



TUGAS AKHIR - DK 184802

**KONEKTIVITAS ANTARA TITIK TRANSIT
TERHADAP JALUR PEDESTRIAN BERDASARKAN
PERSEPSI PENGGUNA DI KAWASAN SEGITIGA
JATINEGARA JAKARTA TIMUR**

**ALMAIDA MEDINA
NRP 08211540000061**

**Dosen Pembimbing
Ardy Maulidy Navastara, ST., MT.**

**Departemen Perencanaan Wilayah dan Kota
Fakultas Arsitektur, Desain dan Perencanaan
Institut Teknologi Sepuluh Nopember
Surabaya
2019**



TUGAS AKHIR - DK 184802

**KONEKTIVITAS ANTARA TITIK TRANSIT
TERHADAP JALUR PEDESTRIAN BERDASARKAN
PERSEPSI PENGGUNA DI KAWASAN SEGITIGA
JATINEGARA JAKARTA TIMUR**

**ALMAIDA MEDINA
NRP 08211540000061**

**Dosen Pembimbing
Ardy Maulidy Navastara, ST., MT.**

**Departemen Perencanaan Wilayah dan Kota
Fakultas Arsitektur, Desain dan Perencanaan
Institut Teknologi Sepuluh Nopember
Surabaya
2019**



FINAL PROJECT - DK 184802

**TRANSIT POINT CONNECTIVITY TOWARDS
PEDESTRIAN WAYS BASED ON USERS
PERCEPTION IN JATINEGARA TRIANGLE AREA
EAST JAKARTA**

**ALMAIDA MEDINA
NRP 08211540000061**

**Supervisor
Ardy Maulidy Navastara, ST., MT.**

**Department of Urban and Region Planning
Faculty of Architecture, Design and Planning
Sepuluh Nopember Institute of Technology
2019**

LEMBAR PENGESAHAN

KONEKTIVITAS ANTARA TITIK TRANSIT TERHADAP JALUR PEDESTRIAN BERDASARKAN PERSEPSI PENGGUNA DI KAWASAN SEGITIGA JATINEGARA, JAKARTA TIMUR

TUGAS AKHIR

Diajukan Untuk Memenuhi Salah Satu Syarat
Memperoleh Gelar Sarjana Perencanaan Wilayah dan Kota
Pada

Departemen Perencanaan Wilayah dan Kota
Fakultas Arsitektur, Desain dan Perencanaan
Institut Teknologi Sepuluh Nopember

Oleh :

ALMAIDA MEDINA
NRP. 0821154000061

Disetujui oleh Pembimbing Tugas Akhir :

Ardy Maulidy Navastara, ST., MT.

NIP. 197902022008121001



KONEKTIVITAS ANTARA TITIK TRANSIT TERHADAP JALUR PEDESTRIAN BERDASARKAN PERSEPSI PENGGUNA DI KAWASAN SEGITIGA JATINEGARA JAKARTA TIMUR

Nama : Almaida Medina
NRP : 08211540000061
Departemen : Perencanaan Wilayah dan Kota
Dosen Pembimbing : Ardy Maulidy Navastara, ST.,MT.

Abstrak

Kawasan Segitiga Jatinegara Jakarta Timur merupakan bagian dari Kecamatan Jatinegara yang diarahkan menjadi Kawasan Transit Oriented Development (TOD) dan menjadi sistem pusat kegiatan sekunder di Provinsi DKI Jakarta. Jalur pedestrian di kawasan tersebut masih kurang terkoneksi terhadap Stasiun Jatinegara yang merupakan titik transit, yang mana seharusnya memiliki jalur pedestrian dengan interkoneksi tinggi, kondisi baik, dan fasilitas pendukung yang memadai. Namun bila dilihat kondisi eksisting jalur pedestrian Kawasan Segitiga Jatinegara adanya indikasi bahwa konektivitas di wilayah penelitian tersebut rendah dan fasilitas pendukungnya belum memadai, tetapi belum ada hasil pengukuran yang pasti. Dari hal tersebut maka perlu adanya kajian bagaimana tingkat konektivitas antara titik transit terhadap jalur pedestrian.

Alat analisis Space Syntax dan Global Walkability Index digunakan pada penelitian ini, seluruh sampel pejalan kaki yang melewati Kawasan Segitiga Jatinegara sebanyak 96 responden dan 30 responden untuk menilai tingkat walkability Kawasan Segitiga Jatinegara diambil dalam penelitian ini.

Hasil dari penelitian ini ditemukan bahwa dari 3 simulasi yang dianalisis dengan Space Syntax, akses masuk pejalan kaki dari Jalan Jatinegara Barat merupakan akses masuk dengan tingkat konektivitas tinggi, yang mana di jalan tersebut sudah dilengkapi

Stasiun Jatinegara sebagai titik transit utama yang sesuai dengan kondisi eksisting dengan nilai Relative Assymetry sebesar 0,09 dan penilaian tingkat walkability menggunakan Global Walkability Index dengan skor 77.6 dinyatakan sebagai tingkat walkability yang cukup untuk dijelajahi. Sehingga dapat disimpulkan, secara keseluruhan konektivitas di kawasan tersebut dikatakan baik. Walaupun di beberapa titik masih ditemukan masalah seperti PKL dan parkir liar menghambat pejalan kaki bermobilisasi.

Kata Kunci : *Konektivitas, Jalur Pedestrian, Transit Oriented Development, Kawasan Segitiga Jatinegara Jakarta Timur, Global Walkability Index*

TRANSIT POINT CONNECTIVITY TOWARDS PEDESTRIAN WAYS BASED ON USERS PERCEPTION IN JATINEGARA TRIANGLE AREA, EAST JAKARTA

Name : Almaida Medina
NRP : 0821154000061
Department : Urban and Regional Planning
Supervisor : Ardy Maulidy Navastara, ST.,MT.

Abstract

The Jatinegara Triangle Area, East Jakarta, is part of the Jatinegara District which is arranged to be a Transit Oriented Development (TOD) Zone and developed as a secondary activity center system in the DKI Jakarta Province. Pedestrian ways in this area are still not-well-connected to Jatinegara Station, as a transit point, which it should have pedestrian ways with high interconnection, good conditions, and adequate supporting facilities. However, there is an indication based on the existing conditions of the study area that the connectivity is low and the supporting facilities are inadequate, but there is no definitive measurement to prove this yet. Therefore, it is necessary to analyze the level of connectivity between transit points towards pedestrian ways.

The Space Syntax and Global Walkability Index analysis tools were used in this study, all samples of pedestrians who walk past The Jatinegara Triangle Area were 96 respondents and 30 respondents to assess the walkability level of The Jatinegara Triangle Area taken in this study.

The results of this study found that from three simulations analyzed by Space Syntax, pedestrian entry access from Jatinegara Barat Road has high-level entry access. This result caused by the availability of Jatinegara Station, found on the existing condition, as the main transit point. The Relative Assymetry value result is 0.09

and the walkability level assessment using the Global Walkability Index resulting in a score of 77.6, classified as a sufficient walkability level to be explored. So that it can be concluded, overall connectivity in The Jatinegara Triangle Area is said to be good. Although at some point, there were still problems such as street vendors and illegal parking that prevented pedestrians from mobilizing.

Keywords : *Connectivity, Pedestrian Ways, Transit Oriented Development, Kawasan Segitiga Jatinegara*

KATA PENGANTAR

Puji syukur kehadiran Allah SWT atas berkat rahmat, taufid, dan hidayah-Nya. Shalawat serta salam kepada Rasulullah Muhammad S.A.W, untuk suri tauladan yang paling sempurna bagi seluruh umat manusia. Atas kehendak-Nya dan izin-Nya penulis dapat menyelesaikan Tugas Akhir yang berjudul “KONEKTIVITAS ANTARA TITIK TRANSIT TERHADAP JALUR PEDESTRIAN BERDASARKAN PERSEPSI PENGGUNA DI KAWASAN SEGITIGA JATINEGARA JAKARTA TIMUR” dengan lancar. Selama proses penulisan, penulis banyak mendapatkan bantuan dari pihak lain, sehingga laporan ini dapat terselesaikan dengan baik. Pada kesempatan ini, penulis ingin menyampaikan terima kasih kepada semua pihak yang telah membantu dalam penyelesaian penelitian ini, yaitu:

1. Orangtua, kakak-kakak, dan keponakan saya yang selalu mendoakan, mendukung, dan memberikan motivasi;
2. Bapak Ardy Maulidy Navastara, ST. MT., selaku dosen pembimbing yang selalu membimbing dan memberikan ilmu yang sangat bermanfaat;
3. Mbak Arina yang membantu mengajarkan dan membimbing saya dalam penyelesaian tugas akhir ini;
4. Aldi Ramadhan Nur Falah yang juga selalu mendukung dan memberi support;
5. Amel Farah, Ina, Enggar, Happy, Dea, dan Erlina yang menjadi teman brainstorming dan saling mendukung;
6. Teman-teman MEDFO 2015 & Alektrona lainnya yang menjadi teman seperjuangan baik akademik maupun organisasi;
7. Serta, semua pihak yang telah membantu dalam kelancaran penyelesaian penelitian ini.

Penulis menyadari bahwa laporan ini masih jauh dari kata sempurna, oleh karena itu kritik dan saran yang bersifat membangun sangat di harapkan dan adanya manfaat bagi pembaca.

Surabaya, Juli 2019

Penulis

DAFTAR ISI

Halaman Pengesahan	v
Abstrak	vii
Abstract	ix
KATA PENGANTAR	xi
DAFTAR ISI	xiii
DAFTAR TABEL	xvii
DAFTAR GAMBAR	xvii
DAFTAR GRAFIK	xix
BAB I PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang.....	1
1.2 Rumusan Permasalahan.....	4
1.3 Tujuan dan Sasaran.....	5
1.4 Ruang Lingkup	5
1.4.1 Ruang Lingkup Wilayah	5
1.4.2 Ruang Lingkup Pembahasan	5
1.4.3 Ruang Lingkup Substansi.....	6
1.5 Manfaat Penelitian.....	6
1.5.1 Manfaat Teoritis	6
1.5.2 Manfaat Praktis	6
1.6 Sistematika Pembahasan.....	6
1.7 Kerangka Berpikir	7
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	13
2.1 Transit Oriented Development	13

2.1.1	Konsep Transit Oriented Development (TOD) dalam Jalur Pedestrian.....	13
2.1.2	Karakteristik jalur Pedestrian berdasarkan Konsep Transit Oriented Development (TOD)	15
2.2	Jalur Pedestrian sebagai Bagian dari Konsep TOD.....	19
2.2.1	Jalur Pedestrian sebagai Penghubung Ruang Publik.....	19
2.2.2	Jalur Pedestrian berdasarkan Pola Ruang.....	21
2.3	Konektivitas	23
2.3.1	Pengertian Nilai Konektivitas	23
2.3.2	Walkability	23
2.3.3	Space Syntax dan Global Walkability Index sebagai Alat Analisis Konektivitas.....	25
2.4	Sintesa Pustaka.....	28
BAB III METODOLOGI PENELITIAN.....		31
3.1	Pendekatan Penelitian	31
3.2	Jenis Penelitian.....	31
3.3	Variabel Penelitian dan Definisi Operasional	31
3.4	Populasi dan Sampel Penelitian	34
3.4.1	Populasi Penelitian	34
3.4.2	Sampel Penelitian	34
3.5	Metode Pengumpulan Data	36
3.5.1	Observasi	36
3.5.2	Kuesioner	37
3.6	Metode Analisa	41
3.6.1	Analisis Deskriptif Kualitatif	41

3.6.2	Space Syntax Analysis	41
3.6.3	Global Walkability Index Analysis	44
3.7	Tahapan Penelitian	51
BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN.....		53
4.1	Gambaran Umum	53
4.1.1	Wilayah Administrasi.....	53
4.1.2	Jenis Penggunaan Lahan	57
4.1.3	Kawasan TOD Jatinegara	61
4.1.4	Kondisi Jalur Pedestrian	67
4.2	Mengidentifikasi Karakteristik jalur Pedestrian di Kawasan Segitiga Jatinegara Jakarta Timur	73
4.2.1	Jalur pedestrian sebagai Penghubung Ruang Publik.....	73
4.2.2	Jalur pedestrian di Kawasan Transit Oriented Development (TOD).....	80
4.2.3	Karakter Jalur Pedestrian yang Ramah Pejalan Kaki.....	82
4.3	Menganalisis Tingkat Konektivitas Titik Transit terhadap Jalur Pedestrian di Kawasan Segitiga Jatinegara Jakarta Timur	89
4.3.1	Jalur Pedestrian berdasarkan Pola Ruang.....	89
4.3.2	Konektivitas Titik Transit terhadap Jalur Pedestrian	92
4.4	Konektivitas Titik Transit terhadap Jalur Pedestrian berdasarkan Persepsi Pengguna	131
4.4.1	Skor Per-parameter.....	138
BAB V KESIMPULAN DAN SARAN.....		149
5.1	Kesimpulan	149
5.2	Saran.....	151

DAFTAR PUSTAKA	153
LAMPIRAN 1. DESAIN SURVEI	157
LAMPIRAN 2. WALKABILITY SCORING GUIDE	161
LAMPIRAN 3. KUESIONER	167
LAMPIRAN 4. JARAK TEMPUH DAN WAKTU TEMPUH	175
LAMPIRAN 5. HASIL KUESIONER MENURUT RESPONDEN PEJALAN KAKI	179
LAMPIRAN 6. SKORING WALKABILITY MENURUT RESPONDEN	263
BIODATA PENULIS	267

DAFTAR TABEL

Tabel 2. 1 Indikator dan Variabel Pengertian Pedestrian dalam Konsep <i>Transit Oriented Development</i> (TOD)	15
Tabel 2. 2 Pedoman Perencanaan Penyediaan, dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Jaringan Pejalan Kaki di Kawasan Perkotaan	17
Tabel 2. 3 Indikator dan Variabel Karakteristik Jalur Pedestrian berdasarkan TOD.....	18
Tabel 2. 4 Indikator dan Variabel Jalur Pedestrian sebagai Penghubung Ruang Publik	20
Tabel 2. 5 Indikator dan Variabel Jalur Pedestrian berdasarkan Pola Ruang.....	22
Tabel 2. 6 Indikator dan Variabel Nilai Konektivitas.....	24
Tabel 2. 7 Sintesa Tinjauan Pustaka	28
Tabel 3. 1 Variabel Penelitian dan Definisi Operasional.....	32
Tabel 3. 2 Metode Pengumpulan Data	38
Tabel 3. 3 Bobot Parameter <i>Walkability</i>	45
Tabel 3. 4 Metode Analisa.....	49
Tabel 4. 1 Jenis Penggunaan Lahan.....	57
Tabel 4. 2 Waktu Tempuh dan Jarak Tempuh Kawasan Segitiga Jatinegara.....	80
Tabel 4. 3 Lebar Jalur Pedestrian Kawasan Segitiga Jatinegara	84
Tabel 4. 4 Kondisi Jalur Pedestrian Kawasan Segitiga Jatinegara	87
Tabel 4. 5 Jenis Penggunaan Lahan.....	90
Tabel 4. 6 Total Ruang Simulasi I.....	105
Tabel 4. 7 Total Ruang Simulasi II.....	115
Tabel 4. 8 Total Ruang Simulasi III.....	125
Tabel 4. 9 Tingkat Konektivitas Simulasi I, II, III.....	127
Tabel 4. 10 <i>Walkability Score</i> Ruas Jalan 1,2,3.....	137

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1. 1 Kerangka Berpikir	9
Gambar 1. 2 Peta Ruang Lingkup Wilayah.....	11

Gambar 2. 1 Konsep TOD	14
Gambar 3. 1 Konsep <i>Step Depth</i>	42
Gambar 3. 2 Nilai <i>Connectivity</i> dari Konfigurasi Ruang Ilustrasi 1.42	
Gambar 3. 3 Konfigurasi Ruang Ilustrasi 2	42
Gambar 3. 4 Nilai <i>Connectivity</i> dari Konfigurasi Ruang Ilustrasi 2.43	
Gambar 4. 1 Peta Ruang Lingkup Wilayah Penelitian.....	55
Gambar 4. 2 Peta Penggunaan Lahan Penelitian	59
Gambar 4. 3 Peta Radius TOD Penelitian	63
Gambar 4. 4 Peta Kawasan TOD Radius 800 meter	65
Gambar 4. 5 Jalur Pedestrian di Depan Stasiun Jatinegara dan Pasar Hewan Jatinegara (Kode 1 dan 2).....	68
Gambar 4. 6 Jalur Pedestrian di Depan Jatinegara Plaza dan Jalan H. Yakub Saidi (Kode 3 dan 4)	69
Gambar 4. 7 Jalur Pedestrian di Jalan Bekasi Barat IV dan Rukoruko Jalan Raya Jatinegara Timur (Kode 5 dan 6)	69
Gambar 4. 8 Jalur Pedestrian di sebrang Halte Transjakarta dan Jalur Pedestrian di Jalan Pintu Pasar Timur (Kode 7 dan 8)	70
Gambar 4. 9 Jalur Pedestrian di Perumahan di Kawasan Segitiga Jatinegara (Kode 9 dan 10).....	70
Gambar 4. 10 Peta Persebaran Kondisi Eksisting Kawasan Penelitian	71
Gambar 4. 11 Peta Pembagian Blok Wilayah Penelitian	75
Gambar 4. 12 Peta Simulasi <i>Space Syntax</i> I.....	95
Gambar 4. 13 Nilai <i>Connectivity</i> dari Konfigurasi Ruang Ilustrasi 1	97
Gambar 4. 14 Peta Simulasi <i>Space Syntax</i> II.....	107
Gambar 4. 15 Peta Simulasi <i>Space Syntax</i> III	117
Gambar 4. 16 Peta <i>Depthmap</i>	129
Gambar 4. 17 Peta Ruas Jalan <i>Walkability</i>	133
Gambar 4. 18 Kondisi Eksisting Parameter 1 Ruas Jalan 1 dan 2..	138
Gambar 4. 19 Kondisi Eksisting Parameter 1 Ruas Jalan 3	139
Gambar 4. 20 Kondisi Eksisting Parameter 2 Ruas Jalan 1 dan 3..	139
Gambar 4. 21 Kondisi Eksisting Parameter 3 Ruas Jalan 1 dan 2..	140
Gambar 4. 22 Peta Persebaran Permasalahan Menurut Pengguna Kawasan Segitiga Jatinegara	141

Gambar 4. 23 Kondisi Eksisting Parameter 4 Ruas Jalan 1	143
Gambar 4. 24 Peta Persebaran Fasilitas Pendukung Kawasan Penelitian	145

DAFTAR GRAFIK

Grafik 4. 1 Luas Zona Kawasan Penelitian	57
Grafik 4. 2 Titik <i>Origin</i> dan <i>Destination</i> Blok 1	77
Grafik 4. 3 Titik <i>Origin</i> dan <i>Destination</i> Blok 2	78
Grafik 4. 4 Pejalan Kaki Blok 1	81
Grafik 4. 5 Pejalan Kaki Blok 2	82
Grafik 4. 6 Jenis Penggunaan Lahan	91

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Kota Jakarta Timur adalah kota dengan jumlah penduduk terbanyak di DKI Jakarta, yakni sekitar 2.935.685 jiwa pada tahun 2016 (DKI Jakarta dalam Angka 2017). Perkembangan Kota Jakarta Timur yang cepat dengan pemanfaatan lahan yang beragam dan kompleks, diantaranya permukiman, perkantoran, perdagangan jasa, pendidikan, ruang publik, dan sebagainya; maka Kota Jakarta Timur menjadi kota yang memiliki aktivitas yang tinggi sehingga akan muncul dampak atau permasalahan yang kompleks.

Banyaknya penduduk di Kota Jakarta Timur menyebabkan tingkat kepadatan penduduk meningkat dan mobilisasi penduduk tinggi. Perkembangan volume lalu lintas yang meningkat tajam dari waktu ke waktu membentuk sebuah masalah. Volume lalu lintas yang terus meningkat salah satunya disebabkan karena tingginya tingkat penggunaan kendaraan pribadi di Kota Jakarta Timur. Di Jakarta tercatat sekitar 84% kendaraan di jalan raya adalah kendaraan pribadi. Dari jumlah tersebut ternyata 45% hanya berisi satu orang saja sehingga penggunaan kendaraan pribadi sudah menjadi tidak efisien lagi. Efektivitas penggunaan ruang jalan yang memang sudah sangat terbatas akan menjadi sangat rendah jika digunakan untuk kendaraan pribadi dibandingkan untuk kendaraan umum (Tamin, 2000). Perlunya peralihan penggunaan kendaraan pribadi ke kendaraan umum merupakan tujuan dari pengembangan Konsep *Transit Oriented Development* (TOD), dimana salah satu upaya dari peralihan penggunaan kendaraan pribadi ke kendaraan umum adalah dengan adanya penyediaan jalur *pedestrian* yang layak bagi pejalan kaki hingga mencapai titik transit (Efendi, 2014), karena pada akhirnya semua orang tetap harus berjalan kaki untuk mencapai tujuan akhir.

Konsep *Transit Oriented Development* (TOD) sendiri merupakan salah satu pendekatan pengembangan kota yang

mengadopsi tata ruang campuran dan maksimalisasi penggunaan angkutan massal serta dilengkapi jaringan pejalan kaki atau sepeda. Pada tahun 1993 Calthorpe menawarkan sebuah sistem mengenai Konsep *Transit Oriented Development* (TOD) dimana konsep ini memberikan arahan sebuah kawasan yang memiliki tata guna lahan campuran (*mixed land-use*) di sekitar lokasi sebuah transit, antara lain terminal, stasiun. Tata guna lahan campuran (*mixed land-use*) ini meliputi permukiman, perkantoran, perdagangan jasa, pendidikan, ruang publik, yang jaraknya berdekatan dan mampu dicapai dengan cara berjalan kaki. Terdapat 8 prinsip *Transit Oriented Development* (TOD), yang salah satunya adalah *walk* (berjalan), dimana perlu adanya penyediaan infrastruktur pejalan kaki yang lengkap, aktif, hidup, aman, nyaman, dan terjaga temperaturnya (TOD Standart, ITDP). Infrastruktur pejalan kaki yakni jalur *pedestrian*, harus saling terkoneksi, sehingga prinsip *Transit Oriented Development* (TOD) mengenai *connect* (konektivitas) juga tercapai dan dapat terbentuk jaringan jalur *pedestrian* yang memadai agar dapat menjangkau setiap kegiatan tata guna lahan yang ada di kawasan tersebut. Berdasarkan konsep yang dijelaskan diatas, kondisi yang diharapkan dari teori-teori dapat diaplikasikan di kawasan *Transit Oriented Development* (TOD).

Kawasan Segitiga Jatinegara Jakarta Timur menjadi objek dalam penelitian ini, karena termasuk dalam kawasan pusat kegiatan sekunder dimana penggunaan lahannya didominasi oleh permukiman, perkantoran, dan berbagai aktivitas perdagangan dan jasa, didukung pula dengan adanya Stasiun Jatinegara sebagai transportasi perpindahan moda berbasis rel untuk kereta jarak jauh, *commuter line*, dan stasiun BRT Transjakarta (*Busway*) yang berada di koridor 10 yang membentang dari utara ke selatan Jakarta, dimana stasiun BRT ini juga menyediakan transfer ke koridor 11 melalui stasiun BRT *Flyover* Jatinegara. Berdasarkan Perda DKI Jakarta Nomor 1 Tahun 2014 tentang RDTR dan PZ Pasal 490, Kecamatan Jatinegara yang didalamnya terdapat Kawasan Segitiga Jatinegara Jakarta Timur, telah dirancang untuk menjadi kawasan berbasis *Transit Oriented Development* (TOD) dimana Stasiun Jatinegara

merupakan stasiun kereta api kelas besar tipe A sebagai stasiun terpadu dan titik perpindahan beberapa moda transportasi pendukung lainnya. Adanya integrasi penyediaan angkutan umum berbasis rel dan jalan dengan tata guna lahan campuran (*mixed land-use*) di sekitar titik transit merupakan salah satu upaya untuk mendorong pengalihan kendaraan pribadi ke kendaraan umum yang sesuai dengan konsep yang dikembangkan oleh pemerintah. Sesuai Peraturan Gubernur Nomor 103 tahun 2007 tentang Pola Transportasi Makro, Kereta Rel Listrik (KRL) adalah layanan transportasi umum dalam jangkauan lokal dan dirancang agar dapat memindahkan sejumlah besar orang dalam waktu yang telah ditetapkan sesuai jadwal. Stasiun Jatinegara merupakan titik transit yang menjadi tujuan masyarakat yang diharapkan terintegrasi dengan jalur *pedestrian* yang layak sesuai dengan prinsip *Transit Oriented Development* (TOD).

Stasiun Jatinegara dijadikan sebagai salah satu titik transit, memungkinkan adanya peningkatan tarikan pergerakan di sepanjang Kawasan Segitiga Jatinegara Jakarta Timur yang disebabkan oleh beragamnya aktivitas guna lahan yang ada. Pada sistem pergerakan transportasi, pola pergerakan pejalan kaki juga dapat menjadi tarikan pergerakan, sehingga hal tersebut sangat penting untuk diperhatikan (Rosanti, Wicaksono, & Sutikno, 2012). Selain itu, Kawasan Segitiga Jatinegara Jakarta Timur termasuk dalam Kawasan Segitiga Jatinegara yang dicanangkan sebagai ikon Kota Jakarta Timur dan akan rampung tahun 2018 (Pitoko, 2018).

Dari kondisi eksisting di wilayah studi, masih terlihat bahwa kondisi jalur *pedestrian* masih kurang layak dalam artian masih ada beberapa jalan yang tidak menyediakan jalur *pedestrian* dan tidak terhubung dengan baik ke kegiatan-kegiatan yang ada maupun ke titik transit, sehingga aksesibilitas dari satu jalan ke jalan lainnya menjadi sulit. Fasilitas pendukung seperti peneduh, jalur difabel, di jalur *pedestrian* juga kurang memadai sehingga memberi dampak masyarakat tidak melintas di jalur *pedestrian*, melainkan menggunakan badan jalan untuk berjalan kaki yang akan

mengkhawatirkan karena dapat menyebabkan kecelakaan. Beberapa bagian jalur *pedestrian* juga terkesan kumuh karena terdapat pertokoan yang dengan bebas menaruh barang distribusinya serta adanya PKL dan parkir liar. Menurut Peraturan Daerah Provinsi DKI Jakarta Nomor 1 Tahun 2030 tentang RTRW 2030 pasal 156 ayat 2 menyatakan bahwa perlu adanya peningkatan dan penerapan manajemen lalu lintas dan fasilitas pejalan kaki terutama di Kawasan Segitiga Jatinegara agar dapat dinikmati dengan berjalan kaki.

Dipilihnya Kawasan Segitiga Jatinegara Jakarta Timur sebagai wilayah studi dikarenakan Kawasan Segitiga Jatinegara Jakarta Timur merupakan bagian dari kawasan yang diarahkan untuk menjadi kawasan *Transit Oriented Development* (TOD) dimana adanya Stasiun Jatinegara sebagai titik transit dan beberapa jenis transportasi lainnya seperti Transjakarta, akan mendukung konsep *Transit Oriented Development* (TOD). Selain itu, Kawasan Jatinegara menjadi sistem pusat kegiatan sekunder sebagai salah satu pembentuk struktur ruang Provinsi DKI Jakarta yang menandakan bahwa, adanya potensi pengembangan kawasan strategis kepentingan ekonomi berintensitas tinggi untuk skala pelayanan provinsi atau beberapa kota/kabupaten administrasi. Berdasarkan hal tersebut, perlu adanya penelitian untuk mengetahui pengaruh konektivitas titik transit terhadap jalur *pedestrian* berdasarkan persepsi pengguna.

1.2 Rumusan Permasalahan

Berdasarkan kondisi eksisting yang ada, permasalahan pada wilayah studi adalah kurang terkoneksi jalur *pedestrian* terhadap Stasiun Jatinegara yang merupakan titik transit; sehingga pejalan kaki tidak terlayani dengan baik, yang menyebabkan pergerakan pengguna jalur *pedestrian* di Kawasan Segitiga Jatinegara menjadi sulit. Hal tersebut diakibatkan karena tidak memiliki jalur *pedestrian* yang memiliki aksesibilitas dari satu jalan ke jalan lainnya. Fasilitas pendukung seperti peneduh, jalur difabel, di jalur *pedestrian* juga kurang memadai sehingga memberi dampak masyarakat tidak melintas di jalur *pedestrian*, melainkan menggunakan badan jalan untuk berjalan kaki yang akan mengkhawatirkan karena dapat

menyebabkan kecelakaan. Beberapa bagian jalur *pedestrian* juga terkesan kumuh karena terdapat pertokoan yang dengan bebas menaruh barang distribusinya serta adanya PKL dan parkir liar.

Sehingga adanya indikasi bahwa konektivitas di wilayah penelitian tersebut rendah, tetapi belum ada hasil pengukuran yang pasti. Berdasarkan rumusan masalah tersebut, pertanyaan yang diajukan pada penelitian ini adalah “Bagaimana tingkat konektivitas antara titik transit terhadap jalur *pedestrian* berdasarkan persepsi pengguna?”.

1.3 Tujuan dan Sasaran

Tujuan dari penelitian ini adalah untuk menentukan tingkat konektivitas antara titik transit terhadap jalur *pedestrian* berdasarkan persepsi pengguna. Untuk mencapai tujuan penelitian tersebut, maka dirumuskan sasaran penelitian yaitu sebagai berikut:

1. Mengidentifikasi karakteristik jalur *pedestrian* di Kawasan Segitiga Jatinegara Jakarta Timur
2. Menganalisis tingkat konektivitas titik transit terhadap jalur *pedestrian* di Kawasan Segitiga Jatinegara Jakarta Timur
3. Menganalisis tingkat konektivitas berdasarkan persepsi pengguna di jalur *pedestrian* di Kawasan Segitiga Jatinegara Jakarta Timur

1.4 Ruang Lingkup

1.4.1 Ruang Lingkup Wilayah

Wilayah yang menjadi fokus atau studi kasus dalam penyusunan penelitian ini adalah jalur *pedestrian* Kawasan Segitiga Jatinegara yang mana secara administrasi berada di Kecamatan Jatinegara, Kota Administrasi Jakarta Timur. Lebih jelasnya mengenai ruang lingkup wilayah dapat dilihat pada Gambar 1.1

1.4.2 Ruang Lingkup Pembahasan

Ruang lingkup pembahasan pada penelitian ini mencakup permasalahan jalur *pedestrian* di Kawasan Segitiga Jatinegara Jakarta Timur. Adanya arahan Kawasan Jatinegara menjadi Kawasan *Transit Oriented Development* (TOD), yang mana Kawasan Segitiga

Jatinegara Jakarta Timur merupakan bagian dari Kawasan Jatinegara, sehingga perlu adanya pengukuran tingkat konektivitas jalur *pedestrian* terhadap titik transit Stasiun Jatinegara berdasarkan persepsi pengguna. Penelitian ini akan meliputi beberapa aspek terkait karakteristik jalur *pedestrian* dan tingkat konektivitas antara titik transit terhadap jalur *pedestrian* berdasarkan persepsi pengguna.

1.4.3 Ruang Lingkup Substansi

Supaya tujuan dan sasaran penelitian dapat tercapai, maka digunakan beberapa pustaka ataupun teori yang diterapkan dalam penelitian ini. adapun teori yang digunakan dalam penelitian ini meliputi *Space syntax Analysis* dan *Global Walkability Index Analysis*.

1.5 Manfaat Penelitian

1.5.1 Manfaat Teoritis

Secara teoritis hasil penelitian ini dapat digunakan sebagai sarana pengetahuan tentang penilaian konektivitas jalur *pedestrian*.

1.5.2 Manfaat Praktis

Manfaat praktis dari penelitian ini dapat digunakan sebagai rekomendasi atau masukan untuk pemerintah dalam menghubungkan tiap jalur *pedestrian* agar adanya peralihan penggunaan moda transportasi publik.

1.6 Sistematika Pembahasan

Sistematika pembahasan dalam penyusunan penelitian ini adalah:

BAB I PENDAHULUAN

Bab ini berisi tentang latar belakang penelitian, rumusan masalah penelitian, tujuan dan sasaran penelitian, ruang lingkup penelitian, manfaat penelitian, dan sistematika pembahasan

BAB II TINJAUAN PUSTAKA

Pada bab ini berisi tentang tinjauan literatur yang mendukung pembahasan penelitian yang bersumber dari jurnal resmi dan penelitian yang telah dilakukan sebelumnya. Tinjauan literatur tersebut berkaitan dengan konektivitas antara titik transit terhadap jalur *pedestrian*, indikator-indikator konektivitas antara titik transit terhadap jalur *pedestrian* dan sintesa pustaka.

BAB III METODE PENELITIAN

Bab ini berisi tentang pendekatan penelitian, metode penelitian, jenis penelitian, populasi dan sampel, metode pengumpulan data, teknik analisis, dan tahapan analisis.

BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN

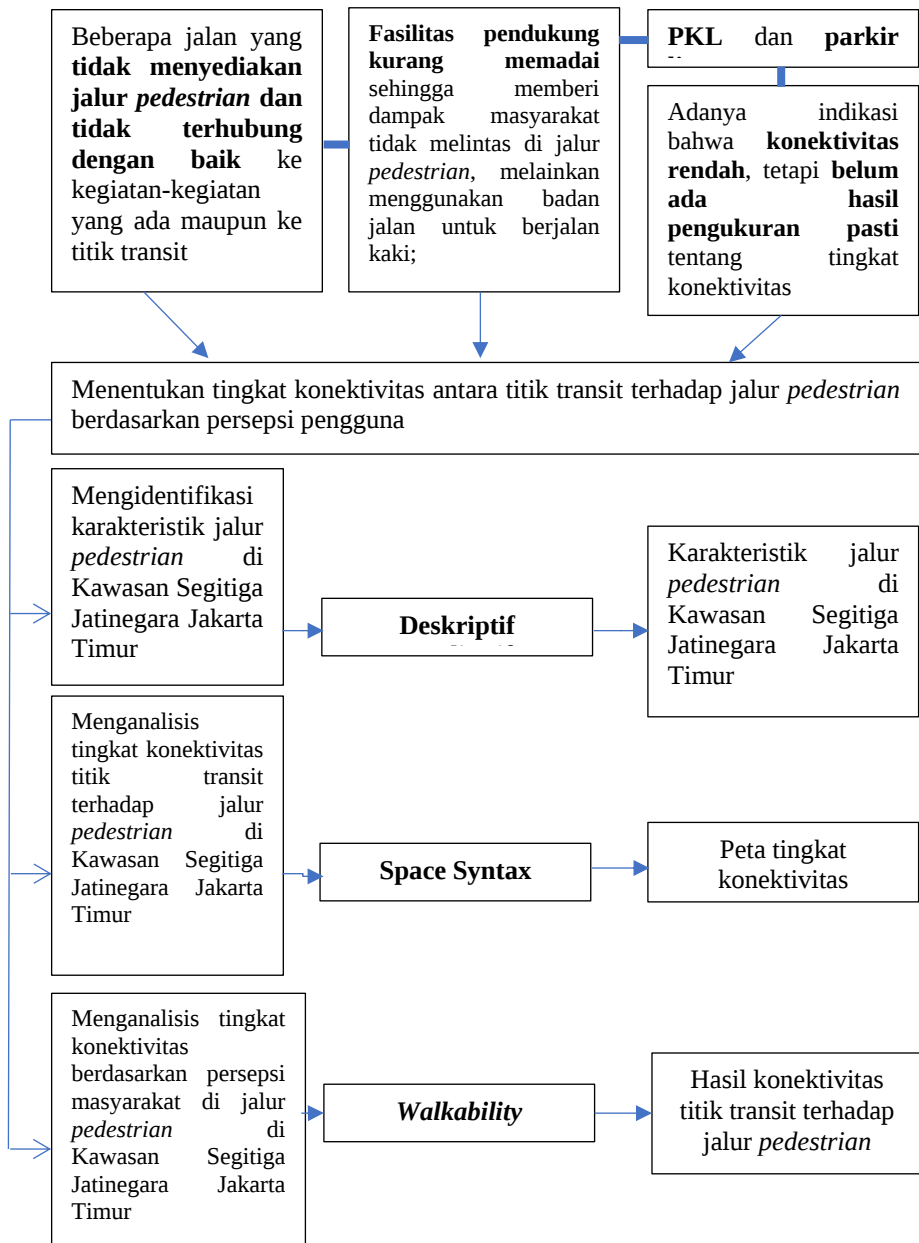
Bab ini berisi tentang gambaran umum wilayah, analisis serta pembahasannya.

BAB V KESIMPULAN DAN SARAN

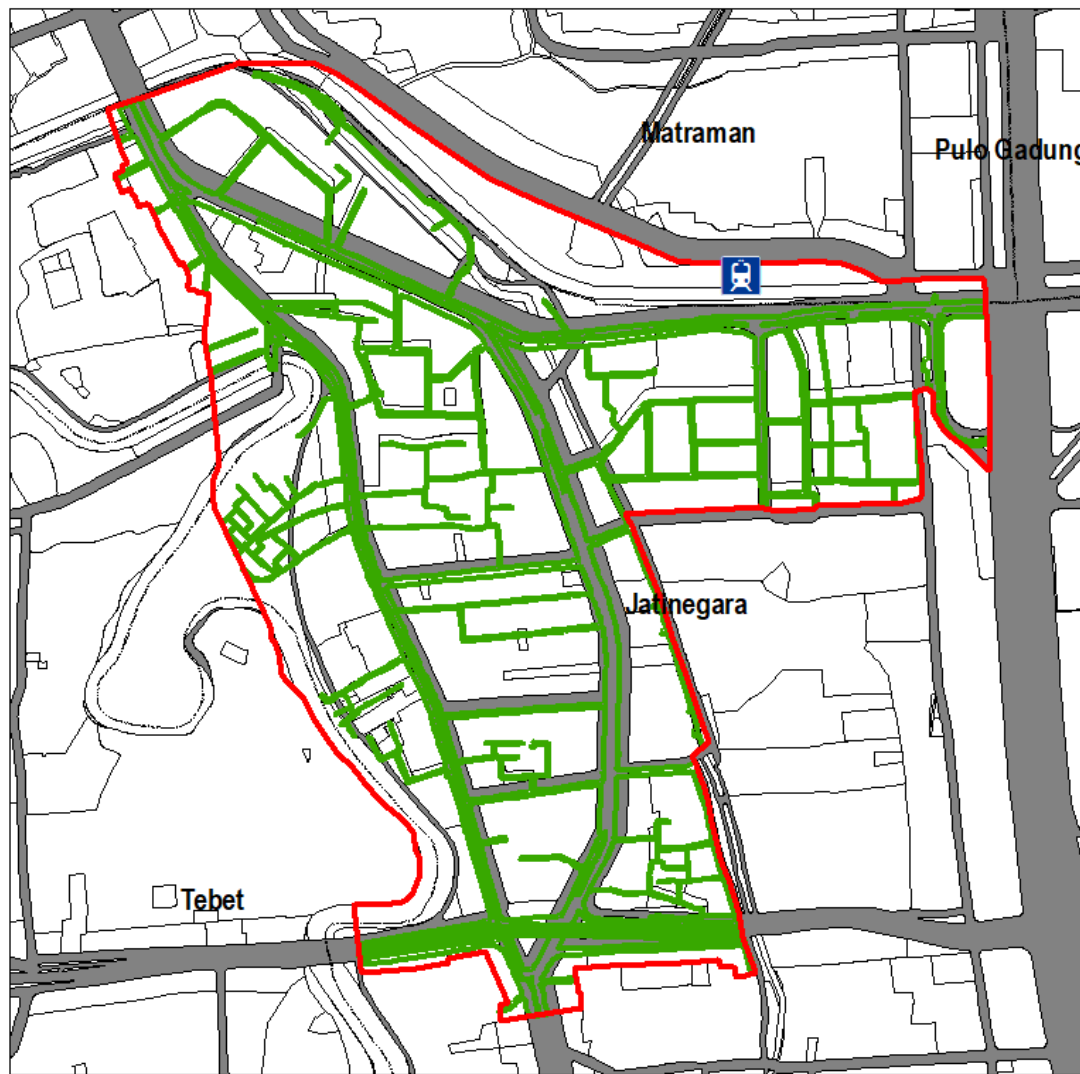
Bab ini berisi tentang kesimpulan dari hasil penelitian dan juga memberikan saran untuk ke depan terkait dengan penelitian.

1.7 Kerangka Berpikir

“Halaman ini sengaja dikosongkan”



“Halaman ini sengaja dikosongkan”



INSTITUT TEKNOLOGI SEPULUH NOPEMBER
FAKULTAS ARSITEKTUR, DESAIN, PERENCANAAN
DEPARTEMEN PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA

PETA RUANG LINGKUP WILAYAH
KAWASAN SEGITIGA JATINEGARA

LEGENDA



Stasiun

Jalur pedestrian yang diteliti

--- Batas Kecamatan



Batas Penelitian Studi

SKALA



1:9000

0.02505 0.1 0.15 0.2
Miles

INSET PETA



SUMBER:

RDTR dan PZ Provinsi DKI Jakarta 2014-2019

“Halaman ini sengaja dikosongkan”

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 *Transit Oriented Development*

2.1.1 Konsep *Transit Oriented Development* (TOD) dalam Jalur *Pedestrian*

Pada tahun 1992 pada *Transit Oriented Development Design Guidelines*, Peter Calthorpe menawarkan sebuah sistem mengenai Konsep *Transit Oriented Development* (TOD) dimana konsep ini memberikan arahan sebuah kawasan yang memiliki tata guna lahan campuran (*mixed land-use*) di sekitar lokasi sebuah transit, antara lain terminal dan stasiun. Tata guna lahan campuran (*mixed land-use*) ini meliputi permukiman, perkantoran, perdagangan jasa, pendidikan, ruang publik, yang jaraknya 400-800 meter dan mampu dicapai dengan cara berjalan kaki.

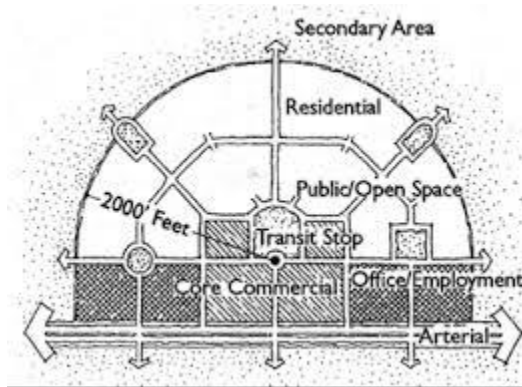
Berikut merupakan definisi *Transit Oriented Development* menurut Calthorpe dalam Yuniasih (2007):

“A mixed-use community within an average 2,000-foot walking distance of a transit stop and core commercial area. TODs mix residential, retail, office, open space, and public uses in a walkable environment, making it convenient for residents and employees to travel by transit, bicycle, foot, or car.”

