TUGAS AKHIR - DK184802

PENGARUH *TACTICAL URBANISM* TERHADAP AKSESIBILITAS PADA KAWASAN *MASS RAPID TRANSIT* (MRT) CIPETE JAKARTA

JIHAN NABILA ARIFIN
08211640000045

Dosen Pembimbing
Mochamad Yusuf, ST, M.Sc.

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

TUGAS AKHIR – DK184802

PENGARUH *TACTICAL URBANISM* TERHADAP AKSESIBILITAS PADA KAWASAN *MASS RAPID TRANSIT* (MRT) CIPETE JAKARTA

JIHAN NABILA ARIFIN

08211640000045

Dosen Pembimbing

Mochamad Yusuf, ST, M.Sc.

Departemen Perencanaan Wilayah dan Kota

Fakultas Teknik Sipil, Perencanaan, dan Kebumian

Institut Teknologi Sepuluh Nopember

2020

“halaman ini sengaja dikosongkan”

FINAL PROJECT – DK184802

THE INFLUENCE OF TACTICAL URBANISM ON ACCESSIBILITY IN CIPETE MASS RAPID TRANSIT (MRT) AREA, JAKARTA

JIHAN NABILA ARIFIN

08211640000045

Advisor

Mochamad Yusuf, ST, M.Sc.

Department Of Urban and Regional Planning

Faculty Of Civil Engineering, Planning and Earth

Sepuluh Nopember Institute Of Technology

2020

“halaman ini sengaja dikosongkan”

LEMBAR PENGESAHAN

PENGARUH *TACTICAL URBANISM* TERHADAP AKSESIBILITAS PADA KAWASAN MRT (*MASS RAPID TRANSIT*) CIPETE JAKARTA

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 Kebumian
Institut Teknologi Sepuluh Nopember

Oleh:

JIHAN NABILA ARIFIN
NRP. 08211640000045

Disetujui oleh Pembimbing Tugas Akhir :

Mochamad Yusuf ST., MSc.
NIP. 198310282015041001

KEMENTERIAN PENDIDIKAN DAN KEBUDAYAAN
INSTITUT TEKNOLOGI SEPULUH NOPEMBER
FAKULTAS TEKNIK SIPIL, PERENCANAAN, DAN KEBUMIAN
DEPARTEMEN
PERENCANAAN WILAYAH
DAN KOTA

Surabaya, Agustus 2020

PENGARUH TACTICAL URBANISM TERHADAP AKSESIBILITAS PADA KAWASAN *MASS RAPID TRANSIT* (MRT) CIPETE JAKARTA

Nama : **Jihan Nabila Arifin**
NRP : **08211640000045**
Departemen : **Perencanaan Wilayah dan Kota**
Dosen Pembing : **Mochamad Yusuf, ST, M.Sc.**

ABSTRAK

Aksesibilitas merupakan ukuran kemudahan lokasi untuk dijangkau dari lokasi lainnya melalui sistem transportasi. Keinginan pengguna jalan khususnya pejalan kaki bergantung pula dengan tingkat aksesibilitasnya dan ketersediaan elemen pejalan kaki. ITDP dan PT. MRT bekerja sama untuk peningkatan aksesibilitas pada Kawasan MRT Cipete dengan metode tactical urbanism. Tactical urbanism merupakan salah satu gerakan intervensi berskala kecil, menggunakan biaya yang rendah, dalam implementasi dengan waktu yang singkat yang menghasilkan dampak jangka panjang dengan keterlibatan warga sebagai karakteristik utama. Saat ini konsep tactical urbanism masih menjadi hal yang baru dan belum sepenuhnya diterapkan di Indonesia khususnya di Jakarta, Maka dari itu penelitian ini menganalisis pengaruh tactical urbanism terhadap aksesibilitas, sehingga hasil dari penelitian ini dapat dijadikan dasaran untuk mememaksimalkan peningkatan aksesibilitas pada kawasan transit seperti MRT.

Penelitian ini menggunakan content analysis untuk mengidentifikasikan karakteristik tactical urbanism pada

kawasan MRT Cipete, Kemudian Deskriptif Kualitatif dengan skala likert untuk melihat tingkat aksesibilitas berdasarkan persepsi responden, dan Analisa Korelasi Spearman untuk melihat hubungan antara pengaruh tactical urbanism dan aksesibilitas, penelitian ini mengambil sampel pejalan kaki di area Kawasan MRT Cipete sebagai objek penelitian. Dengan menggunakan purposive sampling dari 100 responden yang dibagi menjadi 50 responden pada area MRT Cipete Raya dan 50 responden pada area MRT Haji Nawi.

Hasil dari penelitian ini ditemukan adanya karakteristik tactical urbanism pada Kawasan MRT Cipete, sedangkan tingkat aksesibilitas berdasarkan persepsi responden setelah adanya tactical urbanism tergolong pada kategori "Baik" dengan skor 72,4% di area MRT Cipete Raya dan 77,29% di area MRT Haji Nawi. Berdasarkan hasil analisa korelasi spearman ditemukan adanya hubungan antara pengaruh tactical urbanism dengan aksesibilitas dengan hasil korelasi yang positif dengan variabel karakteristik tactical urbanism yang paling berpengaruh yaitu elemen, dampak, dan partisipasi masyarakat yang berarti jika tactical urbanism ditingkatkan akan meningkatkan pula tingkat aksesibilitas.

Kata Kunci : Aksesibilitas, Tactical Urbanism, Perilaku Pengguna Jalan

THE INFLUENCE OF TACTICAL URBANISM ON ACCESSIBILITY IN CIPETE MASS RAPID TRANSIT* (MRT) *AREA, JAKARTA

Name : Jihan Nabila Arifin
NRP : 08211640000045
Department : Perencanaan Wilayah dan Kota
Supervisor : Mochamad Yusuf, ST, M.Sc.

ABSTRACT

Accessibility is a measure of the ease of location to be reached from other locations through the transportation system. The desire of road users, especially pedestrians, also depends on the level of accessibility and availability of pedestrian elements. The MRT Cipete area as an elevated station that has the lowest accessibility audit score is used as a location for increased accessibility by ITDP and PT. MRT with tactical urbanism method. Tactical urbanism is one of a small-scale intervention movement, using low costs, in a short time to be implemented which produces long-term impacts with citizen involvement as the main characteristic.

Nevertheless, the concept of tactical urbanism is a new method and has not been fully applied in Indonesia, especially in Jakarta, therefore this study analyzes the effect of tactical urbanism on accessibility, the aim of this study can be used as a basis for maximizing increased accessibility in transit areas such as the MRT .

This research uses Content Analysis to identify tactical urbanism characteristics in the Cipete MRT area, then followed by descriptive qualitative analysis using likert scale to see the level of accessibility based on respondents' perceptions, and finally Spearman Correlation Analysis is used to see the relationship between the

influence of tactical urbanism and accessibility. This research took a sample of pedestrians in the MRT area Cipete as the object of research. By using purposive sampling from 100 respondents divided into 50 respondents in the Cipete Raya MRT area and 50 respondents in the Haji Nawi MRT

This research found the characteristics of tactical urbanism in the Cipete MRT Area, while the level of accessibility based on respondents' perceptions after the tactical urbanism was classified in the "Good" category with a score of 72.4% in the Cipete Raya MRT area and 77.29% in Haji Nawi MRT area. Based on the results of Spearman correlation analysis there are a relationships between the influence of tactical urbanism and accessibility with positive correlation, The most influential variable characteristics of tactical urbanism namely elements, impacts, and community participation, This means that if the tactical urbanism increases it will also increase the level of accessibility at Cipete MRT Area.

Keywords: Accessibility, Tactical Urbanism, Road Users Behaviour

KATA PENGANTAR

Segala puji syukur kehadirat Tuhan Yang Maha Esa karena berkat rahmat dan karunia-Nya, Tugas Akhir ini dapat selesai dengan baik. Dalam proses penulisan Tugas Akhir, penulis banyak mendapatkan bimbingan, pencerahan, bantuan dan doa dari beberapa pihak lain sehingga Tugas Akhir dengan judul **"Pengaruh Tactical Urbanism Terhadap Aksesibilitas Pada Kawasan MRT (*Mass Rapid Transit*) Cipete Jakarta"** ini dapat terselesaikan. Pada Kesempatan ini, penulis ingin menyampaikan terima kasih kepada :

1. Allah SWT yang telah memberikan petunjuk dan rahmat serta segala kemudahan untuk penulis dalam menyelesaikan Tugas Akhir.
2. Orang tua dan keluarga sebagai pemberi dorongan semangat dan yang selalu mendo'akan penulis.
3. Bapak Mochamad Yusuf, ST., M.Sc . selaku dosen pembimbing Tugas Akhir yang selalu membantu, membimbing, dan mengarahkan saya dalam menyelesaikan proposal ini serta meberikan ilmu yang sangat bermanfaat
4. Teman-teman Beng-Beng yang menjadi "rumah" selama di Surabaya dari awal masa perkuliahan sampai akhir perkuliahan
5. FAK yaitu Adelia Pramesti, Nadhira Putri Rizkia, Thresya Chrisdiana, Diandra Artianti, Rizka Mimi sebagai *survival kit* dan *support system* selama masa perkuliahan dalam kondisi susah maupun senang, sampai bertemu di dunia kerja
6. Wispi yaitu Dhira dan Adelia sebagai teman kos 24/7 yang menyediakan segala kebutuhan, *911 call*, dan kamar yang selalu terbuka untuk keluh kesah dan canda tawa
7. Teman satu bimbingan "Pak Yusuf Squad" yaitu Arief Yudhistira, Umbara, Tahmida, Tata, dan Fandy yang telah memberikan masukan, dukungan dan semangat yang kompak saat menuju sidang

8. Teman nugas di luar yaitu Oka, Nadhila, Rifky, Enggar, Mbe yang sering saya repotkan untuk menemani saya untuk mengerjakan tugas di luar karena lebih fokus dan asyik
9. Tempat nugas favorit yang buka sampe pagi yaitu Koridor, Richeese, Janji Jiwa, Foresthree, Mcd, KFC, tanpa tempat tersebut saya akan ketiduran dikosan
10. Teman "Happy 3 frens" enggar dan ai sebagai tempat keluh kesah dan berbagi suka cita sedari SMA sampai kuliah
11. Teman SMA yang selalu menyemangati saya dan memberikan kesenangan disaat sedih yaitu Almira Della, Teuku Mayoga, Renita Wurdhani, Niken Malinda, Anninsa Azti, Dll
12. Danuta Aldina yang telah membimbing saya dan menyemangati saya dalam penyusunan draft penulisan dari metlit sampai tugas akhir
13. Abiyyu Ghifari Muhammad, sebagai orang yang menemani saya dari pemilihan jurusan kuliah sama akhir perkuliahan dan juga *daily reminder* saya dalam pengerjaan tugas akhir ini serta tempat keluh kesah dan pemberi semangat selama masa perkuliahan
14. Teman-teman PWK ITS Corazon 2016 tak terkecuali yang telah banyak membantu kelancaran tugas ini

Penulis berharap tugas ini dapat bermanfaat untuk menambah wawasan pembaca. Penulis menyadari bahwa tugas ini masih jauh dari kata sempurna, oleh karena itu kritik dan saran yang bersifat membangun sangat penulis harapkan. Akhir kata kami ucapkan terimakasih.

Surabaya, Juni 2020

Penulis

DAFTAR ISI

LEMBAR PENGESAHAN..... v

ABSTRAK vi

KATA PENGANTAR..... x

DAFTAR ISI xii

DAFTAR GAMBAR..... xvii

DAFTAR TABEL xx

BAB I PENDAHULUAN 1

1.1. Latar Belakang 1

1.2. Rumusan Masalah 5

1.3. Tujuan dan Sasaran..... 5

1.4. Ruang Lingkup..... 6

1.4.1 Ruang Lingkup Wilayah 6

1.4.2 Ruang Lingkup Pembahasan..... 9

1.4.3 Ruang Lingkup Substansi 9

1.5. Manfaat Penelitian 9

1.5.1 Manfaat Teoritis 9

1.5.2 Manfaat Praktis..... 9

1.6. Sistematika Penulisan.....10

1.7. Kerangka Berpikir 11

BAB II TINJAUAN PUSTAKA 14

2.1. Aksesibilitas 14

2.1.1. Pengertian Aksesibilitas 14

2.1.2. Konsep Aksesibilitas.....15
2.2. Perilaku Pengguna Jalan.....20
2.2.2 Perilaku Pengendara.....20
2.3. *Tactical Urbanism*.....21
2.3.1 Pengertian *Tactical Urbanism*.....21
2.3.2 Karakteristik *Tactictal Urbanism*.....23
2.3.3 Prinsip *Tactical Urbanism*.....25
2.3.4 Elemen *Tactical Urbanism*.....31
2.3.5 *Tactical Urbanism* pada praktik perencanaan.....32
2.3 Best Practice.....42
2.3.1 Program Camina – Kota Meksiko, Meksiko.....42
2.3.2 Transformasi M.G Road – Bangalore, India.....43
2.3.3 Perbaikan Persimpangan Jalan - Portland, Oregon.....44
2.4 Sintesa Pustaka.....45
BAB III METODE PENELITIAN.....49
3.1 Pendekatan Penelitian.....49
3.2 Jenis Penelitian.....49
3.3 Variabel Penelitian.....50
3.4 Populasi dan sampel.....55
3.4.1 Populasi Penelitian.....55
3.4.2 Sampel Penelitian.....55
3.5 Teknik Pengumulan Data.....60
3.6 Metode Analisis Data.....69

3.6.1 Identifikasikan Karakteristik *Tactical Urbanism* Pada Kawasan MRT Cipete Jakarta 70

3.6.2 Analisis Tingkat Aksesibilitas Jalur Pengguna Jalan Pada Kawasan MRT Cipete Jakarta 73

3.6.3 Analisis Pengaruh *Tactical Urbanism* Terhadap Aksesibilitas Pada Kawasan MRT Cipete Jakarta 74

3.7 Tahapan Penelitian 75

3.7.1 Perumusan Masalah 75

3.7.2 Studi Literatur.....76

3.7.3. Pengumpulan Data.....76

3.7.4 Analisis dan Hasil Pembahasan.....76

3.7.5 Penarikan Kesimpulan 76

BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN.....81

4.1 Gambaran Umum 81

4.1.1 Wilayah Administrasi 81

4.1.2 Peta Penggunaan Lahan 83

4.1.3 Rencana MRT Jakarta.....87

4.1.3 *Tactical Urbanism* pada kawasan MRT Cipete.....89

4.2. Identifikasi Karakteristik *Tactical Urbanism* di Kawasan MRT Cipete 109

4.2.1 Karakteristik *Tactical Urbanism* 109

4.2.2 Bentuk *Tactical Urbanism* 141

4.2.3 Alur Proses Pelaksanaan *Tactical Urbanism* di Kawasan MRT Cipete 148

4.2.4 Persepsi Pengguna Jalan Terhadap Karakteristik *Tactical Urbanism* Yang Paling Berpengaruh 154

4.3 Analisis Tingkat Aksesibilitas Jalur Pengguna Jalan Pada Kawasan MRT Cipete Jakarta 156

A. Keterjangkauan 157

B. Desain Jalan 161

C. Keamanan 165

D. Kenyamanan 168

E. Keselamatan.....172

F. Perilaku Pengendara 176

G. Pengaruh Minat Jalan 183

H. Distribusi Skor Jawaban Responden Kawasan MRT Cipete 186

4.3 Pengaruh *Tactical Urbanism* Terhadap Aksesibilitas pada Kawasan MRT Cipete Jakarta 189

4.3.1 Skoring Variabel 189

4.3.2 Pengujian Hipotesis 191

4.3.3 Uji Korelasi Peringkat Spearman 192

4.3.3.1 Hasil Korelasi Rank Spearman antara Aksesibilitas dan Pengaruh Elemen *Tactical Urbanism* 192

4.3.2.2 Hasil Korelasi Rank Spearman antara Aksesibilitas dan Pengaruh Dampak *Tactical Urbanism* 194

4.3.3.3 Hasil Korelasi Rank Spearman antara Aksesibilitas dan Pengaruh Partisipasi Masyarakat 196

BAB V PENUTUP 201

5.1 Kesimpulan.....201

5.2 Rekomendasi.....205

DAFTAR PUSTAKA.....207

LAMPIRAN.....210

DESAIN SURVEI 210

LAMPIRAN A : ANALISIS STAKEHOLDER 212

LAMPIRAN B : FORM OBSERVASI KARAKTERISTIK TACTICAL URBANISM DI KAWASAN MRT CIPETE 216

LAMPIRAN C : KERANGKA WAWANCARA (*In depth Interview*) Stakeholder.....222

LAMPIRAN D : KUISIONER TINGKAT AKSESIBILITAS ..224

LAMPIRAN E : KUISIONER PENGARUH TACTICAL URBANISM TERHADAP AKSESIBIITAS 231

LAMPIRAN F : HASIL *CODING* 241

LAMPIRAN G : HASIL KUISIONER TINGKAT AKSESIBILITAS 253

LAMPIRAN H : HASIL KUISIONER PENGARUH TACTICAL URBANISM TERHADAP AKSESIBILITAS.....275

BIOGRAFI PENULIS 292

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1. 1 Ruang Lingkup Wilayah *Sumber : Peneliti, 2020* 8
Gambar 1.2 Kerangka Berpikir Penelitian 12
Gambar 2.1 Transformasi Jalan Publik dengan Menggunakan Mural pada Brunswick, VIC, Australia 26
Gambar 2.2 Contoh Impelementasi Guerilla Gardening pada Jalan Publik 26
Gambar 2.3 Contoh Co-Trading 27
Gambar 2. 4 Winn Lane, Australia Sebagai salah satu contoh dari Winn Lane adalah contoh model co-trading dalam mendukung ekonomi local 28
Gambar 2.5 Horotutu, New Zealand 29
Gambar 2.6 Backyard, SJ 30
Gambar 2.7 Games Night di George Square, Brisbane 31
Gambar 3. 1 Analisis Karakteristik Tactical Urbanism 71
Gambar 3. 2 Analisis Aksesibilitas Kawasan MRT Cipete 73
Gambar 3.3 Analisis Pengaruh Karakteristik Tactical Urbanism Terhadap Aksesibilitas 75
Gambar 3. 4 Kerangka Penelitian 79
Gambar 4. 1 Peta Kawasan MRT Cipete Jakarta 82
Gambar 4. 2 Peta Penggunaan Lahan MRT Cipete Raya 85
Gambar 4. 3 Peta Penggunaan Lahan MRT Haji Nawi 86
Gambar 4. 4 Titik Lokasi Segmen *Tactical Urbanism* di Area MRT Cipete Raya 90
Gambar 4. 5 Titik Lokasi Segmen *Tactical Urbanism* di Area MRT Haji Nawi Cipete Raya 91
Gambar 4. 6 Perbaruan Blok Berupa Zona Selamat di Area MRT Cipete Raya 144
Gambar 4. 7 Marka Pejalan Kaki Di Area MRT Cipete Raya 145
Gambar 4. 8 Marka Pejalan Kaki Di Area MRT Haji Nawi 145
Gambar 4. 9 Dinding Mural Pada Area MRT 147

