

## **BAB II**

### **TINJAUAN PUSTAKA**

#### **2.1 Dokumen Perencanaan RTRW dan RDTR Terhadap Jalur Pejalan Kaki di Kawasan Margonda**

Pada bab ini akan dijelaskan mengenai kebijakan peraturan terkait jalur pejalan kaki khususnya pada Kawasan Margonda, Kota Depok. Kebijakan yang digunakan sebagai literatur merupakan dokumen rencana Kota Depok berupa dokumen RTRW (Rencana Tata Ruang Wilayah) Kota Depok serta RDTR (Rencana Detail Tata Ruang) Kota Depok.

##### **2.1.1 Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Depok**

Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) Kota Depok merupakan dokumen perencanaan yang bertujuan sebagai pengarah pembangunan di Kota Depok secara serasi, selaras, seimbang, berdaya guna, berhasil guna, berbudaya dan berkelanjutan serta meningkatkan kesejahteraan masyarakat yang berkeadilan. RTRW Kota Depok juga merupakan arahan lokasi investasi pembangunan yang dilaksanakan pemerintah kota, masyarakat, dan dunia usaha. Dokumen perencanaan tersebut juga menjelaskan perencanaan fungsi lahan yang disesuaikan dengan peruntukannya. Selain itu, dijelaskan juga perencanaan struktur ruang yang akan disediakan. Struktur ruang yang dimaksudkan merupakan sarana dan prasarana penunjang di Kota Depok. Salah satu perencanaan struktur ruang yang dibahas pada dokumen rencana tata ruang wilayah Kota Depok adalah rencana jaringan pejalan kaki. Rencana pengadaan jalur pejalan kaki pada RTRW Kota Depok terdapat pada rencana kawasan perkantoran swasta, kawasan pariwisata, jaringan jalan di pusat kegiatan kota serta sub pusat kegiatan kota. Selain itu, terdapat ketentuan umum pada peraturan zonasi yang diatur dalam rencana tata ruang wilayah Kota Depok. ketentuan umum penyediaan dan pemanfaatan prasarana dan sarana jaringan jalan khususnya pada jalur pejalan kaki diarahkan dengan ketentuan sebagai berikut:

- a. Kegiatan yang diperbolehkan berupa kegiatan pembangunan prasarana dan sarana jaringan jalan pejalan kaki, kegiatan penghijauan, dan perlengkapan fasilitas jalan dan/atau jalur pejalan kaki;

- b. Kegiatan yang diperbolehkan dengan syarat meliputi kegiatan pembangunan yang tidak mengganggu fungsi prasarana dan sarana jaringan jalan pejalan kaki; dan
- c. Kegiatan yang tidak diperbolehkan meliputi kegiatan pembangunan yang dapat mengganggu fungsi dan peruntukan jaringan jalan pejalan kaki.

Pada indikasi program rencana tata ruang wilayah Kota Depok khususnya pada kawasan Margonda Raya, terdapat 2 (dua) program utama perencanaan jalur pejalan kaki yaitu pada perwujudan kawasan perkantoran serta perwujudan kawasan pariwisata. Perwujudan kawasan perkantoran terdapat penataan parkir, penyediaan RTH dan jalur pejalan kaki yang terdapat di kawasan margonda, waktu pelaksanaan dilakukan pada tahap 2 (dua) yaitu pada tahun 2017 sampai 2021 dengan sumber dana bersumber dari APBD serta swasta dan instansi terkait pengembangannya adalah BAPPEDA, DKP dan swasta. Selanjutnya, program utama dalam perwujudan kawasan pariwisata terdapat program dengan memperhatikan teknis parkir, jalur pejalan kaki serta penyediaan RTH. Program utama tersebut terdapat pada kawasan Margo City di Jalan Margonda Raya Kecamatan Beji, Depok Town Square di Jalan Margonda Raya Kecamatan Beji serta ITC Depok di Jalan Margonda Raya Kecamatan Pancoran Mas. Tahap pelaksanaan kawasan tersebut adalah pada tahap 4 (empat) di tahun 2027-2031 dengan sumber dana berasal dari dana APBD dan swasta serta Instansi pelaksana yaitu BAPPEDA, DISPORSENBUD, DISHUB, DKP.

### **2.1.2 Rencana Detail Tata Ruang Kota Depok**

Dokumen RDTR Kota Depok merupakan dokumen perencanaan penataan ruang oleh pemerintah daerah Kota Depok meliputi penyusunan dan penetapan rencana tata ruang wilayah, rencana detail tata ruang termasuk peraturan zonasi ditetapkan dengan peraturan daerah Kota Depok. Penataan ruang adalah suatu sistem proses perencanaan tata ruang, pemanfaatan ruang, dan pengendalian pemanfaatan ruang. Prasarana kota merupakan kelengkapan dasar fisik yang memungkinkan kawasan permukiman perkotaan dapat berfungsi sebagaimana mestinya, yang meliputi jalan, saluran air minum, saluran air limbah, saluran air hujan, pembuangan sampah, jaringan gas, jaringan listrik dan telekomunikasi. Jalan adalah prasarana transportasi darat yang meliputi segala bagian jalan, termasuk

pada bangunan pelengkap dan perlengkapannya yang diperuntukan bagi lalu lintas, yang berada pada permukaan tanah, di atas permukaan tanah, di bawah permukaan tanah atau air, serta di atas permukaan air, kecuali jalan kereta api, jalan lori dan jalan kabel. Pada RDTR dan Peraturan Zonasi Kota Depok ruas jalan Margonda Raya memiliki fungsi jalan yaitu arteri primer, jalan arteri primer adalah jalan yang menghubungkan secara berdaya guna antar Pusat Kegiatan Nasional (PKN) atau antar Pusat Kegiatan Nasional dengan Pusat Kegiatan Wilayah (PKW).

Jalan Margonda Raya pada rencana detail tata ruang Kota Depok juga direncanakan memiliki fasilitas Gedung parkir yang diintegrasikan dengan pengelolaan angkutan umum (sistem park and ride) pada terminal/stasiun antar moda pada pusat-pusat kegiatan, stasiun angkutan jalan rel, shelter angkutan massal jalan raya dan terminal umum jalan raya. Berkenaan dengan hal tersebut, pada sekitar Jalan Margonda Raya Kota Depok juga terdapat terminal serta stasiun antar moda seperti stasiun *commuter line*. Maka pengadaan gedung parkir di Jalan Margonda Raya tersebut sangat tepat. Selain gedung parkir, Jalan Margonda Raya juga direncanakan untuk disediakan halte yang bertujuan untuk mempermudah masyarakat Kota Depok untuk mengintegrasikan angkutan umum.

Sistem jalur pejalan kaki juga merupakan salah satu prasarana yang direncanakan dalam RDTR Kota Depok, dalam rencana pengembangannya jalur pejalan kaki berupa trotoar di sepanjang Jalan Margonda Raya yang memiliki rute angkutan umum tetap. Rencana pengembangan jalur pejalan kaki berupa penyeberangan sebidang meliputi:

- a. Penyeberangan zebra bisa dipasang di kaki persimpangan tanpa pilar atau ruas/link
- b. Penyeberangan zebra berada di persimpangan dengan lampu pengatur lalu lintas, pemberian waktu penyeberangan menjadi satu kesatuan dengan lampu pengatur lalu lintas persimpangan
- c. Penyeberangan zebra berada di persimpangan tidak diatur dengan lampu pengatur lalu lintas, maka kriteria batas kecepatan adalah kurang dari 40 km/jam

- d. Zona Selamat Sekolah berupa penyeberangan zebra meliputi PAUD, TK, SD/MI, SMP/MTS dan SMA/MA dilengkapi dengan fasilitas perlengkapan jalan
- e. Penyeberangan pelican pada jalan dengan kecepatan operasional rata-rata lalu lintas kendaraan lebih dari 40 km/jam (empat puluh kilometer per jam)

Rencana pengembangan jalur pejalan kaki berupa penyeberangan tak sebidang meliputi jembatan penyeberangan, apabila berada pada ruas jalan dimana frekuensi terjadinya kecelakaan melibatkan pejalan kaki cukup tinggi dan berada pada ruas jalan yang mempunyai arus lalu lintas dan arus pejalan kaki yang cukup. Rencana pengembangan jembatan penyeberangan orang di Jalan Margonda Raya meliputi:

- a. Jalan Margonda Raya depan Kantor Pemda Depok – Bank Jabar Banten
- b. Jalan Margonda Raya depan ITC Depok – Saladdin Square
- c. Jalan Margonda Raya depan D Mall – Indeks Furniture
- d. Jalan Margonda Raya depan Depok Town Square – Margo City Depok
- e. Jalan Margonda Raya depan Universitas Gunadarma
- f. Jalan Margonda Raya depan RM Kabayan – Margonda Residence
- g. Jalan Margonda Raya depan Kampus Universitas Indonesia – Tugu Selamat Datang.

Kajian atau materi literatur dokumen perencanaan Kota Depok digunakan sebagai acuan dalam penguat argumen Kawasan Margonda sebagai PPK serta fungsi kawasan Margonda sebagai kawasan perdagangan dan jasa. Literatur tersebut juga digunakan sebagai penjelasan mengenai fungsi Kawasan Margonda yang merupakan kawasan perdagangan dan jasa, sehingga pengadaan jalur pejalan kaki atau peningkatan fasilitas pejalan kaki sangat perlu dilakukan pada kawasan tersebut. Selain itu, literatur tersebut digunakan sebagai penguat adanya perencanaan jalur pejalan kaki di Kawasan Margonda.

## **2.2 Kawasan Pusat Kota**

Kota menurut Max Weber yang terdapat dalam Nurpiena (2015) merupakan suatu tempat yang penghuninya dapat memenuhi sebagian besar kebutuhan ekonominya di pasar lokal. Ciri kota adalah adanya pasar sebagai benteng serta mempunyai sistem hukum tersendiri dan bersifat cosmopolitan. Dalam Bahasa

Inggris pengertian kota lebih jelas serta memiliki 3 kata yang menunjuk pada pengertian kota, yaitu *town*, *city*, dan *urban*. Pengertian Kota adalah suatu wadah yang memiliki batasan administrasi wilayah seperti kotamadya dan kota administratif. Kota juga berarti suatu lingkungan kehidupan perkotaan yang mempunyai ciri non agraris, misalnya ibukota kabupaten, ibukota kecamatan yang berfungsi sebagai pusat pertumbuhan dijelaskan dalam Peraturan Mendagri RI No. 4/ 1980.

