penyeberangan haruslah memperhatikan beberapa sasaran utama yaitu keselamatan (*safety*), keamanan

(*security*), kelancaran (*continuity*), kenyamanan (*comfort*), dan daya tarik (*attractiveness*). Kemudian berdasarkan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat nomor 43 Tahun 1997, persyaratan pengadaan jembatan penyeberangan orang yang berdasarkan aspek keselamatan dan kenyamanan bagi pejalan kaki, memiliki ketentuan sebagai berikut :

1. Kebebasan vertikal antara jembatan dan jalan raya 5,0 m;
2. Tinggi maksimum anak tangga 0,15 m;
3. Lebar anak tangga 0,30 m;
4. Panjang jalur turun minimum 1,5 m;
5. Lebar landasan, tangga, dan jalur berjalan min. 2,0 m;
6. Kelandaian maksimum 10 %.

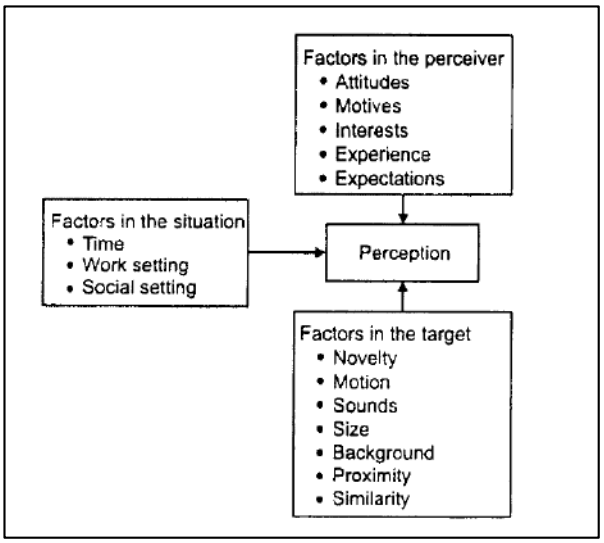
2.5 Teori Persepsi

Menurut Suranto (dikutip dalam Irmawati, 2017), persepsi adalah proses internal diakui individu dalam menyeleksi, dan mengatur stimuli yang datang dari luar. Stimuli akan di tangkap oleh indera, kemudian secara spontan pikiran dan perasaan seseorang akan memberi makna atas stimuli tersebut. Selain itu, pengertian lain dari persepsi menurut Sarwono (2009), persepsi merupakan suatu proses yang menggabungkan dan mengorganisir data-data pada indera seseorang untuk dikembangkan sedemikian rupa sehingga seseorang tersebut dapat menyadari sekelilingnya, termasuk keberadaan diri sendiri. Kemudian menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia, persepsi adalah proses seseorang mengetahui beberapa hal melalui pancaindranya. Dengan pengertian-pengertian tersebut, secara sederhana dapat dikatakan bahwa, persepsi adalah proses individu atau seseorang dalam memahami kontak atau hubungan.

2.5.1 Faktor Yang Mempengaruhi Persepsi

Menurut Robins (dikutip dalam Maropen Simbolon, 2008), terdapat 3 faktor yang dapat mempengaruhi dalam menafsirkan kesan indera menjadi suatu persepsi, yaitu :

1. Faktor dari Karakteristik pribadi. Seperti sikap, motif, kepentingan, pengalaman, dan pengharapan (ekspektasi).
2. Faktor situasional. Seperti waktu, keadaan sosial, tempat kerja.
3. Faktor dalam target. Seperti hal baru, gerakan, bunyi, suara, ukuran, latar belakang, kedekatan dan kesamaan.



Gambar 2.5
Faktor-faktor yang mempengaruhi persepsi

Sumber : Robins (2005)

2.5.2 Syarat Terjadinya Persepsi

Menurut Sunaryo (2004) syarat-syarat terjadinya persepsi adalah sebagai berikut:

1. Adanya objek yang dipersepsi.
2. Adanya perhatian yang merupakan langkah pertama sebagai suatu persiapan dalam mengadakan persepsi.
3. Adanya alat indera/reseptor yaitu alat untuk menerima stimulus.
4. Adanya saraf sensoris sebagai alat untuk meneruskan stimulus ke otak, yang kemudian sebagai alat untuk mengadakan respon.