Gambar 4. 10 Permainan Pada Lingkungan Masyarakat Pada Area MRT Cipete Raya (Kiri) Dan Pada Area MRT Haji Nari (Kanan) 148
Gambar 4. 11 Grafik Hasil Kuisioner Responden Terhadap Karakteristik TU Paling Berpengaruh Di Area MRT Cipete Raya 154
Gambar 4. 12 Grafik Hasil Kuisioner Responden Terhadap Karakteristik TU Paling Berpengaruh Di Area MRT Haji Nawi ...155
Gambar 4. 13 Grafik Hasil Kuisioner Responden Terhadap Keterjangkauan Di Area MRT Cipete Raya.....158
Gambar 4. 14 Grafik Hasil Kuisioner Responden Terhadap Keterjangkauan Di Area MRT Haji Nawi.....160
Gambar 4. 15 Grafik Hasil Kuisioner Responden Terhadap Desain Jalan di area MRT Cipete Raya.....162
Gambar 4. 16 Grafik Hasil Kuisioner Responden Terhadap Desain Jalan Di Area MRT Haji Nawi.....164
Gambar 4. 17 Grafik Hasil Kuisioner Responden Terhadap Keamanan di Area MRT Cipete Raya.....166
Gambar 4. 18 Grafik Hasil Kuisioner Responden Terhadap Keamanan di area MRT Haji Nawi.....167
Gambar 4. 19 Grafik Hasil Kuisioner Responden Terhadap Kenyamanan Di Area MRT Cipete Raya.....169
Gambar 4. 20 Grafik Hasil Kuisioner Responden Terhadap Kenyamanan Di Area MRT Haji Nawi.....171
Gambar 4. 21 Grafik Hasil Kuisioner Responden Terhadap Keselamatan Di Area MRT Cipete Raya 173
Gambar 4. 22 Grafik Hasil Kuisioner Responden Terhadap Keselamatan Di Area MRT Haji Nawi 175
Gambar 4. 23 Grafik Hasil Kuisioner Responden Terhadap Aggressive Behaviour Di Area MRT Cipete Raya.....177
Gambar 4. 24 Grafik Hasil Kuisioner Responden Terhadap Aggressive Behaviour di area MRT Haji Nawi.....178
Gambar 4. 25 Grafik Hasil Kuisioner Responden Terhadap Defensive Behaviour di area MRT Cipete Raya.....180

Gambar 4. 26 Grafik Hasil Kuisioner Responden Terhadap Defensive Behaviour Di Area MRT Haji Nawi 182
Gambar 4. 27 Grafik Hasil Kuisioner Responden Terhadap Minat Jalan Di Area MRT Cipete Raya 184
Gambar 4. 28 Grafik Hasil Kuisioner Responden Terhadap Minat Jalan Di Area MRT Haji Nawi 185
Gambar 4. 29 Grafik Hasil Kuisioner Responden Terhadap Aksesibilitas Di Area MRT Cipete Raya 187
Gambar 4. 30 Grafik Hasil Kuisioner Responden Terhadap Aksesibilitas Di Area MRT Haji Nawi 188

DAFTAR TABEL

Tabel 2.1 Penelitian Berdasarkan Aksesibilitas Jalan.....18
Tabel 2.2 Perbadingan Elemen Tactical Urbanism Menurut Berbagai Sumber.....31
Tabel 3.1 Variabel Penelitian.....51
Tabel 3.2 Stakeholder Analisis.....58
Tabel 3. 3 Responden Penelitian.....59
Tabel 3. 4 Kebutuhan Data Sekunder.....63
Tabel 3. 5 Tabel Teknik Pengumpulan Data.....65
Tabel 3. 6 Teknik Analisa Data.....69
Tabel 4. 1 Penggunaan Lahan di Wilayah MRT Cipete Raya.....83
Tabel 4. 2 Penggunaan Lahan di Wilayah MRT Haji Nawi.....84
Tabel 4. 3 Penempatan Implementasi *Tactical Urbanism* Di Area MRT Cipete Raya.....93
Tabel 4. 4 Penempatan implementasi *tactical urbanism* di area MRT Haji Nawi.....100
Tabel 4. 5 Hasil Koding ITDP terhadap Karakteristik *Tactical Urbanism* di Kawasan MRT Cipete.....111
Tabel 4. 6 Karakteristik *Tactical Urbanism*.....135
Tabel 4. 7 Bentuk Impelementasi *Tactical Urbanism* pada MRT Kawasan Cipete.....141
Tabel 4. 8 Alur Proses Pelaksanaan *Tactical Urbanism* di Kawasan MRT Cipete berdasarkan Teori *Design Thinking* dan Proses di lapangan.....149
Tabel 4. 9 Distribusi Skor Jawaban Tingkat Aksesibilitas di Area MRT Cipete Raya.....186
Tabel 4. 10 Distribusi Skor Jawaban Tingkat Aksesibilitas di Area MRT Haji Nawi.....188
Tabel 4. 11 Skoring Aksesibilitas.....190
Tabel 4. 12 Skoring Aksesibilitas.....191
Tabel 4. 13 Hasil Uji Korelasi Rank Spearman Aksesibilitas dan Pengaruh Elemen Area MRT Cipete Raya.....192
Tabel 4. 14 Hasil Uji Korelasi Rank Spearman Aksesibilitas dan Pengaruh Elemen Area MRT Haji Nawi.....193

Tabel 4. 15 Hasil Uji Korelasi Rank Spearman Aksesibilitas dan Pengaruh Dampak Tactical Urbanism Area MRT Cipete Raya 194
Tabel 4. 16 Hasil Uji Korelasi Rank Spearman Aksesibilitas dan Pengaruh Dampak Tactical Urbanism Area MRT Haji Nawi 195
Tabel 4. 17 Hasil Uji Korelasi Rank Spearman Aksesibilitas dan Pengaruh Partisipasi Masyarakat di Area MRT Cipete Raya.....196
Tabel 4. 18 Hasil Uji Korelasi Rank Spearman Aksesibilitas dan Pengaruh Partisipasi Masyarakat di Area MRT Haji Nawi.....196
Tabel 4. 19 Intepretasi Korelasi MRT Cipete Raya.....197
Tabel 4. 20 Intepretasi Korelasi MRT Haji Nawi.....198

"halaman ini sengaja dikosongkan"

BAB I
PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Jakarta Selatan sebagai salah satu kota administrasi di DKI Jakarta memiliki kegiatan ekonomi yang tinggi dan memiliki kawasan permukiman yang padat, Pertumbuhan penduduk setiap tahunnya mengakibatkan peningkatan berbagai kebutuhan, salah satunya adalah kebutuhan untuk mobilisasi yang ditunjang dengan adanya transportasi berupa kendaraan pribadi dan kendaraan umum. Jumlah kendaraan pribadi yang terdapat di Jakarta Selatan, yaitu 1.784.724 unit, sedangkan jumlah angkutan umum yang terdapat di Jakarta Selatan berjumlah 23.906 unit dan merupakan yang paling banyak di antara kota administrasi lain di DKI Jakarta (Jakarta Selatan dalam Angka 2016).Banyaknya jumlah kendaraan tersebut menimbulkan masalah kemacetan di beberapa jalan di Jakarta Selatan, dan juga ketidakadilan dalam pembagian hak jalan antara kendaraan bermotor dan pedestrian. Berdasarkan Data Penyebab Kemacetan di DKI Jakarta (Dinas Perhubungan, 2011) yang sebagian besar disebabkan oleh jalan yang sempit, lalu lintas padat, parkir di jalan, serta angkutan umum yang berhenti sembarangan.

Jakarta dalam penanganan kemacetan melakukan upaya dalam peningkatan transportasi publik Salah satu bentuk pengendalian pemerintah terhadap kemacetan di Jakarta yaitu implementasi MRT (*Mass Rapid Transit*) ke dalam tata ruang kota. MRT merupakan sistem angkutan/transportasi yang dapat mengangkut penumpang dalam jumlah besar secara cepat. Tujuan dari dibangunnya MRT sendiri untuk kemudahan masyarakat dalam mencapai tujuan dengan pengalihan penggunaan kendaraan pribadi dan peningkatkan

penggunaan transportasi massal. Namun infrastruktur penunjang transportasi massal khususnya untuk pejalan kaki belum dapat maksimal, ditambah lagi dengan pembangunan trotoar yang hanya terfokus pada daerah sepanjang MRT tidak ditingkatkan sampai titik origin pengguna jalan sehingga penggunaan transportasi massal pagi pejalan kaki pun belum maksimal.

Aksesibilitas yang meghubungkan permukiman dengan transportasi massal memiliki kelemahan dalam desain nya yang berorientasi pada kendaraan bermotor. Hal tersebut yang membuat para pengguna jalan lebih memilih untuk menggunakan kendaraan pribadi karena tidak adanya akses keamanan dan kenyamanan untuk pejalan kaki menuju transportasi massal. Salah satu cara dalam meningkatkan perilaku pengguna jalan dalam menggunakan transportasi umum yaitu memberbaiki fasilitas penunjang transit.

Stasiun MRT Kawasan Cipete adalah sebuah stasiun moda raya terpadu yang terdiri dari stasiun MRT Cipete, MRT Haji Nawi, MRT Blok A yang melayani Jalur Utara-Selatan MRT Jakarta . Stasiun ini terletak di wilayah Gandaria Selatan, Cilandak, Jakarta Selatan dan dibangun di atas Jalan Raya Fatmawati. Dalam pembangunan MRT Jakarta fase 1 koridor selatan – utara ini, PT. MRT Jakarta sedang mengembangkan rencana induk kawasan transit terpadu di lima stasiun, yaitu Stasiun Lebak Bulus, Stasiun Fatmawati, kawasan Cipete (yang mencakup Stasiun Cipete, Stasiun Haji Nawi, Stasiun Blok A), kawasan Blok M (termasuk Stasiun Sisingamangaraja), dan Stasiun Dukuh Atas. Kawasan Cipete sebagai kawasan perdagangan dengan konsep *shopping street* berpotensi pada peningkatan pergerakan yang akan berpengaruh terhadap aksesibilitas. Peningkatan aksesibilitas tersebut diutamakan untuk pejalan kaki dan *non-motorized vehicles.*

Dalam hal ini, Kawasan MRT Cipete berdasarkan audit aksesibilitas yang dilakukan *Institute for Transportation and Development Policy* (ITDP) dan PT. MRT pada tahun 2019 menggunakan *Transit Oriented Development* (TOD) Standard 3.0 sebagai indikator penilaian dan panduan "*Pedestrian First"* yang dikeluarkan oleh ITDP , dari seluruh area stasiun MRT sejumlah 13 stasiun yang telah diaudit aksesibilitas dihasilkan bahwa stasiun MRT Cipete Raya ini memiliki jumlah penumpang yang termasuk dalam stasiun layang selain stasiun awal dan stasiun akhir yang memiliki skor aksesibilitas yang rendah sehingga dijadikan lokasi penelitian. PT. MRT dengan ITDP telah melakukan kerja sama dalam peningkatan aksesibilitas di Kawasan MRT Cipete khususnya di area MRT Cipete Raya dan MRT Haji Nawi sebagai bagian dari Kawasan MRT Blok A dalam rangka peningkatan aksesibilitas melalui tactical urbanism dengan peningkatan kualitas infrastruktur pejalan kaki dan pesepeda serta intervensi untuk pengurangan kecepatan kendaraan pribadi demi keamanan pejalan kaki dan pesepeda saat beraktivitas

Tactical Urbanism merupakan gerakan dalam bidang "Perbaikan Kota" dan *Do It Yourself* (DIY) Urbanisme yang bertujuan untuk meningkatkan pengalaman kehidupan perkotaan melalui tindakan perbaikan (Courage, 2013). *Tactical Urbanism* telah ditafsirkan sebagai alternatif dan tantangan bagi alat perencanaan tata ruang formal untuk kebutuhan akan sistem perencanaan yang lebih responsif. Interverensi dengan Implementasi waktu yang singkat dan dampak yang panjang, sumber daya yang seadanya dan keterlibatan warga dikatakan sebagai karakteristik utama dari gerakan yang muncul dalam urbanisme ini (Silva, 2016). Dapat disimpulkan bahwa *tactical urbanism* adalah intervensi untuk mendesain ulang jalan dengan pelibatan masyarakat. Metode *tactical urbanism* berskala kecil, menggunakan biaya yang rendah, cepat untuk di

impelementasikan dan dibongkar, informal, spontan, partisipatif dan didorong oleh masalah masyarakat, dan sering diprakarsai oleh arsitek, seniman dan urbanis kreatif yang baru muncul bekerja di luar batas profesional (Shackelford, 2014). Tujuan dari impementasi *tactical urbanism* pada suatu kawasan yaitu untuk untuk meningkatkan vitalitas kawasan, tingkat *walkability*, kenyamanan dan keamanan pengguna jalan, serta *placemaking*.

Metode *tactical urbanism* tersebut telah diimplementasi pada Juli 2019 pada area MRT Cipete Raya dan November 2019 pada area MRT Haji Nawi. Fokusan yang diterapkan pada area ini yaitu peningkatan aksesibilitas yang tidak hanya terfokus pada sepanjang koridor stasiun namun untuk membentuk jalan ramah pejalan kaki yang menghubungkan titik bangkitan atau titik asal pejalan kaki menuju stasiun MRT melalui redesain jalan atau pengecatan jalan.

Urgensitas penelitian ini dapat dlihat dari sejalannya program peningkatan aksesibilitas melalui *tactical urbanism* di kawasan MRT Cipete dengan tujuan program Pemrov DKI Jakarta tahun 2017-2022 yang menggunakan konsep City 4.0 dengan prinsip utama pemerintah sebagai kolaborator dan warga menjadi ko-kreator. *Tactical urbanism* sebagai pendekatan dalam peningkatan aksesibilitas memiliki prinsip perlibatkan warga dalam dalam pengimpelentasiannya. Namun saat ini konsep *tactical urbanism* yang berpotensi besar dalam peningkatan kualitas infrastruktur pejalan kaki ini masih menjadi hal yang baru dan belum sepenuhnya diterapkan di Indonesia khususnya di Jakarta, Maka dari itu penelitian ini menganalisis pengaruh *tactical urbanism* terhadap aksesibilitas, sehingga hasil dari penelitian ini dapat dijadikan pertimbangan untuk mememaksimalkan peningkatan aksesibilitas pada kawasan transit seperti MRT sebagai bentuk dari peningkatan penggunaan transportasi massal dalam hal ini MRT pada kawasan Cipete. Keberhasilan *tactical urbanism* dapat kemudian

digunakan untuk memperluas pengembangan desain jalan yang nantinya dapat diimpelentasikan pada daerah lainnya.

1.2. Rumusan Masalah

Bedasarkan latar belakang masalah yang sudah dijelaskan diatas, dapat diketahui tersedianya sistem transportasi pada Kawasan MRT Cipete seharusnya dapat membuat warga kota dapat semakin tergerak untuk memprioritaskan penggunaan transportasi umum ketimbang moda kendaraan pribadi. Namun, pada kenyataannya berdasarkan hasil penelitian MRT Jakarta kedekatan akses dari area-area bangkitan seperti perumahan menuju stasiun memiliki hasil audit aksesibilitas yang rendah sehingga dapat mempengaruhi motivasi untuk menggunakan transportasi umum.

Oleh karena hal itu, pada penelitian ini bermaksud untuk melihat pengaruh tactical urbanism terhadap aksesibilitas di Kawasan MRT Cipete. Hasil analisa dapat kemudian digunakan untuk memperluas pengembangan segmen menggunakan tactical urbanism pada kawasan MRT Cipete demi meningkatkan aksesibilitas serta dapat berpotensi untuk diimpelentasikan pada daerah lainnya. Praktik tactical urbanism dapat memunculkan motivasi pengguna jalan untuk meningkatkan penggunaan transportasi massal. Berdasarkan hal tersebut, adapun pertanyaan yang dapat dijadikan dasar dalam penelitian yaitu, **"Bagaimana *tactical urbanism* mempengaruhi aksesibilitas di kawasan MRT Cipete Jakarta Selatan?"**

1.3. Tujuan dan Sasaran

Berdasarkan paparan latar belakang dan rumusan masalah, tujuan dari penelitian ini adalah untuk menganalisa pengaruh tactical urbanism terhadap perilaku pengguna jalan berdasarkan aksesibilitas pada kawasan MRT Cipete Jakarta

1. Mengidentifikasikan karakteristik *tactical urbanism* pada kawasan MRT Cipete
2. Menganalisis tingkat aksesibilitas jalur pengguna jalan pada kawasan MRT Cipete
3. Menganalisis pengaruh *tactical urbanism* terhadap aksesibilitas pada kawasan MRT Cipete

1.4. Ruang Lingkup

Agar tujuan dan sasaran penelitian dapat tercapai, maka digunakan beberapa pustaka ataupun teori yang diterapkan dalam penelitian ini. Adapun teori yang digunakan dalam penelitian ini meliputi *Tactical Urbanism* dan Aksesibilitas

