



**TUGAS AKHIR – DK184802**

**KUALITAS KENYAMANAN JALUR  
PEDESTRIAN DI KAWASAN SENEN  
BERDASARKAN PREFERENSI PEJALAN  
KAKI**

**UMBARA SAKTI MIHARDJA  
NRP. 0821164000050**

**Dosen Pembimbing  
Mochamad Yusuf, S.T, M.Sc.**

**Departemen Perencanaan Wilayah dan Kota  
Fakultas Teknik Sipil, Perencanaan, dan Kebumihan  
Institut Teknologi Sepuluh Nopember  
2020**



**TUGAS AKHIR – DK184802**

**KUALITAS KENYAMANAN JALUR  
PEDESTRIAN DI KAWASAN SENEN  
BERDASARKAN PREFERENSI PEJALAN  
KAKI**

**UMBARA SAKTI MIHARDJA  
NRP. 0821164000050**

**Dosen Pembimbing  
Mochamad Yusuf, S.T, M.Sc.**

**Departemen Perencanaan Wilayah dan Kota  
Fakultas Teknik Sipil, Perencanaan, dan Kebumihan  
Institut Teknologi Sepuluh Nopember  
2020**



**FINAL PROJECT – DK184802**

**PEDESTRIAN PATH CONVENIENCE  
QUALITY IN SENEN AREA BASED ON  
THE USER PREFERENCES**

**UMBARA SAKTI MIHARDJA  
NRP. 0821164000050**

**Advisor  
Mochamad Yusuf, S.T, M.Sc.**

**Department of Urban and Regional Planning  
Faculty of Civil, Planning, and Geo Engineering  
Sepuluh Nopember Institute of Technology  
2020**

**LEMBAR PENGESAHAN**

**KUALITAS KENYAMANAN JALUR PEDESTRIAN DI  
KAWASAN SENEN BERDASARKAN PREFERENSI  
PEJALAN KAKI**

**TUGAS AKHIR**

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

Pada

Departemen Perencanaan Wilayah dan Kota  
Fakultas Teknik Sipil, Perencanaan, dan Kebumihan  
Institut Teknologi Sepuluh Nopember

Oleh:

**UMBARA SAKTI MIHARDJA**

NRP. 08211640000050

Disetujui oleh Pembimbing Tugas Akhir :



**Mochamad Yusuf, S.T., M.Sc**

NIP. 198310282015041001



Surabaya, Agustus 2020

# **KUALITAS KENYAMANAN JALUR PEDESTRIAN DI KAWASAN SENEN BERDASARKAN PREFERENSI PEJALAN KAKI**

**Nama Mahasiswa** : Umbara Sakti Mihardja  
**NRP** : 0821164000050  
**Departemen** : Perencanaan Wilayah dan Kota  
**Dosen Pembimbing** : Mochamad Yusuf, S.T, M.Sc

## **ABSTRAK**

*Jakarta sebagai pusat perekonomian di Indonesia sudah membangun jalur pedestrian di beberapa ruas jalan. Salah satunya adalah jalur pedestrian di Kawasan Senen yang direncanakan untuk mengembangkan konsep TOD (Transit Oriented Development). Namun, hal tersebut tidak dibarengi dengan peningkatan kualitas kenyamanan jalur pedestrian yang sesuai dengan keinginan pejalan kaki. Kualitas kenyamanan jalur pedestrian di Kawasan Senen yang sesuai dengan preferensi atau keinginan dari pejalan kaki diperlukan sebagai bahan pertimbangan dalam perencanaan. Adapun tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui hubungan antara kualitas dengan kepentingan tingkat kenyamanan jalur pedestrian di Kawasan Senen.*

*Penelitian ini menggunakan analisis korelasi Kendall tau-b untuk melihat hubungan antara kualitas dan kepentingan dari variabel kenyamanan jalur pedestrian di Kawasan Senen yang dibagi menjadi 2 koridor. 100 pejalan kaki yang diminta untuk menilai kualitas dan kepentingan variabel dengan menggunakan skala likert 1-5.*

*Hasil dari penelitian ini menemukan bahwa hampir seluruh kualitas dan kepentingan kenyamanan jalur pedestrian pada koridor 1 tidak berhubungan atau tidak sesuai dengan keinginan pejalan kaki atau memiliki nilai korelasi lebih dari 0,05. Sedangkan, pada koridor 2 sebagian besar kualitas dan kepentingan kenyamanan jalur pedestrian*

*sudah memiliki hubungan atau memiliki nilai korelasi kurang dari 0,05, diantaranya variabel material penyusun, elemen pendukung, keindahan, hambatan, fasilitas penyanggah disabilitas, kebisingan, dan aksesibilitas. Sebagian lagi tidak berkorelasi atau tidak terdapat hubungan antar keduanya, yaitu variabel iklim (peneduhan), keamanan, kebersihan, jalur penyeberangan, aroma, dan dimensi. Hal tersebut menggambarkan bahwa sebagian kualitas kenyamanan jalur pedestrian di koridor 2 masih belum memenuhi keinginan pejalan kaki. Maka, diperlukan pengembangan yang lebih baik pada variabel kenyamanan jalur pedestrian yang masih belum memenuhi keinginan pejalan kaki.*

**Kata Kunci:** *Kualitas, Kepentingan, Kenyamanan, Koridor*

# **PEDESTRIAN PATH CONVENIENCE QUALITY IN SEZEN AREA BASED ON THE USER PREFERENCES**

**Name** : Umbara Sakti Mihardja  
**NRP** : 0821164000050  
**Department** : Urban and Regional Planning, Faculty of  
Civil, Planning, And Geo Engineering  
**Advisor** : Mochamad Yusuf, S.T, M.Sc

## **ABSTRACT**

*Jakarta as the economic center in Indonesia has built pedestrian paths on several roads. One of them is the pedestrian path in the Senen Zone which is planned to develop the Transit Oriented Development (TOD) concept. However, this is not accompanied by an increase in the comfort quality the pedestrian path by the preference of pedestrians. The quality of the pedestrian path comfort in the Senen area based on the preferences or desires of pedestrians is needed to be explored consideration in planning. The purpose of this study is to determine the relationship between quality and the importance of the comfort level of the pedestrian path in the Senen area.*

*This study uses the Kendall tau-b correlation analysis to see the relationship between the quality and importance of the pedestrian path comfort variable in the Senen area which is divided into 2 corridors. 100 pedestrians were asked to rate the quality and importance of variables using a Likert scale of 1-5.*

*The results of this study found that almost all the quality and importance of pedestrian lane comfort in corridor 1 are not related or not by the wishes of pedestrians or have a correlation value of more than 0.05. Meanwhile, in corridor 2, most of the quality and importance of pedestrian path comfort have a relationship or have a correlation value of less than 0.05, including the constituent material variables,*

*supporting elements, beauty, obstacles, disabled facilities, noise, and accessibility. Some are not correlated or there is no relationship between the two, namely the climate variable (shade), safety, cleanliness, crossing paths, smell, and dimensions. This illustrates that some of the quality of the comfort of the pedestrian path in corridor 2 still does not meet the wishes of pedestrians. Thus, better development is needed in the pedestrian lane comfort variable that still does not meet the pedestrian wishes.*

**Keywords:** *Quality, Interest, Comfort, Corridor*



## KATA PENGANTAR

Puji syukur kami panjatkan kehadiran Tuhan Yang Maha Esa, karena atas berkah dan rahmat-Nya penulis dapat menyelesaikan proposal tugas akhir (seminar) dengan judul **“Kualitas Kenyamanan Jalur Pedestrian di Kawasan Senen Berdasarkan Preferensi Pejalan Kaki”** dapat terselesaikan dengan baik dan tepat waktu.

Tidak lupa penulis mengucapkan terima kasih kepada pihak-pihak yang telah membantu dalam penyusunan laporan ini, diantaranya:

1. Ibunda Cucu Sudarti dan Ayahanda Dhana Mihardja yang memberikan kasih sayang dan semangat
2. Bapak Mochamad Yusuf, ST, M.Sc. sebagai dosen pembimbing sekaligus dosen wali
3. Kru ITS TV yang selalu memberikan semangat dan tempat untuk mengerjakan seminar ini
4. Teman-teman Corazon PWK 2016 yang selalu berjuang bersama

Penulis menyadari bahwa dalam penyusunan laporan ini masih jauh dari kata sempurna. Oleh karena itu, kami mengharapkan saran dan kritik yang bersifat membangun demi kesempurnaan dan semoga bermanfaat bagi semua.

Surabaya, November 2019

Penulis

# DAFTAR ISI

<b>LEMBAR PENGESAHAN</b> .....	v
<b>ABSTRAK</b> .....	vi
<b>ABSTRACT</b> .....	viii
<b>KATA PENGANTAR</b> .....	x
<b>DAFTAR ISI</b> .....	xi
<b>DAFTAR TABEL</b> .....	xviii
<b>BAB I PENDAHULUAN</b> .....	1
<b>1.1 Latar Belakang</b> .....	1
<b>1.2 Rumusan Masalah</b> .....	3
<b>1.3 Tujuan dan Sasaran</b> .....	4
<b>1.4 Ruang Lingkup</b> .....	4
<b>1.4.1 Ruang Lingkup Penelitian</b> .....	4
<b>1.4.2 Ruang Lingkup Substansi</b> .....	7
<b>1.5 Manfaat Penelitian</b> .....	7
<b>1.5.1 Manfaat Teoritis</b> .....	7
<b>1.5.2 Manfaat Praktis</b> .....	7
<b>1.6 Sistematika Penulisan</b> .....	7
<b>1.7 Kerangka Berpikir</b> .....	8
<b>BAB II TINJAUAN PUSTAKA</b> .....	12
<b>2.1 Jalur Pedestrian</b> .....	12
<b>2.2 Walkability Index</b> .....	18
<b>2.2.1 Definisi Walkability</b> .....	18

2.2.2	<i>Global Walkability Index (GWI)</i> .....	18
2.3	<b>Kenyamanan Jalur Pedestrian</b> .....	20
2.5	<b>Preferensi Pejalan Kaki</b> .....	22
2.6	<b>Sintesa Kajian Pustaka</b> .....	23
<b>BAB III METODE PENELITIAN</b> .....		25
3.1	<b>Pendekatan Penelitian</b> .....	25
3.2	<b>Jenis Penelitian</b> .....	25
3.3	<b>Variabel Penelitian</b> .....	25
3.4	<b>Populasi dan Sampel Penelitian</b> .....	31
3.4.1	<b>Populasi</b> .....	31
3.4.2	<b>Sampel</b> .....	31
3.5	<b>Metode Pengumpulan Data</b> .....	32
3.5.1	<b>Data Primer</b> .....	32
3.6	<b>Metode Sampling</b> .....	32
3.7	<b>Teknik Analisa Data</b> .....	37
3.7.1	<b>Analisis pada Sasaran 1 dan 2</b> .....	37
A.	<b>Analisis Deskriptif Kuantitatif</b> .....	37
B.	<b>Analisis Deskriptif Kualitatif</b> .....	37
C.	<b>Skala Likert</b> .....	37
3.7.2	<b>Analisis pada Sasaran 3</b> .....	38
A.	<i>Analisa Korelasi</i> .....	38
3.8	<b>Tahapan Penelitian</b> .....	39
3.8.1	<b>Perumusan Masalah</b> .....	39
3.8.2	<b>Kajian Pustaka</b> .....	39

3.8.3	Pengumpulan Data.....	40
3.8.4	Analisis Data dan Pembahasan.....	40
3.8.5	Penarikan Kesimpulan .....	40
3.9	Alur Penelitian .....	40
<b>BAB IV</b>	<b>ANALISA DAN PEMBAHASAN.....</b>	<b>44</b>
4.1	Gambaran Umum Wilayah Penelitian.....	44
4.1.1	Wilayah Administrasi Penelitian .....	44
4.1.2	Jenis Penggunaan Lahan.....	47
4.1.3	Transportasi di Wilayah Penelitian.....	49
4.1.4	Kondisi Jalur Pedestrian di Wilayah Penelitian .....	50
A.	Interaksi Sosial di Jalur Pedestrian .....	56
4.1.5	Karakteristik Pejalan Kaki Wilayah Penelitian .....	57
4.2	Analisa dan Pembahasan.....	59
4.2.1	Menganalisis Kualitas Kenyamanan Jalur Pedestrian di Kawasan Senen .....	78
4.2.2	Mengidentifikasi Kepentingan Kualitas Kenyamanan Jalur Pedestrian di Kawasan Senen ..	87
4.2.3	Menganalisis Hubungan Antara Kualitas dengan Kepentingan Kenyamanan Jalur Pedestrian di Kawasan Senen .....	92
<b>BAB 5</b>	<b>KESIMPULAN DAN REKOMENDASI .....</b>	<b>121</b>
5.1	Kesimpulan.....	121
5.2	Rekomendasi .....	123
<b>DAFTAR PUSTAKA.....</b>		<b>125</b>

<b>LAMPIRAN</b> .....	129
<b>Lampiran 1. Lampiran Kuesioner</b> .....	129
<b>Lampiran 2. Hasil Kuesioner Data Diri Responden</b> ..	136
<b>Lampiran 3. Hasil Kuesioner Kualitas dan Kepentingan     Kenyamanan Jalur Pedestrian</b> .....	144
<b>Lampiran 4. Lampiran Hasil Analisa SPSS Masing-     Masing Variabel</b> .....	153
<b>Lampiran 5. Lembar Asistensi</b> .....	163
<b>BIODATA PENULIS</b> .....	164

## DAFTAR GAMBAR

<b>Gambar 1. 1 Kerangka Penelitian</b> .....	10
<b>Gambar 3. 1 Alur Penelitian</b> .....	42
<b>Gambar 4. 1 (a) Kondisi lalu lintas Jalan Kramat Bunder dan Gambar 4. 2 (b) Kondisi lalu lintas Jalan Pasar Senen</b> .....	49
<b>Gambar 4. 3 (a) Angkutan kota dan Bus Transjakarta dan Gambar 4. 4 (b) Stasiun Pasar Senen</b> .....	50
<b>Gambar 4. 5 (a) Jalur Pedestrian Material Beton dan Gambar 4.6 (b) Jalur Pedestrian Material Paving</b> .....	51
<b>Gambar 4. 7 Lebar Jalur Pedestrian di Wilayah Penelitian</b> .....	51
<b>Gambar 4. 8 Kondisi Kebersihan Jalur Pedestrian di Wilayah Penelitian</b> .....	52
<b>Gambar 4. 9 (a) Peneduhan Vegetasi di Jalur Pedestrian dan Gambar 4. 10 (b) Peneduhan Kanopi di Jalur Pedestrian</b> .....	53
<b>Gambar 4. 11 Kondisi Pertandaan (Signage) di Wilayah Penelitian</b> .....	54
<b>Gambar 4. 12 Lampu Penerangan di Jalur Pedestrian wilayah penelitian</b> .....	54
<b>Gambar 4. 13 (a) Tempat Sampah di Jalur Pedestrian dan Gambar 4. 14 (b) Pot Bunga di Jalur Pedestrian</b> .....	55
<b>Gambar 4. 15 (a) Zebracross di Wilayah Penelitian dan Gambar 4. 16 (b) Jembatan Penyebrangan Orang (JPO)</b> .....	55
<b>Gambar 4. 17 Guiding Block di Jalur Pedestrian Wilayah Penelitian</b> .....	56
<b>Gambar 4. 18 Interaksi Sosial di Jalur Pedestrian</b> .....	57
<b>Gambar 4. 19 Grafik Jenis Pekerjaan Pejalan Kaki di Wilayah Studi</b> .....	57

<b>Gambar 4. 20 Grafik Frekuensi Pejalan Kaki dalam Seminggu.....</b>	<b>58</b>
<b>Gambar 4. 21 Grafik Waktu Perjalanan Pejalan Kaki di Wilayah Studi.....</b>	<b>59</b>
<b>Gambar 4. 22 Grafik Penilaian Responden Variabel Material Penyusun Jalur Pedestrian Koridor 1.....</b>	<b>60</b>
<b>Gambar 4. 23 Grafik Penilaian Responden Variabel Elemen Pendukung Jalur Pedestrian Koridor 1.....</b>	<b>61</b>
<b>Gambar 4. 24 Grafik Penilaian Responden Variabel Iklim (Peneduhan) Jalur Pedestrian Koridor 1.....</b>	<b>62</b>
<b>Gambar 4. 25 Grafik Penilaian Responden Variabel Keamanan Jalur Pedestrian Koridor 1.....</b>	<b>62</b>
<b>Gambar 4. 26 Grafik Penilaian Responden Variabel Kebersihan Jalur Pedestrian Koridor 1.....</b>	<b>63</b>
<b>Gambar 4. 27 Grafik Penilaian Responden Variabel Keindahan Jalur Pedestrian Koridor 1.....</b>	<b>64</b>
<b>Gambar 4. 28 Grafik Penilaian Responden Variabel Hambatan Jalur Pedestrian Koridor 1.....</b>	<b>64</b>
<b>Gambar 4. 29 Grafik Penilaian Responden Variabel Jalur Penyeberangan Pejalan Kaki Koridor 1.....</b>	<b>65</b>
<b>Gambar 4. 30 Grafik Penilaian Responden Variabel Fasilitas Penyandang Disabilitas Jalur Pedestrian Koridor 1.....</b>	<b>66</b>
<b>Gambar 4. 31 Grafik Penilaian Responden Kebisingan Jalur Pedestrian Koridor 1.....</b>	<b>66</b>
<b>Gambar 4. 32 Grafik Penilaian Responden Variabel Aroma Jalur Pedestrian Koridor 1.....</b>	<b>67</b>
<b>Gambar 4. 33 Grafik Penilaian Responden Variabel Dimensi Jalur Pedestrian Koridor 1.....</b>	<b>68</b>
<b>Gambar 4. 34 Grafik Penilaian Responden Variabel Aksesibilitas Jalur Pedestrian Koridor 1.....</b>	<b>68</b>
<b>Gambar 4. 35 Grafik Penilaian Responden Variabel Material Penyusun Jalur Pedestrian Koridor 2.....</b>	<b>69</b>

<b>Gambar 4. 36 Grafik Penilaian Responden Variabel Elemen Pendukung Jalur Pedestrian Koridor 2</b> .....	70
<b>Gambar 4. 37 Grafik Penilaian Responden Variabel Iklim (Peneduhan) Jalur Pedestrian Koridor 2</b> .....	71
<b>Gambar 4. 38 Grafik Penilaian Responden Variabel Keamanan Jalur Pedestrian Koridor 2</b> .....	71
<b>Gambar 4. 39 Grafik Penilaian Responden Variabel Kebersihan Jalur Pedestrian Koridor 2</b> .....	72
<b>Gambar 4. 40 Grafik Penilaian Responden Variabel Keindahan Jalur Pedestrian Koridor 2</b> .....	73
<b>Gambar 4. 41 Grafik Penilaian Responden Variabel Hambatan Jalur Pedestrian Koridor 2</b> .....	73
<b>Gambar 4. 42 Grafik Penilaian Responden Variabel Jalur Penyeberangan Pejalan Kaki Koridor 2</b> .....	74
<b>Gambar 4. 43 Grafik Penilaian Responden Variabel Fasilitas Penyanggandisabilitas Jalur Pedestrian Koridor 2</b> .....	75
<b>Gambar 4. 44 Grafik Penilaian Responden Kebisingan Jalur Pedestrian Koridor 2</b> .....	75
<b>Gambar 4. 45 Grafik Penilaian Responden Variabel Aroma Jalur Pedestrian Koridor 2</b> .....	76
<b>Gambar 4. 46 Grafik Penilaian Responden Variabel Dimensi Jalur Pedestrian Koridor 2</b> .....	77
<b>Gambar 4. 47 Grafik Penilaian Responden Variabel Aksesibilitas Jalur Pedestrian Koridor 2</b> .....	77

## **DAFTAR PETA**

<b>Peta 1. 1 Delineasi Wilayah Kawasan Senen</b> .....	6
<b>Peta 4. 1 Peta Provinsi DKI Jakarta</b> .....	45
<b>Peta 4. 2 Peta Batas Wilayah Penelitian</b> .....	46
<b>Peta 4. 3 Peta Jenis Penggunaan Lahan Kawasan Senen</b> .....	48



## DAFTAR TABEL

<b>Tabel 2. 1 Penentuan dimensi trotoar berdasarkan lokasi dan arus pejalan kaki maksimum .....</b>	<b>15</b>
<b>Tabel 2. 2 Indikator dan Variabel Jalur Pedestrian .....</b>	<b>17</b>
<b>Tabel 2. 3 Tabel Komponen dan Variabel Global Walkability Index.....</b>	<b>19</b>
<b>Tabel 2. 4 Indikator dan Variabel kenyamanan dalam komponen Walkability .....</b>	<b>20</b>
<b>Tabel 2. 5 Indikator dan Variabel kenyamanan dalam komponen pejalan Kaki .....</b>	<b>22</b>
<b>Tabel 2. 7 Indikator dan Variabel Sintesa Pustaka .....</b>	<b>23</b>
<b>Tabel 3. 1 Definisi Operasional Variabel Penelitian .....</b>	<b>27</b>
<b>Tabel 3. 3 Teknik Analisa Data.....</b>	<b>33</b>
<b>Tabel 4. 1 Luas Penggunaan Lahan di Kawasan Senen...47</b>	
<b>Tabel 4. 2 Penilaian Kualitas Kenyamanan Jalur Pedestrian Koridor 1 .....</b>	<b>78</b>
<b>Tabel 4. 3 Penilaian Kualitas Kenyamanan Jalur Pedestrian Koridor 2.....</b>	<b>83</b>
<b>Tabel 4. 4 Penilaian Kepentingan Kualitas Kenyamanan Jalur Pedestrian Koridor 1.....</b>	<b>87</b>
<b>Tabel 4. 5 Penilaian Kepentingan Kualitas Kenyamanan Jalur Pedestrian Koridor 2 .....</b>	<b>90</b>
<b>Tabel 4. 6 Hasil Korelasi Hubungan Antara Kualitas dengan Kepentingan kenyamanan jalur pedestrian Koridor 1 .....</b>	<b>95</b>
<b>Tabel 4. 7 Hasil Korelasi Hubungan Antara Kualitas dengan Kepentingan kenyamanan jalur pedestrian Koridor 2 .....</b>	<b>108</b>

***“Halaman sengaja dikosongkan”***

# BAB I PENDAHULUAN

## 1.1 Latar Belakang

100 tahun Indonesia Merdeka, tepatnya pada tahun 2045, diperkirakan jumlah penduduk Indonesia mencapai 318,9 juta jiwa dengan 67,1 persen berada di daerah perkotaan (Bappenas, 2018). Jumlah penduduk yang tinggi di daerah perkotaan akan berpengaruh terhadap kualitas kemampuan transportasi dalam melayani kebutuhan masyarakat (Aminah S. , 2009). Untuk itu, dibutuhkan sistem transportasi berkelanjutan, salah satunya adalah konsep TOD (*Transit Oriented Development*). Pengembangan kawasan perkotaan berorientasi transit dapat meningkatkan kualitas hidup serta mengurangi biaya transportasi sehari-hari (Sukmarini, 2018). Konsep TOD berfungsi untuk memfasilitasi, memprioritaskan, serta mendukung moda transportasi yang mendasar, yaitu bersepeda dan berjalan kaki (ITDP, 2014). Terdapat delapan prinsip yang terdapat dalam buku TOD Standard dari ITDP, di antaranya (1) Berjalan kaki; (2) Bersepeda; (3) Menghubungkan; (4) Angkutan Umum; (5) Pembauran; (6) Memadatkan; (7) Merapatkan; dan (8) beralih. Dari delapan prinsip tersebut, salah satu prinsip utama yang harus dipenuhi adalah berjalan kaki.

Menurut Giovany Gideon dalam Iswanto (2006), Sarana transportasi yang paling manusiawi dan dapat menghubungkan antara fungsi kawasan satu dengan kawasan permukiman, budaya, dan perdagangan adalah berjalan kaki. Menurut Lynch (1960), Vitalitas kota dapat terlihat dari keberadaan aktivitas pejalan kaki di suatu ruang kota karena berjalan kaki merupakan salah satu bagian dari sistem transportasi atau sistem penghubung kota. Berjalan kaki berperan penting untuk menghubungkan antar moda transportasi pada jalur-jalur yang tidak memungkinkan untuk dicapai. Berjalan memiliki beberapa kelebihan dalam hal kecepatan. Dengan kecepatan yang rendah memungkinkan

pejalan kaki untuk mengamati lingkungan dan objek di sekitarnya (Tanan, 2011).

Jakarta sebagai pusat perekonomian di Indonesia sekaligus kota terbesar di Indonesia masih memiliki tugas besar dalam menyelesaikan masalah penyediaan jalur pedestrian. Jakarta menjadi kota dengan kategori tidak walkable atau tidak ramah terhadap pejalan kaki dengan skor walkability 48. Skor tersebut merupakan skor yang sangat rendah bila dibandingkan dengan kota Hong Kong, yaitu dengan skor 71 (Gota, Fabian, Mejia, & Punte, 2010).

Revitalisasi jalur pedestrian (trotoar) di beberapa ruas jalan di Jakarta sudah dibangun. Namun, penataan jalur pedestrian tersebut mendapatkan banyak protes dan kritik dari pejalan kaki maupun ahli. Protes tersebut timbul akibat adanya penebangan pohon besar di jalur pedestrian Jalan Cikini Raya (Kumparan, 2019), pembongkaran jalur sepeda yang baru dibangun dua bulan (Republika, 2019), dan penyediaan lapak Pedagang Kaki Lima (PKL) (Kompas, 2019). Permasalahan tersebut memperlihatkan bahwa, revitalisasi jalur pedestrian di Jakarta belum direncanakan secara matang dan holistik. Hal tersebut tentunya akan berdampak pada kualitas kenyamanan pejalan kaki yang menggunakan pedestrian di beberapa ruas jalan Jakarta. Oleh karena itu, studi mengenai preferensi atau penilaian pejalan kaki terhadap jalur pedestrian agar menjadi masukan bagi perencanaan (Porteus, 1977).

Salah satu wilayah di Jakarta yang menjadi perhatian adalah Kawasan Senen yang menjadi salah satu pusat kegiatan sekunder di Kota Jakarta dan direncanakan untuk mengembangkan moda transportasi yang mengintegrasikan angkutan umum massal dan jalur pejalan kaki dengan konsep TOD (*Transit Oriented Development*). Namun, Kawasan Senen sudah tidak memadai untuk dapat melayani aktivitas 132.000 orang per hari dengan 50 persen diantaranya menggunakan kendaraan pribadi, sehingga aksesibilitas

Kawasan Senen menjadi menurun dan dapat mengurangi daya tarik pada kawasan tersebut (Sukmarini, 2018). Keberadaan Pedagang Kaki Lima (PKL) juga menjadi permasalahan yang masih terjadi di Kawasan Senen. Pedagang berjualan memenuhi jalur pedestrian hingga separuh badan jalan. Hal tersebut membuat pejalan kaki berdesakan dengan pembeli. Hal tersebut juga membuat kemacetan di sepanjang jalan di Kawasan Senen. Revitalisasi jalur pedestrian di kawasan senen hanya terdapat di Jalan Stasiun Senen saja, sedangkan pada ruas jalan lain belum terdapat perubahan (Pusat, 2019). Saat ini, belum terdapat penelitian yang membahas terkait kualitas kenyamanan pejalan kaki yang menggunakan jalur pedestrian di Kawasan Senen. Selain itu, preferensi pejalan kaki juga sangat penting agar perencanaan jalur pejalan kaki dapat sesuai dengan keinginan (Sutikno, Surjono, & Kurniawan, 2013).

Berdasarkan hal tersebut, terdapat jalur pedestrian di Kawasan Senen yang sudah direvitalisasi dan belum direvitalisasi, sehingga perlu dilakukan penelitian terkait dengan kualitas kenyamanan jalur pedestrian dan hubungannya dengan preferensi pejalan kaki sebagai masukan bagi jalur pedestrian di Kawasan senen yang sudah maupun belum dilakukan revitalisasi.

## **1.2 Rumusan Masalah**

Berdasarkan latar belakang di atas, dapat diketahui permasalahan di wilayah studi adalah perencanaan Kawasan Senen menjadi TOD belum dibarengi dengan kualitas kenyamanan jalur pedestrian yang dapat menyebabkan berkurangnya daya tarik kawasan tersebut. Selain itu, belum terdapat penelitian yang membahas terkait kualitas kenyamanan jalur pedestrian di Kawasan Senen yang sesuai dengan preferensi atau keinginan dari pejalan kaki yang dapat menjadi masukan dalam proses perencanaan. Pertanyaan yang timbul dan menjadi rumusan masalah dalam penelitian ini adalah:

- Bagaimana hubungan antara kualitas dengan kepentingan tingkat kenyamanan jalur pedestrian di Kawasan Senen?

### **1.3 Tujuan dan Sasaran**

Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengkaji hubungan antara kualitas dengan kepentingan tingkat kenyamanan jalur pedestrian di Kawasan Senen. Untuk itu, sasaran penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Menganalisis kualitas kenyamanan jalur pedestrian di Kawasan Senen
2. Menganalisis kepentingan kualitas kenyamanan jalur pedestrian di Kawasan Senen
3. Menganalisis hubungan antara kualitas dengan kepentingan tingkat kenyamanan jalur pedestrian di Kawasan Senen.

### **1.4 Ruang Lingkup**

#### **1.4.1 Ruang Lingkup Penelitian**

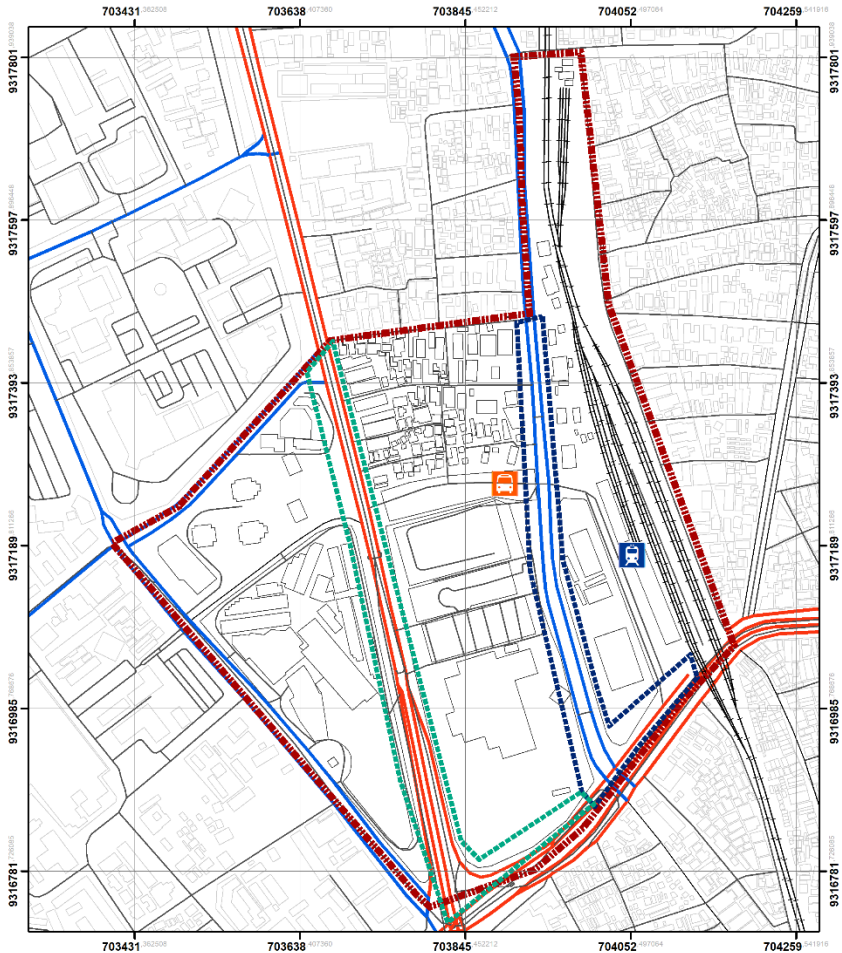
Delineasi wilayah dalam penelitian ini berdasarkan sistem pengaturan blok dari Rencana Detail Tata Ruang (RDTR) dan Peraturan Zonasi Kecamatan di DKI Jakarta, tepatnya di Kecamatan Senen, Kota Administrasi Jakarta Pusat, yaitu termasuk ke dalam blok nomor 02. Kawasan penelitian yang dipilih adalah Kawasan Senen dengan batas sebagai berikut:

- Sebelah Utara : Jalan Senen Raya 4 dan Jalan Gunung Sahari
- Sebelah Selatan : Jalan Kramat Bunder
- Sebelah Timur : Jalan Bungur Besar
- Sebelah Barat : Jalan Senen Raya

Ruang lingkup wilayah penelitian dibagi ke dalam dua koridor yang dipilih berdasarkan karakteristik jalur pedestrian di kawasan tersebut. Jalur pedestrian di koridor 1 (Jalan Pasar Senen) memiliki arus pejalan kaki yang cukup tinggi dengan tujuan Pasar Senen, Plaza Atrium, Terminal Pasar Senen, maupun halte Senen. Jalur pedestrian di koridor 2 (Jalan Stasiun Senen) memiliki arus

pejalan kaki yang tinggi dengan tujuan dari dan menuju Stasiun Senen dan Pasar Inpres Senen. Ruang lingkup wilayah penelitian dapat dilihat pada Gambar 1.1 Peta Delineasi Wilayah Kawasan Senen.