2.5.3 Proses Terjadinya Persepsi

Menurut Miftah Thoha (2003), proses terbentuknya persepsi didasari pada beberapa tahapan, yaitu :

1. Stimulus atau Rangsangan : Persepsi terjadi diawali dengan seseorang yang dihadapkan pada suatu stimulus/rangsangan, yang hadir dari lingkungannya.
2. Registrasi : Dalam proses registrasi, suatu gejala yang nampak adalah mekanisme fisik yang berupa penginderaan dan syarat seseorang berpengaruh melalui alat indera yang dimilikinya.
3. Interpretasi : Interpretasi merupakan suatu aspek kognitif dari persepsi yang sangat penting yaitu proses memberi arti kepada stimulus yang diterimanya. Proses interpretasi tersebut bergantung pada cara pendalaman, motivasi, dan kepribadian seseorang.

2.6 Teori Preferensi

Menurut Kotler (dikutip dalam Ajiwijoyo, 2019) preferensi merupakan suatu sifat atau keinginan untuk memilih terhadap suatu objek. Istilah preferensi digunakan untuk menganti kata *preference* dengan arti yang sama atau minat terhadap sesuatu. Sedangkan Chaplin (2002) menyatakan bahwa preferensi adalah suatu sikap yang lebih menyukai sesuatu benda daripada benda lainnya. Menurut Porteous (dikutip dalam Linta, 2017), studi perilaku individu dapat digunakan oleh ahli lingkungan maupun para desainer untuk menilai keinginan pengguna terhadap suatu objek yang akan direncanakan. Berdasarkan pengertian-pengertian tersebut, dapat disimpulkan bahwa preferensi merupakan sifat atau keinginan suatu individu yang digunakan untuk memilih suatu objek. Pada penelitian ini, preferensi yang akan dilihat adalah pilihan pengguna terhadap jalur penyeberangan yang ingin pengguna terapkan sebagai jalur penyeberangan di Jalan Raden Intan Kota Bandarlampung.

2.7 Kawasan Transit Oriented Development (TOD)

Menurut ITDP (2016), konsep TOD didefinisikan sebagai pola pembangunan yang memaksimalkan manfaat dari sistem angkutan umum, juga secara tegas mengembalikan fokus pembangunan kepada penggunanya, yaitu manusia. Konsep TOD menyiratkan proses perencanaan dan perancangan

berkualitas tinggi dari pola tata ruang dan wilayah untuk mendukung, memfasilitasi, dan memprioritaskan tidak hanya penggunaan angkutan umum, tetapi juga moda transportasi yang paling mendasar yaitu berjalan kaki dan bersepeda. Priadmaja dkk (2017) mengemukakan bahwa konsep TOD adalah pendekatan perencanaan yang bertujuan untuk memberi alternatif dan pemecahan bagi permasalahan pertumbuhan metropolitan yang cenderung pada pola *auto oriented development*. Berdasarkan pengertian-pengertian tersebut, dapat disimpulkan bahwa *Transit Oriented Development* adalah pola pembangunan yang bertujuan untuk memaksimalkan pemanfaatan angkutan umum dan transportasi dasar seperti berjalan kaki dan bersepeda. Pada penelitian ini, TOD akan dilihat sebagai konsep yang diterapkan pada kawasan sekitar stasiun Tanjung Karang, yaitu Jalan Raden Intan, dimana efektivitas jembatan penyeberangan orang yang berdasarkan pada persepsi dan preferensi pengguna, akan menjadi salah satu pendukung dari perencanaan konsep TOD sebagai prasarana jalur pejalan kaki.