Pusat kota adalah titik atau tempat atau daerah pada suatu kota yang memiliki peran sebagai pusat dari segala pelayanan kegiatan kota, antara lain politik, sosial budaya, ekonomi dan teknologi (Yunus, 2002: 107). Menurut Surtiani (2006) Kawasan pusat kota pada umumnya merupakan pusat kegiatan ekonomi (perdagangan dan industri), pusat pemerintahan maupun pusat kegiatan budaya dan pariwisata. Dengan adanya peningkatan ekonomi saat ini mengakibatkan pusat-pusat kota tersebut menjadi sasaran investasi atau penanaman modal masyarakat baik dalam skala besar maupun kecil (*sector informal*). Dengan didukung oleh kebijakan ekonomi suatu daerah akan mendorong pertumbuhan ekonomi suatu daerah. Hal ini akan menyebabkan perkembangan kegiatan di pusat kota berjalan sangat pesat.

Dalam model struktur kota menurut teori Pusat Berganda (*Multiple Nuclei*) yang dirumuskan oleh C. Harris dan E. Ullman menyebutkan salah satu zona keruangan pada teori tersebut yaitu zona 1 berupa *central business district (CBD)* yang berupa pusat kota yang menampung sebagian besar kegiatan kota. Zona ini berupa pusat fasilitas transportasi dan di dalamnya terdapat distrik spesialisasi pelayanan, seperti “retailing” distrik khusus perbankan, pusat hiburan, dan lain-lain. Dengan adanya teori tersebut menyebabkan pentingnya ketersediaan fasilitas jalur pejalan kaki sebagai salah satu fasilitas penunjang transportasi sebagai penghubung antar titik potensial sarana dan prasarana pelayanan di Pusat Kota.

### **2.3 Kawasan Perdagangan dan Jasa**

Menurut UU No. 7 Tahun 2014 tentang Perdagangan diartikan sebagai tatanan kegiatan yang terkait dengan transaksi barang dan/ atau jasa di dalam negeri dan melampaui batas wilayah negara dengan tujuan pengalihan hak atas barang

dan/atau jasa untuk memperoleh imbalan atau kompensasi. Menurut Chapin (1997) dalam Arifia (2017), menyebutkan jenis kegiatan perdagangan antara lain adalah pertokoan dan dealer, sedangkan kegiatan jasa antara lain adalah perkantoran, keuangan, asuransi, hotel, restoran, dan rekreasi. Sedangkan Kyle (2000) dalam Arifia (2017) menyebutkan bahwa kegiatan perdagangan dan jasa ini secara umum dapat digolongkan ke dalam *commercial real estate* yaitu pada jenis *office building* (penyedia jasa) dan *retail property* (area komersil/ perdagangan produk). Teori penetapan pusat perdagangan dan jasa (situs perencanaan kota Indonesia) dalam Maisarina (2017), adalah:

- a. interaksi spasial, adanya wilayah yang saling melengkapi, kesempatan berinteraksi, kemudahan transfer dalam ruang.
- b. fasilitas perdagangan sesuai dengan lokasi dan skala pelayanan, yaitu Nucleation (Daerah pusat pusat perdagangan berkelompok), Ribbons (Daerah perdagangan sepanjang jalan), specialized Area (Daerah-daerah perdagangan khusus).
- c. Hirarki kawasan perdagangan dikategorikan menjadi lima bagian sebagai berikut Pusat Regional, Pusat Sub Regional, Pusat Distrik atau komunitas, Pusat lingkungan, dan pusat lokal.

Dalam perkembangannya, kegiatan perdagangan dan jasa sangat berpengaruh terhadap pertumbuhan serta perkembangan suatu kota. Suatu kota dapat berkembang diiringi dengan kegiatan ekonomi yang terus mengalami peningkatan serta kemajuannya. Menurut Jayadinata (1999) dalam Arifia (2017), dalam perkembangan kegiatan suatu kawasan dapat dilihat dari peningkatan sarana prasarana yang menandakan perkembangan jumlah kegiatan serta perluasan skala pelayanan yang ditunjukkan dengan jangkauan kegiatan yang semakin luas dilihat dari asal barang dan target pemasaran (konsumen).

Literatur Kawasan perdagangan dan jasa digunakan sebagai penguat bahwa wilayah kawasan margonda merupakan kawasan perdagangan dan jasa dengan menyamakan antara definisi serta kondisi eksisting yang terdapat di Kawasan Margonda. Berdasarkan dokumen perencanaan Kota Depok, Kawasan Margonda merupakan salah satu kawasan perdagangan dan jasa. Hal tersebut dibuktikan

dengan terdapatnya beberapa ruko serta pertokoan di sepanjang Jalan Margonda. Selain itu, pada RTRW Kota Depok Kawasan Margonda juga direncanakan sebagai pemicu perkembangan aktivitas ekonomi. Oleh karena itu, dapat dikatakan bahwa Kawasan Margonda merupakan Kawasan perdagangan dan jasa dilihat dari sisi kondisi eksisting serta dokumen perencanaan Kota Depok.

#### **2.4 Jalur Pejalan Kaki**

Jalur pejalan kaki atau yang sering disebut dengan jalur pedestrian merupakan salah satu infrastruktur penunjang dalam transportasi publik. Pedestrian berasal dari Bahasa Yunani *pedos* yang berarti kaki. Pedestrian juga berasal dari bahasa Latin *pedester-* pedestris yaitu orang yang berjalan kaki atau pejalan kaki, sehingga pedestrian dapat diartikan sebagai pejalan kaki atau orang yang berjalan kaki. Pejalan kaki adalah orang yang melakukan perjalanan dari suatu tempat /asal (*origin*) tanpa kendaraan, untuk mencapai tujuan atau tempat (*destination*) atau dengan maksud lain. Menurut Rubeinstein (1992) jalan merupakan media di atas bumi yang memudahkan manusia dalam tujuan berjalan, maka pedestrian dalam hal ini memiliki arti pergerakan atau perpindahan orang atau manusia dari satu tempat sebagai asal (*origin*) ke tempat lain sebagai tujuan (*destination*) dengan berjalan kaki. Jalur pejalan kaki harus memperhatikan beberapa elemen yang menjadi pertimbangan dalam penyediaannya, dimana elemen-elemen tersebut juga dapat menjadi salah satu faktor yang menunjang kenyamanan pengguna jalur pejalan kaki tersebut. Elemen-elemen yang perlu diperhatikan dalam perencanaan keamanan pedestrian adalah:

- Desain jalan dan jalur pedestrian: desain jalan untuk pejalan kaki harus nyaman dan aman serta memiliki daya tarik agar orang merasa betah melaluinya.
- Kecepatan dan kepadatan: keamanan pejalan kaki salah satunya agar terhindar dari kecelakaan lalu lintas. Pada jalan yang memiliki kecepatan dan kepadatan lalu lintas yang tinggi harus memiliki barrier pada jalur pedestrian. Barrier ini dapat berupa pepohonan, pot bunga, dan adanya jarak antara jalur pedestrian dengan jalan raya.

- Pemilihan perencanaan jalur pedestrian yang berkesinambungan: hal ini berhubungan dengan perencanaan kawasan yang mampu menyatukan elemen-elemen yang ada disekitarnya menjadi satu kesatuan.
- Kondisi musim: akibat sering berubahnya musim maka jalur pedestrian harusnya mampu mengantisipasinya dengan memperhitungkan faktor alam yang mampu mempengaruhi aktivitas-aktivitas orang yang melewatinya.
- Waktu: Jalur pedestrian digunakan untuk berjalan kaki baik siang maupun malam hari. Untuk itu perlu adanya pemikiran untuk mengolah jalur pedestrian agar aktivitas yang berhubungan dengan waktu dapat berjalan lancar dengan tersedianya fasilitas yang membuat nyaman orang yang melaluinya

#### **2.4.1 Jenis Pejalan Kaki**

Jenis sarana perjalanan pejalan kaki menurut Rubenstein (1987) mengungkapkan bahwa terdapat 4 (empat) kategori pejalan kaki yaitu:

- a. Pejalan kaki penuh, yaitu mereka yang menggunakan moda pejalan kaki sebagai moda utama, sepenuhnya digunakan dari tempat asal sampai tujuan, antara lain karena jaraknya dekat, berjalan sambil berekreasi lebih mudah dengan berjalan kaki.
- b. Pejalan kaki pemakai kendaraan umum, yaitu mereka yang berjalan kaki sebagai moda antara, dari tempat asal ke tempat kendaraan umum, pada perpindahan rute Kendaraan umum atau dari pemberhentian kendaraan umum ke tujuan akhir.
- c. Pejalan kaki pemakai kendaraan pribadi dan kendaraan umum, yaitu mereka yang menggunakan moda jalan kaki sebagai moda antara, dari tempat parkir kendaraan pribadi ke pemberhentian kendaraan umum dan ke tempat tujuan akhir.
- d. Pejalan kaki pemakai kendaraan pribadi penuh, mereka menggunakan moda jalan kaki sebagai moda antara tempat parkir kendaraan pribadi ke tujuan akhir yang hanya bisa dilalui dengan berjalan kaki.

Dari keempat jenis pejalan kaki tersebut, masing-masing pejalan kaki memiliki karakteristiknya tersendiri serta kebutuhan para pejalan kaki untuk berjalan kaki.

#### **2.4.2 Fasilitas Jalur Pejalan Kaki**

Dalam SE Menteri PUPR mengenai perencanaan teknis fasilitas pejalan kaki tahun 2018, dijelaskan mengenai prinsip perencanaan fasilitas jalur pejalan kaki, prinsip tersebut sekurang-kurangnya memenuhi kaidah sebagai berikut:

- a. memenuhi aspek keterpaduan sistem, dari penataan lingkungan, sistem transportasi, dan aksesibilitas antar kawasan;
- b. memenuhi aspek kontinuitas, yaitu menghubungkan antara tempat asal ke tempat tujuan, dan sebaliknya;
- c. memenuhi aspek keselamatan, keamanan, dan kenyamanan;
- d. memenuhi aspek aksesibilitas, dimana fasilitas yang direncanakan harus dapat diakses oleh seluruh pengguna, termasuk oleh pengguna dengan berbagai keterbatasan fisik.