# Peta 1.1 Deliniasi Wilayah Kawasan Senen



**PETA BATAS WILAYAH PENELITIAN**

**KUALITAS KENYAMANAN JALUR PEDESTRIAN DI KAWASAN SENEN BERDASARKAN PREFERENSI PEJALAN KAKI**

**Sumber :** RDTRK - PZ DKI Jakarta  
Open Street Map  
Survei Primar

**Skala 1:5.000**  
Coordinate System: WGS 1984 UTM Zone 48S  
Projection: Transverse Mercator  
Datum: WGS 1984

**Legenda**

- Bangunan
- Deliniasi Wilayah
- Jalan Arteri Sekunder
- Jalan Kolektor Primer
- Jalan Lokal
- Jalur Kereta Api
- Terminal Bus
- Stasiun Kereta Api
- Koridor 1
- Koridor 2

**INSET PETA**

DEPARTEMEN PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA,  
FAKULTAS TEKNIK SIPIL, PERENCANAAN, DAN KEBUMAHAN  
INSTITUT TEKNOLOGI SEPULUH NOPEMBER SURABAYA  
2020



### **1.4.2 Ruang Lingkup Substansi**

Ruang lingkup substansi atau pembahasan pada penelitian ini mencakup hubungan antara kualitas kenyamanan jalur pedestrian dengan kepentingan tingkat kenyamanan bagi pejalan kaki di Kawasan Senen, Jakarta. Belum adanya penelitian yang membahas terkait kualitas kenyamanan jalur pedestrian di Kawasan Senen yang sesuai dengan preferensi atau keinginan dari pejalan kaki, serta Penetapan Kawasan Senen menjadi kawasan berorientasi transit (TOD) yang tertuang dalam Rencana Tata Ruang Wilayah DKI Jakarta tahun 2030 menjadi alasan diperlukannya jalur pedestrian yang mampu melayani pejalan kaki dengan baik. Penelitian ini akan membahas kondisi kualitas kenyamanan jalur pedestrian berdasarkan preferensi pejalan kaki.

### **1.5 Manfaat Penelitian**

Penelitian ini diharapkan mampu memberikan manfaat untuk Kawasan Senen, antara lain sebagai berikut:

#### **1.5.1 Manfaat Teoritis**

Secara teoritis, penelitian ini dapat digunakan sebagai sarana pendukung pengetahuan tentang preferensi pengguna terhadap kualitas kenyamanan jalur pedestrian.

#### **1.5.2 Manfaat Praktis**

Manfaat praktis dari hasil penelitian ini adalah dapat digunakan sebagai evaluasi dan rekomendasi dalam pengembangan jalur pedestrian di Kawasan Senen yang nyaman dan sesuai dengan keinginan pejalan kaki.

### **1.6 Sistematika Penulisan**

Sistematika penulisan penelitian ini disajikan dalam bentuk format sebagai berikut:

#### **Bab 1 Pendahuluan**

Bab ini membahas tentang latar belakang permasalahan, rumusan masalah, tujuan dan sasaran penelitian, manfaat penelitian, ruang lingkup penelitian, sistematika penulisan, dan kerangka berpikir.

## **Bab 2 Tinjauan Pustaka**

Bab ini membahas mengenai seluruh kajian yang terkait dengan permasalahan penelitian, sumber dan landasan teori yang bertujuan untuk memperkuat dan menyelesaikan permasalahan penelitian.

## **Bab 3 Metode Penelitian**

Bab ini membahas tentang metode dan pendekatan yang akan digunakan dalam melakukan penelitian berupa metode pengumpulan data dan metode analisa data.

## **Bab 4 Hasil dan Pembahasan**

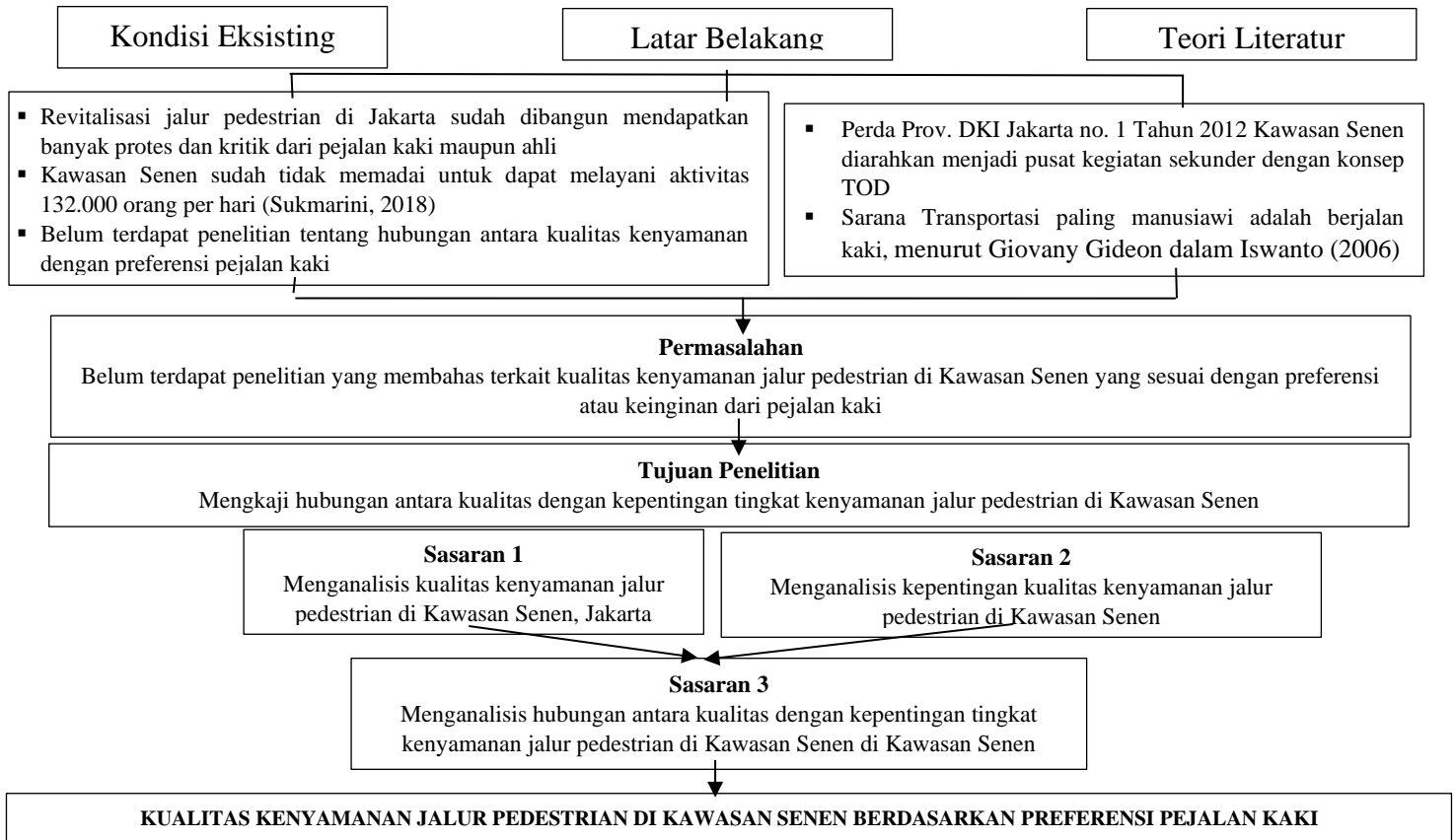
Bab ini membahas tentang gambaran umum wilayah dan hasil analisa yang telah dilakukan dalam penelitian berdasarkan sasaran dan rumusan masalah.

## **Bab 5 Kesimpulan dan Rekomendasi**

Bab ini membahas tentang kesimpulan dari hasil yang telah didapatkan serta memberikan rekomendasi terkait hasil penelitian.

### **1.7 Kerangka Berpikir**

***“Halaman ini sengaja dikosongkan”***



**Gambar 1. 1 Kerangka Penelitian**

*Sumber: Penulis, 2019*

***“Halaman ini sengaja dikosongkan”***

## **BAB II**

### **TINJAUAN PUSTAKA**

#### **2.1 Jalur Pedestrian**

##### **2.1.1 Pengertian Jalur Pedestrian**

Menurut Nurhidayanti Rahman (2014), pedestrian adalah suatu kegiatan pergerakan atau perpindahan orang dari satu tempat ke tempat lainnya dengan berjalan kaki. Menurut Iswanto (2006), Jalur pedestrian merupakan sebuah ruang yang memberikan pelayanan terhadap pejalan kaki untuk dapat melakukan aktivitas dengan aman, nyaman, dan lancar. Menurut Lily Mauliani (2010), Jalur Pedestrian merupakan suatu kelengkapan kota yang keberadaannya sangat dibutuhkan untuk pejalan kaki agar dapat bergerak dengan mudah, nyaman, dan aman dari satu tempat ke tempat lainnya.

##### **2.1.2 Elemen Jalur Pedestrian**

###### **1. Elemen Material Jalur Pedestrian**

Kenyamanan gerak dan kepuasan pejalan kaki dapat dipengaruhi oleh lapisan permukaan pedestrian yang terbuat dari material-material tertentu dan memiliki tekstur yang beragam (Prijadi, Sangkertadi, & Tarore, 2014). Berikut ini material yang biasa digunakan dalam pembangunan jalur pedestrian, diantaranya:

###### **a) Paving atau Beton**

Penggunaan paving atau beton memiliki kelebihan dapat di rubah bentuk, tekstur, dan warna sesuai dengan karakteristik kawasan. Selain itu, pemasangan dan pemeliharannya lebih mudah, serta memiliki kekuatan yang lebih besar untuk menahan beban.

###### **b) Batu Granit**

Batu granit memiliki kelebihan paling tahan lama, daya tahan kuat, dan pemeliharannya

mudah. Batu granit juga dapat menambah keindahan jalur pedestrian.

c) **Bata**

Batu bata merupakan bahan material yang mudah menyerap air dan panas, tetapi mudah sekali retak. Batu bata mudah didapatkan dan mudah dipelihara.

2. **Elemen Pendukung Jalur Pedestrian**

a) **Lampu Penerangan**

Lampu penerangan terdiri dari lampu pejalan kaki dan lampu penerangan jalan. Lampu pejalan kaki memiliki kriteria tinggi 4-6 meter dengan jarak penempatan 10-15 meter dan tidak menimbulkan *black spot*. Selain itu, desain yang digunakan harus geometris, modern futuristik, dan fungsional. Lampu penerangan jalan memiliki kriteria harus ditempatkan sedemikian rupa dan dapat memberikan penerangan merata dengan lampu yang memiliki nilai kualitas yang memadai.

b) **Halte Bus**

Memiliki kriteria harus terlindung dari berbagai macam cuaca dan Panjang halte harus sama dengan panjang bus kota agar penumpang dapat naik atau turun dari pintu depan atau belakang bus.

c) **Tanda Petunjuk**

Tanda penunjuk dapat di satukan dengan lampu penerangan atau *traffic light*, terletak di tempat terbuka, dan memuat informasi tentang lokasi dan fasilitas.

d) **Tempat Sampah**

Peletakan tempat sampah yang diatur dalam jarak 15-20 meter dan mudah dalam sistem pengangkutannya, serta memiliki tipe yang berbeda sesuai dengan jenis sampahnya.

e) **Vegetasi dan Pot Bunga**

Vegetasi yang dapat digunakan harus dapat membuat teduh jalur pejalan kaki. Di tempatkan pada jalur tanaman minimal 1,5 meter. Jenis pohon yang digunakan antara lain: Angsana, Tanjung, dan Kiara Payung.

f) **Ramp Tepi Jalan**

Ramp trotoar dapat dibuat dengan tidak boleh lebih tinggi dari tinggi maksimum satu anak tangga atau 6<sup>1/2</sup> inci.

g) **Pengendali Kecepatan**

Fasilitas pengendali kecepatan berupa penyempitan trotoar, jendolan, pemasangan gapura khusus, zona selamat sekolah dan lain sebagainya yang berfungsi untuk memaksa kendaraan untuk menurunkan kecepatan saat mendekati fasilitas penyeberangan atau lokasi tertentu.

h) **Pelindung/peneduh**

Pohon pelindung atau atap dapat menjadi jenis pelindung yang dapat digunakan untuk memberikan rasa nyaman bagi pejalan kaki.

i) **Drainase**

Drainase berfungsi sebagai jalur dan penampung aliran air untuk mencegah terjadinya banjir dan genangan air saat hujan. Drainase terletak di bawah maupun berdampingan pada fasilitas pejalan kaki.

j) **Bolar**

Bolar berfungsi untuk mencegah kendaraan bermotor untuk masuk ke fasilitas pejalan kaki, sehingga tercipta rasa aman dan nyaman.

### 2.1.3 Sistem Sirkulasi Jalur Pedestrian

Jalur pedestrian yang efektif memiliki lebar 60 cm untuk kebutuhan satu orang dengan lebar ruang gerak tambahan 15 cm untuk bergerak tanpa membawa barang.



Untuk itu, Kementerian PUPR sudah menentukan dimensi trotoar berdasarkan lokasi dan arus pejalan kaki dalam tabel berikut:

**Tabel 2. 1 Penentuan dimensi trotoar berdasarkan lokasi dan arus pejalan kaki maksimum**

Lokasi		Arus pejalan kaki maksimum	Zona			Dimensi Total (pembulatan)
			Jalur fasilitas	Lebar efektif	Bagian depan gedung	
Jalan Arteri	Pusat kota (CBD)	80 pejalan kaki/menit	1,2 m	2,75 – 3,75 m	0,75 m	5 – 6 m
	Sepanjang taman, sekolah, serta pusat pembangkit pejalan kaki utama lainnya					
Jalan Kolektor	Pusat kota (CBD)	60 pejalan kaki/menit	0,9 m	2 – 2,75 m	0,35 m	3,5 – 4 m
	Sepanjang taman, sekolah, serta pusat pembangkit pejalan kaki utama lainnya					

Jalan Lokal	50 pejalan kaki/menit	0,75 m	1,9 m	0,15 m	3 m
Jalan lokal dan lingkungan (wilayah perumahan)	35 pejalan kaki/menit	0,6 m	1,5 m	0,15 m	2,5 m

*Sumber: SE Menteri PUPR Nomor 02/SE/M/2018  
Perencanaan Teknis Fasilitas Pejalan Kaki*

Menurut Brooks (1988), terdapat dua aturan umum pada fungsi sistem pedestrian, yaitu ruang untuk berjalan kaki dan tempat untuk duduk yang kondisinya beragam dan disesuaikan dengan kualitas lingkungan dan penggunaan lahan yang disediakan. Tujuan perencanaan sistem pedestrian sebaiknya memfokuskan pada beberapa hal berikut, diantaranya

- a) Pengembangan dari sistem pedestrian yang fungsinya sebagai penghubung dan memberikan pengalaman yang menyenangkan.
- b) Desain dari sistem pedestrian yang disesuaikan dengan konteks lingkungan sekitarnya yang telah ada
- c) Desain dari jalur yang dapat meningkatkan *sense of place* dari tapak tersebut.
- d) Desain dari sistem pedestrian yang ada sesuai secara skala
- e) Persyaratan ukuran lebar jalur pedestrian atau jalur pedestrian berdasarkan lokasi dan jumlah pejalan kaki.

Menurut Nurdiani (2005) dalam Muslihun (2013), terdapat beberapa prinsip yang harus dipertimbangkan dalam merancang desain jalur pedestrian yang baik, diantaranya:

- a) Kemudahan bagi pejalan kaki

- b) Terdapat ruang yang cukup luas untuk berjalan kaki pada kondisi apa pun, baik sendiri atau dengan kondisi arus pejalan kaki yang ramai
- c) Pedestrian dapat berfungsi dengan baik sebagai jalur pedestrian
- d) Keamanan dan perlindungan yang baik bagi pejalan kaki
- e) Dapat menghubungkan satu tempat dengan tempat lain dengan baik
- f) Memberikan kenyamanan bagi pejalan kaki
- g) Desain atau pola rancangan jalur pedestrian menarik dan atraktif bagi pejalan kaki
- h) Menyesuaikan dengan iklim setempat
- i) Menyesuaikan dengan konteks lingkungan sekitar
- j) Mendukung pejalan kaki yang memiliki keterbatasan (penyandang disabilitas)

Berdasarkan tinjauan teori yang berkaitan dengan elemen maupun ketentuan jalur pedestrian, berikut ini adalah tabel indikator dan variabel kajian pustaka jalur pedestrian.

**Tabel 2. 2 Indikator dan Variabel Jalur Pedestrian**

No.	Sumber	Indikator	Variabel
1	Prijadi, et al. (2014)	Pendukung Pedestrian	Material Jalur Pedestrian
			Elemen Pendukung Jalur Pedestrian
2	Nurdiani (2005)	Prinsip Jalur Pedestrian	Aksesibilitas
			Dimensi
			Keamanan
			Daya Tarik
			Iklim
			Mendukung bagi

			penyanggandisabilitas
--	--	--	-----------------------

Sumber : Sintesis peneliti, 2019

## 2.2 Walkability Index

### 2.2.1 Definisi Walkability

Berjalan kaki kembali menjadi moda transportasi perkotaan yang penting untuk keberlanjutan perkotaan. Adanya kekhawatiran tentang ketergantungan kota terhadap kendaraan bermotor yang tidak berkelanjutan di masa depan menjadikan *walkability* perkotaan sebagai perhatian baru (Singh, 2016).

Di dalam kawasan yang berorientasi pada pejalan kaki memiliki *walkability* yang tinggi. Para pejalan kaki cenderung berjalan ke tempat-tempat seperti pasar, sekolah, restoran, taman umum, tempat ibadah, dan tempat lain yang diperlukan untuk kehidupan.

*Walkability* atau aksesibilitas berjalan kaki dapat diukur sebagai fungsi dari berbagai indikator yang terkait dengan struktur jaringan jalan, sosial ekonomi dan karakteristik penggunaan lahan suatu lingkungan, serta keamanan lingkungan pejalan kaki (Gori, Nigro, & Petrelli, 2014).

### 2.2.2 Global Walkability Index (GWI)

Krambeck (2006) mengembangkan *Global Walkability Index* berdasarkan pada konsep keselamatan, kenyamanan, dan kebijakan pendukung pada fasilitas berjalan kaki. Tabel berikut adalah komponen dan variabel *Global Walkability Index* yang sudah diringkas oleh Krambeck (2006).

**Tabel 2. 3 Tabel Komponen dan Variabel Global  
Walkability Index**

Komponen	Variabel
Keamanan dan keselamatan	1. Proporsi kecelakaan di jalan yang mengakibatkan kematian pejalan kaki (tahun terakhir)
	2. Bentuk konflik pejalan kaki
	3. Keamanan persimpangan
	4. Persepsi keamanan dari kejahatan
	5. Kualitas perilaku pengendara
Daya tarik dan kenyamanan	1. Perawatan dan kebersihan jalur pejalan kaki
	2. Keberadaan dan kualitas fasilitas untuk penyandang disabilitas
	3. Fasilitas (bangku, toilet umum, dsb.)
	4. Hambatan permanen dan sementara pada jalur pejalan kaki
	5. Ketersediaan penyebrangan di sepanjang jalan utama
Kebijakan Pendukung	1. Pendanaan dan sumber daya yang dikhususkan untuk perencanaan pejalan kaki
	2. Adanya pedoman desain perkotaan yang relevan
	3. Keberadaan penegakan hukum dan peraturan keselamatan pejalan kaki yang relevan
	4. Tingkat pengetahuan publik mengenai aturan keselamatan bagi pejalan kaki dan pengemudi kendaraan bermotor

*Sumber: Krambeck (2016)*

Berdasarkan tinjauan teori yang berkaitan dengan komponen dalam *walkability*, berikut ini adalah tabel indikator dan variabel kajian pustaka terkait kenyamanan dalam komponen *Walkability*.

**Tabel 2. 4 Indikator dan Variabel kenyamanan dalam komponen Walkability**

No.	Sumber	Indikator	Variabel
1	Krambeck (2016)	Kenyamanan pejalan kaki	Perawatan dan kebersihan jalur pejalan kaki
			Keberadaan dan kualitas fasilitas untuk penyandang disabilitas
			Fasilitas (bangku, toilet umum, dan sebagainya)
			Hambatan permanen dan sementara pada jalur pejalan kaki
			Ketersediaan penyebrangan di sepanjang jalan utama

*Sumber: Sintesis Pustaka, 2019*

### **2.3 Kenyamanan Jalur Pedestrian**

Dalam melakukan aktivitas sehari-hari, kenyamanan dan keamanan menjadi nilai penting yang harus didapatkan oleh semua manusia. Aspek fisik dan non fisik menjadi kriteria utama dalam menilai kenyamanan dan keamanan dari jalur pedestrian (Muchtar, 2010). Menurut Hakim dan Utomo (2003:185) kenyamanan adalah kenikmatan atau kepuasan manusia akibat dari adanya keharmonisan penggunaan ruang yang sesuai dengan berbagai bentuk, warna, suara, intensitas cahaya, dan tekstur maupun dengan ruang itu sendiri. Beberapa faktor yang dapat mempengaruhi kenyamanan tersebut, diantaranya:

#### **1. Sirkulasi**

Fungsi ruang sirkulasi yang diambil oleh pedagang, tidak jelasnya pembagian ruang antara sirkulasi pejalan kaki dan kendaraan, dan tidak jelasnya sirkulasi dapat mengurangi tingkat kenyamanan pejalan kaki.

#### **2. Iklim**

Iklim yang tropis membuat Indonesia memiliki dua jenis musim, yaitu kemarau dan hujan. Kedua musim tersebut tidak jarang menghambat aktivitas para pejalan kaki, terutama pada musim penghujan. Oleh karena itu, diperlukan adanya peneduhan berupa vegetasi besar atau kanopi.

### **3. Keamanan**

Keamanan merupakan suatu kebutuhan penting manusia agar merasa terlindungi dan terbebas dari gangguan. Keamanan bagi pejalan kaki dapat berupa keamanan dari sisi kriminalitas maupun keamanan dari kendaraan yang dapat sesekali dapat menabrak pejalan kaki. Kriteria keamanan dapat berupa bebas dari kriminalitas, ketersediaan lampu penerangan, pandangan yang tidak terhalang, dan tidak licin (Ayuningdyah, Astuti, & Putri, 2016)

### **4. Kebersihan**

Kebersihan dapat menambah daya tarik khusus bagi pejalan kaki. Kebersihan dari jalur pedestrian harus selalu diperhatikan dengan menempatkan tempat sampah yang tertutup dan saluran air selokan yang dikelola dengan baik.

### **5. Aroma atau bau-bauan**

Adanya bau tak sedap yang berasal dari sampah maupun saluran air sering kali tercium oleh pejalan kaki. Tempat pembuangan sampah yang berdekatan dengan jalur pedestrian maupun ruas jalan dapat menjadi sumber utama bau tak sedap tersebut. Hal tersebut dapat diminimalisir dengan memberikan sekat penutup berupa tanaman, pepohonan yang tinggi, maupun penambahan tinggi muka tanah.

### **6. Kebisingan**

Kendaraan bermotor yang lalu lalang menimbulkan kebisingan yang dapat mengganggu kenyamanan bagi

lingkungan sekitar maupun pejalan kaki yang melewati wilayah tersebut. Untuk itu, penggunaan tanaman yang disusun dengan rapat dapat meminimalisir tingkat kebisingan tersebut. Namun, faktor terdapat faktor lain, seperti kebisingan dari pedagang PKL

## 7. Bentuk

Penyesuaian ukuran standar jalur pedestrian harus disesuaikan dengan bentuk elemen *landscape* jalur pedestrian agar dapat menimbulkan rasa nyaman bagi pejalan kaki.

## 8. Keindahan

Kepuasan batin dari Panca Indera akan menambah kenyamanan bagi pejalan kaki dengan poin yang lebih. Desain jalur pedestrian yang sesuai dengan karakteristik kawasan dapat dijadikan acuan dalam merancang jalur pedestrian.

**Tabel 2. 5 Indikator dan Variabel kenyamanan dalam komponen pejalan Kaki**

No.	Sumber	Indikator	Variabel
1	Hakim dan Utomo (2003)	Kenyamanan Pejalan Kaki	Sirkulasi
			Kebisingan
			Aroma
			Bentuk
			Keamanan
			Iklim
			Kebersihan
			Keindahan

*Sumber: Sintesis Pustaka, 2019*

## 2.5 Preferensi Pejalan Kaki

Preferensi adalah kecenderungan seseorang untuk memilih sesuatu yang lebih disukai daripada yang lain. Preferensi ini dapat terbentuk dari persepsi konsumen atas



suatu produk. Faktor internal berupa nilai dari dalam yang dapat ditangkap oleh panca indera (melihat, merasakan, mencium aroma, mendengar, dan meraba) dan faktor eksternal berupa keadaan lingkungan sosial dan fisik dapat mempengaruhi persepsi yang timbul di masyarakat. Studi perilaku dapat digunakan oleh ahli dan para perancang untuk menilai keinginan pengguna terhadap suatu objek yang akan direncanakan. Preferensi dapat menjadi masukan dalam proses perencanaan. (Porteus, 1977)

## 2.6 Sintesa Kajian Pustaka

Hasil akhir dari sintesa pustaka pada masing-masing kajian pustaka kemudian digabungkan, sehingga dapat diketahui indikator dan variabel penelitian berikut ini:

**Tabel 2. 6 Indikator dan Variabel Sintesa Pustaka**

No.	Sumber	Indikator	Variabel
1	Prijadi, et al. (2014)	Kenyamanan Pejalan Kaki	Material Jalur Pedestrian
			Elemen Pendukung Jalur Pedestrian
	Krambeck (2016)		Hambatan Permanen dan sementara
			Ketersediaan Penyebrangan
			Fasilitas untuk penyandang disabilitas
	Hakim dan Utomo (2003)		Kebisingan
			Aroma

			Keamanan
			Iklim
			Kebersihan
			Keindahan
2	Nurdiani (2005)	Standar Jalur Pedestrian	Aksesibilitas
			Dimensi

*Sumber : Sintesis Peneliti, 2019*

## **BAB III**

### **METODE PENELITIAN**

#### **3.1 Pendekatan Penelitian**

Pendekatan penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah pendekatan rasionalistik karena sumber data yang digunakan berasal dari fakta empiris serta menggunakan pemikiran logis dan bersifat holistik (Aminah & Roikan, 2019). Pendekatan rasionalistik digunakan untuk mendapatkan hasil penelitian yang mampu disesuaikan dengan teori-teori dari penelitian sebelumnya dan bersifat kebenaran umum maupun prediksi. Penelitian ini berkaitan dengan hubungan antara manusia dan lingkungannya.

#### **3.2 Jenis Penelitian**

Penelitian ini menggunakan jenis penelitian deskriptif, yaitu penelitian yang menjawab permasalahan saat ini dan dipaparkan berdasarkan data yang ditemukan (Sanjaya, 2015). Jenis penelitian deskriptif yang digunakan adalah deskriptif kualitatif-kuantitatif. Deskriptif kualitatif digunakan dalam mengukur tingkat kualitas kenyamanan pejalan kaki dan kepentingan kenyamanan di jalur pedestrian Kawasan Senen, sedangkan, deskriptif kuantitatif pada penelitian ini digunakan pada sasaran ketiga, yaitu untuk dapat menjelaskan hubungan antara kualitas dan kepentingan kenyamanan jalur pedestrian di Kawasan Senen.

#### **3.3 Variabel Penelitian**

Variabel penelitian yang digunakan dalam penelitian ini didapatkan dari hasil kajian pustaka perihal substansi-substansi yang relevan dengan sasaran penelitian. Variabel-variabel tersebut memiliki definisi operasional masing-masing yang didasarkan atas sifat-sifat variabel yang dapat diamati. Variabel penelitian akan digunakan sebagai objek yang akan diteliti dalam proses analisa kualitatif dan kuantitatif. Variabel penelitian yang akan digunakan dapat dilihat pada tabel di bawah ini.

***“Halaman ini sengaja dikosongkan”***

**Tabel 3. 1 Definisi Operasional Variabel Penelitian**

<b>Sasaran</b>	<b>Indikator</b>	<b>Variabel</b>	<b>Definisi Operasional</b>
<p>Mengidentifikasi kualitas kenyamanan jalur pedestrian di Kawasan Senen (Sasaran 1)</p>	<p>Kenyamanan Pejalan Kaki</p>	<p>Material Jalur Pedestrian</p>	<p>Tingkat kualitas bahan material yang menyusun pedestrian.</p>
		<p>Elemen Pendukung Jalur Pedestrian</p>	<p>Tingkat kualitas dan ketersediaan fasilitas pendukung, seperti lampu, tempat sampah, drainase, dan sebagainya</p>
		<p>Gaya alam dan iklim</p>	<p>Ketersediaan dan tingkat kualitas peneduhan pada jalur pedestrian</p>
		<p>Keamanan</p>	<p>Tingkat keamanan pejalan kaki (dari kendaraan bermotor, pencurian, dan hal lain yang mengancam) di jalur pedestrian di Kawasan Senen</p>
		<p>Kebersihan</p>	<p>Tingkat kebersihan dari sampah dan kotoran di jalur pedestrian yang dapat mengganggu kenyamanan pejalan kaki</p>
		<p>Keindahan</p>	<p>Tingkat kualitas desain yang menarik di jalur pedestrian yang dilewati pejalan kaki</p>
		<p>Hambatan Permanen dan sementara</p>	<p>Tingkat hambatan yang dihadapi oleh pejalan kaki, seperti adanya PKL, parkir motor, dan sebagainya</p>

		Ketersediaan Penyeberangan	Ketersediaan dan kualitas penyeberangan pejalan kaki serta kualitasnya.
		Fasilitas untuk penyandang disabilitas	Ketersediaan dan kualitas fasilitas untuk penyandang disabilitas
		Kebisingan	Tingkat kualitas kebisingan pada jalur pedestrian
		Aroma	Tingkat kualitas aroma pada jalur pedestrian
	Prinsip Jalur Pedestrian	Aksesibilitas	Tingkat kemudahan berpindah ke tempat lain memakai jalur pedestrian
		Dimensi	Tingkat kualitas lebar jalur pedestrian
Mengidentifikasi kepentingan kualitas kenyamanan jalur pedestrian di Kawasan Senen (Sasaran 2)	Kenyamanan Pejalan Kaki	Material Jalur Pedestrian	Tingkat kepentingan terhadap kualitas material yang menyusun jalur pedestrian
		Elemen Pendukung Jalur Pedestrian	Tingkat kepentingan terhadap kualitas fasilitas pendukung, seperti lampu, tempat sampah, drainase, dan sebagainya
		Gaya alam dan iklim	Tingkat kepentingan terhadap kualitas peneduhan pada jalur pedestrian
		Keamanan	Tingkat kepentingan terhadap kualitas

			keamanan pejalan kaki (dari kendaraan bermotor, pencurian, dan hal lain yang mengancam) di jalur pedestrian di Kawasan Senen
		Kebersihan	Tingkat kepentingan terhadap kualitas kebersihan dari sampah dan kotoran di jalur pedestrian yang dapat mengganggu kenyamanan pejalan kaki
		Keindahan	Tingkat kepentingan terhadap kualitas desain yang menarik di jalur pedestrian yang dilewati pejalan kaki
		Hambatan Permanen dan sementara	Tingkat kepentingan terhadap kualitas hambatan yang dihadapi oleh pejalan kaki, seperti adanya PKL, parkir motor, dan sebagainya
		Ketersediaan Penyebrangan	Tingkat kepentingan terhadap kualitas penyebrangan pejalan kaki serta kualitasnya.
		Fasilitas untuk penyandang disabilitas	Tingkat kepentingan terhadap kualitas fasilitas untuk penyandang disabilitas di jalur pedestrian

		Kebisingan	Tingkat kepentingan terhadap kualitas kebisingan pada jalur pedestrian
		Aroma	Tingkat kepentingan terhadap kualitas aroma pada jalur pedestrian
	Prinsip Jalur Pedestrian	Aksesibilitas	Tingkat kepentingan terhadap kualitas kemudahan berpindah ke tempat lain memakai jalur pedestrian
		Dimensi	Tingkat kepentingan terhadap kualitas kualitas lebar jalur pedestrian

*Sumber : Hasil Analisa, 2019*



### 3.4 Populasi dan Sampel Penelitian

#### 3.4.1 Populasi

Populasi adalah jumlah keseluruhan dari individu-individu atau satuan-satuan yang karakteristiknya hendak di teliti, sedangkan sampel adalah sebagian dari populasi yang karakteristiknya hendak diteliti (Djarwanto, 1984)

Data populasi yang digunakan dalam penelitian ini adalah seluruh pejalan kaki yang melewati Kawasan Senen di dalam delineasi wilayah yang sudah ditetapkan.

#### 3.4.2 Sampel

Kesulitan jumlah populasi yang mungkin terjadi membuat anggota sampel yang diambil dari kelompok populasi. Oleh karena itu, perhitungan jumlah sampel dalam penelitian dilakukan dengan menggunakan rumus Lameshow sebagai berikut:

$$n = \frac{z^2_{1-\alpha/2} P(1 - P)}{d^2}$$

dengan:

n = Jumlah Sampel

z = Skor z pada tingkat kepercayaan 95%, yaitu 1,96

P = Maksimal estimasi: 0,5

d = *Sampling Error* 10% atau 0,1

Berdasarkan rumus di atas, maka jumlah sampel yang digunakan dalam penelitian ini adalah:

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

$$n = \frac{3,8416 \cdot 0,25}{0,01} = 96,04$$

Dari perhitungan tersebut, jumlah sampel yang dapat diambil adalah sebanyak 96 responden. Namun, dalam penelitian ini peneliti menggunakan 100 responden yang nantinya akan dipilih menggunakan metode *accidental sampling*. Jumlah responden dibagi ke dalam dua koridor dengan jumlah 50 responden di tiap koridor. Jumlah

tersebut merupakan responden untuk teknik pengumpulan data dengan kuesioner.