1.4.1 Ruang Lingkup Wilayah

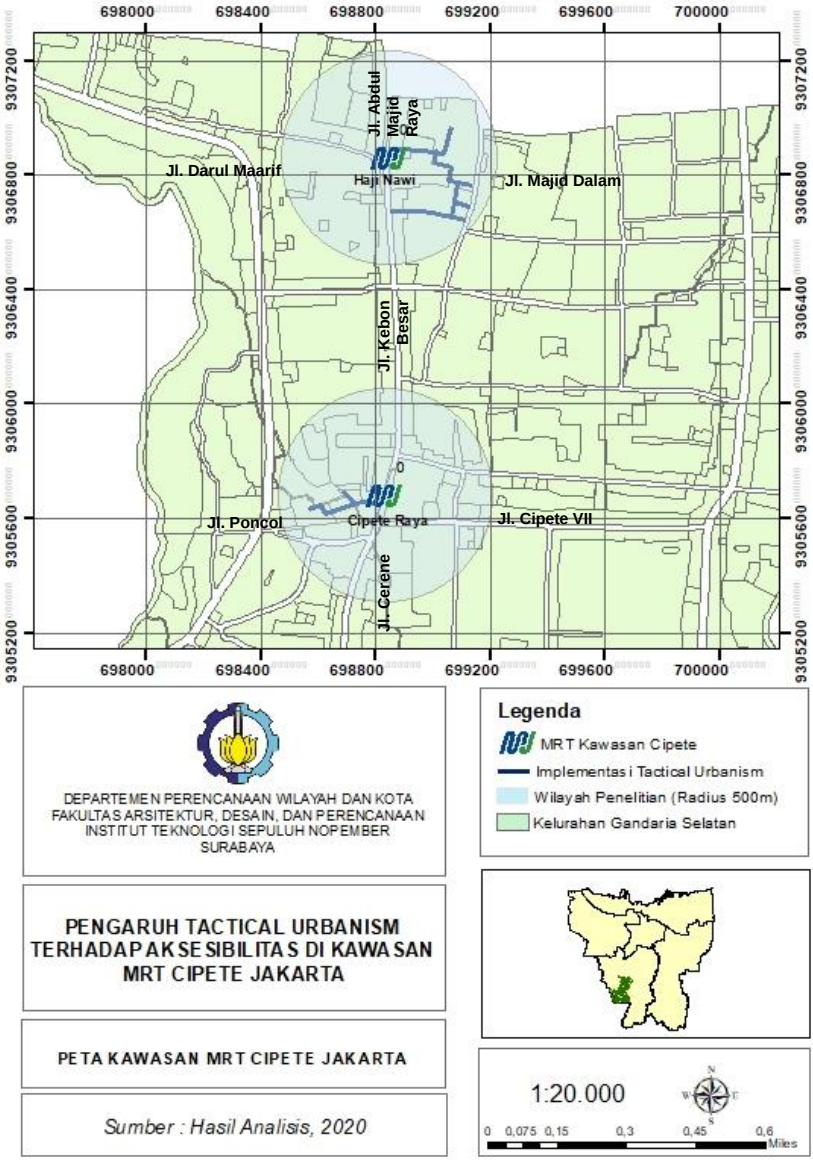
Wilayah yang menjadi fokus atau studi kasus dalam penyusunan penelitian ini adalah kawasan MRT Cipete yang berada pada Kecamatan Cilandak, Jakarta Selatan. Pembagian segmen kawasan penelitian berada pada kawasan MRT Cipete yang dikelompokkan menjadi 2 wilayah area yaitu area MRT Cipete Raya pada RW 06 dan RW 07 Kelurahan Gandaria Selatan dan area MRT Haji Nawi pada RW 01 Cipete Selatan segmen jalan yang terdapat implementasi *tactical urbanism*. Batas wilayah penelitian adalah Radius 500 meter dari titik transit MRT Cipete diambil dari asumsi kerelaan masyarakat Jakarta untuk berjalan kaki menuju stasiun transportasi publik terdekat menurut ITDP. Berikut adalah batas ruang lingkup wilayah Kawasan MRT Cipete:

1. MRT Cipete Raya

- Utara : Jalan Kebon Besar
- Barat : Jalan Poncol
- Timur : Jalan Cipete VII
- Selatan : Jalan Cereme

2. MRT Haji Nawi

- Utara : Jalan Abdul Majid Raya
- Barat : Jalan Fatmawati
- Timur : Jalan Majid Dalam
- Selatan : Jalan Darul Maarif



Gambar 1. 1 Ruang Lingkup Wilayah
Sumber : Peneliti, 2019

1.4.2 Ruang Lingkup Pembahasan

Ruang lingkup pembahasan pada penelitian ini adalah terkait redesain jalan yang berkaitan dengan *tactical urbanism* terhadap peningkatan aksesibilitas di kawasan MRT Cipete. Dengan mengidentifikasikan karakteristik *tactical urbanism* berdasarkan variabel-variabel yang berpengaruh. Kemudian menganalisis tingkat aksesibilitas pada kawasan berdasarkan *walkability* di kawasan MRT Cipete. Kemudian dilihat pengaruh *tactical urbanism* terhadap aksesibilitas berdasarkan persepsi pengguna jalan

1.4.3 Ruang Lingkup Substansi

Dalam penelitian ini, yang menjadi ruang lingkup substansi adalah teori yang berkaitan dengan *tactical urbanism* yang diimplementasikan di kawasan MRT Cipete Jakarta dengan karakteristik yang berkaitan dan Aksesibilitas

1.5. Manfaat Penelitian

1.5.1 Manfaat Teoritis

Manfaat teoritis yang didapat dari penelitian ini adalah dapat dijadikan nya penelitian ini sebagai bahan referensi dalam melihat bagaimana pengaruh tactical urbanism terhadap aksesibilitas

1.5.2 Manfaat Praktis

Manfaat praktis pada penelitian ini bermanfaat untuk dapat memberikan saran atau rekomendasi untuk pemerintah DKI Jakarta mengenai bagaimana upaya meningkatkan aksesibilitas melalui desain jalan yang berorientasi pada pengguna jalan melalui tactical urbanism dengan memperlibatkan kolaborasi warga sesuai dengan konsep pembangunan City 4.0 yang sedang digalakkan pemerintah DKI Jakarta. sehingga dapat menjadi alternatif solusi dan dapat di kembangkan pada kawasan lainnya

1.6. Sistematika Penulisan

BAB I PENDAHULUAN, Pada bab ini menjelaskan mengenai latar belakang penelitian, rumusan permasalahan, tujan dan sasaran penelitian, ruang lingkup penelitian, manfaat penelitian, serta sistematika penulisan

BAB II TINJAUAN PUSTAKA, Berisi teori yang digunakan untuk mendukung penelitian dan sebagai acuan untuk melakukan penelitian, dan imulai pengertian mengenai perancangan kota dan teori apa yang digunakanuntuk merancang sebuah ruang publik khusunya pada pedestrian, lalu pengertian pedestrian itu sendiri, hingga sintesa pustaka untuk menemukan indikator serta variabel yang diperlukan guna mendukung pengambilan data penelitian..

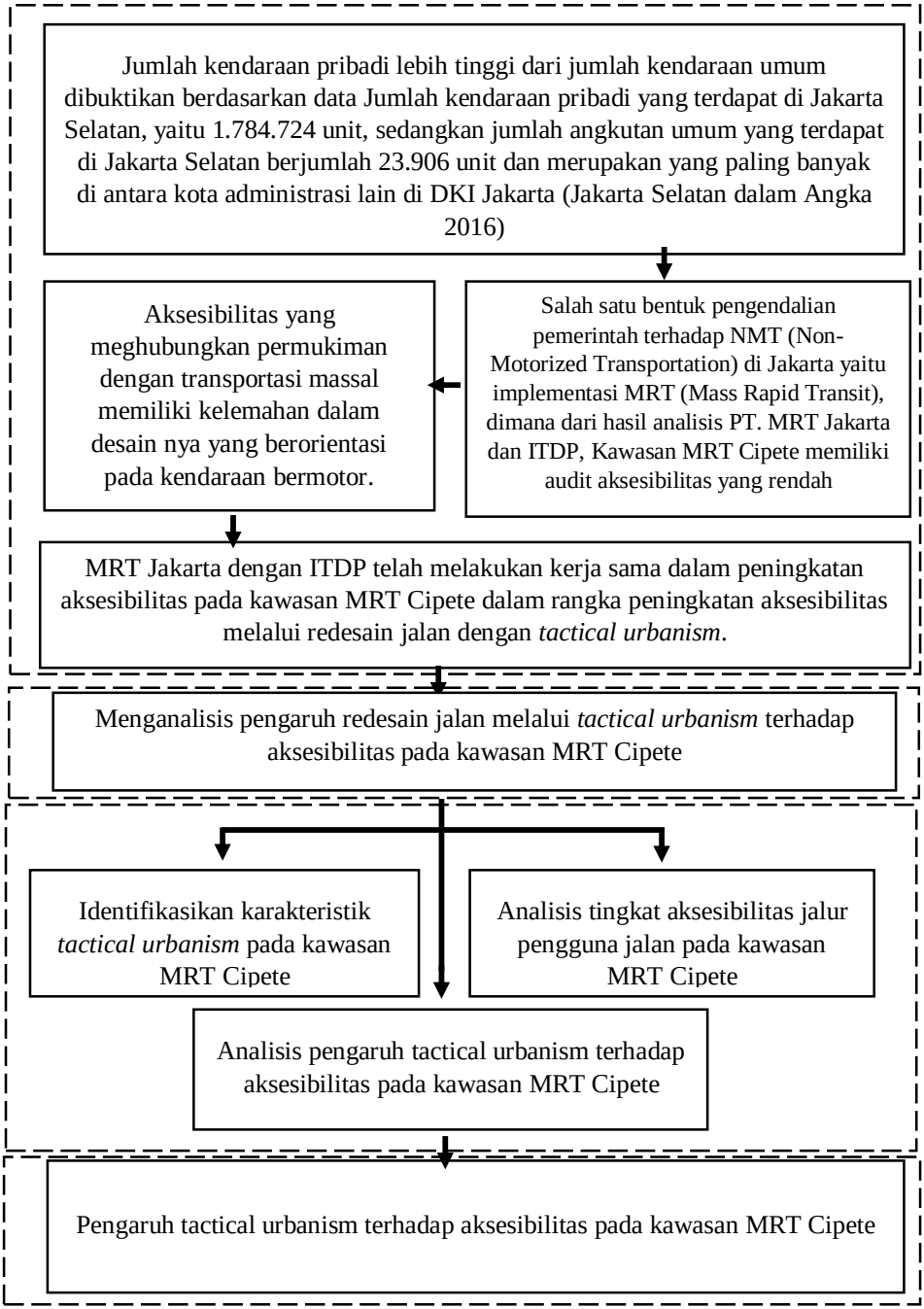
BAB III METODOLOGI PENELITIAN, bab ini menjelaskan metode pengambilan data dan metode analisis yang tepat dalam penelitian. Metode penelitian terdiri dari penekatan penelitian, jenis penelitian, variable penelitian, sampel penelitian, metode pengumpulan data, teknik analisa data serta tahan penelitian yang dilakukan.

BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN, bab ini berisi tentang hasil dan pembahasan dari penelitian yang telah dilakukan berdasarkan metodolgi penelitian yang dilakukan untuk menjawab rumusan masalah yang ada.

BAB V PENUTUP, bab ini berisi tentang kesimpulan dari penelitian yang telah dilakukan beserta saran dan rekomendasi sebagai masukan bagi penelitian selanjutnya.

1.7. Kerangka Berpikir

Kerangka berpikir teoritis menggambarkan pola piker penelitian mulai latar belakang hingga tujuan. Berikut adalah gambar kerangka berpikir teoritis.



Gambar 1.2 Kerangka Berpikir Penelitian
Sumber : Peneliti, 2019

“halaman ini sengaja dikosongkan”

BAB II
TINJAUAN PUSTAKA

2.1. Aksesibilitas

2.1.1. Pengertian Aksesibilitas

Aksesibilitas merupakan suatu ukuran kenyamanan atau kemudahan pencapaian lokasi dan hubungannya satu sama lain, mudah atau sulitnya lokasi tersebut dicapai melalui transportasi (Leksono dkk, 2010). Aksesibilitas adalah konsep yang luas dan fleksibel. Aksesibilitas adalah masalah waktu dan juga tergantung pada daya tarik dan identitas rute perjalanan (Talav Era, 2012).

Menurut ITDP (2015) dalam kawasan TOD memiliki perencanaan yang menyeluruh dengan desain kawasan penggunaan lahan yang mendukung kawasan transit dan mendukung pejalan kaki dan pengguna sepeda. Terdapat 3 prinsip TOD yang dikembangkan ITDP yaitu untuk meningkatkan aksesibilitas yaitu walk, pengembangan kawasan yang mendukung non-motorized transport; connect, aksesibilitas antara jalan-jalan yang ada; transit, lokasi yang dikembangkan memiliki transport publik yang memadai. Kota dengan tingkat kepadatan yang tinggi dan berorientasi pada angkutan umum akan mendukung tersediannya layanan dengan kualitas, frekuensi, dan aksesibilitas yang juga tinggi. Sehingga akan membantu peningkatan pendapatan dengan investasi dalam perbaikan dan ekspansi sistem yang lebih baik. Kepadatan yang berorientasi pada angkutan umum akan menghasilkan jalan-jalan yang ramai, dan memastikan bahwa area stasiun tetap hidup, aktif, dan aman. Serta dapat diterapkan pada skala lingkungan, untuk menghasilkan integrasi spasial antara kondisi berjalan kaki dan bersepeda yang baik dan aksesibilitas yang berorientasi pada angkutan umum. Menurut Kementrian PU No 3 (2014) bahwa prinsip perencanaan prasarana jaringan pejalan kaki yaitu sebagai berikut:

a. Memudahkan pejalan kaki mencapai tujuan dengan jarak sedekat mungkin;
b. Menghubungkan satu tempat ke tempat lain dengan adanya aksesibilitas dan kontinuitas
c. Menjamin keterpaduan, baik dari aspek penatan bangunan dan lingkungan, aksesibilitas antarlingkungan dan kawasan, maupun sistem transportasi;
d. Mempunyai saranan ruang pejalan kaki untuk seluruh pengguna termasuk pejalan kaki dengan berbagai keterbatasan fisik.

Berdasarkan penjelasan dari berbagai sumber di atas, elemen yang ditinjau adalah tersediannya aksesibilitas yang baik pada sebuah kawasan. Aksesibilitas yang baik seperti memberikan akses jalan yang terkoneksi antara satu daerah ke daerah lainnya. Aksesibilitas yang baik salah satu upaya untuk meningkatkan keinginan pejalan kaki untuk menggunakan jalur pedestrian. Berikut adalah tabel indikator dan variabel dari kajian pustakan penelitian berdasarkan aksesibilitas jalan.

2.1.2. Konsep Aksesibilitas

Aksesibilitas didefinisikan suatu ukuran kenyamanan atau kemudahan mengenai cara lokasi tata guna lahan berinteraksi satu sama lain dan kemudahan atau kesulitan nya lokasi tersebut dicapai melalui sistem jaringan transportasi. Menurut Mohammed (2010) terdapat hal penting mengenai aksesibilitas yaitu:

a. Menurut Black (1981) mengatakan aksesibilitas berdasarkan tujuan dan kelompok sosial, aksesibilitas menyediakan ukuran kinerja antara tata guna lahan dengan sistem transportasi. Penghuni perumahan lebih tertarik dengan aksesibilitas menuju tempat kerja, sekolah, toko, pelayanan kesehatan dan tempat rekreasi.
b. Indikator Aksesibilitas

Menurut Tamin (2000) mengatakan indikator aksesibilitas secara sederhana dapat dinyatakan dengan jarak. Jika suatu tempat berdekatan dengan tempat lainnya, dikatakan aksesibilitas antara kedua tempat tersebut tinggi. Sebaliknya jika berjauhan aksesibilitas antara keduanya rendah. Selain jarak dan waktu, biaya juga merupakan beberapa indikator aksesibilitas. Apabila antar kedua tempat memiliki waktu tempuh yang pendek maka dapat dikatakan kedua tempat itu memiliki aksesibilitas yang tinggi. Biaya juga dapat menunjukkan tingkat aksesibilitas. Biaya disini dapat merupakan biaya gabungan yang menggabungkan waktu dan biaya sebagai ukuran untuk hubungan transportasi

c. Keterkaitan Tata Ruang dengan Transportasi

Menurut Tamin (2000) mengatakan kebijakan tata ruang sangat erat kaitannya dengan kebijakan transportasi. Ruang merupakan kegiatan yang “ditempatkan” di atas lahan kota, sedangkan transportasi merupakan sistem jaringan yang secara fisik menghubungkan suatu ruang kegiatan dengan ruang kegiatan lainnya. Antara ruang kegiatan dan transportasi terjadi hubungan yang disebut siklus penggunaan ruang transportasi. Bila akses transportasi kesuatu ruang kegiatan diperbaiki, ruang kegiatan tersebut menjadi lebih menarik, dan biasanya menjadi lebih berkembang. Dengan perkembangan ruang tersebut, meningkat pula kebutuhan akan transportasi. Peningkatan ini kemudian menyebabkan kelebihan beban pada transportasi, yang harus ditanggulangi, dan siklus akan terulang kembali bila aksesibilitas diperbaiki. Menurut Bhat (2000) Aksesibilitas memiliki kriteria pengukuran yang ideal, terdiri dari aspek keamanan, kemudahan, kenyaman, dan estetika.

“halaman ini sengaja dikosongkan”

Tabel 2.1 Penelitian Berdasarkan Aksesibilitas Jalan

Indikator	Teori	Sumber	Variabel	Sub-Variabel
Aksesibilitas Terhadap MRT	*New Urbanism*	Newurbanism.org	*Connectivity*	Jaringan Jalan
				Hierarki Jalan
				Jaringan Pejalan Kaki
			Walkability	Keterjangkauan
				Desain jalan
				Keamanan
	Aksesibilitas	Ralianista, Y.S. (2015). Pengembangan Kawasan Stasiun Tugu Yogyakarta	Aksesibilitas	Kedekatan
				Waktu

Indikator	Teori	Sumber	Variabel	Sub-Variabel
		berbasis Transit dengan pendekatan Aksesibilitas.		Keterjangkauan Biaya
		Krier, R. (1979). Urban Space. Michigan: RiPoli International Publications	Aksesibilitas	Kemudahan
				Kedekatan
				Keterhubungan
				Intensitas Jalur
	Global walkability Index	Modifikasi Global Walkability Index, 2014	*Walkability*	Keamanan
				Keselamatan
				Kenyamanan
				Keindahan

Sumber : Penulis, 2019

2.2. Perilaku Pengguna Jalan

Pengertian perilaku adalah tindakan atau aktivitas dari manusia itu sendiri. perilaku manusia adalah semua kegiatan atau aktivitas manusia, baik yang diamati langsung, maupun yang tidak dapat diamati oleh pihak luar (Notoatmodjo, 2003).

2.2.1 Perilaku Pejalan Kaki

Pejalan kaki dalam kesehariannya berpindah pindah dari suatu tempat ke tempat lainnya menggunakan kakinya sebagai alat transportasinya (Widodo, 2001) Berjalan kaki dengan kecepatan rendah memberikan keuntungan bagi para penikmatnya, yaitu dapat mengamati lingkungan secara detail dan merasakan lingkungan sekitar (Widodo, 2001). Pengalaman berjalan kaki yang nyaman dan menarik berdampak positif dalam persepsi masyarakat mengenai sebuah kota, karena kenyamanan bisa membuat gambaran yang baik dan positif tentang suatu tempat. Mengembangkan dan membuat berjalan menarik melalui pengembangan aksesibilitas dan konektivitas pejalan kaki dapat mengoptimalkan kinerja trotoar dan lingkungan pedestrian dimana bisa meningkatkan daya tarik suatu kota

2.2.2 Perilaku Pengendara

Menurut Zingale M (2008) dalam penelitianya menyebutkan bahwa perilaku pengemudi kendaraan terbagi atas dua kelompok, yaitu:

a) *Aggressive driving behavior*
   Aggresive driving behavior dapat dibagi mejadi dua bagian,yaitu: *instrumental aggression* dan *emotional aggression. Instrumental aggression* adalah perilaku mendahului kendaraan dari jarak yang sempit dan beresiko untuk terjadinya kecelakaan. Pengemudi melakukan hal tersebut dengan tujuan hanya untuk mendahului. Sedangkan

emotional aggression adalah perilaku mendahului kendaraan dengan jarak yang cukup tetapi dengan kecepatan yang tinggi dengan tujuan untuk mengejar kendaraan didepan karena adanya pelecehan yang menganggu emos pengendara.

b) *Defensive driving behaviour*
Defensive behavior adalah perilaku pengemudi yang positif, seperti tidak mengendarai kendaraan (sepeda motor) disamping mobil karena akan sangat berbahaya ketika mobil akan berpindah jalur ataupun berbelok, memberikan tanda untuk berbelok, mempertahankan jarak aman dengan kendaraan di depan, berhenti sebentar sebelum membelok, tidak melanggar lampu merah, memberikan klakson untuk memperingatkan kendaraan di depan dan perilaku positif lainnya

2.3. *Tactical Urbanism*

2.3.1 Pengertian *Tactical Urbanism*

Gerakan terbaru dari perencanaan kota dan urban design pada saat ini dikenal dengan *New Urbanism*. *New Urbanism* adalah gerakan yang mempromosikan *walkability* dan aksesibilitas tanpa melupakan lingkungan alam. Keanekaragaman dalam perumahan dan penggunaan, penekanan pada estetika dan kenyamanan untuk mencapai tujuan keberlanjutan dan peningkatan kualitas hidup (Farr, 2008). Salah satu bentuk perencanaan yang dipopulerkan dalam New Urbanism adalah *Tactical Urbanism*. Karena *Placemaking* dapat menjadi proses yang panjang dan sulit, maka dengan metode ini pengambilan tindakan dilakukan secara sendiri dari masyarakat ataupun instansi dengan tujuan dilakukan perbaikan pada ruang kota menggunakan waktu dan sumber daya yang minimal.