2.7 Penelitian Terdahulu

Berbagai macam penelitian terdahulu ini digunakan peneliti sebagai acuan dalam penelitian ini baik dalam rangka pengenalan dan perumusan hipotesis. Studi pendahuluan ini bertujuan untuk menghimpun berbagai informasi yang relevan dapat menunjang keberhasilan penelitian. Studi terdahulu yang diambil berdasarkan kesamaan penelitian mengenai efektivitas jalur penyeberangan jembatan penyeberangan orang baik yang ada disekitar kawasan perdagangan dan jasa, maupun kawasan yang berada disekitar wilayah yang memiliki kesamaan karakteristik wilayah. Berikut merupakan uraian dari peneliti terdahulu yang menjadi referensi dan acuan bagi penelitian.

Tabel II. 1
Penelitian Terdahulu

Referensi	Penulis	Judul	Aspek	Indikator	Hasil
Jurnal	Achmad Nadjam, Mohamad Ferdiansyah, Hendrik Jonathan Sitorus	Efektivitas Dan Kepuasan Pengguna Jembatan Penyeberangan Orang (JPO) Di Pasar Induk Kramat Jati	1. Keselamatan 2. Keamanan 3. Kelancaran 4. Kenyamanan 5. Daya Tarik	1. Permukaan JPO 2. Pagar pembatas JPO 3. Tinggi JPO 4. Lampu Penerangan pada JPO 5. Lebar JPO 6. Dimensi Anak Tangga 7. JPO memiliki atap 8. Bebas sampah/coretan 9. Tidak ada PKL 10. Tidak ada gelandangan 11. Design JPO menarik	JPO Pasar Induk Kramat Jati tidak efektif dari hasil analisis volume penyeberang. Tingkat Pelayanan (LOS) dari hasil penelitian adalah "A". Respon pengguna terkait kepuasan yang dinilai dari 5 aspek cukup baik.

Lanjutan tabel…

Referensi	Penulis	Judul	Aspek	Indikator	Hasil
Jurnal	Indra Juni, Rini Rachmawati, Erlis Saputra	Sebaran dan Faktor yang Mempengaruhi Pemanfaatan Jembatan Penyeberangan Pejalan Kaki Kota Pekanbaru (Kasus Jembatan Mall SKA dan Jembatan Kantor DPRD Propinsi Riau)	1. Keselamatan 2. Kemudahan 3. Keamanan 4. Daya Tarik 5. Kenyamanan 6. Kelancaran 7. Keterpaduan Sistem	1. Peraturan dan sanksi 2. Pagar-marka jalan 3. Petugas Keamanan 4. Lampu Penerangan 5. Ketinggian Jembatan 6. Jumlah Anak Tangga 7. Lantai Jembatan 8. Pemeliharaan dan kebersihan 9. Atap pelindung 10. Lokasi 11. Konstruksi 12. Warna 13. Design 14. Pengemis/Pengamen/Preman 15. Pedagang Asongan 16. Halte 17. Pangkalan Angkutan Umum	Dari hasil perhitungan fasilitas yang direkomendasikan pada lokasi tersebut adalah jenis penyeberangan pelican dengan lapak tunggu. Karakter pengguna maupun bukan pengguna pada lokasi pengamatan mayoritas berumur 19 s.d 40tahun dari berbagai gender. Kemudian pada jembatan Mall SKA pejalan kaki "pengguna" memilih 3 aspek dan bagi "bukan pengguna" memilih 7 aspek yang mempengaruhi pemanfaatan jembatan.

Lanjutan tabel…

Referensi	Penulis	Judul	Aspek	Indikator	Hasil
Jurnal	Fajar Sahrianto	Evaluasi Efektifitas Jembatan Penyeberangan Orang (Jpo) Di Kota Samarinda	1. Keselamatan 2. Keamanan 3. Kenyamanan 4. Waktu Penyeberangan	1. Tinggi jembatan 2. Material jembatan 3. Lampu Penerangan 4. Kebersihan dari sampah 5. Waktu tempuh	Jembatan pada Jalan S.parman dikatakan cukup efektif dengan kesesuaian 59,6%. Pada Jalan Gajah Mada termasuk kriteria tidak efektif dengan kesesuaian 38,2%. Pada jalan Ir. H. Juanda dikategorikan efektif dengan kesesuaian 63,2%. Dan pada Jalan Slamet Riyadi dikategorikan efektif dengan kesesuaian 83,6%. Dari ke 4 lokasi JPO di Kota Samarinda, semuanya tidak dapat digunakan bagi penyandang disabilitas karena ketidaktersediaannya aksesibilitas (ramp).