### **3.5 Metode Pengumpulan Data**

#### **3.5.1 Data Primer**

##### **3.5.1.1 Observasi**

Observasi adalah suatu teknik pengumpulan data dengan melihat dan mencatat objek yang akan diteliti secara langsung dan sistematis. Beberapa hal yang menjadi bahan observasi dalam penelitian ini, yaitu terkait dengan kondisi jalur pedestrian yang masuk ke dalam variabel penelitian serta identifikasi pada keseluruhan deliniasi wilayah studi.

##### **3.5.1.2 Kuesioner**

Menurut Kusumah (2011:78), kuesioner adalah suatu teknik untuk mengumpulkan informasi yang dibutuhkan dengan memberikan daftar pertanyaan tertulis kepada subjek penelitian. Dalam penelitian ini, kuesioner diberikan kepada para pejalan kaki untuk mengetahui karakteristik serta tingkat kenyamanan jalur pedestrian di Kawasan Senen.

### **3.6 Metode Sampling**

#### **1. *Accidental Sampling***

Penentuan sampel dilakukan berdasarkan kebetulan, yaitu subjek yang secara kebetulan bertemu dengan peneliti dan dipandang orang tersebut cocok sebagai sumber data. Responden yang dipilih adalah responden yang terlihat berjalan kaki dan memiliki ciri-ciri berusia minimal 15 tahun ke atas.

**Tabel 3. 2 Teknik Analisa Data**

<b>No.</b>	<b>Sasaran</b>	<b>Teknik Analisis Data</b>	<b>Indikator</b>	<b>Variabel</b>	<b>Jenis Data</b>	<b>Sumber Data</b>
1	Mengidentifikasi kualitas kenyamanan jalur pedestrian di Kawasan Senen	Analisis Deskriptif Kualitatif-kuantitatif	Kenyamanan Pejalan Kaki	Material Jalur Pedestrian Elemen Pendukung Jalur Pedestrian Gaya alam dan iklim Keamanan Kebersihan Keindahan Hambatan Permanen dan sementara Ketersediaan Penyebrangan	Primer	Kuesioner dan observasi

				Fasilitas untuk penyandang disabilitas		
				Kebisingan		
				Aroma		
			Standar Jalur Pedestrian	Aksesibilitas		
				Dimensi		
2	Mengidentifikasi preferensi pejalan kaki terhadap variabel kenyamanan jalur pedestrian di Kawasan Senen	Analisis Deskriptif Kualitatif-kuantitatif	Kenyamanan Pejalan Kaki	Material Jalur Pedestrian	Primer	Kuesioner
				Elemen Pendukung Jalur Pedestrian		
				Gaya alam dan iklim		
				Keamanan		
				Kebersihan		
				Keindahan		
				Hambatan Permanen dan		

				sementara		
				Ketersediaan Penyebrangan		
				Fasilitas untuk penyandang disabilitas		
				Kebisingan		
				Aroma		
			Standar Jalur Pedestrian	Aksesibilitas		
				Dimensi		
3	Menganalisis kualitas kenyamanan jalur pedestrian berdasarkan preferensi pejalan kaki di Kawasan Senen	Analisis Korelasi Kendall'S tau-b	-	-	Variabel sasaran 1 dan 2	Hasil sasaran 1 dan sasaran 2

*Sumber: Hasil Analisa, 2019*

***“Halaman ini sengaja dikosongkan”***

### 3.7 Teknik Analisa Data

#### 3.7.1 Analisis pada Sasaran 1 dan 2

##### A. Analisis Deskriptif Kuantitatif

Penelitian deskriptif adalah penelitian yang digunakan untuk mengetahui variabel bebas, baik satu atau lebih (Independen) tanpa membuat perbandingan dengan variabel lain. Penelitian deskriptif dalam penelitian ini dimaksudkan untuk mendapatkan gambaran dan keterangan dari pejalan kaki di Kawasan Senen terhadap kualitas dan kepentingan kenyamanan jalur pedestrian dalam bentuk angka.

##### B. Analisis Deskriptif Kualitatif

Analisis deskriptif kualitatif digunakan dalam mengolah dan menyajikan data yang didapatkan melalui wawancara dan kuesioner. Analisis ini juga digunakan dalam mendeskripsikan interpretasi dari hasil analisis korelasi.

##### C. Skala Likert

Skala Likert merupakan skala penelitian yang digunakan untuk mengukur sikap dan pendapat dari responden dengan cara mengharuskan mereka untuk menunjukkan tingkat persetujuannya terhadap serangkaian pertanyaan yang terkait dengan variabel penelitian. Skala Likert pada penelitian ini menggunakan 5 (lima) titik respon, yaitu skor 5 sangat baik, skor 4 baik, skor 3 tidak memutuskan (*netral*), skor 2 buruk, dan skor 1 sangat buruk. Tahapan selanjutnya dalam skala Likert adalah melakukan perhitungan jumlah dan interpretasi skor perhitungan dengan rumus sebagai berikut:

###### a) Skor Perhitungan

Perhitungan nilai likert menggunakan analisis *Weight Means Score* (Siregar, 1981). Rumus yang digunakan adalah sebagai berikut:

$$M = \frac{\sum fx}{n}$$

Keterangan

M : Perolehan Skor Perhitungan

f : Frekuensi

x : Pembobotan Skala Nilai (Skor)

$\sum$  : Penjumlahan

N : Jumlah Sampel

b) Interpretasi Skor Perhitungan

Menurut Sugiyono (2008), Interval antar kriteria dihitung dengan mengurangi skor tertinggi (5) dengan skor terendah (1) sebagai berikut:

$$\frac{5 - 1}{5} = 0,8$$

Berdasarkan interval tersebut, diperoleh nilai kriteria dan interpretasinya sebagai berikut:

- 1,00 – 1,80: Sangat Kurang Baik/Penting
- 1,80 – 2,60: Kurang Baik/Penting
- 2,60 – 3,40: Cukup Baik/Penting
- 3,40 – 4,20: Baik/Penting
- 4,20 – 5,00: Sangat Baik/Penting

### 3.7.2 Analisis pada Sasaran 3

#### A. *Analisa Korelasi*

Analisis korelasi adalah suatu metode atau cara untuk mengetahui ada atau tidak hubungan linear antar variabel. Ciri khas utama dari analisis korelasi ialah adanya sebab akibat, yaitu apabila terdapat hubungan diantaranya kedua variabel, maka perubahan yang terjadi pada salah satu variabel X akan mengakibatkan terjadinya perubahan pada variabel lainnya (Y). Analisa korelasi yang digunakan dalam penelitian ini adalah jenis korelasi Kendall's tau-b karena data yang digunakan berskala ordinal.

Uji korelasi Kendall's tau-b tidak wajib untuk memiliki data yang berdistribusi normal dan hubungan yang linier karena uji korelasi tersebut merupakan bagian dari statistik non parametrik. Prinsip dasar pada teknik uji



korelasi Kendall's tau-b ini adalah untuk mengetahui kesesuaian terhadap urutan objek yang diamati.

Berikut adalah tingkat kekuatan pada korelasi Spearman.

1. Nilai koefisien korelasi 0,00-0,25: Sangat Lemah
2. Nilai koefisien korelasi 0,26-0,50: Cukup
3. Nilai koefisien korelasi 0,51-0,75: Kuat
4. Nilai koefisien korelasi 0,76-0,99: Sangat Kuat
5. Nilai koefisien korelasi 1,00: Sempurna

Korelasi Kendall's tau-b dalam penelitian ini di uji menggunakan aplikasi SPSS dengan data yang berasal dari hasil kuesioner.

### **3.8 Tahapan Penelitian**

Berdasarkan pembahasan terkait dengan metode penelitian untuk mencapai sasaran dan tujuan penelitian ini, maka berikut ini adalah tahapan penelitian yang akan dilakukan.

#### **3.8.1 Perumusan Masalah**

Perumusan masalah menjadi tahap awal penelitian ini dengan mengidentifikasi beberapa permasalahan yang kemudian diteliti dan dilihat beberapa fakta atau fenomena yang penting untuk diangkat menjadi sebuah masalah dan diteliti. Setelah itu, rumuskan satu pertanyaan permasalahan utama yang akan dijawab dengan penelitian ini dengan tujuan dan beberapa sasaran utama yang akan menjadi bahasan.

#### **3.8.2 Kajian Pustaka**

Setelah mengidentifikasi dan merumuskan pertanyaan permasalahan, tahap selanjutnya adalah melakukan kajian pustaka dengan mengumpulkan informasi, teori, dan konsep terkait dengan topik dan tema penelitian. Hasil dari kajian literatur ini adalah teridentifikasinya komponen, indikator, dan variabel untuk menjawab permasalahan tersebut. Dalam kajian pustaka ini juga menghasilkan

kerangka konsep penelitian untuk mencapai tujuan akhir penelitian.

### **3.8.3 Pengumpulan Data**

Pengumpulan data dilakukan berdasarkan kebutuhan data peneliti dalam melakukan analisis. Data yang dibutuhkan dibagi menjadi data primer dan data sekunder. Pengumpulan data primer dilakukan dengan cara observasi dan penyebaran kuesioner.

### **3.8.4 Analisis Data dan Pembahasan**

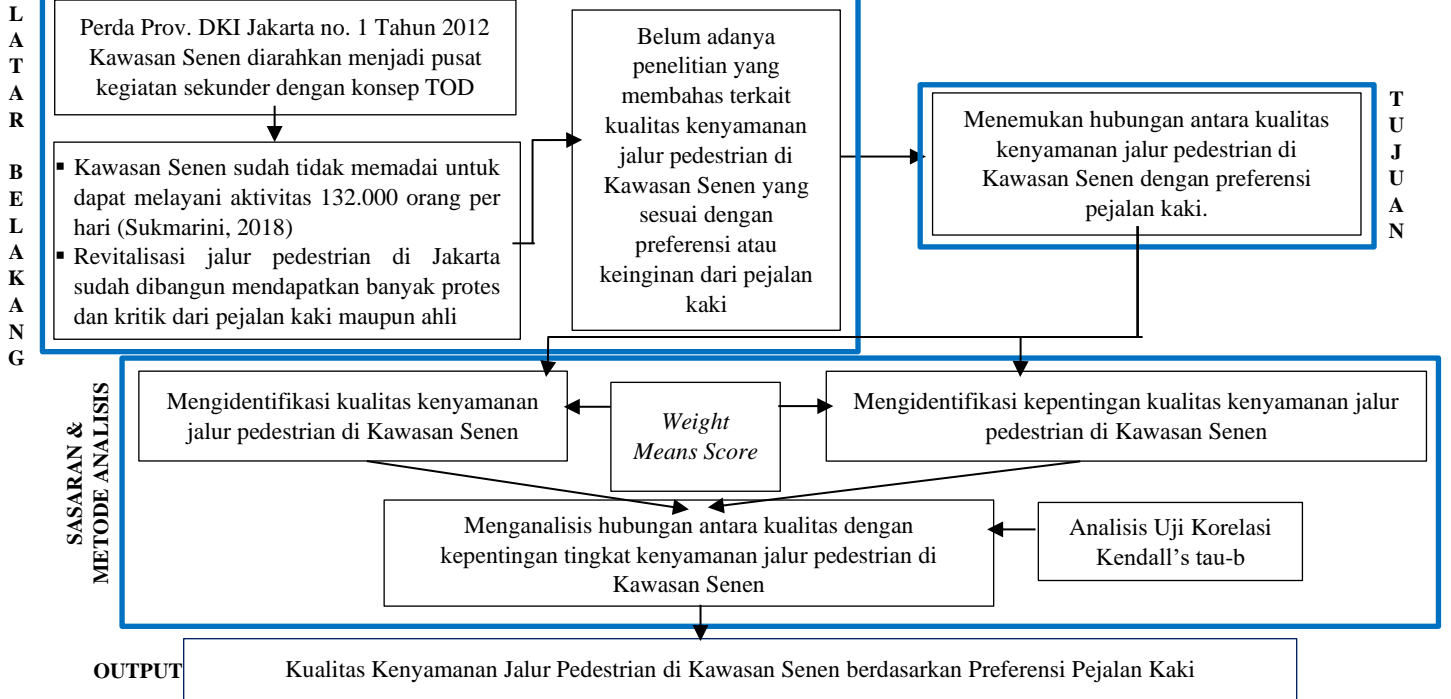
Setelah dilakukan pengumpulan data yang dibutuhkan, tahapan selanjutnya adalah analisis data yang berlandaskan hasil sintesis kajian pustaka. Analisis data yang digunakan berupa Analisa faktor, analisa regresi linier berganda, dan analisa deskriptif kualitatif. Hasil analisis data kemudian akan diinterpretasikan sesuai dengan sasaran, sehingga akan menjawab permasalahan penelitian.

### **3.8.5 Penarikan Kesimpulan**

Setelah melakukan interpretasi data dan pembahasan, tahapan terakhir dari penelitian ini adalah penarikan kesimpulan dari hasil yang dicapai dari setiap sasaran penelitian. Kesimpulan tersebut akan menjadi langkah terakhir penelitian yang masih memerlukan saran dan perbaikan atas keterbatasan dan kekurangan penelitian.

## **3.9 Alur Penelitian**

***“Halaman ini sengaja dikosongkan”***



**Gambar 3. 1 Alur Penelitian**

*Sumber: Penulis, 2019*

***“Halaman ini sengaja dikosongkan”***

## **BAB IV**

### **ANALISA DAN PEMBAHASAN**

#### **4.1 Gambaran Umum Wilayah Penelitian**

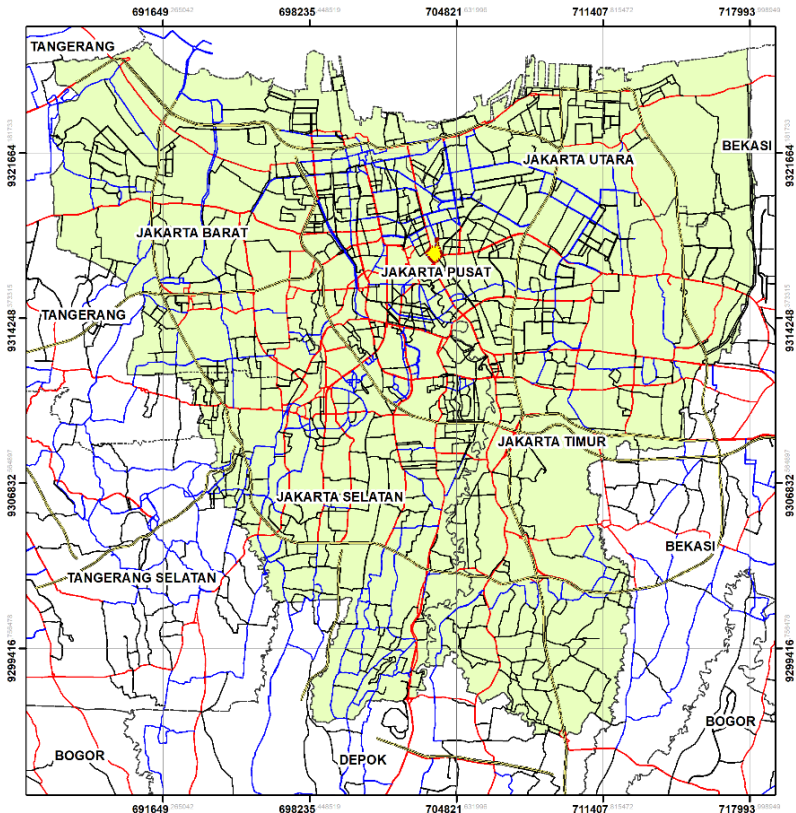
##### **4.1.1 Wilayah Administrasi Penelitian**

Kawasan Senen dalam penelitian ini masuk ke dalam administrasi wilayah Kelurahan Senen, Kecamatan Senen, Kota Jakarta Pusat. Berikut ini merupakan batas administrasi Kawasan Senen, Jakarta.

- Sebelah Utara : Jalan Senen Raya 4 dan Jalan Gunung Sahari
- Sebelah Selatan : Jalan Kramat Bunder
- Sebelah Timur : Jalan Bungur Besar
- Sebelah Barat : Jalan Senen Raya

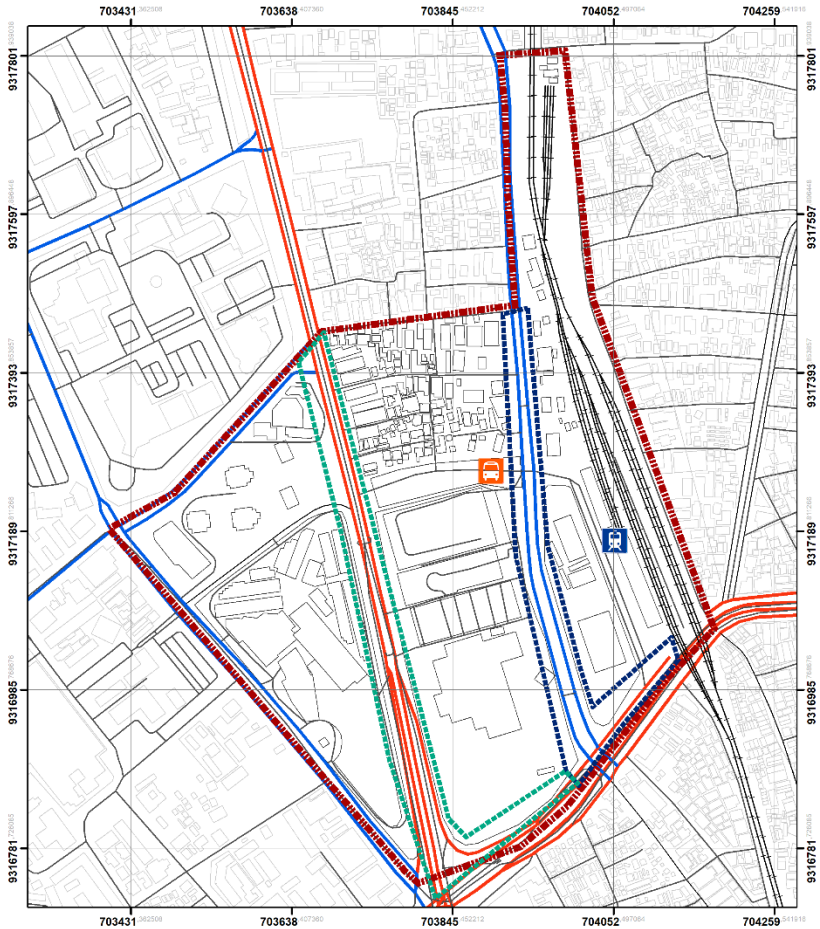
Dalam penelitian ini, delineasi batas wilayah penelitian berdasarkan sistem pengaturan blok dari Rencana Detail Tata Ruang (RDTR) dan Peraturan Zonasi Kecamatan di DKI Jakarta, tepatnya di Kecamatan Senen, Kota Administrasi Jakarta Pusat, yaitu termasuk ke dalam blok nomor 02. Kawasan Senen yang menjadi wilayah penelitian memiliki luas 38,8 ha. Penelitian ini berfokus pada dua koridor, diantaranya koridor Jalan Pasar Senen sebagai koridor 1 dan Jalan Stasiun Senen sebagai koridor 2. Peta lokasi wilayah studi dapat dilihat pada Peta 4.1 berikut ini.

# Peta 4. 1 Peta Provinsi DKI Jakarta



<p><b>PETA PROVINSI DKI JAKARTA</b></p> <p>Kualitas Kenyamanan Jalur Pedestrian di Kawasan Senen Berdasarkan Preferensi Pejalan Kaki</p>	<p><b>LEGENDA</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li> Batas Wilayah Provinsi DKI Jakarta</li> <li> Batas Wilayah Penelitian</li> <li> Jalan Tol Jakarta</li> <li> Jalan Arteri Primer Jakarta</li> <li> Jalan Kolektor Primer Jakarta</li> <li> Jalan Lokal Jakarta</li> </ul>	<p><b>INSET</b></p>
<p><b>SUMBER</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Kementerian PPN/Bappenas RI</li> <li>- Open Street Map</li> </ul>	<p><b>SKALA</b></p> <p>0 0.5 1 2 3 4 Miles</p> <p><b>1:170.000</b></p> <p>Coordinate System: WGS 1984 UTM Zone 48S Projection: Transverse Mercator Datum: WGS 1984</p>	<p>DEPARTEMEN PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA FAKULTAS TEKNIK SIPIL, PERENCANAAN, DAN KEBUMAHAN INSTITUT TEKNOLOGI SEPULUH NOPEMBER SURABAYA 2020</p>

## Peta 4. 2 Peta Batas Wilayah Penelitian



<p><b>PETA BATAS WILAYAH PENELITIAN</b></p>	<p><b>Legenda</b></p>	<p><b>INSET PETA</b></p>
<p><b>KUALITAS KENYAMANAN JALUR PEDESTRIAN DI KAWASAN SENEN BERDASARKAN PREFERENSI PEJALAN KAKI</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li> Bangunan</li> <li> Distrikasi Wilayah</li> <li> Jalan Arteri Sekunder</li> <li> Jalan Kolektor Primer</li> <li> Jalan Lokal</li> <li> Jalur Kereta Api</li> <li> Terminal Bus</li> <li> Stasiun Kereta Api</li> <li> Koridor 1</li> <li> Koridor 2</li> </ul>	
<p>Sumber : - RDTRK - PZ DKI Jakarta - Open Street Map - Survey Primer</p>	<p>0 0,01750 0,035 0,07 0,105 0,14 Miles</p>	<p>DEPARTEMEN PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA FAKULTAS TEKNIK SIPIL, PERENCANAAN, DAN KEBUMAHAN INSTITUT TEKNOLOGI SEPULUH NOPEMBER SURABAYA 2020</p>
<p><b>Skala 1:5.000</b> Coordinate System: WGS 1984 UTM Zone 48S Projection: Transverse Mercator Datum: WGS 1984</p>		



#### 4.1.2 Jenis Penggunaan Lahan

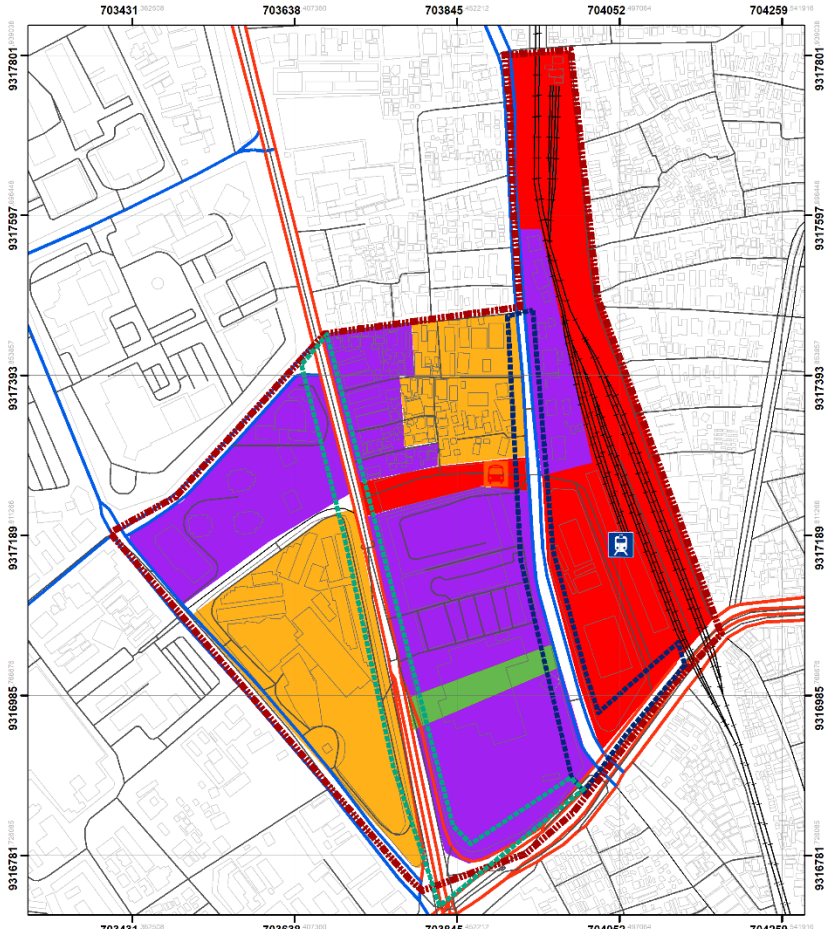
Jenis penggunaan lahan pada Kawasan Senen terbagi menjadi fungsi ruang terbuka hijau (RTH), perkantoran dan perdagangan jasa, fasilitas umum, serta campuran. Jenis penggunaan lahan paling besar di Kawasan Senen adalah perkantoran dan perdagangan jasa dengan luas hingga 40,5 persen dari total luas wilayah, sedangkan penggunaan lahan seperti fasilitas umum dan campuran hanya memiliki luas 25,1 persen dan 21,5 persen dari total luas wilayah. Sementara itu, ruang terbuka hijau (RTH) hanya memiliki luas sebesar 1,8 persen dari total luas wilayah Kawasan Senen. Luas penggunaan lahan secara detail dapat dilihat pada tabel berikut.

**Tabel 4. 1 Luas Penggunaan Lahan di Kawasan Senen**

No.	Jenis Penggunaan Lahan	Luas (Ha)	Presentasi (%)
1	Perkantoran dan perdagangan jasa	15,72	40,5
2	Fasilitas Umum	9,75	25,1
3	Campuran	8,37	21,5
4	RTH	0,68	1,8
	<b>Total Luas Wilayah</b>	<b>38,82</b>	<b>100</b>

*Sumber: Hasil Analisis, 2019*

# Peta 4. 3 Peta Jenis Penggunaan Lahan Kawasan Senen



<p><b>PETA PENGGUNAAN LAHAN WILAYAH PENELITIAN</b></p> <p><b>KUALITAS KENYAMANAN JALUR PEDESTRIAN DI KAWASAN SENEN BERDASARKAN PREFERENSI PEJALAN KAKI</b></p> <p>Sumber : RDTRK PZ DKI Jakarta                  - Open Street Map                  - Survei Primer</p>		<p><b>Legenda</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li> Bangunan</li> <li> Delimitasi Wilayah</li> <li> Jalan Arteri Sekunder</li> <li> Jalan Kolektor Primer</li> <li> Jalan Lokal</li> <li> Jalur Kereta Api</li> <li> Terminal Bus</li> <li> Stasiun Kereta Api</li> <li> Koridor 1</li> <li> Koridor 2</li> <li> Persebaran Jasa dan Perkotaan</li> <li> Fasilitas Umum</li> <li> Campuran</li> <li> RTH</li> </ul>	<p><b>INSET PETA</b></p> <p>Wilayah Penelitian</p>
<p><b>Skala 1:5.000</b>                  Coordinate System: WGS 1984 UTM Zone 48S                  Projection: Transverse Mercator                  Datum: WGS 1984</p>		<p>DEPARTEMEN PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA                  FAKULTAS TEKNIK SIPIL, PERENCANAAN, DAN KEBUMIHAN                  INSTITUT TEKNOLOGI SEPULUH NOPEMBER SURABAYA                  2020</p>	

### 4.1.3 Transportasi di Wilayah Penelitian

#### 4.1.3.1 Kondisi Lalu Lintas di Wilayah Penelitian

Wilayah penelitian Kawasan Senen dilewati oleh dua jalan arteri sekunder dan satu jalan kolektor primer, diantaranya Jalan Pasar Senen dan Jalan Kramat Bunder sebagai jalan arteri sekunder, serta Jalan Stasiun Senen sebagai jalan kolektor primer. Jalan Pasar Senen memiliki panjang 972 meter dengan lebar 22 meter yang menghubungkan beberapa wilayah komersial, seperti Pasar Senen Jaya dan Mall Plaza Atrium. Sedangkan, Jalan Kramat Bunder memiliki panjang 490 meter dengan lebar 25 meter yang menghubungkan beberapa wilayah, seperti Pasar Senen Jaya dan Stasiun Pasar Senen.

Sebagai kawasan yang berfungsi sebagai kawasan komersial dan pusat kegiatan sekunder di DKI Jakarta, Kawasan Senen memiliki karakteristik tarikan yang sangat tinggi, sehingga menyebabkan kemacetan di beberapa titik persimpangan jalan.



(a)

(b)

**Gambar 4. 1 (a) Kondisi lalu lintas Jalan Kramat Bunder dan  
Gambar 4. 2 (b) Kondisi lalu lintas Jalan Pasar Senen**

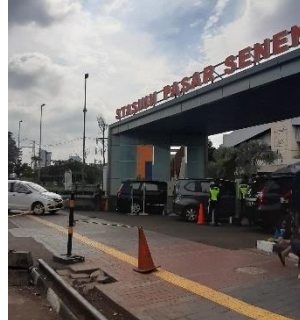
*Sumber: Dokumentasi Pribadi, 2020*

#### 4.1.3.2 Kondisi Transportasi Umum di Wilayah Penelitian

Saat ini Kawasan Senen dilayani oleh empat moda transportasi umum, yaitu Angkutan Kota (Angkot), Bus Transjakarta, dan Bus Feeder Metrotrans di terminal Pasar Senen serta KRL Commuterline Jabodetabek di Stasiun Pasar Senen.



(a)



(b)

**Gambar 4. 3 (a) Angkutan kota dan Bus Transjakarta dan Gambar 4. 4 (b) Stasiun Pasar Senen**

*Sumber: Dokumentasi Pribadi, 2020*

#### **4.1.4 Kondisi Jalur Pedestrian di Wilayah Penelitian**

##### **4.1.4.1 Kondisi Fisik**

###### **A. Material Penyusun Jalur Pedestrian**

Jalur pedestrian di wilayah penelitian disusun dengan menggunakan material berupa beton dan paving. Material beton digunakan pada jalur pedestrian di sepanjang Jalan Stasiun Senen, sedangkan material paving digunakan pada jalur pedestrian di sepanjang Jalan Pasar Senen.



(a)



(b)

**Gambar 4. 5 (a) Jalur Pedestrian Material Beton dan  
Gambar 4.6 (b) Jalur Pedestrian Material Paving**

*Sumber: Dokumentasi Pribadi, 2020*

## **B. Dimensi Jalur Pedestrian**

Pedestrian di wilayah penelitian memiliki lebar jalur yang berbeda-beda mulai dari 1-4 meter. Lebar jalur 1-2 meter terdapat pada jalur pedestrian di sepanjang Jalan Pasar Senen, sedangkan lebar jalur 3-4 meter terdapat pada jalur pedestrian di sepanjang Jalan Stasiun Senen.



**Gambar 4. 7 Lebar Jalur Pedestrian di Wilayah Penelitian**

*Sumber: Dokumentasi Pribadi, 2020*

### C. Kebersihan Jalur Pedestrian

Kebersihan dapat dilihat dari keberadaan sampah di sepanjang jalur pedestrian di wilayah penelitian. Berdasarkan pengamatan, keberadaan sampah di jalur pedestrian di wilayah penelitian sangat jarang terlihat, tetapi di beberapa titik terlihat sampah yang berserakan, seperti di daerah pasar dan lokasi yang terdapat PKL.

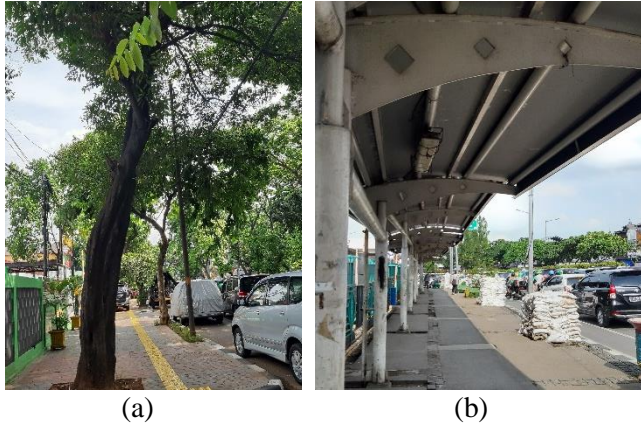


**Gambar 4. 8 Kondisi Kebersihan Jalur Pedestrian di Wilayah Penelitian**

*Sumber: Dokumentasi Pribadi, 2020*

### D. Peneduhan Jalur Pedestrian

Peneduhan jalur pedestrian di wilayah penelitian berupa vegetasi atau pepohonan dan kanopi. Peneduhan berupa vegetasi dapat ditemui di jalur pedestrian sepanjang Jalan Stasiun Senen, sedangkan peneduhan berupa kanopi dapat ditemui di di jalur pedestrian sepanjang Jalan Kramat Bunder dan sebagian Jalan Stasiun Senen.



**Gambar 4. 9 (a) Peneduhan Vegetasi di Jalur Pedestrian dan Gambar 4. 10 (b) Peneduhan Kanopi di Jalur Pedestrian**

*Sumber: Dokumentasi Pribadi, 2019*

#### **E. Fasilitas Pendukung Jalur Pedestrian**

Fasilitas pendukung jalur pedestrian terdiri dari pertandaan (*signage*), lampu penerangan, dan perabotan luar (tempat sampah, pot bunga, dan tempat duduk).

Pertandaan (*signage*) di jalur pedestrian wilayah penelitian, diantaranya tanda dilarang parkir dan berhenti serta tanda pemberhentian bus (*halte*). Pertandaan di wilayah penelitian terletak di luar jalur pedestrian dan di lampu penerangan, sehingga tidak menghambat arus pejalan kaki. Sebagian besar pertandaan memiliki kondisi yang baik, namun masih terdapat beberapa yang sudah pudar dan tertutup pepohonan.



**Gambar 4. 11 Kondisi Pertandaan (*Signage*) di Wilayah Penelitian**

*Sumber: Dokumentasi Pribadi, 2019*

Lampu penerangan untuk pejalan kaki di jalur pedestrian wilayah penelitian hanya terletak di jalur pedestrian di sepanjang Jalan Pasar Senen. Sebagian besar lampu penerangan lain berupa lampu jalan untuk kendaraan.