Taktik secara harafiah berasal dari Bahasa Latin yakni tactica yang berarti mengatur. Sedangkan Bangsa Yunani mengenalnya sebagai taktikē (tekhnē) yang memiliki arti menyusun (Thesaurus, 2010). Sehingga, taktik dapat digunakan untuk menyusun suatu tindakan hingga mencapai tujuan tertentu. *Tactical Urbanism* dapat berupa perubahan sementara ruang kota untuk meningkatkan perubahan lingkungan strukturlan (Rebar,2014). Oleh karena itu, taktik merupakan tindakan konseptual yang diimplementasikan sebagai sebuah siasat atau muslihat. Istilah *Tactical Urbanism* sering digunakan untuk merujuk pada intervensi sementara yang berbiaya rendah itu memperbaiki lingkungan setempat (Dube 2009).

Intervensi lain yang bukan dengan menciptakan bangunan konvensional, saat ini mulai merambah ruang kota dan terlihat cukup signifikan hadir serta kerap dilakukan oleh para arsitek. Tujuan dari intervensi menyelesaikan persoalan saja namun juga menjadi jembatan yang mengkomunikasikan kebutuhan masyarakat dengan lebih jujur. Inisiatif yang lahir dalam rupa intervensi ini diharapkan pula dapat menciptakan atmosfir baru bagi sebuah komunitas dalam suatu kawasan (Lydon, 2012).

Tactical Urbanisme melibatkan beragam pendekatan, mengacu pada aktivitas sementara berbagai jenis properti yang dibangun dan tidak dibangunan. Penggunaan tactical urbanisme didasarkan pada keyakinan bahwa struktur pengorganisasian dalam hal sosial, budaya, ekonomi yang memiliki hubungan dua arah dengan lingkungan fisik (Merker, 2011,49) Impelementasi *tactical urbanism* menyatukan *stakeholder* lokal dengan komunitas masyarakat, komunitas kreatif, pebisnis kecil untuk tujuan bersama yaitu untuk meningkatkan *vibrancy of neighbourhood*.

Tujuan dari *tactical urbanism* yang dirujuk dari advokat yaitu untuk meningkatkan keanekaragaman masyarakat pada ruang kota (Haydn,2006) Menciptakan peluang baru untuk menantang status quo (Cumberlidge & Musgave, 2007), menarik minat masyarakat dalam melakukan perjalanan (Blumner, 2006; Overmeyer, 2007)

2.3.2 Karakteristik *Tactictal Urbanism*

Beberapa motivasi *tactical urbanism* dapat dicirikan sebagai reaksi terhadap perencanaan tata ruang dan praktik urban desain saat ini, didasarkan pada aturan yang formal dan prosedur birokrasi yang panjang. Dua karakteristik utama ini mendefinisikan transformasi kota sejak sistem perencanaan didirikan di sebagian besar negara-negara barat. Karakteristik *tactical urbanism* dapat dikategorikan sebagai bagian dari unsur pembentuk *tactical urbanism* seperti: *Specialising* (Tujuan), *Following-up* (Tindak Lanjut), *Adding* (Elemen) , *Settling* (Dampak) , *Claiming* (Partisipasi Masyarakat), *Monitoring* (pemantauan) dan *Merging* (Kerjasama Stakeholder), Dimana implementasi tactical urbanism dapat terdiri dari satu atau lebih dari karakteristik tersebut. Berikut adalah penjelasan karakteristik *tactical urbanism* menurut (Silva,2016)

1. *Specialising* (Tujuan)
   Identifikasi tujuan dari intervensi yang jelas dan spesifik dalam menanggapi masalah perencanaan terkait dengan keberlanjutan. Penetapan prosedur yang didasarkan pada partisipasi dari bawah ke atas dan tindakan local yang mendefinisikan tujuan besar (*Millennium Goals*) untuk mencapai tujuan ekologis. Tujuan keberlanjutan yang dimaksud yaitu adalah tujuan ekologis, ekonomi, dan sosial (The Confluence of three constitutent parts, 2006)
2. *Following-up* (Tindak Lanjut)
   Setiap intervensi preseden telah menjadi inspirasi bagi aktor urbanisme taktis. Tindak lanjut dari gerakan asli ditandai oleh

aturan yang lebih spesifik, agar inisiatif dapat berlangsung. Ini menunjukan tingkat institusionalisasi yang lebih tinggi dari pendahulunya. Intervensi yang diimplementasikan dapat berupa intervensi sementara maupun permanen.

3. *Adding* (Elemen)
   Elemen dalam lingkungan adalah salah satu karakter urbanisme taktis. Menambahkan elemen kemudian akan merujuk ke fungsi yang terjadi di lingkungan dan menambahkan kualitas lingkungan
4. *Settling* (Dampak)
   Intervensi jangka pendek yang lebih baik memiliki dampak jangka panjang yang merespons kebijakan formal. Dampak yang dihasilkan dapat berupa dampak pendek, menengah, maupun dampak panjang
5. *Claiming* (Partisipasi Masyarakat)
   Sebagian besar proyek *tactical urbanism* adalah hasil dari tuntutan yang dibuat oleh individu atau organisasi warga yang mengekspresikan kebutuhan masyarakat. Dimensi Kontribusi Masyarakat menurut Oakley (1991:9) dijabarkan menjadi indikator-indikator : (1) Kontribusi Pemikiran, (2) Kontribusi Dana, (3) Kontribusi Tenaga, dan (4) Kontribusi Sarana.
6. *Monitoring* (pemantauan)
   Beberapa intervensi urbanisme taktis dipantau oleh pihak formal sebagai uji coba kebijakan sebelum diimplementasikan. Sementara beberapa inisiatif sepenuhnya otonom dari otoritas publik.
7. *Merging* (Kerjasama Stakeholder)
   Tactical urbanism dapat dilakukan dengan melibatkan lebih dari satu aktor. Salah satu contohnya adalah keterlibatan aktor lokal yang didukung oleh peran organisasi nirlaba.

2.3.3 Prinsip *Tactical Urbanism*

Proyek *Tactical Urbanism* sangat bervariasi dalam ruang lingkup, ukuran, anggaran, dan dukungan. Menurut Lydonn, Gracia (2019) terdapat prinsip-prinsip sebagai berikut

1. Perubahan jalan sementara (*Street Makeover*)
   Perbaikan jalan melalui pendekatan *Tactical Urbanism* bertujuan untuk menggunakan kembali jalan publik yang sebelumnya berorientasi pada kendaraan bebas motor menjadi tempat pejalan kaki yang mendorong segala usia untuk menggunakannya. Perbaikan jalan dalam jangka pendek dapat mengubah jalan publik menjadi tempat aktif yang menambah tingkat kesehatan, kesejahteraan dan kualitas lingkungan lingkungan. Perbaikan jalan melalui pendekatan *Tactical Urbanism* mendukung masyarakat agar merasakan bagaimana jalan dapat berfungsi sebagai ruang publik.

2. Blok yang lebih baik (*Better Block*)
   Inisiatif Blok yang lebih baik bertujuan untuk mempromosikan jalan-jalan yang layak huni, hidup, sehat. *Better Block* memberikan perubahan sementara pada jalan-jalan ritel dengan menggunakan bahan-bahan dan material yang murah.

Gambar 2.1 Transformasi Jalan Publik dengan Menggunakan Mural pada Brunswick, VIC, Australia
Sumber : Tactical Urbanism Vol 4, 2014

3. Lingkungan perkebunan (*Neighbourhood Gardening*)
   Lingkungan perkebunan adalah gerakan yang berkembang untuk meningkatkan tanaman yang ditanam di kota. *Neighbourhood Gardening* melibatkan perbaikan sederhana, pengembangan ruang yang kurang dimanfaatkan dengan biaya yang murah yang dapat membuat ruang tersebut berguna untuk kesehatan.

Gambar 2.2 Contoh Impelementasi Guerilla Gardening pada Jalan Publik
Sumber : Google Images, 2019

4. Pembaruan Ekonomi Lokal (*Local Economic Renewal*)
   Pembaruan Ekonomi Lokal bertujuan untuk mempromosikan pembangunan ekonomi dan merevitalisasi jalan dengan mengisi ruang ritel kosong dengan pekerjaan jangka pendek dan berbiaya rendah. Pembaruan ekonomi lokal telah berkembang melampaui taktik komersial murni untuk menjadi revitalisasi komunitas yang efektif. Lokasi yang berpotensi yaitu termasuk gang, tempat parkir mobil dan jalan-jalan utama dengan bagian depan toko yang kosong. Lokasi-lokasi ini bertindak sebagai inkubator lokal untuk penggunaan komersial dan komunitas. Taktik ini sebagai alat yang berguna untuk revitalisasi perkotaan dan pengembangan kapasitas lokal

5. Perbaikan Jalan (*Road Repair*)
   Perbaikan jalan bertujuan untuk memperbaiki jalan untuk pejalan kaki dan pengendara sepeda melalui sederhana dan perubahan fisik berbiaya rendah. *Road Repair* mengubah orientasi jalan untuk kendaraan menjadi orientasi untuk pejalan kaki

Gambar 2.3 Contoh *Co-Trading*
Sumber : Google Images, 2019

6. *Co-Trading*

   Co-trading yang juga dikenal sebagai *micro-mixing*, adalah konsep sederhana yang terinspirasi oleh bentuk kerja sama melalui bentuk berbagi ruang kantor atau pedagang untuk ruang ritel. Dengan efisiensi perencanaan ruang, ruang yang kurang dimanfaatkan bias cepat diadaptasi untuk menangani beberapa pengguna atau bisnis.

Gambar 2. 4 Winn Lane, Australia
Sebagai salah satu contoh dari Winn Lane adalah contoh model co-trading dalam mendukung ekonomi local
Sumber : Google Images, 2019

7. *Open Space Making*

   Open Space Making untuk meningkatkan penyediaan ruang terbuka publik permanen dengan mengklaim tanah yang kurang dimanfaatkan mengerahkan parklet yang ditingkatkan dimana komunitas, bisnis dan pemerintah bekerja sama untuk menciptakan yang baru taman kota di tanah yang kurang dimanfaatkan.

Gambar 2.5 Horotutu, New Zealand
Ruang publik yang dibangun masyarakat dengan mengubah parkir mobil besar di dekat tepi laut Paihia sebagai ruang publik
Sumber : Google Images, 2019

8. Penggunaan Tanah Kosong (*Placeholders*)
   Taktik ini bertujuan untuk mengembalikan tanah kosong untuk penggunaan masyarakat. Perbaikan taktis ke ruang kosong memungkinkan pemilik dan pengembang untuk menghasilkan pendapatan dari tanah tersebut, meningkatkan kesadaran masyarakat tentang potensi jangka panjang dari tempat tersebut, dan membangun kapasitas masyarakat sambil mendukung pengusaha lokal.

9. Pertukaran Ilmu (*Knowledge Exchange*)
   Pertukaran ilmu terbangun kuat dari ikatan komunitas; program dibangun oleh penduduk setempat, bagi penduduk setempat, dengan cara kolaborasi. Berbagi pengetahuan membangun keterpaduan dan komunitas kolaboratif, memberikan kesiapan untuk bekerja bersama untuk perubahan di kota tersebut.

10. Katalis Visual (*Visual Catalyst*)
    Katalis visual adalah peningkatan visual itu memanusiakan ruang publik yang rusak. Ada sebuah ruang lingkup luas, dari lukisan dinding kosong hingga instalasi karya seni di ruang kosong dan tidak terpakai. Mereka memunculkan percakapan dan interaksi sosial, membangun ketertarkan bagi penduduk setempat dan pengunjung, mengurangi vandalisme dan membangun rasa kepemilikan dalam komunitas.

Gambar 2.6 Backyard, SJ
Komunitas melalui seni publik untuk menciptakan cara inovatif bagi orang-orang untuk berbagi cerita, koneksi, dan ide
Sumber : Google Images, 2019

11. *Urban Games*
    Permainan adalah cara yang berguna untuk membangun komunitas yang lebih sehat dan lebih kohesif dengan rasa tempat. *Urban Games* buat pusat aktivitas lokal dengan menyediakan tempat di mana sekelompok orang dapat berkumpul bermain, bersosialisasi dan membangun komunitas.

Gambar 2.7 *Games Night* di George Square, Brisbane
Sumber : Google Images, 2019

2.3.4 Elemen *Tactical Urbanism*

Sejumlah penelitian terkait *tactical urbanism* yang berfokus pada mendorong dan memberikan panduan untuk memberdayakan warga untuk mengambil kembali lingkungan mereka dan mengambil bagian dalam proses 'penempatan'. (Walljasper, 2007; Hou, 2010; Lydon & Garcia, 2015). Berikut adalah perbandingan kunci pembentuk tactical urbanism

Tabel 2.2 Perbadingan Elemen *Tactical Urbanism* Menurut Berbagai Sumber

Indikator	Teori	Sumber	Variabel
Karakteristik *Tactical Urbanism*	*New Urbanism*	Lydon, Mike; Bartman, Dan; Garcia, Tony; Preston, Russ; Woudstra, Ronald (March 2012).	*Walkability*
			Connectivity
			Mixed Use & Diversity
			Mixed Housing
			Quality Architecture
			Traditional Neighbourhood
			Density
			Smart Transportation

Indikator	Teori	Sumber	Variabel
			Sustainability
			Quality of Life
	Tactical Urbanism	Lydon, Mike; Garcia, Tony. (February 2012).	Partisipasi Masyarakat
			Ruang Sementara (*Temporary Space*)
			Actor
			Short-Term
			Sustainability
	Tactical Transit	Fast Tracked : A Tactical Transit Study. 2019.	*Travel Time*
			Multi-modal
			Customer Experience
Pendekatan LQC (Lighter, Quicker, Cheaper)	LQC	Eric Reynolds. 2011. Urban Space Management (USM) Project	Transformasi Ruang
			Proses perencanaan dan aksi
			Local Partnership

Sumber : Penulis, 2019

2.3.5 *Tactical Urbanism* pada praktik perencanaan

Perencana mulai melihat potensi program sementara dengan biaya rendah dapat dijadikan solusi dalam menghadapi kondisi kota dan perubahan bertahap di kota. walaupun momentum tactical urbanis dan program sementara sedang berkembang, tempat untuk implementasi dalam praktik perencanaan dan peran perencana masih belum jelas. Namun, penggunaan *Tactical Urbanism* sebagai alat

perencana memiliki potensi, Ruang sementara dan penggunaan tempat dalam jangka pendek sudah diintegrasikan ke dalam perencanaan melalui penyederhanaan proses perizinan untuk proyek jangka pendek dan meningkatkan lebih banyak fleksibilitas ke dalam kode zonasi yang ada. Selain itu, perencana melihat potensi untuk menggunakan taktis dan ruang sementara dalam metodologi perencanaan dengan mengukur dampak intervensi dan menggunakan proyek percontohan sebagai bentuk komunitas konsultasi di mana masyarakat dapat merasakan langsung program tersebut

Namun, ada beberapa pertimbangan bagi perencana sehubungan dengan integrasi proyek *tactical urbanism* jangka pendek ke dalam proses perencanaan resmi. Manajemen risiko dan pertanggungjawaban merupakan hal yang selalu diperhatikan dalam proyek kota . Lambatnya laju birokrasi dan kebutuhan akan dukungan dari pemerintah juga dapat membatasi kemampuan perencana untuk menyelesaikan proyek baru. perencana pun harus menyeimbangkan tingkat keterlibatan warga yang kuat dengan keinginan pemangku kepentingan masyarakat untuk melaksanakan proyek dengan cepat.

Tinjauan pustaka berikut berfokus pada artikel terbaru yang membahas tempat solusi taktis dalam praktik perencanaan, dengan menyoroti hubungan yang kompleks antara perencana dan warga negara dalam pelaksanaan proyek-proyek urbanisme taktis.