Fasilitas pejalan kaki merupakan fasilitas pada ruang milik jalan yang disediakan untuk pejalan kaki, antara lain dapat berupa trotoar, penyeberangan jalan di atas jalan (jembatan), pada permukaan jalan, dan di bawah jalan (terowongan). Sedangkan terdapat pula fasilitas pendukung pejalan kaki yang dimaksudkan adalah seluruh bangunan pelengkap pada ruang milik jalan yang disediakan untuk pejalan kaki guna memberikan pelayanan demi kelancaran, keamanan dan kenyamanan, serta keselamatan bagi pejalan kaki, yang dapat berupa bangunan pelengkap petunjuk informasi maupun alat penunjang lainnya. Terdapat 4 kelengkapan fasilitas pejalan kaki yaitu fasilitas utama, fasilitas pejalan kaki untuk pengguna berkebutuhan khusus, fasilitas pejalan kaki sementara pada areal konstruksi serta fasilitas pendukung. Berikut penjelasan lebih lengkapnya:

- a. Fasilitas Utama

Fasilitas utama terdiri atas komponen:

- a) jalur pejalan kaki (trotoar);
- b) penyeberangan, yang terdiri dari:
  - i. penyeberangan sebidang;

- ii. penyeberangan tidak sebidang berupa overpass (jembatan) dan underpass (terowongan).
- b. Fasilitas pejalan kaki untuk pengguna berkebutuhan khusus  
Kebutuhan fasilitas untuk orang dengan kebutuhan khusus termasuk di dalamnya orang yang berjalan dengan alat bantu seperti kursi roda, tongkat, kruk dan lain-lain membutuhkan desain fasilitas pejalan kaki yang tanpa halangan. Kebutuhan dari pejalan kaki dengan kebutuhan khusus sangatlah tergantung dari lebar alat bantu yang digunakan oleh pejalan kaki berkebutuhan khusus tersebut.
  - c. Fasilitas pejalan kaki sementara pada areal konstruksi  
Perencanaan fasilitas pejalan kaki yang melalui suatu areal pekerjaan konstruksi sangat penting, khususnya di daerah perkotaan dan pinggiran kota. Beberapa hal yang perlu diperhatikan terkait dengan masalah keselamatan pejalan kaki, antara lain:
    - a) perlunya pemisahan pejalan kaki dari konflik dengan kendaraan di lokasi pekerjaan, peralatan, serta pelaksanaan pekerjaan;
    - b) pemisahan pejalan kaki dari konflik dengan arus kendaraan di sekitar lokasi pekerjaan;
    - c) menyediakan fasilitas bagi pejalan kaki yang aman, selamat, mudah diakses, serta lajur berjalan yang nyaman dan sedekat mungkin;
    - d) jenis fasilitas yang disediakan adalah trotoar ataupun jalan setapak.
  - d. Fasilitas pendukung  
Fasilitas pendukung pada jalur pejalan kaki terdiri dari:
    - a) Rambu dan marka  
Rambu diletakan pada jalur fasilitas, pada titik interaksi sosial, pada jalur dengan arus orang padat, dengan besaran sesuai kebutuhan, dan bahan yang digunakan terbuat dari bahan yang memiliki daya tahan yang tinggi, dan tidak menimbulkan efek silau.
    - b) Pengendali Kecepatan  
Pengendali kecepatan adalah fasilitas untuk memaksa pengendara menurunkan kecepatan kendaraan saat mendekati fasilitas penyeberangan atau lokasi tertentu. Dengan adanya penurunan

kecepatan tersebut, diharapkan pejalan kaki dapat menyeberang dengan lebih aman.

c) Lapak Tunggu

Lapak tunggu merupakan fasilitas untuk berhenti sementara pejalan kaki dalam melakukan penyeberangan.

d) Lampu Penerangan Fasilitas Pejalan Kaki

Lampu penerangan fasilitas pejalan kaki adalah untuk memberikan pencahayaan pada malam hari agar area fasilitas pejalan kaki dapat lebih aman dan nyaman. Lampu penerangan diletakkan pada jalur fasilitas.

e) Pagar Pengaman

Pagar pengaman ditempatkan pada titik tertentu yang berbahaya dan memerlukan perlindungan.

f) Pelindung/peneduh

Jenis pelindung/ peneduh disesuaikan dengan fasilitas pejalan kaki dapat berupa: pohon pelindung, atap, dan lain sebagainya.

g) Jalur Hijau

Jalur hijau diletakkan pada jalur fasilitas

h) Tempat Duduk

Penempatan tempat duduk pada fasilitas pejalan kaki dimaksudkan untuk meningkatkan kenyamanan pejalan kaki. Tempat duduk diletakkan pada jalur fasilitas dan tidak boleh mengganggu pergerakan pejalan kaki.

i) Tempat Sampah

Tempat sampah diletakkan pada jalur fasilitas. Penempatan tempat sampah pada fasilitas pejalan kaki hanya untuk menampung sampah yang dihasilkan oleh pejalan kaki dan bukan untuk menampung sampah rumah tangga di sekitar fasilitas pejalan kaki.

j) Halte

Halte bus diletakkan pada jalur fasilitas sehingga tidak mengurangi lebar efektif jalur pejalan kaki.

k) Drainase

Drainase terletak berdampingan atau di bawah dari fasilitas pejalan kaki. Drainase berfungsi sebagai penampung dan jalur aliran air pada fasilitas pejalan kaki. Keberadaan drainase akan dapat mencegah terjadinya banjir dan genangan-genangan air pada saat hujan.

1) Bolar

Pemasangan bolar dimaksudkan agar kendaraan bermotor tidak masuk ke fasilitas pejalan kaki sehingga pejalan kaki merasa aman dan nyaman bergerak.

### **2.4.3 Fungsi Jalur Pejalan Kaki**

Jalur pejalan kaki merupakan salah satu fasilitas penunjang yang digunakan sebagai tempat masyarakat melakukan aktivitas berjalan kaki. Appleyard (1981) dalam Sanjaya (2017) mengungkapkan tentang aktifitas yang terjadi di jalan, bahwa jalan adalah pusat sosial suatu kota dimana masyarakat berkumpul, tetapi juga sekaligus merupakan saluran pencapaian dan sirkulasi. Menurut Nooriman (2014) Di kota- kota besar Negara- Negara maju, aktivitas jalan kaki didukung oleh fasilitas kawasan yang lengkap dan menjadi suatu aktivitas yang populer, bahkan menjadi hobi sebagian masyarakatnya. Hal ini karena pedestrian disana dilandasi oleh hal- hal yang positif, antara lain:

1. Pedestrian dapat menumbuhkan aktivitas yang sehat, sehingga mengurangi kerawanan kriminalitas.
2. Pedestrian dapat menghadirkan suasana lingkungan yang spesifik, unik dan dinamis di kawasan kota.
3. Pedestrian merupakan daerah yang menarik untuk berbagai kegiatan sosial, seperti bernostalgia, pertemuan mendadak, berekreasi, bertegur sapa, dan sebagainya.
4. Pedestrian berfungsi sebagai penurun tingkat pencemaran udara dan polusi suara, karena berkurangnya kendaraan yang lewat dan vegetasi yang tumbuh dengan baik.
5. Pedestrian dapat berkembang menjadi kawasan bisnis yang menarik, juga sebagai tempat kegiatan promosi, pameran, periklanan, kampanye, dan sebagainya.

Rapoport (1977) dalam Sanjaya (2017) mengklasifikasikan kegiatan yang terjadi di jalan dan jalur pejalan kaki sebagai berikut:

- a. Pergerakan non pedestrian, yaitu segala bentuk kendaraan beroda dan alat angkut lainnya
- b. Aktivitas pedestrian, meliputi aktivitas pedestrian yang dinamis atau bergerak sebagai manifestasi fungsi transportasi dan aktivitas pedestrian yang statis seperti duduk dan sebagainya.

Menurut Rappoport (Mouden,1987) juga, bahwa semua aktivitas termasuk aktivitas pedestrian mengandung empat hal yaitu :

- a. Aktivitas yang sebenarnya: berjalan, makan, dan lain-lain.
- b. Cara melakukan: berjalan di jalur pedestrian, makan di rumah, dan lain-lain.
- c. Aktivitas tambahan terkait dalam satu kesatuan sistem aktivitas seperti: berjalan sambil melihat etalase toko (window shopping).
- d. Makna dari aktivitas: menghayati lingkungan dan lain sebagainya.