Definisi lain dari TOD dalam Danburry (2010):

“Transit-oriented development, or TOD, is a type of community development that includes a mixture of housing, office, retail and/or other commercial development and amenities integrated into a walkable neighborhood and located within a half-mile of quality public transportation.”

Sehingga berdasarkan kedua definisi disimpulkan bahwa Kawasan *Transit Oriented Development* (TOD) merupakan kawasan dengan tata guna lahan campuran yang terdiri dari perkantoran, ruang publik, dan perumahan yang dilengkapi dengan titik transit untuk kendaraan umum dengan jalur *pedestrian* yang layak untuk dilewati.



Gambar 2. 1 Konsep TOD

Sumber: Calthrope dalam Wijaya (2009)

Sedangkan menurut TOD Guidebook (2006) *Transit Oriented Development* (TOD) adalah konsep perencanaan yang mendorong terciptanya jaringan komunitas perkotaan yang dirancang dengan baik yang terfokus di sekitar titik transit. Istilah ini mengacu pada komunitas yang terdiri dari perumahan dan tempat kerja campuran, dengan tingkat akses yang tinggi ke transportasi umum berjarak 400-800 meter yang dapat dijangkau pejalan kaki dan pengendara sepeda dalam waktu 5-10 menit.

Transit Oriented Development (TOD) merancang halte transit untuk moda transportasi di setiap sekitar 400-800 meter baik dari bangunan maupun penduduk dengan penggunaan lahan campuran dengan berjalan kaki. (Evans et al, 2007). Posisi platform kereta api dan halte bus berdekatan dengan akses ramah jalur *pedestrian*. Berarti perlu adanya akses jalur *pedestrian* dengan siklus yang aman dan tidak terhalang ke stasiun. Titik transit yang mayoritas berada *on-street* (misalnya jalur bus atau kereta ringan) memungkinkan pejalan kaki menyeberangi titik transit dengan mudah menggunakan jalur *pedestrian*.

Tabel 2. 1 Indikator dan Variabel Pengertian *Pedestrian* dalam Konsep *Transit Oriented Development* (TOD)

Teori	Indikator	Sumber	Variabel
Keterjangkauan titik transit terhadap <i>mix land-use</i>	Jalur <i>pedestrian</i> di Kawasan <i>Transit Oriented Development</i> (TOD)	<i>Transit Oriented Development Design Guidelines</i> , 1992	Jarak tempuh
		TOD <i>Guidebook</i> , 2006	Jarak tempuh
			Waktu tempuh
		Evans et al, 2007	Jarak tempuh
			Penggunaan lahan

Sumber: Peneliti, 2018

2.1.2 Karakteristik jalur *Pedestrian* berdasarkan Konsep *Transit Oriented Development* (TOD)

Transit Oriented Development (TOD) dikaitkan dengan karakteristik desain perkotaan (*urban design*) yang menekankan pada lingkungan yang mendukung pejalan kaki dalam berpindah tempat (*walkable infrastructure*), tata guna lahan campuran (*mixed land-use*), dan tingginya *density* di sekitar titik transit. ITDP (2015) sebagai salah satu organisasi yang menaungi bidang transportasi menjelaskan 8 prinsip *Transit Oriented Development* (TOD), yaitu:

1. *Walk*, pada prinsip ini menekankan pada jalur *pedestrian* yang aman nyaman dan lengkap sehingga dapat digunakan secara optimal.

2. *Cycle*, pada prinsip ini ditetapkan pada keberadaan jaringan sepeda yang aman, memadai dan nyaman.
3. *Connect*, prinsip ini menekankan pada koneksinya pengguna secara langsung sehingga memudahkan pengguna dalam mengakses moda pribadi dan moda umum.
4. *Transit*, prinsip ini merujuk pada tempat transit yang memberikan kemudahan akses pejalan kaki ke tempat transit.
5. *Mix*, prinsip ini merujuk pada penyediaan fungsi pelengkap yang beragam sehingga mengurangi waktu perjalanan karena terjadi perpindahan yang pendek terutama bagi masyarakat berpenghasilan rendah.
6. *Density*, kepadatan kawasan sekitar berupa permukiman dan pekerjaan yang mendukung transit berkualitas tinggi dan pelayanan lokal.
7. *Compact*, pengembangan *Transit Oriented Development* (TOD) berada di daerah perkotaan memudahkan perjalanan di kota.
8. *Shift*, prinsip ini merujuk pada pengurangan daerah pelayanan kendaraan bermotor dengan cara seperti pengaturan parkir dan sirkulasi kendaraan.

Salah satu prinsip yang ditekankan adalah *walk*, dimana perlu adanya penyediaan infrastruktur pejalan kaki yang lengkap, tingkat aksesibilitasnya tinggi, hidup, aman, nyaman, dan terjaga temperaturnya (ITDP, 2015). Jalur *pedestrian* harus memenuhi persyaratan aktivitas berjalan kaki yakni aman, tidak mengganggu dengan lalu lintas kendaraan bermotor; mudah dilakukan ke segala arah dan tidak ada gangguan karena ruang yang sempit, dan adanya ornamen pelengkap seperti lampu, tanaman, dsb. (Panduri dan Suwandono, 2015). Jalur *pedestrian* harus mempertimbangkan lebar, pengerasan serta fasilitas-fasilitas yang menunjang seperti penerangan jalan, tempat sampah serta fasilitas pelengkap jalan lainnya (Agustin, 2017). Menurut Pedoman Perencanaan Penyediaan, dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Jaringan Pejalan Kaki di Kawasan Perkotaan terdapat ketentuan-ketentuan dalam penyediaan jalur pejalan kaki, antara lain:

Tabel 2. 2 Pedoman Perencanaan Penyediaan, dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Jaringan Pejalan Kaki di Kawasan Perkotaan

Peraturan	Variabel	Syarat	Ketentuan
Kementerian PU Nomor 3, 2014	Lebar jalur pejalan kaki		Minimal 2 meter
	Jalur pejalan kaki berkebutuhan khusus (difabel)		• Lebar minimal 1,5 meter • Dilengkapi jalur pemandu dan perangkat pemandu di sepanjang jaringan pejalan kaki
	Jarak pejalan kaki	Jarak pejalan kaki dalam mencapai halte atau lokasi transit	Jarak maksimal 400 meter atau waktu tempuh maksimal 10 menit
	Jalur penyebrangan		Terdapat penyebrangan zebra, <i>pelican crossing</i> atau jembatan penyebrangan

Peraturan	Variabel	Syarat	Ketentuan
	Area bersepeda		Lebar minimal 1,5 meter
	Ketersediaan jalur hijau		Terletak antara pejalan kaki dengan kendaraan

Sumber: Peraturan Menteri PU Nomor 3 tahun 2014

Tabel 2. 3 Indikator dan Variabel Karakteristik Jalur *Pedestrian* berdasarkan TOD

Teori	Indikator	Sumber	Variabel
Karakteristik jalur <i>pedestrian</i> berdasarkan TOD	Karakter jalur <i>pedestrian</i> yang ramah pejalan kaki	Panduri dan Suwandono, 2015	Dimensi <i>pedestrian</i>
			Kenyamanan
			Keamanan
			Kemudahan
		ITDP, 2015	Kenyamanan
			Keamanan
		Agustin, 2017	Dimensi <i>pedestrian</i>
			Kenyamanan
			Keamanan
		Kementerian	Dimensi

Teori	Indikator	Sumber	Variabel
		PU Nomor 3 Tahun 2014	<i>pedestrian</i>
			Kenyamanan
			Keamanan

Sumber: Peneliti, 2018

2.2 Jalur *Pedestrian* sebagai Bagian dari Konsep TOD

2.2.1 Jalur *Pedestrian* sebagai Penghubung Ruang Publik

Pejalan kaki adalah setiap orang yang berjalan di ruang lalu lintas jalan. Jalur *pedestrian* (*pedestrian ways*) adalah jalur atau lintasan yang diperuntukkan untuk berjalan kaki, yang mana dapat berupa trotoar (DPU, 1999). Sedangkan menurut Shirvani (1985) pejalan kaki adalah orang yang melakukan perjalanan atau aktivitas di ruang terbuka publik tanpa menggunakan kendaraan atau bisa disebut juga sebagai perpindahan manusia dari satu tempat asal ke tempat tujuan. Fungsi ruang publik bagi pejalan kaki antara lain untuk bergerak dari satu bangunan ke bangunan yang lain, dari bangunan ke *open space* yang ada atau sebaliknya, atau dari suatu tempat ke tempat yang lainnya di sudut kawasan ruang publik (Doddy Dharmawan, 2004).

Menurut Untermann (1984), kriteria jalur *pedestrian* (*pedestrian ways*) antara lain sebagai berikut:

1. Keamanan (*safety*), pejalan kaki harus mudah bergerak atau berpindah dan terlindung dari kendaraan bermotor.
2. Aksesibilitas (*accessibility*), pejalan kaki harus memiliki rute sesingkat mungkin (jarak terpendek) yang bebas hambatan dari suatu lokasi ke lokasi tujuan lain.
3. Kenyamanan (*comfort*), pejalan kaki harus memiliki jalur yang mudah dilalui, seperti halnya kendaraan bermotor berjalan di jalan bebas hambatan.

4. Daya tarik (*attractiveness*), pada tempat tertentu diberikan elemen yang dapat menimbulkan daya tarik seperti elemen estetika, lampu penerang jalan, lanskap, dll.

Menurut Giovany Gideon (1977) pada buku *Human Aspect of Urban Form*. Oxford: Pergamon Press, menyatakan bahwa berjalan kaki merupakan sarana transportasi yang menghubungkan satu fungsi kawasan dengan yang lain hingga menjadikan suatu kota tersebut lebih manusiawi.

Tabel 2. 4 Indikator dan Variabel Jalur *Pedestrian* sebagai Penghubung Ruang Publik

Teori	Indikator	Sumber	Variabel
Ruang Publik	Jalur <i>pedestrian</i> sebagai Penghubung Ruang Publik	DPU, 1999	Karakteristik pejalan kaki
		Shirvani, 1985	Karakteristik pejalan kaki
			Titik <i>origin</i> dan <i>destination</i>
		Doddy Dharmawan, 2004	Titik <i>origin</i> dan <i>destination</i>
			Konektivitas pejalan kaki
		Untermann, 1984	Konektivitas pejalan kaki
		Human Aspect of Urban Form. Oxford: Pergamon	Titik <i>origin</i> dan <i>destination</i>

Teori	Indikator	Sumber	Variabel
		Press, 1977	Konektivitas pejalan kaki

Sumber: Peneliti, 2018

2.2.2 Jalur *Pedestrian* berdasarkan Pola Ruang

Sistem ruang tersusun dari dua komponen utama (Carmona *et al*, 2003), antara lain yaitu *layout* dan konfigurasi. Secara fisik, sistem ruang ini termanifestasi dalam morfologi. Kedua komponen ini sangat penting karena merupakan penentu pergerakan manusia dan dapat dipergunakan sebagai parameter dalam pengembangan kawasan. Konfigurasi dapat diartikan sebagai satu set hubungan dimana terdapat objek-objek yang saling bergantung satu sama lain dalam suatu struktur (Hillier, 2007). Dalam konteks ruang perkotaan, hubungan ini terwujud dalam interaksi ruang yang dapat diidentifikasi dari adanya pergerakan dari satu ruang ke ruang lainnya.

Azis dan Asrul (2012), mengatakan bahwa sistem transportasi adalah suatu bentuk keterkaitan dan keterkaitan antar penumpang, barang, sarana dan prasarana yang berinteraksi dalam rangka perpindahan orang atau barang yang tercakup dalam tatanan baik secara alami maupun buatan. Secara ringkas, Khisty (2005) menjelaskan bahwa sistem transportasi terdiri dari empat elemen dasar meliputi:

- a) Sarana perhubungan yakni jalan raya atau jalur yang menghubungkan dua titik atau lebih;
- b) Kendaraan yakni alat yang memindahkan manusia dan barang dari satu titik ke titik lainnya sepanjang sarana perhubungan;
- c) Terminal yakni titik-titik yang menjadi awal maupun akhir dari perjalanan orang atau barang;

- d) Manajemen dan tenaga kerja yakni orang-orang yang membuat, mengoperasikan, mengatur dan memelihara sarana perhubungan, kendaraan dan terminal.

Tata guna lahan merupakan salah satu dari penentu utama pergerakan dan aktivitas dimana aktivitas ini dikenal dengan istilah bangkitan perjalanan (*trip generation*), yang menentukan fasilitas-fasilitas transportasi apa saja seperti jalan, bus dan sebagainya yang akan dibutuhkan untuk melakukan pergerakan (Firman dan Okto, 2017). Sedangkan Menurut Ikhal (2017) transit adalah tempat pemberhentian, pertukaran, pergantian ataupun persinggahan unit untuk sementara waktu yang akan dilanjutkan ke tempat tujuan yang telah ditentukan di beberapa titik jalan.

Tabel 2. 5 Indikator dan Variabel Jalur *Pedestrian* berdasarkan Pola Ruang

Teori	Indikator	Sumber	Variabel
Konfigurasi ruang	Jalur <i>pedestrian</i> berdasarkan pola ruang	Khisty, 2005	Pola jaringan jalan
		Firman dan Okto, 2017	Pola jaringan jalan
			Tata guna lahan
		Ikhal, 2017	Pola jaringan jalan
			Tata guna lahan

Sumber: Peneliti, 2018

2.3 Konektivitas

2.3.1 Pengertian Nilai Konektivitas

Kawasan *Transit Oriented Development* (TOD) harus memiliki perencanaan yang menyeluruh yang mendukung kawasan transit dan mendukung para pejalan kaki dan pengguna sepeda. Kota dengan tingkat kepadatan tinggi dan berorientasi pada transportasi umum akan mendukung layanan dengan frekuensi dan konektivitas yang juga tinggi (ITDP, 2015). Prinsip perencanaan prasarana jaringan pejalan kaki yakni, dapat menghubungkan satu tempat ke tempat lain dengan adanya konektivitas dan kontinuitas (Peraturan Menteri PU Nomor 3, 2014). Berdasarkan teori *New Urbanism* (newurbanism.org), terdapat prinsip konektivitas yaitu:

1. *Walkability*

- a. Semua dapat dijangkau dalam waktu 10 menit dengan berjalan kaki dari rumah dan tempat kerja
- b. Desain jalan yang ramah untuk pejalan kaki
- c. Jalur pejalan kaki bebas dari kendaraan bermotor

2. *Connectivity*

- a. Jaringan jalan berbentuk *grid* yang terinterkoneksi, menyebar dan memudahkan pejalan kaki dalam berjalan
- b. Hierarki jalan-jalan kecil, jalan, dan gang
- c. Jaringan pejalan kaki dan ruang publik berkualitas tinggi membuat berjalan menjadi menyenangkan

2.3.2 *Walkability*

Walkability di sini adalah istilah untuk mengukur konektivitas dan kualitas dari jalur *pedestrian* di kota-kota (Bank Dunia 2008, ADB 2011). *Walkability* menjadi salah satu konsep jalur pejalan kaki yang ramah bagi pejalan kaki. Konsep *Walkability* menjadikan suatu kawasan sebagai lingkungan pejalan kaki. *Walkability* dapat digunakan untuk alat ukur kualitas dan konektivitas (Winayanti, 2013).

Dalam buku *Land Transport New Zealand* (2007) membagi sembilan aspek untuk mencapai tingkat *walkability*. Sembilan aspek tersebut adalah: keterhubungan (*connected*), kejelasan (*legible*), kenyamanan (*comfortable*), kemudahan (*convenient*), kenyamanan (*pleasant*), keselamatan (*safe*), keamanan (*secure*), universal (*universal*) dan aksesibilitas (*accessibility*). Menurut *US Department Health and Human Service* (2010), indikator *walkability* terdiri dari kondisi trotoar, konflik pejalan kaki, penyeberangan, pemeliharaan, lebar trotoar, *buffer*, aksesibilitas, estetika dan peneduh. *The vision of the Walk WA: A Walking Strategy for Western Australia* (2007–2020) menggolongkan empat aspek *walkability* yang harus diperhatikan untuk mencapai suatu lingkungan yang *walkable* antara lain aksesibilitas, kenyamanan, estetika dan keamanan.

Tabel 2. 6 Indikator dan Variabel Nilai Konektivitas

Teori	Indikator	Sumber	Variabel
Konektivitas titik transit terhadap jalur <i>pedestrian</i>		ITDP, 2015	Aksesibilitas jalan
		Kementerian PU Nomor 3, 2014	Aksesibilitas jalan
<i>Walkability</i>	Konektivitas titik transit terhadap jalur <i>pedestrian</i>	<i>Land Transport New Zealand</i> , 2007	keterhubungan (<i>connected</i>)
			kejelasan (<i>legible</i>)
			keselamatan (<i>safe</i>)
			keamanan (<i>secure</i>)

Teori	Indikator	Sumber	Variabel
		US Department Health and Human Service, 2010	universal (<i>universal</i>)
			kondisi trotoar
			konflik pejalan kaki
			penyeberangan
			pemeliharaan
			lebar trotoar
			<i>buffer</i>
			keindahan
			peneduh
			estetika
			keamanan

Sumber: Peneliti, 2018

2.3.3 *Space Syntax* dan *Global Walkability Index* sebagai Alat Analisis Konektivitas

Pada tahun 1984, Ben Hillier dan Juliene Hanson memperkenalkan *space syntax* sebagai salah satu pendekatan dalam analisis konfigurasi ruang, yang mana terdapat tiga dimensi yaitu

connectivity, *integrity*, dan *intelligibility*. Hal ini dikarenakan beragamnya aktivitas membutuhkan konfigurasi ruang yang efektif dan efisien yang ditentukan dari pembentukan stuktur ruang. Sebagai bagian dari sebuah konfigurasi, ruang tidak hanya berbentuk *node*, tetapi juga *path* atau jalur yang umumnya bersifat publik. *Node* dan *path* ini menghubungkan lahan-lahan dan mengikat mereka dalam suatu sistem hubungan (*linkage system*). Hillier dalam Carmona et al (2003) menjelaskan bahwa pola dan intensitas pergerakan individu sangat dipengaruhi oleh konfigurasi ruang, bahkan struktur ruang dapat dianggap sebagai penentu tunggal yang paling mempengaruhi pergerakan dalam ruang. Untuk mengukur interaksi dalam konfigurasi ruang, *space syntax* mempergunakan beberapa dimensi yang diukur dengan mempergunakan konsep jarak topologi (*topological distance*) yang disebut kedalaman (*depth*). Sehingga dipilihlah analisis *space syntax* sebagai alat analisis dalam penelitian, karena dirasa sesuai digunakan untuk mengukur tingkat konektivitas (*connectivity*).

Selain menggunakan alat analisis *space syntax* untuk mengukur tingkat konektivitas titik transit terhadap jalur pedestrian, digunakan juga alat analisis *walkability*. Menurut *On The Correlation of Pedestrian Flows to Urban Environment Measures: A Space Syntax and Walkability Analysis Comparison Case* (2018) apabila dalam *space syntax* memperhatikan hubungan antara konfigurasi ruang terbangun dengan dinamika perkotaan untuk membangun pemahaman dari dampak morfologi perkotaan pada pergerakan masyarakat, pada analisis *walkability* konektivitas jaringan berperan penting tetapi demikian juga dengan faktor kenyamanan, keramahan, kemudahan, keamanan, dsb.

Meskipun sifatnya berbeda, *space syntax* dan alat analisis *walkability* berbagi alasan bersama dalam upaya memahami dan menjelaskan perilaku dan pergerakan pejalan kaki. Kedua metode tersebut mengatasi pengaruh morfologi perkotaan dalam berjalan. *Space syntax* menganggap konektivitas sebagai bagian utama dari

pemikirannya sementara alat analisis *walkability* menganggapnya sebagai salah satu faktor kunci di antara yang lain.

2.4 Sintesa Pustaka

Berdasarkan hasil sintesa akhir keseluruhan maka dapat diketahui indikator dan variabel penelitian berikut ini:

Tabel 2. 7 Sintesa Tinjauan Pustaka

Sasaran	Indikator	Variabel
1	Jalur <i>pedestrian</i> sebagai penghubung ruang publik	Titik <i>origin</i> dan <i>destination</i>
	Jalur <i>pedestrian</i> di Kawasan <i>Transit Oriented Development</i> (TOD)	jarak tempuh
		waktu tempuh
	Karakter jalur <i>Pedestrian</i> yang ramah pejalan kaki	Dimensi <i>pedestrian</i>
		Kenyamanan
		Keamanan
		Kemudahan
2	Jalur <i>pedestrian</i> berdasarkan pola ruang	Tata guna lahan
		Pola jaringan jalan
	Konektivitas titik transit terhadap jalur <i>pedestrian</i>	Aksesibilitas jalan

Sasaran	Indikator	Variabel
3	Konektivitas titik transit terhadap jalur <i>pedestrian</i> berdasarkan persepsi pengguna	Keterhubungan
		Keselamatan
		Konflik pejalan kaki
		Keindahan

Sumber: Peneliti, 2018

“Halaman ini sengaja dikosongkan”

BAB III

METODOLOGI PENELITIAN

3.1 Pendekatan Penelitian

Pendekatan penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah pendekatan rasionalistik yang merupakan sebuah pendekatan berdasarkan asumsi bahwa ilmu berasal dari pemahaman intelektual yang dibangun atas kemampuan berargumen secara logis dengan metode indeksikalitas dan komparatif. Pendekatan rasionalistik digunakan karena sumber data berasal dari fakta empiris. Pendekatan rasionalistik digunakan dalam penelitian ini untuk mendapatkan hasil penelitian yang dapat digunakan sebagai dasar penarikan kesimpulan dari keseluruhan hasil penelitian yang disesuaikan dengan landasan teori dan diharapkan dapat bersifat kebenaran umum maupun prediksi.

3.2 Jenis Penelitian

Jenis penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah jenis penelitian deskriptif, yaitu penelitian yang memberikan gambaran atau uraian atas suatu keadaan sejelas mungkin tanpa ada perlakuan terhadap objek yang diteliti (Ronny, 2005). Jenis penelitian deskriptif yang digunakan adalah deskriptif kuantitatif-kualitatif. Deskriptif kuantitatif digunakan dalam pengukuran atau penilaian terhadap konektivitas jalur *pedestrian*. Sedangkan deskriptif kualitatif digunakan untuk mengidentifikasi karakteristik wilayah penelitian, mendeskripsikan hasil kuesioner, dan menerangkan hasil dari data kuantitatif.

3.3 Variabel Penelitian dan Definisi Operasional

Variabel penelitian yang menjadi objek yang akan diteliti dalam penelitian ini didapatkan dari hasil kajian pustaka mengenai substansi-substansi yang relevan dengan sasaran penelitian. Variabel-variabel tersebut di turunkan dari indikator-indikator yang akan diteliti atau diamati. Dalam hal ini variabel penelitian akan digunakan sebagai objek yang diteliti dalam proses analisis kuantitatif maupun kualitatif. Berikut adalah penjabaran variabel

penelitian yang digunakan berdasarkan kebutuhan sasaran penelitian yang merupakan hasil dari sintesa kajian pustaka.

Tabel 3. 1 Variabel Penelitian dan Definisi Operasional

Sasaran	Indikator	Variabel	Definisi Operasional
1	Jalur <i>pedestrian</i> sebagai Penghubung Ruang Publik	Titik <i>origin</i> dan <i>destination</i>	Sirkulasi perpindahan pengguna <i>pedestrian</i> dari titik transit ke <i>mix land-use</i>
	Jalur <i>pedestrian</i> di Kawasan <i>Transit Oriented Development</i> (TOD)	jarak tempuh	Maksimal 800 meter dari titik transit menuju penggunaan lahan <i>mix land-use</i>
		waktu tempuh	Maksimal 10 menit dari titik transit menuju <i>mix land-use</i>
	Karakter jalur <i>pedestrian</i> yang ramah pejalan kaki	Dimensi <i>pedestrian</i>	Lebar jalur <i>pedestrian</i> minimal 2 meter
		Kenyamanan	Ketersediaan fasilitas pendukung di jalur <i>pedestrian</i>
		Keamanan	Tingkat keamanan di sekitar jalur pejalan kaki
		Kemudahan	Ketersediaan fasilitas penyebrangan di persimpangan jalur

Sasaran	Indikator	Variabel	Definisi Operasional
			<i>pedestrian</i>
2	Jalur <i>pedestrian</i> berdasarkan pola ruang	Tata guna lahan	Adanya <i>mix land-use</i> seperti permukiman, perkantoran, dan perdagangan jasa
		Pola jaringan jalan	Jaringan jalan yang digunakan dari dan menuju aktivitas
	Konektivitas titik transit terhadap jalur <i>pedestrian</i>	Aksesibilitas jalan	Kawasan yang memiliki konektivitas antar jalan di wilayah penelitian
3	Konektivitas titik transit terhadap jalur <i>pedestrian</i> berdasarkan persepsi pengguna	Keterhubungan	Ketersediaan jalur <i>pedestrian</i> di jaringan jalan
		Keselamatan	Ketersediaan fasilitas bagi kelompok penyandang cacat di jalur <i>pedestrian</i>

Sasaran	Indikator	Variabel	Definisi Operasional
		Konflik pejalan kaki	Adanya konflik pejalan kaki dengan moda transportasi motor saat menggunakan jalur <i>pedestrian</i>
		Keindahan	Keberadaan <i>street furniture</i> untuk mendukung estetika jalur <i>pedestrian</i>

Sumber: Peneliti, 2018

3.4 Populasi dan Sampel Penelitian

3.4.1 Populasi Penelitian

Populasi responden pada penelitian ini adalah pejalan kaki yang melewati jalur *pedestrian* di Kawasan Segitiga Jatinegara.

3.4.2 Sampel Penelitian

Menurut Pakar Statistik Singarimbun dan Efendi (1995), mengatakan bahwa data yang banyaknya melebihi 30 dapat dikatakan memenuhi distribusi normal, sehingga dalam proses perhitungan tingkat *walkability* yang dilakukan peneliti, peneliti meminta pengguna untuk pengisian kuesioner *online* yang bertujuan untuk memberikan penilaian terkait variabel-variabel *walkability* di jalur *pedestrian* kawasan penelitian dan diambil sebanyak 30 sampel. Sedangkan untuk pengisian kuesioner *online* yang bertujuan untuk mengetahui karakteristik jalur *pedestrian* diambil sebanyak 96 sampel. Salah satu metode yang digunakan untuk menghitung ukuran sampel adalah rumus Slovin (Supriyanto, 2017). Karena pada dasarnya dalam penelitian ini tidak diketahui secara pasti jumlah

populasi, sehingga perlu dilakukan penghitungan jumlah sampel (responden) menggunakan Rumus Lemeshow yaitu sebagai berikut:

$$n = \frac{Z^2 p(1 - p)}{e^2}$$

Rumus 1. Rumus Lemeshow

Keterangan:

n = besar sampel

$Z \alpha/2$ = nilai Z pada derajat kepercayaan $1-\alpha/2$

p = proporsi hal yang diteliti

d = presisi

Pada penelitian ini tidak diketahui jumlah pengguna jalur pejalan kaki kawasan Segitiga Jatinegara (populasi), sehingga diibaratkan bahwa sebanyak 50% ($p= 0.5$) masyarakat merupakan pengguna jalur pejalan kaki. Peneliti menginginkan presisi mutlak sebesar 10% ($d= 0.1$) dengan derajat kepercayaan 90%. Dan nilai Z pada derajat kepercayaan $1-\alpha/2$ dengan $\alpha= 0.05$ adalah 1.96.

$$n = \frac{1,96^2 \times 0,5(1 - 0,5)}{0,05^2}$$

$$n = \frac{1,96^2 \times 0,5(1 - 0,5)}{0,1^2}$$

$$n = \frac{0,9604}{0,01}$$

$$n = 96.04 \approx 96 \text{ responden}$$

Teknik sampling pada penelitian ini bertujuan untuk menggali informasi yang akan menjadi dasar dari rancangan dan

teori yang muncul. Adapun teknik sampling yang akan digunakan dalam penelitian ini yaitu

1. *Purposive sampling*

Purposive sampling merupakan teknik pengambilan sampel dimana pengambilan sampel ditentukan dengan kriteria tertentu berdasarkan kebutuhan peneliti. Adapun kriteria sampel dalam penelitian ini adalah pengguna atau yang pernah melewati jalur *pedestrian* di sepanjang jalur *pedestrian* Kawasan Segitiga Jatinegara.

3.5 Metode Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data merupakan kegiatan yang dilakukan untuk mendapatkan data-data yang dibutuhkan sebagai *input* dalam melakukan proses analisa guna mencapai tujuan dalam setiap sasaran penelitian. Teknik pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini adalah menggunakan teknik pengumpulan data primer. Teknik pengumpulan data primer melalui observasi lapangan dan penyebaran kuesioner terhadap responden secara *online*.

Berikut adalah teknik pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini:

3.5.1 Observasi

Observasi adalah suatu cara pengumpulan data dengan pengamatan langsung dan pencatatan secara sistematis terhadap obyek yang akan diteliti. Observasi dilakukan oleh peneliti dengan cara pengamatan dan pencatatan. Adapun beberapa hal yang menjadi bahan observasi, yaitu pelaku yang berhubungan langsung dengan objek observasi, apa yang dirasakan pelaku, tujuan, peristiwa yang terjadi, dan juga ruang dan waktu yang berhubungan dengan objek tersebut.

Jenis observasi yang digunakan adalah observasi sistematik dimana hanya mengamati hal-hal khusus saja sesuai dengan variabel penelitian. Observasi yang dilakukan dalam penelitian ini dilakukan untuk mengidentifikasi berbagai kondisi jalur *pedestrian* yang termasuk dalam variabel penelitian serta identifikasi yang dilakukan

secara keseluruhan dalam delineasi lokasi studi. Berikut ini merupakan penjelasan lebih rinci mengenai observasi lapangan:

Observasi lapangan secara umum dilakukan melengkapi pembahasan pada gambaran umum dan untuk mengetahui karakteristik wilayah pengamatan secara menyeluruh. Metode ini dilakukan dengan pengambilan gambar selama pengamatan lapangan yang dilakukan dalam beberapa hari. Kemudian data tersebut disajikan dalam bentuk narasi, tabel, peta dan gambar.

Observasi lapangan yang dilakukan pada sepanjang jalur *pedestrian* Kawasan Segitiga Jatinegara dibagi menjadi 2 blok. Pembagian blok tersebut didasari karena adanya perbedaan karakter fisik pada setiap blok seperti kelengkapan elemen pendukung, lebar dll., yang tentunya hal ini akan mempengaruhi perbedaan rasa aman dan nyaman para pengguna.

3.5.2 Kuesioner

Kuesioner adalah sejumlah pertanyaan tertulis yang digunakan untuk memperoleh informasi dari responden dalam arti laporan tentang pribadinya, atau hal-hal yang ia ketahui (Arikunto, 2002). Kuesioner dalam penelitian ini bertujuan untuk mengetahui pendapat pejalan kaki terhadap kondisi jalur *pedestrian* Kawasan Segitiga Jatinegara. Kuesioner akan dibagikan kepada 96 responden untuk karakteristik jalur *pedestrian* dan 30 responden untuk menilai *walkability*. Bentuk kuesioner yang akan digunakan dalam penelitian ini adalah kuesioner *online* dan bersifat tertutup dimana kuesioner disajikan dalam bentuk kuesioner *online* yang akan dibuat sedemikian rupa sehingga responden tinggal memberikan tanda centang (V) pada kolom atau tempat yang sesuai. Metode pengisian kuesioner ini diberikan dengan jangka waktu ± 1 minggu sampai memenuhi sampel yang akurat.

Tabel 3. 2 Metode Pengumpulan Data

Sasaran	Teknik Analisis	Indikator	Variabel	Jenis Data	Sumber Data
1. Mengidentifikasi karakteristik jalur <i>pedestrian</i> di Kawasan Segitiga Jatinegara Jakarta Timur;	Kualitatif Deskriptif	Jalur <i>pedestrian</i> sebagai Penghubung Ruang Publik	Titik <i>origin</i> dan <i>destination</i>	Primer	Observasi dan kuesioner
		Jalur <i>pedestrian</i> di Kawasan <i>Transit Oriented Development</i> (TOD)	jarak tempuh	Primer	Observasi dan kuesioner
			waktu tempuh	Primer	Observasi dan kuesioner
		Karakter jalur <i>pedestrian</i>	Dimensi <i>pedestrian</i>	Primer	Observasi dan

Sasaran	Teknik Analisis	Indikator	Variabel	Jenis Data	Sumber Data
		yang ramah pejalan kaki	Kenyamanan		kuesioner
			Keamanan		
			Kemudahan		
2. Menganalisis tingkat konektivitas titik transit terhadap jalur <i>pedestrian</i> di Kawasan Segitiga Jatinegara Jakarta Timur;	<i>Space syntax Analysis</i>	Jalur <i>pedestrian</i> berdasarkan pola ruang	Tata guna lahan	Primer	Observasi
			Pola jaringan jalan	Primer	Observasi
		Konektivitas titik transit	Aksesibilitas	Primer	Observasi

Sasaran	Teknik Analisis	Indikator	Variabel	Jenis Data	Sumber Data
		terhadap jalur <i>pedestrian</i>	jalan		
3. Menganalisis tingkat konektivitas berdasarkan persepsi pengguna di jalur <i>pedestrian</i> di Kawasan Segitiga Jatinegara Jakarta Timur	<i>Global Walkability Index Analysis</i>	Konektivitas titik transit terhadap jalur <i>pedestrian</i> berdasarkan persepsi pengguna	Keterhubungan		Observasi dan kuesioner
			Keselamatan		
			Konflik pejalan kaki		
			Keindahan		

Sumber: Peneliti, 2018

3.6 Metode Analisa

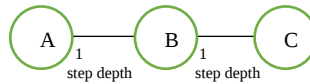
Pada tahapan penelitian ini, teknik yang digunakan yaitu teknik analisa kualitatif dan kuantitatif. Kedua teknik ini merupakan hasil kesimpulan dari survei langsung di lapangan yang berupa observasi dan kuesioner yang dikolaborasikan dengan survei teori dan kebijakan. Teknik analisis kualitatif digunakan untuk menganalisis sasaran satu (1) sedangkan teknik analisis kuantitatif digunakan untuk menganalisis sasaran dua dan tiga (2 dan 3). Adapun metode analisis tersebut dilakukan berdasarkan data-data hasil survei primer dan sekunder yang telah ditentukan.

3.6.1 Analisis Deskriptif Kualitatif

Pada identifikasi karakteristik digunakan teknik deskriptif kualitatif yang merupakan analisis yang digunakan untuk memberikan gambaran umum mengenai lokasi studi secara mendalam dengan disertai pembahasan-pembahasan yang akan disesuaikan dengan teori-teori terkait penelitian. Penerapannya dalam penelitian ini hanya sebatas mengolah dan menyajikan data-data yang didapatkan melalui rekap wawancara dan kuesioner yang telah diberikan. Data yang digunakan untuk mengidentifikasi karakteristik jalur *pedestrian* di Kawasan Segitiga Jatinegara Jakarta Timur adalah karakteristik pejalan kaki, titik *origin* dan *destination*, jarak tempuh, waktu tempuh, dimensi *pedestrian*, kenyamanan, keamanan, dan kemudahan

3.6.2 Space Syntax Analysis

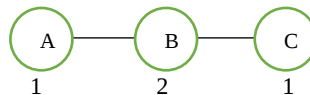
Space syntax mempergunakan konsep jarak yang disebut kedalaman (*depth*) yang diukur dalam langkah (*step*) yang disebut jarak topologist atau *topological distance* (Hillier et al: 1987). 1 *step depth* berarti jarak antara dua buah ruang yang terhubung secara langsung, 2 *step depth* berarti jarak antara ruang A dan B dimana harus melewati 1 buah ruang antara. Pada gambar 3.1, jarak antara a-b, b-c dan sebaliknya masing-masing senilai 1 *step depth* sementara jarak a-c dan sebaliknya senilai 2 *step depth* sebab harus melewati ruang b (1 *step depth* + 1 *step depth* = 2 *step depth*).



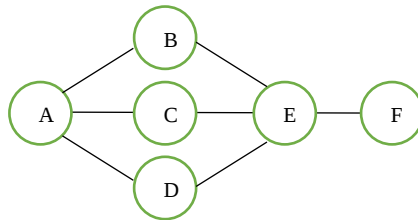
Gambar 3. 1 Konsep Step Depth

Pada Gambar 3.2, perhitungan nilai *connectivity* dapat diselesaikan sebagai berikut:

- Ruang a. Hanya terhubung secara langsung dengan ruang b, sehingga nilai *connectivity* = 1
- Ruang b. Terhubung secara langsung dengan ruang a dan c, sehingga nilai *connectivity* = 2
- Ruang c. Hanya terhubung secara langsung dengan ruang b, sehingga nilai *connectivity* = 1



Gambar 3. 2 Nilai Connectivity dari Konfigurasi Ruang Ilustrasi 1



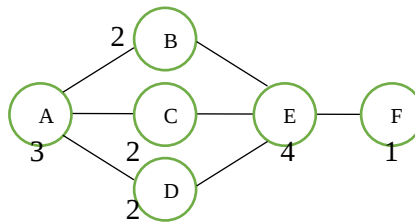
Gambar 3. 3 Konfigurasi Ruang Ilustrasi 2

Pada Gambar 3.3, perhitungan *connectivity* dapat diselesaikan sebagai berikut:

- Ruang a terhubung secara langsung dengan ruang b, c dan d sehingga nilai *connectivity* adalah $1(b) + 1(c) + 1(d) = 3$.
- Ruang b, c dan d masing-masing memiliki nilai *connectivity* yang sama dan masing-masing hanya terhubung secara

langsung dengan ruang a dan e sehingga nilai *connectivity* adalah $1(a) + 1(e) = 2$

- Ruang e terhubung secara langsung dengan ruang b, c, d dan f, sehingga nilai *connectivity* adalah $1(b) + 1(c) + 1(d) + (f) = 4$.
- Ruang f hanya terhubung dengan ruang e, sehingga nilai *connectivity* = 1



Gambar 3. 4 Nilai Connectivity dari Konfigurasi Ruang Ilustrasi

Dari analisis di atas ditemukan bahwa ruang e memiliki *connectivity* tertinggi dan ruang f terendah. Secara visual, dapat diamati dalam *j-graph* pada gambar 4 dimana ruang e berada di tengah konfigurasi sehingga cenderung memiliki hubungan ruang yang lebih banyak daripada ruang f yang berada di pinggir konfigurasi. Meskipun begitu, hasil analisis *connectivity* ini belum cukup untuk membuktikan dugaan di atas. Analisis *integrity* perlu dilakukan untuk membuktikan posisi relatif setiap ruang berdasarkan kedalaman (*depth*) relatifnya.

Tahapan yang perlu dilakukan untuk melakukan analisis tingkat konektivitas jalur *pedestrian* di Kawasan Segitiga Jatinegara Jakarta Timur adalah menentukan jalur *pedestrian* berdasarkan pola ruang dan konektivitas titik transit terhadap jalur *pedestrian* yang mana lebih dilihat pada pola jaringan jalan serta konektivitas titik transit terhadap jalur *pedestrian* di Kawasan Segitiga Jatinegara Jakarta Timur nantinya akan dihitung *mean depth* dan *relative asymmetry*-nya. Hasil dari *space syntax analysis* adalah menghasilkan tingkat konektivitas pada jalur *pedestrian* di lokasi

transit sehingga memberi penilaian pada setiap ruang yang memiliki tingkat konektivitas berbeda, sehingga dapat dilihat konfigurasi ruang mana yang memiliki konektivitas tinggi dan rendah.

3.6.3 *Global Walkability Index Analysis*

Selain menggunakan alat analisis *space syntax* untuk mengukur tingkat konektivitas titik transit terhadap jalur *pedestrian*, digunakan juga alat analisis *walkability*. Menurut *On The Correlation of Pedestrian Flows to Urban Environment Measures: A Space Syntax and Walkability Analysis Comparison Case* (2018) apabila dalam *space syntax* memperhatikan hubungan antara konfigurasi ruang terbangun dengan dinamika perkotaan untuk membangun pemahaman dari dampak morfologi perkotaan pada pergerakan masyarakat, pada analisis *walkability* konektivitas jaringan berperan penting tetapi demikian juga dengan faktor kenyamanan, keramahtamahan, kemudahan, keamanan, dsb.

Meskipun sifatnya berbeda, *space syntax* dan alat analisis *walkability* berbagi alasan bersama dalam upaya memahami dan menjelaskan perilaku dan pergerakan pejalan kaki. Kedua metode tersebut mengatasi pengaruh morfologi perkotaan dalam berjalan. *Space syntax* menganggap konektivitas sebagai bagian utama dari pemikirannya sementara alat analisis *walkability* menganggapnya sebagai salah satu faktor kunci di antara yang lain.