“halaman ini sengaja dikosongkan”

Tabel 2. 3 Sudut Pandang Tactical Urbanism Pada Praktik Perencanaan

Peneliti	Judul	Tujuan & Permasalahan	Metode	Hasil
Finn, D	*DIY urbanism: implications for cities*	Bagaimana kota dapat terlibat dengan *Pilot Project DIY* dengan cara memaksimalkan potensi untuk perubahan yang positif dengan tetap menjaga keamanan, kesetaraan, dan kepatuhan pada visi jangka panjang	Studi Komparatif antara gerakan *DIY urbanism* dahulu dan sekarang	Jurnal tersebut membahas bahwa DIY urbanism dapat dimanfaatkan secara positif dalam proses perencanaan program untuk memberdayakan warga untuk lebih terlibat dalam desain dan pengelolaan ruang lokal, dan menciptakan peluang untuk menggunakan pendekatan DIY. Peran perencana yaitu sebagai pelopor dan berkolaborasi dengan ahli kreativitas

Peneliti	Judul	Tujuan & Permasalahan	Metode	Hasil
Leonard, R	*Green Infrastructure grows up*	kebijakan infrastruktur hijau dianggap sebagai pendekatan yang efektif dalam masyarakat di mana terdapat dukungan politik dari manfaat infrastruktur hijau.	Analisis kebijakan dan deskriptif kualitatif mengenai pendekatan infrastruktur hijau dalam praktik *tactical urbanism*	• Jurnal ini membahas investasi dalam infrastruktur hijau dalam praktik perencanaan. Para penulis menggunakan *tactical urbanism* sebagai cara untuk membuat perbaikan ruang publik dengan biaya yang rendah menggunakan contoh proyek percontohan“trotoar taman”, untuk menunjukkan bagaimana departemen perencanaan dan agen transportasi bekerja sama dalam proyek-proyek urbanisme taktis untuk menciptakan ruang pejalan kaki yang cepat dan murah

Peneliti	Judul	Tujuan & Permasalahan	Metode	Hasil
				dari jalanan yang kurang dimanfaatkan. • Tercatat bahwa proyek-proyek urbanisme taktis ini memiliki kemampuan untuk mempengaruhi implementasi infrastruktur hijau di masa depan, karena proyek sementara memungkinkan adanya bukti efektivitas sebelum perubahan kebijakan dapat dilakukan. Jurnal ini menyimpulkan bahwa urbanisme taktis dan *pilot project* dapat memberikan titik awal yang bermanfaat untuk investasi

Peneliti	Judul	Tujuan & Permasalahan	Metode	Hasil
				infrastruktur ramah lingkungan.
Silva	*Tactical urbanism: Towards an evolutionary cities' approach?*	Analisis pendekatan yang didasarkan dengan sebuah tindakan. Implementasi jangka pendek, sumber daya yang langka dan keterlibatan warga dikatakan sebagai karakteristik kunci dari gerakan perubahan.	Deskriptif kualitatif mengenai implementasi *tactical urbanism* di Amerika Serikat dengan mempertimbangkan 3 aspek : Proses, Interaksi dengan stakeholder, dan *urban design*	• *tactical urbanism* diangap sebagai alternative dan tantangan untuk melawayn kebijakan perencanaan formal. Hal yang membedakan *tactical urbanism* dengan perencanaan formal yaitu *tactical urbanism* didasarkan pada konsep mengubah ruang yang kosong. penulis mendapatkan hasil bahwa terdapat potensi masalah dalam menemukan peran untuk aksi *tactical urbanism* dalam proses perencanaan

Peneliti	Judul	Tujuan & Permasalahan	Metode	Hasil
				dan dalam pembuatan rencana di tertentu
Fabian, L & Samson, K	*Claiming participation – a comparative analysis of DIY urbanism in Denmark*	Membahas konflik, potensi dan kemungkinan aliansi urbanisme *do-it-yourself (DIY)* ketika mengambil tindakan secara spontan, bentuk partisipatif dan ketika diintegrasikan secara strategis dalam perencanaan.	Studi komparatif *DIY urbanism* di Denmark	• Jurnal ini membahas berbagai literatur tentang bagaimana urbanisme DIY dapat digunakan untuk memperkuat partisipasi warga dalam produksi ruang. Potensi konflik dan potensi urbanisme DIY ketika diintegrasikan dalam strategi perencanaan kota dibahas, dengan penulis menyimpulkan bahwa urbanisme DIY tumbuh dalam relevansi karena krisis lingkungan dan ekonomi. Hal ini memungkinkan masyarakat untuk melihat

Peneliti	Judul	Tujuan & Permasalahan	Metode	Hasil
				lingkungan perkotaan sebagai sesuatu yang harus diubah, digunakan kembali, dan dilihat sebagai sumber daya yang berharga. • Jurnal ini menggunakan kasus Carlsberg; untuk berpendapat bahwa urbanisme DIY harus diadopsi dalam proses perencanaan lebih lanjut yang dimungkinkan solusi praktik terbaik untuk dikembangkan, dengan masukan dari beragam pemangku kepentingan.

Sumber : Penulis, 2019

"halaman ini sengaja dikosongkan"

2.3 Best Practice

2.3.1 Program Camina – Kota Meksiko, Meksiko

Kota Meksiko telah menjadi kota percontohan dalam hal transportasi berkelanjutan. Kota Meksiko telah menerima penghargaan "Sustainable Transport Award" Tahun 2013. Dalam tiga tahun berikutnya, Meksiko menciptakan peraturan keselamatan jalan baru, menetapkan target ambisius untuk mengurangi kematian hingga 35 persen pada tahun 2018, dan menurut data dari Procuraduría de Justicia de la Ciudad de México (pengacara kota), melihat Penurunan 21 persen kematian jalan secara keseluruhan.

Melalui *Tactical Urbanism* dan kampanye online sosial media, para aktivis pada Kota Meksiko memberikan perhatian terhadap masalah keselamatan pejalan kaki dan permintaan infrastruktur pejalan kaki. ITDP Mexico meluncurkan kampanye baru untuk meningkatkan lingkungan ramah pejalan kaki dan meningkatkan tingkat keamanan, efisiensi, dan kenyaman pejalan kaki. Proyek ini, bernama #CAMINA, (#Walk, dalam bahasa Inggris), Intervensi menggunakan kerucut lalu lintas untuk menghalangi ruang jalan, meblokir ruang jalan untuk menambah ruang pejalan kaki di persimpangan, menciptakan jalur sepeda, menciptakaan desain yang menampilkan penyebrangan yang lebih pendek, trotoar yang di perpanjang, Elemen *signage* yang jelas, dengan pesan "Berjalan dengan aman dan nyaman adalah hak Anda." Intervensi memungkinkan warga untuk melihat bagaimana perilaku mereka yang berjalan, bersepeda dan mengemudi berubah ketika infrastruktur benar-benar disukai orang-orang yang berjalan dan bersepeda. Proyek ini diluncurkan selama Pekan Seni Rupa di Kota Meksiko,

Aksi dari *Tactical Urbanism* tersebut berdampak pada politik di Kota Meksiko. Pemilihan legislatif menjanjikan agenda mobilitas. Tekanan politik telah mendorong para pemimpin untuk

mengambil langkah-langkah baru untuk menciptakan lingkungan jalan yang aman dan mudah diakses bagi pejalan kaki, dan yang mendorong penduduk untuk mengambil bentuk transportasi yang rendah atau tanpa emisi. Selain mengumumkan kebijakan pro-pejalan kaki yang menyeluruh, Kota Meksiko telah mulai mengalokasikan lebih banyak uang untuk mendanai proyek transportasi tidak bermotor.

Gambar 2. 8 Pembuatan Jalur Sepeda Melalui Traffic Cones Oleh Masyarakat
Sumber : ITDP, 2019

2.3.2 Transformasi M.G Road – Bangalore, India

M.G. Road merupakan salah satu jalan tersibuk di Bangalore, India. Upaya dari Ranchi Municipal Corporation (RMC), Ranchi Traffic Police (RTP), dan Program ITDP India membawa transformasi dalam waktu 1 hari dengan *tactical urbanism*. Menggunakan langkah-langkah sementara sederhana seperti cat dan barikade lalu lintas, ruang jalan dirancang ulang untuk membuat jalur pejalan kaki yang penuh warna dan berdedikasi. Langkah pertama yang sederhana ini telah menciptakan banyak perubahan yang menjanjikan

Manoj Kumar, Komisaris Kota Ranchi dan Sanjeev Vijaywargiya, Wakil Walikota datang bersama dengan Program India ITDP untuk mengidentifikasi solusi untuk mengatasi

kemacetan lalu lintas dan kurangnya ruang pejalan kaki di M.G.Road. Mereka menunjukkan antusiasme yang besar terhadap intervensi urbanisme taktis - biaya rendah, perubahan sementara dengan barikade dan cat untuk memperbaiki kondisi jalan kaki di M.G.Road. Transformasi ini bertujuan untuk menciptakan jalur jalan kaki yang berdedikasi lebar di jalan, dengan jelas dibatasi dan dicat dengan pola warna-warni dengan partisipasi pejalan kaki, untuk menciptakan rasa kepemilikan publik terhadap jalanan. Hasil intervensi ini akan membantu meningkatkan kesadaran dan permintaan publik untuk intervensi permanen. Ini akan menjadi uji coba pertama dari jenisnya untuk Ranchi dan seluruh negara bagian.

Setelah disetujui, proyek bergerak maju dengan cepat dengan dukungan RMC dan RTP. Percobaan ini sukses besar dengan para pejalan kaki dan pengendara sepeda di jalan yang menanggapi survei umpan balik dengan penuh semangat, menyatakan bahwa mereka merasa lebih aman dan lebih nyaman dengan ruang baru dan menyatakan dukungan mereka untuk proyek yang meminta agar dibuat permanen di seluruh MG Road.

Gambar 2.9 Kondisi M.G Road Sebelum Perbaikan
Sumber : ITDP, 2019

2.3.3 Perbaikan Persimpangan Jalan - Portland, Oregon

Penerapan *tactical urbanism* pada Portland yang dikenal yaitu perbaikan pada persimpangan jalan yang di prakarsai oleh

Non-Govermental Organization (NGO) bernama “City Repair”.. City Repair berfokus apda pemberdayaan masyarakat untuk membangun koneksi dan transformasi lingkungan tempat tinggal. inisiatif yang dipimpin warga yang mengubah persimpangan perumahan lokal menjadi pertemuan publik ruang denganc cara membuat lukisan di jalan.

Pada awalnya Biro Transportasi Kota menentang proyek dan khawatir dengan pelanggaran kode yang ada. Akhirnya, setelah berkomunikasi dengan Biro dan menerima ancaman denda, anggota City Repair bertemu dengan walikota. Dia akhirnya mendukung inisiatif dan menyarankan kelompok untuk mengatur tujuan dan sasaran proyek dan untuk membuat proposal resmi untuk disajikan ke Dewan Kota. Proyek ini akhirnya mendapatkan dukungan dan dalam beberapa bulan, peraturan kota dikembangkan yang akan memungkinkan warga untuk membuat proyek perbaikan persimpangandi seluruh kota. Hingga saat ini telah ada sekitar 30 proyek perbaikan persimpangan. Saat ini, Biro Transportasi Kota mengelola proses perizinan untuk memfasilitasi

Gambar 2. 10 Implementasi Perbaikan Jalan Oleh City Repair
Sumber : Google Images,2019

2.4 Sintesa Pustaka

Dalam penelitian ini, ditentukan beberapa variabel penelitian yang nantinya akan digunakan dalam proses analisis sehingga mendapatkan output penelitian yang diharapkan. Sintesa variabel

dilakukan berdasarkan dengan kondisi wilayah studi yang menggunakan pendekatan *tactical urbanism.*

Untuk menjawab sasaran pertama, yaitu identifikasi karakteristik *tactical urbanism* di kawasan MRT Cipete dimana variabel diambil dari karakteristik tactical urbanism (Lydon,2019) yaitu Tujuan, Tindak Lanjut, Elemen, Dampak, Partisipasi Masyarakat , Pemantauan dan Kerjasama Stakeholder.

Untuk sasaran kedua, yaitu menganalisis tingkat aksesibilitas di kawasan MRT Cipete. Variabel untuk menjelaskan indikator aksesibilitas diambil berdasarkan aksesibilitas yang dapat memberikan prioritas pejalan kaki dibanding kendaraan bermotor sehingga variabel yang dipilih berdasarkan newurbanism.org yaitu *walkability* yaitu keterjangkauan, desain jalan, dan keamanan. Namun variabel tersebut perlu ditambahkan variabel dari *walkability global index* yaitu keamanan, keselamatan, kenyamanan, dan keindahan. Kemudian terdapat variable Perilaku pengguna jalan yaitu perilaku pejalan kaki dan perilaku pengendara, untuk variabel perilaku pejalan kaki diteliti dengan persepsi *walkability* dari variabel *walkability* yang diambil dan perilaku pengendara untuk meneliti bagaima perilaku pengendara terhadap tactical urbanism yang terdiri dari *Aggressive Behaviour* dan *Defensive Behaviour*, sehingga penggabungan ketiga sumber variabel menghasilkan sub-variabel untuk menganalisis tingkat aksesibilitas yaitu keterjangkauan, desain jalan, keamanan, kenyamanan, dan keselamatan, *aggressive behavior* dan *defensive behavior*.

Dalam sasaran ketiga, yaitu menganalisis pengaruh *tactical urbanism* terhadap aksesibilitas di kawasan MRT Cipete. Variabel yang diambil yaitu dari variabel sasaran 1 dan 2, namun pada sasaran 1 dilakukan reduksi variabel karakteristik *tactical urbanism* yang berpengaruh dengan variabel pada sasaran 2 yaitu

keterjangkauan, desain jalan, keamanan, kenyamanan, dan keselamatan. Sehingga variabel dari sasaran 1 yaitu karakteristik *tactical urbanism* yaitu elemen, dampak, dan partisipasi masyarakat.

Tabel 2.4 Sintesa Pustaka

Indikator	Sumber	Variabel	Sub-Variabel
Tactical Urbanism	Silva, P., 2016. Tactical Urbanism: Towards an Evolutionary Cities' Approach?. Environment And Planning B: Planning And Design, 43(6), 1040-1051.	Tujuan (*Specialising*)	-
		Tindak Lanjut (*Following-up*)	-
		Elemen (*Adding*)	-
		Dampak (*Settling*)	-
		Penuntutuan (*Claiming*)	-
		Pemantauan (*Monitoring*)	-
		Kerjasama Stakeholder (*Merging*)	-

Aksesibilitas	Newurbanism.org, Modifikasi *Global Walkability Index*, 2014	*Walkability*	Keterjangkauan
			Desain jalan
			Keamanan
	Modifikasi *Global Walkability Index*, 2014		Kenyamanan
			Keselamatan
Perilaku Pengguna Jalan	Zingale M, 2008	Perilaku Pengendera	*Aggressive Behaviour*
			Devensive Behaviour

Sumber: Penulis, 2019

BAB III
METODE PENELITIAN

3.1 Pendekatan Penelitian

Pendekatan yang digunakan pada penelitian ini adalah metode penelitian rasionalistik. Fokus permasalahan didapat melalui pemahaman intelektual di lapangan untuk mendapatkan pemaknaan lebih dalam dari *Tactical Urbanism*. Pendekatan rasionalistik merupakan sebuah penelitian yang menggunakan akal sebagai panutan dalam menganalisa suatu masalah. Fakta empiris menjadi sumber data yang digunakan dalam pendekatan rasionalistik. Dalam penelitian ini peningkatan aksesibilitas kawasan MRT Cipete secara nalar dan indera didukung oleh pendekatan *Tactical Urbanism*. Selanjutnya adalah tahap pengumpulan data untuk kemudian dianalisis dan penarikan kesimpulan dari hasil analisis

3.2 Jenis Penelitian

Jenis penelitian ini merupakan penelitian dengan jenis pendekatan metode campuran yaitu kualitatif dan kuantitatif. Penelitian deskriptif adalah penelitian yang mendeskripsikan suatu gejala, peristiwa atau kejadian yang bertujuan menggambarkan secara sistematis dan akurat mengenai fakta-fakta dan karakteristik pada suatu populasi. Penelitian ini juga dapat dilihat sebagai penelitian kualitatf yang merupakan metode penelitian yang bertujuan untuk memahami suatu fenomena dalam konteks sosial secara alamiah dengan mengedepankan proses interaksi komunikasi yang mendalam antara peneliti dengan fenomena yang diteliti (Herdiansyah, 2010). Penelitian kualitatif dilakukan untuk sasaran 1 yaitu identifikasi karakteristik *tactical urbanism* dan sasaran 2 yaitu menganalisis tingkat aksesibilitas, sedangkan penelitian kuantitatif untuk sasaran 3 yaitu menganalisis pengaruh tactical urbanism terhadap aksesibilitas

3.3 Variabel Penelitian

Variabel merupakan segala sesuatu yang akan dijadikan objek amatan terkait penelitian yang dapat berupa atribut, nilai, ataupun sifat yang telah ditetapkan oleh peneliti dan menjadi pembeda antara objek yang satu dengan lainnya. Berdasarkan kajian dan sintesa pustaka, dapat dirumuskan indikator dan variabel penelitian yang akan digunakan untuk mencapai sasaran penelitian sebagai berikut

Tabel 3.1 Variabel Penelitian

Indikator	Variabel	Sub-Variabel	Definisi Operasional	Parameter
Karakteristik *Tactical Urbanism*	Tujuan (*Specialising)*	-	Intervensi terkait dengan tujuan keberlanjutan (*sustainable*) (The Confluence of three constitutent parts, 2006)	-Memiliki tujuan ekologis -Memiliki tujuan ekologis, dan social/ekonomi -Memiliki tujuan ekologis, social, ekonomi
	Tindak Lanjut (*Following-up)*	-	Bentuk intervensi (Lydonn, Gracia. 2015)	-Intervensi Sementara -Intervensi Permanen

Indikator	Variabel	Sub-Variabel	Definisi Operasional	Parameter
	Elemen *(Adding)*	-	Jenis elemen untuk pejalan kaki (Lydonn, Gracia. 2015)	-Adanya elemen jalan untuk pejalan kaki -Tidak adanya elemen jalan untuk pejalan kaki
	Dampak (*Settling)*	-	Bentuk intervensi berdampak (Lydonn, Gracia. 2015)	-dampak pendek -dampak menengah -dampak panjang

Indikator	Variabel	Sub-Variabel	Definisi Operasional	Parameter
	Partisipasi Masyarakat *(Claiming)*	-	• Bentuk partisipasi masyarakat dalam implementasi program • Indikator kontribusi dalam bentuk pikiran, dana, tenaga, sarana	-kontribusi pada 1 indikator -kontribusi pada 2 indikator -kontribusi pada 3 indikator -kontribusi pada 4 indikator
	Pemantauan *(Monitoring)*	-	Bentuk pemantauan oleh pihak formal (Pemerintah ataupun Swasta)	-Adanya pemantauan oleh stakeholder -Tidak adanya pemantauan oleh stakeholder

Indikator	Variabel	Sub-Variabel	Definisi Operasional	Parameter
	Kerjasama Stakeholder *(Merging)*	-	• Stakeholder yang terlibat dalam implementasi *tactical urbanism* • Perlibatan stakeholder oleh masyarakat, NGO, Swasta, Pemerintah, dan lainnya	-Perlibatan 1 Stakeholder -Perlibatan 2 Stakeholder -Perlibatan 3 Stakeholder -Perlibatan >3 Stakeholder
Aksesibilitas	*Walkability*	Keterjangkauan	• Titik transit yang dicapai dengan mudah dalam waktu yang singkat • Terletak dalam jarak berjalan kaki maksimum 1 kilometer dari stasiun/halte angkutan umum massal, atau dalam jarak berjalan kaki 500 meter dari stasiun MRT (TOD Standard 3.0 ITDP, 2018)	-<5menit, 250 dari stasiun MRT -5-10 menit, 250-500m dari stasiun MRT -11-15 menit, 500m-750m -16-20 menit, 750-1000m

Indikator	Variabel	Sub-Variabel	Definisi Operasional	Parameter
				->20 menit, diatas 1000m
		Desain jalan	• Jalan berorientasi pada pejalan kaki bukan pada kendaraan bermotor • Jalur pejalan kakibyang lengkap didefinisikan sebagai a. Trotoar yang diperuntukan khusus untuk pejalan kaki dan terlindung dari kendaraan lain	-Pejalan kaki sangat setuju elemen mendukung pejalan kaki -Pejalan kaki setuju elemen mendukung pejalan kaki -Pejalan kaki cukup setuju