Lanjutan tabel…

Referensi	Penulis	Judul	Aspek	Indikator	Hasil
Jurnal	Eka Agus Sugito, Syafaruddin As, Siti Nurlaily	Tingkat Pemanfaatan Dan Faktor Yang Mempengaruhi Pemakaian Jembatan Penyeberangan Orang Di Depan Mega Mall Jalan A.Yani Kota Pontianak	1. Keamanan 2. Desain 3. Kenyamanan 4. Keselamatan **5.** Kemudahan	1. Petugas penjaga 2. Lampu Penerangan 3. Warna cat 4. Dekorasi 5. Kebersihan Jembatan 6. Lebar Jembatan 7. Ukuran Anak tangga 8. Tekstur lantai 9. Pagar pembatas 10. Aksesibilitas 11. Waktu tempuh menyeberang.	Tingkat pemanfaatan JPO A.Yani Mega Mall Kota Pontianak adalah sangat bermanfaat dengan persentase rata rata 98 %. Tingkat kepentingan pengguna JPO A.Yani Kota Pontianak skor tertinggi adalah item kebersihan dari variabel kenyamanan dengan 91%. Artinya kebersihan sangat penting menurut responden pengguna JPO. Untuk tingkat kepuasan Pengguna JPO A.Yani Kota Pontianak skor tertinggi adalah item pagar dari variabel keselamatan dengan 82%. Artinya responden sudah merasa puas dengan pagar di JPO A.Yani Mega Mall Kota Pontianak.

Sumber : Peneliti, 2020

Tabel II. 2
Sintesa Aspek Efektivitas JPO

Aspek	Fajar Sahrianto	Indra Juni, Rini Rachmawati, Erlis Saputra	Eka Agus Sugito, Syafaruddin As, Siti Nurlaily	Achmad Nadjam, Mohamad Ferdiansya dan Hendrik Jonathan Sitorus	Jumlah
Keselamatan	√	√	√	√	4
Keamanan	√	√	√	√	4
Kelancaran			√	√	2
Kenyamanan	√	√	√	√	4
Daya Tarik / Design		√	√	√	3
Waktu Penyeberangan	√				1
Kemudahan		√	√		2
Hambatan		√			1
Keterpaduan Sistem		√			1

Sumber : Peneliti, 2020

Berdasarkan peninjauan pada penelitian terdahulu dan disesuaikan dengan keadaan Jembatan Penyeberangan Orang di jalan Raden Intan, dalam penelitian ini peneliti memilih dan menggabungkan seluruh aspek yang digunakan dalam penelitian sebelumnya. Aspek yang akan digunakan dalam penelitian ini antara lain:

1. Aspek Keselamatan
2. Aspek Keamanan
3. Aspek Kenyamanan
4. Aspek Kelancaran
5. Aspek Daya Tarik / Design
6. Aspek Kemudahan
7. Aspek Keterpaduan Sistem

Dari hasil sintesa, aspek waktu penyeberangan dan hambatan tidak diambil karena dianggap memiliki kesamaan dengan aspek kelancaran dan aspek kemudahan. Kesamaan tersebut terdapat pada indikator masing-masing aspek. Kemudian, pada aspek kemudahan, indikator konstruksi tidak diambil karena dianggap memiliki tingkat kesulitan tinggi untuk dijawab oleh responden