#### **2.4.4 Unsur – unsur Keamanan dan Kenyamanan Jalur Pejalan Kaki**

Menurut Maslow (1968) ketika kebutuhan fisiologis telah terpenuhi maka akan muncul kebutuhan akan keamanan. Diantaranya; *physical security* (aman dari kejahatan dan agresi), *security of employment* (keselamatan kerja), *security of revenues and resources* (keamanan sumber daya), *moral and physiological security* (keamanan fisiologis), *familial security* (keamanan keluarga), *security of health* (keamanan kesehatan), dan *security of personal property against crime* (keamanan kekayaan pribadi dari kejahatan). Menurut Hakim (2006) keamanan merupakan masalah terpenting, karena ini dapat mengganggu dan menghambat aktivitas yang akan dilakukan. Keamanan bukan saja berarti dari segi kejahatan (kriminal), tapi juga termasuk kekuatan konstruksi, bentuk ruang dan kejelasan fungsi. Dari penjelasan diatas unsur- unsur yang masuk dalam faktor keamanan gerak pada trotoar yaitu, tinggi pijakan/elevasi uptrade (kereb/cansten) pada konstruksi trotoar serta material penutup lantai trotoar. Selain keamanan, kenyamanan suatu jalur pejalan kaki juga harus di perhatikan. Hal tersebut dikarenakan kenyamanan suatu jalur pejalan kaki merupakan salah satu faktor penting dalam kelancaran berjalan

kaki. Dengan jalur pejalan kaki yang nyaman, maka para pejalan kaki tidak akan menyesal dengan berjalan kaki serta masyarakat yang awalnya enggan untuk berjalan kaki dapat tertarik pula untuk berjalan kaki dengan melihat jalur pejalan kaki yang nyaman. Selain itu, jalur pejalan kaki yang nyaman juga dapat meningkatkan tingkat kebahagiaan pejalan kaki. Menurut Niniek Anggriani (2009) faktor-faktor yang mempengaruhi kenyamanan diantaranya:

- a. Sirkulasi: kenyamanan dapat berkurang akibat sirkulasi yang kurang baik, misalnya kurangnya kejelasan sirkulasi, penggunaan fungsi ruang sirkulasi yang berbeda (misal trotoar dijadikan tempat berjualan), tidak jelasnya pembagian ruang antara sirkulasi pejalan kaki dan sirkulasi kendaraan. Untuk hal tersebut, hendaknya diadakan pembagian sirkulasi antara manusia dan kendaraan.
- b. Gaya alam dan iklim: radiasi matahari dapat mengurangi kenyamanan terutama pada daerah tropis khususnya di siang hari. Curah hujan sering menimbulkan gangguan terhadap aktivitas manusia di luar. Maka diperlukan adanya peneduh.
- c. Keamanan: keamanan yang ditujukan bagi pejalan kaki baik dari unsur kejahatan maupun faktor lain.
- d. Kebersihan: segala sesuatu yang bersih akan menambah daya tarik, juga akan menambah kenyamanan pejalan kaki karena bebas dari kotoran sampah dan bau-bauan yang tidak menyenangkan. Untuk memenuhi hal tersebut kiranya perlu ditempatkan dan disediakan bak sampah.
- e. Keindahan: kenyamanan disini mencakup masalah kepuasan batin dan panca indera sehingga rasa nyaman dapat diperoleh. Sulit untuk menilai suatu keindahan, setiap orang memiliki persepsi yang berbeda terhadap sesuatu yang dikatakan indah. Penyediaan Prasarana Dan Sarana Ruang Pejalan Kaki di Kawasan Perkotaan.

#### **2.4.5 Faktor-faktor Masyarakat dalam Menggunakan Jalur Pejalan Kaki**

Berjalan kaki merupakan kegiatan berpindah tempat dari satu tempat asal tanpa menggunakan kendaraan untuk mencapai tujuan atau tempat atau dengan maksud lain. Berjalan kaki masuk kedalam salah satu moda transportasi *Non Motorized Transportation* atau moda transportasi tidak bermotor. Selain berjalan

kaki, moda transportasi NMT lainnya adalah bersepeda. Keputusan untuk berjalan kaki sebagai pilihan dipengaruhi oleh faktor psikologis, sosial dan faktor fisik. Bagaimanapun juga keputusan untuk memilih rute perjalanan ataupun menentukan tujuan perjalanan juga dipengaruhi oleh karakteristik jalur dan tempat tujuan. Misal, seseorang memutuskan untuk berjalan kaki berdasarkan efektivitasnya sendiri, dukungan sosial, kondisi fisik, dan seterusnya.

Menurut Rapoport (1977) dalam Martiningrum (2011) moda jalan kaki mempunyai kelebihan, yaitu kecepatan yang rendah, sehingga dapat menguntungkan karena dapat mengamati objek secara detail, serta lebih mudah menyadari lingkungan sekitarnya. Berjalan kaki juga merupakan sarana transportasi yang dapat menghubungkan antar satu fungsi di kawasan yang satu dengan fungsi di kawasan yang lain, misalnya kawasan perdagangan, kawasan budaya, dan kawasan permukiman, sehingga dengan berjalan kaki menjadikan suatu kota menjadi lebih manusiawi. Menurut Martiningrum (2011) terdapat 2 kategori intensi masyarakat dalam memilih aktivitas berjalan kaki yaitu berjalan rekreatif (*recreational walking*) dan berjalan sebagai perantara (*instrumental walking*). *Recreational walking* bertujuan untuk suatu kesenangan, berkecukupan, olahraga, peningkatan kesehatan, dan aktivitas fungsional lainnya. Jenis berjalan seperti ini dapat dilakukan secara individu maupun terorganisir seperti klub jalan sehat. Sedangkan *instrumental walking* adalah aktivitas berjalan yang dilakukan bukan karena maksud rekreasi ataupun aktivitas fisik tertentu, namun dilakukan karena merupakan hasil aktivitas utama atau rutinitas yang lain seperti berjalan ke tempat kerja, dan tujuan lainnya. Faktor-faktor yang mempengaruhi jarak tempuh seseorang dalam berjalan kaki menurut Untermann (1984) dalam Ardyanti (2019) adalah sebagai berikut:

1. Waktu

Waktu berjalan kaki pada waktu tertentu mempengaruhi panjang maupun jarak yang mampu ditempuh. Misalnya berjalan kaki pada saat rekreasi mempunyai jarak yang relatif jauh. Sedangkan saat berbelanja terkadang dapat dilakukan selama 2 jam bahkan lebih yang setara dengan jarak 2 mil atau lebih tanpa disadari sepenuhnya oleh pelaku pejalan kaki.

## 2. Kenyamanan

Kenyamanan dari pejalan kaki di pengaruhi oleh faktor cuaca dan jenis aktivitas. Cuaca yang buruk akan mengurangi keinginan orang untuk berjalan kaki. Sedangkan seperti pada Indonesia yang beriklim tropis, dengan cuaca yang cukup panas sangat mempengaruhi minat serta kenyamanan orang berjalan kaki.

## 3. Ketersediaan kendaraan bermotor

Ketersediaannya kendaraan bermotor yang memadai dalam hal penempatan penyediaannya mampu mendorong orang untuk berjalan lebih jauh dibandingkan dengan apabila tidak tersedianya fasilitas tersebut.

## 4. Pola tata guna lahan

Pada daerah dengan penggunaan lahan campuran (mixed use), yang banyak dapat ditemui di pusat kota, perjalanan dengan berjalan kaki dapat dilakukan lebih cepat dibandingkan perjalanan dengan kendaraan bermotor, karena ketika menggunakan kendaraan bermotor tidak dapat berhenti setiap saat. Berjalan pada guna lahan campuran mendorong orang untuk berjalan kaki karena dengan adanya fasilitas seperti penyediaan tempat duduk, kios makanan minuman ringan dan sebagainya dapat mengurangi perasaan lelah.

## 5. Tujuan perjalanan

Tujuan akan mempengaruhi lama perjalanan seseorang, kegiatan rekreasi dan berbelanja akan lebih lama daripada tujuan untuk berbelanja dan pejalan kaki akan memilih rute yang lebih singkat.

## 6. Faktor kemudahan pencapaian

Fasilitas dengan tingkat pencapaian yang mudah akan menyebabkan pejalan kaki untuk mengakses fasilitas tersebut lebih cepat.

Literatur terkait jalur pejalan kaki digunakan sebagai penjelasan dalam menggambarkan jalur pejalan kaki yang baik serta definisi jalur pejalan kaki

menurut para ahli serta peraturan perundang-undangan. Selain itu, literatur tersebut juga digunakan sebagai penjelasan terkait fungsi serta jenis-jenis jalur pejalan kaki. literatur jalur pejalan kaki juga digunakan sebagai penjelasan terkait standar serta ketentuan pengadaan jalur pejalan kaki yang sesuai. Penjelasan terkait jalur pejalan kaki sangat penting dalam penelitian ini, hal tersebut dikarenakan jalur pejalan kaki merupakan aspek utama serta objek penting dalam penelitian ini. Oleh karena itu, perlu adanya penjelasan lebih lanjut terkait jalur pejalan kaki.

## **2.5 Jalur Pejalan Kaki di Perkotaan**

Berjalan kaki merupakan salah satu kegiatan yang dapat menjadi salah satu ciri dari kehidupan masyarakat urban yang modern, berjalan kaki dapat menjadi opsi pertama yang digunakan untuk berpindah hal tersebut dikarenakan berjalan kaki adalah kegiatan yang tidak membutuhkan biaya (ITDP,2019). Kawasan perkotaan di Indonesia cenderung mengalami permasalahan tipikal, yang menyebabkan pengelolaan ruang kota makin berat. Meningkatnya tekanan kebutuhan akan kegiatan di perkotaan yang tidak diimbangi oleh keserasian penataan ruang-ruang kota mengakibatkan menurunnya kualitas lingkungan di perkotaan seperti bertambahnya bangunan-bangunan yang melanggar KDB/KLB sehingga mereduksi fungsi lain seperti trotoar dan pedestrian, memadatnya sirkulasi kendaraan yang makin parah membuat pengendara motor roda dua memanfaatkan trotoar sebagai jalan yang dilalui pejalan kaki untuk menghindari macet. Oleh karena itu, perlu adanya perencanaan khusus jalur pejalan kaki di kawasan perkotaan sebagai salah satu upaya untuk mewujudkan ruang kota yang nyaman dan aman yang dapat mendorong masyarakat untuk lebih senang melakukan aktivitasnya dengan berjalan kaki daripada dengan menggunakan kendaraan bermotor. Berdasarkan pada pedoman penyediaan dan pemanfaatan prasarana dan sarana ruang pejalan kaki di perkotaan, standar penyediaan fasilitas pelayanan jalur pejalan kaki di perkotaan meliputi:

### **2.5.1 Fasilitas Prasarana Ruang Jalur Pejalan Kaki**

- a. Penyeberangan Sebidang
  - Penyeberangan Zebra

Dipasang di kaki persimpangan tanpa alat pemberi isyarat lalu lintas atau di ruas jalan, apabila persimpangan diatur dengan lampu pengatur lalu lintas, pemberian waktu penyeberangan bagi pejalan kaki menjadi satu kesatuan dengan lampu pengatur lalu lintas persimpangan.