Indikator	Variabel	Sub-Variabel	Definisi Operasional	Parameter
			b. Jalan berbagi (shared street) yang dirancang ramah pejalan kaki c. Jalur khusus pejalan kaki (TOD Standard 3.0 ITDP, 2018)	elemen mendukung pejalan kaki -Pejalan kaki kurang setuju elemen mendukung pejalan kaki -Pejalan kaki tidak setuju elemen mendukung pejalan kaki
		Keamanan	• Terletak pada titik yang aman dari kendaraan bermotor	-SangatAman -Aman -Cukup Aman

Indikator	Variabel	Sub-Variabel	Definisi Operasional	Parameter
			• Trotoar yang diperuntukan khusus untuk pejalan kaki dan terlindung dari kendaraan lain (TOD Standard 3.0 ITDP, 2018)	-Kurang Aman -Tidak Aman
		Kenyamanan	• Pejalan kaki nyaman menggunakan infrastruktur pejalan kaki • Jalur yang mudah dan tidak sesak yang memiliki lebar yang ideal untuk dapat di lalui oleh pejalan kaki (2 meter untuk jalan akses) (Shirvani, 1985)	-sangat nyaman -nyaman -cukup nyaman -kurang nyaman -tidak nyaman

Indikator	Variabel	Sub-Variabel	Definisi Operasional	Parameter
		Keselamatan	• Perilaku pengendara dalam berkendara di jalan • Jalan pada kawasan permukiman adalah jalan lokal sekunder sebagai bagian dari jalan kabupaten atau jalan kota. Batas maksimal kecepatan yang ditetapkan adalah 30 kilometer per jam. • (Peraturan Menteri Perhubungan No. 111 Tahun 2015 tentang Tata Cara Penetapan Batas Kecepatan)	- >30km/h (Tidak berhati-hati) - 25-30km/h (kurang berhati-hati) - 20-25km/h (cukup berhati-hati) - 15-20 km/h (berhati-hati) - <15km/h (sangat berhati-hati)

Indikator	Variabel	Sub-Variabel	Definisi Operasional	Parameter
Perilaku Pengguna Jalan	Perilaku Pengendera	*Aggressive Behaviour*	• Perilaku berkendara yang berpotensi menimbulkan resiko kecelakaan • Pengendara tidak memperhatikan aturan dan membahayakan pengguna jalan (Undang-Undang Lalu Lintas Nomor 22 Tahun 2009.)	- Sangat Berisiko - Berisiko - Kurang berisiko - Sangat berisiko - Tidak berisiko
		Devensive Behaviour	• Perilaku berkendara yang berhati-hati	- Sangat Waspada -Waspada -Cukup Waspada -Kurang Waspada -Tidak Waspada

Indikator	Variabel	Sub-Variabel	Definisi Operasional	Parameter
			• Berkendara yang aman bagi pengendara maupun pengguna jalan (Zingale M, 2008)	

Sumber : Hasil Sintesa Kajian Pustaka, 2019

3.4 Populasi dan sampel

3.4.1 Populasi Penelitian

Populasi adalah seluruh obyek penelitian yang terdiri dari benda nyata, abstrak, peristiwa maupun gejala yang merupakan sumber data dan memiliki karakteristik tertentu dan sama (Sukandar Rumidi, 2006). Sedangkan menurut Supranto (2007) populasi merupakan kumpulan dari elemen-elemen sejenis akan tetapi dibedakan oleh karakteristiknya masing-masing. Sampel adalah bagian dari jumlah dan karakteristik yang dimiliki oleh populasi tersebut (Sugiyono, 2012). Penelitian ini menggunakan populasi responden yaitu pengguna jalan di Kawasan MRT Cipete Jakarta yaitu di area MRT Cipete Raya dan area MRT Haji Nawi khususnya pada jalan yang terimplementasi tactical urbanism serta masyarakat yang tinggal pada kawasan MRT Cipete Jakarta

3.4.2 Sampel Penelitian

Sampel adalah sebagian populasi untuk diambil dari keseluruhan obyek yang diteliti dan dianggap mewakili seluruh populasi (Notoatmodjo , 2003). Sampel yang digunakan yaitu 50 responden pengguna jalan di area MRT Cipete Raya dan 50 responden pengguna jalan di area MRT Haji Nawi.

3.4.2.1 Teknik Purposive Sampling

Teknik pengambilan sampel yang digunakan adalah Teknik *purposive sampling* merupakan teknik penentuan pengambilan sampel dengan pertimbangan tertentu yang ditentukan oleh peneliti sendiri (Darmawan, 2013). Pengambilan sampel dilakukan dengan memilih objek yang sesuai dengan kriteria dan kompetensi topik penelitian peneliti. Terdapat kriteria yang ditetapkan untuk menentukan responden, yaitu:

a. Usia minimal 15 tahun
b. Berdomisili atau bekerja pada kawasan MRT Cipete

Jumlah sampel yang diambil dalam penelitian ini menggunakan rumus *Lemeshow*, hal ini dikarenakan jumlah populasi pengguna jalan pada kawasan MRT Cipete tidak diketahui Karena Populasi pengguna jalan pada kawasan MRT Cipete tidak diketahui jumlahnya, maka rumus yang dibutuhkan untuk mengetahui jumlah sampel yaitu :

$$n = \frac{z^2 p(1-p)}{d^2}$$

Rumus 1. *Rumus Lemeshow*

Keterangan:

n = Jumlah sampel minimal yang diperlukan

Z α/2 = Nilai Z pada derajat kepercayaan 1- α/2

p = Maksimal estimasi

d = alpha atau sampling error

Pada penelitian ini tidak diketahui jumlah pengguna jalan pada kawasan MRT Cipete Jakarta (populasi), sehingga diasumsikan bahwa sebanyak 50% (p=0,5) masyarakat merupakan pengguna jalan. Peneliti menginginkan presisi mutlak sebesar 10% (d=0,1) dengan derajat kepercayaan

90%. Dan nilai Z pada derajat kepercyaan 1-- α/2 dengan α=0,05 adalah 1.96. Melalui rumus diatas, maka jumlah sampel yang akan diambil adalah:

$$n = \frac{z^2 p(1-p)}{d^2}$$

$$n = \frac{1{,}96^2 \,.0{,}5(1-0.5)}{0.1^2}$$

$$n = \frac{3{,}8416 \,.\; 0{,}25}{0{,}01}$$

$$n = 96{,}04 = 100$$

Sehingga jika berdasarkan rumus tersebut maka n yang didapatkan adalah 100 otang, sehingga pada penelitian ini setidaknya penulis harus mengambil data dari sampel sekurang-kurangnya sejumlah 100 orang. Sedangkan, karena wilayah penelitian di kawasan MRT Cipete terbagi menjadi 2 area yaitu area di MRT Cipete Raya dan aera di MRT Haji Nawi maka pembagian sampel sejumlah 100 orang di bagi 2 menjadi 50 orang di area MRT Cipete Raya dan 50 orang di area MRT Haji Nawi.

3.4.2.2 Teknik Analisa Stakeholders

Analisis stakeholders merupakan suatu proses sistematis dalam mengumpulkan dan menganalisis informasi yang bersifat kualitatif dalam menentukan kepentingan mana yang harus diperhitungkan dalam mengembangkan suatu kebijakan. Stakeholders yang dimaksud merupakan orang atau organisasi pemangku kepentingan atau pihak yang berkepentingan, yang mempengaruhi atau dipengaruhi hasil suatu kebijakan, dimana dapat dikelompokkan menjadi beberapa kategori yakni pemerintah, swasta, masyarakat, dan akademisi (Schmeer, 1999). Dalam penelitian ini, analisis stakeholders digunakan dalam menentukan pihak-pihak yang berkepentingan dan terlibat dalam dalam rencana

implementasi *tactical urbanism* dalam peningkatan aksesibilitas pada kawasan MRT Cipete Jakarta, dimana konsensus pendapat dari pihak stakeholders akan menjadi dasar dalam sasaran penelitian.

Dalam analisis stakeholders, terdapat beberapa tahapan dalam mendapatkan stakeholders kunci atau yang terpilih nantinya sebagai responden penelitian. Tahapan tersebut yakni:

1. Mengidentifikasi siapa saja stakeholders yang terlibat dalam program atau kebijakan tersebut.
2. Menganalisis kepentingan dan dampak potensial dari permasalahan yang ada terhadap masing-masing stakeholders.
3. Menilai tingkat pengaruh dan tingkat kepentingan dari masing-masing stakeholdersyang dilakukan dengan pembobotan mulai dari yang tidak berpengaruh sampai dengan sangat berpengaruh

Tabel 3.2 Stakeholder Analisis

	Pengaruh Rendah	Pengaruh Tinggi
Kepentingan Rendah	Kelompok stakeholder yang prioritasnya paling rendah	Kelompok stakeholder yang berpengaruh untuk merumuskan atau menjembatani keputusan dan opini

	Pengaruh Rendah	Pengaruh Tinggi
Kepentingan Tinggi	Kelompok stakeholder yang penting namun perlu adanya pertimbangan	Kelompok stakeholder yang paling kritis

Sumber : UNHCS dalam Sugiarto, 2009

Sebelum dilakukan analisis pengaruh dan kepentingan stakeholders, diperlukan identifikasi terlebih dahulu siapa saja stakeholders yang memiliki kepentingan dalam penelitian ini dan dapat memberikan dampak potensial yang dilihat dari tingkat kepentingan (*importance*) dan pengaruh (*influence*). Berikut adalah responden yang dipilih terdapat pada tabel sebagai berikut:

Tabel 3. 3 Responden Penelitian

Kelompok Stakeholder	Stakeholder	Alasan Pemilihan
Pemerintah	PT. MRT Jakarta	Sebagai penyelenggara, mengendalikan, mengawasi pembangunan dan pemeliharaan, serta pendanaan
Pemerintah	Dinas Pekerja Umum Bina Marga Provinsi DKI Jakarta	Sebagai pendukung program dalam pelaksanaannya

Kelompok Stakeholder	Stakeholder	Alasan Pemilihan
NGO	ITDP	Sebagai pihak yang meginisiasi, merencanakan pengembangan dan pengelolaan implementasi *tactical urbanism*
Masyarakat	Warga yang ikut beraktivitas dalam implementasi *tactical urbanism*	Sebagai pengguna jalan khususnya pengguna menuju titik transit MRT Cipete Jakarta

Sumber : Analisa penulis, 2019

3.5 Teknik Pengumulan Data

Teknik pengumpulan data merupakan metode atau cara yang digunakan dilakukan untuk mengumpulkan data. Teknik yang digunakan dalam penelitian ini adalah pengambilan data secara langsung (survei primer) dan pengambilan data secara tidak langsung (survei sekunder). Survey primer bertujuan untuk melakukan observasi lapangan serta penyebaran kuisioner. Sedangkan survey sekunder bertujuan untuk mengumpulkan data-data instansional ataupun dokumen mengenai jalur pedestrian.

3.5.1 Metode Pengumpulan Data Primer

a. Observasi

Observasi adalah suatu cara pengumpulan data dengan pengamatan langsung dan pencatatan secara sistematis terhadap obyek yang akan diteliti.

Observasi dilakukan oleh peneliti dengan cara Pengamatan lapangan. Pengamatan lapangan secara umum dilakukan melengkapi pembahasan pada gambaran umum dan untuk mengetahui karakteristik wilayah pengamatan secara menyeluruh. Metode ini dilakukan dengan pengambilan gambar selama pengamatan lapangan. Kemudian data tersebut disajikan dalam bentuk narasi, tabel, diagram dan gambar. Pengamatan langsung digunakan untuk mendokumentasikan karakteristik *tactical urbanism* dan tingkat aksesibilitas pada kawasan MRT Cipete, serta melihat pengaruhnya terhadap aksesibilitas di kawasan MRT Cipete. Objek pengamatan yang akan diteliti adalah variable-variabel penelitian yang telah ditentukan sebelumnya.

b. Kuisioner

Kuesioner dilakukan dengan memberikan daftar pertanyaan mengenai suatu masalah dalam penelitian berdasarkan hasil persepsi atau preferensi responden (Bimo Walgito, 1987). Pemberian pertanyaan kepada responden ditunjukan kepada pengguna jalan yaitu pejalan kaki, pengguna kendaraan bermotor dan masyarakat yang tinggal pada kawasan MRT Cipete Jakarta.

c. Wawancara

Wawancara merupakan pertemuan dua orang untuk bertukar informasi dan ide melalui tanya jawab, sehingga dapat dikontruksikan makna dalam suatu topik tertentu (Sugiyono, 2013:231). Wawancara dilakukan untuk memenuhi kebutuhan data dan memberikan pembuktian terhadap informasi dari variabel yang telah ditentukan. Wawancara

dilakukan dengan teknik wawancara terstruktur, dimana wawancara digunakan untuk menjawab sasaran ke I mengenai karakteristik *tactical urbanism* dengan responden dari masyarakat dan ITDP sebagai penyelenggara *pilot project* tersebut, serta menjawab sasaran ke II mengenai tingkat aksesibilitas dengan salah satu variabel nya yaitu *walkability* dengan responden dari masyarakat, dan sasaran ke III mengenai pengaruh tactical urbanism terhadap aksesibilitas dengan salah satu variabel nya yaitu *walkability*

3.5.2 Metode pengumpulan Data Sekunder

Metode pengumpulan data sekunder merupakan bentuk metode untuk mendapatkan data melalui survei sekunder atau survei tidak langsung ke lapangan. Survei sekunder yang dilakukan dalam penelitian ini adalah dengan cara survei literatur dan survei instansional.

a. Survei literatur

   Studi literatur dengan melakukan penelusuran data dan informasi mengenai konsep *tactical urbanism* dan aksesibilitas. Studi ini mendapatkan informasi yang bersumber dari buku, jurnal, skripsi, dan penelitian terkait konsep tactical urbanism dan aksesibilitas, lalu studi literatur ini akan dituliskan dalam daftar sumber referensi.

b. Survei instansional

   Dalam pengumpulan data instansi, peneliti mengunjungi instansi yang memiliki data dan informasi dokumen-dokumen yang relevan dengan kasus atau permasalahan yang ditemukan

dan didapat dari dokumen instansi terkait. Instansi tersebut yaitu ITDP

Berikut adalah beberapa data sekunder yang dibutuhkan dalam penelitian ini, diantaranya:

Tabel 3. 4 Kebutuhan Data Sekunder

No	Data	Teknik Survei	Sumber
1	Urban Design Guideline (UDGL) MRT Jakarta tahap I pada kawasan MRT Cipete	Instansional	PT. MRT Jakarta
2	Kajian Konsep *Tactical Urbanism* di kawasan MRT Cipete	Instansional	ITDP

Sumber : Analisa Penulis, 2019

“halaman ini sengaja dikosongkan”

Tabel 3. 5 Tabel Teknik Pengumpulan Data

Indikator	Variabel	Sub-Variabel	Jenis Data	Sumber Data
Karakteristik *Tactical Urbanism*	Tujuan (*Specialising)*	-	Data Primer, Data Sekunder	Observasi, Wawancara, Instansi
	Tindak Lanjut (*Following-up)*			
	Elemen *(Adding)*			
	Dampak (*Settling)*			
	Penuntutuan *(Claiming)*			
	Pemantauan *(Monitoring)*			
	Kerjasama Stakeholder *(Merging)*			

Indikator	Variabel	Sub-Variabel	Jenis Data	Sumber Data
Aksesibilitas	*Walkability*	Keterjangkauan	Data Primer	Observasi, Kuisioner
		Desain jalan		
		Keamanan		
		Kenyamanan		
		Keselamatan		
Perilaku Pengguna Jalan	Perilaku Pengendera	*Aggressive Behaviour*	Data Primer	Observasi, Kuisioner
		Devensive Behaviour	Data Primer	Observasi, Kuisioner
Pengaruh *Tactical Urbanism*	Tingkat Aksesibilitas	-	Data Primer	Kuisioner

Indikator	Variabel	Sub-Variabel	Jenis Data	Sumber Data
terhadap aksesibilitas				
	Pengaruh Variabel *Tactical Urbanism* Paling Berpengaruh	-	Data Primer	Kuisioner

Sumber : Analisa Penulis, 2019

“halaman ini sengaja dikosongkan”

3.6 Metode Analisis Data

Dalam teknik metode analisa data ini digunakan untuk membantu menganalisa sasaran yang dicapai dalam penelitian ini. Teknik analisis yang akan digunakan adalah teknik analisa kualitatif dan kuantitatif. Kedua teknik ini merupakan hasil kesimpulan dari survei langsung di lapangan yang berupa observasi dan kuisioner yang dikolaborasikan dengan survei teori. Teknik analisis kualitatif digunakan untuk sasaran satu (1) dan dua (2), sedangkan teknik analisis kuantitatif digunakan untuk menganalisis sasaran tiga (3). Berikut adalah metode analisa yang digunakan:

Tabel 3. 6 Teknik Analisa Data

Sasaran Penelitian	Input Data	Teknik Analisis	Output
Mengidentifika-sikan Karakteristik *tactical urbanism* pada kawasan MRT Cipete Jakarta	Data hasil pengamatan langsung berdasarkan variabel dan analisis stakeholders terhadap *tactical urbanism*	*Content Analysis*, Deskriptif Kualitatif	Karakteristik *tactical urbanism* pada kawasan MRT Cipete Jakarta
Menganalisis tingkat aksesibilitas jalur pengguna jalan pada kawasan MRT Cipete Jakarta	Variabel penelitian *walkability* dari sintesa pustaka	Deskriptif Kuantitatif	Tingkat *walkability* berupa tabel data dan grafik *walkabality*
Menganalisis pengaruh *tactical*	Skor dari hasil kuisioner	Analisis Korelasi Spearman,	Hubungan korelasi *tactical*

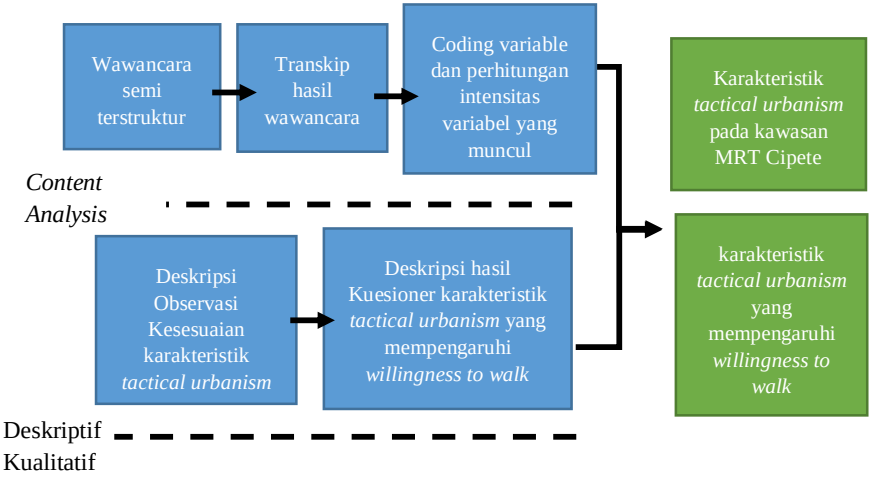
Sasaran Penelitian	Input Data	Teknik Analisis	Output
urbanism terhadap aksesibilitas pada kawasan MRT Cipete Jakarta	tingkat aksesibilitas dan persepsi masyarakat terhadap pengaruh *tactical urbanism* terhadap aksesibilitas	Deskriptif Kualitatif	*urbanism* terhadap aksesibilitas

Sumber : Analisa Penulis, 2019

3.6.1 Identifikasikan Karakteristik *Tactical Urbanism* Pada Kawasan MRT Cipete Jakarta

Pada identifikasi karakteristik menggunakan teknik deskriptif kualitatif dari hasil observasi dan *content analysis* dari hasil wawancara instansi. Deskriptif kualitatif yang merupakan analisis yang digunakan untuk memberikan gambaran umum hasil observasi mengenai lokasi studi secara mendalam dengan disertai pembahasan-pembahasan yang akan disesuaikan dengan teori-teori dan variabel terkait penelitian. Selain itu deskripsi kualitatif juga digunakan pada hasil kuisioner dibagikan kepada pengguna jalan untuk menentukan karakteristik yang mempengaruhi *willingness to walk* para pejalan kaki. Lokasi penelitian untuk diobservasi yaitu 4 segmen jalan di area MRT Cipete Raya, dan 3 segmen jalan di area MRT Haji Nawi. Hasil dari observasi tersebut didiskusikan melalui wawancara semi terstruktur kepada stakeholder yaitu ITDP. Data yang digunakan untuk wawancara yaitu adalah variabel yang telah disebutkan pada sintesa pustaka terkait *tactical urbanism* di tabel 2.4.