**Gambar 4. 12 Lampu Penerangan di Jalur Pedestrian wilayah penelitian**

*Sumber: Dokumentasi Pribadi, 2019*

Perabotan luar di jalur pedestrian wilayah penelitian hanya berupa tempat sampah dan pot bunga. Letak tempat sampah dan pot bunga di jalur pedestrian wilayah penelitian hanya ada di beberapa titik saja.





(a)

(b)

**Gambar 4. 13 (a) Tempat Sampah di Jalur Pedestrian dan Gambar 4. 14 (b) Pot Bunga di Jalur Pedestrian**

*Sumber: Dokumentasi Pribadi, 2019*

#### **F. Fasilitas Penyebrangan Pejalan Kaki**

Terdapat 11 (sebelas) *zebracross* dan 2 (dua) Jembatan Penyebrangan Orang (JPO) di wilayah penelitian. Fasilitas JPO hanya terdapat di Jalan Pasar Senen dengan salah satu JPO adalah penghubung antara Pasar Senen Jaya dengan Plaza Atrium, sehingga di dalamnya berupa kios pedagang.

Beberapa ruas di sepanjang jalan Stasiun Senen tidak terdapat *zebracross*, padahal ruas jalan tersebut banyak dilewati orang untuk menyebrang.



(a)



(b)

**Gambar 4. 15 (a) Zebracross di Wilayah Penelitian dan Gambar 4. 16 (b) Jembatan Penyebrangan Orang (JPO)**

*Sumber: Dokumentasi Pribadi, 2019*

#### **G. Fasilitas Penyanggah Disabilitas**

Fasilitas penyangang disabilitas di jalur pedestrian wilayah penelitian berupa *guiding block* dan akses untuk kursi roda. Beberapa *guiding block* sudah terpasang di jalur pedestrian sepanjang Jalan Stasiun Senen. Namun, beberapa kondisinya sudah banyak yang rusak dan terhalang oleh parkir kendaraan serta barang dagangan pasar, sedangkan di jalur pedestrian sepanjang Jalan Pasar Senen masih belum terdapat *guiding block* untuk penyangang tunanetra.



**Gambar 4. 17 Guiding Block di Jalur Pedestrian Wilayah Penelitian**

*Sumber: Dokumentasi Pribadi, 2019*

#### **4.1.4.2 Kondisi Non-Fisik**

##### **A. Interaksi Sosial di Jalur Pedestrian**

Adanya fasilitas perdagangan dan jasa berupa pasar dan pedagang kaki lima (PKL) di wilayah penelitian membuat adanya daya tarik untuk masyarakat maupun pejalan kaki berinteraksi. Berdasarkan pengamatan, interaksi sosial tersebut terjadi pada pagi hari sampai sore hari, terutama sepanjang jalur pedestrian yang ditempati oleh pedagang kaki lima atau pasar. Aktivitas lain adalah tempat berkumpulnya ojek daring yang menunggu penumpang dari Stasiun Pasar Senen.



**Gambar 4. 18 Interaksi Sosial di Jalur Pedestrian**

*Sumber: Dokumentasi Pribadi, 2019*

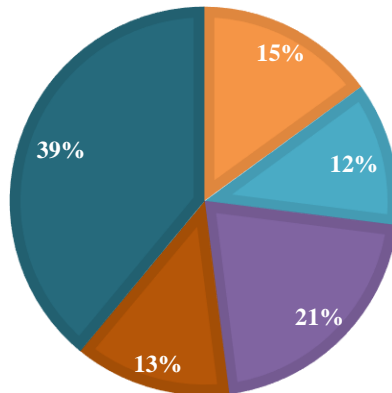
#### 4.1.5 Karakteristik Pejalan Kaki Wilayah Penelitian

##### 4.1.5.1 Jenis Pekerjaan Pejalan Kaki di Wilayah Studi

Jenis pekerjaan pejalan kaki yang melewati jalur pedestrian wilayah studi dapat dilihat pada grafik berikut ini:

### JENIS PEKERJAAN

■ Pelajar/Mahasiswa 
 ■ PNS 
 ■ Swasta 
 ■ Wiraswasta 
 ■ Lain-lain



**Gambar 4. 19 Grafik Jenis Pekerjaan Pejalan Kaki di Wilayah Studi**

*Sumber: Survei Primer, 2019*

Pada grafik di atas, dapat dilihat bahwa sebagian besar jenis pekerjaan pejalan kaki yang melewati jalur pedestrian di wilayah studi adalah pekerjaan selain pelajar/mahasiswa, PNS, Swasta, maupun Wiraswasta.

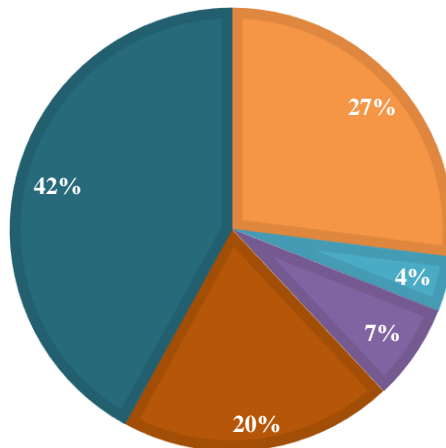
Pekerjaan tersebut bervariasi, diantaranya pedagang, bartender, dan sebagainya.

#### 4.1.5.2 Frekuensi Pejalan Kaki Melewati Jalur Pedestrian di Wilayah Studi

Frekuensi pejalan kaki melewati jalur pedestrian di wilayah studi dalam satu minggu dapat dilihat pada grafik di bawah ini:

##### FREKUENSI PEJALAN KAKI DALAM SEMINGGU

- Pertama Kali
- Sekali (1x)
- Tiga Kali (3x)
- Lima Kali (5x)
- Lebih dari Lima Kali (>5x)



**Gambar 4. 20 Grafik Frekuensi Pejalan Kaki dalam Seminggu**

*Sumber: Survei Primer, 2019*

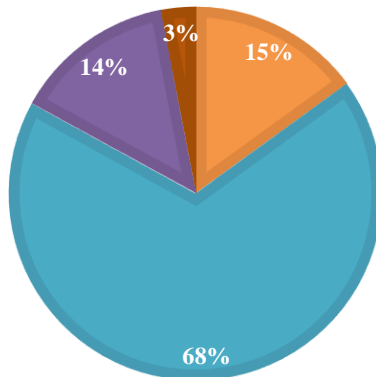
Pada grafik di atas, dapat dilihat bahwa sebagian besar pejalan kaki melewati jalur pedestrian di wilayah studi lebih dari lima kali dalam seminggu, bahkan hampir setiap hari.

#### 4.1.5.3 Waktu Perjalanan Pejalan Kaki di Wilayah Studi

Waktu perjalanan pejalan kaki saat melewati jalur pedestrian di wilayah studi dapat dilihat pada grafik di bawah ini:

**WAKTU PERJALANAN PEJALAN KAKI**

■ Pagi (04.01-10.00)	■ Siang (12.01-15.00)
■ Sore (15.05-18.00)	■ Malam (18.00-04.00)



**Gambar 4. 21 Grafik Waktu Perjalanan Pejalan Kaki di Wilayah Studi**

*Sumber: Survei Primer, 2019*

Pada grafik di atas, dapat dilihat bahwa sebagian besar pejalan kaki melewati jalur pedestrian di wilayah studi pada siang hari atau pada sekitar pukul 12.00 – 15.00 WIB.

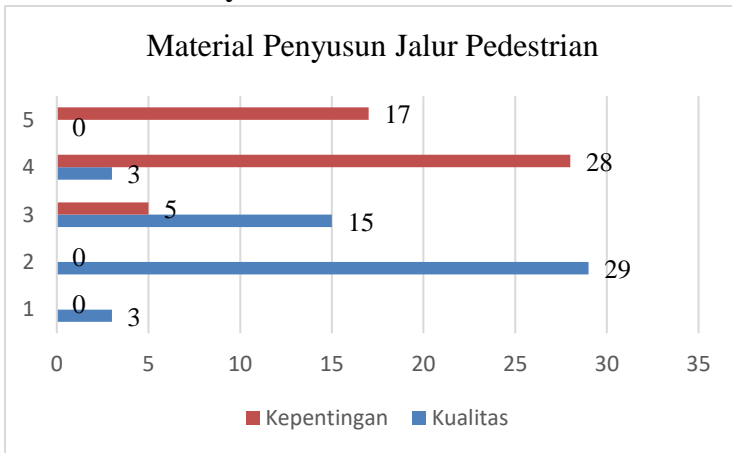
#### **4.2 Analisa dan Pembahasan**

Dalam mengidentifikasi kualitas kenyamanan dan tingkat kepentingan kualitas kenyamanan jalur pedestrian di Kawasan Senen, satu kawasan dibagi menjadi dua koridor. Pembagian koridor tersebut didasari oleh perbedaan karakteristik jalur pedestrian pada masing-masing koridor. Identifikasi kualitas kenyamanan jalur pedestrian

menggunakan skala likert pada masing-masing variabel dengan jumlah 50 responden tiap koridor.

Berikut ini adalah penilaian tingkat kualitas kenyamanan dan tingkat kepentingan kualitas kenyamanan dari 50 responden pada koridor 1 atau Jalan Pasar Senen.

#### A. Material Penyusun Jalur Pedestrian

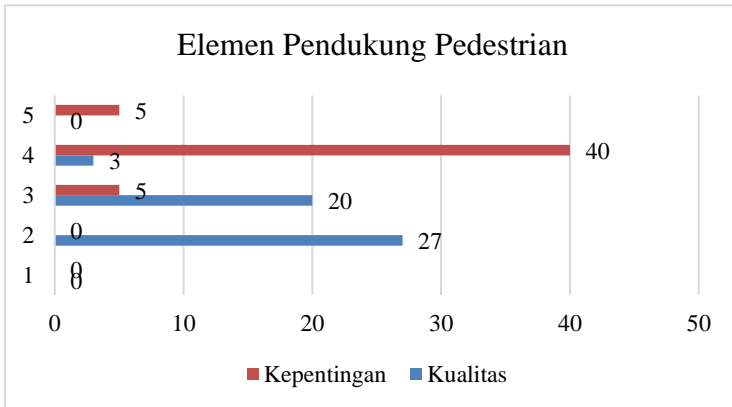


**Gambar 4. 22 Grafik Penilaian Responden Variabel Material Penyusun Jalur Pedestrian Koridor 1**

*Sumber: Hasil Analisa, 2020*

Pada grafik di atas, dapat dilihat bahwa penilaian responden terhadap tingkat kualitas kenyamanan jalur pedestrian di koridor 1 untuk variabel material penyusun cenderung buruk, yaitu sebagian besar memilih nilai 2 dan 3, sedangkan pada tingkat kepentingan kualitas kenyamanan cenderung penting, yaitu sebagian besar memilih nilai 4 dan 5.

## B. Elemen Pendukung Jalur Pedestrian

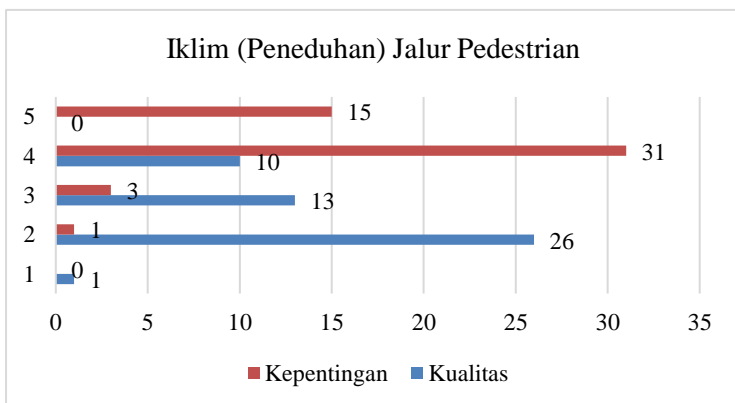


**Gambar 4. 23 Grafik Penilaian Responden Variabel Elemen Pendukung Jalur Pedestrian Koridor 1**

*Sumber: Hasil Analisa, 2020*

Pada grafik di atas, dapat dilihat bahwa penilaian responden terhadap tingkat kualitas kenyamanan jalur pedestrian di koridor 1 untuk variabel elemen pendukung cenderung buruk, yaitu sebagian besar memilih nilai 2 dan 3, sedangkan pada tingkat kepentingan kualitas kenyamanan cenderung penting, yaitu Sebagian memilih nilai 4.

## C. Peneduhan Jalur Pedestrian

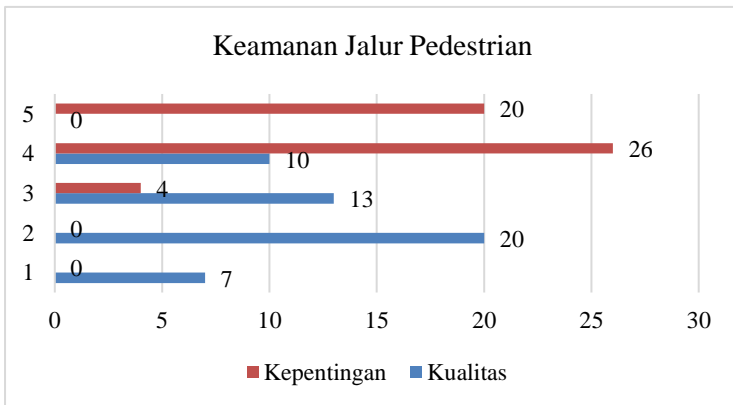


#### Gambar 4. 24 Grafik Penilaian Responden Variabel Iklim (Peneduhan) Jalur Pedestrian Koridor 1

Sumber: Hasil Analisa, 2020

Pada grafik di atas, dapat dilihat bahwa penilaian responden terhadap tingkat kualitas kenyamanan jalur pedestrian di koridor 1 untuk variabel iklim (peneduhan) cenderung buruk, yaitu sebagian besar memilih nilai 2, sedangkan pada tingkat kepentingan kualitas kenyamanan cenderung penting, yaitu sebagian besar memilih nilai 4.

#### D. Keamanan Jalur Pedestrian



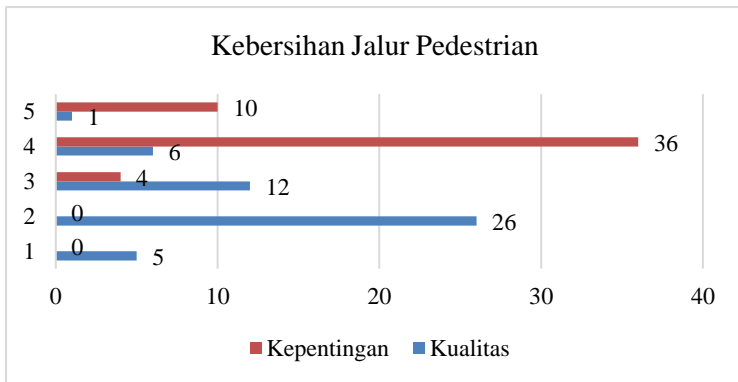
#### Gambar 4. 25 Grafik Penilaian Responden Variabel Keamanan Jalur Pedestrian Koridor 1

Sumber: Hasil Analisa, 2020

Pada grafik di atas, dapat dilihat bahwa penilaian responden terhadap tingkat kualitas kenyamanan jalur pedestrian di koridor 1 untuk variabel keamanan memiliki variasi penilaian yang cukup besar, tetapi sebagian besar menilai buruk, sedangkan pada tingkat kepentingan kualitas kenyamanan cenderung penting, yaitu sebagian besar memilih nilai 4 dan 5.



## E. Kebersihan Jalur Pedestrian

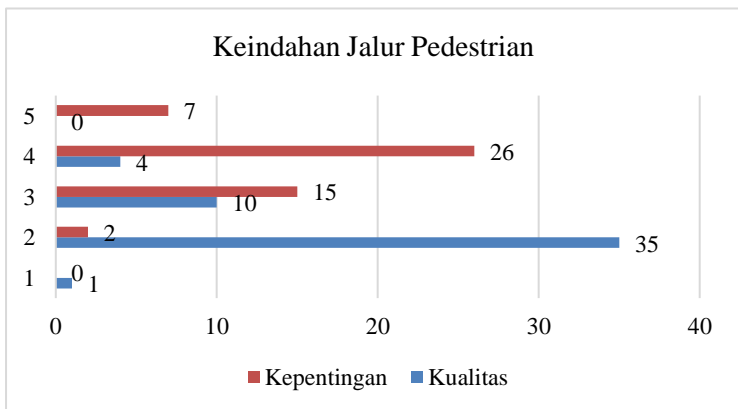


**Gambar 4. 26 Grafik Penilaian Responden Variabel Kebersihan Jalur Pedestrian Koridor 1**

*Sumber: Hasil Analisa, 2020*

Pada grafik di atas, dapat dilihat bahwa penilaian responden terhadap tingkat kualitas kenyamanan jalur pedestrian di koridor 1 untuk variabel kebersihan cenderung buruk, yaitu sebagian besar memilih nilai 2, sedangkan pada tingkat kepentingan kualitas kenyamanan cenderung penting, yaitu sebagian besar memilih nilai 4.

## F. Keindahan Jalur Pedestrian

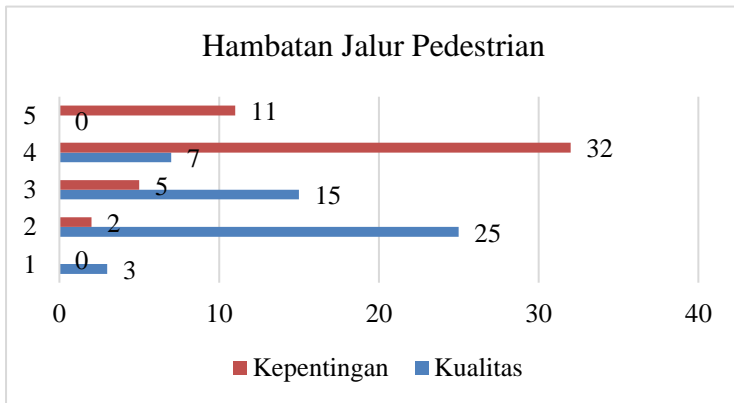


### Gambar 4. 27 Grafik Penilaian Responden Variabel Keindahan Jalur Pedestrian Koridor 1

Sumber: Hasil Analisa, 2020

Pada grafik di atas, dapat dilihat bahwa penilaian responden terhadap tingkat kualitas kenyamanan jalur pedestrian di koridor 1 untuk variabel keindahan cenderung buruk, yaitu sebagian besar memilih nilai 2, sedangkan pada tingkat kepentingan kualitas kenyamanan cenderung penting, yaitu sebagian besar memilih nilai 4.

#### G. Hambatan Jalur Pedestrian

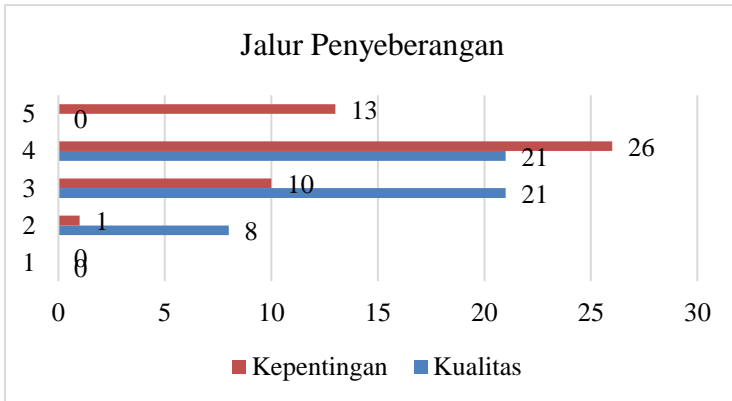


### Gambar 4. 28 Grafik Penilaian Responden Variabel Hambatan Jalur Pedestrian Koridor 1

Sumber: Hasil Analisa, 2020

Pada grafik di atas, dapat dilihat bahwa penilaian responden terhadap tingkat kualitas kenyamanan jalur pedestrian di koridor 1 untuk variabel keindahan cenderung cukup buruk, yaitu sebagian besar memilih nilai 2 dan 3, sedangkan pada tingkat kepentingan kualitas kenyamanan cenderung penting, yaitu sebagian besar memilih nilai 4.

## H. Jalur Penyeberangan Pejalan Kaki

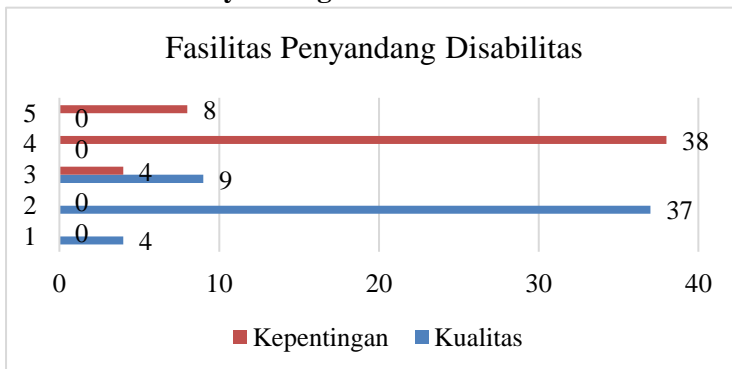


**Gambar 4. 29 Grafik Penilaian Responden Variabel Jalur Penyeberangan Pejalan Kaki Koridor 1**

*Sumber: Hasil Analisa, 2020*

Pada grafik di atas, dapat dilihat bahwa penilaian responden terhadap tingkat kualitas kenyamanan jalur pedestrian di koridor 1 untuk variabel jalur penyeberangan pejalan kaki cenderung baik, yaitu sebagian besar memilih nilai 3 dan 4 dengan jumlah yang sama, sedangkan pada tingkat kepentingan kualitas kenyamanan cenderung penting, yaitu sebagian besar memilih nilai 4.

## I. Fasilitas Penyandang Disabilitas di Jalur Pedestrian

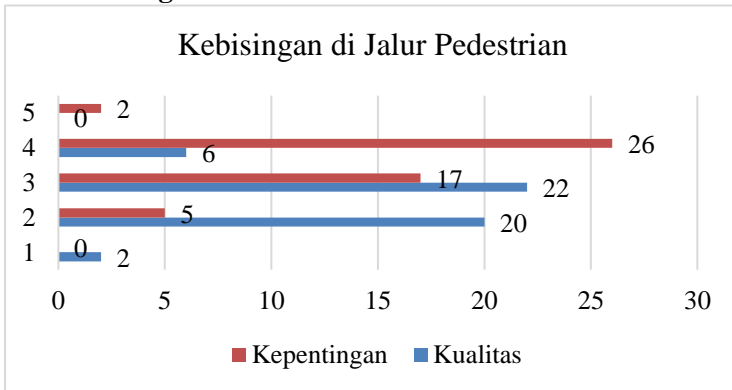


**Gambar 4. 30 Grafik Penilaian Responden Variabel Fasilitas Penyangg Disabilitas Jalur Pedestrian Koridor 1**

*Sumber: Hasil Analisa, 2020*

Pada grafik di atas, dapat dilihat bahwa penilaian responden terhadap tingkat kualitas kenyamanan jalur pedestrian di koridor 1 untuk variabel keindahan cenderung buruk, yaitu sebagian besar memilih nilai 2, sedangkan pada tingkat kepentingan kualitas kenyamanan cenderung penting, yaitu sebagian besar memilih nilai 4.

**J. Kebisingan di Jalur Pedestrian**

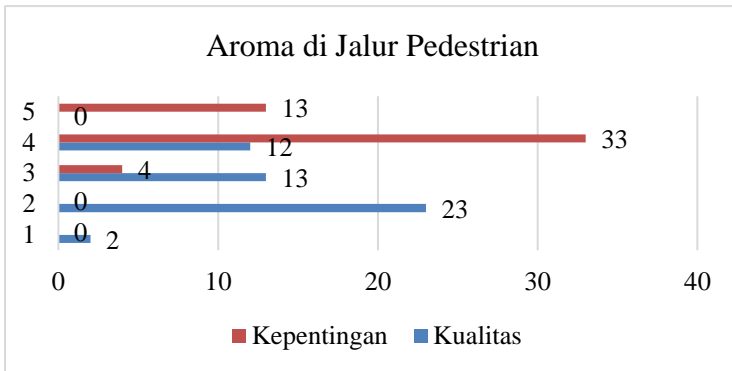


**Gambar 4. 31 Grafik Penilaian Responden Kebisingan Jalur Pedestrian Koridor 1**

*Sumber: Hasil Analisa, 2020*

Pada grafik di atas, dapat dilihat bahwa penilaian responden terhadap tingkat kualitas kenyamanan jalur pedestrian di koridor 1 untuk variabel kebisingan sebagian besar cukup, yaitu sebagian besar memilih nilai 3, tetapi banyak responden menilai buruk pada variabel ini. Sedangkan pada tingkat kepentingan kualitas kenyamanan cenderung penting, yaitu sebagian besar memilih nilai 4.

## K. Aroma di Jalur Pedestrian

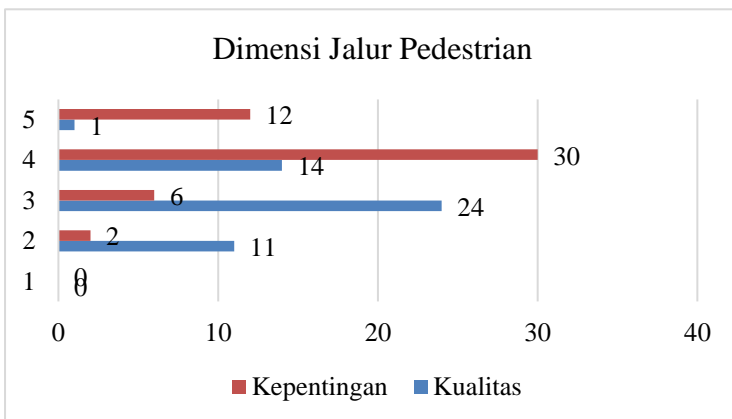


**Gambar 4. 32 Grafik Penilaian Responden Variabel Aroma Jalur Pedestrian Koridor 1**

*Sumber: Hasil Analisa, 2020*

Pada grafik di atas, dapat dilihat bahwa penilaian responden terhadap tingkat kualitas kenyamanan jalur pedestrian di koridor 1 untuk variabel keindahan cenderung buruk, yaitu sebagian besar memilih nilai 2, sedangkan pada tingkat kepentingan kualitas kenyamanan cenderung penting, yaitu sebagian besar memilih nilai 4.

## L. Dimensi Jalur Pedestrian

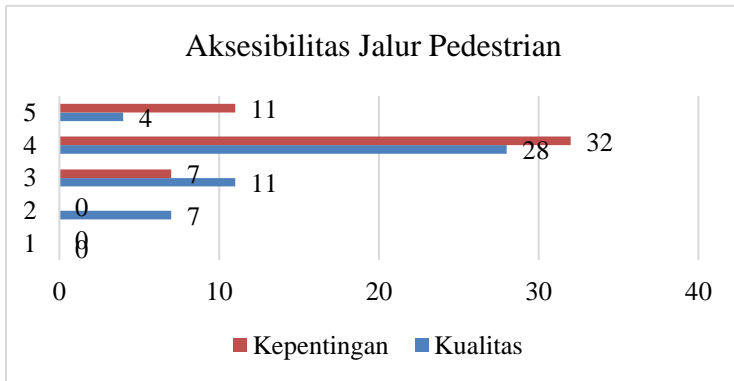


### Gambar 4. 33 Grafik Penilaian Responden Variabel Dimensi Jalur Pedestrian Koridor 1

Sumber: Hasil Analisa, 2020

Pada grafik di atas, dapat dilihat bahwa penilaian responden terhadap tingkat kualitas kenyamanan jalur pedestrian di koridor 1 untuk variabel elemen pendukung memiliki variasi penilaian yang cukup besar, tetapi sebagian besar menilai cukup, sedangkan pada tingkat kepentingan kualitas kenyamanan cenderung penting, yaitu sebagian besar memilih nilai 4.

#### M. Aksesibilitas Jalur Pedestrian



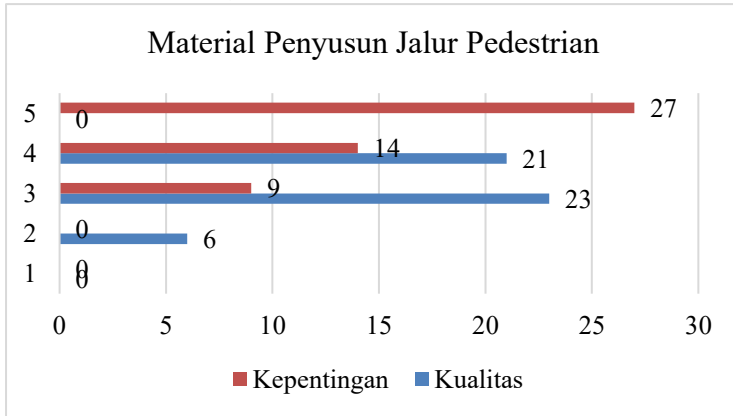
### Gambar 4. 34 Grafik Penilaian Responden Variabel Aksesibilitas Jalur Pedestrian Koridor 1

Sumber: Hasil Analisa, 2020

Pada grafik di atas, dapat dilihat bahwa penilaian responden terhadap tingkat kualitas kenyamanan jalur pedestrian di koridor 1 untuk variabel aksesibilitas jalur pedestrian cenderung baik, yaitu sebagian besar memilih nilai 4, sedangkan pada tingkat kepentingan kualitas kenyamanan cenderung penting, yaitu sebagian besar memilih nilai 4.

Berikut ini adalah penilaian tingkat kualitas kenyamanan dan tingkat kepentingan kualitas kenyamanan dari 50 responden pada koridor 2 atau Jalan Stasiun Senen.

#### A. Material Penyusun Jalur Pedestrian

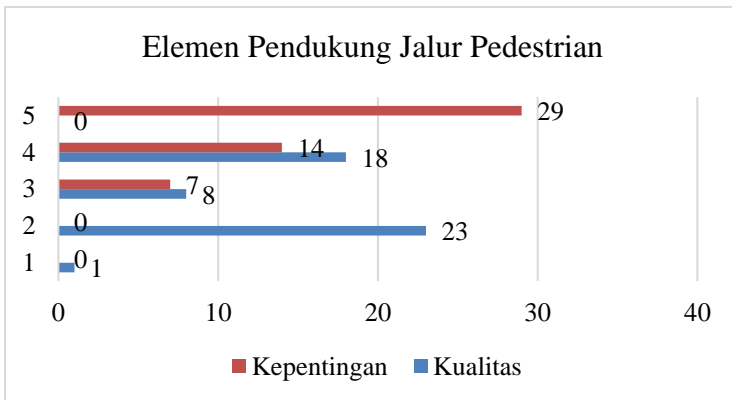


**Gambar 4. 35 Grafik Penilaian Responden Variabel Material Penyusun Jalur Pedestrian Koridor 2**

*Sumber: Hasil Analisa, 2020*

Pada grafik di atas, dapat dilihat bahwa penilaian responden terhadap tingkat kualitas kenyamanan jalur pedestrian di koridor 1 untuk variabel material penyusun cenderung cukup baik, yaitu sebagian besar memilih nilai 3 dan 4 dengan perbedaan jumlah responden yang tipis, sedangkan pada tingkat kepentingan kualitas kenyamanan cenderung sangat penting, yaitu sebagian besar memilih nilai 5.

## B. Elemen Pendukung Jalur Pedestrian

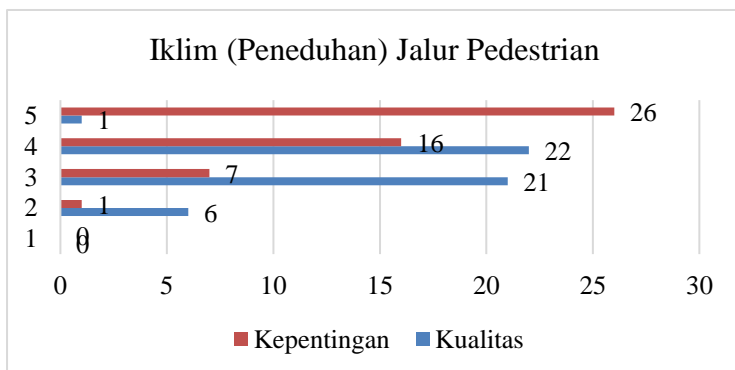


**Gambar 4. 36 Grafik Penilaian Responden Variabel Elemen Pendukung Jalur Pedestrian Koridor 2**

*Sumber: Hasil Analisa, 2020*

Pada grafik di atas, dapat dilihat bahwa penilaian responden terhadap tingkat kualitas kenyamanan jalur pedestrian di koridor 1 untuk variabel elemen pendukung cenderung buruk, yaitu sebagian besar memilih nilai 2, tetapi sebanyak 18 responden menilai baik variabel ini, sedangkan pada tingkat kepentingan kualitas kenyamanan cenderung sangat penting, yaitu Sebagian memilih nilai 5.

## C. Peneduhan Jalur Pedestrian



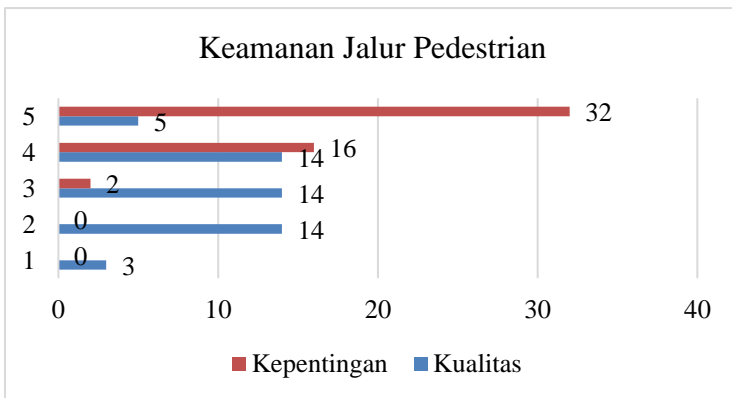


#### Gambar 4. 37 Grafik Penilaian Responden Variabel Iklim (Peneduhan) Jalur Pedestrian Koridor 2

Sumber: Hasil Analisa, 2020

Pada grafik di atas, dapat dilihat bahwa penilaian responden terhadap tingkat kualitas kenyamanan jalur pedestrian di koridor 1 untuk variabel iklim (peneduhan) sebagian besar memilih nilai 4 (baik) dan 3 (cukup), sedangkan pada tingkat kepentingan kualitas kenyamanan cenderung sangat penting, yaitu sebagian besar memilih nilai 5.