- **Penyeberangan Pelikan**

Dipasang pada ruas jalan, minimal 300 meter dari persimpangan, atau pada jalan dengan kecepatan operasional rata-rata lalu lintas kendaraan >40 km/jam.

b. **Penyeberangan Tidak Sebidang**

- **Elevated/Jembatan**

Digunakan apabila jenis jalur penyeberangan tidak dapat menggunakan penyeberangan zebra, pelikan sudah mengganggu lalu lintas kendaraan yang ada, pada ruas jalan dengan frekuensi terjadinya kecelakaan pejalan kaki yang cukup tinggi.

- **Underground/terowongan**

Underground/terowongan digunakan apabila jenis jalur penyeberangan dengan menggunakan elevated/jembatan tidak dimungkinkan untuk diadakan serta lokasi lahan atau medan memungkinkan untuk dibangun underground/terowongan.

c. **Marka Untuk Penyeberangan**

Marka jalan untuk penyeberangan pejalan kaki dinyatakan dalam bentuk:

- Zebra cross, yaitu marka berupa garis-garis utuh yang membujur tersusun melintang jalur lintas.
- Marka, berupa 2 (dua) garis utuh melintang jalur lalu lintas.

d. **Penyeberangan di Tengan Ruas**

Untuk kawasan perkotaan, yang terdapat jarak antar persimpangan cukup panjang, maka dibutuhkan penyeberangan di tengah ruas agar pejalan kaki dapat menyeberang dengan aman. Lokasi yang dipertimbangkan untuk penyeberangan di tengah ruas harus dikaji terlebih dahulu.

e. **Penyeberangan di Persimpangan**

Hal-hal yang harus diperhatikan untuk penyeberangan di persimpangan adalah sebagai berikut:

- Terdapat alat pemberi isyarat lalu lintas yang berfungsi menghentikan arus lalu lintas sebelum pejalan kaki menyeberangi jalan atau alat yang memberi isyarat kepada pejalan kaki kapan saat yang tepat untuk menyeberang jalan.
- Jika penyeberangan di persimpangan memiliki permasalahan yang cukup kompleks antara lain dengan interaksi dari sistem prioritas, volume yang membelok, kecepatan, jarak penglihatan, dan tingkah laku pengemudi, maka pada suatu phase yang terpisah bagi pejalan kaki dapat diterapkan alat pemberi isyarat lalu lintas.

### **2.5.2 Fasilitas Sarana Ruang Jalur Pejalan Kaki**

Fasilitas sarana jalur pejalan kaki di perkotaan adalah drainase, jalur hijau, lampu penerangan, tempat duduk, pagar pengaman, tempat sampah, marka dan perambuan, papan informasi (signage), halte/shelter bus dan lapak tunggu, serta telepon umum.

#### **a. Drainase**

Drainase terletak berdampingan atau dibawah dari ruang pejalan kaki. Drainase berfungsi sebagai penampung dan jalur aliran air pada ruang pejalan kaki. Keberadaan drainase akan dapat mencegah terjadinya banjir dan genangan genangan air pada saat hujan. Dimensi minimal adalah lebar 50 centimeter dan tinggi 50 centimeter.

#### **b. Jalur Hijau**

Jalur hijau diletakan pada jalur amenitas dengan lebar 150 centimeter dan bahan yang digunakan adalah tanaman peneduh.

#### **c. Lampu Penerangan**

Lampu penerangan diletakkan pada jalur amenitas. Terletak setiap 10 meter dengan tinggi maksimal 4 meter, dan bahan yang digunakan adalah bahan dengan durabilitas tinggi seperti metal & beton cetak.

#### **d. Tempat Duduk**

Tempat duduk diletakan pada jalur amenities. Terletak setiap 10 meter dengan lebar 40-50 centimeter, panjang 150 centimeter dan bahan yang digunakan adalah bahan dengan durabilitas tinggi seperti metal dan beton cetak.

e. Pagar Pengaman

Pagar pengaman diletakan pada jalur amenities. Pada titik tertentu yang berbahaya dan memerlukan perlindungan dengan tinggi 90 centimeter, dan bahan yang digunakan adalah metal/beton yang tahan terhadap cuaca, kerusakan, dan murah pemeliharaan

f. Tempat Sampah

Tempat sampah diletakkan pada jalur amenities. Terletak setiap 20 meter dengan besaran sesuai kebutuhan, dan bahan yang digunakan adalah bahan dengan durabilitas tinggi seperti metal dan beton cetak.

g. Marka dan Perambuan, Papan Informasi

Marka dan perambuan, papan informasi (signage) diletakan pada jalur amenities, pada titik interaksi sosial, pada jalur dengan arus pedestrian padat, dengan besaran sesuai kebutuhan, dan bahan yang digunakan terbuat dari bahan yang memiliki durabilitas tinggi, dan tidak menimbulkan efek silau.

h. Halte/shelter

Halte/shelter bus dan lapak tunggu diletakan pada jalur amenities. 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.

i. Telepon Umum

Telepon umum diletakan pada jalur amenities. Terletak 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.

### **2.5.3 Prinsip Perencanaan Prasarana dan Sarana Jalur Pejalan Kaki**

Berdasarkan Pedoman Perencanaan, Penyediaan, dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Jaringan Pejalan Kaki di Kawasan Perkotaan dalam Peraturan Menteri Pekerjaan Umum dan Penataan Ruang Nomor: 03/PRT/M/2014

menyatakan prasarana dan sarana jaringan pejalan kaki secara umum berfungsi untuk memfasilitasi pergerakan pejalan kaki dari satu tempat ke tempat lain dengan mudah, lancar, aman, nyaman, dan mandiri termasuk bagi pejalan kaki dengan keterbatasan fisik. Fungsi prasarana dan sarana pejalan kaki yaitu sebagai berikut:

- a. jalur penghubung antar pusat kegiatan, blok ke blok, dan persil ke persil di kawasan perkotaan;
- b. bagian yang tidak terpisahkan dalam sistem pergantian moda pergerakan lainnya;
- c. ruang interaksi sosial;
- d. pendukung keindahan dan kenyamanan kota; dan
- e. jalur evakuasi bencana.

Penyediaan dan pemanfaatan prasarana dan sarana jaringan pejalan kaki selain bermanfaat untuk menjamin keselamatan dan kenyamanan pejalan kaki untuk berjalan kaki dari suatu tempat ke tempat yang lain juga bermanfaat untuk:

- a. mendukung upaya revitalisasi kawasan perkotaan;
- b. merangsang berbagai kegiatan ekonomi untuk mendukung perkembangan kawasan bisnis yang menarik;
- c. menghadirkan suasana dan lingkungan yang khas, unik, dan dinamis;
- d. menumbuhkan kegiatan yang positif sehingga mengurangi kerawanan lingkungan termasuk kriminalitas;
- e. menurunkan pencemaran udara dan suara;
- f. melestarikan kawasan dan bangunan bersejarah;
- g. mengendalikan tingkat pelayanan jalan; dan
- h. mengurangi kemacetan lalu lintas.

Dalam Peraturan Menteri Pekerjaan Umum dan Penataan Ruang Nomor: 03/PRT/M/2014 /2011 Tentang Pedoman Perencanaan, Penyediaan, dan Pemanfaatan Prasarana dan sarana Jaringan Pejalan Kaki di Kawasan Perkotaan, kriteria prasarana jaringan pejalan kaki yang ideal berdasarkan berbagai pertimbangan terutama kepekaan pejalan kaki yaitu sebagai berikut :

- a. menghindari kemungkinan kontak fisik dengan pejalan kaki lain dan berbenturan/beradu fisik dengan kendaraan bermotor;
- b. menghindari adanya jebakan seperti lubang yang dapat menimbulkan bahaya;
- c. mempunyai lintasan langsung dengan jarak tempuh terpendek;
- d. menerus dan tidak ada rintangan;
- e. memiliki fasilitas penunjang, antara lain bangku untuk melepas lelah dan lampu penerangan;
- f. melindungi pejalan kaki dari panas, hujan, angin, serta polusi udara dan suara;
- g. meminimalisasi kesempatan orang untuk melakukan tindak kriminal; dan
- h. mengharuskan dapat diakses oleh seluruh pengguna, termasuk pejalan kaki dengan berbagai keterbatasan fisik, antara lain menggunakan perencanaan dan desain universal.

#### **2.5.4 GWI (*Global Walkability Index*)**

Walkability atau walkable city merupakan salah satu konsep kota dengan menerapkan konsep kota yang ramah untuk berjalan kaki. Faktor-faktor yang mempengaruhi kemampuan berjalan kaki antara lain ada atau tidak adanya dan kualitas jalan setapak trotoar atau hak pejalan kaki lainnya, kondisi lalu lintas dan jalan, pola penggunaan lahan, aksesibilitas bangunan, dan keselamatan. Walkability dapat dievaluasi pada skala lokasi, ruas jalan, ataupun skala lingkungan. Secara umum walkability memperhitungkan sebagai berikut:

- 1) Kualitas jaringan jalur pejalan kaki (trotoar, penyeberangan)
- 2) Konektivitas jaringan jalur pejalan kaki (seberapa baik trotoar dan jalur pejalan kaki lainnya saling terhubung, dan seberapa baik pejalan kaki dapat mengakses tempat tujuan secara langsung).
- 3) Keamanan (seberapa aman yang dirasakan orang saat berjalan).
- 4) Kepadatan dan aksesibilitas (jarak antara lokasi destinasi umum, seperti rumah, toko, sekolah, dan taman).

Walkability Index yang dikembangkan Krambeck (2006) dalam Tanan (2017) terdiri dari 3 (tiga) komponen:

- 1) Keselamatan dan keamanan (menentukan keselamatan dan keamanan lingkungan berjalan).
- 2) kenyamanan (yang mencerminkan kenyamanan dan daya tarik jaringan pejalan kaki).
- 3) Dukungan kebijakan (mencerminkan sejauh mana dukungan pemerintah kota terhadap perbaikan fasilitas pejalan kaki serta layanan terkait, termasuk di dalamnya mengenai perencanaan moda tidak bermotor dan penganggaran perencanaan fasilitas pejalan kaki).