Dari hasil wawancara stakeholder, hasil dari wawancara kemudian di transkip dan dilakukan analisis content analysis menggunakan Microsoft word untuk dicatat ulang dan diberikan kode pada statement yang memiliki tendensi pada variable yang telah ditentukan. Kemudian dari hasil koding tersebut disimpulkan melalui tabel ketersediaan karakteristik pada wilayah tersebut dengan deskripsi kualitatif pada keterangannya. Kemudian dilakukan penyebaran kuisioner terhadap 50 responden di area MRT Cipete Raya dan 50 responden di area MRT Haji Nawi untuk ditanyakan variabel tactical urbanism yang paling berpengaruh untuk *willingness to walk* berdasarkan persepsi pengguna jalan sehingga terdapat reduksi variabel untuk dijadikan input dari hasil kuisioner sebagai input sasaran 3. Output yang diharapkan untuk pembaca yaitu pemahaman yang mendalam mengenai fenoma *tactical urbanism*.



Gambar 3. 1 Analisis Karakteristik *Tactical Urbanism*
Sumber : Penulis,2019

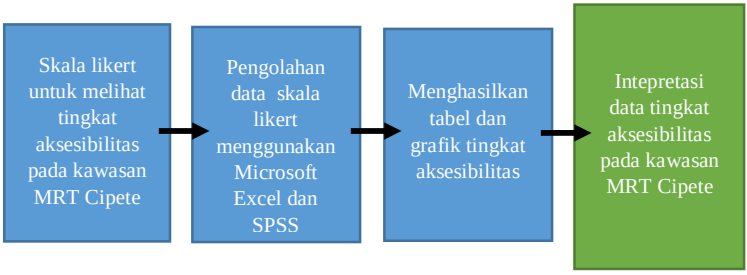
Berikut merupakan tahapan yang dilakukan dalam proses analisis content analysis. Menurut Krippendorff (2004) terdapat 6 tahapan melakukan *content analysis* yaitu:

1. *Unitizing* (Pengambilan Data)
   Merupakan upaya untuk mengambil data yang tepat dengan kepentingan penelitian menggunakan transkrip hasil *in-depth interview* dengan unit analisis berupa paragraf dalam transkrip wawancara.
2. *Sampling* (Pengambilan Sampel)
   Merupakan cara peneliti untuk menyederhanakan penelitian dengan membatasi observasi yang merangkum semua jenis unit yang ada. Dengan demikian terkumpulah unit-unit yang memiliki tema/karakter yang sama.
3. *Coding* (Koding)
   Dalam tahap ini, peneliti memberikan kode pada transkrip hasil in-depth interview agar memudahkan proses penelitian dalam memahami tendensi konteks jawaban yang dikeluarkan oleh narasumber dengan variabel yang telah ditetapkan.
4. *Reducing* (Pengurangan)
   Tahap ini dibutuhkan untuk penyediaan data yang efisien. Secara sederhana unit-unit yang disediakan dapat disandarkan dari tingkat frekuensinya. Dengan begitu hasil dari pengumpulan unit dapat tersedia lebih singkat, padat, dan jelas.
5. *Abductively Inferring* (Pengambilan Kesimpulan)
   Tahap ini mencoba menganalisa data lebih jauh, yaitu dengan mencari makna data unit-unit yang ada. Dengan begitu, tahap ini akan menjembatanai antara sejumlah data deskriptif dengan pemaknaan, penyebab, mengarah, atau bahkan memprovokasi para audience/pengguna teks

6. *Narrating* (Penarasian)
   Merupakan tahapan yang terakhir. Narasi merupakan upaya untuk menjawab pertanyaan penelitian. Dalam narasi biasanya juga berisi informasi- informasi penting bagi pengguna penelitian agar mereka lebih paham atau lebih lanjut dapat mengambil keputusan berdasarkan hasil penelitian yang ada.

3.6.2 Analisis Tingkat Aksesibilitas Jalur Pengguna Jalan Pada Kawasan MRT Cipete Jakarta

Untuk menganalisis tingkat aksesibilitas pada kawasan MRT Cipete Jakarta terdapat beberapa metode analisis untuk masing-masing variabelnya. Untuk variabel indikator aksesibilitas berdasarkan *walkability* menggunakan teknik analisis deskriptif kuantitatif yang bertujuan untuk menganalisa data dengan cara mendeskripsikan atau menggambarkan data yang telah terkumpul sebagaimana adanya tanpa bermaksud membuat kesimpulan yang berlaku untuk umum atau generalisasi (Sugiyono, 2004). Input data didapat menggunakan teknik purposive sampling dikarenakan ada kriteria sampel yang akan diambil yaitu 50 responden pengguna jalan di area MRT Cipete Raya dan 50 responden pengguna jalan di area MRT Haji Nawi. Kuisioner yang disebarkan menggunakan skala likert dan data yang diambil dari responden terpilih dijadikan dalam bentuk prosentase dan dideskripsikan dengan teknik deskriptif kuantitatif.



Gambar 3. 2 Analisis Aksesibilitas Kawasan MRT Cipete
Sumber : Penulis, 2019

Skala Likert pada penelitian ini menggunakan 5 (lima) titik respon, yaitu sangat baik, baik, cukup, buruk, dan sangat buruk. Tahapan selanjutnya dalam skala Likert adalah melakukan perhitungan jumlah dan interpretasi skor perhitungan dengan rumus sebagai berikut:

a) Perhitungan jumlah

T x Pn

dengan:
- T: Total jumlah responden yang memilih
- Pn: Pilihan angka skor Likert

Semua skor tersebut dijumlahkan dan menghasilkan total perhitungan skor hasil kuesioner.

b) Interpretasi skor perhitungan

Rumus Index % = Total Skor / Y x 100

dengan Y adalah Skor tertinggi Likert x jumlah responden.

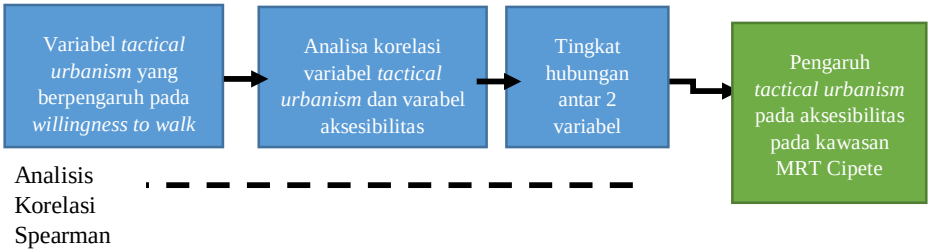
Interval yang digunakan untuk skor Likert 5 titik respon adalah 20 persen, maka kriteria interpretasi skornya adalah sebagai berikut:

- Angka 0% - 19,99% : Sangat buruk
- Angka 20% - 39,99% : Kurang
- Angka 40% - 59,99% : Cukup
- Angka 60% - 79,99% : Baik
- Angka 80% - 100% : Sangat Baik

3.6.3 Analisis Pengaruh *Tactical Urbanism* Terhadap Aksesibilitas Pada Kawasan MRT Cipete Jakarta

Untuk menentukan pengaruh *tactical urbanism* terhadap aksesibilitas pada kawasan MRT Cipete Jakarta, alat analisis yang digunakan peneliti adalah Analisis korelasi spearman menggunakan software SPSS. Analisis data ini dimaksudkan untuk mengetahui bentuk hubungan kedua

variabel antara variabel *tactical urbanism* dan variabel aksesibilitas dengan hasil yang bersifat kuantitatif. Variabel *tactical urbanism* yang dijadikan input adalah variabel *tactical urbanism* yang berpengaruh pada *willingness to walk* yang telah dibahas pada sasaran 1. Kekuatan hubungan antara 2 variabel yang dimaksud adalah apakah hubungan tersebut erat, lemah, ataupun tidak erat. Sedangkan bentuk hubungannya adalah apakah bentuk korelasinya linear positif ataupun linear negatif.



Gambar 3. 3 Analisis Pengaruh Karakteristik *Tactical Urbanism* Terhadap Aksesibilitas
Sumber : Penulis, 2019

3.7 Tahapan Penelitian

3.7.1 Perumusan Masalah

Perumusan masalah merupakan tahap awal yang digunakan untuk mengidentifikasi isu permasalahan sesuai dengan topic penelitian. Perumusan masalah disini merupakan proses mengidentifikasi permasalahan yang akan diangkat dan dalam penelitian ini dirumuskan sebuah masalah yaitu Bagaimana pengaruh tactical urbanism terhadap peningkatan aksesibilitas di kawasan MRT Cipete Jakarta

3.7.2 Studi Literatur

Studi literatur merupakan tahapan kedua setelah merumuskan masalah yaitu dengan melakukan pengumpulan. Informasi terkait permasalah dan objek penelitian yang berupa teori-teori dan konsep-konsep yang relevan untuk dijadikan sebuah literatur. Sumber teori yang bisa dijadikan sebuah literature terdiri dari internet, jurnal, buku dan penelitian yang ada kaitiannya dengan penelitian yang dilakukan sekarang. Setelah dikumpulkan teori yang ada disesuaikan dengan permasalahan yang ada, sehingga didapatkan landasaran teori dalam penelitian.

3.7.3. Pengumpulan Data

Pengumpulan data dilakukan dengan menyesuaikan datadata yang dibutuhkan untuk melakukan analisis yang diperlukan dalam penelitian. Pada pengumpulan data terbagi atas dua pengumpulan data yaitu data primer dan data sekunder. Data primer dapat berupa observasi, wawancara, dan penyebaran kuisioner. Sedangkan data sekunder dapat berupa data yang didapat oleh instansi yang terkait, jurnal, artikel, buku, maupun media cetak.

3.7.4 Analisis dan Hasil Pembahasan

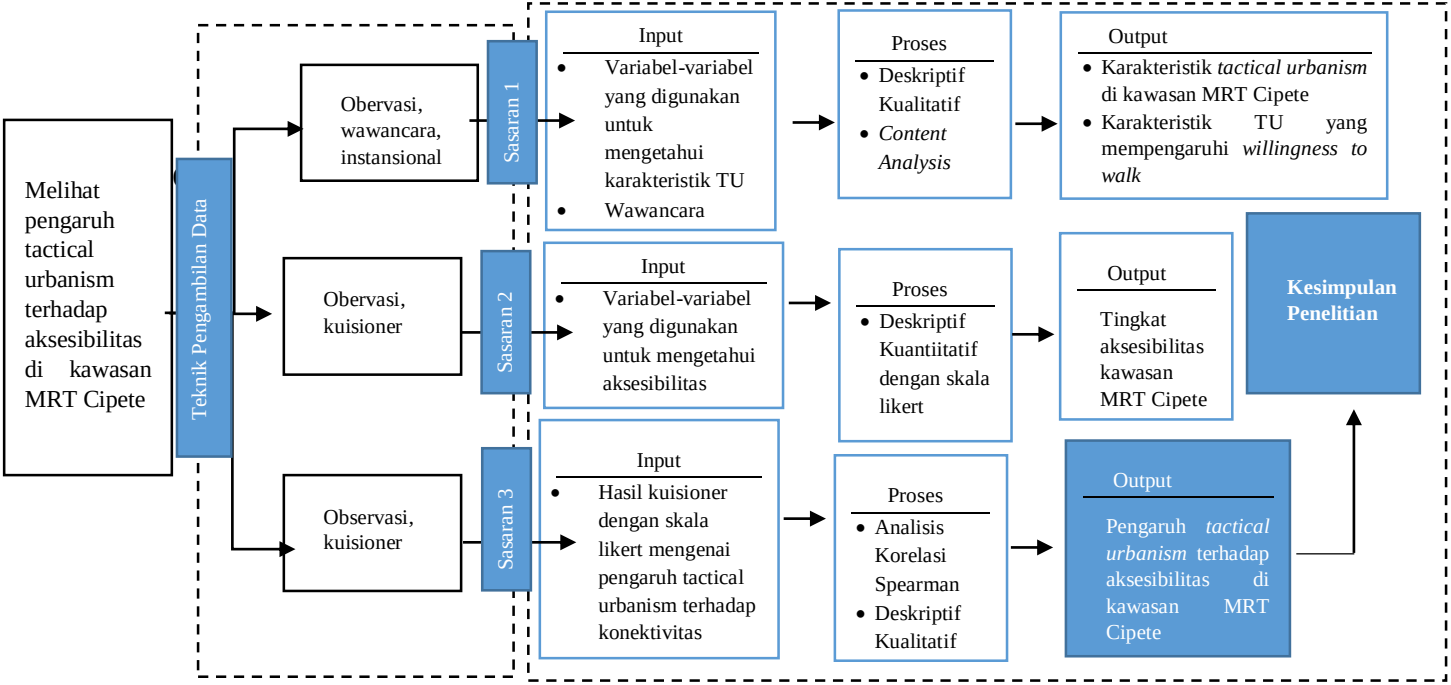
Tahapan selanjutnya adalah analisa dan hasil pembahasan yang merupakan tahap inti berupa perumusan konsep penelitian dari data dan informasi yang telah dikumpulkan sebelumnya. Analisa yang dilakukan berlandaskan hasil sintesa kajian pustaka yang kemudian akan diinterpretasikan dalam pembahasan

3.7.5 Penarikan Kesimpulan

Penarikan Kesimpulan Tahap terakhir dalam kegiatan penelitian adalah penarikan kesimpulan. Pada tahap ini hasil analisis yang didapatkan akan disimpulkan menjadi sebuah jawaban penelitian atas perumusan masalah yang

telah ditentukan di awal. Kesimpulan tersebut akan diusulkan menjadi pengaruh tactical urbanism terhadap peningkatan aksesibilitas kawasan MRT Cipete.

“halaman ini sengaja dikosongkan”



Gambar 3. 4 Kerangka Penelitian
Sumber : Penulis, 2019

“halaman ini sengaja dikosongkan"

BAB IV
HASIL DAN PEMBAHASAN

4.1 Gambaran Umum

4.1.1 Wilayah Administrasi

Pada penelitian ini wilayah administrasi yang dijadikan studi kasus adalah kawasan MRT Cipete Jakarta. Kawasan MRT Cipete Jakarta mecakup wilayah MRT Cipete Raya, MRT Haji Nawi, dan MRT Blok A. Namun, implementasi *tactical urbanism* yang terlah terlaksana sampai bulan februari 2020 yaitu MRT Cipete Raya dan MRT Haji Nawi, maka dari itu wilayah kawasan MRT Cipete yang dijadikan wilayah penelitian yaitu MRT Cipete Raya dan MRT Haji Nawi. Dengan batas wilayah penelitian 500 meter, Berikut merupakan batas administrative kawasan MRT Cipete Jakarta

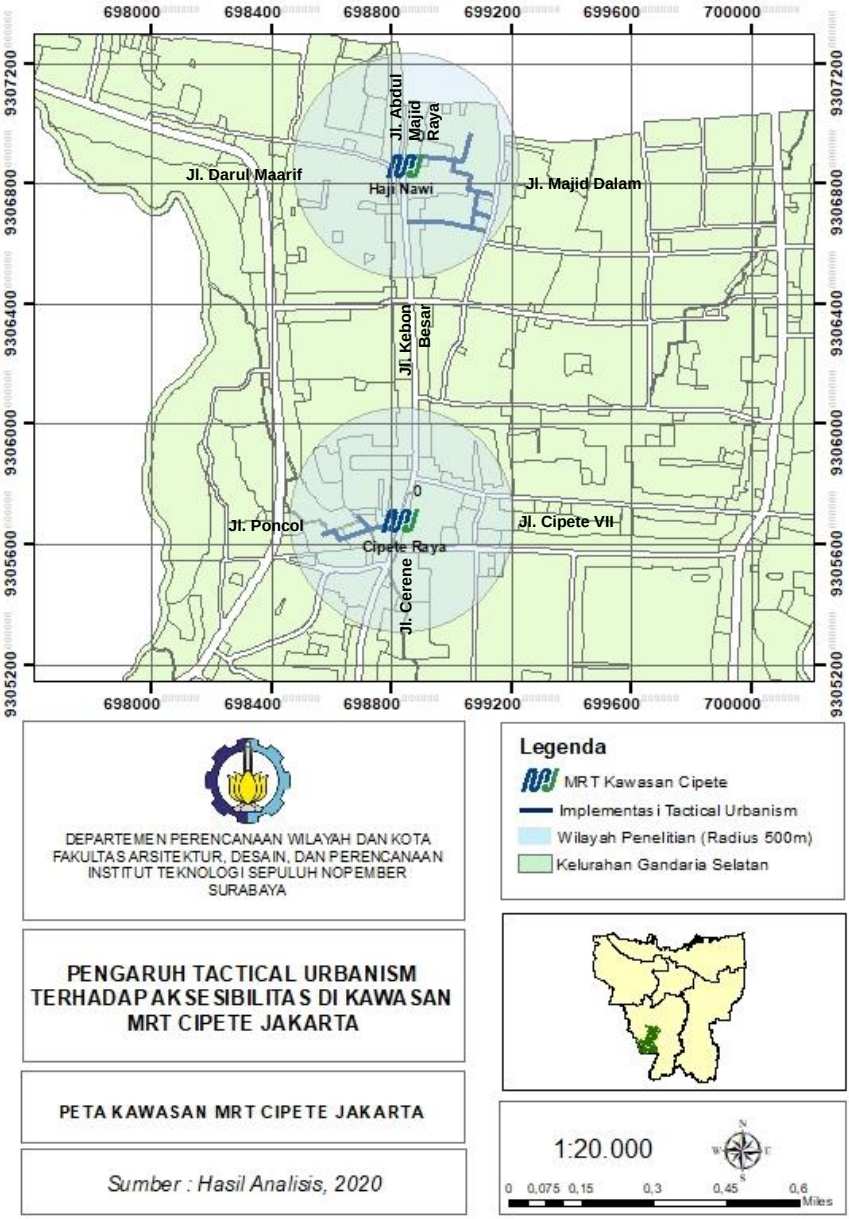
1. MRT Haji Nawi

- Utara : Jalan Abdul Majid Raya
- Barat : Jalan Fatmawati
- Timur : Jalan Majid Dalam
- Selatan : Jalan Darul Maarif

2. MRT Cipete Raya

- Utara : Jalan Kebon Besar
- Barat : Jalan Poncol
- Timur : Jalan Cipete VII
- Selatan : Jalan Cereme

Dalam penelitian ini batas wilayah penelitian adalah Radius 500 meter dari titik transit MRT diambil dari asumsi kerelaan masyarakat Jakarta untuk berjalan kaki menuju stasiun transportasi publik terdekat menurut ITDP. Kawasan MRT Cipete termasuk dalam Kelurahan Gandaria Selatan, Kecamatan Cilandak. Pada peta 4.1 dijabarkan lingkup administrasi dan masing-masing kelurahan di wilayah penelitian.