#### D. Keamanan Jalur Pedestrian

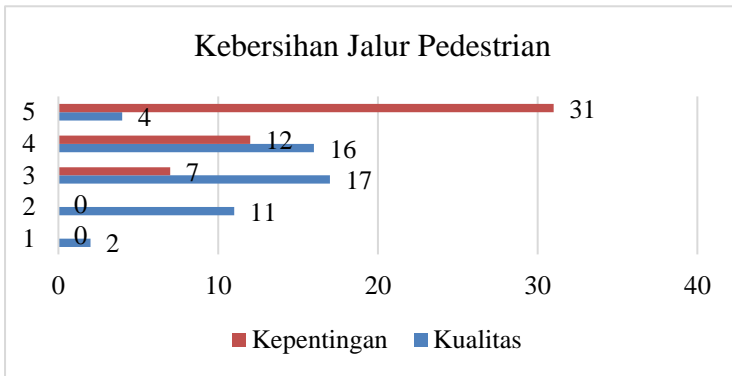


#### Gambar 4. 38 Grafik Penilaian Responden Variabel Keamanan Jalur Pedestrian Koridor 2

Sumber: Hasil Analisa, 2020

Pada grafik di atas, dapat dilihat bahwa penilaian responden terhadap tingkat kualitas kenyamanan jalur pedestrian di koridor 1 untuk variabel keamanan memiliki variasi penilaian yang cukup besar, yaitu pada nilai 4 (baik), 3 (cukup), dan 2 (buruk) pada jumlah responden yang sama, sedangkan pada tingkat kepentingan kualitas kenyamanan cenderung sangat penting, yaitu sebagian besar memilih nilai 5.

### E. Kebersihan Jalur Pedestrian

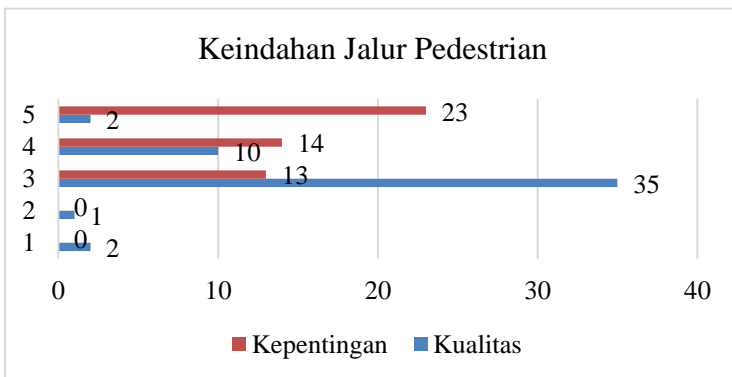


**Gambar 4. 39 Grafik Penilaian Responden Variabel Kebersihan Jalur Pedestrian Koridor 2**

*Sumber: Hasil Analisa, 2020*

Pada grafik di atas, dapat dilihat bahwa penilaian responden terhadap tingkat kualitas kenyamanan jalur pedestrian di koridor 1 untuk variabel kebersihan cenderung cukup dan baik, yaitu sebagian besar memilih nilai 3 dan 4, sedangkan pada tingkat kepentingan kualitas kenyamanan cenderung sangat penting, yaitu sebagian besar memilih nilai 5.

### F. Keindahan Jalur Pedestrian

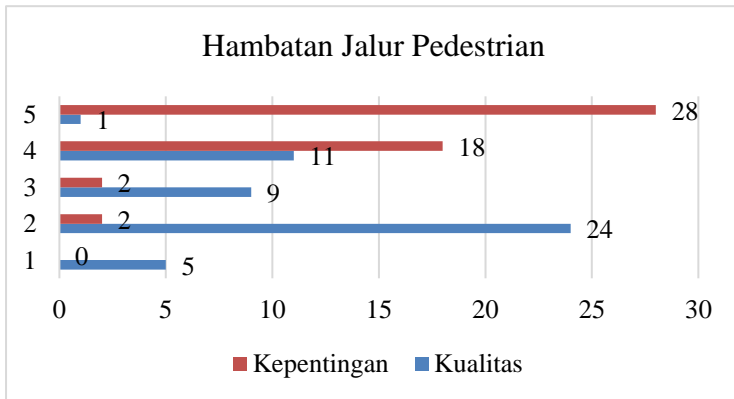


#### Gambar 4. 40 Grafik Penilaian Responden Variabel Keindahan Jalur Pedestrian Koridor 2

Sumber: Hasil Analisa, 2020

Pada grafik di atas, dapat dilihat bahwa penilaian responden terhadap tingkat kualitas kenyamanan jalur pedestrian di koridor 1 untuk variabel keindahan cenderung cukup, yaitu sebagian besar memilih nilai 3, sedangkan pada tingkat kepentingan kualitas kenyamanan cenderung sangat penting, yaitu sebagian besar memilih nilai 5.

#### G. Hambatan Jalur Pedestrian

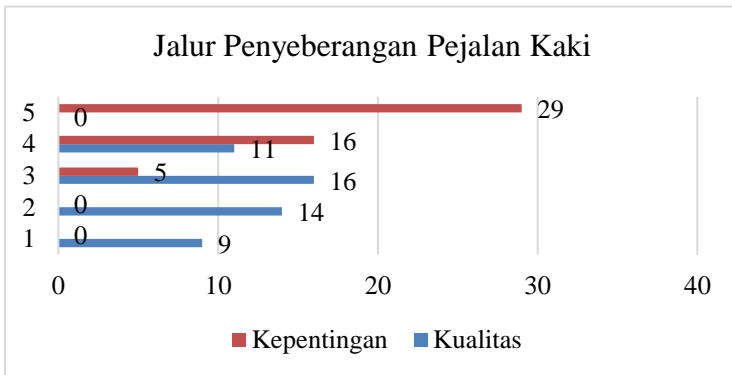


#### Gambar 4. 41 Grafik Penilaian Responden Variabel Hambatan Jalur Pedestrian Koridor 2

Sumber: Hasil Analisa, 2020

Pada grafik di atas, dapat dilihat bahwa penilaian responden terhadap tingkat kualitas kenyamanan jalur pedestrian di koridor 1 untuk variabel keindahan cenderung buruk, yaitu sebagian besar memilih nilai 2, sedangkan pada tingkat kepentingan kualitas kenyamanan cenderung sangat penting, yaitu sebagian besar memilih nilai 5.

## H. Jalur Penyeberangan Pejalan Kaki

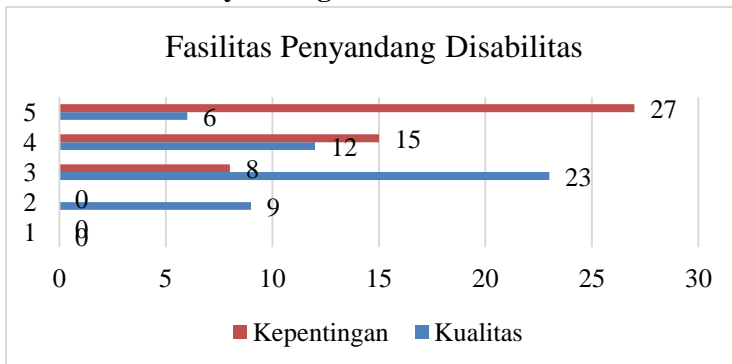


**Gambar 4. 42 Grafik Penilaian Responden Variabel Jalur Penyeberangan Pejalan Kaki Koridor 2**

*Sumber: Hasil Analisa, 2020*

Pada grafik di atas, dapat dilihat bahwa penilaian responden terhadap tingkat kualitas kenyamanan jalur pedestrian di koridor 1 untuk variabel jalur penyeberangan pejalan kaki cenderung cukup dan buruk, yaitu sebagian besar memilih nilai 3 dan 2 dengan sedikit perbedaan jumlah responden, sedangkan pada tingkat kepentingan kualitas kenyamanan cenderung sangat penting, yaitu sebagian besar memilih nilai 5.

## I. Fasilitas Penyandang Disabilitas di Jalur Pedestrian

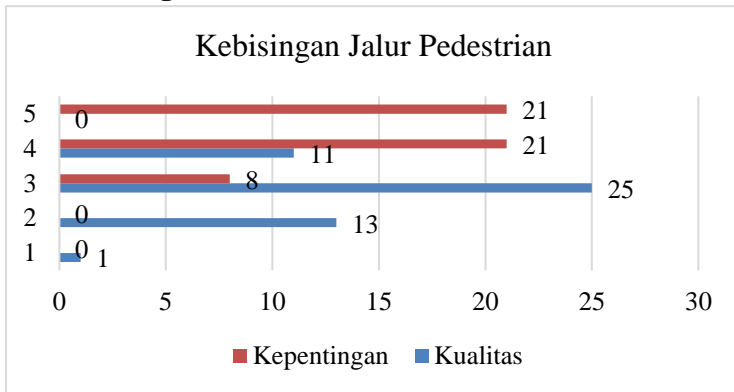


**Gambar 4. 43 Grafik Penilaian Responden Variabel Fasilitas Penyanggah Disabilitas Jalur Pedestrian Koridor 2**

*Sumber: Hasil Analisa, 2020*

Pada grafik di atas, dapat dilihat bahwa penilaian responden terhadap tingkat kualitas kenyamanan jalur pedestrian di koridor 1 untuk variabel keindahan cenderung cukup, yaitu sebagian besar memilih nilai 3, sedangkan pada tingkat kepentingan kualitas kenyamanan cenderung sangat penting, yaitu sebagian besar memilih nilai 5.

**J. Kebisingan di Jalur Pedestrian**

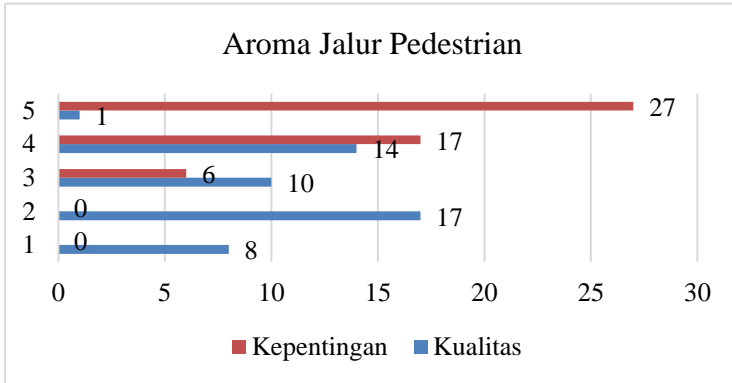


**Gambar 4. 44 Grafik Penilaian Responden Kebisingan Jalur Pedestrian Koridor 2**

*Sumber: Hasil Analisa, 2020*

Pada grafik di atas, dapat dilihat bahwa penilaian responden terhadap tingkat kualitas kenyamanan jalur pedestrian di koridor 1 untuk variabel kebisingan sebagian besar cukup, yaitu sebagian besar memilih nilai 3, sedangkan pada tingkat kepentingan kualitas kenyamanan cenderung penting dan sangat penting, yaitu jumlah responden yang sama memilih nilai 4 dan 5.

**K. Aroma di Jalur Pedestrian**

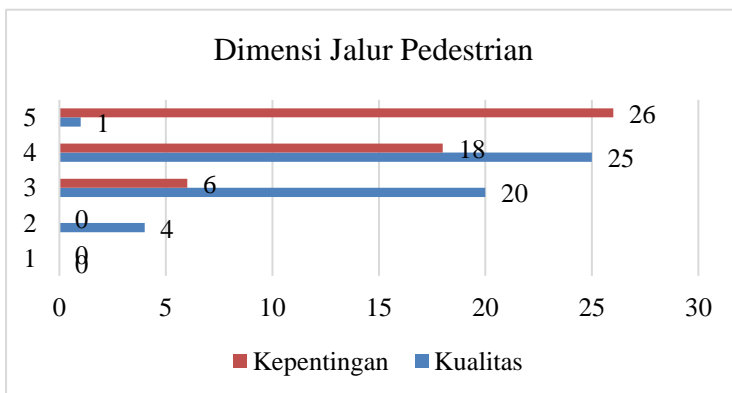


**Gambar 4. 45 Grafik Penilaian Responden Variabel Aroma Jalur Pedestrian Koridor 2**

*Sumber: Hasil Analisa, 2020*

Pada grafik di atas, dapat dilihat bahwa penilaian responden terhadap tingkat kualitas kenyamanan jalur pedestrian di koridor 1 untuk variabel keindahan buruk, yaitu sebagian besar memilih nilai 2, tetapi terdapat jumlah responden yang cukup besar memilih nilai 4, sedangkan pada tingkat kepentingan kualitas kenyamanan cenderung sangat penting, yaitu sebagian besar memilih nilai 5.

#### **L. Dimensi Jalur Pedestrian**

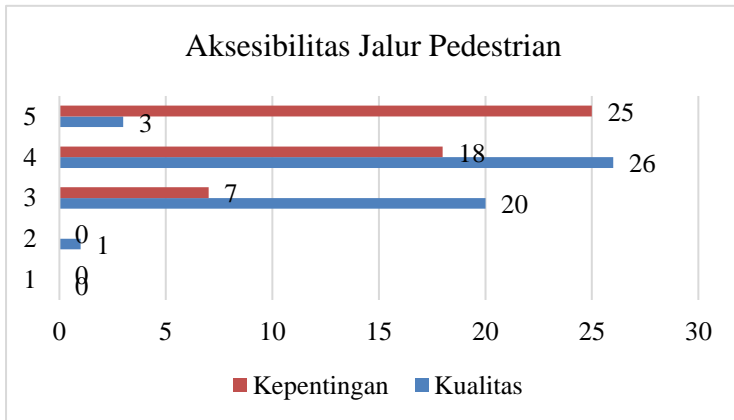


#### Gambar 4. 46 Grafik Penilaian Responden Variabel Dimensi Jalur Pedestrian Koridor 2

Sumber: Hasil Analisa, 2020

Pada grafik di atas, dapat dilihat bahwa penilaian responden terhadap tingkat kualitas kenyamanan jalur pedestrian di koridor 1 untuk variabel elemen pendukung cenderung baik, yaitu sebagian besar memilih nilai 4, sedangkan pada tingkat kepentingan kualitas kenyamanan cenderung sangat penting, yaitu sebagian besar memilih nilai 5.

#### M. Aksesibilitas Jalur Pedestrian



#### Gambar 4. 47 Grafik Penilaian Responden Variabel Aksesibilitas Jalur Pedestrian Koridor 2

Sumber: Hasil Analisa, 2020

Pada grafik di atas, dapat dilihat bahwa penilaian responden terhadap tingkat kualitas kenyamanan jalur pedestrian di koridor 1 untuk variabel aksesibilitas jalur pedestrian cenderung baik, yaitu sebagian besar memilih nilai 4, sedangkan pada tingkat kepentingan kualitas kenyamanan cenderung sangat penting, yaitu sebagian besar memilih nilai 5.

#### 4.2.1 Menganalisis Kualitas Kenyamanan Jalur Pedestrian di Kawasan Senen

Pada tabel 4.2 dan tabel 4.3 dapat dilihat hasil penilaian kualitas kenyamanan jalur pedestrian pada koridor 1 dan koridor 2 berdasarkan rumus perhitungan untuk skala likert.

**Tabel 4. 2 Penilaian Kualitas Kenyamanan Jalur Pedestrian Koridor 1**

Parameter	Jumlah Skor	Skor Hitung	Interpretasi	Opini Responden
Tingkat kualitas material lapisan permukaan penyusun jalur pedestrian	118	2,36	Kurang Baik	Masih banyak material jalur pedestrian yang terlepas, sehingga pejalan kaki harus berhati-hati dalam melangkah
Tingkat kualitas dan ketersediaan fasilitas pendukung jalur pedestrian	126	2,52	Kurang Baik	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Lampu penerangan tidak menyala saat malam, sehingga menjadi takut dan rawan saat melewati jalur pedestrian.</li> <li>- Tidak terdapat pot bunga dan bolar pengaman, sehingga mengurangi keamanan dan keindahan.</li> <li>- Tempat sampah tidak ditemui satu pun, sehingga banyak yang buang sampah sembarangan.</li> </ul>



Tingkat kualitas lebar jalur pedestrian	155	3,1	Cukup Baik	Lebar jalur pedestrian di ruas Jalan Pasar Senen tidak cukup lebar ditambah dengan arus pejalan kaki yang cukup tinggi membuat pejalan kaki kurang dapat melintas dengan nyaman. Namun, pejalan kaki yang melewati ruas Jalan Kramat Bunder menilai cukup baik pada lebar jalur pedestrian tersebut karena memiliki lebar yang cukup besar, sehingga tidak takut menabrak pejalan kaki lain saat berpapasan.
Ketersediaan dan tingkat kualitas peneduhan pada jalur pedestrian	132	2,64	Cukup Baik	Kanopi pada jalur pedestrian di ruas Jalan Kramat Bunder sangat membantu melindungi pejalan kaki dari panas sinar matahari di Jakarta, namun pada jalur pedestrian di ruas Jalan Pasar Senen tidak terdapat kanopi maupun vegetasi, sehingga membuat pejalan kaki terkena panas sinar matahari.
Tingkat kebersihan dari sampah dan	122	2,44	Kurang Baik	Sampah-sampah hasil bungkus makanan dan sampah yang sudah membusuk membuat

kotoran di jalur pedestrian				pejalan kaki melihat jalur pedestrian menjadi kurang nyaman, terutama di dekat area yang terdapat pedagang kaki lima.
Tingkat kualitas desain yang menarik di jalur pedestrian	117	2,34	Kurang Baik	Tidak terdapat desain yang menarik, karena hanya berupa beton dan batu yang disusun, sehingga terkesan biasa saja.
Tingkat keamanan pejalan kaki (dari kendaraan bermotor, pencurian, dan hal lain yang mengancam) di jalur pedestrian	126	2,52	Kurang Baik	Keamanan pejalan kaki di jalur pedestrian di Jalan Pasar Senen menurut beberapa responden sudah lebih aman dari sebelumnya karena terdapat Satpol PP yang berjaga. Namun, sebagian besar masih merasa tidak aman karena banyak ancaman pencopetan dan pelecehan, terutama pada saat malam hari karena lampu penerangan yang tidak berfungsi dengan baik.
Tingkat hambatan yang dihadapi oleh pejalan kaki (PKL, parkir	126	2,52	Kurang Baik	Hambatan yang paling banyak adalah dari pedagang kaki lima yang menjajakan dagangannya di badan jalur pedestrian. Selain itu, terdapat tenda dan tempat duduk bagi Satpol PP yang bertugas

motor, dsb)				serta karung-karung yang memakan badan jalur pedestrian, sehingga pejalan kaki harus menghindari hambatan tersebut.
Ketersediaan dan kualitas penyebrangan pejalan kaki serta kualitasnya.	163	3,26	Cukup Baik	Sudah terdapat jembatan penyeberangan orang (JPO) di ruas Jalan Pasar Senen, sehingga pejalan kaki yang ingin berpindah ke Plaza Atrium dapat menggunakan JPO tersebut. Namun, JPO yang terlalu terjal dan tinggi membuat pejalan kaki sedikit malas, sehingga terdapat pejalan kaki yang nekat menyeberangi jalan tidak menggunakan JPO.
Ketersediaan dan kualitas fasilitas untuk penyandang disabilitas	105	2,1	Kurang Baik	Tidak ditemukan fasilitas penyangga disabilitas, seperti <i>guiding block</i> dan akses untuk kursi roda,
Tingkat kualitas kebisingan pada jalur pedestrian	132	2,64	Cukup Baik	Suara dari mobil dan motor yang melintas serta alat konstruksi pembangunan gedung cukup membuat suara yang membuat tidak nyaman. Namun, karena

				sudah terbiasa, sebagian besar pejalan kaki menilai netral pada kebisingan.
Tingkat kualitas aroma pada jalur pedestrian	135	2,7	Cukup Baik	Aroma yang kurang sedap berasal dari asap kendaraan dan drainase di bawah jalur pedestrian. Namun, menurut pejalan kaki tidak terlalu mengganggu karena sudah terbiasa.
Tingkat kemudahan berpindah ke tempat lain memakai jalur pedestrian	179	3,58	Baik	Sebagian besar pejalan kaki berpendapat bahwa jalur pedestrian ini dapat menghubungkan ke beberapa tempat penting seperti terminal, halte, dan stasiun dengan mudah.

*Sumber: Hasil Analisa, 2020*

Berdasarkan hasil interpretasi dari skor perhitungan analisis *weight means score* pada tabel di atas, dapat dilihat bahwa sebagian besar variabel kenyamanan pada koridor 1 memiliki kualitas yang kurang baik, yaitu pada variabel material penyusun, elemen pendukung, kebersihan, desain, keamanan, tingkat hambatan dan ketersediaan fasilitas penyandang disabilitas. Hal tersebut dipengaruhi oleh bagian dari variabel tersebut yang tidak berfungsi dengan baik dan banyaknya hambatan seperti PKL, Satpol PP, dan kondisi jalur pedestrian yang kurang mendukung. Sedangkan untuk variabel dimensi, iklim (peneduhan), jalur penyeberangan, kebisingan, dan aroma memiliki kualitas cukup baik. Kualitas baik hanya dimiliki oleh variabel aksesibilitas.

**Tabel 4. 3 Penilaian Kualitas Kenyamanan Jalur  
Pedestrian Koridor 2**

<b>Parameter</b>	<b>Jumlah Skor</b>	<b>Indeks</b>	<b>Keterangan</b>	<b>Opini Responden</b>
Tingkat kualitas material lapisan permukaan penyusun jalur pedestrian	165	3,3	Cukup Baik	Material jalur pedestrian di Jalan Stasiun Senen memiliki tekstur yang halus dan sedikit berpola, tetapi sebagian pejalan kaki menganggap hal tersebut adalah biasa saja.
Tingkat kualitas dan ketersediaan fasilitas pendukung jalur pedestrian	143	2,86	Cukup Baik	Fasilitas pendukung, seperti tempat sampah, pot bunga, lampu penerangan, dan halte sudah dapat ditemui di beberapa titik di jalur pedestrian di Jalan Stasiun Senen. Namun, untuk kualitas masih standar karena jumlah fasilitas pendukung yang masih kurang banyak dan kondisi yang sudah mulai kurang baik.
Tingkat kualitas lebar jalur pedestrian	173	3,46	Baik	Lebar jalur pedestrian di Jalan Stasiun Senen sudah mampu mendukung jumlah pejalan kaki. Lebar sekitar 4 meter membuat pejalan kaki lebih leluasa dalam berjalan.
Ketersediaan dan tingkat kualitas peneduhan	168	3,36	Cukup Baik	Kanopi hanya terdapat di sebagian kecil jalur pedestrian dengan kondisi yang bolong-bolong, sedangkan sebagian besar

pada jalur pedestrian				peneduhan berasal dari vegetasi yang besar dan bayangannya mampu melindungi pejalan kaki dari panas sinar matahari, tetapi terdapat beberapa titik yang tidak tertutupi oleh vegetasi maupun kanopi, sehingga pejalan kaki merasa kepanasan saat melawati titik tersebut.
Tingkat kebersihan dari sampah dan kotoran di jalur pedestrian	159	3,18	Cukup Baik	Sampah di jalur pedestrian Jalan Stasiun Senen di dominasi oleh sampah dari sayur-sayuran pasar dan sampah plastik. Namun, sebagian besar ruas jalur pedestrian memiliki pasukan orange untuk menyapu dan membersihkan jalur pedestrian.
Tingkat kualitas desain yang menarik di jalur pedestrian	159	3,18	Cukup Baik	Desain jalur pedestrian yang memadukan warna merah dan abu-abu serta kuning cukup memperindah jalur pedestrian dan membuat suasana berjalan kaki tidak terlalu monoton.
Tingkat keamanan pejalan kaki (dari kendaraan bermotor, pencurian,	154	3,08	Cukup Baik	Menurut beberapa pejalan kaki, mereka sudah merasa cukup lebih aman daripada tahun-tahun sebelumnya karena sudah cukup ramai dan jalur pedestrian yang cukup lebar. Namun, terdapat

dan hal lain yang mengancam) di jalur pedestrian				kecemasan di beberapa titik, terutama pada titik tempat ojek daring berkumpul menunggu penumpang.
Tingkat hambatan yang dihadapi oleh pejalan kaki (PKL, parkir motor, dsb)	129	2,58	Kurang Baik	Hambatan yang terjadi lebih banyak disebabkan oleh pedagang kaki lima (PKL) yang menjajakan dagangannya di badan jalur pedestrian serta ojek daring dan motor lain yang parkir memakai badan jalur pedestrian.
Ketersediaan dan kualitas penyeberangan pejalan kaki serta kualitasnya.	129	2,58	Kurang Baik	Penyeberangan pejalan kaki hanya memanfaatkan <i>zebra cross</i> . Namun, di beberapa titik penyeberangan, tidak terdapat garis <i>zebra cross</i> , sehingga pejalan kaki harus lebih waspada saat menyeberang.
Ketersediaan dan kualitas fasilitas untuk penyandang disabilitas	165	3,3	Cukup Baik	<i>Guiding block</i> sudah tersusun dengan baik dan rapi sesuai dengan aturan, hanya saja terdapat beberapa <i>guiding block</i> yang terlepas dan terputus.
Tingkat kualitas kebisingan pada jalur pedestrian	146	2,92	Cukup Baik	Suara dari kendaraan bermotor tidak terlalu membuat kebisingan yang tinggi karena kendaraan yang melewati jalur pedestrian tidak terlalu banyak,

				sehingga pejalan kaki tidak terlalu merasa terganggu.
Tingkat kualitas aroma pada jalur pedestrian	133	2,66	Cukup Baik	Aroma di jalur pedestrian Jalan Stasiun Senen tidak terlalu mengganggu, hanya saja terdapat satu titik TPS yang menimbulkan aroma yang tak sedap.
Tingkat kemudahan berpindah ke tempat lain memakai jalur pedestrian	181	3,62	Baik	Sebagian besar pejalan kaki berpendapat bahwa jalur pedestrian ini dapat menghubungkan ke beberapa tempat penting seperti terminal, dan stasiun dengan mudah.

*Sumber: Hasil Analisa, 2020*

Berdasarkan hasil interpretasi dari skor perhitungan analisis *weight means score* pada tabel di atas, dapat dilihat bahwa sebagian besar variabel kenyamanan pada koridor 2 memiliki kualitas yang cukup baik, yaitu pada variabel material penyusun, elemen pendukung, iklim (peneduhan), kebersihan, desain, keamanan, ketersediaan fasilitas penyanggah disabilitas, kebisingan, dan aroma, sedangkan tingkat hambatan dan jalur penyeberangan memiliki nilai kurang baik. Hal tersebut dipengaruhi oleh banyaknya PKL yang masih menjajakan dagangannya di badan jalur pedestrian dan jalur penyeberangan yang tidak memiliki garis *zebra cross*. Kualitas baik hanya dimiliki oleh variabel aksesibilitas dan dimensi karena mampu mempermudah pergerakan pejalan kaki dengan baik.



#### 4.2.2 Mengidentifikasi Kepentingan Kualitas Kenyamanan Jalur Pedestrian di Kawasan Senen

Pada tabel 4.4 dan tabel 4.5 dapat dilihat hasil penilaian tingkat kepentingan kualitas kenyamanan jalur pedestrian pada koridor 1 dan koridor 2.

**Tabel 4. 4 Penilaian Kepentingan Kualitas Kenyamanan Jalur Pedestrian Koridor 1**

Parameter	Jumlah Skor	Indeks	Keterangan	Interpretasi
Tingkat kepentingan material lapisan permukaan penyusun jalur pedestrian	212	4,24	Sangat Penting	Permukaan jalur pedestrian yang baik sangat penting untuk mempermudah pejalan kaki saat berjalan.
Tingkat kepentingan dan ketersediaan fasilitas pendukung jalur pedestrian	200	4	Penting	Fasilitas pendukung jalur pedestrian penting, terutama pada lampu penerangan dan tempat sampah
Tingkat kepentingan lebar jalur pedestrian	202	4,04	Penting	Lebar jalur pedestrian dinilai penting untuk memperlancar arus pejalan kaki.
Ketersediaan dan tingkat kepentingan peneduhan pada jalur pedestrian	210	4,2	Penting	Peneduhan jalur pedestrian dinilai penting untuk melindungi pejalan kaki dari panas sinar matahari
Tingkat kebersihan dari sampah dan	206	4,12	Penting	Kebersihan jalur pedestrian dinilai penting untuk

kotoran di jalur pedestrian				memberikan kenyamanan secara visual untuk pejalan kaki.
Tingkat kepentingan desain yang menarik di jalur pedestrian	188	3,76	Penting	Desain jalur pedestrian yang menarik dinilai penting oleh pejalan kaki, namun sebagian masih menilai biasa saja dalam desain jalur pedestrian.
Tingkat keamanan pejalan kaki (dari kendaraan bermotor, pencurian, dan hal lain yang mengancam) di jalur pedestrian	216	4,32	Sangat Penting	Keamanan pejalan kaki di jalur pedestrian dinilai sangat penting untuk pejalan kaki karena berhubungan dengan nyawa pejalan kaki.
Tingkat hambatan yang dihadapi oleh pejalan kaki (PKL, parkir motor, dsb)	202	4,04	Penting	Hambatan jalur pedestrian dinilai penting oleh pejalan kaki karena beberapa hambatan, seperti PKL juga masih dibutuhkan oleh pejalan kaki.
Ketersediaan dan kepentingan penyebrangan pejalan kaki serta kepentingannya.	201	4,02	Penting	Jalur penyeberangan pejalan kaki dinilai penting bagi pejalan kaki agar dapat menyeberang dengan aman.
Ketersediaan dan kepentingan	204	4,08	Penting	Fasilitas penyandang disabilitas dinilai

fasilitas untuk penyandang disabilitas				penting terutama bagi pejalan kaki yang memiliki keterbatasan.
Tingkat kepentingan kebisingan pada jalur pedestrian	175	3,5	Penting	Kebisingan jalur pedestrian yang menarik dinilai penting oleh pejalan kaki, namun sebagian masih menilai biasa saja dalam kebisingan di jalur pedestrian karena merupakan hal yang lumrah.
Tingkat kepentingan aroma pada jalur pedestrian	209	4,18	Penting	Aroma pada jalur pedestrian dinilai penting oleh pejalan kaki agar dapat nyaman saat berjalan.
Tingkat kemudahan berpindah ke tempat lain memakai jalur pedestrian	204	4,08	Penting	Aksesibilitas pada jalur pedestrian dinilai penting oleh pejalan kaki untuk dapat berpindah tempat dengan mudah.

*Sumber: Hasil Analisa, 2020*

Berdasarkan hasil interpretasi dari skor perhitungan analisis *weight means score* pada tabel di atas, dapat dilihat bahwa sebagian besar pejalan kaki yang melewati koridor 1 menilai penting pada semua variabel, kecuali pada variabel material penyusun dan keamanan dengan nilai sangat penting karena behubungan langsung dengan kemudahan berjalan di pedestrian dan nyawa pejalan kaki di jalue pedestrian koridor 1.

**Tabel 4. 5 Penilaian Kepentingan Kualitas Kenyamanan Jalur Pedestrian Koridor 2**

<b>Parameter</b>	<b>Jumlah Skor</b>	<b>Indeks</b>	<b>Keterangan</b>	<b>Interpretasi</b>
Tingkat kualitas material lapisan permukaan penyusun jalur pedestrian	218	4,36	Sangat Penting	Permukaan jalur pedestrian yang baik sangat penting untuk mempermudah pejalan kaki saat berjalan.
Tingkat kualitas dan ketersediaan fasilitas pendukung jalur pedestrian	222	4,44	Sangat Penting	Fasilitas pendukung jalur pedestrian sangat penting, terutama pada lampu penerangan halte dan tempat sampah
Tingkat kualitas lebar jalur pedestrian	220	4,40	Sangat Penting	Lebar jalur pedestrian dinilai sangat penting untuk memperlancar arus pejalan kaki.
Ketersediaan dan tingkat kualitas peneduhan pada jalur pedestrian	217	4,34	Sangat Penting	Peneduhan jalur pedestrian dinilai sangat penting untuk melindungi pejalan kaki dari panas sinar matahari
Tingkat kebersihan dari sampah dan kotoran di jalur pedestrian	224	4,48	Sangat Penting	Kebersihan jalur pedestrian dinilai sangat penting untuk memberikan kenyamanan secara visual untuk pejalan kaki.
Tingkat kualitas desain yang	210	4,20	Penting	Desain jalur pedestrian yang menarik dinilai

menarik di jalur pedestrian				penting oleh pejalan kaki, namun sebagian masih menilai biasa saja dalam desain jalur pedestrian.
Tingkat keamanan pejalan kaki (dari kendaraan bermotor, pencurian, dan hal lain yang mengancam) di jalur pedestrian	230	4,60	Sangat Penting	Keamanan pejalan kaki di jalur pedestrian dinilai sangat penting untuk pejalan kaki karena berhubungan dengan nyawa pejalan kaki.
Tingkat hambatan yang dihadapi oleh pejalan kaki (PKL, parkir motor, dsb)	222	4,44	Sangat Penting	Hambatan jalur pedestrian dinilai penting oleh sangat pejalan kaki karena beberapa hambatan, seperti PKL juga masih dibutuhkan oleh pejalan kaki.
Ketersediaan dan kualitas penyebrangan pejalan kaki serta kualitasnya.	224	4,48	Sangat Penting	Jalur penyebrangan pejalan kaki dinilai sangat penting bagi pejalan kaki agar dapat menyeberang dengan aman.
Ketersediaan dan kualitas fasilitas untuk penyandang disabilitas	219	4,38	Sangat Penting	Fasilitas penyandang disabilitas dinilai sangat penting terutama bagi pejalan kaki yang memiliki keterbatasan.
Tingkat kualitas kebisingan pada	213	4,26	Sangat Penting	Kebisingan jalur pedestrian yang menarik

jalur pedestrian				dinilai sangat penting oleh pejalan kaki, namun sebagian masih menilai biasa saja dalam kebisingan di jalur pedestrian.
Tingkat kualitas aroma pada jalur pedestrian	221	4,42	Sangat Penting	Aroma pada jalur pedestrian dinilai sangat penting oleh pejalan kaki agar dapat nyaman saat berjalan.
Tingkat kemudahan berpindah ke tempat lain memakai jalur pedestrian	218	4,36	Sangat Penting	Aksesibilitas pada jalur pedestrian dinilai sangat penting oleh pejalan kaki untuk dapat berpindah tempat dengan mudah.