Analisis *walkability* adalah analisis untuk mengukur kualitas dari jalur *pedestrian* di kota-kota. Dalam menganalisis nilai *walkability* jalur *pedestrian*, menggunakan indikator sebagai berikut keamanan, keselamatan, kenyamanan dan keindahan. Dari indikator tersebut terdapat beberapa parameter yang diuraikan seperti;

1. Ketersediaan jalur pejalan kaki
2. Infrastruktur bagi penyandang cacat
3. Konflik jalur pejalan kaki
4. Ketersediaan fasilitas pendukung

Setelah itu terdapat parameter beserta dengan bobotnya. Bobot pada setiap parameter yang digunakan adalah bobot yang diambil dari Jurnal *Walkability Surveys in Asian Cities* (2009) dan sudah diterapkan di beberapa negara Asia. Berikut mengenai pembobotan setiap parameter:

Tabel 3. 3 Bobot Parameter *Walkability*

No.	Parameter	Bobot
1	Ketersediaan jalur pejalan kaki	25
2	Infrastruktur bagi penyandang cacat	10
3	Konflik jalur pejalan kaki	15
4	Ketersediaan fasilitas pendukung	10

Sumber: Walkability Surveys in Asian Cities, 2009

Selanjutnya dengan menggunakan *walkability scoring guide* (terlampir), penilaian *walkability* dilakukan pada setiap koridor yang menjadi wilayah penelitian dengan memilih nilai 1-5 dalam empat (4) parameter dan disesuaikan dengan masing-masing kondisi ruas jalan. Lalu untuk mendapatkan *walkability score* menggunakan dua (2) rumus dimana langkah pertama yaitu menghitung nilai rata-rata setiap parameter yang dibagi dengan beberapa ruas jalan karena hanya ruas jalan dengan tingkat konektivitas tinggi yang menjadi pengamatan penelitian, lalu dari nilai parameter tersebut dimasukkan ke dalam rumus *walkability score* yang dikalikan dengan masing-masing bobot. Berikut rumusnya di bawah ini:

RUAS JALAN 1:

(Bobot Parameter 1 X *Score* Parameter 1 Ruas Jalan 1)

(Bobot Parameter 2 X *Score* Parameter 2 Ruas Jalan 1)

(Bobot Parameter 3 X *Score* Parameter 3 Ruas Jalan 1)

(Bobot Parameter 4 X *Score* Parameter 4 Ruas Jalan 1)

Walkability Score Ruas Jalan 1:

((*Score* Parameter 1 Ruas Jalan 1 X Bobot) + (*Score* Parameter 2 Ruas Jalan 1 X Bobot) +(*Score* Parameter 3 Ruas Jalan 1 X Bobot) + (*Score* Parameter 4 Ruas Jalan 1 X Bobot) / (Bobot 1 + Bobot 2 + Bobot 3 + Bobot 4)

RUAS JALAN 2:

(Bobot Parameter 1 X *Score* Parameter 1 Ruas Jalan 2)

(Bobot Parameter 2 X *Score* Parameter 2 Ruas Jalan 2)

(Bobot Parameter 3 X *Score* Parameter 3 Ruas Jalan 2)

(Bobot Parameter 4 X *Score* Parameter 4 Ruas Jalan 2)

Walkability Score Ruas Jalan 2:

((*Score* Parameter 1 Ruas Jalan 2 X Bobot) + (*Score* Parameter 2 Ruas Jalan 2 X Bobot) +(*Score* Parameter 3 Ruas Jalan 2 X Bobot) + (*Score* Parameter 4 Ruas Jalan 2 X Bobot) / (Bobot 1 + Bobot 2 + Bobot 3 + Bobot 4)

RUAS JALAN 3:

(Bobot Parameter 1 X *Score* Parameter 1 Ruas Jalan 3)

(Bobot Parameter 2 X *Score* Parameter 2 Ruas Jalan 3)

(Bobot Parameter 3 X *Score* Parameter 3 Ruas Jalan 3)

(Bobot Parameter 4 X *Score* Parameter 4 Ruas Jalan 3)

Walkability Score Ruas Jalan 3:

((*Score* Parameter 1 Ruas Jalan 3 X Bobot) + (*Score* Parameter 2 Ruas Jalan 3 X Bobot) +(*Score* Parameter 3 Ruas Jalan 3 X Bobot) + (*Score* Parameter 4 Ruas Jalan 3 X Bobot) / (Bobot 1 + Bobot 2 + Bobot 3 + Bobot 4)

Kemudian dihitung setiap parameternya dengan rumus:

TOTAL PARAMETER 1:

$$((\text{Bobot Parameter 1} \times \text{Score Parameter Ruas Jalan 1}) + (\text{Bobot Parameter 1} \times \text{Score Parameter Ruas Jalan 2}) + (\text{Bobot Parameter 1} \times \text{Score Parameter Ruas Jalan 3})) / 3$$

TOTAL PARAMETER 2:

$$((\text{Bobot Parameter 2} \times \text{Score Parameter Ruas Jalan 1}) + (\text{Bobot Parameter 2} \times \text{Score Parameter Ruas Jalan 2}) + (\text{Bobot Parameter 2} \times \text{Score Parameter Ruas Jalan 3})) / 3$$

TOTAL PARAMETER 3:

$$((\text{Bobot Parameter 3} \times \text{Score Parameter Ruas Jalan 1}) + (\text{Bobot Parameter 3} \times \text{Score Parameter Ruas Jalan 2}) + (\text{Bobot Parameter 3} \times \text{Score Parameter Ruas Jalan 3})) / 3$$

TOTAL PARAMETER 4:

$$((\text{Bobot Parameter 4} \times \text{Score Parameter Ruas Jalan 1}) + (\text{Bobot Parameter 4} \times \text{Score Parameter Ruas Jalan 2}) + (\text{Bobot Parameter 4} \times \text{Score Parameter Ruas Jalan 3})) / 3$$

Total Walkability Score:

$$((\text{Score Parameter 1} \times \text{Bobot}) + (\text{Score Parameter 2} \times \text{Bobot}) + (\text{Score Parameter 3} \times \text{Bobot}) + (\text{Score Parameter 4} \times \text{Bobot})) / (\text{Bobot 1} + \text{Bobot 2} + \text{Bobot 3} + \text{Bobot 4})$$

Setiap ruas jalan akan dihitung *walkability score*-nya, sehingga dapat dikategorikan menjadi 3 (tiga) kategori, yakni:

- Hijau: jalur *pedestrian* sangat mudah dijelajahi (yaitu skor lebih dari 70)
- Jinnga: jalur *pedestrian* cukup untuk berjalan (yaitu skor antara 50 hingga 70)

- Merah: jalur *pedestrian* masih belum layak digunakan berjalan kaki (skor kurang dari 50).

Setelah kedua analisis tersebut dilakukan, maka akan terbentuk peta tingkat konektivitas yang nanti akan terlihat ruas jalan mana yang tingkat konektivitasnya tinggi, kemudian akan divalidasi dengan *walkability score* yang didukung dari faktor-faktor *walkability* yang digunakan untuk Kawasan Segitiga Jatinegara Jakarta Timur.

Tabel 3. 4 Metode Analisa

Sasaran	Variabel	Teknik Analisis	Output
1. Mengidentifikasi karakteristik jalur <i>pedestrian</i> di Kawasan Segitiga Jatinegara Jakarta Timur;	Titik <i>origin</i> dan <i>destination</i>	Kualitatif Deskriptif	Karakteristik jalur <i>pedestrian</i> di Kawasan Segitiga Jatinegara Jakarta Timur
	jarak tempuh		
	waktu tempuh		
	Dimensi <i>pedestrian</i>		
	Kenyamanan		
	Keamanan		
	Kemudahan		

Sasaran	Variabel	Teknik Analisis	Output
2. Menganalisis tingkat konektivitas titik transit terhadap jalur <i>pedestrian</i> di Kawasan Segitiga Jatinegara Jakarta Timur;	Tata guna lahan	Deskriptif Kualitatif	Peta kondisi tingkat konektivitas pada jalur <i>pedestrian</i> di Kawasan Segitiga Jatinegara Jakarta Timur
	Pola jaringan jalan		
	Aksesibilitas jalan	<i>Space syntax Analysis</i>	
3. Menganalisis tingkat konektivitas berdasarkan persepsi pengguna di jalur <i>pedestrian</i> di Kawasan Segitiga Jatinegara Jakarta Timur	Keterhubungan	<i>Global Walkability Index Analysis</i>	<i>Scoring</i> tingkat <i>walkability</i> pada jalur <i>pedestrian</i> di Kawasan Segitiga Jatinegara Jakarta Timur
	Keselamatan		
	Konflik pejalan kaki		
	Keindahan		

Sumber: Peneliti, 2018

3.7 Tahapan Penelitian

Adapun berdasarkan uraian yang telah dibahas pada beberapa sub-bab sebelumnya terkait dengan metodologi penelitian untuk mencapai sasaran dan tujuan penelitian ini, maka dapat dirumuskan tahapan penelitian yang akan dilakukan. Berikut adalah uraian tahapan penelitian:

a) **Identifikasi dan Perumusan Permasalahan**

Tahap pertama yang dilakukan dalam penelitian ini adalah mengidentifikasi beberapa permasalahan lapangan yang akan diteliti dan kemudian dilihat beberapa fakta atau fenomena lapangan yang penting untuk diteliti permasalahannya, setelah selesai melakukan identifikasi terhadap suatu masalah, lalu merumuskan satu permasalahan utama yang akan menjadi pertanyaan permasalahan yang akan diteliti dalam penelitian ini untuk mencari jawaban dari pertanyaan permasalahan tersebut. Dari permasalahan ini akan menjadi tujuan penelitian dimana untuk mencapai tujuan tersebut dirumuskan pula beberapa sasaran utama yang menjadi pokok bahasan dalam penelitian ini.

b) **Studi Literatur dan Kajian Pustaka**

Sesudah melakukan identifikasi dan perumusan pertanyaan permasalahan, perlunya berbagai studi literatur yang memiliki keterkaitan dengan topik dan tema penelitian ini. Hasil kajian literatur adalah berupa teridentifikasinya komponen, indikator, variabel hingga parameter dari setiap substansi yang berkaitan dengan topik dan judul penelitian. Kajian pustaka juga menghasilkan kerangka konsep pemikiran peneliti dalam mencapai tujuan akhir penelitian.

c) **Pengumpulan Data**

Sesudah melakukan kajian literatur yang menghasilkan indikator variabel-variabel penelitian, tahap selanjutnya yaitu memulai proses analisis yang diawali dengan pengumpulan data-data yang dibutuhkan untuk mencapai setiap sasaran penelitian. Proses pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini menggunakan metode observasi dan kuesioner, setelah seluruh data

berdasarkan variabel penelitian terkumpul, maka data tersebut akan diolah dan ditabulasi dan siap untuk dianalisis.

d) **Analisis Data**

Tahapan utama dalam setiap penelitian adalah teknik analisis data yang merupakan proses untuk mendapatkan jawaban dari setiap pertanyaan penelitian melalui sasaran penelitian. Analisis data yang digunakan dalam penelitian ini secara umum terdiri dari teknik analisis deskriptif kualitatif dan kuantitatif. Dan kemudian menggunakan analisis pendukung yaitu analisis kualitatif deskriptif dan *Space syntax Analysis* dan *Global Walkability Index Analysis*. Dengan teknik analisis ini, diharapkan akan didapatkan temuan-temuan yang dapat menjadi pembelajaran dalam penelitian ini selain menjawab permasalahan penelitian. Setelah dilakukan kedua analisis tersebut, akan terbentuk *output* peta konektivitas dan *walkability* Kawasan Segitiga Jatinegara, yang mana akan dideskripsikan menggunakan matriks tingkat konektivitas dan *walkability*.

e) **Kesimpulan**

Tahap terakhir pada penelitian adalah penarikan kesimpulan atau rangkuman hasil yang dicapai dari setiap sasaran penelitian serta perlunya perbaikan dan saran atas penelitian yang telah dilakukan. Perbaikan dan saran dipaparkan dengan memberikan asumsi-asumsi dasar yang merupakan rangkuman keterbatasan dan menjadi beberapa kekurangan dalam penelitian ini, sehingga akan ada perbaikan nantinya baik dari peneliti maupun pembaca.

BAB IV

HASIL DAN PEMBAHASAN

4.1 Gambaran Umum

4.1.1 Wilayah Administrasi

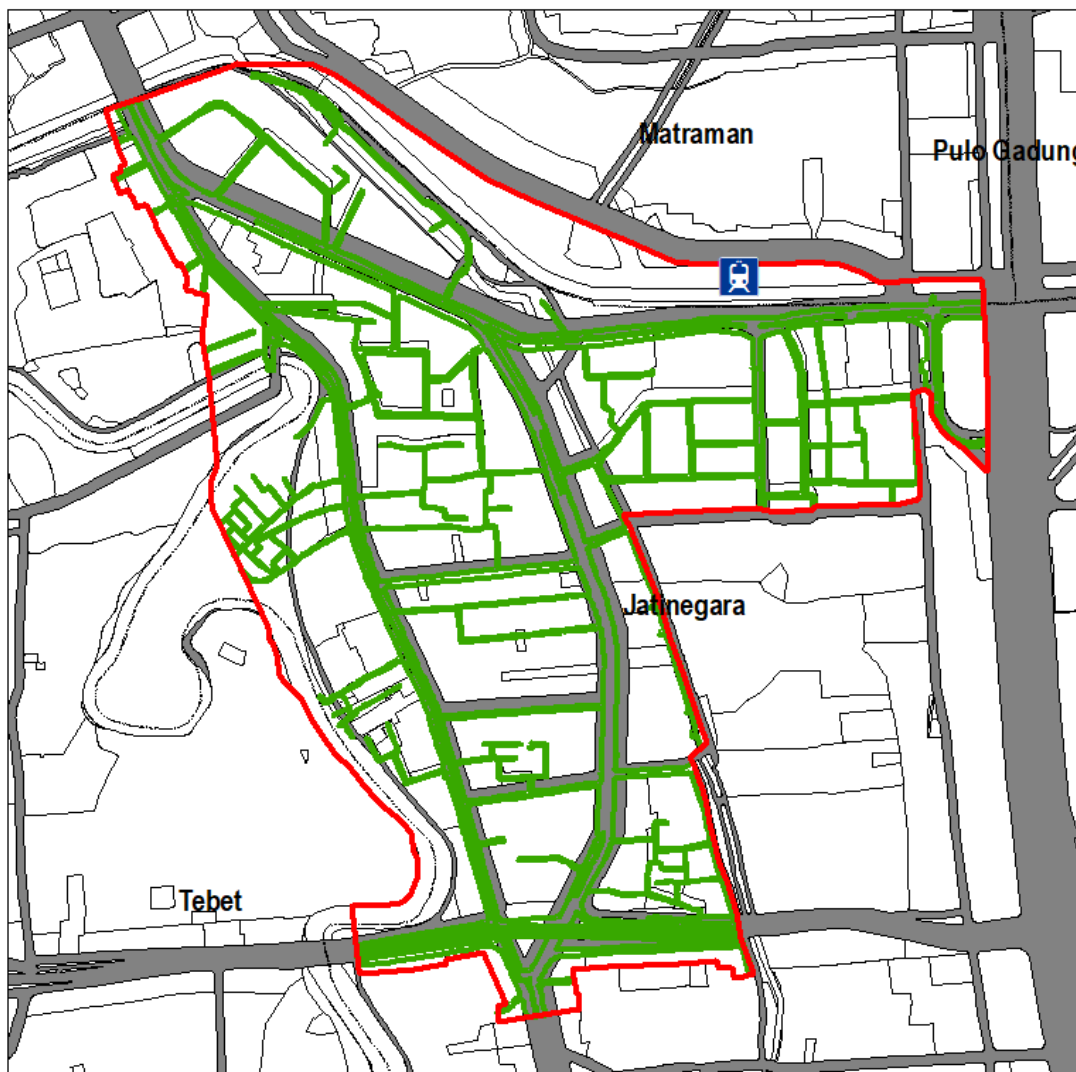
Wilayah penelitian yakni Kawasan Segitiga Jatinegara berada di Kecamatan Jatinegara, Jakarta Timur. Kecamatan Jatinegara adalah salah satu kecamatan dalam wilayah Kota Administrasi Jakarta Timur. Selain Glodok di Jakarta Barat, Jatinegara juga merupakan pecinan besar yang ada di Jakarta. Wilayah Kecamatan Jatinegara dibatasi juga oleh sungai/kali Ciliwung dan kali Sunter, serta dilalui oleh kali Cipinang. Di samping itu, terdapat juga sungai buatan (Kali Malang) yang berfungsi sebagai pengendalian banjir dan irigasi serta untuk instalasi air minum.

Dilihat dari letak geografisnya, kawasan studi berbatasan dengan :

- Utara : Kecamatan Matraman dan Pulo Gadung
- Selatan : Kecamatan Kramat Jati
- Timur : Kecamatan Duren Sawit
- Barat : Kecamatan Menteng, Jakarta Pusat

Lebih jelasnya mengenai ruang lingkup wilayah dapat dilihat pada Gambar 4.1.

“Halaman ini sengaja dikosongkan”



INSTITUT TEKNOLOGI SEPULUH NOPEMBER
FAKULTAS ARSITEKTUR, DESAIN, PERENCANAAN
DEPARTEMEN PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA

PETA RUANG LINGKUP WILAYAH
KAWASAN SEGITIGA JATINEGARA

LEGENDA



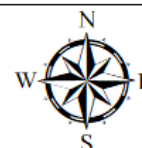
Stasiun

Jalur pedestrian yang diteliti

--- Batas Kecamatan

□ Batas Penelitian Studi

SKALA



1:9000

0.025 0.05 0.1 0.15 0.2
Miles

INSET PETA



SUMBER:

RDTR dan PZ Provinsi DKI Jakarta 2014-2019

“Halaman ini sengaja dikosongkan”

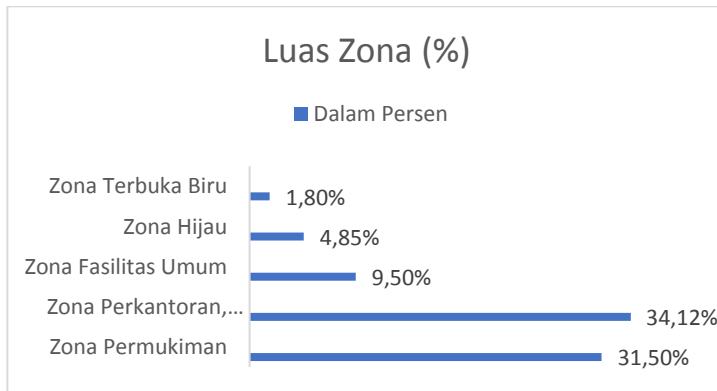
4.1.2 Jenis Penggunaan Lahan

Persentase penggunaan tanah di Kawasan Segitiga Jatinegara yang terbesar adalah sebagai perkantoran, perdagangan dan jasa sebesar 34.12% kemudian disusul permukiman sebesar 31.50%. Secara administrasi Kecamatan Jatinegara terdiri atas delapan (8) kelurahan. Masing-masing kelurahan mempunyai luas yang sangat bervariasi. Lebih jelasnya mengenai penggunaan lahan wilayah penelitian dapat dilihat pada Gambar 4.2.

Tabel 4. 1 Jenis Penggunaan Lahan

Zona	Dalam Persen	Dalam Hektare
Zona Permukiman	31.50%	34.26
Zona Perkantoran, Perdagangan dan Jasa	34.12%	37.11
Zona Fasilitas Umum	9.50%	10.34
Zona Hijau	4.85%	5.28
Zona Terbuka Biru	1.80%	1.96

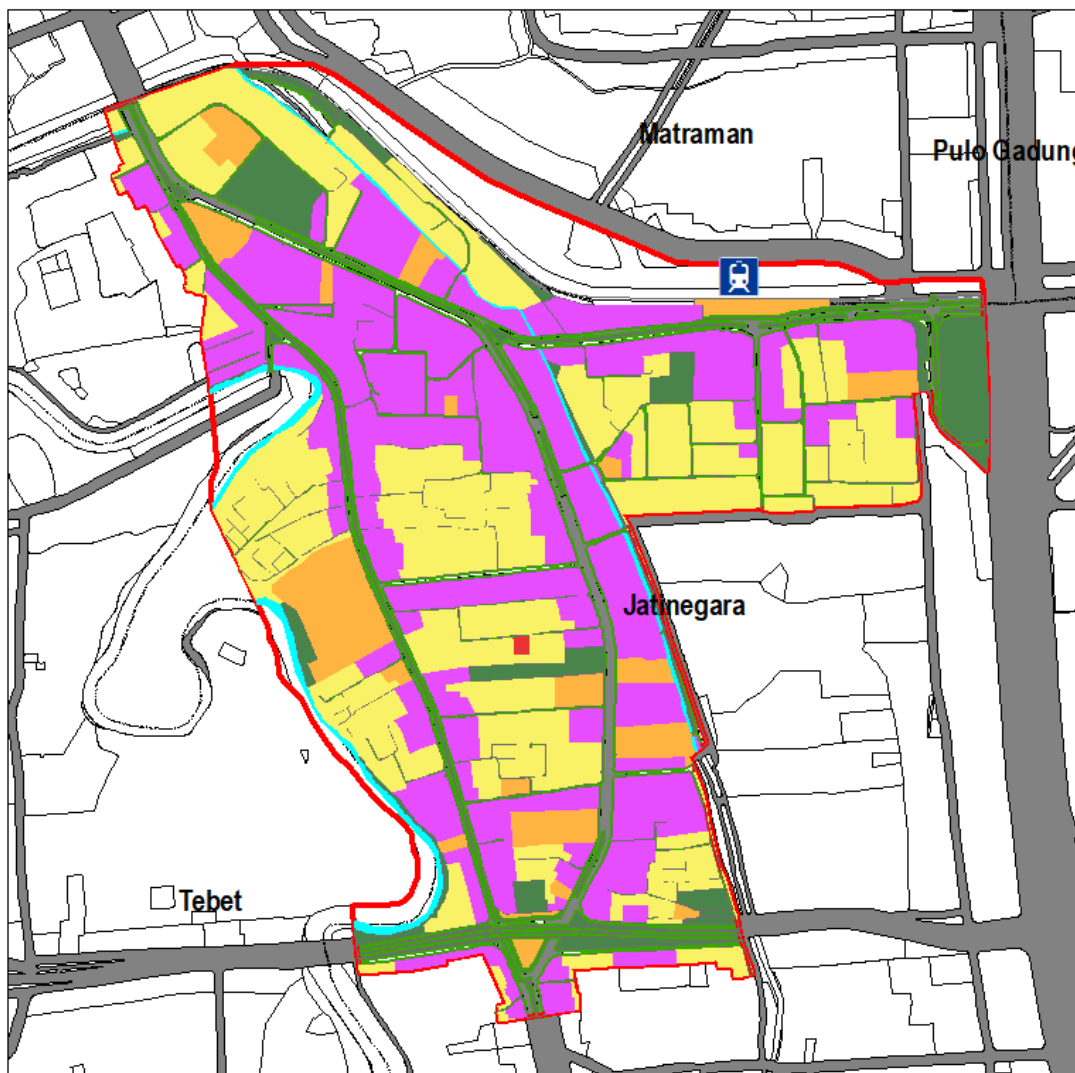
Sumber: Peneliti, 2018



Grafik 4. 1 Luas Zona Kawasan Penelitian

Sumber: Peneliti, 2018

“Halaman ini sengaja dikosongkan”



INSTITUT TEKNOLOGI SEPULUH NOPEMBER
FAKULTAS ARSITEKTUR, DESAIN, PERENCANAAN
DEPARTEMEN PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA

PETA PENGGUNAAN LAHAN KAWASAN SEGITIGA JATINEGARA

LEGENDA



Stasiun



Jalur pedestrian yang diteliti



-- Batas Kecamatan



Batas Penelitian Studi



Zona Fasilitas Umum



Zona Hijau



Zona Pemerintahan

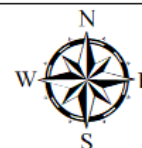


Zona Perdagangan dan Jasa

Zona Permukiman

Zona Terbuka Biru

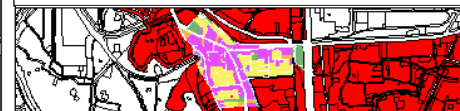
SKALA



1:9000

0.02505 0.1 0.15 0.2
Miles

INSET PETA



SUMBER:

RDTR dan PZ Provinsi DKI Jakarta 2014-2019

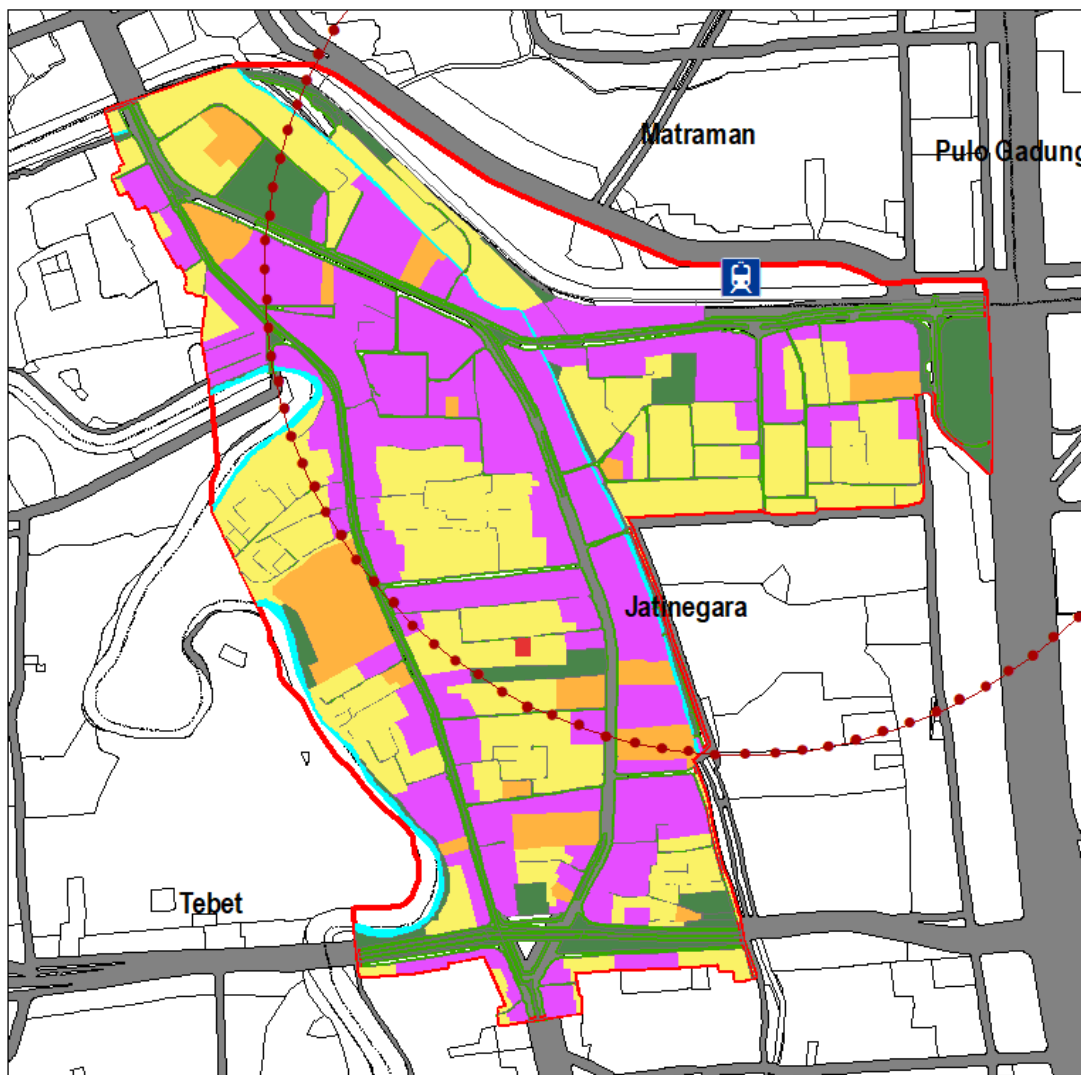
“Halaman ini sengaja dikosongkan”

4.1.3 Kawasan TOD Jatinegara

Menurut Peraturan Daerah Provinsi DKI Jakarta Nomor 1 Tahun 2014 tentang Rencana Detail Tata Ruang Provinsi DKI Jakarta pasal 490 tentang tujuan penataan ruang Kecamatan Jatinegara yakni terwujudnya pengembangan sebagai stasiun terpadu dan titik perpindahan moda transportasi konsep TOD di Kawasan Jatinegara. Pada pasal 493 juga terdapat rencana pengembangan jalur *pedestrian* dan jalur sepeda pada jalan arteri, kolektor dan lokal di setiap kelurahan.

Berdasarkan teori konsep *Transit Oriented Development* (TOD), menjelaskan bahwa adanya *mix-landuse* dengan tingkat akses yang tinggi ke transportasi umum berjarak 400-800 meter. Sehingga fokus dalam menganalisis tingkat konektivitas hanya kawasan penelitian dengan radius 800 meter dari titik transit utama yakni Stasiun Jatinegara. Lebih jelasnya mengenai kawasan TOD pada wilayah penelitian dapat dilihat pada Gambar 4.3 dan 4.4.

“Halaman ini sengaja dikosongkan”



INSTITUT TEKNOLOGI SEPULUH NOPEMBER
FAKULTAS ARSITEKTUR, DESAIN, PERENCANAAN
DEPARTEMEN PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA

PETA KAWASAN TOD KAWASAN SEGITIGA JATINEGARA

LEGENDA



Stasiun



Jalur pedestrian yang diteliti



Batas Kecamatan



Batas Penelitian Studi



Radius 800 meter



Zona Fasilitas Umum



Zona Permukiman



Zona Hijau



Zona Terbuka Biru



Zona Pemerintahan



Zona Perdagangan dan Jasa

SKALA



1:9000

0 0.05 0.1 0.15 0.2
Miles

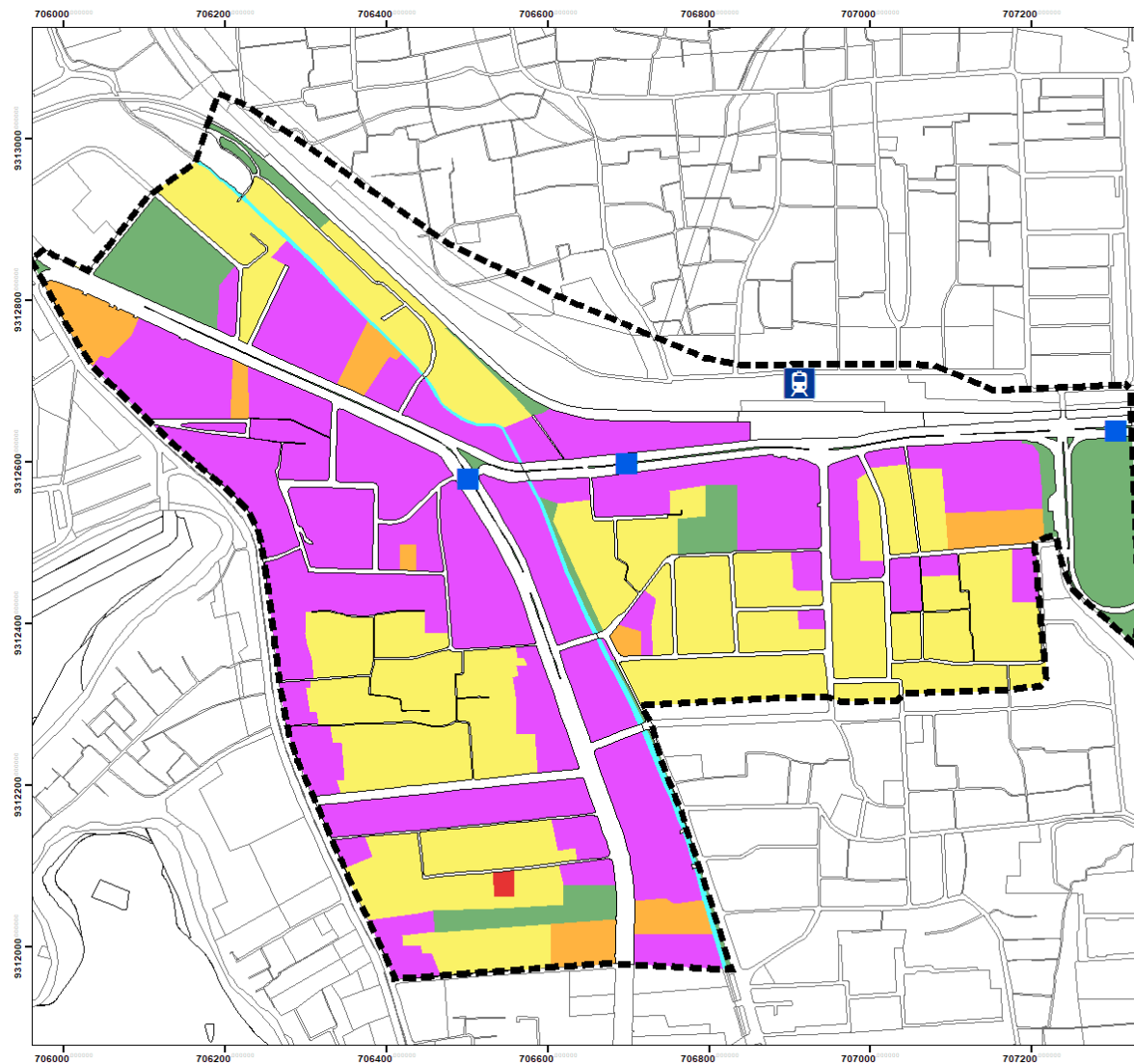
INSET PETA



SUMBER:

RDTR dan PZ Provinsi DKI Jakarta 2014-2019

“Halaman ini sengaja dikosongkan”



INSTITUT TEKNOLOGI SEPULUH NOPEMBER
FAKULTAS ARSITEKTUR, DESAIN, PERENCANAAN
DEPARTEMEN PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA

PETA KAWASAN RADIIUS 800 METER
KAWASAN SEGITIGA JATINEGARA

LEGENDA

--- Batas Kecamatan

Batas Penelitian Studi

Stasiun

TJ

DKI_Jalur_RelPKRDR

Zona Fasilitas Umum

Zona Hijau

Zona Pemerintahan

Zona Perkantoran, Perdagangan dan Jasa

Zona Permukiman

Zona Terbuka Biru

SKALA



1:4500

0.0 0.03 0.06 0.09 0.12

Miles

INSET PETA



SUMBER:

RDTR dan PZ Provinsi DKI Jakarta 2014-2019

“Halaman ini sengaja dikosongkan”

4.1.4 Kondisi Jalur *Pedestrian*

Jalur *pedestrian*, yaitu lintasan yang diperuntukkan untuk berjalan kaki, dapat berupa trotoar (DPU, 1999), dimana jalur *pedestrian* harus dapat memberi rasa aman, nyaman, dan memiliki daya tarik agar penggunaanya merasa tenang menggunakan jalur *pedestrian*. Konsep *Transit Oriented Development* (TOD) dirancang untuk adanya penggunaan transportasi umum dimana halte menjadi titik transit pejalan kaki di setiap sekitar 400-800 meter baik dari bangunan maupun penduduk dengan penggunaan lahan campuran yang dicapai dengan berjalan kaki.

Kawasan Segitiga Jatinegara merupakan kawasan yang telah diarahkan menjadi kawasan dengan konsep *Transit Oriented Development* (TOD), sehingga pada kawasan ini harus memiliki jalur *pedestrian* terutama di jalan utama, antara lain pada sepanjang koridor Jalan Bekasi Barat, Jalan Matraman Raya, Jalan Raya Jatinegara Timur, dan Jalan Jatinegara Barat. Pada kawasan Segitiga Jatinegara tidak semua jalur *pedestrian* di kawasan tersebut layak untuk digunakan sehingga masyarakat tidak terlayani dengan baik saat menggunakan jalur *pedestrian* di kawasan tersebut.

Pada jalur *pedestrian* di Kawasan Segitiga Jatinegara hampir rata-rata sudah memiliki jalur *pedestrian* dengan lebar jalur *pedestrian* dapat dilihat pada Tabel. Lebar jalur *pedestrian* di Kawasan Segitiga Jatinegara sudah cukup memadai, tetapi beberapa jalur *pedestrian* di kawasan tersebut disalahgunakan oleh masyarakat setempat.

Dapat dilihat pada gambar di bawah menjelaskan bahwa jalur *pedestrian* di kawasan Segitiga Jatinegara kurang tersedia dikarenakan jalur *pedestrian* tersebut dijadikan tempat parkir dan pedagang kaki lima. Hal ini mengakibatkan masyarakat di kawasan Segitiga Jatinegara tidak nyaman untuk mengakses jalur *pedestrian* di kawasan tersebut. Oleh karena itu, koridor-koridor yang tidak tersedianya jalur *pedestrian* mengharuskan masyarakat untuk menggunakan jalur kendaraan sebagai jalur pejalan kaki. Lebih

jelasan mengenai kondisi eksisting jalur *pedestrian* dapat dilihat pada Gambar 4.5, 4.6, 4.7, 4.8, dan 4.9 yang persebarannya dapat dilihat pada Gambar 4.10.



Gambar 4. 5 Jalur *Pedestrian* di Depan Stasiun Jatinegara dan Pasar Hewan Jatinegara (Kode 1 dan 2)

Sumber: Dokumentasi Pribadi, 2019



Gambar 4. 6 Jalur Pedestrian di Depan Jatinegara Plaza dan Jalan H. Yakub Saidi (Kode 3 dan 4)

Sumber: Dokumentasi Pribadi, 2019



Gambar 4. 7 Jalur Pedestrian di Jalan Bekasi Barat IV dan Ruko-ruko Jalan Raya Jatinegara Timur (Kode 5 dan 6)

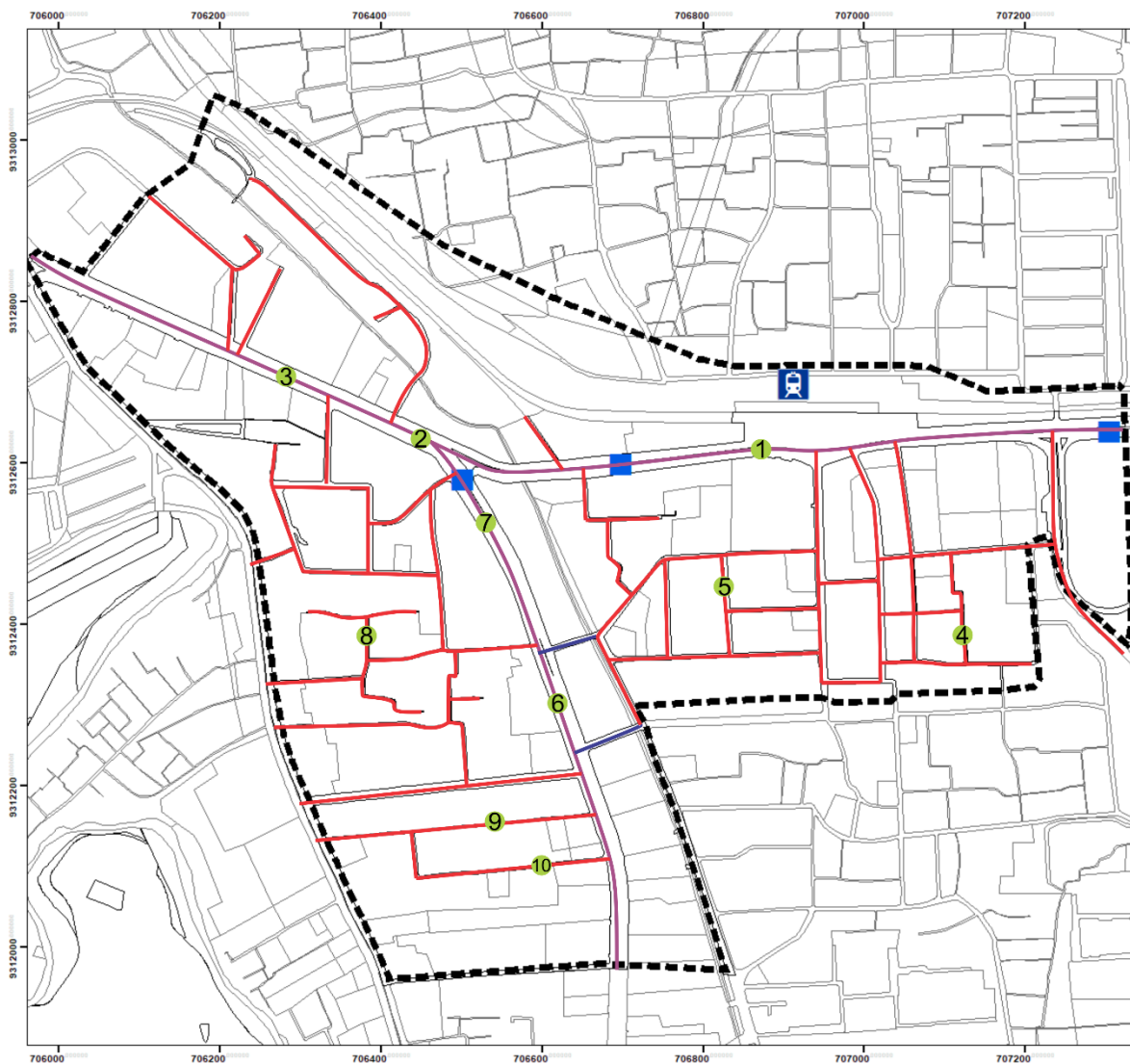
Sumber: Dokumentasi Pribadi, 2019



Gambar 4. 8 Jalur *Pedestrian* di sebrang Halte Transjakarta dan Jalur *Pedestrian* di Jalan Pintu Pasar Timur (Kode 7 dan 8)
Sumber: Dokumentasi Pribadi, 2019



Gambar 4. 9 Jalur *Pedestrian* di Perumahan di Kawasan Segitiga Jatinegara (Kode 9 dan 10)
Sumber: Dokumentasi Pribadi, 2019



INSTITUT TEKNOLOGI SEPULUH NOPEMBER
FAKULTAS ARSITEKTUR, DESAIN DAN PERENCANAAN
DEPARTEMEN PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA

PETA PERSEBARAN KONDISI EKSISTING
KAWASAN SEGITIGA JATINEGARA

LEGENDA

- Batas Kecamatan
- Batas Penelitian Studi
- Stasiun
- TJ
- DKI Jalur RelPKRDTR
- Jalan Arteri
- Jalan Kolektor
- Jalan Lokal
- Titik sampel

SKALA



INSET PETA



SUMBER:

RDTR dan PZ Provinsi DKI Jakarta 2014-2019

“Halaman ini sengaja dikosongkan”

4.2 Mengidentifikasi Karakteristik jalur *Pedestrian* di Kawasan Segitiga Jatinegara Jakarta Timur

4.2.1 Jalur *pedestrian* sebagai Penghubung Ruang Publik

Menurut Shirvani, pejalan kaki adalah orang yang melakukan perjalanan atau aktivitas di ruang terbuka publik tanpa menggunakan kendaraan atau bisa disebut juga sebagai perpindahan manusia dari satu tempat asal ke tempat tujuan.

Salah satu fungsi dari jalur *pedestrian* sebagai salah satu ruang publik yakni sebagai wadah untuk dapat menuju ke suatu tempat atau berpindah dari satu tempat ke tempat lain dengan berjalan kaki dengan nyaman dan aman, yang mana bersifat sosial karena jalur *pedestrian* merupakan fasilitas umum yang disediakan pemerintah dan menjadi hak setiap warga kota untuk menggunakan fasilitas tersebut (Lili Mauliani, 2013).

Kawasan Segitiga Jatinegara memiliki 1 (satu) stasiun sebagai titik transit utama yang memerlukan jalur *pedestrian* yang mempunyai konektivitas antara titik transit ke tata guna lahan campuran (*mixed land-use*) di kawasan tersebut. Sehingga dari hal tersebut, dilakukanlah pembagian blok pada wilayah penelitian dikarenakan adanya perbedaan penggunaan lahan di kawasan tersebut, kemudian dilakukan penyebaran kuesioner untuk melihat dari keseharian asal dan tujuan pejalan kaki di Kawasan Segitiga Jatinegara. Dapat dilihat pada grafik menjelaskan titik *origin* dan *destination* yang dilakukan pejalan kaki setiap blok di Kawasan Segitiga Jatinegara. Lebih jelasnya mengenai pembagian blok pada wilayah penelitian dapat dilihat pada Gambar 4.11.