Menurut Christina, N (2017) Survei lapangan dan wawancara pejalan kaki mengakibatkan " index walkability " untuk masing-masing kota, dapat digunakan menjadi perbandingan setiap kota yang kemudian membantu mengidentifikasi area untuk melakukan perbaikan pada lokasi yang spesifik. Survei walkability dapat membantu pembuat kebijakan dan pemerintah dalam hal peningkatan infrastruktur. Berikut dibawah ini merupakan parameter beserta deskripsi pengukuran menggunakan GWI yaitu:

**TABEL II.1**  
**PENGUKURAN GLOBAL WALKABILITY INDEX**

No	Parameter	Deskripsi
1	Konflik jalur pejalan kaki dengan moda transportasi lain	Seberapa besar konflik antara pejalan kaki dengan moda transportasi seperti motor, mobil dll
2	Ketersediaan jalur pejalan kaki	Ketersediaan jalur pejalan kaki di sepanjang jalur perjalanan pejalan kaki.
3	Ketersediaan fasilitas penyeberangan	Ketersediaan fasilitas penyeberangan jalan seperti zebra cross, jembatan penyeberangan dll.
4	Pejalan kaki dapat menyeberang dengan aman saat menyebrang jalan	Pejalan kaki dapat menyeberang dengan aman pada jalur penyeberangan yang tersedia.

No	Parameter	Deskripsi
5	Perilaku pengendara	Perilaku pengendara motor baik atau tidak terhadap pejalan kaki, contohnya saat akan menyebrang jalan pengendara motor menghormati para pejalan kaki dll.
6	Ketersediaan fasilitas pendukung	Ketersediaan fasilitas pendukung untuk pejalan kaki seperti tempat sampah, tempat duduk, peneduh,dll.
7	Infrastruktur bagi penyandang cacat	Ketersediaan fasilitas bagi kelompok penyandang cacat di jalur pejalan kaki.
8	Hambatan	Pejalan kaki tidak terganggu oleh kegiatan lain seperti Pedagang Kaki Lima, Parkir motor, dan kegiatan lainnya yang dapat mengganggu perjalanan pejalan kaki.
9	Keamanan dari tindak kejahatan	Tingkat keamanan di sekitar jalur pejalan kaki.

Sumber: *Pengembangan Jalur Pejalan Kaki Dengan Konsep Walkable City Koridor Dukuh Atas Jakarta Berdasarkan Preferensi Pengguna, 2017*

Menurut Christina, N (2017) Untuk mendukung lingkungan pejalan kaki yang walkable, lingkungan pejalan kaki harus memudahkan para masyarakat dalam mengakses dan bersifat aman, dan tentunya menyenangkan di daerah sekitarnya. A Walking Strategy for Western Australia (2007-2020) mengatakan bahwa untuk dapat mendukung terciptanya suatu lingkungan pejalan kaki yang walkable, terdapat 4 aspek yang harus diperhatikan, yaitu:

1. Akses: Menciptakan ruang pejalan kaki dengan kemudahan untuk mengakses ruang terbuka dengan cara berjalan kaki. Pentingnya memperhatikan ketersediaan fasilitas yang tentunya menunjang bagi kaum manula dan difabel, serta memadai untuk orang yang membawa kereta bayi dengan menciptakan jalur yang lebar serta ditandai dengan adanya rambu-rambu petunjuk. Selain itu penting pula memperhatikan lokasi tempat parkir, baik kendaraan bermotor atau non motor seta tempat pemberhentian transportasi publik.

2. Estetika: Menciptakan suatu lingkungan yang memberikan kesan menyenangkan di pandangan masyarakat, dengan memperhatikan penataan landscape.
3. Keselamatan dan keamanan: Para pejalan kaki harus dapat merasakan mereka dan barang-barang mereka aman. Para pejalan kaki harus dapat menikmati perjalanan mereka dengan santai tentunya dengan kondisi jalan yang terawat dengan baik dengan mengambil prinsip desain yang dapat mencegah terjadinya tindak kejahatan.
4. Kenyamanan: Para pejalan kaki harus dapat merasakan keamanan ketika berjalan pada suatu lingkungan dengan adanya ketersediaan fasilitas seperti adanya bangkubangku umum, tempat beristirahat serta adanya fasilitas air minum untuk publik.

Pada literatur jalur pejalan kaki, digunakan sebagai penjelasan yang menjelaskan mengenai karakteristik jalur pejalan kaki yang baik di perkotaan. Selain itu, pada literatur ini dijelaskan pula terkait fasilitas pelayanan jalur pejalan kaki di perkotaan yang dikaitkan dengan kawasan margonda yang merupakan kawasan perkotaan. Literatur jalur pejalan kaki di perkotaan juga digunakan sebagai penjelasan mengenai jawaban dari sasaran pertama yaitu kebijakan fasilitas jalur pejalan kaki. Pada literatur jalur pejalan kaki di perkotaan jelaskan mengenai GWI (Global Walkability Index) yaitu konsep perkotaan yang ramah pejalan kaki. Literatur tersebut dapat digunakan sebagai pertimbangan dalam penataan konsep kawasan perkotaan yaitu Kawasan Margonda dalam menata jalur pejalan kaki.

#### **2.5.4 Karakteristik Pejalan Kaki**

Karakteristik pejalan kaki merupakan komponen yang digunakan sebagai salah satu tinjauan dalam perencanaan pejalan kaki. Menurut Tanan (2011) Ketidaksesuaian penyediaan jalur pejalan kaki disebabkan karena belum adanya pendekatan penyediaan fasilitas yang memperhitungkan karakteristik lingkungan serta perilaku dan preferensi pejalan kaki di Indonesia. Karakteristik pejalan kaki merupakan salah satu faktor utama yang diperlukan dalam perancangan dan perencanaan fasilitas pejalan kaki (Budi, 2008) dalam Tanan (2011). Menurut mashuri (2011) Pemilihan jenis fasilitas penyeberangan pejalan kaki/pedestrian

sangat dipengaruhi oleh karakteristik pedestrian dan karakteristik lalu lintas kendaraan yang melintas di jalan raya.

## **2.6 Persepsi**

Sebuah persepsi dapat diutarakan oleh setiap orang. Setiap manusia memiliki pemikiran masing-masing terhadap sesuatu hal baik benda mati maupun benda hidup. Sebuah persepsi dapat diutarakan sesuai perilaku setiap individu. Berikut merupakan penjelasan mengenai persepsi serta faktor-faktor yang mempengaruhi persepsi setiap individu.

### **2.6.1 Pengertian Persepsi**

Persepsi adalah proses internal yang memungkinkan kita memilih, mengorganisasikan, dan menafsirkan rangsangan dari lingkungan kita, dan proses tersebut mempengaruhi perilaku kita (Robert A. Baron dan Paul B. Paulus, *Understanding Human Relations; A Practical Guide to People at Work*, 1991:34). Sedangkan menurut Mulyana (2000:168) persepsi adalah inti komunikasi, sedangkan penafsiran (interpretasi) adalah inti persepsi, yang identik dengan penyandian-balik (decoding) dalam proses komunikasi. Selanjutnya Mulyana mengemukakan persepsi lah yang menentukan kita memilih suatu pesan dan mengabaikan pesan lain. Persepsi merupakan salah satu konsep atau pemikiran yang dilakukan seseorang dalam memahami lingkungan sekitarnya. Seperti dikatakan Krech (dalam Thoha, 2000:124) persepsi adalah suatu proses kognitif yang kompleks dan menghasilkan suatu gambar unik tentang kenyataan yang barangkali berbeda dari kenyataannya. Rakhmat dalam psikologi komunikasi mengemukakan, persepsi merupakan bagian dari komunikasi intrapersonal. Menurutnya pengolahan informasi komunikasi intrapersonal meliputi, sensasi, persepsi memori, dan berpikir. Sensasi adalah proses menangkap stimuli. Persepsi adalah proses memberi makna pada sensasi sehingga manusia memperoleh pengetahuan baru, dengan kata lain, persepsi mengubah sensasi menjadi informasi. Menurut Irwanto pengertian persepsi adalah proses diterimanya rangsang (objek, kualitas, hubungan antar gejala, maupun peristiwa) sampai rangsang itu disadari dan dimengerti. Reaksi seseorang terhadap suatu objek dapat diwujudkan dalam bentuk sikap atau tingkah

laku seseorang tentang apa yang dipersepsikan. Eysenck dalam Asrori menyatakan bahwa persepsi sesungguhnya memerlukan proses belajar dan pengalaman. Hasil proses belajar dan interaksi seseorang akan memberikan pengalaman bagi dirinya untuk dapat membandingkan keadaan yang dihadapi.

### 2.6.2 Faktor yang mempengaruhi persepsi

Pada pembagian faktor yang mempengaruhi adanya persepsi terdapat 2 faktor yang mempengaruhi, yaitu faktor eksternal dan internal dimana dari kedua faktor tersebut terdapat beberapa penjelasan yang menjelaskan mengenai faktor internal dan eksternal. Pada faktor Internal terdapat beberapa pengertian dimana faktor internal dipengaruhi oleh faktor dari kemauan diri sendiri atau individu yang terlibat. Faktor – faktor tersebut mencakup beberapa hal, antara lain:

1. **Fisiologis.** Informasi masuk melalui alat indera, selanjutnya informasi yang diperoleh ini akan mempengaruhi dan melengkapi usaha untuk memberikan arti terhadap lingkungan sekitarnya. Kapasitas indera untuk mempersepsi pada tiap orang berbeda-beda sehingga interpretasi terhadap lingkungan juga dapat berbeda.
2. **Perhatian.** Individu memerlukan sejumlah energi yang dikeluarkan untuk memperhatikan atau memfokuskan pada bentuk fisik dan fasilitas mental yang ada pada suatu obyek. Energi tiap orang berbeda-beda sehingga perhatian seseorang terhadap objek juga berbeda dan hal ini akan mempengaruhi persepsi terhadap suatu objek.
3. **Minat.** Persepsi terhadap suatu objek bervariasi tergantung pada seberapa banyak energi atau perceptual vigilance yang digerakkan untuk mempersepsi. Perceptual vigilance merupakan kecenderungan seseorang untuk memperhatikan tipe tertentu dari stimulus atau dapat dikatakan sebagai minat.
4. **Kebutuhan yang searah.** Faktor ini dapat dilihat dari bagaimana kuatnya seseorang individu mencari objek-obyek atau pesan yang dapat memberikan jawaban sesuai dengan dirinya.
5. **Pengalaman dan ingatan.** Pengalaman dapat dikatakan tergantung pada ingatan dalam arti sejauh mana seseorang dapat mengingat kejadian-kejadian lampau untuk mengetahui suatu rangsang dalam pengertian luas.