Sumber: Hasil Analisa, 2020

Berdasarkan hasil interpretasi dari skor perhitungan analisis *weight means score* pada tabel di atas, dapat dilihat bahwa sebagian besar pejalan kaki yang melewati koridor 2 menilai sangat penting pada semua variabel, kecuali variabel desain jalur pedestrian dengan nilai penting karena responden berpendapat bahwa desain belum menjadi kebutuhan yang dapat berpengaruh besar bagi pejalan kaki.

#### 4.2.3 Menganalisis Hubungan Antara Kualitas dengan Kepentingan Kenyamanan Jalur Pedestrian di Kawasan Senen

Proses analisa korelasi Kendall's tau pada penelitian ini menggunakan aplikasi statistika, yaitu *IBM SPSS Statistics 23*. Proses analisa korelasi Kendall's tau tidak memerlukan adanya uji validitas atau normalitas data karena merupakan analisis korelasi non-parametrik. Analisis ini digunakan untuk melihat hubungan korelasi (keterkaitan)

antara kualitas kenyamanan dengan kepentingan kenyamanan jalur pedestrian di Kawasan Senen. Analisis ini dibagi menjadi 2 koridor, yaitu koridor 1 pada Jalan Pasar Senen dan koridor 2 pada Jalan Stasiun Senen.

Hipotesis yang akan diuji dalam penelitian ini adalah sebagai berikut.


- $H_0$  : Tidak ada hubungan antara kualitas kenyamanan dengan kepentingan kualitas kenyamanan suatu variabel
- $H_1$  : Ada hubungan antara kualitas kenyamanan dengan kepentingan kualitas kenyamanan suatu variabel



***“Halaman ini sengaja dikosongkan”***

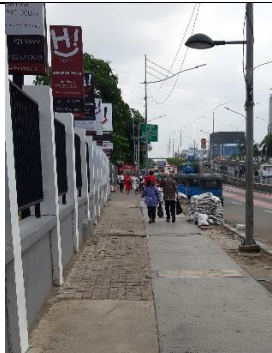




#### 4.2.3.1 Koridor 1 (Jalan Pasar Senen)


**Tabel 4. 6 Hasil Korelasi Hubungan Antara Kualitas dengan Kepentingan kenyamanan jalur pedestrian Koridor 1**


Variabel	Nilai Signifikansi	Nilai Z hitung	Koefisien Korelasi	Interpretasi	Dokumentasi
Material Penyusun	0,897	0,178	- 0,017	<p>Tidak terdapat hubungan antara kualitas dan kepentingan material penyusun jalur pedestrian pada koridor 1 dapat dilihat nilai signifikansi <math>&gt; 0,05</math> (<math>H_0</math> diterima yang artinya tidak ada hubungan) dan nilai Z hitung <math>&lt; Z</math> tabel (<math>H_0</math> diterima yang artinya hubungan tidak signifikan).</p> <p>Berdasarkan hasil analisis tersebut, kualitas material penyusun jalur pedestrian di koridor 1 belum sesuai dengan keinginan pejalan kaki. Bahan material berupa paving dan lapisan beton belum dapat meningkatkan kenyamanan dari pejalan kaki yang melewati Jalan Pasar Senen.</p>	


Elemen Pendukung	0,785	0,387	0,317	<p>Tidak terdapat hubungan antara kualitas dan kepentingan elemen pendukung jalur pedestrian pada koridor 1 dapat dilihat nilai signifikansi <math>&gt; 0,05</math> (<math>H_0</math> diterima yang artinya tidak ada hubungan) dan nilai <math>Z</math> hitung <math>&lt; Z</math> tabel (<math>H_0</math> diterima yang artinya hubungan tidak signifikan)..</p> <p>Berdasarkan hasil analisis tersebut, kualitas elemen pendukung jalur pedestrian di koridor 1 belum sesuai dengan keinginan pejalan kaki. Banyaknya lampu yang tidak menyala pada malam hari, tidak terdapat tempat duduk, dan kurangnya jumlah tempat sampah menjadi penyebab belum tercapainya kenyamanan dari pejalan kaki yang melewati Jalan Pasar Senen.</p>	
Iklim (Peneduhan)	0,367	1,234	- 0,118	<p>Tidak terdapat hubungan antara kualitas dan kepentingan iklim (peneduhan) jalur pedestrian pada koridor 1 dapat dilihat nilai signifikansi <math>&gt; 0,05</math> (<math>H_0</math> diterima yang artinya tidak ada hubungan) dan nilai <math>Z</math> hitung <math>&lt; Z</math> tabel (<math>H_0</math> diterima yang artinya hubungan tidak signifikan)..</p>	


				<p>Berdasarkan hasil analisis tersebut, kualitas iklim (pendedahan) jalur pedestrian di koridor 1 belum sesuai dengan keinginan pejalan kaki. Belum adanya pepohonan yang mampu melindungi pejalan kaki serta terdapat kanopi yang rusak atau bolong dan hanya mencakup sebagian jalur pedestrian menjadi penyebab belum tercapainya kenyamanan dari pejalan kaki yang melewati Jalan Pasar Senen.</p>	
Keamanan	0,176	1,809	- 0,173	<p>Tidak terdapat hubungan antara kualitas dan kepentingan keamanan jalur pedestrian pada koridor 1 dapat dilihat nilai signifikansi <math>&gt; 0,05</math> (<math>H_0</math> diterima yang artinya tidak ada hubungan) dan nilai Z hitung <math>&lt; Z</math> tabel (<math>H_0</math> diterima yang artinya hubungan tidak signifikan).. Berdasarkan hasil analisis tersebut, kualitas keamanan jalur pedestrian di koridor 1 belum sesuai dengan keinginan pejalan kaki. Kurangnya lampu penerangan dan masih banyaknya ancaman pencopetan menjadi salah satu faktor terbesar walaupun beberapa dari responden merasa keamanan sudah lebih baik</p>	

				daripada sebelumnya. Hal tersebut menjadi penyebab belum tercapainya kenyamanan dari pejalan kaki yang melewati Jalan Pasar Senen.	
Kebersihan	0,389	1,171	0,112	<p>Tidak terdapat hubungan antara kualitas dan kepentingan kebersihan jalur pedestrian pada koridor 1 dapat dilihat nilai signifikansi <math>&gt; 0,05</math> (<math>H_0</math> diterima yang artinya tidak ada hubungan) dan nilai <math>Z</math> hitung <math>&lt; Z</math> tabel (<math>H_0</math> diterima yang artinya hubungan tidak signifikan)..</p> <p>Berdasarkan hasil analisis tersebut, kualitas kebersihan jalur pedestrian di koridor 1 belum sesuai dengan keinginan pejalan kaki. Masih terdapat sampah-sampah botol plastik, rokok, dan beberapa sampah kecil lain mengurangi tingkat kebersihan jalur pedestrian. Selain itu, adanya aktivitas pedagang kaki lima yang seringkali membuang sisa-sisa plastik untuk membungkus barang di badan jalur pedestrian semakin mengurangi kebersihan jalur pedestrian di Jalan Pasar Senen. Hal tersebut menjadi penyebab belum tercapainya kenyamanan dari pejalan kaki yang melewati Jalan Pasar Senen.</p>	


Keindahan	0,003	4,004	- 0,383	<p>Terdapat hubungan antara kualitas dan kepentingan keindahan jalur pedestrian pada koridor 1 dapat dilihat nilai signifikansi <math>&lt; 0,05</math> (<math>H_0</math> ditolak yang artinya ada hubungan) dan nilai <math>Z</math> hitung <math>&gt; Z</math> tabel (<math>H_0</math> ditolak yang artinya hubungan signifikan). Namun, arah hubungan antar keduanya adalah negatif. Artinya, kualitas keindahan menjadi kurang penting bagi pejalan kaki.</p> <p>Berdasarkan hasil analisis tersebut, kualitas keindahan jalur pedestrian bagi pejalan kaki di koridor 1 belum dirasa menjadi sebuah kepentingan yang harus dipenuhi. Keindahan berupa daya tarik atau desain jalur pedestrian tidak terlalu penting untuk dapat meningkatkan kenyamanan pejalan kaki di koridor 1.</p>	
-----------	-------	-------	---------	--	---



Hambatan	0,872	0,220	0,021	<p>Tidak terdapat hubungan antara kualitas dan kepentingan hambatan jalur pedestrian pada koridor 1 dapat dilihat nilai signifikansi <math>&gt; 0,05</math> (<math>H_0</math> diterima yang artinya tidak ada hubungan) dan nilai <math>Z</math> hitung <math>&lt; Z</math> tabel (<math>H_0</math> diterima yang artinya hubungan tidak signifikan)..</p> <p>Berdasarkan hasil analisis tersebut, kualitas hambatan jalur pedestrian di koridor 1 belum sesuai dengan keinginan pejalan kaki. Hal tersebut dipengaruhi oleh masih banyaknya pedagang kaki lima yang menjajakan dagangannya di badan jalur pedestrian. Selain itu, masih banyak ditemui karung-karung pasir, parkir motor, dan bahkan tempat duduk bagi Satpol PP berjaga menjadi hambatan yang dapat mengurangi kenyamanan bagi pejalan kaki di koridor 1.</p>	
----------	-------	-------	-------	---	---




<p>Jalur Penyebera ngan</p>	<p>0,610</p>	<p>0,690</p>	<p>0,066</p>	<p>Tidak terdapat hubungan antara kualitas dan kepentingan jalur penyeberangan pejalan kaki pada koridor 1 dapat dilihat nilai signifikansi <math>&gt; 0,05</math> (<math>H_0</math> diterima yang artinya tidak ada hubungan) dan nilai <math>Z</math> hitung <math>&lt; Z</math> tabel (<math>H_0</math> diterima yang artinya hubungan tidak signifikan).. Berdasarkan hasil analisis tersebut, kualitas jalur penyeberangan pejalan kaki di koridor 1 belum sesuai dengan keinginan pejalan kaki. Hal tersebut dipengaruhi oleh JPO (jembatan penyeberangan orang) yang terlalu terjal, kotor, dan kurang terawat. Hal tersebut dapat mengurangi kenyamanan bagi pejalan kaki yang ingin menyeberang di koridor 1.</p>	
-------------------------------------	--------------	--------------	--------------	--	---

<p>Fasilitas Penyandang Disabilitas</p>	<p>0,481</p>	<p>1,004</p>	<p>- 0,096</p>	<p>Tidak terdapat hubungan antara kualitas dan kepentingan fasilitas penyandang disabilitas jalur pedestrian pada koridor 1 dapat dilihat nilai signifikansi <math>&gt; 0,05</math> (<math>H_0</math> diterima yang artinya tidak ada hubungan) dan nilai <math>Z</math> hitung <math>&lt; Z</math> tabel (<math>H_0</math> diterima yang artinya hubungan tidak signifikan)..          Berdasarkan hasil analisis tersebut, kualitas fasilitas penyandang disabilitas jalur pedestrian di koridor 1 belum sesuai dengan keinginan pejalan kaki. Hal tersebut dipengaruhi tidak terdapat <i>guiding block</i> pada jalur pedestrian dan kondisi pedestrian yang cukup tinggi, sehingga tidak ada akses masuk bagi pengguna kursi roda.</p>	
---	--------------	--------------	----------------	--	---



Kebisingan	0,227	1,631	- 0,156	<p>Tidak terdapat hubungan antara kualitas dan kepentingan kebisingan jalur pedestrian pada koridor 1 dapat dilihat nilai signifikansi <math>&gt; 0,05</math> (<math>H_0</math> diterima yang artinya tidak ada hubungan) dan nilai <math>Z</math> hitung <math>&lt; Z</math> tabel (<math>H_0</math> diterima yang artinya hubungan tidak signifikan)..</p> <p>Berdasarkan hasil analisis tersebut, kualitas kebisingan jalur pedestrian di koridor 1 belum sesuai dengan keinginan pejalan kaki. Hal tersebut dipengaruhi tidak terdapat tanaman yang dapat meminimalisir kebisingan dari kendaraan. Kebisingan juga timbul dari banyaknya PKL yang menjajakan dagangannya di jalur pedestrian, sehingga meningkatkan kebisingan yang membuat kenyamanan pejalan kaki terganggu.</p>	
------------	-------	-------	---------	--	---

Aroma	0,305	1,390	0,133	<p>Tidak terdapat hubungan antara kualitas dan kepentingan aroma jalur pedestrian pada koridor 1 dapat dilihat nilai signifikansi <math>&gt; 0,05</math> (<math>H_0</math> diterima yang artinya tidak ada hubungan) dan nilai <math>Z</math> hitung <math>&lt; Z</math> tabel (<math>H_0</math> diterima yang artinya hubungan tidak signifikan)..</p> <p>Berdasarkan hasil analisis tersebut, kualitas aroma jalur pedestrian di koridor 1 belum sesuai dengan keinginan pejalan kaki. Hal tersebut dipengaruhi oleh aroma tak sedap dari saluran drainase, asap kendaraan, dan limbah PKL yang membuat kenyamanan pejalan kaki terganggu.</p>	
Dimensi	0,820	0,303	- 0,029	<p>Tidak terdapat hubungan antara kualitas dan kepentingan dimensi jalur pedestrian pada koridor 1 dapat dilihat nilai signifikansi <math>&gt; 0,05</math> (<math>H_0</math> diterima yang artinya tidak ada hubungan) dan nilai <math>Z</math> hitung <math>&lt; Z</math> tabel (<math>H_0</math> diterima yang artinya hubungan tidak signifikan).</p> <p>Berdasarkan hasil analisis tersebut, kualitas dimensi jalur pedestrian di koridor 1 belum sesuai dengan keinginan pejalan kaki. Hal tersebut dipengaruhi oleh dimensi jalur</p>	

				pedestrian yang hanya memiliki lebar 1-2 meter pada jalan Pasar Senen dengan tingkat frekuensi pejalan kaki yang cukup tinggi ditambah dengan masih terdapat PKL yang menjajakan dagangannya di jalur pedestrian, sehingga mengurangi kenyamanan pejalan kaki di koridor 1.	
Aksesibilitas	0,003	4,004	0,383	<p>Terdapat hubungan antara kualitas dan kepentingan aksesibilitas jalur pedestrian pada koridor 1 dapat dilihat nilai signifikansi <math>&lt; 0,05</math> (<math>H_0</math> ditolak yang artinya ada hubungan) dan nilai <math>Z</math> hitung <math>&gt; Z</math> tabel (<math>H_0</math> ditolak yang artinya hubungan signifikan).. Hubungan korelasi antara kualitas dan kepentingan aksesibilitas jalur pedestrian adalah cukup dengan arah korelasi yang positif.</p> <p>Berdasarkan hasil analisis tersebut, kualitas aksesibilitas jalur pedestrian di koridor 1 sudah sesuai dengan keinginan pejalan kaki. Kemudahan dalam menggunakan jalur pedestrian di koridor 1 untuk menuju tempat tujuannya meningkatkan kenyamanan pejalan kaki. Jalur pedestrian koridor 1 menghubungkan</p>	 

				banyak tempat yang menjadi tarikan, seperti terminal Pasar Senen dan Pasar Senen Jaya dengan baik.	
--	--	--	--	--	--


*Sumber: Hasil Analisa, 2020*


Berdasarkan hasil analisis dan interpretasi korelasi kualitas dengan kepentingan kenyamanan jalur pedestrian di koridor 1, sebagian besar variabel tidak berkorelasi atau tidak terdapat hubungan antar keduanya. Variabel kualitas dan kepentingan kenyamanan yang tidak berkorelasi, yaitu variabel material penyusun, elemen pendukung, iklim (peneduhan), keamanan, kebersihan, hambatan, jalur penyeberangan, fasilitas penyanggah disabilitas, kebisingan, aroma, dan dimensi. Hal tersebut disebabkan oleh berbagai macam faktor yang mengindikasikan bahwa kualitas kenyamanan jalur pedestrian di koridor 1 masih belum memenuhi keinginan pejalan kaki.


Variabel kualitas dan kepentingan kenyamanan jalur pedestrian yang memiliki hubungan atau korelasi, yaitu variabel keindahan dan aksesibilitas. Namun, variabel keindahan memiliki korelasi yang negatif atau belum dirasa menjadi sebuah kepentingan yang harus dipenuhi.

#### 4.2.3.2 Koridor 2 (Jalan Stasiun Senen)


**Tabel 4. 7 Hasil Korelasi Hubungan Antara Kualitas dengan Kepentingan kenyamanan jalur pedestrian Koridor 2**



Variabel	Nilai Signifikansi	Nilai Z hitung	Koefisien Korelasi	Interpretasi	Dokumentasi
Material Penyusun	0,006	3,753	0,359	<p>Terdapat hubungan antara kualitas dan kepentingan material penyusun jalur pedestrian pada koridor 2 dapat dilihat nilai signifikansi <math>&lt; 0,05</math> (<math>H_0</math> ditolak yang artinya ada hubungan) dan nilai Z hitung <math>&gt; Z</math> tabel (<math>H_0</math> ditolak yang artinya hubungan signifikan). Hubungan korelasi antara kualitas dan kepentingan material penyusun jalur pedestrian adalah cukup dengan arah korelasi yang positif.</p> <p>Berdasarkan hasil analisis tersebut, kualitas material penyusun jalur pedestrian di koridor 2 sudah sesuai dengan keinginan pejalan kaki. Material penyusun jalur pedestrian di koridor 2 tersusun dari beton dengan kondisi permukaan yang baik,</p>	


				sehingga pejalan kaki nyaman untuk melewati jalur pedestrian tersebut.	
Elemen Pendukung	0,028	2,979	0,285	<p>Terdapat hubungan antara kualitas dan kepentingan elemen pendukung jalur pedestrian pada koridor 2 dapat dilihat nilai signifikansi <math>&lt; 0,05</math> (<math>H_0</math> ditolak yang artinya ada hubungan) dan nilai <math>Z</math> hitung <math>&gt; Z</math> tabel (<math>H_0</math> ditolak yang artinya hubungan signifikan). Hubungan korelasi antara kualitas dan kepentingan elemen pendukung jalur pedestrian adalah cukup dengan arah korelasi yang positif.</p> <p>Berdasarkan hasil analisis tersebut, kualitas elemen pendukung jalur pedestrian di koridor 2 sudah sesuai dengan keinginan pejalan kaki. Elemen pendukung seperti lampu jalan, vegetasi di pot, tempat sampah, dan halte sudah cukup banyak dijumpai di jalur pedestrian koridor 2 dengan kualitas yang cukup baik.</p>	



<p>Iklm (Peneduhan )</p>	<p>0,367</p>	<p>1,934</p>	<p>0,185</p>	<p>Tidak terdapat hubungan antara kualitas dan kepentingan iklim (peneduhan) jalur pedestrian pada koridor 2 dapat dilihat nilai signifikansi <math>&gt; 0,05</math> (<math>H_0</math> diterima yang artinya tidak ada hubungan) dan nilai Z hitung <math>&lt; Z</math> tabel (<math>H_0</math> diterima yang artinya hubungan tidak signifikan). Berdasarkan hasil analisis tersebut, kualitas iklim (peneduhan) jalur pedestrian di koridor 2 belum sesuai dengan keinginan pejalan kaki. Masih terdapat titik jalur pedestrian yang belum terdapat pepohonan yang mampu melindungi pejalan kaki.</p>	
----------------------------------	--------------	--------------	--------------	---	---





Keamanan	0,820	0,303	0,029	<p>Tidak terdapat hubungan antara kualitas dan kepentingan keamanan jalur pedestrian pada koridor 2 dapat dilihat nilai signifikansi <math>&gt; 0,05</math> (<math>H_0</math> diterima yang artinya tidak ada hubungan) dan nilai <math>Z</math> hitung <math>&lt; Z</math> tabel (<math>H_0</math> diterima yang artinya hubungan tidak signifikan).</p> <p>Berdasarkan hasil analisis tersebut, kualitas keamanan jalur pedestrian di koridor 2 belum sesuai dengan keinginan pejalan kaki. Faktor ini disebabkan oleh tidak tersedianya jalur penyeberangan (<i>crosswalk</i>) di beberapa titik yang sering digunakan untuk menyeberang oleh pejalan kaki. Hal tersebut akan mengurangi keamanan bagi pejalan kaki</p>	
----------	-------	-------	-------	--	---


Kebersihan	0,115	2,070	0,198	<p>Tidak terdapat hubungan antara kualitas dan kepentingan kebersihan jalur pedestrian pada koridor 2 dapat dilihat nilai signifikansi <math>&gt; 0,05</math> (<math>H_0</math> diterima yang artinya tidak ada hubungan) dan nilai Z hitung <math>&lt; Z</math> tabel (<math>H_0</math> diterima yang artinya hubungan tidak signifikan). Berdasarkan hasil analisis tersebut, kualitas kebersihan jalur pedestrian di koridor 2 belum sesuai dengan keinginan pejalan kaki. Terdapat tempat pembuangan sementara, pasar, PKL yang berjualan di jalur pedestrian di koridor 2 mengurangi kenyamanan pejalan kaki.</p>	
Keindahan	0,011	3,481	0,333	<p>Terdapat hubungan antara kualitas dan kepentingan keindahan jalur pedestrian pada koridor 2 dapat dilihat nilai signifikansi <math>&lt; 0,05</math> (<math>H_0</math> ditolak yang artinya ada hubungan) dan nilai Z hitung <math>&gt; Z</math> tabel (<math>H_0</math> ditolak yang artinya hubungan signifikan). Hubungan korelasi antara kualitas dan kepentingan kebersihan jalur</p>	


				<p>pedestrian adalah cukup dengan arah korelasi yang positif.</p> <p>Berdasarkan hasil analisis tersebut, kualitas keindahan jalur pedestrian bagi pejalan kaki di koridor 2 sudah sesuai dengan keinginan pejalan kaki. Permukaan jalur pedestrian yang memiliki pola dan warna meningkatkan daya tarik dan kenyamanan bagi pejalan kaki yang menggunakannya.</p>	
Hambatan	0,018	3,168	0,303	<p>Terdapat hubungan antara kualitas dan kepentingan hambatan jalur pedestrian pada koridor 2 dapat dilihat nilai signifikansi <math>&lt; 0,05</math> (<math>H_0</math> ditolak yang artinya ada hubungan) dan nilai Z hitung <math>&gt; Z</math> tabel (<math>H_0</math> ditolak yang artinya hubungan signifikan).. Hubungan korelasi antara kualitas dan kepentingan kebersihan jalur pedestrian adalah cukup dengan arah korelasi yang positif.</p> <p>Berdasarkan hasil analisis tersebut, kualitas hambatan jalur pedestrian di koridor 2 sudah sesuai dengan keinginan pejalan kaki yang berarti pejalan kaki tidak mengalami</p>	

				hambatan yang dapat mengurangi kenyamanan.	
Jalur Penyeberangan	0,367	1,192	0,114	<p>Tidak terdapat hubungan antara kualitas dan kepentingan jalur penyeberangan pejalan kaki pada koridor 2 dapat dilihat nilai signifikansi <math>&gt; 0,05</math> (<math>H_0</math> diterima yang artinya tidak ada hubungan) dan nilai <math>Z</math> hitung <math>&lt; Z</math> tabel (<math>H_0</math> diterima yang artinya hubungan tidak signifikan).</p> <p>Berdasarkan hasil analisis tersebut, kualitas jalur penyeberangan pejalan kaki di koridor 2 belum sesuai dengan keinginan pejalan kaki. Hal tersebut dipengaruhi oleh beberapa titik jalur penyeberangan (<i>crosswalk</i>) di koridor 2 tidak memiliki <i>zebra cross</i> atau sudah pudar. Padahal titik tersebut memiliki frekuensi orang menyeberang yang cukup sering. Tentu, pejalan kaki akan merasa tidak aman untuk menyeberang, sehingga mengurangi kenyamanan.</p>	 


<p>Fasilitas Penyandang Disabilitas</p>	<p>0,022</p>	<p>3,032</p>	<p>0,290</p>	<p>Terdapat hubungan antara kualitas dan kepentingan fasilitas penyandang disabilitas jalur pedestrian pada koridor 2 dapat dilihat nilai signifikansi <math>&lt; 0,05</math> (<math>H_0</math> ditolak yang artinya ada hubungan) dan nilai <math>Z</math> hitung <math>&gt; Z</math> tabel (<math>H_0</math> ditolak yang artinya hubungan signifikan). Hubungan korelasi antara kualitas dan kepentingan kebersihan jalur pedestrian adalah cukup dengan arah korelasi yang positif.</p> <p>Berdasarkan hasil analisis tersebut, kualitas fasilitas penyandang disabilitas jalur pedestrian di koridor 2 sudah sesuai dengan keinginan pejalan kaki. <i>Guiding block</i> dan akses kursi roda yang terdapat di jalur pedestrian koridor 2 memiliki kualitas yang baik, sehingga ramah untuk penyandang disabilitas.</p>	
---	--------------	--------------	--------------	---	---

Kebisingan	0,002	4,108	0,393	<p>Terdapat hubungan antara kualitas dan kepentingan kebisingan jalur pedestrian pada koridor 2 dapat dilihat nilai signifikansi <math>&lt; 0,05</math> (<math>H_0</math> ditolak yang artinya ada hubungan) dan nilai <math>Z</math> hitung <math>&gt; Z</math> tabel (<math>H_0</math> ditolak yang artinya hubungan signifikan).</p> <p>Berdasarkan hasil analisis tersebut, kualitas kebisingan jalur pedestrian di koridor 2 sudah sesuai dengan keinginan pejalan kaki. Frekuensi kendaraan bermotor di koridor 2 yang tidak terlalu besar dan terdapat vegetasi yang cukup menutupi jalur pedestrian, sehingga kebisingan dapat berkurang.</p>	
------------	-------	-------	-------	---	---

Aroma	0,202	1,673	0,160	<p>Tidak terdapat hubungan antara kualitas dan kepentingan aroma jalur pedestrian pada koridor 2 dapat dilihat nilai signifikansi <math>&gt; 0,05</math> (<math>H_0</math> diterima yang artinya tidak ada hubungan) dan nilai <math>Z</math> hitung <math>&lt; Z</math> tabel (<math>H_0</math> diterima yang artinya hubungan tidak signifikan).</p> <p>Berdasarkan hasil analisis tersebut, kualitas aroma jalur pedestrian di koridor 2 belum sesuai dengan keinginan pejalan kaki. Hal tersebut dipengaruhi oleh aroma tak sedap dari tempat pembuangan sementara yang terbuka dan pasar tradisional yang menjajakan dagangannya sampai ke badan jalur pedestrian. Sampah sayuran dari pasar tradisional juga menyebabkan bau yang tak sedap bagi pejalan kaki, sehingga mengurangi kenyamanan.</p>	
-------	-------	-------	-------	--	---

Dimensi	0,242	1,620	0,155	<p>Tidak terdapat hubungan antara kualitas dan kepentingan dimensi jalur pedestrian pada koridor 2 dapat dilihat nilai signifikansi <math>&gt; 0,05</math> (<math>H_0</math> diterima yang artinya tidak ada hubungan) dan nilai <math>Z</math> hitung <math>&lt; Z</math> tabel (<math>H_0</math> diterima yang artinya hubungan tidak signifikan).</p> <p>Berdasarkan hasil analisis tersebut, kualitas dimensi jalur pedestrian di koridor 2 belum sesuai dengan keinginan pejalan kaki. Hal tersebut dapat dipengaruhi oleh badan jalur pedestrian yang digunakan oleh pedagang pasar dan PKL, sehingga mengurangi kenyamanan pejalan kaki di koridor 2.</p>	
---------	-------	-------	-------	--	---



Aksesibilitas	0,001	4,652	0,445	<p>Terdapat hubungan antara kualitas dan kepentingan aksesibilitas jalur pedestrian pada koridor 2 dapat dilihat nilai signifikansi <math>&lt; 0,05</math> (<math>H_0</math> ditolak yang artinya ada hubungan) dan nilai <math>Z</math> hitung <math>&gt; Z</math> tabel (<math>H_0</math> ditolak yang artinya hubungan signifikan). Hubungan korelasi antara kualitas dan kepentingan aksesibilitas jalur pedestrian adalah cukup dengan arah korelasi yang positif.</p> <p>Berdasarkan hasil analisis tersebut, kualitas aksesibilitas jalur pedestrian di koridor 2 sudah sesuai dengan keinginan pejalan kaki. Kemudahan dalam menggunakan jalur pedestrian di koridor 2 untuk menuju tempat tujuannya meningkatkan kenyamanan pejalan kaki. Jalur pedestrian koridor 2 menghubungkan banyak tempat yang menjadi tarikan, seperti terminal Pasar Senen, Stasiun Pasar Senen dan Pasar Senen Jaya dengan baik.</p>	
---------------	-------	-------	-------	---	---

*Sumber: Hasil Analisa, 2020*

Berdasarkan hasil analisis dan interpretasi korelasi kualitas dengan kepentingan kenyamanan jalur pedestrian di koridor 2, sebagian variabel berkorelasi atau terdapat hubungan antar keduanya. Namun, sebagian lagi tidak berkorelasi atau tidak terdapat hubungan antar keduanya. Variabel kualitas dan kepentingan kenyamanan yang berkorelasi, yaitu variabel material penyusun, elemen pendukung, keindahan, hambatan, fasilitas penyangga disabilitas, kebisingan, dan aksesibilitas. Sedangkan, untuk variabel kualitas dan kepentingan kenyamanan yang tidak berkorelasi, yaitu iklim (peneduhan), keamanan, kebersihan, jalur penyeberangan, aroma, dan dimensi. Hal tersebut disebabkan oleh berbagai macam faktor yang mengindikasikan bahwa sebagian kualitas kenyamanan jalur pedestrian di koridor 2 masih belum memenuhi keinginan pejalan kaki.

## **BAB 5**

### **KESIMPULAN DAN REKOMENDASI**

#### **5.1 Kesimpulan**

Kawasan Senen sebagai pusat kegiatan sekunder di Kota Jakarta direncanakan untuk mengembangkan konsep TOD (*Transit Oriented Development*). Namun, hal tersebut tidak dibarengi dengan peningkatan kualitas kenyamanan jalur pedestrian yang merupakan prinsip penting dalam konsep tersebut. Kawasan Senen sudah tidak memadai untuk melayani 132.000 orang per hari dan masih banyaknya pedagang kaki lima (PKL) yang berjualan di trotoar, sehingga dapat mengurangi daya tarik pada kawasan tersebut. Kualitas kenyamanan jalur pedestrian di Kawasan Senen yang sesuai dengan preferensi atau keinginan dari pejalan kaki diperlukan sebagai bahan pertimbangan dalam perencanaan. Adapun tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengkaji hubungan antara kualitas dengan kepentingan tingkat kenyamanan jalur pedestrian di Kawasan Senen.

Berdasarkan hasil analisis pada jalur pedestrian di Kawasan Senen, maka dapat disimpulkan sebagai berikut:

1. Jalur pedestrian pada koridor 1 memiliki kualitas yang kurang baik, yaitu pada variabel material penyusun, elemen pendukung, kebersihan, desain, keamanan, tingkat hambatan dan ketersediaan fasilitas penyandang disabilitas, sedangkan untuk variabel dimensi, iklim (peneduhan), jalur penyeberangan, kebisingan, dan aroma memiliki kualitas cukup baik. Kualitas baik hanya dimiliki oleh variabel aksesibilitas. Pada jalur pedestrian koridor 2 memiliki kualitas yang cukup baik, yaitu pada variabel material penyusun, elemen pendukung, iklim (peneduhan), kebersihan, desain, keamanan, ketersediaan fasilitas penyandang disabilitas, kebisingan, dan aroma,

sedangkan tingkat hambatan dan jalur penyeberangan memiliki nilai kurang baik. Kualitas baik hanya dimiliki oleh variabel aksesibilitas dan dimensi.