“Halaman ini sengaja dikosongkan”



INSTITUT TEKNOLOGI SEPULUH NOPEMBER
FAKULTAS ARSITEKTUR, DESAIN DAN PERENCANAAN
DEPARTEMEN PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA

PETA PEMBAGIAN BLOK
KAWASAN SEGITIGA JATINEGARA

LEGENDA

--- Batas Kecamatan

Batas Penelitian Studi

Stasiun

TJ

DKI_Jalur_ReiPKRDR

Blok 1

Blok 2

SKALA



1:4500

0.0 0.03 0.06 0.09 0.12

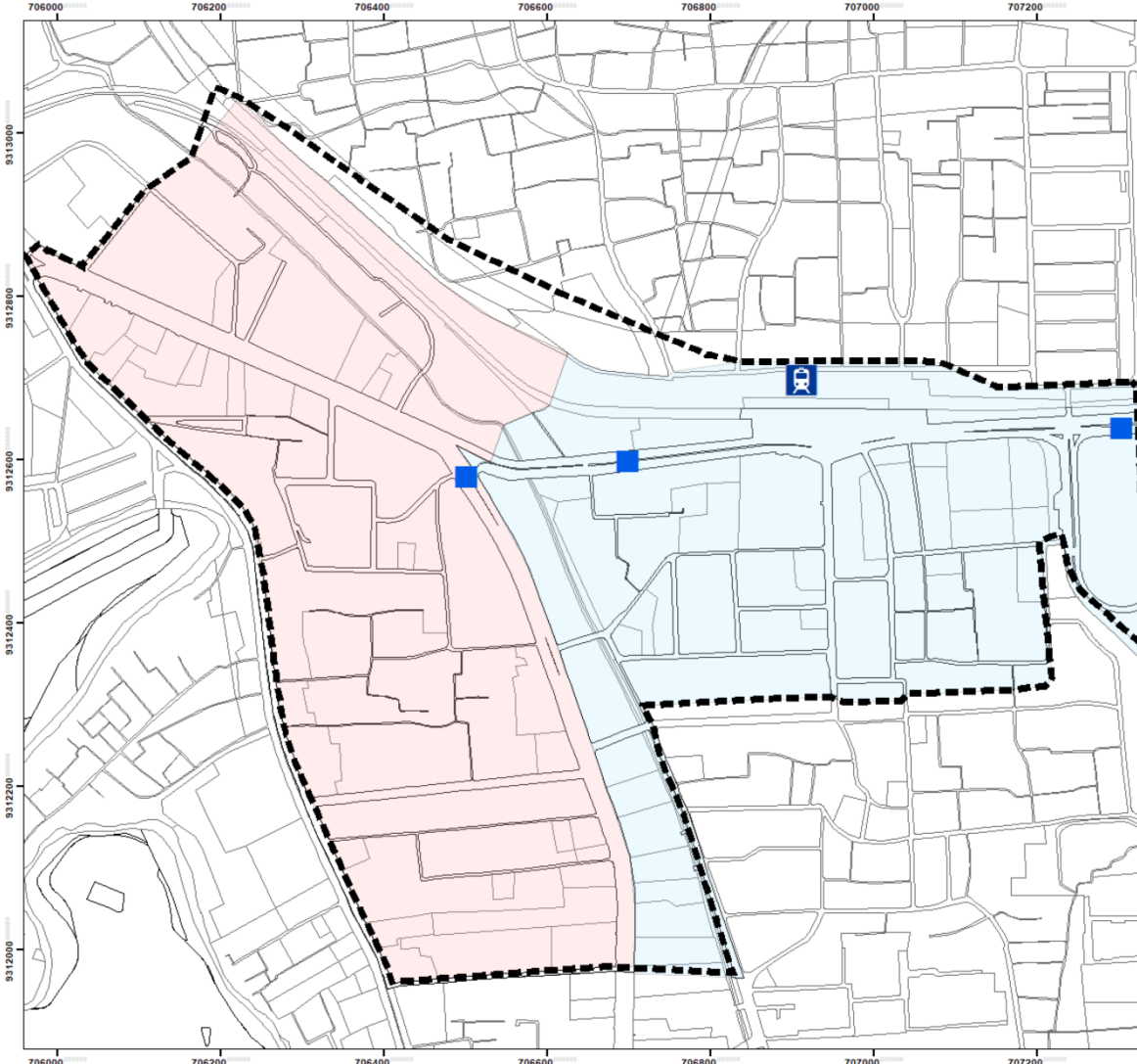
Miles

INSET PETA

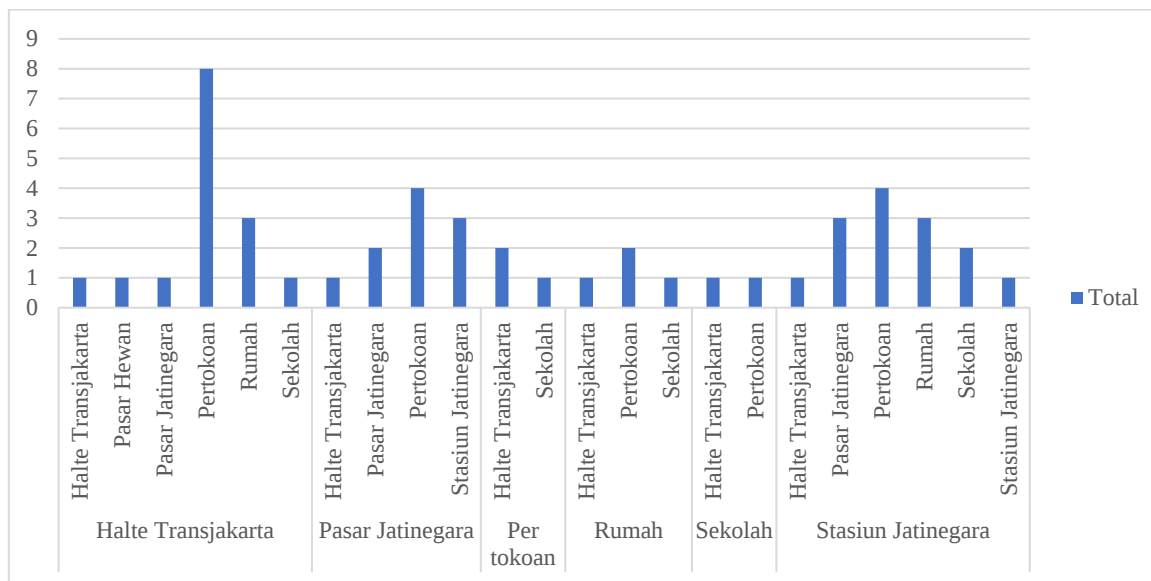


SUMBER:

RDTR dan PZ Provinsi DKI Jakarta 2014-2019



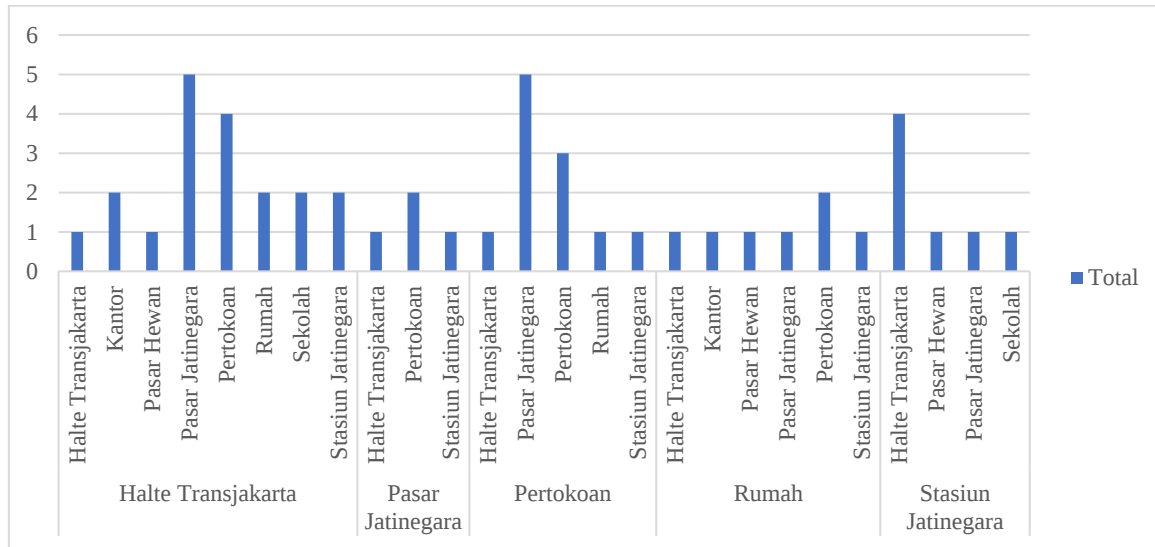
“Halaman ini sengaja dikosongkan”



Grafik 4. 2 Titik *Origin* dan *Destination* Blok 1

Sumber: Hasil analisis, 2019

Berdasarkan grafik di atas, dapat dilihat pejalan kaki pada blok 1 melakukan pergerakan dari Halte Transjakarta, Pasar Jatinegara, pertokoan, rumah, sekolah, dan Stasiun Jatinegara. Pada blok 1, pejalan kaki paling sering menggunakan jalur *pedestrian* dari Halte Transjakarta ke pertokoan, dikarenakan pada blok 1 didominasi oleh perdagangan dan jasa.



Grafik 4. 3 Titik *Origin* dan *Destination* Blok 2

Sumber: Hasil analisis, 2019

Berdasarkan grafik di atas, dapat dilihat pejalan kaki pada blok 2 melakukan pergerakan dari Halte Transjakarta, Pasar Jatinegara, pertokoan, rumah, dan Stasiun Jatinegara. Pada blok 2, pejalan kaki paling sering menggunakan jalur *pedestrian* dari pertokoan ke Pasar Jatinegara dan Halte Transjakarta ke Pasar Jatinegara, dikarenakan pada blok 2 dilengkapi dengan ruko-ruko dan adanya halte Transjakarta.

4.2.2 Jalur *pedestrian* di Kawasan *Transit Oriented Development* (TOD)

Menurut Kementerian PU No. 3 Tahun 2014 bahwa untuk pelayan pejalan kaki maka dibutuhkan tingkat akses yang tinggi dimana pejalan kaki dapat berjalan kaki maksimal 400 meter atau maksimal 10 menit. Prinsip dalam perencanaan jalur *pedestrian* untuk mempermudah pejalan kaki mencapai tujuan dengan jarak sedekat mungkin serta waktu tempuh yang cukup.

Di kawasan Segitiga Jatinegara dapat dilihat bahwa konektivitas pejalan kaki dari titik transit ke tempat tujuan di kawasan Segitiga Jatinegara ditunjukkan dari jarak dan waktu tempuh pada masing-masing blok. Jarak tempuh dan waktu tempuh pada setiap blok yang di bagi menjadi sub-blok dapat dilihat pada Lampiran 4, sedangkan pada Tabel adalah hasil olahan data tentang konektivitas jalur *pedestrian* di setiap blok di Kawasan Segitiga Jatinegara.

Tabel 4. 2 Waktu Tempuh dan Jarak Tempuh Kawasan Segitiga Jatinegara

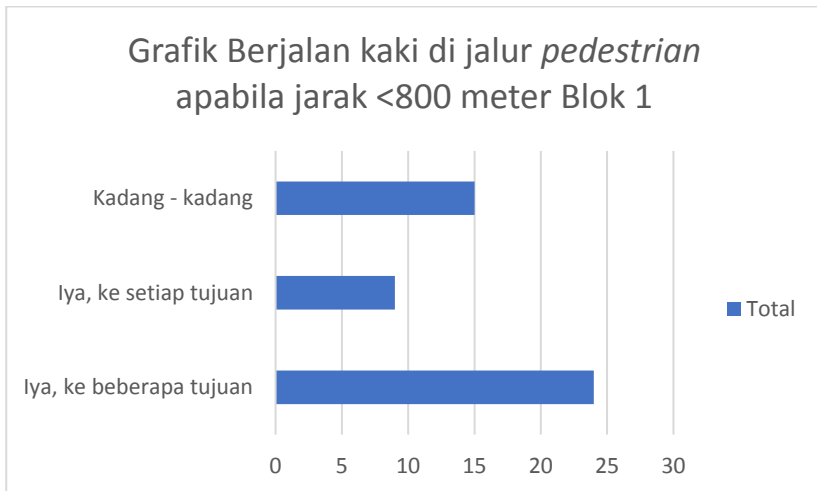
Blo k	Minima l Waktu Tempu h	Maksima l Waktu Tempuh	Waktu Tempu h Rata- Rata	Minima l Jarak tempuh	Maksima l Jarak tempuh	Jarak Tempu h Rata- Rata
1	4	10	9	300	800	731
2	4	9	7	270	700	523

Sumber: Hasil analisis, 2019

Berdasarkan tabel di atas dapat dilihat bahwa kegiatan di lokasi transit yang mampu mendorong masyarakat berjalan kaki di dalam kawasan transit dengan jarak tempuh maksimal 400 meter dan waktu tempuh maksimal 10 menit dari dan menuju titik transit.

Jarak tempuh dan waktu tempuh pada blok 1 dan blok 2 di Kawasan Segitiga Jatinegara, bisa dibilang hampir sama walaupun belum sesuai dengan arahan Kementerian PU No. 3 Tahun 2014. Dapat dilihat bahwa jarak tempuh maksimal untuk mencapai tujuan melebihi dari 400 meter, sedangkan untuk waktu tempuh sudah mencapai 10 menit.

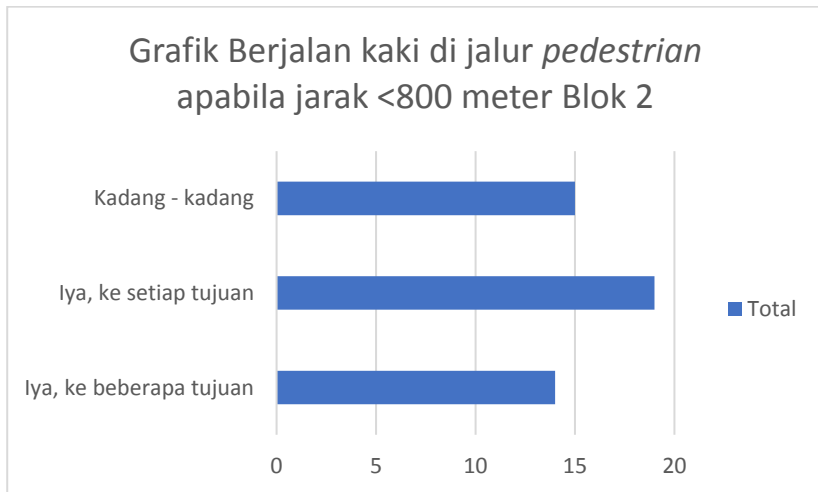
Pejalan kaki yang ada pada tiap blok memiliki persepsi berbeda mengenai jarak tempuh bagi pejalan kaki menuju titik transit yang dapat dilihat pada Lampiran 5. Menurut pejalan kaki pada blok 1 yang dapat dilihat pada Grafik bahwa rata-rata didominasi pejalan kaki yang menggunakan jalur *pedestrian* < 800 meter ke beberapa tujuan saja. Jika di bandingkan pada Tabel, bahwa maksimal jarak tempuh yang ada di Blok 1 adalah 800 meter, sehingga pejalan kaki yang berada pada blok 1 tidak berminat menggunakan jalur *pedestrian* ke setiap sudut di Kawasan Segitiga Jatinegara.



Grafik 4. 4 Pejalan Kaki Blok 1

Sumber: Hasil analisis, 2019

Menurut pejalan kaki pada blok 2 yang dapat dilihat pada Grafik bahwa rata-rata didominasi pejalan kaki yang menggunakan jalur *pedestrian* < 800 meter ke setiap tujuan. Jika dibandingkan pada Tabel, bahwa maksimal jarak tempuh yang ada di Blok 2 adalah 700 meter, sehingga pejalan kaki yang berada pada blok 2 berminat menggunakan jalur *pedestrian* ke setiap sudut di Kawasan Segitiga Jatinegara.



Grafik 4. 5 Pejalan Kaki Blok 2

Sumber: Hasil analisis, 2019

4.2.3 Karakter Jalur *Pedestrian* yang Ramah Pejalan Kaki

Kawasan *Transit Oriented Development* (TOD) memiliki tujuan untuk mengurangi penggunaan kendaraan pribadi dan beralih pada penggunaan kendaraan umum, maka lingkungan yang aman dan nyaman harus tersedia di kawasan transit. Karakter jalur *pedestrian* yang ramah pejalan kaki terdiri dari beberapa hal seperti dimensi jalur *pedestrian*, tidak terjadi alih fungsi di jalur *pedestrian* tersebut, serta melihat dari kenyamanan, keamanan, dan kemudahan dalam menggunakan jalur *pedestrian*.

Jalur *pedestrian* memiliki peran penting dalam sebuah kawasan di perkotaan. Kapasitas yang dapat ditampung oleh pengguna jalur *pedestrian* pada suatu jaringan yang berdasarkan lebar jalur *pedestrian* tersebut. Dalam terciptanya jalur *pedestrian* yang baik, dimensi jalur *pedestrian* yang dibutuhkan berdasarkan kelas jalan. Menurut Kementerian PU No. 3 Tahun 2014 bahwa dimensi *pedestrian* berdasarkan kelas jalan yang di bagi menjadi jalan kelas 1 (lebar jalan 20 meter, lebar *pedestrian* 7 meter), jalan kelas 2 (lebar jalan 14 meter, lebar *pedestrian* 2,5 meter), dan jalan kelas 3 (lebar jalan 10 meter, lebar *pedestrian* 2 meter).

Lebar jalan di kawasan Segitiga Jatinegara rata-rata adalah 3-20 meter dengan kelas jalan yang terbagi menjadi kelas 2 dan kelas 3. Di kawasan Segitiga Jatinegara terdapat jalan arteri, kolektor dan lokal. Serta pada Tabel dijelaskan mengenai dimensi *pedestrian* yang ada di kawasan Segitiga Jatinegara.

4.2.3.1 Dimensi Jalur *Pedestrian*

Menurut Kementrian PU Nomor 3 tahun 2014, bahwa jalur *pedestrian* harus memiliki lebar yang bergantung pada intensitas penggunaannya. Jalur *pedestrian* ini setidaknya berukuran lebar 1,8-3 meter atau lebih untuk memenuhi tingkat pelayanan yang diinginkan dalam kawasan yang memiliki intensitas pejalan kaki yang tinggi. Setidaknya, jalur *pedestrian* yang terdapat di jalan lokal dan jalan kolektor adalah 1,2 meter, sedangkan jalan arteri adalah 1,8 meter.

Jalur *pedestrian* di Kawasan Segitiga Jatinegara rata-rata memiliki lebar 1-5 meter. Dapat dilihat pada Tabel terdapat beberapa jalan yang tidak tersedia jalur *pedestrian* seperti Jalan Bekasi Barat IV dan Jalan H. Yakub Saidi di kawasan Segitiga Jatinegara. Padahal jaringan jalan yang ada di koridor tersebut adalah jalan lokal yang di haruskan memiliki jalur *pedestrian* minimal 1,2 meter.

Tabel 4. 3 Lebar Jalur *Pedestrian* Kawasan Segitiga Jatinegara

Blok	Nama Jalan	Lebar Jalur <i>Pedestrian</i> (meter)
1	Jalan Bekasi Barat	5
1	Jalan Matraman Raya	5
1	Jalan Jatinegara Timur Raya	5
1	Jalan Jatinegara Barat	3
1	Jalan Bekasi Barat Dalam	-
1	Jalan Kemuning Mede	-
1	Jalan Jend. Urip Sumoharjo	-
1	Jalan Jend. Urip Sumoharjo I	-
1	Jalan Jend. Urip Sumoharjo II	1,2
1	Jalan Pasar Lama	-
1	Jalan Pasar Barat	-
1	Jalan Pasar Selatan	-
1	Jalan Pintu Pasar Tengah	-
1	Jalan Kedoya	-
1	Gang Banten IX	-
1	Jalan Jatinegara Barat 1	2
1	Jalan Jatinegara Barat 2	-
1	Gang Jatinegara Barat	-

Blok	Nama Jalan	Lebar Jalur <i>Pedestrian</i> (meter)
1	Jalan Oscar III	-
2	Jalan Bekasi Timur I	1
2	Jalan Bekasi Timur IX	1
2	Jalan Bekasi Timur Gg I	-
2	Jalan Bekasi Timur Gg II	-
2	Jalan Bekasi Timur Gg III	-
2	Jalan H. Yakub Saidi	-
2	Jalan Bekasi I	3
2	Jalan Bekasi Barat II	-
2	Jalan Bekasi Barat III	-
2	Jalan Bekasi Timur 8	1,2
2	Jalan Jatinegara Timur II	3

Sumber: Survei primer, 2018

Berdasarkan tabel di atas, diketahui bahwa lebar dari dimensi jalur pejalan kaki di Kawasan Segitiga Jatinegara masih ada yang belum tersedia dan belum sesuai dengan peraturan yang ada. Jalur *pedestrian* yang ada di kawasan Segitiga Jatinegara hampir rata-rata terhubung ke titik transit di kawasan Segitiga Jatinegara. Dimana hal tersebut menyebabkan belum optimalnya daya tampung dari jalur *pedestrian* yang ada saat ini untuk mempermudah masyarakat mengakses kegiatan yang ada di kawasan Segitiga Jatinegara.

Lingkungan kawasan ramah pejalan kaki juga dilihat dari kenyamanan, keamanan, dan kemudahan menggunakan jalur pejalan kaki. Prasarana dan sarana yang digunakan pada jalur *pedestrian* harus dapat digunakan dengan mudah untuk memfasilitasi pergerakan pejalan kaki secara mandiri sehingga dapat bergerak dengan aman, mudah, dan nyaman (Kementerian PU No. 3 Tahun 2014). Menurut Panduri & Suwandono, 2015 bahwa jalur pejalan kaki harus memenuhi persyaratan aktivitas berjalan kaki, sebagai berikut:

- a. Keamanan, leluasa bergerak tanpa terganggu lalu lintas kendaraan bermotor
- b. Kenyamanan, menyenangkan dengan pemberian rute-rute yang pendek dan jelas serta bebas hambatan dan kelambatan yang dapat mengakibatkan kepadatan pejalan kaki
- c. Kemudahan dilakukan ke segala arah, tanpa kesulitan, hambatan dan gangguan yang disebabkan ruang yang sempit, permukaan yang naik turun dan sebagainya.

Dilakukan observasi lapangan dan penyebaran kuesioner untuk mengetahui kondisi jalur *pedestrian* pada kawasan Segitiga Jatinegara berdasarkan persepsi peneliti dan pengguna jalur *pedestrian*. Dapat dilihat pada tabel, terdapat hasil observasi dan penyebaran kuesioner kondisi jalur *pedestrian* yang terdapat di kawasan Segitiga Jatinegara.

Tabel 4. 4 Kondisi Jalur *Pedestrian* Kawasan Segitiga Jatinegara

Blok	Kenyamanan	Keamanan	Kemudahan
1	Sebagian besar pengguna jalur <i>pedestrian</i> merasa sulit untuk melakukan pergerakan dengan leluasa karena jalur <i>pedestrian</i> hanya tersedia di beberapa jalan. Sedangkan jalur <i>pedestrian</i> yang tersedia pada blok ini rata-rata digunakan menjadi tempat parkir kendaraan serta beberapa pedagang kaki lima.	Sebagian besar pengguna jalur <i>pedestrian</i> merasa kurang aman selain banyak copet dan preman, juga dikarenakan pengendara motor yang terkadang melintas di jalur <i>pedestrian</i> serta dijadikan tempat parkir kendaraan.	Sebagian besar pengguna jalur <i>pedestrian</i> merasa mudah menggunakan jalur <i>pedestrian</i> karena tersedianya JPO maupun <i>pelican crossing</i> saat menyeberang ke jalur lain.
2	Sebagian besar pengguna jalur <i>pedestrian</i> merasa tidak bisa menggunakan jalur <i>pedestrian</i> karena sangat minim tersedia di blok ini. Oleh karena itu, pergerakan pejalan kaki terkadang harus menggunakan jalur kendaraan untuk melakukan	Sebagian besar pengguna jalur <i>pedestrian</i> merasa tidak aman karena harus menggunakan badan jalan untuk berjalan kaki.	Sebagian besar pengguna jalur <i>pedestrian</i> merasa mudah menggunakan jalur <i>pedestrian</i> karena tersedianya JPO maupun <i>pelican crossing</i> saat menyeberang ke jalur lain.

Blok	Kenyamanan	Keamanan	Kemudahan
	pergerakan.		

Sumber: Hasil analisis,2019

4.3 Menganalisis Tingkat Konektivitas Titik Transit terhadap Jalur *Pedestrian* di Kawasan Segitiga Jatinegara Jakarta Timur

4.3.1 Jalur *Pedestrian* berdasarkan Pola Ruang

Sistem ruang tersusun dari dua komponen utama (Carmona *et al*: 2003), antara lain yaitu *layout* dan konfigurasi. Secara fisik, sistem ruang ini termanifestasi dalam morfologi. Kedua komponen ini sangat penting karena merupakan penentu pergerakan manusia dan dapat dipergunakan sebagai parameter dalam pengembangan kawasan. Konfigurasi dapat diartikan sebagai satu set hubungan dimana terdapat objek-objek yang saling bergantung satu sama lain dalam suatu struktur (Hillier: 2007). Dalam konteks ruang perkotaan, hubungan ini terwujud dalam interaksi ruang yang dapat diidentifikasi dari adanya pergerakan dari satu ruang ke ruang lainnya.

Azis dan Asrul (2012), mengatakan bahwa sistem transportasi adalah suatu bentuk keterkaitan dan keterkaitan antar penumpang, barang, sarana dan prasarana yang berinteraksi dalam rangka perpindahan orang atau barang yang tercakup dalam tatanan baik secara alami maupun buatan. Secara ringkas, Khisty (2005) menjelaskan bahwa sistem transportasi terdiri dari empat elemen dasar meliputi:

- e) Sarana perhubungan yakni jalan raya atau jalur yang menghubungkan dua titik atau lebih;
- f) Kendaraan yakni alat yang memindahkan manusia dan barang dari satu titik ke titik lainnya sepanjang sarana perhubungan;
- g) Terminal yakni titik-titik yang menjadi awal maupun akhir dari perjalanan orang atau barang;
- h) Manajemen dan tenaga kerja yakni orang-orang yang membuat, mengoperasikan, mengatur dan memelihara sarana perhubungan, kendaraan dan terminal.

Tata guna lahan merupakan salah satu dari penentu utama pergerakan dan aktivitas dimana aktivitas ini dikenal dengan istilah

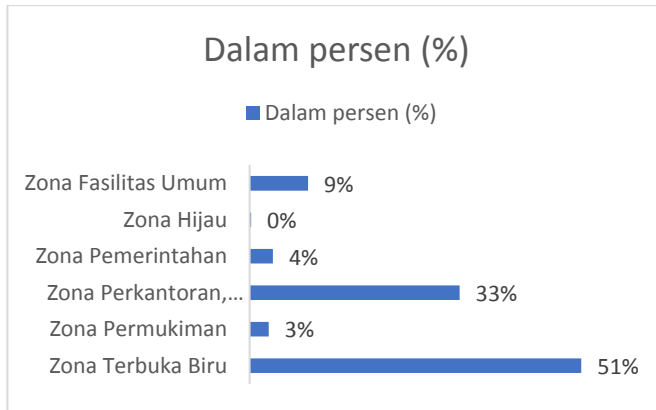
bangkitan perjalanan (*trip generation*), yang menentukan fasilitas-fasilitas transportasi apa saja seperti jalan, bus dan sebagainya yang akan dibutuhkan untuk melakukan pergerakan (Firman dan Okto, 2017). Sedangkan Menurut Ari (2017) transit adalah tempat pemberhentian, pertukaran, pergantian ataupun persinggahan unit untuk sementara waktu yang akan dilanjutkan ke tempat tujuan yang telah ditentukan di beberapa titik jalan. Dapat dilihat jenis penggunaan lahan pada **Tabel 4.5**.

Tabel 4. 5 Jenis Penggunaan Lahan

ZONA	LUAS (Ha)	Dalam persen (%)
Zona Terbuka Biru	1.173668	51%
Zona Permukiman	0.067906	3%
Zona Perkantoran, Perdagangan dan Jasa	0.825441	37%
Zona Fasilitas Umum	0.206913	9%
total	2.279459	100%

Sumber: Hasil analisis, 2019

Pola tata guna lahan di Kawasan Segitiga Jatinegara dapat dilihat pada **Grafik 4.6** yang lebih didominasi oleh perkantoran, perdagangan jasa sebesar 33% yang tersebar di setiap blok di kawasan tersebut. Sedangkan persentase dari perumahan sebesar 3% fasilitas umum sebesar 9%.



Grafik 4. 6 Jenis Penggunaan Lahan

Sumber: Hasil analisis, 2019

4.3.2 Konektivitas Titik Transit terhadap Jalur *Pedestrian*

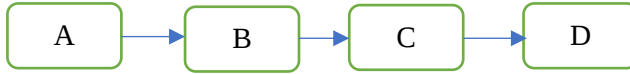
Dalam pengerjaan analisis di jalur *pedestrian* Kawasan TOD Segitiga Jatinegara, satu kawasan dibagi menjadi 2 blok. Pembagian blok tersebut didasari karena adanya perbedaan karakteristik antar jalur pejalan kaki.

Space syntax adalah suatu teknik atau cara untuk memperkirakan, menghitung atau mengukur sebuah konfigurasi ruang serta bagaimana cara menganalisis dan mengartikannya yang mana kemudian dapat ditampilkan (Darjosanjoto, 2006: 4). Menurut Hillier dan Hanson tujuan dari penyusunan program *space syntax* adalah untuk mengembangkan pemahaman teori mengenai bagaimana ruang bekerja dengan strategi memadukan deskripsi berbasis komputer yang berdasarkan pada aturan mengenai pola ruang dengan pengamatan empiris mengenai bagaimana pola ruang digunakan. Selanjutnya keduanya dikaitkan dengan statistik sederhana (Hillier dan Hanson, 1998).

Peta garis (*axial map*) dan peta konektivitas akan menjadi bahan acuan dalam membahas tingkat konektivitas di kawasan Segitiga Jatinegara. Peta garis (*axial map*) yang merupakan kumpulan garis lurus (*axial lines*) adalah sesuatu yang kuat atau tidak mudah dipengaruhi dan informatif untuk kerangka garis sebuah kota (*urban grid*). Setiap peta garis apa pun terdiri dari garis lurus terpanjang yang digambar melalui ruang-ruang (dapat berupa jalan atau ruang terbuka lainnya) yang terdapat dalam kerangka garis (*grid*), sehingga seluruh permukaan tertutup. Dengan demikian semua lingkaran sirkulasi tergambar, yang berarti bahwa seluruh elemen bidang dalam peta bersangkutan terlahui.

Space syntax mempergunakan konsep jarak yang disebut kedalaman (*depth*) yang diukur dalam langkah (*step*) yang disebut jarak topologist atau *topological distance* (Hillier et al, 1987). 1 *step depth* berarti jarak antara dua buah ruang yang terhubung secara langsung, 2 *step depth* berarti jarak antara ruang A dan B dimana

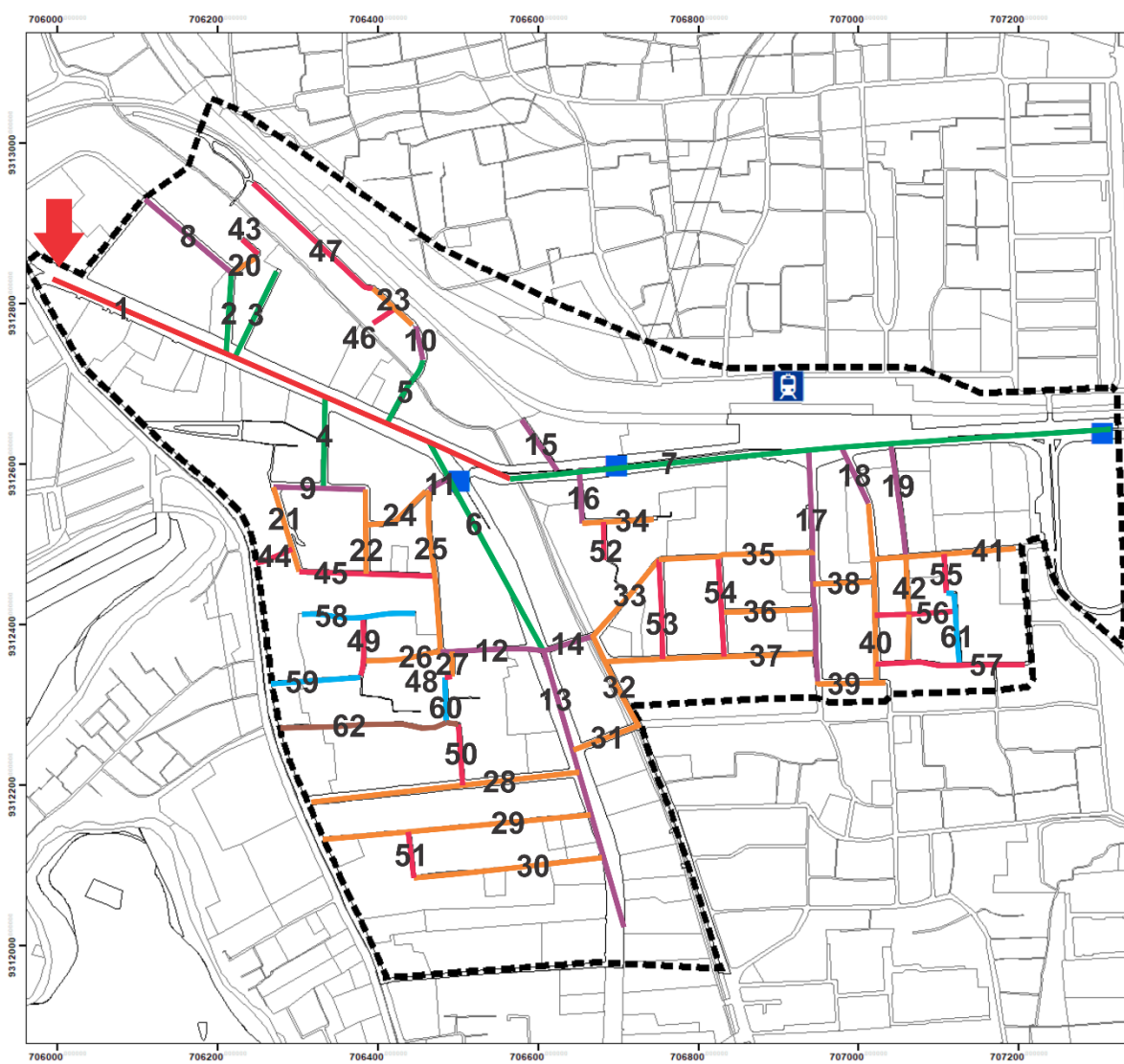
harus melewati 1 buah ruang antara. Di Kawasan Segitiga Jatinegara sendiri, memiliki kedalaman sebanyak 4 *step depth* atau kedalaman ruang yang mencapai angka 4. 4 *step depth* berarti jarak antara ruang A, B, C, dan D yang dimana harus melewati 3 buah ruang.



Konsep jarak *topological distance* dipergunakan dalam analisis *axial line*, untuk menghitung hubungan antara garis-garis yang saling berpotongan atau saling bertemu pada *vertex* dimana dalam analisis ini ruang direpresentasikan dalam bentuk garis (*axial line*). *Axial line* terbentuk dari garis jarak ruang sejauh mata memandang antar titik terjauh suatu ruas. Walaupun dalam ruas jalan yang sama, tetapi ruang baru dapat terbentuk apabila jarak pandang lurusnya berbeda atau dalam makna *space syntax* yakni *axial line* tidak bisa ditarik garis lurus dari titik terjauh tersebut. Konsep jarak ini tidak dipergunakan dalam visual (*visual shed*) dalam menghitung konektivitas visual. Metode perhitungan nilai konektivitas untuk setiap ruang dilakukan dengan menjumlahkan semua ruang yang terhubung secara langsung dengan ruang pengamatan.

Pada penelitian ini, dilakukan sebanyak 3 (tiga) simulasi yang dilihat dari akses masuk di jalan utama, dikarenakan para pejalan kaki memiliki kebebasan dalam memilih akses masuk ke radius TOD di Kawasan Segitiga Jatinegara.

“Halaman ini sengaja dikosongkan”



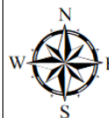
INSTITUT TEKNOLOGI SEPULUH NOPEMBER
FAKULTAS ARSITEKTUR, DESAIN DAN PERENCANAAN
DEPARTEMEN PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA

PETA SIMULASI SPACE SYNTAX I
KAWASAN SEGITIGA JATINEGARA

LEGENDA

- Batas Kecamatan
- Batas Penelitian Studi
- Stasiun
- TJ
- DKI_Jalur_RelPKRDTR
- Kedalaman 1
- Kedalaman 2
- Kedalaman 3
- Kedalaman 4
- Kedalaman 5
- Kedalaman 6
- Kedalaman 7
- Akses Masuk

SKALA



1:4500

0.0 0.03 0.06 0.09 0.12

Miles

INSET PETA



SUMBER:

RDTR dan PZ Provinsi DKI Jakarta 2014-2019

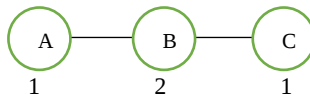
“Halaman ini sengaja dikosongkan”

Pada garis-garis *axial line* yang ada terdapat pada Peta diselesaikan melihat ruang 1 ke ruang 2 dan seterusnya untuk mendapatkan nilai konektivitas yang ada di Kawasan Segitiga Jatinegara. Dapat dilihat contoh perhitungan nilai konektivitas dapat dilakukan seperti ini.

1 *step depth* berarti jarak antara dua buah ruang yang terhubung secara langsung, 2 *step depth* berarti jarak antara ruang A dan B dimana harus melewati 1 buah ruang antara. Pada gambar 1, jarak antara a-b, b-c dan sebaliknya masing-masing senilai 1 *step depth* sementara jarak a-c dan sebaliknya senilai 2 *step depth* sebab harus melewati ruang b (1 *step depth* + 1 *step depth* = 2 *step depth*).