6. **Suasana hati.** Keadaan emosi mempengaruhi perilaku seseorang, mood ini menunjukkan bagaimana perasaan seseorang pada waktu yang dapat mempengaruhi bagaimana seseorang dalam menerima, bereaksi dan mengingat.

Selain faktor internal, terdapat pula faktor eksternal yang mempengaruhi persepsi masyarakat. Dalam faktor eksternal, persepsi diukur dari fisik dan lingkungan serta objek objek yang terlibat. Elemen yang terlibat di dalamnya akan mempengaruhi sudut pandang seseorang yang mempengaruhi bagaimana seseorang dapat menerimanya. Faktor eksternal yang mempengaruhi persepsi antara lain:

1. **Ukuran dan penempatan dari objek atau stimulus.** Faktor ini menyatakan bahwa semakin besarnya hubungan suatu objek, maka semakin mudah untuk dipahami. Bentuk ini akan mempengaruhi persepsi individu dan dengan melihat bentuk ukuran suatu objek individu akan mudah untuk perhatian pada gilirannya membentuk persepsi.
2. **Warna dari obyek-objek.** Obyek-obyek yang mempunyai cahaya lebih banyak, akan lebih mudah dipahami (to be perceived) dibandingkan dengan yang sedikit.
3. **Keunikan dan kekontrasan stimulus.** Stimulus luar yang penampilannya dengan latar belakang dan sekelilingnya yang sama sekali di luar sangkaan individu yang lain akan banyak menarik perhatian.
4. **Intensitas dan kekuatan dari stimulus.** Stimulus dari luar akan memberi makna lebih bisa lebih sering diperhatikan dibandingkan dengan yang hanya sekali dilihat. Kekuatan dari stimulus merupakan daya dari suatu obyek yang bisa mempengaruhi persepsi.
5. **Motion atau gerakan.** Individu akan banyak memberikan perhatian terhadap objek yang memberikan gerakan dalam jangkauan pandangan dibandingkan objek yang diam.

Kemudian menurut Sugiharto (2007) dalam Ikhsani (2015) mengatakan bahwa terdapat perbedaan hasil pengamatan atau persepsi oleh tiap individu yang mengamati suatu fenomena. Dilihat dari individu atau orang yang mengamati, adanya perbedaan hasil pengamatan dipengaruhi oleh:

1. Pengetahuan, pengalaman, atau wawasan seseorang
2. Kebutuhan seseorang
3. Kesenangan atau hobi seseorang
4. Kebiasaan atau pola hidup sehari-hari

### **2.6.3 Persepsi Pedestrian**

Persepsi adalah proses memperoleh atau menerima informasi dari lingkungan (Marcella, 2005). Teori atau pendekatan tentang bagaimana manusia mengerti dan menilai lingkungannya ini dikelompokkan ke dalam dua kelompok :

- a. Pendekatan konvensional

Pendekatan yang berdasarkan sensori atau stimuli. Teori ini menganggap adanya rangsangan dari luar diri individu (stimulus). Jika sejumlah pengindraan disatukan dan dikordinasikan di dalam pusat saraf yang lebih tinggi (otak) maka manusia bisa mengenali dan menilai suatu objek. Proses diterimanya rangsangan sampai rangsangan itu disadari dan dimengerti oleh individu yang bersangkutan inilah yang disebut dengan persepsi.

- b. Pendekatan Ekologis

Pendekatan yang berdasarkan informasi. Pendekatan ini mengemukakan bahwa seorang individu tidaklah menciptakan makna dari apa yang diindrakannya. Sesungguhnya makna itu telah terkandung dalam stimulus itu sendiri dan tersedia untuk organisme yang siap menyergapnya. Persepsi ini terjadi secara spontan dan langsung. Spontanitas ini terjadi karena manusia melibatkan setiap objek yang ada dalam lingkungannya dan setiap objek menonjolkan sifat-sifatnya yang khas untuk organisme tersebut. Penampilan makna ini disebut affordances. Affordances atau kemanfaatan setiap objek adalah khas untuk setiap makhluk.

Dari pengertian tersebut, maka persepsi pedestrian dapat disimpulkan bagaimana cara penilaian pedestrian terhadap lingkungan yang mereka temui dalam konteksnya adalah jalur pejalan kaki. Salah satunya adalah adanya tanaman peneduh pada jalur pejalan kaki yang dalam manfaatnya di jalur pejalan kaki adalah sebagai peneduh agar terhindar dari teriknya matahari. Namun, terdapat beberapa

pedestrian yang menilai tanaman peneduh tersebut bermanfaat sebagai penambah estetika atau keindahan pada jalur pejalan kaki.

## **2.7 Preseden**

Preseden pada penelitian ini digunakan sebagai acuan dalam pengadaan fasilitas jalur pejalan kaki yang telah tersedia atau telah diimplementasikan berdasarkan pedoman pengadaan fasilitas jalur pejalan kaki. Preseden yang digunakan terdapat pada jalur pejalan kaki di Kota Jakarta serta Kota Semarang. Berikut penjelasan lebih terkait preseden yang digunakan pada penelitian ini.

### **2.7.1 Jalur Pejalan Kaki di Kota Jakarta**

Tingkat kenyamanan suatu jalur pejalan kaki dapat dilihat melalui banyaknya fasilitas penunjang yang terdapat di jalur pejalan kaki tersebut. Kota Jakarta merupakan salah satu kota yang memiliki jalur pejalan kaki yang nyaman dan aman bagi pedestrian. Dalam penataan fasilitas jalur pejalan kaki di Kawasan Margonda, Kota Depok salah satu preseden yang digunakan adalah jalur pejalan kaki di Kota Jakarta. Dalam penelitian ini, fasilitas yang menggunakan preseden yang terdapat di Kota Jakarta adalah fasilitas jembatan penyeberangan orang, *zebra cross* serta pagar pengaman. Fasilitas jembatan penyeberangan orang yang terdapat di Kota Jakarta dapat diimplementasikan di Kawasan Margonda dikarenakan pada kondisinya, fasilitas jembatan penyeberangan orang di Kota Jakarta khususnya di Kawasan Sudirman memiliki fasilitas yang memadai serta kondisinya yang cukup baik dilihat dari ketersediaannya. Salah satunya adalah dengan tersedianya fasilitas lampu penerangan pada jembatan penyeberangan orang di Kawasan Sudirman, Kota Jakarta. Berikut gambaran kondisi jembatan penyeberangan orang di Kota Jakarta khususnya Kawasan Sudirman.



Sumber: <https://blog.misteraladin.com/>

**GAMBAR 2.1**

**JEMBATAN PENYEBERANGAN ORANG DI KAWASAN SUDIRMAN**

Selain jembatan penyeberangan orang, fasilitas lain yang digunakan sebagai preseden dalam pengadaan fasilitas jalur pejalan kaki di Kota Depok adalah fasilitas *zebra cross* yang terdapat di Kota Jakarta. Dalam penguannya, fasilitas *zebra cross* di Kota Jakarta terdapat beberapa fasilitas yang telah tersedia *pelican crossing*. Selain itu, digunakannya preseden di Kota Jakarta dikarenakan tingkat masyarakat yang menggunakan fasilitas *zebra cross* sangat tinggi. Berikut gambaran fasilitas *zebra cross* yang terdapat di salah satu Kawasan di Kota Jakarta.



Sumber: *Tribunnews.com, 2020*

**GAMBAR 2.2**

**ZEBRA CROSS DI KOTA JAKARTA**

Fasilitas lain yang menggunakan preseden penyediaan di Kota Jakarta adalah fasilitas pagar pengaman yang terdapat di Kota Jakarta khususnya di Kawasan Pinang Ranti, Kota Jakarta. Penyediaan fasilitas tersebut dijadikan

sebagai preseden penyediaan fasilitas jalur pejalan kaki di Kota Depok dikarenakan penyediaannya yang telah sesuai dengan pedoman pengadaan fasilitas jalur pejalan kaki yaitu dengan tinggi 90 cm dengan bahan yang digunakan adalah metal/beton yang tahan terhadap cuaca, kerusakan, dan murah pemeliharannya. Selain itu, digunakannya preseden penyediaan fasilitas pagar pengaman tersebut juga dikarenakan kondisi eksisting kawasan yang memiliki kesamaan pada Kawasan Margonda yang merupakan dominan kawasan perdagangan dan jasa. Berikut gambaran penyediaan fasilitas pagar pengaman pada jalur pejalan kaki di Kota Jakarta khususnya pada Kawasan Pinang Ranti.