2. Sebagian besar pejalan kaki yang melewati jalur pedestrian koridor 1 menilai penting pada semua variabel, kecuali pada variabel material penyusun dan keamanan dengan nilai sangat penting. Pada jalur pedestrian koridor 2, sebagian besar pejalan kaki menilai sangat penting pada semua variabel, kecuali variabel desain jalur pedestrian dengan nilai penting.
3. Berdasarkan hasil analisa pada jalur pedestrian koridor 1, hampir seluruh variabel tidak terdapat hubungan antara kualitas dan kepentingan kenyamanan, kecuali pada variabel aksesibilitas. Hal tersebut menggambarkan bahwa kualitas kenyamanan jalur pedestrian di koridor 1 masih belum memenuhi keinginan pejalan kaki. Sedangkan, pada jalur pedestrian koridor 2, sebagian variabel berkorelasi atau terdapat hubungan antara kualitas dan kepentingan kenyamanan, diantaranya variabel material penyusun, elemen pendukung, keindahan, hambatan, fasilitas penyandang disabilitas, kebisingan, dan aksesibilitas. Sebagian lagi tidak berkorelasi atau tidak terdapat hubungan antar keduanya, yaitu variabel iklim (peneduhan), keamanan, kebersihan, jalur penyeberangan, aroma, dan dimensi. Hal tersebut menggambarkan bahwa sebagian kualitas kenyamanan jalur pedestrian di koridor 2 masih belum memenuhi keinginan pejalan kaki.

Sebagian besar kualitas kenyamanan jalur pedestrian masih belum sepenuhnya dapat memenuhi keinginan pejalan kaki dipengaruhi oleh beberapa faktor, seperti masih terdapat PKL yang berjualan di badan jalur pedestrian, jumlah

vegetasi dan tempat sampah yang sangat sedikit, hingga minimnya lampu penerangan yang menyebabkan kurangnya keamanan.

## **5.2 Rekomendasi**

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

### **A. Proses Penelitian**

1. Diperlukan penelitian maupun penggalian informasi lebih mendalam terkait dengan variabel kenyamanan pada jalur pedestrian di Kawasan Senen.
2. Dalam proses penelitian masih memiliki kekurangan dalam hal waktu penyebaran kuisisioner, yaitu hanya dilakukan pada pagi, siang, dan sore hari. Untuk itu, diperlukan penelitian lebih lanjut pada waktu malam hari agar didapatkan kondisi eksisting pada waktu tersebut.
3. Proses pencatatan opini responden dalam penelitian ini masih menggunakan catatan yang terpisah dari kuisisioner. Oleh karena itu, proses pencatatan opini responden dapat dimasukkan ke dalam kolom khusus di dalam kuisisioner
4. Sebagian besar karakteristik responden pejalan kaki di Kawasan Senen memiliki tingkat pendidikan SD-SMA dan pekerjaan pedagang, sehingga diperlukan bahasa yang mudah dimengerti oleh responden.
5. Diperlukan dokumentasi terkait kondisi eksisting yang lebih menyesuaikan dengan variabel penelitian agar pembaca mendapatkan gambaran kondisi eksisting dan menghubungkannya dengan hasil penelitian dengan baik.

### **B. Kemanfaatan Hasil Penelitian**

1. Diperlukan penelitian lebih lanjut terkait hasil hubungan antara kualitas dan kepentingan

kenyamanan agar dapat diaplikasikan ke dalam arahan maupun strategi revitalisasi jalur pedestrian.

2. Diharapkan dengan hasil penelitian ini, Pemerintah Provinsi DKI Jakarta sebagai penentu kebijakan dapat melaksanakan revitalisasi jalur pedestrian dengan mengembangkan preferensi dan opini dari pejalan kaki yang melewati Kawasan Senen.
3. Hasil penelitian kedua koridor di Kawasan Senen yang memiliki karakteristik yang berbeda dapat dikembangkan dan ditambah dengan studi jalur pedestrian di kawasan lain sebagai masukan dalam perencanaan revitalisasi jalur pedestrian di Kawasan Senen ke depannya.

## DAFTAR PUSTAKA

- Aminah, S. (2009). Transportasi Publik Dan Aksesibilitas Masyarakat Perkotaan. *Q-Journal*, 1-13.
- Aminah, S., & Roikan. (2019). *Pengantar Metode Penelitian Kualitatif Ilmu Politik*. Jakarta Timur: Prenada Media Group.
- Ayuningdyah, A., Astuti, L. S., & Putri, S. A. (2016). Preferensi mahasiswa terhadap jalur pejalan kaki di kampus itb ganesha. 1-11.
- Bappenas. (2018, April 4). *Menteri Bambang: Tahun 2045 Populasi Perkotaan 67 Persen dari Populasi Indonesia*. Diambil kembali dari Berita Utama: <https://www.bappenas.go.id/id/berita-dan-siaran-pers/menteri-bambang-tahun-2045-populasi-perkotaan-67-persen-dari-populasi-indonesia/>
- Brooks, R. G. (1988). *Site planning: environment, process, and Development*. Prentice Hall.
- Djarwanto. (1984). *Pokok-pokok Analisa Laporan Keuangan*. BPFE.
- Gori, S., Nigro, M., & Petrelli, M. (2014). Walkability indicators for pedestrian-friendly design. *Transportation Research Record*, 38-45.
- Gota, S., Fabian, H. G., Mejia, A. A., & Punte, S. S. (2010). Walkability surveys in Asian cities. *Clean Air Initiative for Asian Cities (CAI- Asia)*., 20.
- Hakim, R., & Utomo, H. (2003). *Komponen Perancangan Arsitektur Lansekap*. Jakarta: Bumi Aksara .
- Iswanto, D. (2006). Pengaruh Elemen-Elemen Pelengkap Jalur Pedestrian Terhadap Kenyamanan Pejalan Kaki. *Jurnal Ilmiah Perancangan Kota dan Permukiman*, 5(1), 21-29.
- ITDP. (2014). TOD standar Indonesia v2.1. *Despacio*.

- Kompas. (2019, November 21). *Pemprov DKI Akan Hadirkan 13 Titik Lapak Jualan di Sepanjang Trotoar Sudirman-Thamrin*. Diambil kembali dari Kompas.com:  
<https://megapolitan.kompas.com/read/2019/11/21/19150891/pemprov-dki-akan-hadirkan-13-titik-lapak-jualan-di-sepanjang-trotoar?page=all>
- Krambeck, H. V. (2006). *THE GLOBAL WALKABILITY INDEX*. Massachusetts: Massachusetts Institute of Technology.
- Kumparan. (2019, November 4). *Pemprov soal Pohon di Cikini Ditebang: Peremajaan, Khawatir Tumbang*. Diambil kembali dari KumparanNEWS:  
<https://kumparan.com/kumparannews/pemprov-soal-pohon-di-cikini-ditebang-peremajaan-khawatir-tumbang-1sBfxxGn7S3>
- Lynch, K. (1960). *The Image of the City*. United States of America: The Technology Press & Harvard University Press.
- Muchtar, C. (2010). Identifikasi Tingkat Kenyamanan Pejalan Kaki Studi Kasus Jalan Kedoya Raya – Arjuna Selatan. *Jurnal PLANESA*, 1-7.
- Muslihun, M. (2013). Studi Kenyamanan Pejalan Kaki Terhadap Pemanfaatan Jalur Pedestrian di Jalan Protokol Kota Semarang (Studi Kasus Jalan Pahlawan). (*Doctoral dissertation, Universitas Negeri Semarang*).
- Porteus, J. (1977). *Environment and behavior*. MA: Addison-Wesley.
- Prijadi, R., Sangkertadi, & Tarore, R. C. (2014). Pengaruh Permukaan Jalur Pedestrian Terhadap Kepuasan dan Kenyamanan Pejalan Kaki di Pusat Kota Manado. *Media Matrasain*, 11(1), 43-54.



- Republika. (2019, November 19). *Sedang Ditata, Trotoar Cikini Bongkar Jalur Sepeda*. Diambil kembali dari [Republika.co.id](https://www.republika.co.id):  
<https://www.republika.co.id/berita/nasional/jabodetabek-nasional/q17kpe414/sedang-ditata-trotoar-cikini-bongkar-jalur-sepeda>
- Ruang, L. P. (2017). *Lampiran Peraturan Menteri Agraria dan Tata Ruang No.16 Tahun 2017 tentang Pedoman Pengembangan Kawasan Berorientasi Transit*. 17.
- Sanjaya, W. (2015). *Penelitian Pendidikan: Metode, Pendekatan, dan Jenis*. Jakarta: Kencana.
- Singh, R. (2016). Factors Affecting Walkability of Neighborhoods. *Procedia - Social and Behavioral Sciences*, 216(October 2015), 643-654.
- Siregar, B. (1981). *Metode Riset Penelitian*. Jakarta: cv Kurnia.
- Sugiono. (2008). *Metode penelitian pendidikan:(pendekatan kuantitatif, kualitatif dan R & D)*. Bandung: Alfabeta.
- Sukmarini, H. (2018). TOD (Transit Oriented Development) Konsep Pengembangan Sistem Transportasi Massal Yang Berkualitas untuk Mendukung Nawacita. *SEMNASTEK (Seminar Nasional Teknologi) 2018*, 356-362.
- Sutikno, F. R., Surjono, & Kurniawan, E. B. (2013). Walkability and Pedestrian Perceptions in Malang City Emerging Business Corridor. *Procedia Environmental Sciences*, 424-433.
- Tanan, N. (2011). *Fasilitas Pejalan Kaki*. Kementerian Pekerjaan Umum.
- Umum, K. P. (2014). *Pedoman perencanaan, Penyediaan dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Jaringan Pejalan Kaki di Kawasan Perkotaan, Kementerian Pekerjaan Umum, 2014 (Vol. 2013)*.

*“Halaman ini sengaja dikosongkan”*

## LAMPIRAN

### Lampiran 1. Lampiran Kuesioner

SEGMENT:



### **KUESIONER PREFERENSI PEJALAN KAKI TERHADAP KUALITAS KENYAMANAN JALUR PEDESTRIAN**

Responden Yth,

Sehubungan dengan penyusunan Tugas Akhir (Skripsi), saya Umbara Sakti Mihadja (0821164000050) selaku mahasiswa Perencanaan Wilayah dan Kota ITS Surabaya akan melakukan penelitian berjudul **“Kualitas Kenyamanan Jalur Pedestrian di Kawasan Senen berdasarkan Preferensi Pejalan Kaki”**. Untuk memenuhi kebutuhan data penelitian, saya memohon kesediaan dari Bapak/Ibu/Saudara/i untuk berkenan menjadi responden dan mengisi beberapa kuesioner berikut. Seluruh jawaban dan identitas hanya digunakan untuk keperluan penelitian dan dijamin kerahasiaannya.

Kuesioner ini semata-mata untuk tujuan penelitian ilmiah. Setiap jawaban yang Anda berikan sangat membantu peneliti untuk memahami kondisi jalur pedestrian Kawasan Senen. Terima kasih atas partisipasinya.

## IDENTITAS RESPONDEN

1. Nama :
2. Jenis Kelamin : Laki-laki / Perempuan
3. Alamat Asal :
4. Berapakah usia Anda saat ini?
  - a. 16-25 Tahun
  - b. 26-35 Tahun
  - c. 36-45 Tahun
  - d. 46-55 Tahun
  - e. di atas 55 Tahun
5. Apa pendidikan terakhir Anda?
  - a. SD/SMP/SMA
  - b. D1/D2/D3
  - c. D4/S1
  - d. S2/S3
6. Apa pekerjaan Anda saat ini?
  - a. Pelajar/Mahasiswa
  - b. Pegawai Negeri Sipil
  - c. Pegawai Swasta
  - d. Wiraswasta
  - e. Lainnya, (Sebutkan)
7. Berapakah pendapatan Anda setiap bulan?
  - a. < Rp 500.000
  - b. Rp 500.000 – Rp 1.000.000
  - c. Rp 1.000.000 – Rp 3.000.000
  - d. Rp 3.000.000 – Rp 5.000.000
  - e. Rp 5.000.000
8. Apakah sebelumnya Anda pernah berjalan kaki di trotoar Jalan Stasiun Senen ini?
  - a. YA
  - b. TIDAK
9. Dalam satu minggu, seberapa sering Anda kaki melewati trotoar ini?
  - a. Pertama kali
  - b. Sekali (1x)
  - c. Tiga kali (3x)
  - d. Lima kali (5x)
  - e. Lebih dari lima kali (>5x)
10. Pada pukul berapa biasanya Anda berjalan kaki melewati trotoar Kawasan Senen ini?
  - a. Pagi (04.01 – 10.00)
  - b. Siang (10.01 – 15.00)
  - c. Sore (15.01 – 18.00)
  - d. Malam (18.01-04.00)

## LEMBAR KUESIONER

### Petunjuk Pengisian

Berilah tanda checklist (√) pada kotak pilihan yang sesuai dengan jawaban Anda. Pernyataan terkait dengan kualitas dan tingkat kepentingan Anda terhadap faktor dari kualitas kenyamanan tersebut.

1. Bagaimana menurut Anda kualitas bahan dan kondisi fisik material penyusun trotoar di sini dan seberapa penting hal tersebut bagi kenyamanan Anda?

<b>Pernyataan Atribut</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>	<b>Pernyataan Atribut</b>
Sangat Buruk						Sangat Baik
Sangat Tidak Penting						Sangat Penting

2. Bagaimana menurut Anda kualitas elemen pendukung (lampu penerangan, halte bus, rambu, tempat sampah, pot bunga, drainase, dan bolar) di trotoar ini dan seberapa penting hal tersebut bagi kenyamanan Anda?

<b>Pernyataan Atribut</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>	<b>Pernyataan Atribut</b>
Sangat Buruk						Sangat Baik
Sangat Tidak Penting						Sangat Penting

3. Bagaimana menurut Anda kualitas lebar (dimensi) di trotoar ini dan seberapa penting hal tersebut bagi kenyamanan Anda?

<b>Pernyataan Atribut</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>	<b>Pernyataan Atribut</b>
Sangat Buruk						Sangat Baik
Sangat Tidak Penting						Sangat Penting

4. Bagaimana menurut Anda kualitas peneduhan (pepohonan atau kanopi) di trotoar ini dan seberapa penting hal tersebut bagi kenyamanan Anda?

<b>Pernyataan Atribut</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>	<b>Pernyataan Atribut</b>
Sangat Buruk						Sangat Baik
Sangat Tidak Penting						Sangat Penting

5. Bagaimana menurut Anda kualitas kebersihan di trotoar ini dan seberapa penting hal tersebut bagi kenyamanan Anda?

<b>Pernyataan Atribut</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>	<b>Pernyataan Atribut</b>
Sangat Buruk						Sangat Baik
Sangat Tidak Penting						Sangat Penting

6. Bagaimana menurut Anda kualitas desain (pola permukaan) di trotoar ini dan seberapa penting hal tersebut bagi kenyamanan Anda?

<b>Pernyataan Atribut</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>	<b>Pernyataan Atribut</b>
Sangat Buruk						Sangat Baik
Sangat Tidak Penting						Sangat Penting

7. Bagaimana menurut Anda kualitas keamanan (dari kendaraan bermotor, pencurian, dan hal yang dapat mengancam lain) yang dirasakan di trotoar ini dan seberapa penting hal tersebut bagi kenyamanan Anda?

<b>Pernyataan Atribut</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>	<b>Pernyataan Atribut</b>
Sangat Buruk						Sangat Baik
Sangat Tidak Penting						Sangat Penting

8. Bagaimana menurut Anda tingkat hambatan (PKL, kendaraan parkir, tiang listrik, pejalan kaki lain) yang dirasakan di trotoar ini dan seberapa penting hal tersebut bagi kenyamanan Anda?

<b>Pernyataan Atribut</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>	<b>Pernyataan Atribut</b>
Sangat Buruk						Sangat Baik
Sangat Tidak Penting						Sangat Penting

9. Bagaimana menurut Anda kualitas jalur penyebrangan (JPO atau Crosswalk) di trotoar ini dan seberapa penting hal tersebut bagi kenyamanan Anda?

<b>Pernyataan Atribut</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>	<b>Pernyataan Atribut</b>
Sangat Buruk						Sangat Baik
Sangat Tidak Penting						Sangat Penting

10. Bagaimana menurut Anda kualitas fasilitas penyanggah disabilitas di trotoar ini dan seberapa penting hal tersebut bagi kenyamanan Anda?

<b>Pernyataan Atribut</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>	<b>Pernyataan Atribut</b>
Sangat Buruk						Sangat Baik
Sangat Tidak Penting						Sangat Penting

11. Bagaimana menurut Anda kualitas kebisingan di trotoar ini dan seberapa penting hal tersebut bagi kenyamanan Anda?

<b>Pernyataan Atribut</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>	<b>Pernyataan Atribut</b>
Sangat Buruk						Sangat Baik
Sangat Tidak Penting						Sangat Penting

12. Bagaimana menurut Anda kualitas aroma di trotoar ini dan seberapa penting hal tersebut bagi Anda?

<b>Pernyataan Atribut</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>	<b>Pernyataan Atribut</b>
Sangat Buruk						Sangat Baik
Sangat Tidak Penting						Sangat Penting

13. Bagaimana menurut Anda kualitas aksesibilitas (kemudahan ke mana saja) melewati trotoar ini dan seberapa penting hal tersebut bagi Anda?

<b>Pernyataan Atribut</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>	<b>Pernyataan Atribut</b>
Sangat Buruk						Sangat Baik
Sangat Tidak Penting						Sangat Penting

**KUESIONER SELESAI, TERIMA KASIH**



***“Halaman ini sengaja dikosongkan”***

## Lampiran 2. Hasil Kuesioner Data Diri Responden

Keterangan:

1. Usia

- A. 16 – 25 Tahun
- B. 26 – 35 Tahun
- C. 36 – 45 Tahun

- D. 46 – 55 Tahun
- E. Di atas 55 Tahun

2. Pendidikan

- A. SD/SMP/SMA
- B. D1/D2/D3

- C. D4/S1
- D. S2/S3

3. Pekerjaan

- A. Pelajar/Mahasiswa
- B. Pegawai Negeri Sipil
- C. Pegawai Swasta

- D. Wiraswasta
- E. Lainnya, (Sebutkan) \_\_\_\_

4. Pendapatan

- A. < Rp 500.000
- B. Rp 500.000 - Rp 1000.000
- C. Rp 1000.000 - Rp 3000.000

- D. Rp 3000.000 - Rp 5000.000
- E. > Rp 5000.000

5. Pengalaman

A. Pertama Kali

B. Sekali (1x)

C. Tiga Kali (3x)

D. Lima Kali (5x)

E. Lebih dari Lima Kali (>5x)

6. Waktu Jalan

A. Pagi (04.01 – 10.00)

B. Siang (10.01 – 15.00)

C. Sore (15.01 – 18.00)

D. Malam (18.01-04.00)

Respon den	Nama	Alamat Asal	Kela min	Usi a	Pendi dikan	Pekerj aan	Pendap atan	Penga laman	Waktu jalan
<b>KORIDOR 1</b>									
1	Leo	Jakarta	L	A	A	A	A	B	B
2	Jajang	Garut	L	E	A	D	D	C	B
3	Maisarah	Jakarta	P	A	A	E	A	A	B
4	Fajar	Depok	L	A	A	A	A	A	B
5	M. Alfian	Depok	L	A	A	A	A	A	B
6	Alex	Tangsel	L	A	A	A	A	B	B
7	Nita	Bogor	P	B	A	C	C	A	B
8	Tuti	Jaktim	P	A	A	A	A	A	B
9	Qorina	Depok	P	A	A	A	A	B	B
10	Fitria	Depok	P	A	A	A	D	A	B

<b>Respon</b> <b>den</b>	<b>Nama</b>	<b>Alamat Asal</b>	<b>Kela</b> <b>min</b>	<b>Usi</b> <b>a</b>	<b>Pendi</b> <b>dikan</b>	<b>Pekerj</b> <b>aan</b>	<b>Pendap</b> <b>atan</b>	<b>Penga</b> <b>laman</b>	<b>Waktu</b> <b>jalan</b>
11	Hamka	Jakarta	L	B	A	D	D	D	A
12	Sunarto	Tangerang	L	E	A	D	A	E	B
13	Putra	Tegal	L	A	A	C	E	E	D
14	Siska	Brebes	P	A	A	A	A	A	B
15	Tia	Brebes	P	A	A	A	A	A	B
16	Susilo	Betawi	L	D	A	E	D	D	A
17	Mery	Jakarta	P	E	A	E	B	E	B
18	Ipung	Solo	L	B	B	E	E	A	B
19	Mukhlis	Jakpus	L	D	A	E	D	E	D
20	Dian	Jakarta	P	A	A	C	C	E	B
21	Wibowo	Jakarta	L	D	C	D	B	E	D
22	Yoga Pras	Magelang	L	A	A	D	A	A	B
23	Hadi Pranoto	Salatiga	L	E	C	E	C	E	B
24	Lulu	Bekasi	P	C	A	E	A	C	B
25	Agus	Cianjur	L	B	A	D	C	E	B
26	Achmad	Kemayoran	L	C	A	B	D	A	B
27	Lasmi	Tambora	L	E	A	E	A	E	C
28	Sakana	Bekasi	L	E	B	B	E	E	B

<b>Respon</b> <b>den</b>	<b>Nama</b>	<b>Alamat Asal</b>	<b>Kela</b> <b>min</b>	<b>Usi</b> <b>a</b>	<b>Pendi</b> <b>dikan</b>	<b>Pekerj</b> <b>aan</b>	<b>Pendap</b> <b>atan</b>	<b>Penga</b> <b>laman</b>	<b>Waktu</b> <b>jalan</b>
29	Sopyananda	Tanah Abang	L	E	C	B	E	E	B
30	Sunaryo	Senen	L	B	A	B	E	A	B
31	Sukatma	Bekasi	L	C	A	B	E	A	B
32	Dimiyati	Kali Anyar	L	D	A	B	E	D	B
33	Tri	Jl. Pertanian	L	A	A	E	C	D	B
34	Wisnu	Jl. Pertanian	L	A	A	E	C	D	B
35	Diki	Ps. Minggu	L	A	A	C	D	E	B
36	Yudi	Kalibaru	L	A	A	E	D	D	A
37	Gandi	Ps. Minggu	L	C	D	B	E	D	C
38	Jovi	Bekasi	L	A	A	A	A	A	A
39	Deni	Gg. Tongkang	L	C	A	E	A	E	A
40	Deki	Depok	L	E	A	C	C	D	A
41	Winarno	Jakpus	L	D	A	C	C	D	C
42	Heli	Kebayoran	L	D	A	B	E	D	B
43	Mega	Tanah tingal	P	C	C	C	E	D	B
44	Yadi	-	L	E	A	E	A	E	A
45	Nurman	Petukangan	L	C	A	E	C	E	C
46	Ardi	Bekasi	L	A	A	E	E	E	B

<b>Respon</b> <b>den</b>	<b>Nama</b>	<b>Alamat Asal</b>	<b>Kela</b> <b>min</b>	<b>Usi</b> <b>a</b>	<b>Pendi</b> <b>dikan</b>	<b>Pekerj</b> <b>aan</b>	<b>Pendap</b> <b>atan</b>	<b>Penga</b> <b>laman</b>	<b>Waktu</b> <b>jalan</b>
47	Azmi	Bekasi	L	A	A	E	E	E	B
48	Yati	-	P	A	A	A	A	A	B
49	Pascal	Ps. Minggu	L	A	B	C	C	A	B
50	Salma	Lebak bulus	P	B	B	B	E	E	B
<b>KORIDOR 2</b>									
1	Lili	Jakarta	P	A	A	C	C	E	B
2	Lia	Jakarta	P	A	A	A	A	A	B
3	Maftuha	Jawa Tengah	P	D	A	D	B	E	B
4	Surya	Pandeglang	L	E	A	C	B	C	A
5	Dede	Purwakarta	L	E	C	E	C	A	B
6	Wawan	Bekasi	L	C	A	E	C	E	B
7	Dasrudin	Cilacap	L	D	A	C	E	E	B
8	Putro	Bekasi	L	B	A	C	C	D	B
9	Marlam	Bekasi	L	D	A	E	C	E	B
10	Tsaqif	Babelan	L	A	B	C	C	A	B
11	Karto	Tanah Abang	L	E	A	E	A	E	A
12	Jupri	Malang	L	E	A	E	D	E	B
13	Miseno	Malang	L	E	D	B	D	D	B

<b>Respon</b> <b>den</b>	<b>Nama</b>	<b>Alamat Asal</b>	<b>Kela</b> <b>min</b>	<b>Usi</b> <b>a</b>	<b>Pendi</b> <b>dikan</b>	<b>Pekerj</b> <b>aan</b>	<b>Pendap</b> <b>atan</b>	<b>Penga</b> <b>laman</b>	<b>Waktu</b> <b>jalan</b>
14	Tony	Kampung Duri	L	B	B	B	E	E	B
15	Adris	Gambir	P	B	B	B	E	E	B
16	Supriyo	Brebes	L	D	A	C	C	C	B
17	Yogy	Menteng	L	B	B	D	E	E	B
18	Rudy	Bekasi	L	B	B	C	D	E	B
19	Eko	Ciracas	L	C	B	D	D	D	B
20	Mikha	Kebayoran	P	C	C	C	E	D	B
21	Feri	Bulak Kapal	L	D	A	D	B	A	B
22	Handoko	Menteng	L	D	A	C	C	D	C
23	Yadi	Magelang	L	D	B	D	D	A	C
24	Ida	Senen	P	D	A	D	B	E	C
25	Daniel	Tanah Abang	L	B	C	C	D	D	B
26	Anlouis	Bekasi	L	A	A	D	C	E	B
27	Seli	-	P	C	A	E	A	E	B
28	Solihin	Pengukiran	L	D	A	C	E	D	C
29	Sutrisman	Kebumen	L	D	A	E	A	E	B
30	Andreas	Kemayoran	L	B	C	C	E	A	C
31	Abid	Kebayoran	L	A	A	A	A	C	C

Respon den	Nama	Alamat Asal	Kela min	Usi a	Pendi dikan	Pekerj aan	Pendap atan	Penga laman	Waktu jalan
32	Joni	Kp. Pula	L	C	A	E	C	E	C
33	Abdurrahman	Kmbg Pacar	L	C	A	E	C	E	C
34	Nugraha	Rawa Buntu	L	B	C	E	E	A	C
35	Dedi	Gembrong	L	C	A	E	A	E	B
36	Subhan	Tanah Tinggi	L	D	A	E	A	E	A
37	Ayu	Petukangan	P	A	A	A	A	A	B
38	Rizky	Ps.Senen	L	B	A	E	D	E	A
39	Yaya M	Taruna Jaya	P	B	D	E	E	A	C
40	Abdul Aziz	Kramat Pulo	L	A	A	E	B	C	A
41	Bayu Pram	Klender	L	C	C	C	E	D	B
42	Said	Sunter	L	D	A	E	B	B	B
43	M.Faisal	Jakarta	L	A	A	E	E	E	B
44	Juju	Radio dalam	P	B	C	E	E	A	B
45	Sumiati	Kemayoran	P	C	C	E	D	D	B
46	Jodi	Senen	L	A	A	A	A	A	B
47	Pelangi	Serpong	P	B	A	E	D	E	A
48	Irdha	Bukit Indah	P	A	A	E	B	C	A
49	Daryono	-	L	D	A	E	A	E	B



<b>Respon</b> <b>den</b>	<b>Nama</b>	<b>Alamat Asal</b>	<b>Kela</b> <b>min</b>	<b>Usi</b> <b>a</b>	<b>Pendi</b> <b>dikan</b>	<b>Pekerj</b> <b>aan</b>	<b>Pendap</b> <b>atan</b>	<b>Penga</b> <b>laman</b>	<b>Waktu</b> <b>jalan</b>
<b>50</b>	Raharjo	-	L	D	A	E	A	E	A

### **Lampiran 3. Hasil Kuesioner Kualitas dan Kepentingan Kenyamanan Jalur Pedestrian**

Keterangan:

X: Kualitas variabel kenyamanan jalur pedestrian

Y: Kepentingan variabel kenyamanan jalur pedestrian

- Q1: Bagaimana menurut Anda kualitas bahan dan kondisi fisik material penyusun trotoar di sini dan seberapa penting hal tersebut bagi kenyamanan Anda?
- Q2: Bagaimana menurut Anda kualitas elemen pendukung (lampu penerangan, halte bus, rambu, tempat sampah, pot bunga, drainase, dan bolar) di trotoar ini dan seberapa penting hal tersebut bagi kenyamanan Anda?
- Q3: Bagaimana menurut Anda kualitas lebar (dimensi) di trotoar ini dan seberapa penting hal tersebut bagi kenyamanan Anda?
- Q4: Bagaimana menurut Anda kualitas peneduhan (pepohonan atau kanopi) di trotoar ini dan seberapa penting hal tersebut bagi kenyamanan Anda?
- Q5: Bagaimana menurut Anda kualitas kebersihan di trotoar ini dan seberapa penting hal tersebut bagi kenyamanan Anda?
- Q6: Bagaimana menurut Anda kualitas desain (pola permukaan) di trotoar ini dan seberapa penting hal tersebut bagi kenyamanan Anda?

- Q7: Bagaimana menurut Anda kualitas keamanan (dari kendaraan bermotor, pencurian, dan hal yang dapat mengancam lain) yang dirasakan di trotoar ini dan seberapa penting hal tersebut bagi kenyamanan Anda?
- Q8: Bagaimana menurut Anda tingkat hambatan (PKL, kendaraan parkir, tiang listrik, pejalan kaki lain) yang dirasakan di trotoar ini dan seberapa penting hal tersebut bagi kenyamanan Anda?
- Q9: Bagaimana menurut Anda kualitas jalur penyebrangan (JPO atau Crosswalk) di trotoar ini dan seberapa penting hal tersebut bagi kenyamanan Anda?
- Q10: Bagaimana menurut Anda kualitas fasilitas penyandang disabilitas di trotoar ini dan seberapa penting hal tersebut bagi kenyamanan Anda?
- Q11: Bagaimana menurut Anda kualitas kebisingan di trotoar ini dan seberapa penting hal tersebut bagi kenyamanan Anda?
- Q12: Bagaimana menurut Anda kualitas aroma di trotoar ini dan seberapa penting hal tersebut bagi Anda?
- Q13: Bagaimana menurut Anda kualitas aksesibilitas (kemudahan ke mana saja) melewati trotoar ini dan seberapa penting hal tersebut bagi Anda?