Tabel II. 3
Sintesa Indikator Efektivitas JPO

No	Aspek	Peneliti	Indikator	Indikator Terpilih
1	Keselamatan	Ahmad Nadjam	Permukaan Jembatan tidak licin	1. Permukaan atau tekstur lantai tidak licin 2. Terdapat pagar pembatas 3. Tinggi JPO dari permukaan jalan sesuai standar (Standar : 5 m). 4. Mengetahui adanya peraturan dan sanksi yang mengatur pejalan kaki
			Tersedianya pagar pembatas	
			Tinggi JPO dari permukaan jalan sesuai standar (Standar : 5 m)	
		Fajar Sahrianto	Tinggi Jembatan	
		Indra Juni	Adanya peraturan dan sanksi	
			Terdapat pagar pembatas dan marka jalan	
		Eka Agus Sugito	Tekstur Lantai	
			Terdapat pagar pembatas	
2	Keamanan	Ahmad Nadjam	Terdapat lampu penerangan yang berfungsi maksimal	1. Terdapat lampu penerangan yang berfungsi maksimal 2. Terdapat petugas keamanan
		Fajar Sahrianto	Terdapat lampu penerangan	
		Indra Juni	Adanya Petugas Keamanan	
			Terdapat lampu penerangan	
		Eka Agus Sugito	Terdapat Petugas	
			Terdapat lampu penerangan	
3	Kenyamanan	Ahmad Nadjam	Lebar Jembatan baik sehingga tidak menyebabkan pejalan kaki yang berlawanan arah bersentuhan	1. Lebar Jembatan baik sehingga tidak menyebabkan pejalan kaki yang berlawanan arah bersentuhan 2. Dimensi anak tangga tidak teralalu tinggi 3. Memiliki atap pelindung yang memadahi 4. Pemeliharaan dan Kebersihan terawat (bebas dari sampah maupun coretan) 5. Jumlah anak tangga tidak terlalu banyak
			Dimensi anak tangga memadahi atau tidak teralalu tinggi	
			Memiliki atap yang memadahi	
			Bebas dari sampah dan coretan	
		Fajar Sahrianto	Bersih dari sampah	
		Indra Juni	Ketinggian Jembatan	
			Jumlah Anak Tangga tidak terlalu banyak	
			Lebar lantai Jembatan	
			Pemeliharaan dan Kebersihan terawat	

			Atap pelindung	
		Eka Agus Sugito	Kebersihan Jembatan	
			Lebar Jembatan baik sehingga tidak menyebabkan pejalan kaki yang berlawanan arah bersentuhan	
			Ukuran Anak Tangga	
4	Kelancaran	Ahmad Nadjam	Tidak terdapat pedagang atau PKL di jembatan penyeberangan	1. Tidak terdapat pedagang atau PKL di jembatan penyeberangan 2. Tidak ada pengemis atau gelandangan atau pengamen di jembatan penyeberangan
			Tidak ada pengemis atau gelandangan di jembatan penyeberangan	
5	Daya Tarik / Design	Ahmad Nadjam	Design Jembatan menarik	1. Design dan warna jembatan menarik. 2. Dekorasi jembatan menarik sehingga menunjukkan ciri khas kota Bandarlampung. (Contoh : Siger).
		Indra Juni	Warna menarik	
			Arsitektur menarik	
		Eka Agus Sugito	Pengecatan	
			Dekorasi	
6	Waktu Penyeberangan	Fajar Sahrianto	Waktu untuk rute menggunakan JPO lebih singkat dibandingkan dengan melalui jalan biasa	-
7	Kemudahan	Indra Juni	Lokasi strategis	1. Lokasi Strategis 2. Jembatan penyeberangan mudah dicapai oleh semua orang termasuk penyandang disabilitas, usia lanjut, anak-anak, wanita hamil, dan orang sakit. 3. Waktu untuk rute menggunakan JPO lebih singkat dibandingkan dengan melalui jalan biasa.
			Konstruksi	
		Eka Agus Sugito	Aksesibilitas	
			Waktu untuk rute menggunakan JPO lebih singkat dibandingkan dengan melalui jalan biasa	
8	Hambatan	Indra Juni	Terdapat pengemis / pengamen / preman	-
			Terdapat pedagang asongan dan kaki lima	
9	Keterpaduan Sistem	Indra Juni	Dekat dengan Halte	1. Dekat dengan Halte 2. Dekat dengan Pangkalan Angkutan Umum
			Dekat dengan Pangkalan Angkutan Umum	

Sumber : Peneiti, 2020