*Sumber: Tempo.com, 2021*

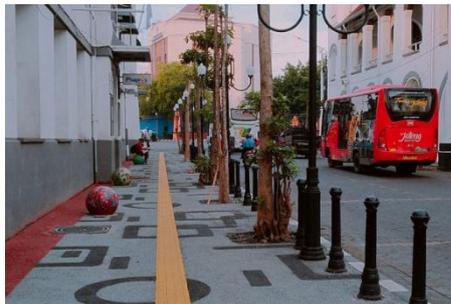
### **GAMBAR 2.3**

#### **PAGAR PENGAMAN DI KAWASAN PINANG RANTI, KOTA JAKARTA**

#### **2.7.2 Jalur Pejalan Kaki di Kota Semarang**

Jalur pejalan kaki merupakan salah satu fasilitas infrastruktur transportasi yang dapat menghubungkan satu Kawasan dengan Kawasan lain dengan berjalan kaki. Kebiasaan dalam berjalan kaki dapat ditimbulkan dengan penataan jalur pejalan kaki yang aman dan nyaman. Oleh karena itu, kondisi jalur pejalan kaki yang memiliki keterhubungan yang cukup baik perlu dilakukan untuk meningkatkan kebiasaan masyarakat dalam berjalan kaki. Salah satu jalur pejalan kaki yang memiliki kondisi yang cukup baik adalah jalur pejalan kaki di Kota Semarang, Jawa Tengah. Kota Semarang merupakan salah satu kota metropolitan di Indonesia yang saat ini sedang melakukan banyak pembangunan salah satunya di bidang jaringan jalan. Jalur pejalan kaki di Kota Semarang dapat dijadikan acuan dalam pengadaan fasilitas jalur pejalan kaki di Kawasan Margonda, Kota Depok. Salah satu fasilitas yang dapat dijadikan acuan adalah kondisi jalur pejalan kaki

serta fasilitas tempat duduk yang telah tersedia di jalur pejalan kaki di Kota Semarang. Kondisi jalur pejalan kaki di Kota Semarang saat ini dapat diaplikasikan pada jalur pejalan kaki di Kawasan Margonda, Kota Depok. Hal tersebut dikarenakan bahan material yang digunakan pada jalur pejalan kaki di Kota Semarang menggunakan bahan material yang tidak licin serta terdapat beberapa corak ukiran pada jalur pejalan kaki di Kota Semarang yang dapat menambah keindahan pada jalur pejalan kaki. Oleh karena itu, kondisi permukaan jalur pejalan kaki di Kota Semarang dapat digunakan sebagai acuan dalam pengadaan fasilitas jalur pejalan kaki di Kawasan Margonda. Berikut merupakan gambaran kondisi permukaan jalur pejalan kaki di Kota Semarang.



*Sumber: Tempo.com, 2021*

#### **GAMBAR 2.4**

#### **PERMUKAAN JALUR PEJALAN KAKI DI KOTA SEMARANG**

Selain permukaan jalur pejalan kaki, fasilitas lain yang dapat menjadi acuan dalam pengadaan fasilitas di Kawasan Margonda, Kota Depok adalah fasilitas tempat duduk di Kota Semarang. Fasilitas tempat duduk di Kota Semarang, dapat dijadikan acuan dalam pengadaan fasilitas yang didasari oleh kondisi fasilitas tersebut saat ini. Hal tersebut dikarenakan pada jalur pejalan kaki di Kota Semarang, ketersediaan fasilitas tempat duduknya sudah sesuai dengan aturan pedoman pengadaan fasilitas. Fasilitas tempat duduk di Kota Semarang menggunakan bahan dengan daya tahan tinggi seperti logam dan beton serta penempatan tempat duduk diberi jarak setiap 10 meter, lebar 40-50 centimeter dan panjangnya 150 centimeter. Berikut gambaran kondisi tempat duduk pada jalur pejalan kaki di Kota Semarang.



*Sumber: Kompas.com, 2021*

**GAMBAR 2.5**  
**FASILITAS TEMPAT DUDUK DI KOTA SEMARANG**

## **2.8 Sintesa Penelitian**

Dalam sintesa penelitian, akan dijelaskan mengenai variabel yang digunakan dalam penelitian kali ini. Sintesa penelitian terdiri dari sintesa literatur yang didapatkan melalui hasil penelitian terdahulu yang memiliki kesamaan dengan penelitian saat ini. Selain sintesa literatur terdapat pula sintesa variabel dimana sintesa variabel berisikan variabel-variabel yang didapatkan dari hasil analisa sintesa literatur atau literatur terdahulu yang memiliki kesamaan dengan penelitian saat ini. Variabel penelitian sendiri merupakan suatu atribut atau sifat dari orang, objek ataupun kegiatan yang mempunyai variasi tertentu yang ditetapkan oleh peneliti untuk dipelajari dan juga kemudian akan ditarik kesimpulannya (Sugiyono, 2012:61). Sintesa variabel yang menjadi variabel penelitian merupakan faktor-faktor yang akan mempengaruhi konsep penataan koridor Jalan Margonda Raya, Kota Depok. Hal ini berfungsi sebagai acuan dalam melakukan penganalisan serta pengumpulan data yang nantinya akan digunakan untuk menunjang kebutuhan data dalam melakukan penganalisan untuk mendapatkan konsep yang sesuai dengan kebutuhan serta kondisi yang ada.

### **2.8.2 Sintesa Variabel**

Sintesa variabel merupakan beberapa referensi yang dianggap mampu menjadi penentu faktor-faktor apa yang akan diambil dalam menentukan variabel yang dapat digunakan dalam penelitian. Variabel yang didapatkan tersebut dapat digunakan sebagai referensi dalam menentukan variabel yang akan digunakan

dalam penelitian ini. Sintesa variabel tersebut didapatkan dari beberapa literatur terdahulu yang memiliki bahasan yang sama mengenai jalur pejalan kaki. Pada konsepnya, dijelaskan pula justifikasi terpilihnya variabel berdasarkan kebutuhan data yang akan digunakan. Pemilihan variabel berdasarkan kesamaan variabel yang digunakan oleh literatur lain. Maka dari itu perlu adanya pemilihan variabel yang relevan untuk dapat disesuaikan dengan kondisi eksisting wilayah studi beserta alasannya. Variabel tidak seluruhnya akan diambil, melainkan akan dipilih kembali berdasarkan ruang lingkup materi yang akan difokuskan mengenai penataan jalur pejalan kaki di koridor Jalan Margonda Raya, Kota Depok.

**TABEL II.2**  
**VARIABEL TERPILIH**

No	Variabel	Sub Variabel	Justifikasi	Sumber
1	Karakteristik Pejalan Kaki	Jenis Kelamin	mengetahui mayoritas gender yang melewati jalur pejalan kaki di kawasan margonda sebagai tinjauan dalam penyediaan fasilitas pejalan kaki	Ikhsani, L. N., & Khadiyata, P. (2015). Persepsi Pengguna terhadap Jalur Pejalan Kaki Jalan Pemuda Kota Magelang. Jurnal Ruang (VOL.1) NO. 3, 2015, 111 – 120. Universitas Diponegoro, Semarang
		Usia	mengetahui mayoritas kelompok umur yang melewati jalur pejalan kaki di kawasan margonda sebagai tinjauan dalam penyediaan fasilitas pejalan kaki	
		Domisili Tempat Tinggal	mengetahui mayoritas yang melewati jalur pejalan kaki di kawasan margonda berasal dari Kota Depok atau Luar Kota Depok	
		Pekerjaan	mengetahui mayoritas pekerjaan masyarakat yang melewati jalur pejalan kaki sebagai penguat persepsi pedestrian	
		Intensitas Berjalan Kaki	mengetahui intensitas pedestrian yang melewati jalur pejalan kaki di Kawasan Margonda sebagai penguat dalam menjelaskan fungsi jalur pejalan kaki	
		Tujuan Berjalan Kaki	mengetahui mayoritas kepentingan masyarakat dalam berjalan kaki sebagai penguat dalam menjelaskan fungsi jalur pejalan kaki di kawasan margonda	
2	Fasilitas Utama	Permukaan Jalur Pedestrian	Permukaan jalur pedestrian dibuat dengan material yang tidak licin agar para pejalan kaki merasa aman dan nyaman dalam berjalan kaki	SE Menteri PUPR Pedoman Perencanaan teknis fasilitas pejalan kaki, Kementerian Pekerjaan Umum dan Penataan Ruang
		Lebar Jalur Pedestrian	Lebar jalur pejalan kaki harus memenuhi standar agar para pejalan kaki dapat lebih leluasa dalam berjalan kaki	
		<i>Zebra Cross</i>	<i>Zebra cross</i> merupakan fasilitas penyeberangan yang sering digunakan pedestrian yang melewati jalur pejalan kaki, sehingga fasilitas tersebut perlu memperhatikan tingkat keamanan dan kenyamanan	
		Jembatan Penyeberangan	Jembatan penyeberangan orang merupakan bangunan jembatan yang diperuntukkan untuk menyeberang pejalan kaki dari satu sisi jalan ke sisi jalan yang lainnya.	

No	Variabel	Sub Variabel	Justifikasi	Sumber
3	Fasilitas Untuk Pengguna Berkebutuhan Khusus	Ruang Jalur Pejalan Kaki Untuk Difabel	Dalam meningkatkan kenyamanan dan keamanan dalam berjalan kaki bagi para disabilitas maka diperlukan fasilitas yang sesuai dengan ketentuan marka disabilitas	SE Menteri PUPR Pedoman Perencanaan teknis fasilitas pejalan kaki, Kementerian Pekerjaan Umum dan Penataan Ruang
4	Fasilitas Pendukung	Jalur Hijau	Agar pejalan kaki merasa nyaman maka diperlukan jalur hijau agar tingkat keinginan masyarakat untuk berjalan kaki lebih meningkat	EVALUASI SARANA PRASARANA SERTA PEMANFAATAN JALUR PEDESTRIAN (Studi Kasus di Jalan Margonda Depok), 2018
		Lampu Penerangan	Diperlukannya lampu penerangan di setiap jalur pejalan kaki, agar para pejalan kaki merasa aman dengan adanya penerangan tersebut	
		Pagar Penghalang	Pagar pengaman diperlukan agar terdapat penghalang antara ruang kendaraan dan pejalan kaki untuk mengurangi resiko kecelakaan pejalan kaki	
		Tempat Sampah	Diperlukannya tempat sampah, agar para pejalan kaki dapat dengan mudah membuang sampah serta para pejalan kaki dapat pula menjaga kebersihan jalur pejalan kaki	
		Rambu dan Marka	perambuan diperlukan sebagai penanda bahwa jalur tersebut khusus untuk pejalan kaki dan dilarang untuk kendaraan lain, sehingga para pejalan kaki merasa aman saat melewati jalur pejalan kaki	
		Tempat Duduk	Dengan adanya tempat duduk di sepanjang jalur pejalan kaki, maka para pejalan kaki dapat beristirahat jika merasa kelelahan	
		Halte	Halte diperlukan sebagai tempat pemberhentian angkutan umum, agar para pejalan kaki dapat dengan mudah menaiki angkutan umum serta diadakannya halte agar mengurangi tingkat kemacetan yang diakibatkan oleh angkutan umum yang berhenti di sembarang tempat	

Sumber: Hasil Analisis, 2020

*(Halaman ini sengaja di kosongkan)*