Pada ilustrasi 1, perhitungan nilai *connectivity* dapat diselesaikan sebagai berikut:

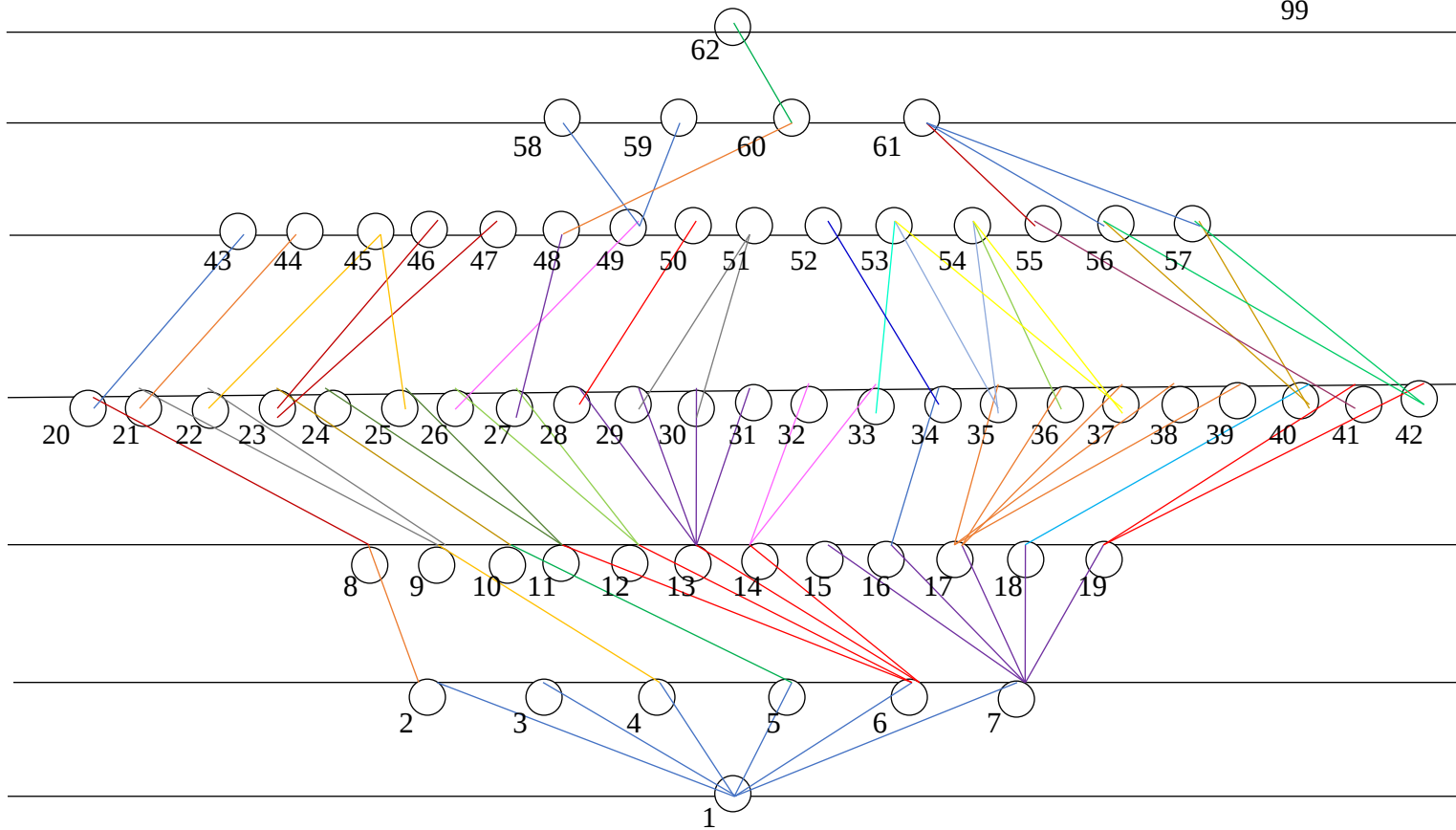
- Ruang a. Hanya terhubung secara langsung dengan ruang b, sehingga nilai *connectivity* = 1
- Ruang b. Terhubung secara langsung dengan ruang a dan c, sehingga nilai *connectivity* = 2
- Ruang c. Hanya terhubung secara langsung dengan ruang b, sehingga nilai *connectivity* = 1



Gambar 4. 13 Nilai Connectivity dari Konfigurasi Ruang Ilustrasi 1

Hasil perhitungan analisis konektivitas yang terhubung antara 1 ruang ke ruang lainnya yang dapat dilihat pada **Gambar 4.12** dipresentasikan menjadi pada ilustrasi di bawah pada nilai konektivitas di Kawasan Segitiga Jatinegara. Terdapat beberapa penjelasan mengenai perhitungan ilustrasi konektivitas melalui *space syntax* di bawah ini tentang beberapa perhitungan nilai konektivitas dapat diselesaikan sebagai berikut:

- Ruang 1. Hanya terhubung secara langsung dengan ruang 9, ruang 10, ruang 18, ruang 19, ruang 20, ruang 21, ruang 22, ruang 23, ruang 26, ruang 28, ruang 29, dan ruang 31 sehingga nilai konektivitasnya = 12
- Ruang 14. Terhubung secara langsung dengan ruang 3, ruang 41, ruang 42, ruang 46, ruang 47, ruang 48, dan ruang 52. Sehingga nilai konektivitasnya = 7
- Ruang 59. Terhubung secara langsung dengan ruang 41, ruang 46, dan ruang 47 = sehingga nilai konektivitasnya = 3



“Halaman ini sengaja dikosongkan”

Pada gambar diatas menjelaskan tentang ilustrasi perhitungan nilai konektivitas pada simulasi I di Kawasan Segitiga Jatinegara. Hasil perhitungan analisis konektivitas terhubung antara 1 ruang ke ruang lainnya. Terdapat penjelasan mengenai perhitungan ilustrasi konektivitas melalui *space syntax* di bawah ini yang diselesaikan sebagai berikut:

- Ruang 1 hanya terhubung secara langsung dengan ruang 2, ruang 3, ruang 4, ruang 5, ruang 6, dan ruang 7, sehingga nilai konektivitasnya = 6
- Ruang 2 hanya terhubung langsung dengan ruang 1 dan ruang 8, sehingga nilai konektivitasnya = 2
- Ruang 3 hanya terhubung langsung dengan ruang 1, sehingga nilai konektivitasnya = 1
- Ruang 4 hanya terhubung langsung dengan ruang 1 dan ruang 9, sehingga nilai konektivitasnya = 2
- Ruang 5 hanya terhubung langsung dengan ruang 1 dan ruang 9, sehingga nilai konektivitasnya = 2
- Ruang 6 hanya terhubung langsung dengan ruang 1, ruang 11, ruang 12, ruang 13, dan ruang 14, sehingga nilai konektivitasnya = 5
- Ruang 7 hanya terhubung secara langsung dengan ruang 1, ruang 15, ruang 16, ruang 17, ruang 18, dan ruang 19, sehingga nilai konektivitasnya = 6
- Ruang 8 hanya terhubung langsung dengan ruang 2 dan ruang 20, sehingga nilai konektivitasnya = 2
- Ruang 9 hanya terhubung langsung dengan ruang 4, ruang 21, dan ruang 22, sehingga nilai konektivitasnya = 3
- Ruang 10 hanya terhubung langsung dengan ruang 46 dan ruang 47, sehingga nilai konektivitasnya = 2
- Ruang 11 hanya terhubung langsung dengan ruang 6, ruang 24, dan ruang 25, sehingga nilai konektivitasnya = 3
- Ruang 12 hanya terhubung langsung dengan ruang 6, ruang 26, dan ruang 27, sehingga nilai konektivitasnya = 3

- Ruang 13 hanya terhubung langsung dengan ruang 6, ruang 28, ruang 29, ruang 30, dan ruang 31, sehingga nilai konektivitasnya = 5
- Ruang 14 hanya terhubung langsung dengan ruang 6, ruang 32, dan ruang 33, sehingga nilai konektivitasnya = 3
- Ruang 15 hanya terhubung langsung dengan ruang 7, sehingga nilai konektivitasnya = 1
- Ruang 16 hanya terhubung langsung dengan ruang 7 dan ruang 34, sehingga nilai konektivitasnya = 2
- Ruang 17 hanya terhubung secara langsung dengan ruang 7, ruang 35, ruang 36, ruang 37, ruang 38, dan ruang 39, sehingga nilai konektivitasnya = 6
- Ruang 18 hanya terhubung langsung dengan ruang 7 dan ruang 40, sehingga nilai konektivitasnya = 2
- Ruang 19 hanya terhubung langsung dengan ruang 7, ruang 41, dan ruang 42, sehingga nilai konektivitasnya = 3
- Ruang 20 hanya terhubung langsung dengan ruang 8 dan ruang 43, sehingga nilai konektivitasnya = 2
- Ruang 21 hanya terhubung langsung dengan ruang 9 dan ruang 44, sehingga nilai konektivitasnya = 2
- Ruang 22 hanya terhubung langsung dengan ruang 9 dan ruang 45, sehingga nilai konektivitasnya = 2
- Ruang 24 hanya terhubung langsung dengan ruang 11, sehingga nilai konektivitasnya = 1
- Ruang 25 hanya terhubung langsung dengan ruang 11 dan ruang 45, sehingga nilai konektivitasnya = 2
- Ruang 26 hanya terhubung langsung dengan ruang 12 dan ruang 49, sehingga nilai konektivitasnya = 2
- Ruang 27 hanya terhubung langsung dengan ruang 12 dan ruang 48, sehingga nilai konektivitasnya = 2
- Ruang 28 hanya terhubung langsung dengan ruang 13 dan ruang 50, sehingga nilai konektivitasnya = 2
- Ruang 29 hanya terhubung langsung dengan ruang 13 dan ruang 51, sehingga nilai konektivitasnya = 2

- Ruang 30 hanya terhubung langsung dengan ruang 13 dan ruang 51, sehingga nilai konektivitasnya = 2
- Ruang 31 hanya terhubung langsung dengan ruang 13, sehingga nilai konektivitasnya = 1
- Ruang 32 hanya terhubung langsung dengan ruang 14, sehingga nilai konektivitasnya = 1
- Ruang 33 hanya terhubung langsung dengan ruang 14 dan ruang 53, sehingga nilai konektivitasnya = 2
- Ruang 34 hanya terhubung langsung dengan ruang 16 dan ruang 52, sehingga nilai konektivitasnya = 2
- Ruang 35 hanya terhubung langsung dengan ruang 17, ruang 53, dan ruang 54, sehingga nilai konektivitasnya = 3
- Ruang 36 hanya terhubung langsung dengan ruang 17 dan ruang 54, sehingga nilai konektivitasnya = 2
- Ruang 37 hanya terhubung langsung dengan ruang 17, ruang 53, dan ruang 54, sehingga nilai konektivitasnya = 3
- Ruang 38 hanya terhubung langsung dengan ruang 17, sehingga nilai konektivitasnya = 1
- Ruang 39 hanya terhubung langsung dengan ruang 17, sehingga nilai konektivitasnya = 1
- Ruang 40 hanya terhubung langsung dengan ruang 18, ruang 56, dan ruang 57, sehingga nilai konektivitasnya = 3
- Ruang 41 hanya terhubung langsung dengan ruang 19 dan ruang 55, sehingga nilai konektivitasnya = 2
- Ruang 42 hanya terhubung langsung dengan ruang 19, ruang 56, dan ruang 57, sehingga nilai konektivitasnya = 3
- Ruang 43 hanya terhubung langsung dengan ruang 20, sehingga nilai konektivitasnya = 1
- Ruang 44 hanya terhubung langsung dengan ruang 21, sehingga nilai konektivitasnya = 1
- Ruang 45 hanya terhubung langsung dengan ruang 22 dan ruang 25, sehingga nilai konektivitasnya = 2
- Ruang 46 hanya terhubung langsung dengan ruang 23, sehingga nilai konektivitasnya = 1

- Ruang 47 hanya terhubung langsung dengan ruang 23, sehingga nilai konektivitasnya = 1
- Ruang 48 hanya terhubung langsung dengan ruang 27, sehingga nilai konektivitasnya = 1
- Ruang 49 hanya terhubung langsung dengan ruang 26, sehingga nilai konektivitasnya = 1
- Ruang 50 hanya terhubung langsung dengan ruang 28, sehingga nilai konektivitasnya = 1
- Ruang 51 hanya terhubung langsung dengan ruang 29 dan ruang 30, sehingga nilai konektivitasnya = 2
- Ruang 52 hanya terhubung langsung dengan ruang 34, sehingga nilai konektivitasnya = 1
- Ruang 53 hanya terhubung langsung dengan ruang 33, ruang 34, dan ruang 35, sehingga nilai konektivitasnya = 3
- Ruang 54 hanya terhubung langsung dengan ruang 35, ruang 36, dan ruang 37, sehingga nilai konektivitasnya = 3
- Ruang 55 hanya terhubung langsung dengan ruang 40 dan ruang 61, sehingga nilai konektivitasnya = 2
- Ruang 56 hanya terhubung langsung dengan ruang 40, ruang 42, dan ruang 61, sehingga nilai konektivitasnya = 3
- Ruang 57 hanya terhubung langsung dengan ruang 40, ruang 42, dan ruang 61, sehingga nilai konektivitasnya = 3
- Ruang 58 hanya terhubung langsung dengan ruang 49, sehingga nilai konektivitasnya = 1
- Ruang 59 hanya terhubung langsung dengan ruang 49, sehingga nilai konektivitasnya = 1
- Ruang 60 hanya terhubung langsung dengan ruang 48, sehingga nilai konektivitasnya = 1
- Ruang 61 hanya terhubung langsung dengan ruang 55, ruang 56, dan ruang 57, sehingga nilai konektivitasnya = 3
- Ruang 62 hanya terhubung langsung dengan ruang 60, sehingga nilai konektivitasnya = 1

Untuk menghitung nilai konektivitas secara keseluruhan (total depth) pada simulasi I *space syntax*, maka total ruang masing-masing

kedalaman harus dikali dengan angka kedalaman, sehingga nilai konektivitas pada kawasan tersebut sebanyak 247. Perhitungan total ruang simulasi I dapat dilihat pada tabel 4.6.

Tabel 4. 6 Total Ruang Simulasi I

Kedalaman	Total Ruang	Total ruang x Kedalaman
1	1	1
2	6	12
3	12	36
4	23	92
5	15	75
6	4	24
7	1	7
Jumlah Keseluruhan		247

Sumber: Hasil analisis, 2019

Kemudian menghitung rata-rata kedalaman (*mean depth*) pada simulasi I dengan rumus

$$MD = \frac{Total\ Depth}{(L-1)}$$

$$MD = \frac{247}{(61-1)}$$

$$MD = 4,12$$

Lalu menghitung ‘ketidak-simetrian yang *relative* (*Relative Asymmetry*) untuk membandingkan kedalaman *axial map* dari ruang tertentu terhadap kedalaman dan kedangkalan ruang yang secara teoretis dapat terjadi (Teklenburg et al: 1993) dengan rumus

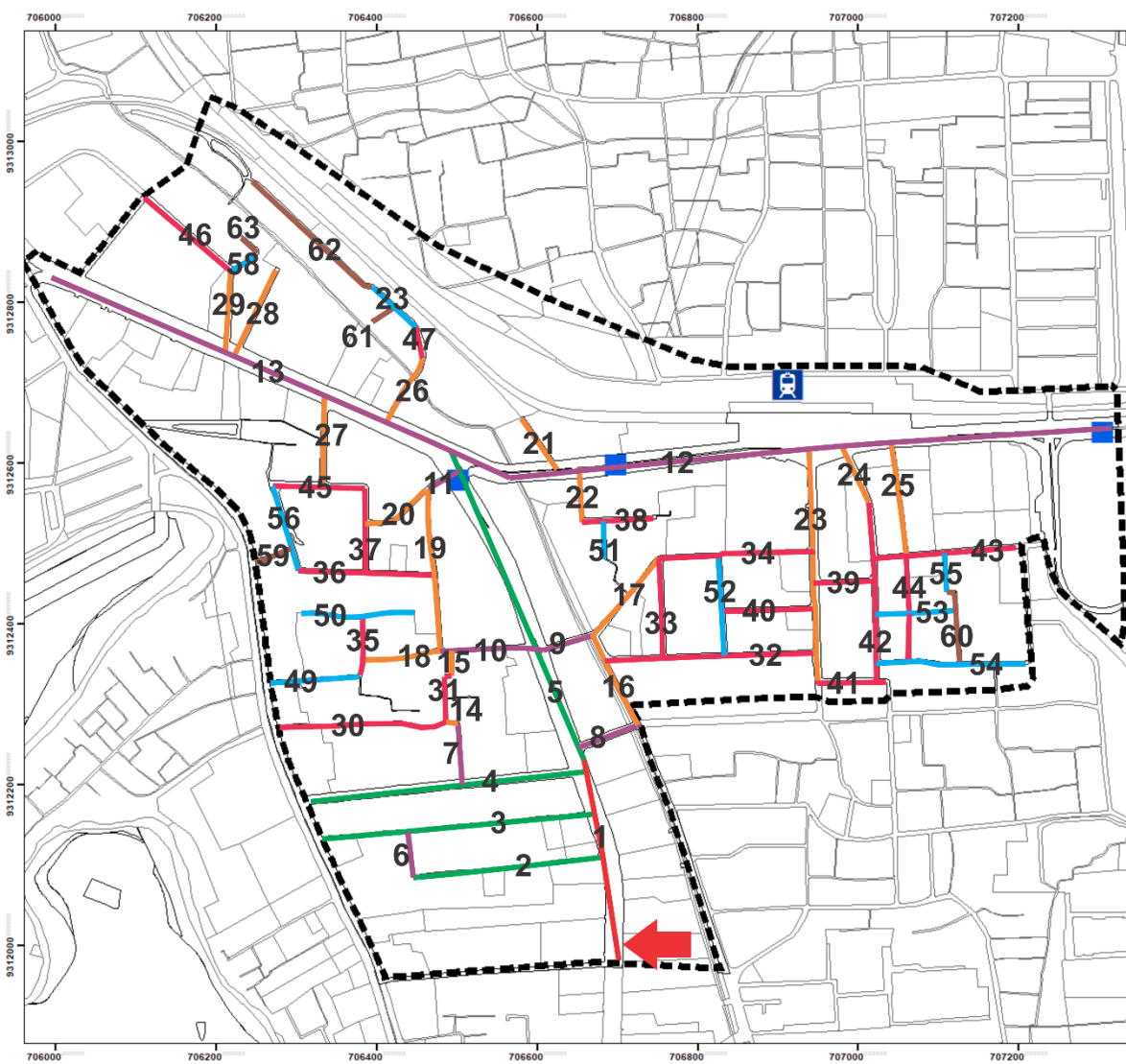
$$RA = \frac{2(MD-1)}{L-2}$$

$$RA = \frac{2(3.12)}{59}$$

$$RA = 0.11$$

RA menghasilkan nilai 0-1 dimana semakin kecil nilai ini mengindikasikan nilai konektivitas yang semakin tinggi pula.

Kemudian dilanjutkan dengan menganalisis simulasi kedua dari akses masuk sisi selatan. Hasil perhitungan analisis konektivitas yang terhubung antara 2 ruang ke ruang lainnya yang dapat dilihat pada **Gambar 4.14** dipresentasikan menjadi pada ilustrasi di bawah pada nilai konektivitas di Kawasan Segitiga Jatinegara.



INSTITUT TEKNOLOGI SEPULUH NOPEMBER
FAKULTAS ARSITEKTUR, DESAIN DAN PERENCANAAN
DEPARTEMEN PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA

PETA SIMULASI SPACE SYNTAX II
KAWASAN SEGITIGA JATINEGARA

LEGENDA

- Batas Kecamatan
- Batas Penelitian Studi
- Stasiun
- TJ
- DKI_Jalur_RelPKRDTR
- Kedalaman 1
- Kedalaman 2
- Kedalaman 3
- Kedalaman 4
- Kedalaman 5
- Kedalaman 6
- Kedalaman 7
- Akses Masuk

SKALA



1:4500

0 0.05 0.1 0.2
Miles

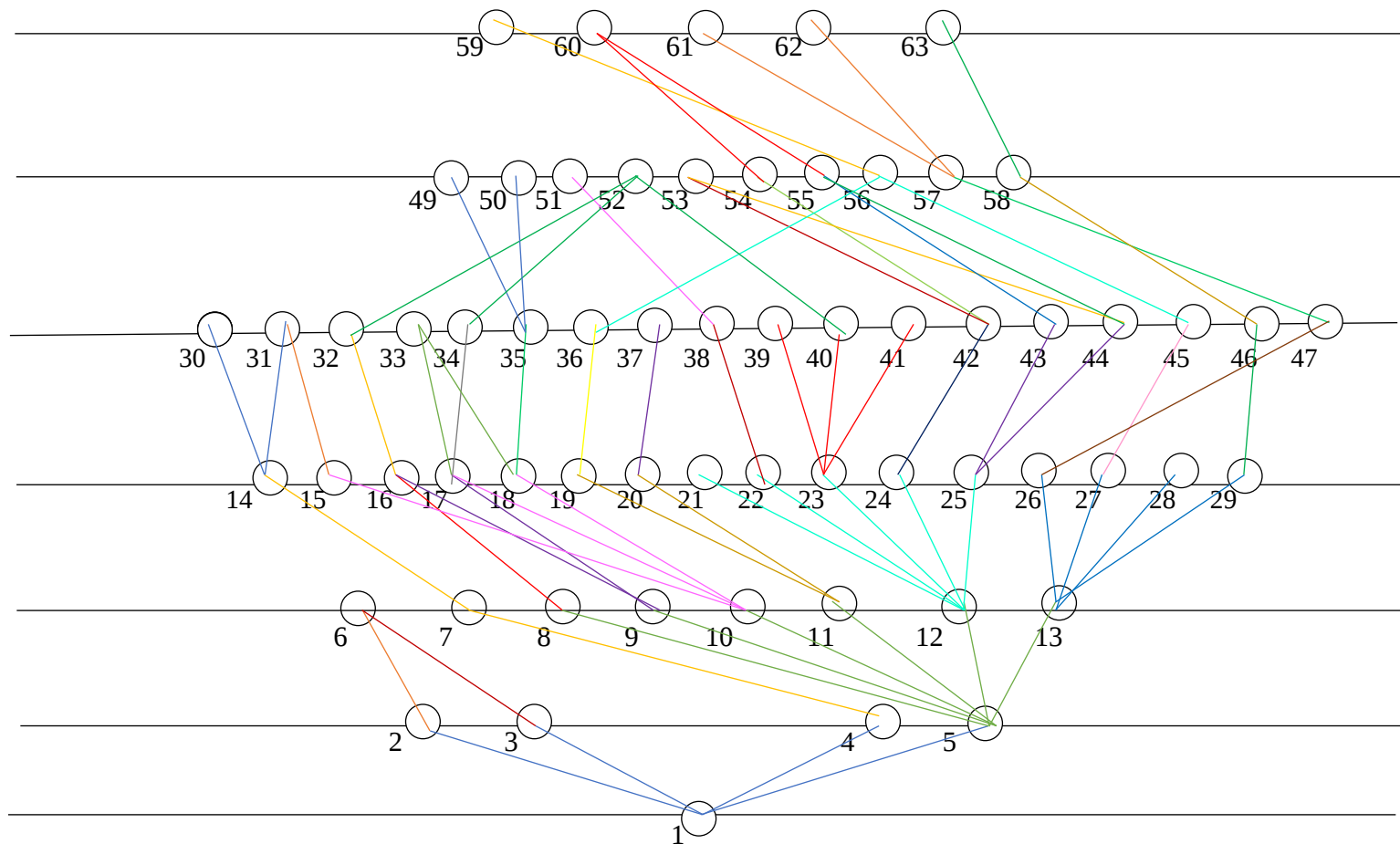
INSET PETA



SUMBER:

RDTR dan PZ Provinsi DKI Jakarta 2014-2019

“Halaman ini sengaja dikosongkan”



“Halaman ini sengaja dikosongkan”

Pada gambar diatas menjelaskan tentang ilustrasi perhitungan nilai konektivitas pada simulasi II di Kawasan Segitiga Jatinegara. Hasil perhitungan analisis konektivitas terhubung antara 1 ruang ke ruang lainnya. Terdapat penjelasan mengenai perhitungan ilustrasi konektivitas melalui *space syntax* di bawah ini yang diselesaikan sebagai berikut:

- Ruang 1 hanya terhubung secara langsung dengan ruang 2, ruang 3, ruang 4, dan ruang 5, sehingga nilai konektivitasnya = 4
- Ruang 2 hanya terhubung langsung dengan ruang 1 dan ruang 6, sehingga nilai konektivitasnya = 2
- Ruang 3 hanya terhubung langsung dengan ruang 1 dan ruang 6, sehingga nilai konektivitasnya = 2
- Ruang 4 hanya terhubung langsung dengan ruang 1 dan ruang 7, sehingga nilai konektivitasnya = 2
- Ruang 5 hanya terhubung langsung dengan ruang 1, ruang 8, ruang 9, ruang 10, ruang 11, ruang 12, dan ruang 13, sehingga nilai konektivitasnya = 7
- Ruang 6 hanya terhubung langsung dengan ruang 2 dan ruang 3, sehingga nilai konektivitasnya = 2
- Ruang 7 hanya terhubung secara langsung dengan ruang 4 dan ruang 14, sehingga nilai konektivitasnya = 2
- Ruang 8 hanya terhubung langsung dengan ruang 5 dan ruang 16, sehingga nilai konektivitasnya = 2
- Ruang 9 hanya terhubung langsung dengan ruang 5, ruang 16, dan ruang 17, sehingga nilai konektivitasnya = 3
- Ruang 10 hanya terhubung langsung dengan ruang 5, ruang 15, ruang 18, dan ruang 19, sehingga nilai konektivitasnya = 4
- Ruang 11 hanya terhubung langsung dengan ruang 5, ruang 19, dan ruang 20, sehingga nilai konektivitasnya = 3
- Ruang 12 hanya terhubung langsung dengan ruang 5, ruang 21, ruang 22, ruang 23, ruang 24, dan ruang 25, sehingga nilai konektivitasnya = 6

- Ruang 13 hanya terhubung langsung dengan ruang 5, ruang 26, ruang 27, ruang 28, dan ruang 29, sehingga nilai konektivitasnya = 5
- Ruang 14 hanya terhubung langsung dengan ruang 7, ruang 30 dan ruang 31, sehingga nilai konektivitasnya = 3
- Ruang 15 hanya terhubung langsung dengan ruang 10 dan ruang 31, sehingga nilai konektivitasnya = 2
- Ruang 16 hanya terhubung langsung dengan ruang 8, ruang 9, dan ruang 32, sehingga nilai konektivitasnya = 3
- Ruang 17 hanya terhubung langsung dengan ruang 9, ruang 33, dan ruang 34, sehingga nilai konektivitasnya = 3
- Ruang 18 hanya terhubung langsung dengan ruang 10 dan ruang 35, sehingga nilai konektivitasnya = 2
- Ruang 19 hanya terhubung langsung dengan ruang 10, ruang 11, dan ruang 36, sehingga nilai konektivitasnya = 3
- Ruang 20 hanya terhubung langsung dengan ruang 11 dan ruang 37, sehingga nilai konektivitasnya = 2
- Ruang 21 hanya terhubung langsung dengan ruang 12, sehingga nilai konektivitasnya = 1
- Ruang 22 hanya terhubung langsung dengan ruang 12 dan ruang 38, sehingga nilai konektivitasnya = 2
- Ruang 23 hanya terhubung langsung dengan ruang 12, ruang 32, ruang 34, ruang 39, ruang 40, dan ruang 41, sehingga nilai konektivitasnya = 6
- Ruang 24 hanya terhubung langsung dengan ruang 12 dan ruang 42, sehingga nilai konektivitasnya = 2
- Ruang 25 hanya terhubung langsung dengan ruang 12, ruang 43, dan ruang 44, sehingga nilai konektivitasnya = 3
- Ruang 26 hanya terhubung langsung dengan ruang 13 dan ruang 47, sehingga nilai konektivitasnya = 2
- Ruang 27 hanya terhubung langsung dengan ruang 13 dan ruang 45, sehingga nilai konektivitasnya = 2
- Ruang 28 hanya terhubung langsung dengan ruang 13, sehingga nilai konektivitasnya = 1

- Ruang 29 hanya terhubung langsung dengan ruang 13 dan ruang 46, sehingga nilai konektivitasnya = 2
- Ruang 30 hanya terhubung langsung dengan ruang 14, sehingga nilai konektivitasnya = 1
- Ruang 31 hanya terhubung langsung dengan ruang 14, ruang 15, dan ruang 48, sehingga nilai konektivitasnya = 3
- Ruang 32 hanya terhubung langsung dengan ruang 16 dan ruang 52, sehingga nilai konektivitasnya = 2
- Ruang 33 hanya terhubung langsung dengan ruang 17, sehingga nilai konektivitasnya = 1
- Ruang 34 hanya terhubung langsung dengan ruang 17 dan ruang 52, sehingga nilai konektivitasnya = 2
- Ruang 35 hanya terhubung langsung dengan ruang 18, ruang 49, dan ruang 50, sehingga nilai konektivitasnya = 3
- Ruang 36 hanya terhubung langsung dengan ruang 19 dan ruang 56, sehingga nilai konektivitasnya = 2
- Ruang 37 hanya terhubung langsung dengan ruang 20, sehingga nilai konektivitasnya = 1
- Ruang 38 hanya terhubung langsung dengan ruang 22 dan ruang 51, sehingga nilai konektivitasnya = 2
- Ruang 39 hanya terhubung langsung dengan ruang 23, sehingga nilai konektivitasnya = 1
- Ruang 40 hanya terhubung langsung dengan ruang 23 dan ruang 52, sehingga nilai konektivitasnya = 2
- Ruang 41 hanya terhubung langsung dengan ruang 23, sehingga nilai konektivitasnya = 1
- Ruang 42 hanya terhubung langsung dengan ruang 24, ruang 53, dan ruang 54, sehingga nilai konektivitasnya = 3
- Ruang 43 hanya terhubung langsung dengan ruang 25 dan ruang 55, sehingga nilai konektivitasnya = 2
- Ruang 44 hanya terhubung langsung dengan ruang 25 dan ruang 53, sehingga nilai konektivitasnya = 2
- Ruang 45 hanya terhubung langsung dengan ruang 27 dan ruang 56, sehingga nilai konektivitasnya = 2

- Ruang 46 hanya terhubung langsung dengan ruang 29 dan ruang 58, sehingga nilai konektivitasnya = 2
- Ruang 47 hanya terhubung langsung dengan ruang 26 dan ruang 57, sehingga nilai konektivitasnya = 2
- Ruang 49 hanya terhubung langsung dengan ruang 35, sehingga nilai konektivitasnya = 1
- Ruang 50 hanya terhubung langsung dengan ruang 35, sehingga nilai konektivitasnya = 1
- Ruang 51 hanya terhubung langsung dengan ruang 38, sehingga nilai konektivitasnya = 1
- Ruang 52 hanya terhubung langsung dengan ruang 32, ruang 34, dan ruang 40, sehingga nilai konektivitasnya = 3
- Ruang 53 hanya terhubung langsung dengan ruang 42 dan ruang 43, sehingga nilai konektivitasnya = 2
- Ruang 54 hanya terhubung langsung dengan ruang 42 dan ruang 60, sehingga nilai konektivitasnya = 2
- Ruang 55 hanya terhubung langsung dengan ruang 43 dan ruang 60, sehingga nilai konektivitasnya = 2
- Ruang 56 hanya terhubung langsung dengan ruang 36, ruang 45 dan ruang 59, sehingga nilai konektivitasnya = 3
- Ruang 57 hanya terhubung langsung dengan ruang 47, ruang 61, dan ruang 62, sehingga nilai konektivitasnya = 3
- Ruang 58 hanya terhubung langsung dengan ruang 46 dan ruang 63, sehingga nilai konektivitasnya = 2
- Ruang 59 hanya terhubung langsung dengan ruang 56, sehingga nilai konektivitasnya = 1
- Ruang 60 hanya terhubung langsung dengan ruang 54 dan ruang 55, sehingga nilai konektivitasnya = 2
- Ruang 61 hanya terhubung langsung dengan ruang 57, sehingga nilai konektivitasnya = 1
- Ruang 62 hanya terhubung langsung dengan ruang 57, sehingga nilai konektivitasnya = 1
- Ruang 63 hanya terhubung langsung dengan ruang 58, sehingga nilai konektivitasnya = 1

Untuk menghitung nilai konektivitas secara keseluruhan (total depth) pada simulasi II *Space syntax* maka total ruang masing-masing kedalaman harus dikali dengan angka kedalaman, sehingga nilai konektivitas pada kawasan tersebut sebanyak 288.

Tabel 4. 7 Total Ruang Simulasi II

Kedalaman	Total Ruang	Total ruang x Kedalaman
1	1	1
2	4	8
3	8	24
4	16	64
5	18	90
6	11	66
7	5	35
Jumlah Keseluruhan		288

Sumber: Hasil analisis, 2019

Kemudian menghitung rata-rata kedalaman (*mean depth*) pada simulasi II dengan rumus

$$MD = \frac{Total\ Depth}{(L-1)}$$

$$MD = \frac{288}{(63-1)}$$

$$MD = 4.65$$

Lalu menghitung ‘ketidak-simetrian yang *relative* (*Relative Asymmetry*) untuk membandingkan kedalaman *axial map* dari ruang tertentu terhadap kedalaman dan kedangkalan ruang yang secara teoretis dapat terjadi (Teklenburg et al: 1993) dengan rumus

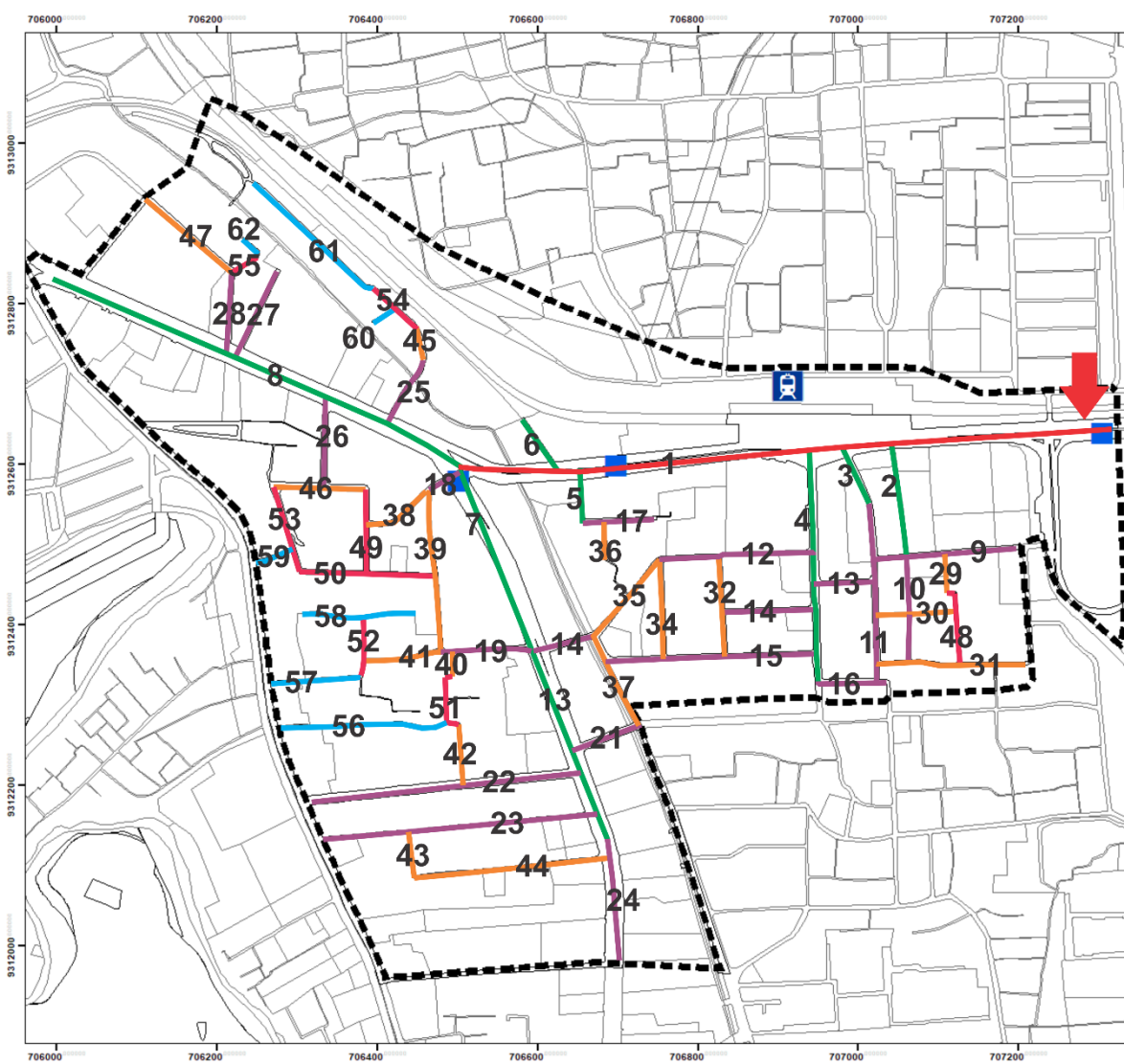
$$RA = \frac{2(MD-1)}{L-2}$$

$$RA = \frac{2(3.65)}{61}$$

$$RA = 0.12$$

RA menghasilkan nilai 0-1 dimana semakin kecil nilai ini mengindikasikan nilai konektivitas yang semakin tinggi pula.

Kemudian dilanjutkan dengan menganalisis simulasi kedua dari akses masuk sisi selatan. Hasil perhitungan analisis konektivitas yang terhubung antara 2 ruang ke ruang lainnya yang dapat dilihat pada **Gambar 4.15** dipresentasikan menjadi pada ilustrasi di bawah pada nilai konektivitas di Kawasan Segitiga Jatinegara.



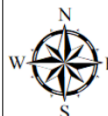
INSTITUT TEKNOLOGI SEPULUH NOPEMBER
FAKULTAS ARSITEKTUR, DESAIN DAN PERENCANAAN
DEPARTEMEN PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA

PETA SIMULASI SPACE SYNTAX III
KAWASAN SEGITIGA JATINEGARA

LEGENDA

- Batas Kecamatan
- Batas Penelitian Studi
- Stasiun
- TJ
- DKI_Jalur_RelPKRDTR
- Kedalaman 1
- Kedalaman 2
- Kedalaman 3
- Kedalaman 4
- Kedalaman 5
- Kedalaman 6
- Kedalaman 7
- Akses Masuk

SKALA



1:4500

0.0 0.03 0.06 0.09 0.12
Miles

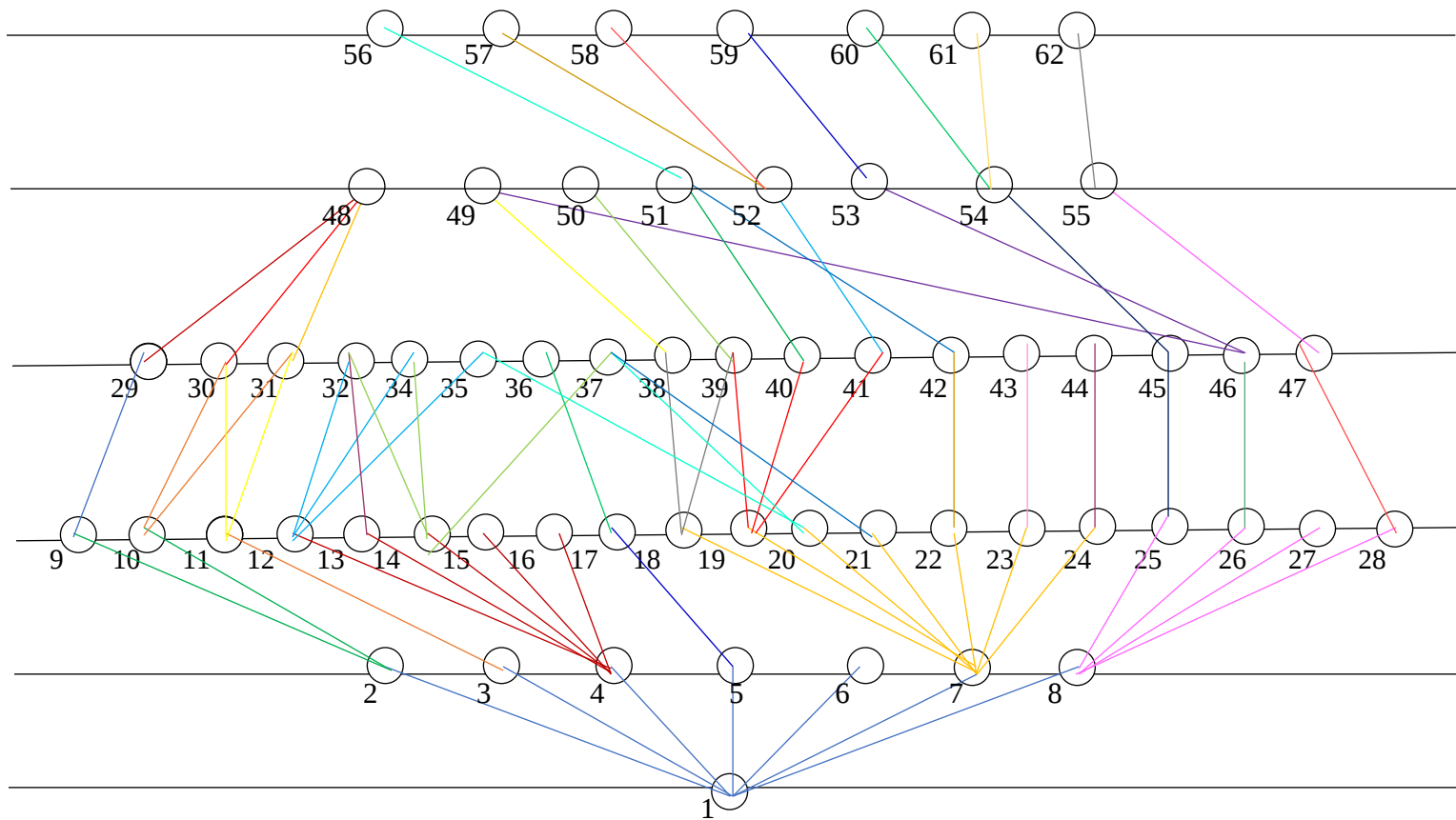
INSET PETA



SUMBER:

RDTR dan PZ Provinsi DKI Jakarta 2014-2019

“Halaman ini sengaja dikosongkan”



“Halaman ini sengaja dikosongkan”

Pada gambar diatas menjelaskan tentang ilustrasi perhitungan nilai konektivitas pada simulasi III di Kawasan Segitiga Jatinegara. Hasil perhitungan analisis konektivitas terhubung antara 1 ruang ke ruang lainnya. Terdapat penjelasan mengenai perhitungan ilustrasi konektivitas melalui *space syntax* di bawah ini yang diselesaikan sebagai berikut:

- Ruang 1 hanya terhubung secara langsung dengan ruang 2, ruang 3, ruang 4, ruang 5, ruang 6, ruang 7, dan ruang 8, sehingga nilai konektivitasnya = 7
- Ruang 2 hanya terhubung langsung dengan ruang 9 dan ruang 10, sehingga nilai konektivitasnya = 2
- Ruang 3 hanya terhubung langsung dengan ruang 1 dan ruang 11, sehingga nilai konektivitasnya = 2
- Ruang 4 hanya terhubung langsung dengan ruang 12, ruang 13, ruang 14, ruang 15, dan ruang 16, sehingga nilai konektivitasnya = 5
- Ruang 5 hanya terhubung langsung dengan ruang 17, sehingga nilai konektivitasnya = 1
- Ruang 6 hanya terhubung langsung dengan ruang 1, sehingga nilai konektivitasnya = 1
- Ruang 7 hanya terhubung secara langsung dengan ruang 1, ruang 18, ruang 19, ruang 20, ruang 21, ruang 22, ruang 23, dan ruang 24, sehingga nilai konektivitasnya = 8
- Ruang 8 hanya terhubung langsung dengan ruang 1, ruang 25, ruang 26, ruang 26, dan ruang 28, sehingga nilai konektivitasnya = 5
- Ruang 9 hanya terhubung langsung dengan ruang 2 dan ruang 29, sehingga nilai konektivitasnya = 3
- Ruang 10 hanya terhubung langsung dengan ruang 2, ruang 30, dan ruang 31, sehingga nilai konektivitasnya = 3
- Ruang 11 hanya terhubung langsung dengan ruang 3, ruang 30, dan ruang 31, sehingga nilai konektivitasnya = 3

- Ruang 12 hanya terhubung langsung dengan ruang 4, ruang 32, ruang 34, dan ruang 35, sehingga nilai konektivitasnya = 3
- Ruang 13 hanya terhubung langsung dengan ruang 4, sehingga nilai konektivitasnya = 1
- Ruang 14 hanya terhubung langsung dengan ruang 4 dan ruang 32, sehingga nilai konektivitasnya = 2
- Ruang 15 hanya terhubung langsung dengan ruang 4, ruang 32, ruang 34, dan ruang 37, sehingga nilai konektivitasnya = 4
- Ruang 16 hanya terhubung langsung dengan ruang 4, sehingga nilai konektivitasnya = 1
- Ruang 17 hanya terhubung secara langsung dengan ruang 5 dan ruang 36, sehingga nilai konektivitasnya = 2
- Ruang 18 hanya terhubung langsung dengan ruang 7, ruang 38, dan ruang 39, sehingga nilai konektivitasnya = 2
- Ruang 19 hanya terhubung langsung dengan ruang 7, ruang 39, ruang 40, dan ruang 41, sehingga nilai konektivitasnya = 4
- Ruang 20 hanya terhubung langsung dengan ruang 7, ruang 35, dan ruang 37, sehingga nilai konektivitasnya = 3
- Ruang 21 hanya terhubung langsung dengan ruang 7 dan ruang 37, sehingga nilai konektivitasnya = 2
- Ruang 22 hanya terhubung langsung dengan ruang 7 dan ruang 42, sehingga nilai konektivitasnya = 2
- Ruang 23 hanya terhubung langsung dengan ruang 7 dan ruang 43, sehingga nilai konektivitasnya = 2
- Ruang 24 hanya terhubung langsung dengan ruang 7 dan ruang 44, sehingga nilai konektivitasnya = 2
- Ruang 25 hanya terhubung langsung dengan ruang 8 dan ruang 45, sehingga nilai konektivitasnya = 2
- Ruang 26 hanya terhubung langsung dengan ruang 8 dan ruang 46, sehingga nilai konektivitasnya = 2

- Ruang 27 hanya terhubung langsung dengan ruang 8, sehingga nilai konektivitasnya = 1
- Ruang 28 hanya terhubung langsung dengan ruang 8 dan ruang 47, sehingga nilai konektivitasnya = 2
- Ruang 29 hanya terhubung langsung dengan ruang 9 dan ruang 48, sehingga nilai konektivitasnya = 2
- Ruang 30 hanya terhubung langsung dengan ruang 10 dan ruang 48, sehingga nilai konektivitasnya = 2
- Ruang 31 hanya terhubung langsung dengan ruang 11 dan ruang 48, sehingga nilai konektivitasnya = 2
- Ruang 32 hanya terhubung langsung dengan ruang 12, sehingga nilai konektivitasnya = 1
- Ruang 34 hanya terhubung langsung dengan ruang 12 dan ruang 15, sehingga nilai konektivitasnya = 2
- Ruang 35 hanya terhubung langsung dengan ruang 12 dan ruang 20, sehingga nilai konektivitasnya = 2
- Ruang 36 hanya terhubung langsung dengan ruang 17, sehingga nilai konektivitasnya = 1
- Ruang 37 hanya terhubung langsung dengan ruang 20 dan ruang 21, sehingga nilai konektivitasnya = 2
- Ruang 38 hanya terhubung langsung dengan ruang 18 dan ruang 49, sehingga nilai konektivitasnya = 2
- Ruang 39 hanya terhubung langsung dengan ruang 18, ruang 19, dan ruang 50, sehingga nilai konektivitasnya = 3
- Ruang 40 hanya terhubung langsung dengan ruang 19 dan ruang 51, sehingga nilai konektivitasnya = 2
- Ruang 41 hanya terhubung langsung dengan ruang 19 dan ruang 52, sehingga nilai konektivitasnya = 2
- Ruang 42 hanya terhubung langsung dengan ruang 22 dan ruang 51, sehingga nilai konektivitasnya =
- Ruang 43 hanya terhubung langsung dengan ruang 23, sehingga nilai konektivitasnya = 1
- Ruang 44 hanya terhubung langsung dengan ruang 24, sehingga nilai konektivitasnya = 1

- Ruang 45 hanya terhubung langsung dengan ruang 25 dan ruang 54, sehingga nilai konektivitasnya = 2
- Ruang 46 hanya terhubung langsung dengan ruang 26, ruang 49, dan ruang 53, sehingga nilai konektivitasnya = 3
- Ruang 47 hanya terhubung langsung dengan ruang 28 dan ruang 55, sehingga nilai konektivitasnya = 2
- Ruang 48 hanya terhubung langsung dengan ruang 29, ruang 30, dan ruang 31, sehingga nilai konektivitasnya = 3
- Ruang 49 hanya terhubung langsung dengan ruang 38 dan ruang 46, sehingga nilai konektivitasnya = 2
- Ruang 50 hanya terhubung langsung dengan ruang 39, sehingga nilai konektivitasnya = 1
- Ruang 51 hanya terhubung langsung dengan ruang 40, ruang 42, dan ruang 56, sehingga nilai konektivitasnya = 3
- Ruang 52 hanya terhubung langsung dengan ruang 41, ruang 57, dan ruang 58, sehingga nilai konektivitasnya = 3
- Ruang 53 hanya terhubung langsung dengan ruang 46 dan ruang 59, sehingga nilai konektivitasnya = 2
- Ruang 54 hanya terhubung langsung dengan ruang 45, ruang 60, dan ruang 61, sehingga nilai konektivitasnya = 3
- Ruang 55 hanya terhubung langsung dengan ruang 47 dan ruang 62, sehingga nilai konektivitasnya = 2
- Ruang 56 hanya terhubung langsung dengan ruang 51, sehingga nilai konektivitasnya = 1
- Ruang 57 hanya terhubung langsung dengan ruang 52, sehingga nilai konektivitasnya = 1
- Ruang 58 hanya terhubung langsung dengan ruang 52, sehingga nilai konektivitasnya = 1
- Ruang 59 hanya terhubung langsung dengan ruang 53, sehingga nilai konektivitasnya = 1
- Ruang 60 hanya terhubung langsung dengan ruang 54, sehingga nilai konektivitasnya = 1
- Ruang 61 hanya terhubung langsung dengan ruang 54, sehingga nilai konektivitasnya = 1

- Ruang 62 hanya terhubung langsung dengan ruang 55, sehingga nilai konektivitasnya = 1

Untuk menghitung nilai konektivitas secara keseluruhan (total depth) pada simulasi III *Space syntax* maka total ruang masing-masing kedalaman harus dikali dengan angka kedalaman, sehingga nilai konektivitas pada kawasan tersebut sebanyak 229.