Respo nden	Q1		Q2		Q3		Q4		Q5		Q6		Q7		Q8		Q9		Q10		Q11		Q12		Q13		
	X	Y	X	Y	X	Y	X	Y	X	Y	X	Y	X	Y	X	Y	X	Y	X	Y	X	Y	X	Y	X	Y	X
<b>KORIDOR 1</b>																											
<b>1</b>	3	4	2	4	4	4	3	4	3	3	3	3	4	4	2	4	3	3	3	3	3	3	3	3	3	4	4
<b>2</b>	2	4	2	4	3	3	4	4	4	4	2	4	2	4	3	3	4	3	2	3	3	4	2	3	3	4	
<b>3</b>	4	4	2	4	4	4	4	4	2	4	2	4	4	4	3	3	4	4	3	3	4	4	4	4	4	3	3
<b>4</b>	3	4	2	3	3	4	2	4	2	4	2	4	2	4	2	4	3	3	2	4	4	3	2	4	4	4	4
<b>5</b>	2	4	3	4	4	4	2	4	2	4	2	4	2	4	2	4	4	4	2	4	3	3	2	4	5	5	
<b>6</b>	3	3	3	3	3	3	4	4	2	4	3	3	2	3	3	3	2	2	2	4	3	3	2	4	4	4	4
<b>7</b>	4	4	3	4	4	4	3	4	4	4	2	3	2	4	2	4	2	5	2	4	2	2	2	4	3	3	
<b>8</b>	2	5	2	4	4	4	2	4	2	4	2	4	1	4	2	4	2	4	1	5	3	3	3	4	2	4	4
<b>9</b>	2	4	2	4	3	3	2	4	2	4	2	4	2	4	2	4	2	3	2	4	2	4	2	4	4	4	4
<b>10</b>	1	4	3	3	4	4	2	4	1	4	2	4	1	4	2	4	3	3	2	4	1	4	2	4	2	4	4
<b>11</b>	3	4	2	4	2	4	4	4	2	4	2	4	2	4	2	3	3	3	2	4	2	4	4	4	4	5	4
<b>12</b>	3	4	3	4	4	4	3	4	4	4	4	3	3	4	3	4	3	3	3	4	3	2	4	4	4	4	4
<b>13</b>	2	4	2	4	3	4	4	4	2	4	2	4	1	5	2	4	3	4	2	4	3	3	2	4	2	4	4
<b>14</b>	2	4	2	4	2	4	2	4	2	4	2	4	2	4	2	4	2	4	2	4	4	4	2	4	4	4	4
<b>15</b>	2	4	4	4	2	4	2	4	3	4	2	3	2	4	2	4	3	4	2	4	3	3	2	4	2	4	4
<b>16</b>	2	5	2	4	2	5	2	4	1	4	2	4	2	3	2	4	2	4	2	4	3	3	3	4	4	4	3
<b>17</b>	2	5	3	4	3	2	2	5	2	4	3	3	3	3	3	2	4	5	2	4	3	4	3	4	3	4	3

<b>18</b>	2	4	2	4	4	4	2	5	2	4	4	2	2	5	3	4	2	5	2	5	2	2	2	4	2	3
<b>19</b>	3	4	3	4	2	4	4	4	5	5	2	4	1	5	2	4	4	4	2	4	2	2	4	4	4	4
<b>20</b>	2	4	3	4	3	4	4	4	4	4	4	4	1	5	2	2	4	4	2	4	2	4	4	4	3	3
<b>21</b>	3	5	4	4	2	2	3	4	2	4	2	4	4	4	2	4	3	4	2	4	4	2	2	4	3	4
<b>22</b>	3	5	2	4	3	4	2	4	2	5	2	5	2	5	4	4	3	4	2	4	3	4	2	4	2	4
<b>23</b>	2	5	3	4	5	5	1	5	3	5	1	5	2	5	4	5	4	4	2	4	4	5	3	4	5	5
<b>24</b>	3	4	3	4	4	4	4	3	3	3	3	3	3	3	4	3	4	3	2	4	2	4	2	4	4	4
<b>25</b>	3	4	3	4	3	3	3	3	3	4	3	4	4	4	4	4	4	4	2	4	3	4	3	4	2	4
<b>26</b>	2	4	2	4	3	5	2	4	4	4	2	3	4	4	4	4	3	4	2	4	2	4	4	4	5	5
<b>27</b>	2	5	2	4	2	5	2	4	3	4	3	4	3	5	4	5	3	5	2	4	2	4	4	5	4	4
<b>28</b>	2	3	3	4	2	5	2	5	2	4	2	4	3	4	3	5	3	5	2	4	3	3	4	5	4	5
<b>29</b>	2	3	3	4	2	5	2	5	2	4	2	4	3	4	3	5	3	5	2	4	3	3	4	5	4	5
<b>30</b>	2	3	3	4	2	5	2	5	2	4	2	4	3	4	3	5	3	5	2	4	3	3	4	5	4	5
<b>31</b>	2	3	4	5	3	5	2	5	3	4	2	5	4	4	3	4	4	5	2	3	2	4	4	5	4	4
<b>32</b>	2	4	2	4	3	3	3	5	2	4	2	4	2	4	2	4	4	3	2	5	1	4	2	4	4	4
<b>33</b>	2	4	2	4	3	4	3	5	2	4	2	3	3	5	3	4	4	4	2	4	2	4	3	4	4	4
<b>34</b>	3	4	2	4	3	4	3	5	2	4	2	3	3	5	3	4	4	4	2	4	2	4	3	4	4	4
<b>35</b>	2	5	2	5	3	4	3	5	2	3	2	4	2	5	3	5	4	5	2	5	2	4	3	3	4	4
<b>36</b>	2	5	2	4	3	4	2	4	3	4	2	3	1	5	2	4	4	4	1	5	3	4	1	5	3	4
<b>37</b>	3	5	3	4	3	4	3	5	1	4	2	4	4	4	1	4	2	4	1	4	2	4	3	4	4	4

<b>38</b>	4	5	2	4	3	4	3	5	3	5	4	3	2	5	1	5	4	4	3	5	2	3	1	4	4	5	
<b>39</b>	3	4	2	4	3	4	4	4	4	5	3	3	3	4	2	4	4	4	3	4	2	3	2	4	3	4	
<b>40</b>	1	5	3	4	4	4	2	4	3	4	2	4	4	4	4	4	4	2	4	2	4	4	4	4	5		
<b>41</b>	2	4	3	5	4	4	2	4	2	4	3	3	2	5	2	4	3	4	3	5	3	3	2	3	4	5	
<b>42</b>	2	5	2	3	4	5	2	4	1	4	2	2	2	5	2	4	3	4	3	4	3	4	3	5	4	5	
<b>43</b>	1	5	2	4	3	5	2	5	2	4	2	3	2	5	2	4	3	4	1	4	2	3	2	5	4	3	
<b>44</b>	3	5	2	5	3	4	2	3	2	3	2	4	4	5	2	4	3	3	2	4	3	3	2	5	4	4	
<b>45</b>	2	4	3	5	2	3	2	2	3	5	3	4	3	5	1	5	4	5	2	4	4	3	3	5	3	5	
<b>46</b>	2	4	3	3	4	4	4	4	2	5	3	5	2	5	3	5	3	5	2	4	3	4	2	5	4	4	
<b>47</b>	2	5	2	4	3	4	3	4	2	4	2	5	3	5	2	4	3	5	3	4	2	4	2	5	4	4	
<b>48</b>	3	5	2	4	4	4	3	5	2	5	2	5	4	5	3	5	3	4	2	4	2	4	3	5	3	4	
<b>49</b>	2	4	3	4	3	5	2	4	1	5	2	4	1	4	2	5	4	4	3	5	3	5	2	4	4	4	
<b>50</b>	2	4	2	4	3	5	2	4	3	5	2	5	3	4	2	4	4	5	2	4	3	4	2	4	3	4	
<b>KORIDOR 2</b>																											
<b>1</b>	2	3	3	3	4	3	3	3	4	3	3	3	1	4	2	4	3	4	2	3	3	4	4	4	4	4	4
<b>2</b>	2	4	2	5	4	4	3	4	2	5	3	3	1	5	2	4	3	3	3	5	3	3	4	5	4	5	5
<b>3</b>	4	5	4	5	3	5	4	5	5	5	5	5	5	5	4	5	4	5	3	5	4	5	5	5	5	5	5
<b>4</b>	4	5	4	5	5	5	3	5	5	5	5	5	2	5	2	5	2	5	2	5	3	5	3	5	5	5	5
<b>5</b>	3	5	4	4	3	4	3	4	3	4	3	4	4	4	4	4	2	4	2	4	3	4	4	4	3	4	4
<b>6</b>	4	4	4	4	4	4	4	5	4	5	3	5	3	5	4	5	3	5	2	4	4	4	3	4	3	4	4

<b>7</b>	3	3	3	4	2	4	4	4	3	4	3	4	4	4	4	5	3	4	2	4	3	3	4	4	4	4
<b>8</b>	3	4	3	4	3	3	4	4	3	4	3	4	4	4	4	4	4	4	3	4	3	3	3	4	3	4
<b>9</b>	3	4	4	4	4	4	3	4	4	4	3	4	4	4	3	4	4	4	2	4	3	4	3	4	4	4
<b>10</b>	4	4	3	4	4	4	4	4	2	4	4	4	4	4	3	4	3	4	2	4	3	4	4	4	4	4
<b>11</b>	4	4	2	4	2	4	3	4	3	4	2	4	3	4	2	4	3	4	2	4	3	4	3	4	2	4
<b>12</b>	3	5	3	5	3	5	3	5	3	5	3	5	3	5	3	5	3	5	3	5	3	5	3	5	3	5
<b>13</b>	4	5	3	5	4	5	5	5	1	4	1	5	5	5	5	5	3	5	4	5	3	4	1	5	4	5
<b>14</b>	4	5	4	5	3	5	4	5	4	5	3	4	4	5	3	5	3	5	3	5	4	5	4	5	4	5
<b>15</b>	4	5	4	5	4	5	3	5	4	5	3	5	4	5	4	5	4	5	3	5	4	5	4	5	4	5
<b>16</b>	4	5	4	5	4	5	4	5	4	5	4	5	3	5	3	5	4	5	3	5	4	5	4	5	3	5
<b>17</b>	4	5	4	5	4	5	4	5	4	5	3	5	5	5	3	5	3	4	3	5	4	5	4	5	4	5
<b>18</b>	4	5	4	5	4	5	4	5	4	5	4	5	2	5	4	5	4	5	4	5	4	5	4	5	4	5
<b>19</b>	3	5	4	5	3	5	4	5	3	5	3	5	2	5	3	5	3	5	3	5	4	5	4	5	4	5
<b>20</b>	4	5	4	5	4	5	4	5	4	5	3	5	3	5	4	5	4	5	4	5	4	5	4	5	4	5
<b>21</b>	4	5	4	5	4	5	4	5	4	5	4	5	4	5	4	5	4	5	3	5	4	5	3	5	3	5
<b>22</b>	4	5	4	5	4	5	4	5	4	5	4	5	3	5	3	5	4	5	3	5	3	5	3	5	3	5
<b>23</b>	4	5	4	5	4	5	3	5	3	5	4	5	4	5	4	5	4	5	3	5	3	5	4	5	4	5
<b>24</b>	4	5	4	5	4	5	4	5	4	5	4	5	3	5	4	5	4	5	3	5	3	5	3	5	3	5
<b>25</b>	4	4	3	4	4	4	4	4	2	4	4	4	4	4	3	4	3	4	2	4	3	4	4	4	4	4
<b>26</b>	2	3	2	4	4	4	3	3	4	4	3	3	2	4	2	4	3	4	4	4	2	3	2	3	3	3

<b>27</b>	4	4	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	4	3	2	3	2	5	3	3	2	4	2	4	3	3
<b>28</b>	3	5	2	5	4	5	4	5	1	5	1	4	3	5	1	5	3	5	5	5	3	4	2	4	5	5	
<b>29</b>	3	3	4	5	3	5	2	3	2	3	3	3	4	5	2	4	2	3	3	3	2	4	2	3	3	3	
<b>30</b>	3	5	2	5	4	5	3	5	3	5	3	5	3	5	2	5	1	5	4	5	1	5	1	5	4	5	
<b>31</b>	3	4	2	4	4	5	2	4	3	5	4	5	2	4	2	5	1	5	5	5	3	5	1	5	4	5	
<b>32</b>	3	5	2	5	3	4	2	5	2	4	3	5	2	5	2	4	3	5	5	5	3	5	2	5	4	5	
<b>33</b>	3	5	3	4	3	5	3	5	3	5	4	5	2	5	2	5	2	5	4	5	3	5	2	5	4	4	
<b>34</b>	3	5	2	5	2	5	2	5	2	5	3	5	2	5	1	5	1	5	5	5	2	5	1	5	4	5	
<b>35</b>	3	5	2	5	3	4	3	5	3	5	3	5	2	5	2	4	2	5	5	5	3	5	2	5	4	5	
<b>36</b>	3	5	2	5	3	5	3	5	2	5	3	4	3	5	2	5	2	5	4	5	3	4	2	5	4	5	
<b>37</b>	2	4	2	3	4	4	4	4	4	4	3	4	3	4	2	5	1	4	3	4	2	4	1	4	3	3	
<b>38</b>	4	4	2	4	3	4	4	4	5	5	3	3	2	4	2	4	1	4	4	4	2	4	2	4	3	4	
<b>39</b>	4	5	2	5	2	5	2	5	2	5	3	5	2	5	1	5	1	5	4	5	3	5	1	5	3	5	
<b>40</b>	3	3	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	5	5	2	2	2	4	3	3	2	3	2	3	4	4
<b>41</b>	2	3	1	5	4	5	3	2	2	5	3	3	3	5	1	3	2	5	3	4	2	3	2	4	4	4	
<b>42</b>	3	3	2	3	3	3	4	4	3	3	3	3	4	3	2	4	3	3	4	3	2	4	1	3	4	4	
<b>43</b>	3	4	2	4	4	4	4	4	4	5	3	3	2	4	2	4	2	3	5	3	4	3	3	4	3	4	
<b>44</b>	3	5	2	5	4	4	3	5	3	5	3	5	1	4	2	5	1	5	3	4	3	4	2	5	3	4	
<b>45</b>	3	5	2	5	3	4	3	4	3	5	3	4	2	5	1	4	2	5	3	5	3	4	2	5	3	3	
<b>46</b>	2	4	2	3	4	4	4	4	4	4	3	4	3	4	2	5	1	4	3	4	2	4	1	4	3	3	



<b>47</b>	4	4	2	4	3	4	4	4	5	5	3	3	2	4	2	4	1	4	4	4	2	4	2	4	3	4
<b>48</b>	3	3	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	5	5	2	2	2	4	3	3	2	3	2	3	4	4
<b>49</b>	3	3	4	5	3	5	2	3	2	3	3	3	4	5	2	4	2	3	3	3	2	4	2	3	3	3
<b>50</b>	3	5	2	5	3	5	3	5	2	5	3	4	3	5	2	5	2	5	4	5	3	4	2	5	4	5

***“Halaman ini sengaja dikosongkan”***

#### Lampiran 4. Lampiran Hasil Analisa SPSS Masing-Masing Variabel

No.	Variabel	Hasil Analisa SPSS			
<b>KORIDOR 1</b>					
1	Material Penyusun	<b>Correlations</b>			
			Kualitas	Kepentingan	
		Kendall's tau_b	Correlation Coefficient	1.000	-.017
			Sig. (2-tailed)	.	.897
			N	50	50
			Kepentingan	Correlation Coefficient	-.017
		Sig. (2-tailed)	.897	.	
		N	50	50	
2	Elemen Pendukung	<b>Correlations</b>			
			Kualitas	Kepentingan	
		Kendall's tau_b	Correlation Coefficient	1.000	.037
			Sig. (2-tailed)	.	.785
			N	50	50
			Kepentingan	Correlation Coefficient	.037
		Sig. (2-tailed)	.785	.	
		N	50	50	

		<b>Correlations</b>					
			Kualitas	Kepentingan			
3	Dimensi	Kendall's tau_b	Kualitas	Correlation Coefficient	1.000	-.029	
					Sig. (2-tailed)	.	.820
					N	50	50
		Kepentingan	Correlation Coefficient	-.029	1.000		
			Sig. (2-tailed)	.820	.		
			N	50	50		

		<b>Correlations</b>					
			Kualitas	Kepentingan			
4	Iklim (peneduhan)	Kendall's tau_b	Kualitas	Correlation Coefficient	1.000	-.118	
					Sig. (2-tailed)	.	.367
					N	50	50
		Kepentingan	Correlation Coefficient	-.118	1.000		
			Sig. (2-tailed)	.367	.		
			N	50	50		

		<b>Correlations</b>					
			Kualitas	Kepentingan			
5	Kebersihan	Kendall's tau_b	Kualitas	Correlation Coefficient	1.000	.112	
					Sig. (2-tailed)	.	.389
					N	50	50
		Kepentingan	Correlation Coefficient	.112	1.000		
			Sig. (2-tailed)	.389	.		
			N	50	50		

6	Keindahan	<b>Correlations</b>					
			Kualitas	Kepentingan			
		Kendall's tau_b	Kualitas	Correlation Coefficient	1.000	-.383**	
					Sig. (2-tailed)	.	.003
					N	50	50
		Kepentingan	Correlation Coefficient	-.383**	1.000		
					Sig. (2-tailed)	.003	.
					N	50	50
**. Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).							
7	Keamanan	<b>Correlations</b>					
			Kualitas	Kepentingan			
		Kendall's tau_b	Kualitas	Correlation Coefficient	1.000	-.173	
					Sig. (2-tailed)	.	.176
					N	50	50
		Kepentingan	Correlation Coefficient	-.173	1.000		
					Sig. (2-tailed)	.176	.
					N	50	50
8	Hambatan	<b>Correlations</b>					
			Kualitas	Kepentingan			
		Kendall's tau_b	Kualitas	Correlation Coefficient	1.000	.021	
					Sig. (2-tailed)	.	.872
					N	50	50
		Kepentingan	Correlation Coefficient	.021	1.000		
					Sig. (2-tailed)	.872	.
					N	50	50

		<b>Correlations</b>					
			Kualitas	Kepentingan			
9	Jalur Penyeberangan	Kendall's tau_b	Kualitas	Correlation Coefficient	1.000	.066	
					Sig. (2-tailed)	.	.610
					N	50	50
		Kepentingan	Kualitas	Correlation Coefficient	.066	1.000	
					Sig. (2-tailed)	.610	.
					N	50	50
10	Fasilitas Penyangang Disabilitas	Kendall's tau_b	Kualitas	Correlation Coefficient	1.000	-.096	
					Sig. (2-tailed)	.	.481
					N	50	50
		Kepentingan	Kualitas	Correlation Coefficient	-.096	1.000	
					Sig. (2-tailed)	.481	.
					N	50	50
11	Kebisingan	Kendall's tau_b	Kualitas	Correlation Coefficient	1.000	-.156	
					Sig. (2-tailed)	.	.227
					N	50	50
		Kepentingan	Kualitas	Correlation Coefficient	-.156	1.000	
					Sig. (2-tailed)	.227	.
					N	50	50

12	Aroma	<p style="text-align: center;"><b>Correlations</b></p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th colspan="3"></th> <th>Kualitas</th> <th>Kepentingan</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="3">Kendall's tau_b</td> <td rowspan="3">Kualitas</td> <td>Correlation Coefficient</td> <td>1.000</td> <td>.133</td> </tr> <tr> <td>Sig. (2-tailed)</td> <td>.</td> <td>.305</td> </tr> <tr> <td>N</td> <td>50</td> <td>50</td> </tr> <tr> <td rowspan="3"></td> <td rowspan="3">Kepentingan</td> <td>Correlation Coefficient</td> <td>.133</td> <td>1.000</td> </tr> <tr> <td>Sig. (2-tailed)</td> <td>.305</td> <td>.</td> </tr> <tr> <td>N</td> <td>50</td> <td>50</td> </tr> </tbody> </table>				Kualitas	Kepentingan	Kendall's tau_b	Kualitas	Correlation Coefficient	1.000	.133	Sig. (2-tailed)	.	.305	N	50	50		Kepentingan	Correlation Coefficient	.133	1.000	Sig. (2-tailed)	.305	.	N	50	50
			Kualitas	Kepentingan																									
Kendall's tau_b	Kualitas	Correlation Coefficient	1.000	.133																									
		Sig. (2-tailed)	.	.305																									
		N	50	50																									
	Kepentingan	Correlation Coefficient	.133	1.000																									
		Sig. (2-tailed)	.305	.																									
		N	50	50																									
13	Aksesibilitas	<p style="text-align: center;"><b>Correlations</b></p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th colspan="3"></th> <th>Kualitas</th> <th>Kepentingan</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="3">Kendall's tau_b</td> <td rowspan="3">Kualitas</td> <td>Correlation Coefficient</td> <td>1.000</td> <td>.383**</td> </tr> <tr> <td>Sig. (2-tailed)</td> <td>.</td> <td>.003</td> </tr> <tr> <td>N</td> <td>50</td> <td>50</td> </tr> <tr> <td rowspan="3"></td> <td rowspan="3">Kepentingan</td> <td>Correlation Coefficient</td> <td>.383**</td> <td>1.000</td> </tr> <tr> <td>Sig. (2-tailed)</td> <td>.003</td> <td>.</td> </tr> <tr> <td>N</td> <td>50</td> <td>50</td> </tr> </tbody> </table> <p>** . Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).</p>				Kualitas	Kepentingan	Kendall's tau_b	Kualitas	Correlation Coefficient	1.000	.383**	Sig. (2-tailed)	.	.003	N	50	50		Kepentingan	Correlation Coefficient	.383**	1.000	Sig. (2-tailed)	.003	.	N	50	50
			Kualitas	Kepentingan																									
Kendall's tau_b	Kualitas	Correlation Coefficient	1.000	.383**																									
		Sig. (2-tailed)	.	.003																									
		N	50	50																									
	Kepentingan	Correlation Coefficient	.383**	1.000																									
		Sig. (2-tailed)	.003	.																									
		N	50	50																									

## KORIDOR 2

<b>Correlations</b>						
			Kualitas	Kepentingan		
1	Material Penyusun	Kendall's tau_b	Kualitas	Correlation Coefficient	1.000	.359**
			Sig. (2-tailed)	.	.006	
			N	50	50	
		Kepentingan	Correlation Coefficient	.359**	1.000	
			Sig. (2-tailed)	.006	.	
			N	50	50	
**. Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).						
<b>Correlations</b>						
			Kualitas	Kepentingan		
2	Elemen Pendukung	Kendall's tau_b	Kualitas	Correlation Coefficient	1.000	.285*
			Sig. (2-tailed)	.	.028	
			N	50	50	
		Kepentingan	Correlation Coefficient	.285*	1.000	
			Sig. (2-tailed)	.028	.	
			N	50	50	
*. Correlation is significant at the 0.05 level (2-tailed).						



		<b>Correlations</b>					
			Kualitas	Kepentingan			
3	Dimensi	Kendall's tau_b	Kualitas	Correlation Coefficient	1.000	.155	
					Sig. (2-tailed)	.	.242
					N	50	50
		Kepentingan	Kualitas	Correlation Coefficient	.155	1.000	
					Sig. (2-tailed)	.242	.
					N	50	50
4	Iklim (penejukan)	Kendall's tau_b	Kualitas	Correlation Coefficient	1.000	.185	
					Sig. (2-tailed)	.	.154
					N	50	50
		Kepentingan	Kualitas	Correlation Coefficient	.185	1.000	
					Sig. (2-tailed)	.154	.
					N	50	50
5	Kebersihan	Kendall's tau_b	Kualitas	Correlation Coefficient	1.000	.198	
					Sig. (2-tailed)	.	.115
					N	50	50
		Kepentingan	Kualitas	Correlation Coefficient	.198	1.000	
					Sig. (2-tailed)	.115	.
					N	50	50

6	Keindahan	<p style="text-align: center;"><b>Correlations</b></p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th colspan="3"></th> <th>Kualitas</th> <th>Kepentingan</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="3">Kendall's tau_b</td> <td rowspan="3">Kualitas</td> <td>Correlation Coefficient</td> <td>1.000</td> <td>.333*</td> </tr> <tr> <td>Sig. (2-tailed)</td> <td>.</td> <td>.011</td> </tr> <tr> <td>N</td> <td>50</td> <td>50</td> </tr> <tr> <td rowspan="3"></td> <td rowspan="3">Kepentingan</td> <td>Correlation Coefficient</td> <td>.333*</td> <td>1.000</td> </tr> <tr> <td>Sig. (2-tailed)</td> <td>.011</td> <td>.</td> </tr> <tr> <td>N</td> <td>50</td> <td>50</td> </tr> </tbody> </table> <p style="text-align: center;">*. Correlation is significant at the 0.05 level (2-tailed).</p>				Kualitas	Kepentingan	Kendall's tau_b	Kualitas	Correlation Coefficient	1.000	.333*	Sig. (2-tailed)	.	.011	N	50	50		Kepentingan	Correlation Coefficient	.333*	1.000	Sig. (2-tailed)	.011	.	N	50	50
			Kualitas	Kepentingan																									
Kendall's tau_b	Kualitas	Correlation Coefficient	1.000	.333*																									
		Sig. (2-tailed)	.	.011																									
		N	50	50																									
	Kepentingan	Correlation Coefficient	.333*	1.000																									
		Sig. (2-tailed)	.011	.																									
		N	50	50																									
7	Keamanan	<p style="text-align: center;"><b>Correlations</b></p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th colspan="3"></th> <th>Kualitas</th> <th>Kepentingan</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="3">Kendall's tau_b</td> <td rowspan="3">Kualitas</td> <td>Correlation Coefficient</td> <td>1.000</td> <td>.029</td> </tr> <tr> <td>Sig. (2-tailed)</td> <td>.</td> <td>.820</td> </tr> <tr> <td>N</td> <td>50</td> <td>50</td> </tr> <tr> <td rowspan="3"></td> <td rowspan="3">Kepentingan</td> <td>Correlation Coefficient</td> <td>.029</td> <td>1.000</td> </tr> <tr> <td>Sig. (2-tailed)</td> <td>.820</td> <td>.</td> </tr> <tr> <td>N</td> <td>50</td> <td>50</td> </tr> </tbody> </table>				Kualitas	Kepentingan	Kendall's tau_b	Kualitas	Correlation Coefficient	1.000	.029	Sig. (2-tailed)	.	.820	N	50	50		Kepentingan	Correlation Coefficient	.029	1.000	Sig. (2-tailed)	.820	.	N	50	50
			Kualitas	Kepentingan																									
Kendall's tau_b	Kualitas	Correlation Coefficient	1.000	.029																									
		Sig. (2-tailed)	.	.820																									
		N	50	50																									
	Kepentingan	Correlation Coefficient	.029	1.000																									
		Sig. (2-tailed)	.820	.																									
		N	50	50																									
8	Hambatan	<p style="text-align: center;"><b>Correlations</b></p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th colspan="3"></th> <th>Kualitas</th> <th>Kepentingan</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="3">Kendall's tau_b</td> <td rowspan="3">Kualitas</td> <td>Correlation Coefficient</td> <td>1.000</td> <td>.303*</td> </tr> <tr> <td>Sig. (2-tailed)</td> <td>.</td> <td>.018</td> </tr> <tr> <td>N</td> <td>50</td> <td>50</td> </tr> <tr> <td rowspan="3"></td> <td rowspan="3">Kepentingan</td> <td>Correlation Coefficient</td> <td>.303*</td> <td>1.000</td> </tr> <tr> <td>Sig. (2-tailed)</td> <td>.018</td> <td>.</td> </tr> <tr> <td>N</td> <td>50</td> <td>50</td> </tr> </tbody> </table> <p style="text-align: center;">*. Correlation is significant at the 0.05 level (2-tailed).</p>				Kualitas	Kepentingan	Kendall's tau_b	Kualitas	Correlation Coefficient	1.000	.303*	Sig. (2-tailed)	.	.018	N	50	50		Kepentingan	Correlation Coefficient	.303*	1.000	Sig. (2-tailed)	.018	.	N	50	50
			Kualitas	Kepentingan																									
Kendall's tau_b	Kualitas	Correlation Coefficient	1.000	.303*																									
		Sig. (2-tailed)	.	.018																									
		N	50	50																									
	Kepentingan	Correlation Coefficient	.303*	1.000																									
		Sig. (2-tailed)	.018	.																									
		N	50	50																									

9	Jalur Penyeberangan	<p style="text-align: center;"><b>Correlations</b></p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th colspan="3"></th> <th>Kualitas</th> <th>Kepentingan</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="3" style="text-align: center;">Kendall's tau_b</td> <td rowspan="3" style="text-align: center;">Kualitas</td> <td style="text-align: center;">Correlation Coefficient</td> <td style="text-align: center;">1.000</td> <td style="text-align: center;">.114</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">Sig. (2-tailed)</td> <td style="text-align: center;">.</td> <td style="text-align: center;">.367</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">N</td> <td style="text-align: center;">50</td> <td style="text-align: center;">50</td> </tr> <tr> <td rowspan="3" style="text-align: center;">Kepentingan</td> <td rowspan="3" style="text-align: center;">Kepentingan</td> <td style="text-align: center;">Correlation Coefficient</td> <td style="text-align: center;">.114</td> <td style="text-align: center;">1.000</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">Sig. (2-tailed)</td> <td style="text-align: center;">.367</td> <td style="text-align: center;">.</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">N</td> <td style="text-align: center;">50</td> <td style="text-align: center;">50</td> </tr> </tbody> </table>				Kualitas	Kepentingan	Kendall's tau_b	Kualitas	Correlation Coefficient	1.000	.114	Sig. (2-tailed)	.	.367	N	50	50	Kepentingan	Kepentingan	Correlation Coefficient	.114	1.000	Sig. (2-tailed)	.367	.	N	50	50
			Kualitas	Kepentingan																									
Kendall's tau_b	Kualitas	Correlation Coefficient	1.000	.114																									
		Sig. (2-tailed)	.	.367																									
		N	50	50																									
Kepentingan	Kepentingan	Correlation Coefficient	.114	1.000																									
		Sig. (2-tailed)	.367	.																									
		N	50	50																									
10	Fasilitas Penyangang Disabilitas	<p style="text-align: center;"><b>Correlations</b></p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th colspan="3"></th> <th>Kualitas</th> <th>Kepentingan</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="3" style="text-align: center;">Kendall's tau_b</td> <td rowspan="3" style="text-align: center;">Kualitas</td> <td style="text-align: center;">Correlation Coefficient</td> <td style="text-align: center;">1.000</td> <td style="text-align: center;">.290*</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">Sig. (2-tailed)</td> <td style="text-align: center;">.</td> <td style="text-align: center;">.022</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">N</td> <td style="text-align: center;">50</td> <td style="text-align: center;">50</td> </tr> <tr> <td rowspan="3" style="text-align: center;">Kepentingan</td> <td rowspan="3" style="text-align: center;">Kepentingan</td> <td style="text-align: center;">Correlation Coefficient</td> <td style="text-align: center;">.290*</td> <td style="text-align: center;">1.000</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">Sig. (2-tailed)</td> <td style="text-align: center;">.022</td> <td style="text-align: center;">.</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">N</td> <td style="text-align: center;">50</td> <td style="text-align: center;">50</td> </tr> </tbody> </table> <p style="text-align: center;">*. Correlation is significant at the 0.05 level (2-tailed).</p>				Kualitas	Kepentingan	Kendall's tau_b	Kualitas	Correlation Coefficient	1.000	.290*	Sig. (2-tailed)	.	.022	N	50	50	Kepentingan	Kepentingan	Correlation Coefficient	.290*	1.000	Sig. (2-tailed)	.022	.	N	50	50
			Kualitas	Kepentingan																									
Kendall's tau_b	Kualitas	Correlation Coefficient	1.000	.290*																									
		Sig. (2-tailed)	.	.022																									
		N	50	50																									
Kepentingan	Kepentingan	Correlation Coefficient	.290*	1.000																									
		Sig. (2-tailed)	.022	.																									
		N	50	50																									
11	Kebisingan	<p style="text-align: center;"><b>Correlations</b></p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th colspan="3"></th> <th>Kualitas</th> <th>Kepentingan</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="3" style="text-align: center;">Kendall's tau_b</td> <td rowspan="3" style="text-align: center;">Kualitas</td> <td style="text-align: center;">Correlation Coefficient</td> <td style="text-align: center;">1.000</td> <td style="text-align: center;">.393**</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">Sig. (2-tailed)</td> <td style="text-align: center;">.</td> <td style="text-align: center;">.002</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">N</td> <td style="text-align: center;">50</td> <td style="text-align: center;">50</td> </tr> <tr> <td rowspan="3" style="text-align: center;">Kepentingan</td> <td rowspan="3" style="text-align: center;">Kepentingan</td> <td style="text-align: center;">Correlation Coefficient</td> <td style="text-align: center;">.393**</td> <td style="text-align: center;">1.000</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">Sig. (2-tailed)</td> <td style="text-align: center;">.002</td> <td style="text-align: center;">.</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">N</td> <td style="text-align: center;">50</td> <td style="text-align: center;">50</td> </tr> </tbody> </table> <p style="text-align: center;">**. Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).</p>				Kualitas	Kepentingan	Kendall's tau_b	Kualitas	Correlation Coefficient	1.000	.393**	Sig. (2-tailed)	.	.002	N	50	50	Kepentingan	Kepentingan	Correlation Coefficient	.393**	1.000	Sig. (2-tailed)	.002	.	N	50	50
			Kualitas	Kepentingan																									
Kendall's tau_b	Kualitas	Correlation Coefficient	1.000	.393**																									
		Sig. (2-tailed)	.	.002																									
		N	50	50																									
Kepentingan	Kepentingan	Correlation Coefficient	.393**	1.000																									
		Sig. (2-tailed)	.002	.																									
		N	50	50																									

		<b>Correlations</b>					
			Kualitas	Kepentingan			
12	Aroma	Kendall's tau_b	Kualitas	Correlation Coefficient	1.000	.160	
					Sig. (2-tailed)	.	.202
					N	50	50
		Kepentingan	Kualitas	Correlation Coefficient	.160	1.000	
					Sig. (2-tailed)	.202	.
					N	50	50
		<b>Correlations</b>					
			Kualitas	Kepentingan			
13	Aksesibilitas	Kendall's tau_b	Kualitas	Correlation Coefficient	1.000	.445**	
					Sig. (2-tailed)	.	.001
					N	50	50
		Kepentingan	Kualitas	Correlation Coefficient	.445**	1.000	
					Sig. (2-tailed)	.001	.
					N	50	50


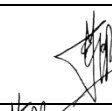
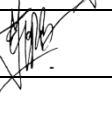

\*\* . Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).

## Lampiran 5. Lembar Asistensi

### LEMBAR ASISTENSI TUGAS AKHIR

Nama : Umbara Sakti Mihadja  
 NRP : 08211640000050  
 Judul Tugas Akhir : Kualitas Kenyamanan Jalur Pedestrian di Kawasan  
 Senen Berdasarkan Preferensi Pejalan Kaki

Pembimbing Tugas Akhir: Mochamad Yusuf, ST, M.Sc

TANGGAL BIMBINGAN	MATERI BIMBINGAN	PARAF PEMBIMBING
Selasa, 3 Maret 2020	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 4 Segmen dijadikan 2 koridor saja dalam satu kawasan</li> <li>- 50 Responden per koridor untuk melakukan korelasi</li> <li>- Mengkaitkan hasil korelasi dengan kondisi eksisting</li> <li>- Memperdalam gambaran umum wilayah</li> </ul>	
Minggu, 10 Mei 2020	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Sudah muncul angka korelasi, hasilnya direkap secara tabular sebagai kesimpulan dari mencari korelasi agar lebih ringkas</li> </ul>	
Senin, 11 Mei 2020	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Memberikan foto dan peta yang relevan pada variabel yang mempunyai pengaruh</li> </ul>	
Rabu, 10 Juni 2020	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Memberikan peta orientasi skala 1 jakarta secara terpisah pada bab gambaran umum</li> <li>- Menambahkan peta inset lingkup Jakarta yang menunjukkan lokasi dalam lingkup Jakarta</li> <li>- Memperjelas urgensitas pada 2 koridor di wilayah penelitian pada ruang lingkup.</li> <li>- Kesimpulan mengacu pada sasaran yang ingin dicapai dan berikan bahasan masing-masing sasaran dalam satu paragraph di kesimpulan.</li> <li>- Memberikan warna pada cell yang memiliki nilai signifikansi yang bagus pada PPT pembahasan korelasi.</li> </ul>	

## BIODATA PENULIS



Penulis dilahirkan di Pontianak, 22 Februari 2998, merupakan anak ketiga dari 3 bersaudara. Penulis telah menempuh pendidikan formal, yaitu di SDN Serua 3 Tangerang Selatan, SMPN 17 Tangerang Selatan, dan SMAN 3 Tangerang Selatan. Setelah menyelesaikan pendidikan SMA tahun 2016, penulis diterima di Departemen

Perencanaan Wilayah dan Kota Institut Teknologi Sepuluh Nopember pada tahun yang sama. Selama menempuh pendidikan sarjana, penulis aktif diberbagai kegiatan maupun organisasi. Penulis menjadi Staff Ahli Departemen Media Informasi Himpunan Mahasiswa Planologi ITS (HMPL ITS) pada tahun 2018-2019 dan menjadi Ketua ITS TV pada tahun 2019-2020. Penulis juga aktif mengisi materi bidang videografi, fotografi, desain grafis, dan jurnalistik pada pelatihan *Basic Media Schooling* di berbagai jurusan yang berbeda selama tahun 2018-2020. Penulis dapat dihubungi pada *email* [umbaramihardja@gmail.com](mailto:umbaramihardja@gmail.com)