Tabel 4. 8 Total Ruang Simulasi III

Kedalaman	Total Ruang	Total ruang x Kedalaman
1	1	1
2	7	14
3	20	60
4	18	72
5	8	40
6	7	42
Jumlah Keseluruhan		229

Sumber: Hasil analisis, 2019

Kemudian menghitung rata-rata kedalaman (*mean depth*) pada simulasi I dengan rumus

$$MD = \frac{Total\ Depth}{(L-1)}$$

$$MD = \frac{229}{(61-1)}$$

$$MD = 3.82$$

Lalu menghitung ‘ketidak-simetrian yang *relative* (*Relative Asymmetry*) untuk membandingkan kedalaman *axial map* dari ruang tertentu terhadap kedalaman dan kedangkalan ruang yang secara teoretis dapat terjadi (Teklenburg et al: 1993) dengan rumus

$$RA = \frac{2(MD-1)}{L-2}$$

$$RA = \frac{2(2.82)}{59}$$

$$RA = 0.09$$

RA menghasilkan nilai 0-1 dimana semakin kecil nilai ini mengindikasikan nilai konektivitas yang semakin tinggi pula.

Tabel 4. 9 Tingkat Konektivitas Simulasi I, II, III

Simulasi	Total Depth	Mean Depth	RA
I	247	4.12	0.11
II	288	4.65	0.12
III	229	3.82	0.09

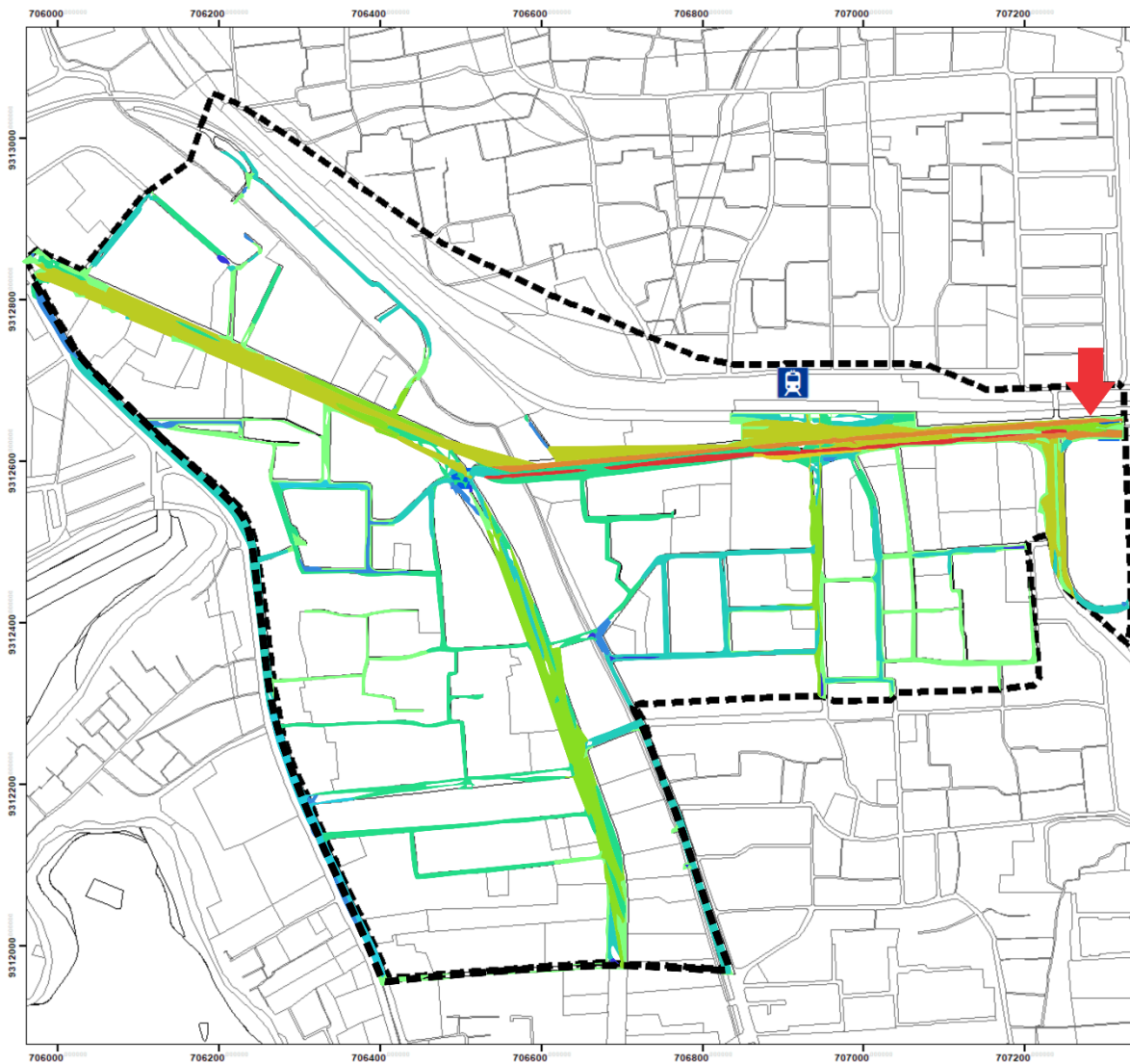
Sumber: Hasil analisis, 2019

Pada perhitungan tingkat konektivitas simulasi I, II, dan III, dari *1 step depths* atau kedalaman 1 menuju ke *axial line* yang lainnya sehingga terlihat perhitungan angka yang menyatakan bahwa nilai konektivitas setiap simulasi tidak sama. Hal ini dikarenakan ruang pengamatan (akses masuk) yang berbeda. Dapat dilihat pada Tabel 4.9. memperlihatkan pengukuran sebuah jalan yang dilakukan untuk mengetahui adanya ‘ketidak-simetrian yang *relative (Relative Asymmetry)* dari setiap titik (maksudnya tempat) yang berada dalam jaringan kota. Sehingga dapat dilihat dari ketiga simulasi tersebut, simulasi dengan nilai RA tertinggi berada di simulasi III dengan nilai 0.09. Hal ini disebabkan karena simulasi III memiliki kesatuan yang paling erat terhadap konfigurasi ruang secara keseluruhan (global) dibandingkan simulasi lainnya. Dengan menginterpretasikan hasil perhitungan ini berdasarkan konsep *topological distance*, simulasi III adalah ruang yang paling mudah untuk dijangkau dari seluruh ruang lainnya, punya akses yang lebih banyak dan lebih luas dalam konfigurasi ruang tersebut karena memiliki ruang antara yang lebih sedikit.

Penghitungan konektivitas dalam penelitian selain dilakukan secara manual juga dilakukan dengan proses komputer yaitu menggunakan salah satu program yang ditawarkan oleh *space syntax*, yakni DepthmapX 0.50 dan menghasilkan nilai RA yang sama, maka dapat disimpulkan bahwa konektivitas jalan yang dimaksud dalam penelitian ini adalah ruas jalan dengan jalan terlebar, memiliki *axial line* terpanjang, jumlah rata-rata kedalaman jalan, dan perubahan arah yang harus dilakukan pada saat

meninggalkan jalan bersangkutan untuk menuju jalan-jalan lain yang berada di dalam sistem kota.

Penelitian dari hasil *space syntax* dapat dilihat pada Gambar 4.15 tentang konektivitas jalur *pedestrian* di Kawasan Segitiga Jatinegara. Dapat dilihat bahwa bahwa konektivitas yang ada di kawasan Segitiga Jatinegara konektivitas dari titik transit ke penggunaan lahan campuran menggunakan jalur *pedestrian* yang ada di kawasan tersebut termasuk baik yang artinya aksesibilitas yang ada di kawasan tersebut baik untuk dijangkau oleh pejalan kaki. Sehingga memudahkan pejalan kaki dalam memilih jalur *pedestrian* baik dari atau menuju titik transit di kawasan tersebut.



INSTITUT TEKNOLOGI SEPULUH NOPEMBER
FAKULTAS ARSITEKTUR, DESAIN DAN PERENCANAAN
DEPARTEMEN PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA

PETA DEPTHMAP
KAWASAN SEGITIGA JATINEGARA

LEGENDA

- Batas Kecamatan
- Batas Penelitian Studi
- Stasiun
- TJ
- DKI_Jalur_RelPKRDTR
- Akses Masuk

SKALA



1:4500

0.0 0.03 0.06 0.09 0.12
Miles

INSET PETA



SUMBER:
RDTR dan PZ Provinsi DKI Jakarta 2014-2019

“Halaman ini sengaja dikosongkan”

4.4 Konektivitas Titik Transit terhadap Jalur *Pedestrian* berdasarkan Persepsi Pengguna

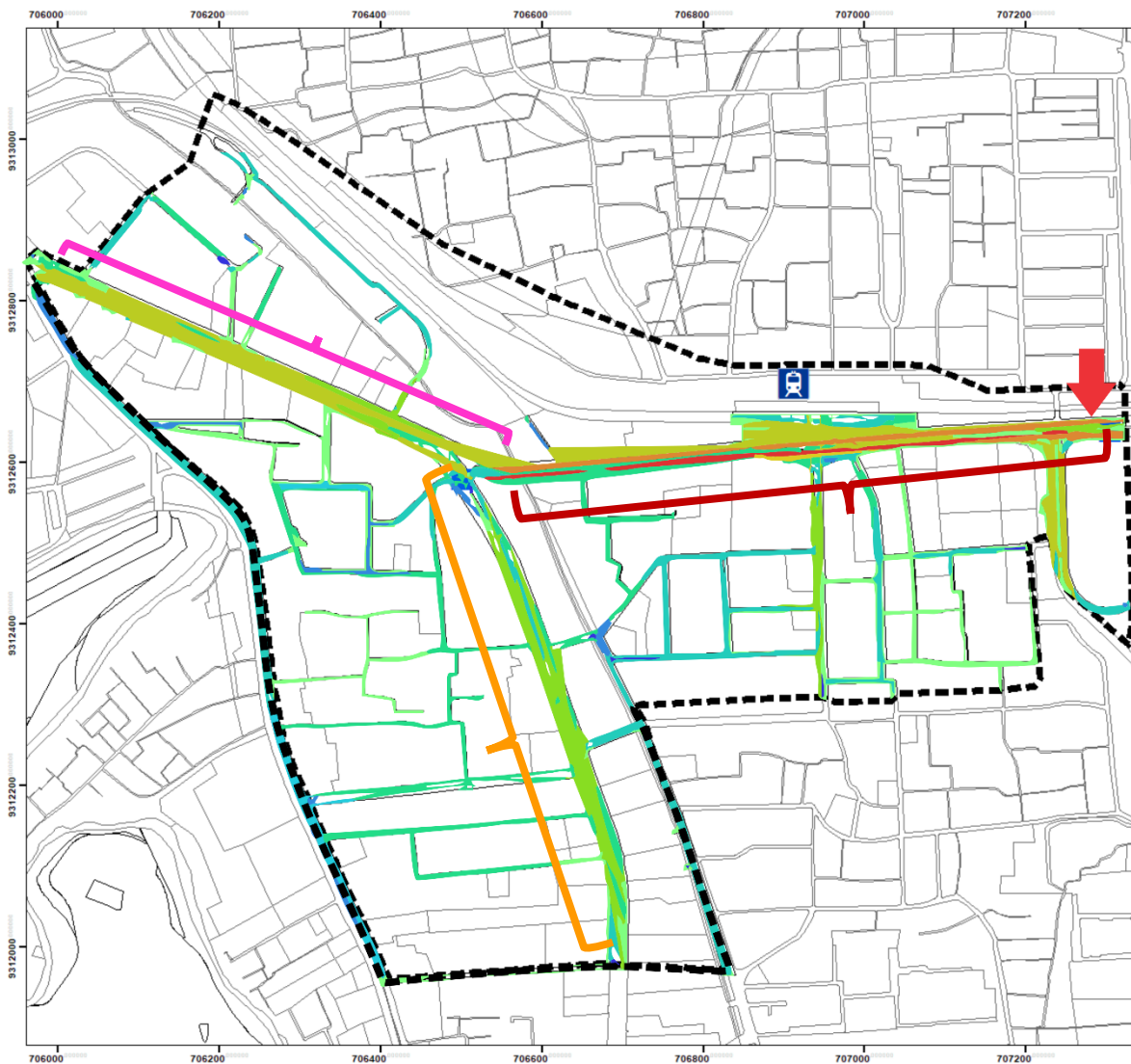
Konektivitas adalah dimensi yang mengukur properti lokal dengan cara menghitung jumlah ruang yang secara langsung terhubung dengan masing-masing ruang lainnya dalam suatu konfigurasi ruang. Konektivitas titik transit terhadap jalur *pedestrian* yang dihitung secara manual dan proses komputer dengan alat analisis *space syntax* dapat dilihat bahwa dengan akses masuk yang berbeda menunjukkan tingkat konektivitas yang berbeda. Sehingga dari ketiga simulasi yang dibuat menunjukkan bahwa simulasi III adalah akses masuk yang terbaik dengan tingkat konektivitas tertinggi dibandingkan dua simulasi lainnya. Hal ini dikarenakan simulasi III memiliki garis *axial* terpanjang dalam satu ruas jalan, selain itu dapat menghubungkan ruas-ruas jalan lain dengan tingkat kedalaman garis *axial* yang lebih rendah. Sehingga dengan adanya Stasiun Jatinegara sebagai titik transit utama yang didukung dengan transportasi umum seperti Transjakarta dan angkutan *feeder* sebagai transportasi pendukung menuju penggunaan lahan campuran, semakin memudahkan para pejalan kaki menuju tujuannya.

Selain menggunakan alat analisis *space syntax* untuk mengukur tingkat konektivitas titik transit terhadap jalur pedestrian, digunakan juga alat analisis *walkability* untuk mendukung bahwa ruas jalan tersebut memang memiliki konektivitas yang tinggi. Menurut *On The Correlation of Pedestrian Flows to Urban Environment Measures: A Space Syntax and Walkability Analysis Comparison Case* (2018) apabila dalam *space syntax* memperhatikan hubungan antara konfigurasi ruang terbangun dengan dinamika perkotaan untuk membangun pemahaman dari dampak morfologi perkotaan pada pergerakan masyarakat, pada analisis *walkability* konektivitas jaringan berperan penting tetapi demikian juga dengan faktor kenyamanan, keramahtamahan, kemudahan, keamanan, dsb.

Meskipun sifatnya berbeda, *space syntax* dan alat analisis *walkability* berbagi alasan bersama dalam upaya memahami dan

menjelaskan perilaku dan pergerakan pejalan kaki. Kedua metode tersebut mengatasi pengaruh morfologi perkotaan dalam berjalan. Space syntax menganggap konektivitas sebagai bagian utama dari pemikirannya sementara alat analisis *walkability* menganggapnya sebagai salah satu faktor penting di antara yang lain.

Dalam menganalisis tingkat *walkability* jalur pejalan kaki Kawasan TOD Segitiga Jatinegara, hanya ruas jalan yang memiliki konektivitas tinggi yang akan diukur tingkat *walkability*nya. Hal itu dikarenakan ruas jalan yang diteliti merupakan jalan utama di kawasan tersebut dan sebagai akses masuk ke kawasan TOD Segitiga Jatinegara. Dalam memberikan penilaian, peneliti melakukan survei lapangan dan penyebaran kuesioner kepada para responden/pengguna di Kawasan Segitiga Jatinegara yang disertai *walkability scoring guide*, maksud dan tujuan dari penelitian ini, agar responden dapat menilai sesuai dengan kondisi yang ada. Peneliti meminta 30 responden (pengguna) untuk memberikan penilaian pada 3 ruas jalan tersebut, yang mana responden ke-1 hingga ke-10 menilai ruas jalan 1, responden ke-11 hingga 20 menilai ruas jalan 2, sedangkan responden ke-21 hingga ke-30 menilai ruas jalan 3. Lebih jelasnya dapat dilihat pada Gambar 4.17.



INSTITUT TEKNOLOGI SEPULUH NOPEMBER
FAKULTAS ARSITEKTUR, DESAIN DAN PERENCANAAN
DEPARTEMEN PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA

PETA DEPTHMAP
KAWASAN SEGITIGA JATINEGARA

LEGENDA

- Batas Kecamatan
- Batas Penelitian Studi
- Stasiun
- TJ
- DKI Jalur RelPKRDTR
- Akses Masuk
- Jalan 1
- Jalan 2
- Jalan 3

SKALA



1:4500

0.0 0.05 0.1 0.15 0.2 Miles

INSET PETA



SUMBER:

RDTR dan PZ Provinsi DKI Jakarta 2014-2019

“Halaman ini sengaja dikosongkan”

Berdasarkan tingkat *walkability* yang diberikan oleh 30 responden, didapatkan hasil dimana tingkat *walkability* di ruas jalan tersebut yaitu pada nilai 62.12, yang mana berdasarkan *scoring* tingkat *walkability* berada pada warna jingga (50-70) menandakan bahwa jalur *pedestrian* cukup untuk dijelajahi. Tingkat *walkability* yang dihasilkan yaitu berdasarkan masing-masing persepsi responden terhadap kondisi ketiga segmen jalur *pedestrian* yang ditentukan di Kawasan Segitiga Jatinegara dengan rumus:

RUAS JALAN 1:

(Bobot Parameter 1 X *Score* Parameter 1 Ruas Jalan 1)

(Bobot Parameter 2 X *Score* Parameter 2 Ruas Jalan 1)

(Bobot Parameter 3 X *Score* Parameter 3 Ruas Jalan 1)

(Bobot Parameter 4 X *Score* Parameter 4 Ruas Jalan 1)

***Walkability Score* Ruas Jalan 1:**

((*Score* Parameter 1 Ruas Jalan 1 X Bobot) + (*Score* Parameter 2 Ruas Jalan 1 X Bobot) + (*Score* Parameter 3 Ruas Jalan 1 X Bobot) + (*Score* Parameter 4 Ruas Jalan 1 X Bobot) / (Bobot 1 + Bobot 2 + Bobot 3 + Bobot 4)

RUAS JALAN 2:

(Bobot Parameter 1 X *Score* Parameter 1 Ruas Jalan 2)

(Bobot Parameter 2 X *Score* Parameter 2 Ruas Jalan 2)

(Bobot Parameter 3 X *Score* Parameter 3 Ruas Jalan 2)

(Bobot Parameter 4 X *Score* Parameter 4 Ruas Jalan 2)

***Walkability Score* Ruas Jalan 2:**

((*Score* Parameter 1 Ruas Jalan 2 X Bobot) + (*Score* Parameter 2 Ruas Jalan 2 X Bobot) + (*Score* Parameter 3 Ruas Jalan 2 X Bobot) + (*Score* Parameter 4 Ruas Jalan 2 X Bobot) / (Bobot 1 + Bobot 2 + Bobot 3 + Bobot 4)

RUAS JALAN 3:

(Bobot Parameter 1 X *Score* Parameter 1 Ruas Jalan 3)

(Bobot Parameter 2 X *Score* Parameter 2 Ruas Jalan 3)

(Bobot Parameter 3 X *Score* Parameter 3 Ruas Jalan 3)

(Bobot Parameter 4 X *Score* Parameter 4 Ruas Jalan 3)

Walkability Score Ruas Jalan 3:

$$\frac{((\text{Score Parameter 1 Ruas Jalan 3} \times \text{Bobot}) + (\text{Score Parameter 2 Ruas Jalan 3} \times \text{Bobot}) + (\text{Score Parameter 3 Ruas Jalan 3} \times \text{Bobot}) + (\text{Score Parameter 4 Ruas Jalan 3} \times \text{Bobot}))}{(\text{Bobot 1} + \text{Bobot 2} + \text{Bobot 3} + \text{Bobot 4})}$$

Berdasarkan tingkat *walkability* yang diberikan oleh 30 responden, didapatkan hasil dimana tingkat *walkability* terendah yaitu pada nilai 69.2 pada ruas jalan 1 sedangkan tingkat *walkability* tertinggi yaitu pada nilai 77.6 pada ruas jalan 3. Tingkat *walkability* yang dihasilkan yaitu berdasarkan masing-masing persepsi terhadap kondisi setiap blok jalur pedestrian Kawasan Segitiga Jatinegara.

Berikut merupakan kesimpulan penilaian rata-rata tingkat *walkability* yang diberikan responden:

Rata-rata ruas jalan1	69.2	tertinggi ruas jalan 1	76.67	terendah ruas jalan 1	60.83
Rata-rata ruas jalan2	76.3	tertinggi ruas jalan 2	82.08	terendah ruas jalan 2	66.25
Rata-rata ruas jalan3	77.6	tertinggi ruas jalan 3	83.75	terendah ruas jalan 3	67.92

Sumber: Hasil analisis, 2019

Kemudian dihitung setiap parameternya dengan rumus:

TOTAL PARAMETER 1:

$$((\text{Bobot Parameter 1} \times \text{Score Parameter ruas jalan 1}) + ((\text{Bobot Parameter 1} \times \text{Score Parameter ruas jalan 2}) + (\text{Bobot Parameter 1} \times \text{Score Parameter ruas jalan 3}) / 3$$

TOTAL PARAMETER 2:

$$((\text{Bobot Parameter 2} \times \text{Score Parameter ruas jalan 1}) + ((\text{Bobot Parameter 2} \times \text{Score Parameter ruas jalan 2}) + (\text{Bobot Parameter 2} \times \text{Score Parameter ruas jalan 3}) / 3$$

TOTAL PARAMETER 3:

$$((\text{Bobot Parameter 3} \times \text{Score Parameter ruas jalan 1}) + ((\text{Bobot Parameter 3} \times \text{Score Parameter ruas jalan 2}) + (\text{Bobot Parameter 3} \times \text{Score Parameter ruas jalan 3}) / 3$$

TOTAL PARAMETER 4:

$$((\text{Bobot Parameter 4} \times \text{Score Parameter ruas jalan 1}) + ((\text{Bobot Parameter 4} \times \text{Score Parameter ruas jalan 2}) + (\text{Bobot Parameter 4} \times \text{Score Parameter ruas jalan 3}) / 3$$

Total Walkability Score:

$$((\text{Score Parameter 1} \times \text{Bobot}) + (\text{Score Parameter 2} \times \text{Bobot}) + (\text{Score Parameter 3} \times \text{Bobot}) + (\text{Score Parameter 4} \times \text{Bobot}) / (\text{Bobot 1} + \text{Bobot 2} + \text{Bobot 3} + \text{Bobot 4})$$

Tabel 4. 10 Walkability Score Ruas Jalan 1,2,3

Parameter	Bobot	Jalan 1	Jalan 2	Jalan 3	Skor
[Ketersediaan jalur pejalan kaki]	25	4.6	4.6	4.7	115.83
[Infrastruktur bagi penyanggah]	10	4.2	4.3	4.6	43.67

Parameter	Bobot	Jalan 1	Jalan 2	Jalan 3	Skor
cacat]					
[Parkir, PKL, dan berkendara motor di jalur pedestrian]	15	2.3	3.7	3.6	48.00
[Ketersediaan fasilitas pendukung (kursi, lampu, peneduh)]	10	3.4	4.4	4.5	41.00

Sumber: Hasil analisis, 2019

4.4.1 Skor Per-parameter

A. Ketersediaan Jalur Pejalan Kaki

Menurut para responden, ketersediaan jalur pejalan kaki di kawasan ini sudah baik. Sehingga nilai rata-rata parameter ini dari hasil penilaian 30 responden yaitu 115,83. Lebih jelasnya mengenai kondisi paramater 1 di wilayah penelitian dapat dilihat pada Gambar 4.17 dan 4.18.



Gambar 4. 18 Kondisi Eksisting Parameter 1 Ruas Jalan 1 dan 2

Sumber: Survei primer, 2019

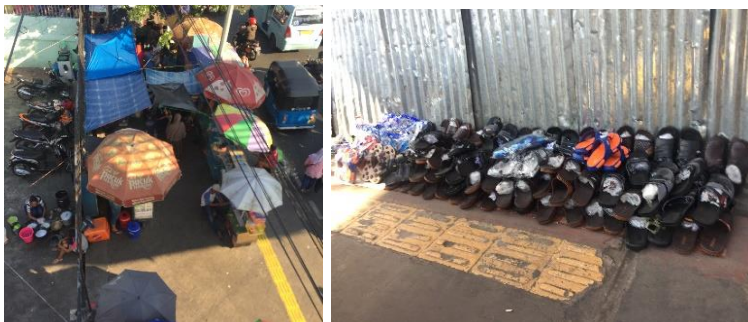


Gambar 4. 19 Kondisi Eksisting Parameter 1 Ruas Jalan 3

Sumber: Survei primer, 2019

B. Infrastruktur bagi Penyandang Cacat

Menurut para responden, infrastruktur bagi penyandang cacat atau jalur difabel di masing-masing ruas jalan sudah cukup tersedia, hanya saja untuk ruas jalan 1 dan 3 sulit untuk digunakan karena terhalang oleh parkir liar dan PKL, ada beberapa ruas jalur difabel yang justru akan mempersulit penggunaanya. Nilai masing-masing ruas jalan adalah 42; 43; dan 46. Sehingga nilai rata-rata parameter ini dari hasil penilaian 30 responden yaitu 43,67. Lebih jelasnya mengenai kondisi paramater 2 di wilayah penelitian dapat dilihat pada Gambar 4.19.



Gambar 4. 20 Kondisi Eksisting Parameter 2 Ruas Jalan 1 dan 3

Sumber: Survei primer, 2019

C. Parkir, PKL, dan Berkendara Motor di Jalur *Pedestrian*

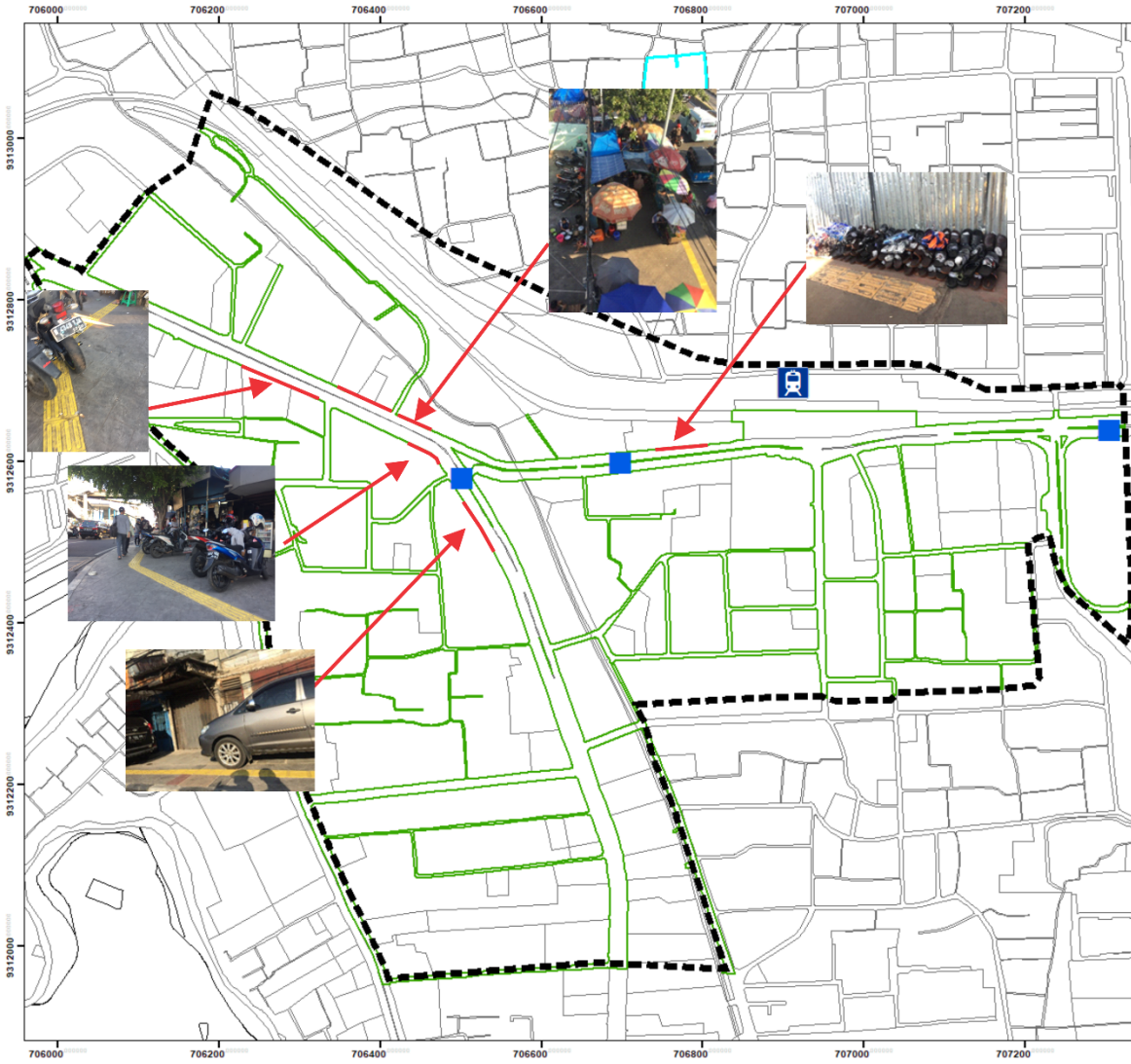
Menurut para responden di ruas jalan 1, 2, dan 3 merasa adanya parkir liar, PKL, dan berkendara motor di jalur *pedestrian* cukup mengganggu dan menjadi hambatan dalam berjalan kaki. Beberapa pejalan kaki mengaku bahkan harus menggunakan badan jalan untuk berjalan kaki dikarenakan jalur *pedestrian* yang penuh dengan parkir liar dan PKL. Nilai masing-masing ruas jalan adalah 34,5; 55,5; dan 54. Sehingga nilai rata-rata parameter ini dari hasil penilaian 30 responden yaitu 48. Lebih jelasnya mengenai kondisi parameter 3 di wilayah penelitian dapat dilihat pada Gambar 4.20.



Gambar 4. 21 Kondisi Eksisting Parameter 3 Ruas Jalan 1 dan 2

Sumber: Survei primer, 2019

Persebaran permasalahan dari kondisi eksisting dari penilaian *walkability* di kawasan penelitian dapat dilihat pada Gambar 4.21.



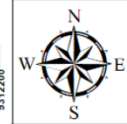
INSTITUT TEKNOLOGI SEPULUH NOPEMBER
FAKULTAS ARSITEKTUR, DESAIN DAN PERENCANAAN
DEPARTEMEN PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA

PETA SEBARAN PERMASALAHAN MENURUT PENGGUNA
KAWASAN SEGITIGA JATINEGARA

LEGENDA

- Batas Kecamatan
- Batas Penelitian Studi
- Stasiun
- TJ
- Jalur Pedestrian
- Sebaran Permasalahan Ruas Jalan

SKALA



1:4500

0 0.0503 0.06 0.09 0.12
 Miles

INSET PETA



SUMBER:

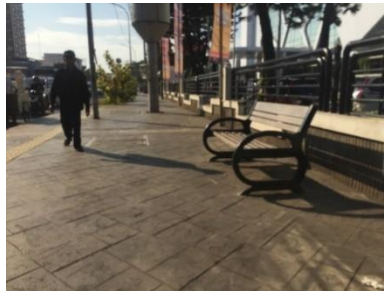
RDTR dan PZ Provinsi DKI Jakarta 2014-2019

“Halaman ini sengaja dikosongkan”

D. Ketersediaan Fasilitas Pendukung

Menurut para responden, ketersediaan fasilitas pendukung seperti lampu penerangan dan pohon-pohon sebagai peneduh di ruas jalan 1 sudah cukup tersedia tetapi kursi di ruas jalan 1 masih kurang dan tidak adanya pembatas jalan sehingga mudah untuk digunakan sebagai lahan parkir kendaraan bermotor roda dua.

Pada ruas jalan 2 fasilitas pendukung seperti lampu penerangan, kursi, dan pohon-pohon sebagai peneduh sudah cukup tersedia walaupun belum ada pembatas jalan. Lebih jelasnya mengenai kondisi parameter 4 di wilayah penelitian dapat dilihat pada Gambar 4.22.

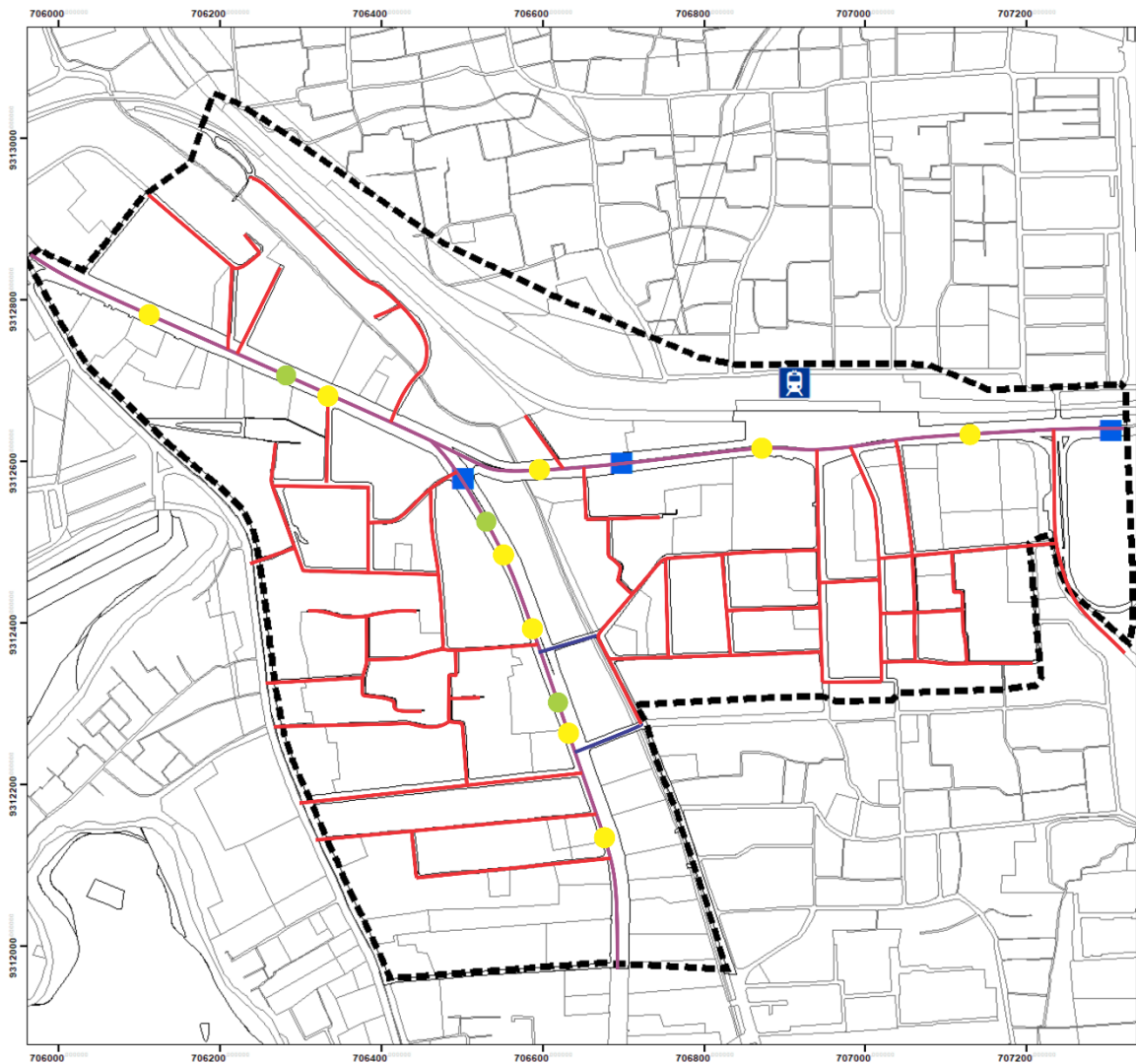


Gambar 4. 23 Kondisi Eksisting Parameter 4 Ruas Jalan 1

Sumber: Survei primer, 2019

Sedangkan pada ruas jalan 3 fasilitas pendukung seperti lampu penerangan, kursi, pohon-pohon sebagai peneduh, dan pembatas jalan sudah cukup tersedia. Nilai masing-masing ruas jalan adalah 34; 44; dan 45. Sehingga nilai rata-rata parameter ini dari hasil penilaian 30 responden yaitu 41,00. Persebaran fasilitas pendukung di kawasan penelitian dapat dilihat pada Gambar 4.23.

“Halaman ini sengaja dikosongkan”



INSTITUT TEKNOLOGI SEPULUH NOPEMBER
FAKULTAS ARSITEKTUR, DESAIN DAN PERENCANAAN
DEPARTEMEN PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA

PETA KETERSEDIAAN FASILITAS PENDUKUNG
KAWASAN SEGITIGA JATINEGARA

LEGENDA

--- Batas Kecamatan

Batas Penelitian Studi

Stasiun

TJ

DKI_Jalur_ReiPKRDTR

Jalan Arteri

Jalan Kolektor

Jalan Lokal

Bangku

Lampu hias

SKALA



1:4500

0 0.0603 0.06 0.09 0.12

Miles

INSET PETA



SUMBER:

RDTR dan PZ Provinsi DKI Jakarta 2014-2019

(Halaman sengaja dikosongkan)

Dari penjabaran hasil penilaian 30 responden mengenai parameter *walkability* yang ada, semakin mendukung hasil pengukuran konektivitas menggunakan *space syntax* yang telah dilakukan sebelumnya. Dari hasil *space syntax* menjelaskan bahwa ruas jalan 3 menjadi akses masuk ke dalam Kawasan TOD Segitiga Jatinegara yang tingkat konektivitas dan *walkability* tinggi dikarenakan memiliki jaringan jalan dengan interkoneksi lebih baik dari 2 (dua) konfigurasi ruang lainnya sehingga memudahkan pejalan kaki untuk menjangkau penggunaan lahan campuran sebagai tujuan dengan berjalan kaki. Dari hasil analisis *walkability* juga mendukung dengan hasil *score*-nya yang tertinggi dibanding ruas jalan lain yang diperhitungkan.

Dilihat dari parameter pertama yakni ketersediaan fasilitas pejalan kaki yang mana di ruas jalan 3 sudah tersedia dengan lebar jalur *pedestrian* seluas 5 meter. Parameter kedua yang membahas tentang infrastruktur bagi penyandang cacat juga menjelaskan bahwa jalur difabel sudah tersedia dan layak digunakan oleh para penyandang cacat. Parameter ketiga menjelaskan tentang hambatan adanya parkir liar, PKL, dan pengendara motor berkendara di jalur *pedestrian* yang mana di ruas jalan 3 lebih sedikit dibanding ruas jalan lainnya hal ini dikarenakan parameter keempat yakni adanya fasilitas pendukung seperti pembatas jalan telah dilengkapi di ruas jalan 3 sehingga pengendara motor tidak mudah mengakses jalur *pedestrian*, selain itu fasilitas lain seperti kursi, pohon-pohon sebagai peneduh, dan lampu penerangan sudah cukup tersedia di ruas jalan 3.

“Halaman ini sengaja dikosongkan”

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

5.1 Kesimpulan

Penelitian ini dilakukan untuk mengetahui tingkat konektivitas antara titik transit terhadap jalur *pedestrian* berdasarkan persepsi masyarakat. Hal tersebut diperlukan untuk menyelesaikan masalah terkait tingkat konektivitas titik transit terhadap jalur *pedestrian* untuk pengguna KRL di Kawasan Segitiga Jatinegara. Untuk mampu menjelaskan tingkat konektivitas terhadap jalur *pedestrian* berdasarkan persepsi masyarakat perlu adanya identifikasi karakteristik, analisis *space syntax*, dan analisis *walkability* untuk mengetahui tingkat konektivitas yang ada di Kawasan Segitiga Jatinegara.

Berdasarkan hasil analisis dari ketiga sasaran, maka didapatkan karakteristik pada setiap blok yang ada di Kawasan Segitiga Jatinegara serta tingkat konektivitas. Berikut ini adalah beberapa kesimpulan yang dapat diambil dari hasil analisis dan pembahasan yang telah dilakukan.

- 1.1 Pada blok 1 lebih banyak jalur *pedestrian* yang telah dibangun dengan jalur *pedestrian* yang lebar memiliki jarak tempuh maksimal ke setiap sudut kawasan 800 meter, kenyamanan menggunakan jalur *pedestrian* pada blok 1 dalam memiliki rute jalur *pedestrian* yang sudah tersedia sehingga aksesibilitas yang baik mengakibatkan pergerakan pejalan kaki yang tinggi walaupun masih ada beberapa hambatan saat berjalan kaki, serta kemudahan pejalan kaki dalam menyebrang jalan menggunakan JPO dan pelican crossing sehingga pejalan kaki mudah untuk mengakses jalur *pedestrian*.
- 1.2 Pada blok 2 hanya beberapa jalur *pedestrian* yang dibangun, dikarenakan blok 2 lebih didominasi oleh perumahan

sehingga tidak dilengkapi jalur *pedestrian* hanya jalur hijau saja dengan jarak tempuh maksimal ke setiap sudut kawasan 800 meter. Kenyamanan menggunakan jalur *pedestrian* menjadi rendah karena aksesibilitas pejalan kaki menurun karena harus menggunakan badan jalan sehingga keamanan di blok 2 juga lebih rendah. Kemudahan pejalan kaki dalam menyebrang jalan sudah baik dengan menggunakan JPO dan *pelican crossing* sehingga pejalan kaki mudah untuk mengakses jalur *pedestrian*.

2. Berdasarkan hasil 3 simulasi yang dianalisis dengan space syntax menjelaskan bahwa akses masuk pejalan kaki dari Jalan Jatinegara Barat merupakan akses masuk dengan tingkat konektivitas tinggi dengan nilai RA 0.09 yang mana di jalan tersebut sudah dilengkapi Stasiun Jatinegara sebagai titik transit utama dan Halte Transjakarta sebagai titik transit pendukung untuk mendukung perpindahan moda transportasi umum di Kawasan Segitiga Jatinegara.
3. Dilihat dari tingkat konektivitas di Kawasan Segitiga Jatinegara didapatkan bahwa jalan utama di kawasan tersebut menjadi jalan dengan tingkat konektivitas yang tinggi dibandingkan jalan – jalan lainnya sehingga dilakukan perhitungan seberapa tingkat *walkability* di ruas jalan tersebut. Hasil dari analisis tingkat *walkability* didapatkan akses masuk pejalan kaki dari Jalan Jatinegara Barat memiliki *score* terbesar yaitu 77.6 yang mana menurut *Global Walkability Index* menyatakan skor lebih dari 70 dinyatakan sebagai tingkat *walkability* jalur *pedestrian* sangat mudah dijelajahi. Walaupun masih ada beberapa masalah pada jalur *pedestrian* yang dapat dilihat pada Gambar 4.22, sehingga perlu adanya perhatian terhadap permasalahan tersebut.

5.2 Saran

Adapun beberapa rekomendasi yang dapat diberikan dalam penelitian ini antara lain.

1. Menjadikan *output* dari penelitian ini sebagai input untuk kebijakan pemerintah dalam pengembangan jalur *pedestrian* yang terkoneksi di kawasan TOD;
2. Diperlukan penelitian lebih lanjut maupun perbandingan pada lokasi lain terkait variabel mengenai jalur *pedestrian* di kawasan TOD mengingat banyak kawasan-kawasan di Jakarta yang mendapat arahan pengembangan menjadi kawasan TOD menyebabkan jalur *pedestrian* adalah hal yang harus diperhatikan;

“Halaman ini sengaja dikosongkan”

DAFTAR PUSTAKA

- Associates, C. (2011 (unmodified)). General Plan Transit Oriented Development Design Guidelines
- Walkability di Kawasan Alun-alun Kota Malang. Jurnal Pengembangan Kota. Vol 5 (1): 45-57. DOI: 10.14710/jpk.5.1.45-57
- Azis, Rudi, dan Asrul. 2012. *Pengantar Sistem dan Perencanaan Transportasi*. Sleman: Deepublish
- Budianto, Ikhil. 2017. Revitalisasi Terminal Tamanan Tipe A Di Kota Kediri. Jurnal Universitas 17 Agustus 1945 Surabaya
- Cambra, Paulo. (2018). *On The Correlation of Pedestrian Flows to Urban Environment Measures: A Space Syntax and Walkability Analysis Comparison Case*
- Carmona. 2003. "Public Space Urban Space" The Dimention of Urban Design. London: Architectural Press London
- Danbury Branch Improvement Program. 2010. Transit Oriented Development. URS Corporation AES
- DKI Jakarta dalam Angka 2017
- Departemen Pekerjaan Umum (1999). Pedoman Perencanaan Jalur Pejalan Kaki Pada Jalan Umum
- Dharmawan, Doddy. 2004. Mengamati Peran Pedestrian dalam Kehidupan Sosial Ekonomi Masyarakat (Studi Kasus: Sudirman – Thamrin, Jakarta). Jurnal Arsitektur NALARs. 3: 76-86
- F. Arif, And O. Manullang, "Kesesuaian Tata Guna Lahan Terhadap Penerapan Konsep Transit Oriented Development (Tod) Di Kota Semarang," Jurnal Pembangunan Wilayah & Kota, Vol. 13, No. 3

- Gideon, Giovany. 1977. Human Aspect of Urban Form
- Hillier. 2007. Space is the machine. Space Syntax
- <https://megapolitan.kompas.com/read/2018/03/16/12194701/penataan-segitiga-Jatinegara-dari-trotoar-hingga-sentra-kuliner> (diakses pada 28/08/2018)
- ITDP. (2015). TOD Standard v2. 1
- Khisty, C. Jotin dan B. Kent Lall. 2005. Dasar-Dasar Rekayasa Transportasi. Edisi Ketiga Jilid 1. Jakarta: Penerbit Erlangga
- Kountur, Ronny., 2005, Metode Penelitian, Jakarta : PPM
- NZ Transport Agency, 2009. Pedestrian planning and Design Guide. New Zealand : Land Transport New Zealand
- Panduri, R., & Suwandono, D. (2015). Perilaku Masyarakat dalam Penggunaan Jalur Pedestrian di Koridor Jalan Prof. H. Soedarto, S.H. Jurnal Teknik PWK Volume 4 Nomor 2
- Shirvani, Hamid. (1985). The Urban Design Process, Van Nostrand Reinhold Company, New York
- Singarimbun, M dan Efendi. (1995). Metode Penelitian Survey, Jakarta: PT. Pustaka LP3ES
- Siregar, J. P. (2014). Metodologi Dasar *Space syntax* dalam Analisis Konfigurasi Ruang
- Supriyanto, Wahyu. (2017). Kecenderungan Sivitas Akademika Dalam Memilih Sumber Referensi Untuk Penyusunan Karya Tulis Ilmiah Di Perguruan Tinggi
- Transit Oriented Development Best Practices Handbook (2004). In T. C. Policy

- Unterman, Ricard K (1984). Accomodating the Pedestrian, Van Nostrand Reinhold Company, New York
- US Department Health and Human Service. (2010). Walkability Audit Tools. Amerika
- Walk WA: A Walking Strategy for Western Australia 2007 – 2020. 2007. Government of Western Australia: Department of Sport and Recreation
- Wijaya, Alfred. 2009. Penataan Ruang yang Ramah Lingkungan Melalui Perencanaan TOD (Transit Oriented Development). Seminar Nasional Perencanaan Wilayah dan Kota ITS, Surabaya
- Winayanti, L. (2013). Walkability and Pedestrian facilities in Indonesian Cities (Kenyamanan Berjalan Kaki dan Fasilitas Pejalan Kaki di Kota-kota Indonesia). Paper presented at the Seminar Nasional dalam rangka Hari Habitat Dunia 2013, Jakarta
- Yuniasih, F. (2007). Master Theses: Perancangan Kawasan Transit Oriented Development Dukuh Atas Berdasarkan Optimalisasi Sirkulasi. Bandung: ITB

“Halaman ini sengaja dikosongkan”

LAMPIRAN 1. DESAIN SURVEI

Sasaran	Teknik Analisis	Indikator	Variabel	Jenis Data	Sumber Data
1. Mengidentifikasi karakteristik jalur <i>pedestrian</i> di Kawasan Segitiga Jatinegara Jakarta Timur;	Kualitatif Deskriptif	Jalur <i>pedestrian</i> sebagai Penghubung Ruang Publik	Titik <i>origin</i> dan <i>destination</i>	Primer	Observasi dan kuesioner
		Jalur <i>pedestrian</i> di Kawasan <i>Transit Oriented Development</i> (TOD)	jarak tempuh	Primer	Observasi dan kuesioner
			waktu tempuh	Primer	Observasi dan kuesioner
		Karakter jalur	Dimensi	Primer	Observasi

Sasaran	Teknik Analisis	Indikator	Variabel	Jenis Data	Sumber Data
		<i>pedestrian</i> yang ramah pejalan kaki	<i>pedestrian</i>		dan kuesioner
			Kenyamanan		
			Keamanan		
			Kemudahan		
2. Menganalisis tingkat konektivitas titik transit terhadap jalur <i>pedestrian</i> di Kawasan Segitiga Jatinegara Jakarta Timur;	<i>Space syntax Analysis</i>	Jalur <i>pedestrian</i> berdasarkan pola ruang	Tata guna lahan	Primer	Observasi
			Pola jaringan jalan	Primer	Observasi

Sasaran	Teknik Analisis	Indikator	Variabel	Jenis Data	Sumber Data
		Konektivitas titik transit terhadap jalur <i>pedestrian</i>	Aksesibilitas jalan	Primer	Observasi
3. Menganalisis tingkat konektivitas berdasarkan persepsi pengguna di jalur <i>pedestrian</i> di Kawasan Segitiga Jatinegara Jakarta Timur	<i>Global Walkability Index Analysis</i>	Konektivitas titik transit terhadap jalur <i>pedestrian</i> berdasarkan persepsi pengguna	Keterhubungan		Observasi dan kuesioner
			Keselamatan		
			Konflik pejalan kaki		
			Keindahan		

“Halaman ini sengaja dikosongkan”

LAMPIRAN 2. WALKABILITY SCORING GUIDE

Parameter: Availability of Walking Paths (with Maintenance and Cleanliness)

Parameter Number: 1

Description: It reflects the need for, availability and condition of walking path

Rating Guide: Rating	Description	Example
1	<i>Pedestrian Walkways required but not available</i>	
2	<i>Pedestrian Walkways available but highly congested, badly maintained and not clean</i>	
3	<i>Pedestrian Walkways available but congested, needs better maintenance and cleanliness</i>	

4	<i>Pedestrian walkways available which are sometimes congested and are clean and well maintained</i>	
5	<i>Pedestrian Walkways not required as people can safely walk on roads</i>	

Parameter: Disability infrastructure**Parameter Number: 2****Description: The availability, positioning and maintenance of infrastructure for the disabled**

Rating Guide: Rating	Description	Example
1	No infrastructure for disabled people is available	
2	Limited infrastructure for disabled persons is available, but is not in usable condition	
3	Infrastructure for disabled persons is present but in poor condition and not well placed	
4	Infrastructure for disabled persons is present, in good condition, but poorly placed	
5	Infrastructure for disabled persons is present, in good condition, and well placed	

Parameter: *Walkability* Path Modal Conflict

Parameter Number: 3

Description: The extent of conflict between *pedestrians* and other modes such as bicycles, motorcycles and cars on the road

Rating Guide: Rating	Description	Example
1	Significant conflict that makes walking impossible	
2	Significant conflict that makes walking possible, but dangerous and inconvenient	
3	Some conflict-walking is possible, but not convenient	
4	Minimal conflict, mostly between <i>pedestrians</i> and non-motorized vehicles	
5	No, conflict between <i>pedestrians</i> and other modes	

Parameter: Amenities**Parameter Number: 4**

Description: The availability of *pedestrian* amenities such as benches, streetlights, public toilets and tress. These amenities greatly enhance the attractiveness and convenience of the *pedestrian* environment and in turn, the city itself

Rating Guide: Rating	Description	Example
1	No amenities	
2	Little amenities at some locations	
3	Limited number of provisions for <i>pedestrians</i>	
4	<i>Pedestrians</i> provided some good amenities for major length	

5	<i>Pedestrians</i> have excellent amenities such as lighting, cover from sun and rain making walking a pleasant experience	 A photograph showing a wide, paved pedestrian walkway. The walkway is made of grey rectangular paving stones. A yellow tactile paving strip runs along the edge of the walkway. To the right of the walkway is a road with a motorcycle parked on the side. The background shows some greenery and a clear sky.
---	---	---

LAMPIRAN 3. KUESIONER

Kuesioner Online



KONEKTIVITAS ANTARA TITIK TRANSIT TERHADAP JALUR *PEDESTRIAN* BERDASARKAN PERSEPSI PENGUNA DI KAWASAN SEGITIGA JATINEGARA JAKARTA TIMUR

Bapak Ibu/Saudara/i yang saya hormati,

Sehubungan dengan penyusunan Tugas Akhir (skripsi), saya Almaida Medina selaku mahasiswi S1 Perencanaan Wilayah dan Kota ITS Surabaya sedang penelitian mengenai **“Konektivitas Titik Transit terhadap Jalur *Pedestrian* di Kawasan Segitiga Jatinegara Jakarta Timur”**. Adapun tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui karakteristik jalur *pedestrian* berdasarkan persepsi pengguna dan melihat tingkat konektivitas jalur *pedestrian* di Kawasan Segitiga Jatinegara Jakarta Timur. Untuk itu saya mohon ketersediaan Bapak Ibu/Saudara/i untuk menjadi responden dan mengisi kuesioner berikut.

Saya sebagai peneliti akan menjamin kerahasiaan jawaban dan identitas Bapak Ibu/Saudara/i serta jawaban yang diberikan hanya untuk keperluan data penelitian ini. demikian

permohonan ini, atas partisipasi Bapak Ibu/Saudara/i saya ucapkan terima kasih.

Hormat saya,

(Almaida Medina)

Identitas Peneliti

Nama peneliti	:Almaida Medina
NRP	:08211540000061
Jurusan	:Perencanaan Wilayah dan Kota
Perguruan Tinggi Nopember	:Institut Teknologi Sepuluh
Kontak	:081291251410/ medinalmaida@gmail.com

Petunjuk

Pertanyaan ini ditujukan untuk mengetahui apakah Anda responden yang tepat dalam kuesioner penelitian ini. Pilihlah pilihan berikut sesuai dengan data diri Anda, serta ikuti petunjuk yang ada.

Pilihan “LANJUTKAN” menunjukkan Anda sebagai responden yang tepat untuk diminta data dalam kuesioner penelitian ini. Sedangkan, pilihan “STOP & TK” menunjukkan Anda belum dapat menjadi responden dalam kuesioner penelitian ini.

Tujuan: Mengidentifikasi karakteristik jalur *pedestrian* di Kawasan Segitiga Jatinegara Jakarta Timur

Kriteria Responden :

- Pengguna / pernah melewati jalur *pedestrian* di sepanjang jalur *pedestrian* Kawasan Segitiga Jatinegara

1. Apakah Anda menggunakan jalur *pedestrian* di Kawasan Segitiga Jatinegara?

Ya	1	LANJUTKAN
Tidak	2	STOP & TK

Petunjuk

Responden dapat menjawab pertanyaan berikut dengan memilih pilihan-pilihan yang sudah disediakan. Responden diharapkan dapat menjawab pertanyaan tersebut sesuai dengan data diri Anda saat ini.

Pertanyaan	Jawaban
Bagaimana intensitas Anda dalam menggunakan jalur <i>pedestrian</i> di Kawasan Segitiga Jatinegara?	1. Sering 2. Jarang 3. Kadang-kadang
Saat Anda menggunakan jalur <i>pedestrian</i> , dari mana Anda berjalan kaki?	1. Kantor 2. Sekolah 3. Pertokoan 4. Tempat peribadatan 5. Rumah

Pertanyaan

Saat Anda menggunakan jalur *pedestrian*, ke mana Anda berjalan kaki?

Apakah Anda biasa berjalan kaki di jalur *pedestrian* apabila jarak <800 meter?

Apabila Anda menuju ke suatu tempat, bagaimana cara Anda mencapai tempat tersebut?

Jawaban

1. Kantor
2. Sekolah
3. Pertokoan
4. Tempat peribadatan
5. Rumah

1. Iya, ke setiap tujuan
2. Iya, ke beberapa tujuan
3. Kadang-kadang

Berjalan kaki

Naik kendaraan umum (KRL, Transjakarta, angkot, Metromini, Kopaja, bus antar kota, transportasi *online*)

Kendaraan pribadi (motor, mobil, dsb.)

Pertanyaan**Jawaban**

Apakah Anda merasa nyaman menggunakan jalur *pedestrian*?

1. Ya, karena...
2. Tidak, karena...

Menurut Anda, apakah fasilitas pendukung di jalur *pedestrian* sudah memadai? (re: pepohonan sebagai peneduh, jalur difabel)

1. Sudah
2. Belum, karena...

Apakah Anda merasa aman menggunakan jalur *pedestrian*?

1. Ya, karena...
2. Tidak, karena...

Pertanyaan**Jawaban**

Saat Anda menggunakan jalur *pedestrian*, apakah Anda pernah konflik dengan motor yang melanggar aturan menggunakan jalur *pedestrian*?

1. Ya
2. Tidak

Apakah Anda merasa mudah menggunakan jalur *pedestrian*?

1. Ya, karena...
2. Tidak, karena...

Menurut Anda, apakah fasilitas penyebrangan di persimpangan jalur jalur *pedestrian* sudah memadai?

1. Sudah
2. Belum, karena...

“Halaman ini sengaja dikosongkan”

LAMPIRAN 4. JARAK TEMPUH DAN WAKTU TEMPUH

Blok	Sub-blok	Waktu tempuh	Jarak tempuh
1	1.01	4	300
1	1.02	7	550
1	1.03	8	700
1	1.04	9	750
1	1.05	10	800
1	1.06	9	700
1	1.07	9	700
1	1.08	9	800
1	1.09	10	800
1	1.10	9	750
1	1.11	9	700
1	1.12	10	800
1	1.13	10	800
1	1.14	10	800
1	1.15	10	800
1	1.16	10	800
1	1.17	10	800
1	1.18	10	800
2	2.01	4	270
2	2.02	5	350
2	2.03	7	500
2	2.04	7	500
2	2.05	9	700
2	2.06	8	600
2	2.07	7	550
2	2.08	8	600

Blok	Sub-blok	Waktu tempuh	Jarak tempuh
2	2.09	8	600
2	2.10	6	450
2	2.11	5	350
2	2.12	6	450
2	2.13	7	550
2	2.14	8	600
2	2.15	8	600
2	2.16	9	700



INSTITUT TEKNOLOGI SEPULUH NOPEMBER
FAKULTAS ARSITEKTUR, DESAIN, PERENCANAAN
DEPARTEMEN PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA

PETA KAWASAN PENELITIAN
KAWASAN SEGITIGA JATINEGARA

LEGENDA

--- Batas Kecamatan

Batas Penelitian Studi

 Stasiun

 TJ

 DKI_Jalur_RelPKRDTR

 Zona Fasilitas Umum

 Zona Hijau

 Zona Pemerintahan

 Zona Perkantoran, Perdagangan dan Jasa

 Zona Permukiman

 Zona Terbuka Biru

SKALA



1:4500

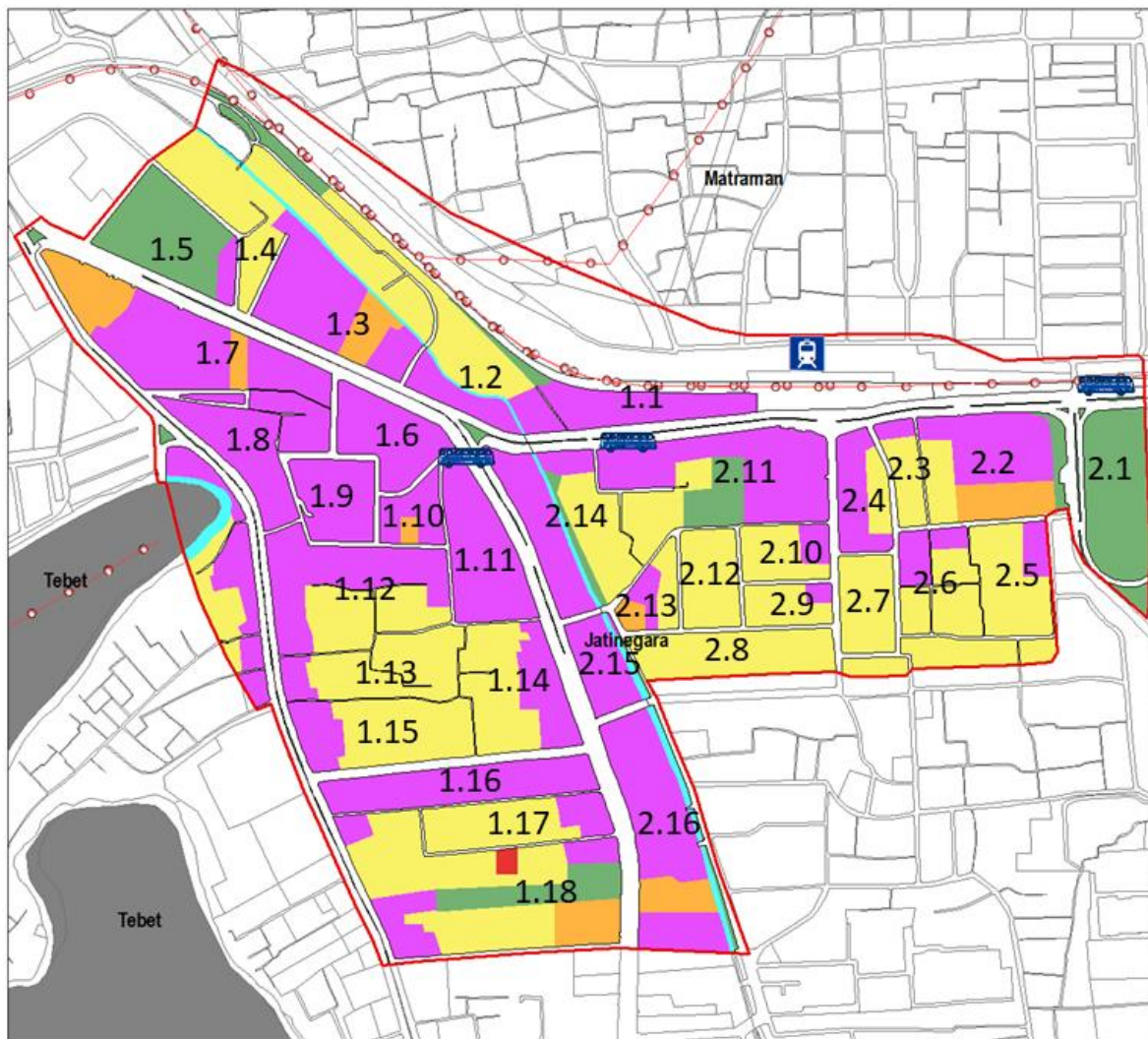
0 0.03 0.06 0.09 0.12
 Miles

INSET PETA



SUMBER:

RDTR dan PZ Provinsi DKI Jakarta 2014-2019



“Halaman ini sengaja dikosongkan”

LAMPIRAN 5. HASIL KUESIONER MENURUT RESPONDEN PEJALAN KAKI

- Q1 = Bagaimana intensitas Anda dalam menggunakan jalur *pedestrian* di Kawasan Segitiga Jatinegara?
- Q2 = Saat Anda menggunakan jalur *pedestrian*, dari mana Anda berjalan kaki?
- Q3 = Saat Anda menggunakan jalur *pedestrian*, kemana Anda berjalan kaki?
- Q4 = Apakah Anda biasa berjalan kaki di jalur *pedestrian* apabila jarak <800 meter?

Kode respon den	Nama	Q1	Q2	Q3	Q4
1	A	Kadang-kadang	Halte Transjakarta/Busway	Pertokoan (cth: ruko, minimarket)	Iya, ke beberapa tujuan
2	Upi	Jarang	Stasiun Jatinegara	Pasar Jatinegara	Iya, ke setiap tujuan
3	Muhamad Abdul Aziz	Kadang-kadang	Pasar Jatinegara	Pasar Jatinegara	Iya, ke beberapa tujuan
4	Mirwan Alkhatiri	Kadang-kadang	Halte Transjakarta/Busway	Pertokoan (cth: ruko, minimarket)	Iya, ke beberapa tujuan

Kode respo nden	Nama	Q1	Q2	Q3	Q4
5	Anggitta	Kadang-kadang	Pertokoan (cth: ruko, minimarket)	Sekolah	Kadang-kadang
6	Vivi Yuninda Rahayu	Kadang-kadang	Stasiun Jatinegara	Rumah	Iya, ke beberapa tujuan
7	Dini Fiarniah	Jarang	Pertokoan (cth: ruko, minimarket)	Halte Transjakarta/Busway	Iya, ke beberapa tujuan
8	Irvan	Jarang	Stasiun Jatinegara	Stasiun Jatinegara	Iya, ke setiap tujuan
9	Bilal Imam Saputra	Jarang	Stasiun Jatinegara	Pertokoan (cth: ruko, minimarket)	Iya, ke beberapa tujuan
10	Naufaldy Fakhri	Jarang	Pasar Jatinegara	Pertokoan (cth: ruko, minimarket)	Kadang-kadang
11	Shafira	Jarang	Pasar Jatinegara	Pertokoan (cth: ruko, minimarket)	Iya, ke setiap tujuan

Kode respo nden	Nama	Q1	Q2	Q3	Q4
12	Iman	Jarang	Stasiun Jatinegara	Halte Transjakarta/Busway	Iya, ke beberapa tujuan
13	Vito Hanif Addinuri	Jarang	Stasiun Jatinegara	Pertokoan (cth: ruko, minimarket)	Iya, ke beberapa tujuan
14	Asyraf Nur Adianto	Kadang-kadang	Halte Transjakarta/Busway	Pasar Jatinegara	Iya, ke setiap tujuan
15	Andi Abdul Aziz	Jarang	Stasiun Jatinegara	Pertokoan (cth: ruko, minimarket)	Iya, ke setiap tujuan
16	Hizkia	Kadang-kadang	Stasiun Jatinegara	Rumah	Kadang-kadang
17	Atikah Dwi	Jarang	Halte Transjakarta/Busway	Pertokoan (cth: ruko, minimarket)	Kadang-kadang
18	Saharani Putri	Jarang	Stasiun Jatinegara	Rumah	Kadang-kadang
19	Saskia A.P	Sering	Rumah	Halte	Kadang-

Kode respo nden	Nama	Q1	Q2	Q3	Q4
				Transjakarta/Busway	kadang
20	Danu Syukur	Jarang	Sekolah	Halte Transjakarta/Busway	Kadang- kadang
21	M. Wildan A	Jarang	Pasar Jatinegara	Pertokoan (cth: ruko, minimarket)	Iya, ke beberapa tujuan
22	Jonathan	Kadang- kadang	Pertokoan (cth: ruko, minimarket)	Halte Transjakarta/Busway	Iya, ke beberapa tujuan
23	Nurhalizah Berliana	Jarang	Halte Transjakarta/Busway	Pasar Hewan Jatinegara	Iya, ke setiap tujuan
24	Arelia	Kadang- kadang	Rumah	Pertokoan (cth: ruko, minimarket)	Iya, ke beberapa tujuan
25	Indri Elsa	Jarang	Halte Transjakarta/Busway	Sekolah	Iya, ke beberapa tujuan

Kode respo nden	Nama	Q1	Q2	Q3	Q4
26	Raehan Renata	Jarang	Halte Transjakarta/Busway	Rumah	Iya, ke setiap tujuan
27	Niko	Jarang	Stasiun Jatinegara	Sekolah	Kadang-kadang
28	Hasya Rafifa	Kadang-kadang	Halte Transjakarta/Busway	Pertokoan (cth: ruko, minimarket)	Iya, ke beberapa tujuan
29	Ahmad Khoiridham M	Jarang	Stasiun Jatinegara	Pertokoan (cth: ruko, minimarket)	Iya, ke setiap tujuan
30	Aprilia	Sering	Pasar Jatinegara	Stasiun Jatinegara	Kadang-kadang
31	Salma	Jarang	Sekolah	Pertokoan (cth: ruko, minimarket)	Kadang-kadang
32	Meisya	Sering	Stasiun Jatinegara	Sekolah	Iya, ke beberapa tujuan
33	Yuni Sulistyawati	Jarang	Pasar Jatinegara	Stasiun Jatinegara	Iya, ke

Kode respo nden	Nama	Q1	Q2	Q3	Q4
					beberapa tujuan
34	Dara Nan Sharikha	Jarang	Halte Transjakarta/Busway	Rumah	Kadang- kadang
35	Daffa Bahy Putra Aulia	Sering	Stasiun Jatinegara	Pasar Jatinegara	Kadang- kadang
36	Sotin Naftalena	Kadang- kadang	Pasar Jatinegara	Stasiun Jatinegara	Iya, ke beberapa tujuan
37	Sarah	Sering	Halte Transjakarta/Busway	Pertokoan (cth: ruko, minimarket)	Iya, ke setiap tujuan
38	Anggraini P	Jarang	Rumah	Sekolah	Kadang- kadang
39	Sinta	Sering	Stasiun Jatinegara	Pasar Jatinegara	Iya, ke beberapa tujuan
40	Ginas Ayomi	Sering	Rumah	Pertokoan (cth: ruko,	Iya, ke

Kode respo nden	Nama	Q1	Q2	Q3	Q4
				minimarket)	beberapa tujuan
41	Syahlaa Annisa	Kadang- kadang	Halte Transjakarta/Busway	Pertokoan (cth: ruko, minimarket)	Iya, ke beberapa tujuan
42	Jihan Nuramalina	Jarang	Halte Transjakarta/Busway	Halte Transjakarta/Busway	Kadang- kadang
43	Tiara Yuliyanti	Sering	Pasar Jatinegara	Pertokoan (cth: ruko, minimarket)	Kadang- kadang
44	Hana Kamila Chairunisa	Sering	Halte Transjakarta/Busway	Pertokoan (cth: ruko, minimarket)	Iya, ke beberapa tujuan
45	Edgard Samuel	Jarang	Halte Transjakarta/Busway	Pertokoan (cth: ruko, minimarket)	Iya, ke beberapa tujuan
46	Salma Mumtaz Oesman	Sering	Halte Transjakarta/Busway	Rumah	Iya, ke beberapa

Kode respo nden	Nama	Q1	Q2	Q3	Q4
					tujuan
47	Raditha Maryam Zahrani	Sering	Pasar Jatinegara	Halte Transjakarta/Busway	Iya, ke beberapa tujuan
48	Anjani Bunga Irawan	Sering	Pasar Jatinegara	Pasar Jatinegara	Iya, ke beberapa tujuan
49	Jaziira Mediafa	Sering	Halte Transjakarta/Busway	Pertokoan (cth: ruko, minimarket)	Iya, ke beberapa tujuan
50	Atikah Dwi L	Jarang	Stasiun Jatinegara	Pasar Jatinegara	Kadang- kadang
51	Dhiya Hanifah A	Sering	Halte Transjakarta/Busway	Pasar Jatinegara	Iya, ke setiap tujuan
52	M. Shabhi Octavianoy	Jarang	Pasar Jatinegara	Pertokoan (cth: ruko, minimarket)	Iya, ke setiap tujuan
53	Rahmadiani Irsy	Sering	Halte	Pasar Jatinegara	Iya, ke

Kode respo nden	Nama	Q1	Q2	Q3	Q4
			Transjakarta/Busway		beberapa tujuan
54	Albany	Sering	Rumah	Pasar Hewan Jatinegara	Iya, ke setiap tujuan
55	Yuniarti Kliswantika	Sering	Halte Transjakarta/Busway	Rumah	Kadang- kadang
56	Rosny Santi Melanie	Sering	Stasiun Jatinegara	Pasar Hewan Jatinegara	Kadang- kadang
57	Muhammad Agiza I.A.	Sering	Halte Transjakarta/Busway	Stasiun Jatinegara	Kadang- kadang
58	Alvia Rachmawati	Sering	Halte Transjakarta/Busway	Pasar Jatinegara	Kadang- kadang
59	Surya Abianto	Jarang	Halte Transjakarta/Busway	Rumah	Iya, ke setiap tujuan
60	Mariza	Jarang	Stasiun Jatinegara	Halte Transjakarta/Busway	Iya, ke beberapa tujuan

Kode respo nden	Nama	Q1	Q2	Q3	Q4
61	Shabrina	Jarang	Pasar Jatinegara	Halte Transjakarta/Busway	Kadang-kadang
62	Silvia	Sering	Halte Transjakarta/Busway	Pasar Jatinegara	Kadang-kadang
63	Thabitha Oktavianasta	Sering	Halte Transjakarta/Busway	Pertokoan (cth: ruko, minimarket)	Kadang-kadang
64	Agnesia Dinda R	Jarang	Halte Transjakarta/Busway	Pasar Jatinegara	Iya, ke setiap tujuan
65	Ziya Zaima Rus	Jarang	Stasiun Jatinegara	Halte Transjakarta/Busway	Iya, ke setiap tujuan
66	Nabila Tsamara Zahra	Sering	Stasiun Jatinegara	Halte Transjakarta/Busway	Iya, ke beberapa tujuan
67	Muhammad Nabil Nufail	Sering	Pertokoan (cth: ruko, minimarket)	Pertokoan (cth: ruko, minimarket)	Iya, ke beberapa tujuan
68	Hugo Haikal Ahmal	Sering	Halte	Pertokoan (cth: ruko,	Kadang-

Kode respo nden	Nama	Q1	Q2	Q3	Q4
			Transjakarta/Busway	minimarket)	kadang
69	Nur Aliyaa Putri K.	Jarang	Halte Transjakarta/Busway	Pertokoan (cth: ruko, minimarket)	Iya, ke beberapa tujuan
70	Rizki Amandha Aulia	Sering	Pertokoan (cth: ruko, minimarket)	Pertokoan (cth: ruko, minimarket)	Iya, ke beberapa tujuan
71	Muhammad Sheva Ramadhan	Jarang	Rumah	Pertokoan (cth: ruko, minimarket)	Iya, ke setiap tujuan
72	Gabriella Putri	Sering	Stasiun Jatinegara	Halte Transjakarta/Busway	Iya, ke setiap tujuan
73	Farhan Dewanta .S.	Sering	Halte Transjakarta/Busway	Pasar Hewan Jatinegara	Iya, ke setiap tujuan
74	Baltha	Sering	Halte Transjakarta/Busway	Stasiun Jatinegara	Iya, ke setiap tujuan
75	Nusaibah Husna	Sering	Pertokoan (cth: ruko, minimarket)	Pasar Jatinegara	Iya, ke beberapa

Kode respo nden	Nama	Q1	Q2	Q3	Q4
					tujuan
76	Rizky Satya Nugraha	Jarang	Pertokoan (cth: ruko, minimarket)	Pertokoan (cth: ruko, minimarket)	Iya, ke beberapa tujuan
77	Khalishah Nabilah	Sering	Pertokoan (cth: ruko, minimarket)	Pasar Jatinegara	Iya, ke setiap tujuan
78	Erenya	Jarang	Halte Transjakarta/Busway	Halte Transjakarta/Busway	Kadang-kadang
79	Ayu Sekar Mawarni	Sering	Pertokoan (cth: ruko, minimarket)	Pasar Jatinegara	Kadang-kadang
80	Kadek Deanova Kusuma Dewanti	Sering	Halte Transjakarta/Busway	Sekolah	Iya, ke setiap tujuan
81	Edgar Zeta	Jarang	Pertokoan (cth: ruko, minimarket)	Pasar Jatinegara	Iya, ke setiap tujuan
82	Zalfa	Sering	Pertokoan (cth: ruko, minimarket)	Pasar Jatinegara	Kadang-kadang
83	Nadya	Jarang	Pertokoan (cth: ruko,	Halte	Iya, ke

Kode respo nden	Nama	Q1	Q2	Q3	Q4
			minimarket)	Transjakarta/Busway	beberapa tujuan
84	Diva Rahmadani	Sering	Pasar Jatinegara	Pertokoan (cth: ruko, minimarket)	Iya, ke beberapa tujuan
85	Nadiyah Khairunnisa Adi	Jarang	Stasiun Jatinegara	Sekolah	Iya, ke setiap tujuan
86	Nanda Oktaviani	Sering	Halte Transjakarta/Busway	Sekolah	Iya, ke beberapa tujuan
87	Amalia Mahdini	Jarang	Pasar Jatinegara	Stasiun Jatinegara	Kadang- kadang
88	Dewana Bagaskara	Sering	Rumah	Pasar Jatinegara	Kadang- kadang
89	Marsiyah	Sering	Halte Transjakarta/Busway	Kantor	Iya, ke beberapa tujuan

Kode respo nden	Nama	Q1	Q2	Q3	Q4
90	Alexander Kibar	Jarang	Rumah	Kantor	Iya, ke setiap tujuan
91	Yobsutur	Sering	Rumah	Pertokoan (cth: ruko, minimarket)	Iya, ke setiap tujuan
92	Ainun Nisa	Sering	Pertokoan (cth: ruko, minimarket)	Rumah	Iya, ke beberapa tujuan
93	Ayya	Jarang	Rumah	Halte Transjakarta/Busway	Kadang-kadang
94	Hafil Nafis	Jarang	Pertokoan (cth: ruko, minimarket)	Stasiun Jatinegara	Iya, ke setiap tujuan
95	Banyu Sadewa	Sering	Rumah	Stasiun Jatinegara	Iya, ke setiap tujuan
96	Ahmad Khailan	Sering	Halte Transjakarta/Busway	Kantor	Iya, ke setiap tujuan

Q5 = Apabila Anda menuju ke suatu tempat, bagaimana cara Anda mencapai tempat tersebut?

Q6 = Apakah Anda merasa nyaman menggunakan jalur *pedestrian*?

Q7 = Menurut Anda, apakah fasilitas pendukung di jalur *pedestrian* sudah memadai? (re: pepohonan sebagai peneduh, jalur difabel)

Q8 = Apakah Anda merasa aman menggunakan jalur *pedestrian*?

Q9 = Saat Anda menggunakan jalur *pedestrian*, apakah Anda pernah konflik dengan motor yang melanggar aturan menggunakan jalur *pedestrian*?

Q10 = Apakah Anda merasa mudah menggunakan jalur *pedestrian*?

Q11 = Menurut Anda, apakah fasilitas penyebrangan di persimpangan jalur jalur *pedestrian* sudah memadai?

Kode	Q5	Q6	Q7	Q8	Q9		Q11	Q12
					Q9	Q10		
1	Naik kendaraan umum	Ya karena sekarang sudah aman dan tertata baik	Ya karena sudah direnovasi	Ya karena lebih tinggi dari jalan raya	Ya	Ya	Ya karena lebih cepat dan ringkas	Ya karena sudah tersedia tempat penyebrang
2	Naik kendaraan	Nyaman, karena	Untuk beberapa tempat sudah lumayan	Terkadang tidak,teruta	Ya	Ya	Saat ini sudah lumayan mudah	Banyak yg tidak,

Kode	Q5	Q6	Q7	Q8	Q9	Q10	Q11	Q12
	aan umum	menyenangkan berjalan kaki, namun untuk beberapa tempat jalur <i>pedestrian</i> yg ada kurang memberikan kenyamanan dikarenakan kondisu yg tidak baik, seperti terlalu kecil, kurangnya pepohonan, jalanan yg retak dan	memadai dan nyaman. Spesifik di area jatinegara, jalur <i>pedestrian</i> masih sulit ditemukannya pepohonan sehingga terkesan gersang dan panas ditambah dengan banyaknya mobilitas kendaraan yang memang padat di daerah tersebut	ma di malam hari karena kurangnya penerangan , berjalan kaki di jalur <i>pedestrian</i> bukannya alternatif yang tepat.			jika dibandingkan dengan tahun tahun sebelumnya. Namun masih banyak motor parkir seperti ojek konvensional ataupun ojek <i>online</i> yg bertengger di jalur tersebut, sehingga membuat tidak nyaman	pejalan kaki sulit untuk menyebrang dan terkadang sulit/tidak diberikan kesempatan untuk menyebrang

Kode	Q5	Q6	Q7	Q8	Q9	Q10	Q11	Q12
		rusak sehingga mempersulit pejalan kaki						
3	Kendaraan pribadi	Tidak, banyak yang berjualan tidak pada tempatnya.	Belum	Aman	Tidak	Tidak	Ya	Tidak, lantai sudah keropos
4	Naik kendaraan umum	Tidak, karena penuh oleh pedagang	Tidak, masih sangat kurang	tidak, masih banyak kendaraan lalu lalang di trotoar	Ya	Ya	tidak, karena kurang space dan tidak menghargai pejalan kaki	tidak, sudah tua fasilitasnya
5	Kendaraan pribadi	Tidak utk beberapa hal karena jalur <i>pedestrian</i>	Tidak, banyak org jualan	Tidak, sda	Ya	Ya	Tidak,sda	Tidak, masih banyak orang

Kode	Q5	Q6	Q7	Q8	Q9	Q10	Q11	Q12
		sering disalahgunakan						jualan dan banyak ojek <i>online</i> parkir
6	Kendaraan pribadi	Ya, karena jalur <i>pedestrian</i> di jkt saat ini lebih baik daripada dulu2.	Tidak, masih kurang pepohonan.	Yaa, asalkan tidak ada para pedagang kaki lima.	Tidak	Ya	Yaa	Yaaa
7	Kendaraan pribadi	Ya, karena lebih bisa mengamati keadaan	Tidak, terutama pepohonan sebagai peneduh masih kurang memadai.	Tidak. Banyak pedagang yang	Ya	Ya	Tidak. Tidak bisa semudah itu berjalan di jalur <i>pedestrian</i> ,	Tidak.

Kode	Q5	Q6	Q7	Q8	Q9	Q10	Q11	Q12
		sekitar		berjualan di jalur <i>pedestrian</i> maupun motor yang parkir			banyak pedagang, orang yang parkir sehingga pejalan kaki yang harus menyesuaikan ketika berjalan	
8	Naik kendaraan umum	Ya, karena sudah rapih	Ya, sudah memadai	Ya	Tidak	Ya	Ya	Ya
9	Naik kendaraan umum	Tidak, Karena kondisinya masih semrawut dan masih ada pedagang yg	Belum, karena Saya belum melihat kondisi <i>pedestrian</i> di Jatinegara seperti kondisi <i>pedestrian</i> pada umumnya.	Tidak, karena kondisi yg terlalu ramai oleh orang2 yg		Ya	Tidak, karena masih banyak pedagang dan parkir liar	Maaf Saya tidak terlalu memperhatikan

Kode	Q5	Q6	Q7	Q8	Q9	Q10	Q11	Q12
		berjualan di jalur tsb.		kurang dipercaya				fasilitas penyebrangan
10	Kendaraan pribadi	Tidak, karena kurang bagus aja	Tidak, karena masih kurang bgt fasilitasnya	Ya	Tidak	Ya	Ya	Ya
11	Naik kendaraan umum	Tidak, karena suka dihalangi oleh motor, pot bunga, org jualan dan berbagai macam hal lainnya	Tidak, Pohon, difabel, kurang diperhatikan, terutama adanya penghalang tiang yg menyulitkan difabel apabila menggunakan kursi roda	Tidak, masi ada motor yg ganggu	Ya	Ya	Ya, mudah	Sudah, tapi tidak terawat
1	Kendaraan	Ya karena	Cukup walau beberapa	Ya	Tidak	Ya	Ya karena sudah	Cukup

Kode	Q5	Q6	Q7	Q8	Q9	Q10	Q11	Q12
2	aan pribadi	sudah nyaman dan lebar sekarang	ada yang masih berjualan kalau di jatinegara		i d a k	a	lebar	
13	Kendaraan pribadi	Tidak (khusus di area stasiun jatinegara), karena dipenuhi oleh pengemudi angkutan umum atau bahkan kadang dengan kendaraannya juga	Tidak, fasilitas tidak merata	Tidak, karena terlalu ramai orang yang berhenti dijalur pejalan kaki (berjualan, mencari penumpang), dan menjadi	T i d a k	Y a	Tidak, terlalu ramai orang yg berdiam disana, ditambah kendaraan yg terparkir	Ya, tapi perlu dirawat lagi

Kode					Q9	Q10		
	Q5	Q6	Q7	Q8			Q11	Q12
				rawan terjadi kejahatan (pencurian dll)				
14	Berjalan kaki	Tidak karena terlalu ramai pedagang	Tidak. Karena jalan <i>pedestrian</i> yang tersedia kurang luas dan rapih	Tidak. Karena terlalu sempit dan akhirnya memaksakan saya menggunakan jalan raya sebagai tempat	Ya	Ya	Tidak. Jalannya tidak terawat	Tidak. Karena terlalu jauh posisinya

Kode	Q5	Q6	Q7	Q8	Q9	Q10	Q11	Q12
				berjalan kaki				
15	Naik kendaraan umum	tidak, karena biasanya ada pedagang yang menghalangi jalannya	ya, karena sudah ada	tidak, karena kadang ada pengendara motor yang berlalu lalang	Tidak	Ya	ya, karena ada penunjuk jalannya	tidak, karena tidak terdapat pada setiap sisi
16	Naik kendaraan umum	Tidak, karena banyak pedagang	Tidak, karena tidak ada peneduh namun jalur difabel sudah ada	Ya, karena sudah bersih dan terkontrol	Tidak	Ya	Tidak, karena banyak yang parkir sembarangan	Tidak, karena belum ada lampu merah buat orang

Kode	Q5	Q6	Q7	Q8	Q9	Q10	Q11	Q12
								menyebrang, JPO juga sedikit
17	Naik kendaraan umum	Ya, karena sudah diperluas	Tidak, pepohonan masih sangat sedikit membuat kurang rindang	Ya, karena trotoar tidak berlubang	Tidak	Ya	Ya karena trotoar luas	Ya, sudah banyak JPO yang tersedia
18	Naik kendaraan umum	ya	ya	ya	Tidak	Ya	ya	ya
19	Naik kendaraan	Ya, karena trotoar luas tetapi banyak	Ya, pepohonan cukup banyak	Tidak karena was was karena	Tidak	Ya	Ya mudah, tapi banyak parkir liar	Tidak, karena JPO nya

Kode	Q5	Q6	Q7	Q8	Q9	Q10	Q11	Q12
	umum	pedagang		terlihat banyak preman	a	k		dipakai berjualan
20	Naik kendar aan umum	tidak, karena banyak pedagang	ya, tetapi masih dipakai oleh pedagang	ya	T	i	Y	ya, sudah memadai
21	Kendar aan pribadi	Tidak, banyak pedagang kaki lima	Ya, karena nyaman banyak pepohonan	Tidak, rawan copet	T	i	Y	Ya, sudah memadai
22	Naik kendar aan umum	Tidak, terlalu banyak pedagang yang memakai	Tidak, terlihat tidak berguna karena fasilitas tsb dimanfaatkan para	Tidak, banyak preman	Y	Y	Tidak, jalur <i>pedestrian</i> ada yang terputus	Tidak, JPO dipakai berdagang

Kode	Q5	Q6	Q7	Q8	Q9	Q10	Q11	Q12
		sebagian jalur <i>pedestrian</i>	pedagang					g
23	Naik kendaraan umum	tidak, karena banyak penjual yang membuat jalannya jadi kotor, becek, banyak sampah	ya, namun dibebepa spot itu yang jalan untuk difabel tertutup sama orang orang yang jualan	ya, tapi terkadang juga tidak karena gerak gerik orang sekitar	Tidak	Ya	ya, karena sudah ada perbaikan	ya, tapi masih suka nyebrang sembarangan
24	Naik kendaraan umum	Tidak, banyak orang berjualan	Ya, banyak pepohonan jadi adem	Tidak, banyak pedagang dan rawan copet	Tidak	Ya	Tidak, terhalang oleh pedagang	Ya, karena tersedia dan cukup nyaman untuk digunaka

Kode	Q5	Q6	Q7	Q8	Q9	Q10	Q11	Q12
								n
25	Naik kendaraan umum	Tidak, karena tidak semua trotoar ada dalam kondisi baik	Tidak, karena belum semua rindang oleh pepohonan	Tidak, banyak orang-orang yang terlihat seperti preman	Tidak	Ya	Ya, dekat dengan rumah	Ya, cukup nyaman digunakan
26	Naik kendaraan umum	tidak, karena dikawasan tersebut banyak terdapat kaki lima yang berjualan	tidak, masih kurang	tidak, karena masih banyak pengendara dan pedagang kaki lima yang	Tidak	Ya	ya, karena itu sangat dekat dengan rumah saya	ya, sudah lumayan memadai

Kode	Q5	Q6	Q7	Q8	Q9	Q10	Q11	Q12
				berjualan				
27	Kendaraan pribadi	Tidak karena kumuh	Tidak karena kurang pepohonan	Tidak, banyak preman	Tidak	Ya	Tidak, jalur banyak terputus	Tidak, kotor dan digunakan berdagang
28	Naik kendaraan umum	Tidak, banyak orang berdagang di trotoar	Ya, pepohonan cukup memadai	Tidak, banyak preman	Tidak	Ya	Ya, walaupun masih ada jalur <i>pedestrian</i> yang tidak tersedia	Ya, cukup bersih dan nyaman
29	Naik kendaraan umum	ya, karena sekarang kondisi trotoar sudah bersih	tidak, belum ada pepohonan	ya, karena sekarang sudah jarang ada	Tidak	Tidak	ya, karena tidak ada yang menghalangi	ya, sudah ada banyak jembatan

Kode	Q5	Q6	Q7	Q8	Q9	Q10	Q11	Q12
				tindakan kriminal di daerah tsb	k	k		penyebrangan
30	Naik kendaraan umum	Tidak, banyak pedagang	Ya, sudah dilengkapi jalur difabel	Tidak, karena rawan pencuri	Tidak	Ya	Tidak, banyak pedagang dan parkir liar	Ya, JPO dan zebra cross sudah baik
31	Naik kendaraan umum	tidak, karena ramai	ya	tidak, karena ramai	Ya	Ya	ya	tidak, karena ada yang rusak dan kotor
3	Naik kendaraan	Tidak, banyak pedagang	Tidak, jalur difabel perlu diperbaiki lagi	Tidak, rawan	Tidak	Ya	Ya, karena cukup mendukung saya	Ya, sudah tersedia

Kode	Q5	Q6	Q7	Q8	Q9	Q10	Q11	Q12
	aan umum			pencopet sebenarnya	d	a	dalam berjalan kaki	dengan baik
33	Naik kendaraan umum	tidak, karena trotoar di dekat sekolah saya tidak digunakan sebagaimana mestinya	ya, karena banyak pepohonan di sekitarnya	tidak, karena masih banyak pedagang kaki lima yang berjualan di trotoar	Y	Y	ya, karena sudah banyak fasilitas yang memudahkan	ya, karena sudah lengkap fasilitasnya
34	Kendaraan pribadi	ya, karena trotoar di dekat rumah saya sudah diperbaiki, jadi	ya, karena disampingnya sudah ditanami pepohonan, jadi teduh	tidak, karena kadang kadang masih ada	T	i	ya karena fasilitasnya sudah bagus	tidak, karena kotor dan motor

Kode	Q5	Q6	Q7	Q8	Q9	Q10	Q11	Q12
		nyaman		motor yang lewat naik ke trotoar				sering lewat di atas trotoar
35	Naik kendaraan umum	Tidak, karena terkadang penjual dari pasar jatinegara berjualan di trotoar yang menyebabkan pejalan kaki tidak nyaman dalam penggunaannya	Ya, karena dapat membuat para pejalan kaki nyaman baik difabel dan pepohonan	Tidak, karena terkadang banyak preman yang suka mengganggu	Ya	Ya	Ya, walaupun jalur <i>pedestrian</i> masih ada yang tidak tersedia	Ya, sudah tersedia dan bersih

Kode	Q5	Q6	Q7	Q8	Q9	Q10	Q11	Q12
36	Naik kendaraan umum	ya	tidak, karena belum semua jalannya di pasang jalur difabel	tidak, karena terkadang takut ada copet	Ya	Ya	ya	ya
37	Naik kendaraan umum	Ya, karena trotoar di kawasan segitiga sudah dibuat bagus	Ya, tetapi pepohonan hanya terdapat di tempat tertentu	Tidak, karena kawasan tsb juga terkenal dengan rawan penjahat	Tidak	Ya	Ya, trotoar kawasan segitiga mudah digunakan	Tidak, beberapa bagian fasilitas penyebrangan di kawasan tsb sudah banyak yang diperbaiki

Kode	Q5	Q6	Q7	Q8	Q9	Q10	Q11	Q12
38	Kendaraan pribadi	ya	ya	ya	Tidak	Tidak	tidak	ya
39	Kendaraan pribadi	Tidak, karena ada pasar hewan yang menggunakan trotoar	Tidak, ada beberapa yang kotor dan kurang pepohonan seperti di daerah pasar hewan	Tidak, ada abang-abang duduk terlihat seram	Ya	Ya	Ya, walaupun jalannya terputus	Tidak, JPOnya ada yang bolong
40	Kendaraan pribadi	Tidak, banyak pedagang berjualan	Tidak, karena kurang pepohonan dan jalur difabel ada yang copot	Tidak, banyak preman	Tidak	Ya	Ya, tapi ada yang jalur <i>pedestriannya</i> terputus	Tidak, kurang bersih dan pedagang jualan

Kode	Q5	Q6	Q7	Q8	Q9	Q10	Q11	Q12
41	Kendaraan pribadi	tidak, karena saya merasa pengguna trotoarnya kurang tertib dan masih sering ada orang bejulan	ya, karena disampingnya sudah ditanami pepohonan, jadi teduh	tidak, kadang kadang masih suka ada motor yang lewat/naik/ parkir di trotoar	Tidak	Ya	ya, karena fasilitasnya sudah lumayan	tidak, karena kotor dan kurang terjaga
42	Naik kendaraan umum	tidak, karena masih banyak pedagang yang menghalangi trotoar sehingga menjadi tidak nyaman bagi	tidak, karena masih kumuh	tidak, banyak pedagang kaki lima yang terkadang suka mengganggu	Tidak	Ya	tidak, karena masih banyak pedagang asongan	tidak, beberapa jalan untuk difabel dilewati sembarangan

Kode	Q5	Q6	Q7	Q8	Q9	Q10	Q11	Q12
		pengguna trotoar dan difabel		u kalau perempuan jalan sendirian				begitu saja oleh orang yang tidak tahu
43	Kendaraan pribadi	tidak, karena masih banyak penjual penjual yang berada di trotoar	tidak, karena masih terasa sangat gersang disisi sebelah kiri (sudut pandang dari arah halte menuju RS. Primer	tidak, karena masih banyak pedagang pedagang yang kurang enak dilihat (penampilaannya)	Tidak	Ya	tidak, karena masih banyak pedagang asongan	tidak, karena beberapa jalan untuk orang buta sudah terlihat kusam dan

Kode	Q5	Q6	Q7	Q8	Q9	Q10	Q11	Q12
								beberapa ada yang rusak
444	Naik kendaraan umum	tidak, karena di trotoar masih banyak yang berjualan terlebih jika jalanannya becek atau orang yang menjual hewan atau buku bekas kadang mengganggu, padahal menurut saya	sudah mendukung, karena bisa membantu difable untuk berjalan	aman, karena selama ini saya tidak pernah mengalami apa apa	Tidak ada	Ya	ya, karena tidak ada kendala selama saya berjalan. Namun, pkl atau parkir liar menyusahkan	sudah, karena membantu saya untuk menyebrang

Kode	Q5	Q6	Q7	Q8	Q9	Q10	Q11	Q12
		fasilitas jalanannya sudah rapi jika tidak ada pk1 atau orang orang yang berjualan						
45	Naik kendar aan umum	tidak, karena banyak trotoar yang rusak atau bahkan tidak bisa dilewatii karena banyak pk1	tidak, karena banyak trotoar yang rusak atau tertutup dan kurangnya peneduh	tidak, karena banyak motor lewat trotoar	Y a	Y a	tidak, karena terlalu muter muter	tidak, karena hanya sedikit sarana penyebra ngan
46	Naik kendar	tidak, masih ada motor	tidak, karena masih jarang ada pohon	tidak, terlalu	T i	Y a	tidak, banyak pedagang dan	tidak, banyak

Kode	Q5	Q6	Q7	Q8	Q9	Q10	Q11	Q12
	aan umum	yang parkir di trotoar	untuk peneduh	ramai dan banyak yang menghalangi	dak		parkir motor	pedagan g dan parkir motor yang menghalangi
47	Naik kendar aan umum	tidak, karena banyak pedagang yang menjajarkan barangnya ditrotoar tersebut sehingga mengganggu para pejalan	ya, karena itu membuat para pejalan kaki jadi lebih nyaman	tidak, karena kadang kadang ada beberapa orang laki laki yanng berpenampi lan aneh dan suka	Y a	Y a	ya, karena mudah ditemukan	tidak begitu,, karena penyebra ngannya kurang bersih sehingga menggan ggu saat

Kode	Q5	Q6	Q7	Q8	Q9	Q10	Q11	Q12
		kaki		menatap tanpa alasan				berjalan
48	Naik kendaraan umum	tidak, karena trotoar di sekitar "pasar Jatinegara" masih banyak pedagang yang masih berdagang ditrotoar jalan	ya, sudah cukup memadai dengan adanya pepohonan dan tanaman	ya, karena daerah tersebut merupakan daerah yang ramai	Tidak	Ya	ya, cukup mudah karena ukuran trotoar untuk pejalan kaki relatif cukup besar	ya, dengan adanya jembatan penyeberangan hal ini sudah cukup membantu
49	Kendaraan pribadi	nyaman, ya, di daerah itu lebih mudah	tidak, masih jarang pepohonan dan banyak sampah	tidak terlalu, banyak	Tidak	Ya	ya, banyak orang yang ikut menjadi pejalan kaki	tidak, masih banyak

Kode	Q5	Q6	Q7	Q8	Q9	Q10	Q11	Q12
	(motor, mobil, dsb)	dijangkau dengan berjalan kaki		copet atau jambret	ak			sampah dan kontur tanah tidak aman banyak lubang
50	Naik kendaraan umum (KRL, transjakarta, angkot, metro	tidak, karena digunakan oleh pedagang untuk berjualan sehingga tambah sempit	tidak, karena pepohonan kurang banyak dan jalur difabel kurang memadai	ya, karena kalau di trotoarkan ga ditabrak dari pada di jalanan raya kita jalannya pasti di tabrak sama	Tidak	Ya	ya, sangat mudah karena saya hanya perlu berjalan	tidak, karena penyebrangan sudah pada rusak

Kode	Q5	Q6	Q7	Q8	Q9	Q10	Q11	Q12
	mini, kopaja, bus antar kota, transportasi <i>online</i>)			di klaksonin kan:(lebih ga aman				
51	Naik kendaraan umum (KRL, transjakarta, angkot ,	tiidak, karena beberapa kendaraan parkir sembarangan	ya, pohonnya banyak	tidak, karena banyak orang yang mencurigakan atau copet	Tidak	Ya		tidak, karena terlalu sempit

Kode	Q5	Q6	Q7	Q8	Q9	Q10	Q11	Q12
	metro mini, kopaja, bus antar kota, transportasi online)							
52	Kendaraan pribadi (motor, mobil, dsb)	tidak, karena belum direnovasi	ya, karena nyaman tapi tidak ada jalur difabel	tidak, terlalu padat	Tidak	Ya	tidak, terlalu ramai pedagang	ya, sudah sesuai peraturan
5	Naik	ya, karena	tidak, karena trotoar	tidak,	T	T	ya, karena adanya	tidak,

Kode	Q5	Q6	Q7	Q8	Q9	Q10	Q11	Q12
3	kendaraan umum (KRL, transjakarta, angkot, metro mini, kopaja, bus antar kota, transportasi online)	trotoar jatinegara sudah diperbaiki menjadi lebih luas dan bersih sehingga saya nyaman nyaman saja berjalan kaki	disana baru diperbaiki, tanaman belum banyak, dan belum ada lampu penyebrangan	karena disana masih banyak pencopetan, sehingga setiap lewat sana harus was was	i d a k	i d a k	trotoar dan jalan lebih nyaman	disini tidak ada JPO karena dempet dempet

Kode					Q9	Q10		
	Q5	Q6	Q7	Q8			Q11	Q12
54	Naik kendaraan umum (KRL, transjakarta, angkot, metro mini, kopaja, bus antar kota, transportasi online)	ya, karena dibandingkan dengan trotoar didekat rumah saya sudah lebih bagus	sudah cukup bagus namun kurang perawatan	ya, karena banyak orang	Tidak	Ya	ya, karena sudah diakses	ya, sudah cukup banyak

Kode					Q9	Q10		
	Q5	Q6	Q7	Q8			Q11	Q12
55	Kendaraan pribadi (motor, mobil, dsb)	tidak, karena sempit dan tidak tersedia di beberapa bagian	tidak, kurang pohon dan tidak ramah difabel	tidak, karena trotoarnya belum dapat digunakan sebaik mungkin oleh pengguna trotoar karena disebabkan parkir kendaraan	Tidak	Ya	ya	ya
56	Kendaraan	tidak, karena belum	tidakk, jjalur difabel tidak ada	tidak, karena	Tidak	Ya	tidak, karena banyak yang	ya

Kode	Q5	Q6	Q7	Q8	Q9	Q10	Q11	Q12
	pribadi (motor, mobil, dsb)	diperbarui jadi masih sempit dann berbatu		trotoarnya belum dapat digunakan sebaik mungkin oleh pengguna trotoar karena disebabkan parkir kendaraan dan penjual	d	a	berjualan di trotoar	
57	Naik kendar aan	tidak, karena sempit dan tidak di paving	tidak, kurangnya pepohonan	tidak, khawatir akan	T	i	tidak, ramai pedagang	ya

Kode	Q5	Q6	Q7	Q8	Q9	Q10	Q11	Q12
	umum (KRL, transjakarta, angkot, metro mini, kopaja, bus antar kota, transportasi online)			preman	a	k		
58	Kendaraan	tidak, sebab masih banyak	ya, meskipun belum sempurna karena	ya, karena banyak	T	Y	tidak, sebab banyak dipakai	ya, cukup memadai

Kode	Q5	Q6	Q7	Q8	Q9	Q10	Q11	Q12
	pribadi (motor, mobil, dsb)	pkl yang berjualan padahal jalan sudah sempit	masih sedikit adanya pepohonan	yang menggunakan	d	a	sebagai tempat pedagang kaki tiga	
59	Naik kendaraan umum (KRL, transjakarta, angkot, metro mini, kopaja	tidak, karena trotoar sempit dan kumuh	belum, masih kurang sejuk	tidak, banyak tukang palak	T	i	ya, banyak fasilitasnya	ya, lumayan memadai

Kode	Q5	Q6	Q7	Q8	Q9	Q10	Q11	Q12
	, bus antar kota, transportasi <i>online</i>)							
60	Naik kendaraan umum (KRL, transjakarta, angkot, metro mini,	tidak, karena kurang luas dan masih model lama	tidak, karena fasilitas untuk difabel masih kurang	tidak, karena terlalu ramai warga sekitar suka nongkrong	Tidak	Ya	ya, karena mudah terhubung ke beberapa tempat	ya, karena terdapat jembatan penyeberangan

Kode	Q5	Q6	Q7	Q8	Q9	Q10	Q11	Q12
	kopaja, bus antar kota, transportasi <i>online</i>)							
61	Naik kendaraan umum (KRL, transjakarta, angkot, metro	cukup nyaman tapi sempit dan belum ada paving	cukup memadai, kecuali untuk difabel	tidak, trotoar sering dipenuhi pedagang kaki lima	Ya	Ya	tidak, karena banyak pedagang di sekitar trotoar, sehingga susah untuk jalan	cukup memadai

Kode	Q5	Q6	Q7	Q8	Q9	Q10	Q11	Q12
	mini, kopaja, bus antar kota, transportasi <i>online</i>)							
62	Naik kendaraan umum (KRL, transjakarta, angkot, ...)	tidak, trotoar belum diperbaiki dan sempit	tidak, karena tidak terdapat jalur difabel dan pepohonan	ya, tapi masih ada yang berjualan di trotoar	Tidak	Ya	ya, karena sudah memadai	ya, karena ada jalur difabel dan trotoarnya cukup lebar

Kode					Q9	Q10	Q11	Q12
	Q5	Q6	Q7	Q8				
	metro mini, kopaja, bus antar kota, transportasi <i>online</i>)							
63	Naik kendaraan umum (KRL, transjakarta, angkot	ya, sudah lumayan bagus tapi kurang luas	tidak karena kurang teduh dan jalurnya kurang bagus	banyak preman	Tidak	Ya	tidak tau	tidak karena kurangnya pohon, jalur difabel, pembatas trotoar

Kode	Q5	Q6	Q7	Q8	Q9	Q10	Q11	Q12
	, metro mini, kopaja, bus antar kota, transportasi online)							dengan jalan kurang terlihat
64	Naik kendaraan umum (KRL, transjakarta,	tidak, karena kadang masih banyak mobil atau motor yang parkir liar di daerah trotoar	tidak, karena jalanan atau trotoar untuk difabel agak mengecewakan	tidak, karena masih banyak orang (cowok) yang sering	Tidak	Ya	tidak, karena masih banyak parkir liar	ya sudah baik tetapi kurang dirawat

Kode	Q5	Q6	Q7	Q8	Q9	Q10	Q11	Q12
	angkot, metro mini, kopaja, bus antar kota, transportasi <i>online</i>)			menghalangi jalan				
65	Naik kendaraan umum (KRL, transja	iya, saat siang karena sepi tidak saat malam karena banyak orang berjualan	kurang pohon	tidak, takut di copet	Tidak	Ya	kejauhan, sulit untuk menyebrang	tidak, harus diperbaiki karena jembatan sudah

Kode	Q5	Q6	Q7	Q8	Q9	Q10	Q11	Q12
	karta, angkot, metro mini, kopaja, bus antar kota, transportasi <i>online</i>)							tua
666	Naik kendaraan umum (KRL,	ya, ketika siang hari trotoarkan sepi dan lancar untuk berjalan kaki.	tidak, karena tidak ramah difabel	tidak, karena sepi dan takut di begal	Tidak	Ya	tidak, sulit untuk menyebrang karena lalu lintas ramai, takut nyebrang:(	kurang memadai, jembatan sudah

Kode	Q5	Q6	Q7	Q8	Q9	Q10	Q11	Q12
	transja karta, angkot , metro mini, kopaja , bus antar kota, transportasi <i>online</i>)	Namun, saat malam, bannyak pedagang kaki lima membuat agak ramai						tua butuh perbarua n karena sulit untuk menyebr ang karena lalu lintas ramai
67	Kendar aan pribadi (motor	tidak, karena kumuh, banayk sampah, motor parkir di	tidak, karena kondisi sudah rusak, kotor	tidak, karenkuran g tenaga keamanan,	Y a	Y a	tidak, karena masalah yang tertulis pada pernyataan	tidak, karena banyak pedagan

Kode	Q5	Q6	Q7	Q8	Q9	Q10	Q11	Q12
	, mobil, dsb)	trotoar		banyak orang yang terlihat seperti kriminal			sebelumnya	g liar yang menutupi JPO
68	Kendaraan pribadi (motor, mobil, dsb)	tidak, karena trotoar tidak bersahabat terhadap perjalanan kaki, serta trotoar di penuh dengan pedagang kaki lima dan motor parkir	tidak, karena kurang pepohonan, gersang, dan tidak ada jalur difabel	tidak, karena banyak copet jarang ada polisi	Ya	Ya	tidak, karena trotoar tidak memadai	tidak, karena kurang banyak
69	Kendaraan	tidak, karena masih banyak	tidak, karena kurang pohon dan tidak ada	tidak, karena	Tidak	Ya	tidak, karena masih banyak	tidak, karena

Kode	Q5	Q6	Q7	Q8	Q9		Q10	Q11	Q12
					d	a			
	pribadi (motor, mobil, dsb)	pedagang	jalur difabel	rawan pencopet dan preman	k			pedagang	banyak yang rusak
70	Naik kendaraan umum (KRL, transjakarta, angkot, metro mini, kopaja	tidak, karena sebenarnya ada jalur <i>pedestrian</i> tapi sempit dan tidak layak	kurang, karena kurang pohon	tidak, karena takut di copet	Y	Y	a	kurang banyak yang berjualan	tidak, karena ada yang bolong

Kode	Q5	Q6	Q7	Q8	Q9	Q10	Q11	Q12
	, bus antar kota, transportasi <i>online</i>)							
71	Kendaraan pribadi (motor, mobil, dsb)	tidak karena banyak kendaraan parkir sembarangan	tidak memadai karena kurang bersih	ya	Tidak	Ya	ya	tidak, karena fasilitas masih kurang
72	Naik kendaraan umum	iya kalau siang karena sepi dan pedagang kaki lima ada	ya, tapi kurang pohon	tidak karena takut dicopet	Tidak	Ya	ya	tidak, karena jembatan sudah

Kode	Q5	Q6	Q7	Q8	Q9	Q10	Q11	Q12
	(KRL, transja karta, angkot , metro mini, kopaja , bus antar kota, transportasi <i>online</i>)	pada saat malam hari			k			tua dan banyak pkl
73	Kendaraan pribadi	ya, karena sudah di tata dengan baik	tidak, karena kurang adanya adanya pepohonan	iya, karena ramai orang disana	Tid	Ya	ya, karena dekat dengan transportasi	ya, karena sudah

Kode	Q5	Q6	Q7	Q8	Q9	Q10	Q11	Q12
	(motor, mobil, dsb)				ak		umum	banyak zebra cross
74	Naik kendaraan umum (KRL, transjakarta, angkot, metro mini, kopaja, bus	Kurang memadai, digunakan masyarakat sekitar untuk nongkrong	tidak, masih ada yang suka rusuh dan pepohonan kurang	ya, karena banyak orang yang berlalu lalang sehingga tidak ada yang macam macam	Tidak	Ya	iya	ya, JPO di kawasan segitiga jatinegara sudah cukup banyak

Kode					Q9	Q10		
	Q5	Q6	Q7	Q8			Q11	Q12
	antar kota, transportasi <i>online</i>)							
75	Naik kendaraan umum (KRL, transjakarta, angkot, metro mini, kopaja	tidak, karena masih banyak penjual kaki lima di sekitar trotoar, masyarakat yang duduk-duduk mengobrol, sehingga harus berjalan kaki di jalan raya	tidak, karena di sepanjang trotoar kurang pepohonan	tidak, karena masih ada pencopet	Tidak	Ya	kurang, banyak pedagang liar	tidak, karena di jembatan nya ada yang bolong

Kode	Q5	Q6	Q7	Q8	Q9	Q10	Q11	Q12
	, bus antar kota, transportasi <i>online</i>)							
76	Kendaraan pribadi (motor, mobil, dsb)	tidak, trotoar kurang nyaman, sempit, dan kumuh	kurung memadai, pohon kurang rindang	tidak, takut sama copet	Tidak	Ya	ta, tinggal jalan	tidak, karena suka ada yang bolong, takut jatuh
77	Naik kendaraan umum	tidak, karena masih ada pedagang kaki lima yang	tidak, karena kurang pohon	tidak, masih takut ada copet	Ya	Tidak	tidak, banyak pedagang	tidak, ada yang bolong

Kode	Q5	Q6	Q7	Q8	Q9	Q10	Q11	Q12
	(KRL, transjakarta, angkot, metro mini, kopaja, bus antar kota, transportasi online)	berjualan				k		
78	Naik kendaraan	tidak, karena kondisi trotoar tak properly	tidak, karena tak ada pohon	tidak, karena parnoan	Tidak	Ya	tidak	tidak

Kode					Q9	Q10		
	Q5	Q6	Q7	Q8			Q11	Q12
	umum (KRL, transjakarta, angkot, metro mini, kopaja, bus antar kota, transportasi online)				ak			
79	Naik kendar	tidak, karena dipenuhi	tidak, karena kurang untuk difabel dan	tidak, terlalu	Ti	Ya	tidak, terlalu banyak pedagang	sudah, jika tidak

Kode	Q5	Q6	Q7	Q8	Q9	Q10	Q11	Q12
	aan umum (KRL, transjakarta, angkot, metro mini, kopaja, bus antar kota, transportasi online)	banyak pedagang makin sempit dan belum direnovasi	jarang ada pohon	ramai	tidak		dan parkir motor	ada pedagang dan atau kendaraan lain yang menutupi jalan
8	Naik	ya, karena	tidak, karena belum	ya, karena	T	Y	ya tapi jarang	tidak,

Kode	Q5	Q6	Q7	Q8	Q9	Q10	Q11	Q12
0	kendaraan umum (KRL, transjakarta, angkot, metro mini, kopaja, bus antar kota, transportasi online)	dengan menggunakan trotoar lebih tertata, nyaman, dan rapi	lengkap dan main banyak pk	lebih tertata	idak	a		karena ada yang belum raih

Kode	Q5	Q6	Q7	Q8	Q9	Q10	Q11	Q12
81	Naik kendaraan umum (KRL, transjakarta, angkot, metro mini, kopaja, bus antar kota, transportasi online)	tidak, karena di area sekitar halte trotoar digunakan untuk berdagang	ya, pepohonan cukup	tidak, banyak benda menghalangi jalan saya di trotoar	Tidak	Ya	tidak, trotoar dipenuhi parkir motor dan pedagang	ya, jembatan sudah tersedia, namun dipenuhi pedagang

Kode	Q5	Q6	Q7	Q8	Q9	Q10	Q11	Q12
82	Naik kendaraan umum (KRL, transjakarta, angkot, metro mini, kopaja, bus antar kota, transportasi online)	Tidak, karena sempit dan digunakan orang berjualan kaki lima	Tidak, kurang pepohonan dan tidak dipasang jalur difabel	Tidak, banyak kejadian diganggu preman	Tidak	Tidak	Tidak, jalur <i>pedestrian</i> sangat sempit dan fasilitas tidak lengkap	Ya, cukup memadai dan tersedia cukup banyak

Kode	Q5	Q6	Q7	Q8	Q9	Q10	Q11	Q12
83	Naik kendaraan umum (KRL, transjakarta, angkot, metro mini, kopaja, bus antar kota, transportasi online)	Tidak, jalur <i>pedestriannya</i> sempit bgt dan dipakai buat berdagang, saya jalan kaki di jalan akhirnya	Tidak, harus ditambah lagi pohonnya dan dipasang jalur difabel	Tidak, jadinya harus jalan di jalan dan rawan keserempet motor	Tidak	Ya	Tidak, ga bisa dipakai sama sekali trotoarnya	Ya, lumayan ada JPO 2 dan zebracross di lampu merah

Kode	Q5	Q6	Q7	Q8	Q9	Q10	Q11	Q12
84	Naik kendaraan umum (KRL, transjakarta, angkot, metro mini, kopaja, bus antar kota, transportasi online)	Tidak, karena sebagian trotoar dipakai untuk bergadang, akhirnya saya yg ngalah	Tidak, pohonnya kurang, jalur difabel ga ada	Ya, tidak ada pengendara motor yang menggunakan trotoar	Tidak	Ya	Tidak, karena ada trotoar yang bolong dan tidak terhubung	Ya karena sudah tersedia di beberapa jalan

Kode	Q5	Q6	Q7	Q8	Q9	Q10	Q11	Q12
85	Naik kendaraan umum (KRL, transjakarta, angkot, metro mini, kopaja, bus antar kota, transportasi online)	Tidak, trotoarnya ga muat buat jalan karena dipakai PKL	Tidak, pohon kurang dan ga ada jalur difabel	Ya, aman karena tidak ada pengendara motor	Tidak	Ya	Ya, karena tinggal jalan kaki saja	Ya, cukup

Kode	Q5	Q6	Q7	Q8	Q9	Q10	Q11	Q12
86	Naik kendaraan umum (KRL, transjakarta, angkot, metro mini, kopaja, bus antar kota, transportasi online)	Ya, karena membantu saya menuju halte busway	Tidak, karena fasilitas masih pada rusak, jalan bolong, pohon kurang	Ya, tapi kadang takut ada motor-motor dipanasin disitu	Tidak	Ya	Ya, tapi tidak selalu karena trotoarnya kurang memadai	Tidak, masih kotor dan dipakai berjualan

Kode					Q9	Q10		
	Q5	Q6	Q7	Q8			Q11	Q12
87	Naik kendaraan umum (KRL, transjakarta, angkot, metro mini, kopaja, bus antar kota, transportasi online)	Tidak, karena kondisi trotoar kurang tertib	Tidak, peneduh kurang dan jalur difabel tidak ada	Tidak, trotoarnya tidak stabil karena bawahnya gorong-gorong takut jatuh	Tidak	Ya	Tidak, sulit dibuat berjalan	Ya, cukup memadai

Kode	Q5	Q6	Q7	Q8	Q9	Q10	Q11	Q12
888	Kendaraan pribadi (motor, mobil, dsb)	Tidak kurang luas ditambah lagi digunakan untuk PKL	Tidak, tidak ada jalur difabel	Tidak, tidak bisa menggunakan trotoar dikuasai PKL	Tidak	Tidak	Ya, membantu saya untuk berjalan kaki	Ya, sudah tersedia di beberapa titik
89	Naik kendaraan umum (KRL, transjakarta, angkot, metro)	Tidak, trotoarnya rawan rusak dan bolong	Tidak, jalur difabelnya tidak ada	Tidak, selama saya berangkat dan pulang kantor terlihat preman-preman	Tidak	Ya	Ya, memudahkan saya berjalan ke kantor	Ya, walaupun masih kurang dirawat

Kode	Q5	Q6	Q7	Q8	Q9	Q10	Q11	Q12
	mini, kopaja, bus antar kota, transportasi <i>online</i>)							
90	Naik kendaraan umum (KRL, transjakarta, angkot,	Tidak, kalo daerah sini kurang luas tapi kalo di kantor sudah cukup	Ya, tapi perlu ditambahin lagi pohon-pohonnya	Tidak, rawan jambret tapi saya belum pernah kejadian	Tidak	Ya	Ya, lumayan untuk saya berpindah tempat	Ya, tersedia di beberapa tempat

Kode	Q5	Q6	Q7	Q8	Q9	Q10	Q11	Q12
	metro mini, kopaja, bus antar kota, transportasi <i>online</i>)							
91	Naik kendaraan umum (KRL, transjakarta, angkot	Tidak, trotoarnya dipakai PKL	Ya, tapi kalau bisa dipakai bangku	Tidak, rawan jambret	Tidak	Ya	Ya, karena sudah memadai	Ya, sudah tersedia di beberapa bagian jalan walaupun masih

Kode	Q5	Q6	Q7	Q8	Q9	Q10	Q11	Q12
	, metro mini, kopaja, bus antar kota, transportasi <i>online</i>)							kotor
92	Naik kendaraan umum (KRL, transjakarta,	Tidak, rawan bolong dan rusak karena buat nutup gorong gorong	Ya, tapi perlu ditambah pohon dan direnovasi untuk jalur difabel	Tidak, banyak PKL dan preman	Tidak	Ya	Ya, bisa menghubungkan saya ke jalur busway	Ya, walaupun kotor dan berbau

Kode	Q5	Q6	Q7	Q8	Q9	Q10	Q11	Q12
	angkot, metro mini, kopaja, bus antar kota, transportasi <i>online</i>)							
93	Naik kendaraan umum (KRL, transja	Ya, lumayan bersih tapi rawan rusak	Ya, tapi pepohonan kurang dan jalur buat difabel tidak tersedia	Tidak, takut anjlok trotoarnya karena digunakan untuk	Tidak	Ya	Tidak terlalu, karena masih banyak PKL di trotoar	Ya, karena sudah banyak zebra cross

Kode	Q5	Q6	Q7	Q8	Q9	Q10	Q11	Q12
	karta, angkot, metro mini, kopaja, bus antar kota, transportasi <i>online</i>)			menutup gorong gorong				
94	Naik kendaraan umum (KRL,	Ya, karena adanya jalur <i>pedestrian</i> membantu dalam	Tidak, pohonnya sedikit dan jalur difabel tidak ada	Tidak, rawan pencopet dan preman apalagi	Y	Y	Tidak, masih banyak PKL yang memenuhi jalur <i>pedestrian</i>	Tidak, bolong dan sudah tua

Kode	Q5	Q6	Q7	Q8	Q9	Q10	Q11	Q12
	transja karta, angkot , metro mini, kopaja , bus antar kota, transportasi <i>online</i>)	berpindah		kalau di malam hari				
95	Naik kendar aan umum	Ya, di beberapa bagian kawasan	Ya, sudah cukup pepohonan tapi tidak ada jalur difabel	Ya, di beberapa trotoar sudah	T i d a	Y a	Ya, menghubungkan saya ke tujuan saya	Ya, walaupun JPO nya

Kode	Q5	Q6	Q7	Q8	Q9		Q10	Q11	Q12
	(KRL, transjakarta, angkot, metro mini, kopaja, bus antar kota, transportasi online)	segitiga jatinegara sudah direnovasi jalur <i>pedestriannya</i>		dipagari	k				sudah tidak terlihat dirawat
96	Naik kendaraan	Tidak, trotoarnya masih jelek	Ya, sudah cukup pepohonan tapi di daerah sini belum ada	Tidak, banyak orang-orang	Ya	Ya		Ya, karena tinggal jalan saja dan tidak terganggu	Ya, cukup memadai walaupun

K o d e	Q5	Q6	Q7	Q8	Q9	Q10	Q11	Q12
	umum (KRL, transja karta, angkot , metro mini, kopaja , bus antar kota, transp ortasi <i>online</i>)	karena belum direnovasi	jalur difabel	terlihat seperti preman			kendaraan bermotor	n kurang dirawatn ya JPOnya

“Halaman ini sengaja dikosongkan”

LAMPIRAN 6. SKORING WALKABILITY MENURUT RESPONDEN

Responden	Parameter 1	Bobot	Skor	Parameter 2	Bobot	Skor	Parameter 3	Bobot	Skor	Parameter 4	Bobot	Skor
1	5	25	125	5	10	50	2	15	30	3	10	30
2	5	25	125	4	10	40	2	15	30	4	10	40
3	5	25	125	4	10	40	2	15	30	3	10	30
4	5	25	125	4	10	40	2	15	30	4	10	40
5	5	25	125	4	10	40	3	15	45	3	10	30
6	4	25	100	5	10	50	2	15	30	3	10	30
7	4	25	100	4	10	40	2	15	30	3	10	30
8	4	25	100	4	10	40	2	15	30	4	10	40
9	5	25	125	4	10	40	3	15	45	4	10	40

Responden	Parameter 1	bobot	skor	Parameter 2	bobot	skor	Parameter 3	bobot	skor	Parameter 4	bobot	Skor
			5									
10	4	25	100	4	10	40	3	15	45	3	10	30
11	5	25	125	5	10	50	4	15	60	4	10	40
12	5	25	125	5	10	50	4	15	60	4	10	40
13	4	25	100	4	10	40	3	15	45	4	10	40
14	4	25	100	5	10	50	4	15	60	5	10	50
15	5	25	125	4	10	40	3	15	45	5	10	50
16	5	25	125	3	10	30	4	15	60	4	10	40
17	5	25	125	4	10	40	4	15	60	5	10	50
18	4	25	100	4	10	40	4	15	60	4	10	40

Responden	Parameter 1	bobot	skor	Parameter 2	bobot	skor	Parameter 3	bobot	skor	Parameter 4	bobot	Skor
19	4	25	100	5	10	50	4	15	60	5	10	50
20	5	25	125	4	10	40	3	15	45	4	10	40
21	4	25	100	4	10	40	4	15	60	5	10	50
22	5	25	125	4	10	40	4	15	60	5	10	50
23	5	25	125	5	10	50	4	15	60	3	10	30
24	4	25	100	4	10	40	3	15	45	5	10	50
25	5	25	125	5	10	50	3	15	45	4	10	40
26	5	25	125	5	10	50	4	15	60	5	10	50
27	5	25	125	5	10	50	3	15	45	5	10	50
28	4	25	100	4	10	40	4	15	60	4	10	40

Responden	Parameter 1	Bobot	Skor	Parameter 2	Bobot	Skor	Parameter 3	Bobot	Skor	Parameter 4	Bobot	Skor
			0									
29	5	25	125	5	10	50	4	15	60	4	10	40
30	5	25	125	5	10	50	3	15	45	5	10	50

BIODATA PENULIS



Penulis dilahirkan di Jakarta, 10 Maret 1997. Dalam riwayat pendidikannya, penulis menempuh Pendidikan Sekolah Dasar di SDN Percontohan Ujung Menteng 04 Pagi, SMPN 193 Jakarta dan SMAN 12 Jakarta. Setelah menyelesaikan Pendidikan sekolah menengah pada tahun 2015, penulis diterima di Departemen Perencanaan Wilayah dan Kota Institut Teknologi Sepuluh Nopember pada tahun yang sama. Dalam proses menempuh Pendidikan sarjanan, penulis aktif di berbagai kegiatan kemahasiswaan bidang media dan informasi di Himpunan Mahasiswa Planologi ITS.