Gambar 4. 1 Peta Kawasan MRT Cipete Jakarta

Sumber : Penulis, 2019

4.1.2 Peta Penggunaan Lahan

Kawasan MRT Cipete termasuk dalam *mixed-use land use*, dimana penggunaan lahannya beragam mulai dari permukiman hingga perdagangan dan jasa sampai pemerintahan. Mayoritas penggunaan lahan di wilayah MRT Cipete Raya adalah Perumahan sebesar 37,6% terbagi menjadi zona perumahan KDB sedang-tinggi, rendah, dan perumahan vertical. Sedangkan, mayoritas pada wilayah MRT Haji Nawi yaitu Perumahan sebesar 50,81% yang meliputi zona perumahan KDB sedang-tinggi. Berikut adalah tabulasi dari penggunaan lahan di masing-masing segmen pada wilayah cakupan 500 meter.

Tabel 4. 1 Penggunaan Lahan di Wilayah MRT Cipete Raya

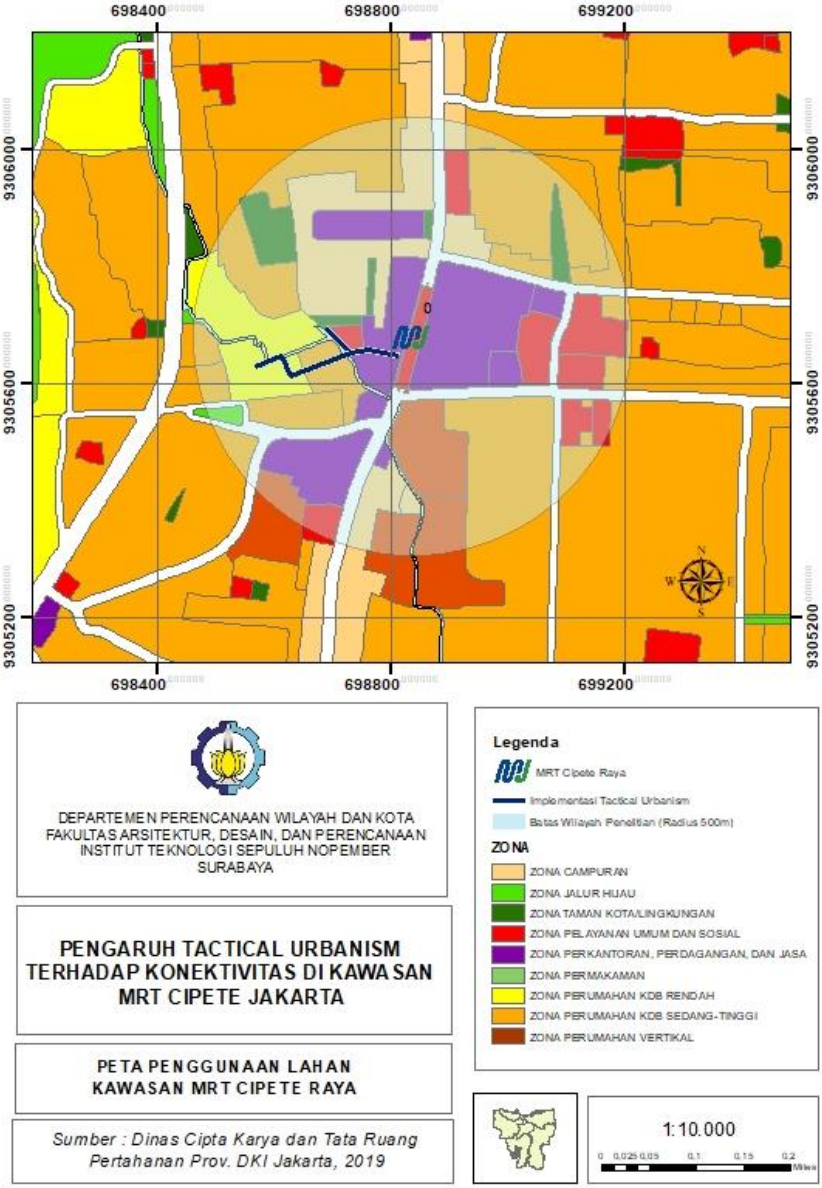
No.	Jenis Penggunaan Lahan	Luas (ha)	Presentase (%)
1	Zona Pelayanan Umum Dan Sosial	3,23	11,39
2	Zona Perumahan Kdb Sedang-Tinggi	6,38	22,46
3	Zona Perumahan Kdb Rendah	2,59	9,12
4	Zona Perkantoran, Perdagangan, Dan Jasa	7,92	27,86
5	Zona Taman Kota/Lingkungan	1,46	5,14
6	Zona Terbuka Biru	0,27	0,97
7	Zona Perumahan Vertikal	1,71	6,01
8	Zona Campuran	4,84	17,03
Jumlah		28,43	100

Sumber : Hasil Analisis Arcgis, 2020

Tabel 4. 2 Penggunaan Lahan di Wilayah MRT Haji Nawi

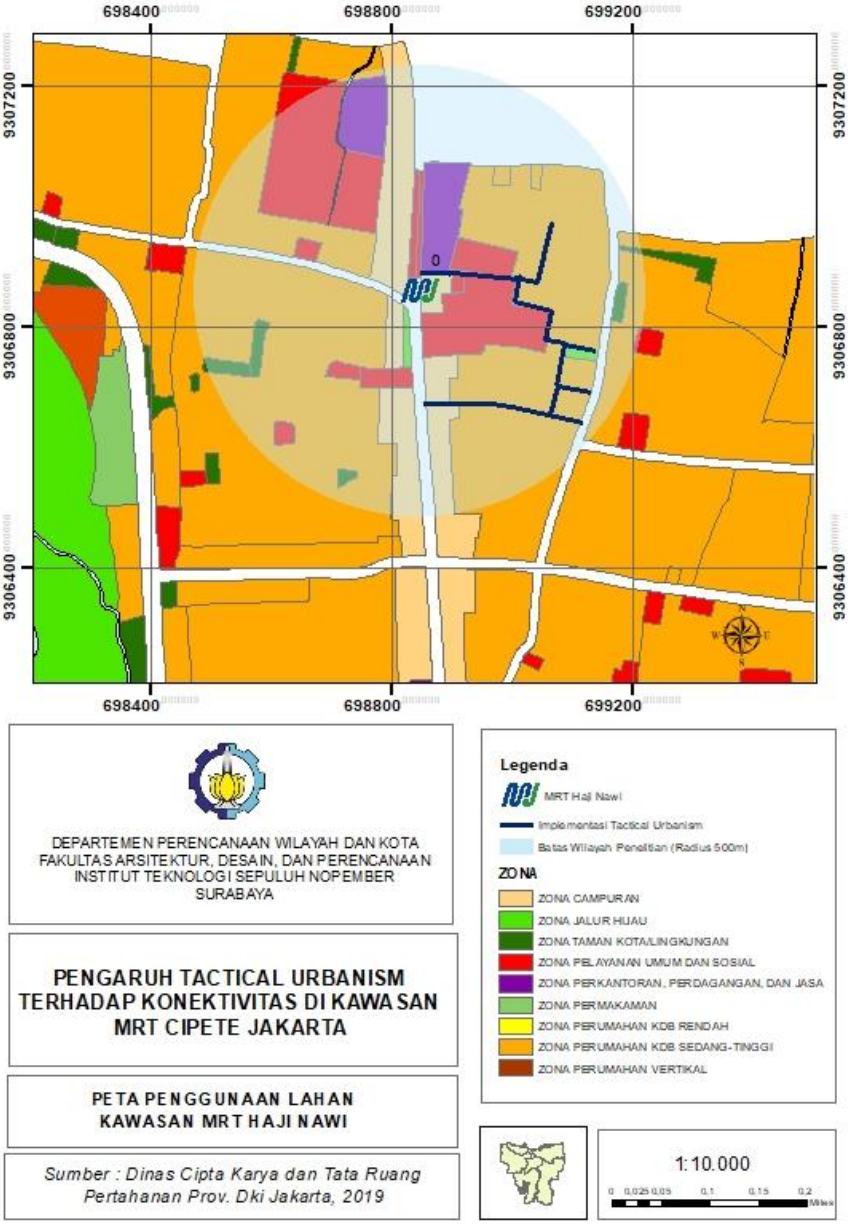
No.	Jenis Penggunaan Lahan	Luas (Ha)	Presentase (%)
1	Zona Pelayanan Umum Dan Sosial	4,41	26,30
2	Zona Perumahan Kdb Sedang-Tinggi	8,53	50,81
3	Zona Perdagangan Dan Jasa	1,06	6,32
4	Zona Campuran	2,78	16,58
Jumlah		16,79	100

Sumber : Hasil Analisis Arcgis, 2020



Gambar 4. 2 Peta Penggunaan Lahan MRT Cipete Raya

Sumber : Penulis, 2019



Gambar 4. 3 Peta Penggunaan Lahan MRT Haji Nawi

Sumber : Penulis, 2019

4.1.3 Rencana MRT Jakarta

Proyek pembangunan infrastruktur Sarana Angkutan Umum Massal (SAUM) berbasis jalur kereta (railway track) dari Koridor Mass Rapid Transit (MRT) Jakarta Tahap I (Lebak Bulus – Bundaran Hotel Indonesia). Proyek pembangunan koridor MRT Jakarta Tahap I sendiri mencakup pula terdapatnya rencana pengembangan 13 (tiga belas) titik kawasan transit terpadu, yang masing-masing dilengkapi dengan infrastruktur halte/ stasiun MRT. Pengembangan kawasan sekitar titik transit stasiun tidak hanya meliputi pengaturan bangunan stasiun MRT tetapi juga pada tahap kesiapan perencanan serta perancangan ruang kota yang mampu mengakomodasikan kebutuhan aktivitas transit, sekaligus peningkatan kualitas lingkungan menjadi kebutuhan utama dalam penatan Koridor MRT.

Pembangunan koridor MRT Jakarta diarahkan pada perbaikan kualitas ruang kota, efektifitas layanan lingkungan, efisiensi layanan transportasi, serta perbaikan dinamika kota, baik secara fisik, sosial maupun ekonomi. Penerapan sistem pembangunan berorientasi transit/ *Transit Oriented Development* (TOD) ini akan digunakan sebagai alat untuk memperbaiki kualitas fungsional dan lingkungan yang ada, juga meningkatkan kualitas estetika ruang kota. Dalam memudahkan pergerakan transit dan pepindahan moda yaitu:

- Aksesibilitas dan atraktifitas untuk mendukung aktivitas pejalan kaki dalam kawasan transit terpadu dengan menyediakan akses penghubung pejalan kaki dari dan menuju titik transit pada lahan privat yang dapat diakses oleh public minimum sesuai waktu aktif operasional MRT.
- Penyedian kanopi/ selasar jalur pejalan kaki yang menghubungkan titik transit dengan fungsi dalam bangunan yang bersifat terbuka

Dalam rencana MRT Jakarta dilihat konsep sistem sirkulasi dan penghubung dalam Kawasan Transit Terpadu Koridor MRT Jakarta adalah *walkable neighborhood*, yaitu konsep perancangan ruang kota yang mengutamakan kelancaran dan kenyamanan pergerakan pejalan kaki di dalam kawasan, yang terintegrasi dengan sistem angkutan umum dan jalur kendaran. Berdasarkan hirarkinya, sistem sirkulasi pejalan kaki pada kawasan transit terpadu koridor MRT terbagi atas 3 (tiga) jenis, antara lain:

1. Sistem sirkulasi pejalan kaki utama kota, yaitu jalur pejalan kaki yang berada pada koridor-koridor utama kota, yang menghubungkan seluruh Daerah Perencanan kawasan transit terpadu koridor MRT
2. Sistem sirkulasi pejalan kaki utama kawasan, yaitu jalur pejalan kaki yang berperan sebagai *pedestrian spine* pada *layer* kedua kawasan
3. Sistem sirkulasi pejalan kaki sekunder kawasan, yaitu jalur pejalan kaki pada kelas jalan lingkungan, yang berperan sebagai jalur penghubung di dalam kawasan.

Kawasan Cipete (yang mencakup Stasiun Cipete, Haji Nawi, dan Blok A) sebagai kawasan perdagangan yang saat ini tumbuh dengan konsep *shopping street* telah meningkatkan aksesibilitas di setiap bagian dari kawasan tersebut sehingga penyebaran kegiatan tidak hanya terjadi di jalan utama. Peningkatan aksesibilitas tersebut diutamakan untuk pejalan kaki dan *non-motorized vehicles* baik melalui jalan yang ada maupun menggunakan lahan-lahan milik pribadi melalui metode *public use private own.* Pengembangan kawasan transit terpadu dari MRT ini diharapkan menjadikan MRT Jakarta atau moda transportasi publik lainnya sebagai pilihan masyarakat dalam mobilitas sehari-hari.

4.1.3 *Tactical Urbanism* pada kawasan MRT Cipete

Peningkatan aksesibilitas menjadi program yang direncanakan PT.MRT Jakarta yang bertujuan untuk mendorong warga menggunakan angkutan umum. Peningkatan aksesibilitas yang menjadi focus perencanaan yaitu peningkatan kualitas infrastruktur pejalan kaki dan pesepeda serta intervensi untuk pengurangan kecepatan kendaraan pribabdi untuk keamanan pejalan kaki dan pesepeda saat beraktivitas.

MRT Jakarta dan ITDP Indonesia bekerjasama dengan meluncurkan program #Jalanjakarta. dengan melibatkan partisipasi masyarakat kawasan MRT Jakarta. Program tersebut menggunakan pendekatan *tactical urbanism* yang diimplementasikan pada kawasan MRT Cipete pada area MRT Cipete Raya dan area MRT Haji Nawi

Gambar 4. 4 Titik Lokasi Segmen *Tactical Urbanism* di Area MRT Cipete Raya

Gambar 4. 5 Titik Lokasi Segmen *Tactical Urbanism* di Area MRT Haji Nawi Cipete Raya

“halaman ini sengaja dikosongkan”

Tabel 4. 3 Penempatan Implementasi *Tactical Urbanism* Di Area MRT Cipete Raya

Lokasi Tactical Urbanism	Gambar	Variabel	Keterangan
Segmen 1: Jalun pejalan kaki di sekitar MRT Cipete		Tujuan (*Specialising*)	Peningkatan aksesibilitas
		Tindak Lanjut (*Following-up*)	Intervensi Permanen melalui bentuk tactical urbanism yaitu perbaikan jalan (*road repair*)
		Elemen (*Adding*)	Pemasangan *speed hump & Zebra Cross*

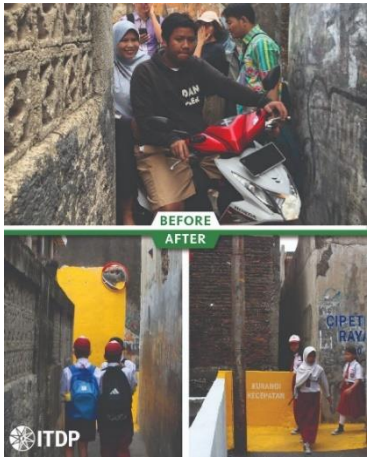
		Dampak (*Settling*)	Mengurangi kecepatan kendaraan, Memudahkan pejalan kaki menyebrang
		Partisipasi Masyarakat (*Claiming*)	Partisipasi masyarakat dalam Tenaga dan pikiran
		Pemantauan (*Monitoring*)	Pemantauan hari H oleh pemerintah, dan setelah implementasi oleh ITDP
		Kerjasama Stakeholder (*Merging*)	Kerjasama implementasi antara masyarakat, ITDP, MRT, Dishub

Segmen 2: Jl. Teladan SDN Gandararia Selatan 01		Tujuan (*Specialising*)	Pengurangan ruang kendaraan bermotor dalam Zona Selamat Sekolah (ZOSS)
		Tindak Lanjut (*Following-up*)	Intervensi Permanen bentuk tactical urbanism yaitu perbaiuan blok (*better block*)
		Elemen (*Adding*)	Marka pejalan kaki pada ZOSS
		Dampak (*Settling*)	Peningkatan tingkat keamanan terhadap anak sekolah dari

			kendaraan bermotor berkecepatan tinggi
		Partisipasi Masyarakat (*Claiming*)	Partisipasi masyarakat dalam Tenaga dan pikiran
		Pemantauan (*Monitoring*)	Pemantauan hari H oleh pemerintah, dan setelah implementasi oleh ITDP
		Kerjasama Stakeholder (*Merging*)	Kerjasama implementasi antara masyarakat, ITDP, MRT, Dishub

Segmen 3: Jl. Teladan		Tujuan (*Specialising*)	Jalan ramah pejalan kaki
		Tindak Lanjut (*Following-up*)	Intervensi Permanen bentuk *tactical urbanism* yaitu perbaikan jalan (*road repair*) dan katalisis visual pada dinding
		Elemen (*Adding*)	Marka pejalan kaki berupa jalur hijau
		Dampak (*Settling*)	Terdapat dampak terhadap peningkatan kenyamanan pejalan kaki dan pesepeda
		Partisipasi Masyarakat (*Claiming*)	Partisipasi masyarakat dalam Tenaga dan pikiran

		Pemantauan (*Monitoring*)	Pemantauan hari H oleh pemerintah, dan setelah implementasi oleh ITDP
		Kerjasama Stakeholder (*Merging*)	Kerjasama implementasi antara masyarakat, ITDP, MRT, Dishub
Segmen 4: Gg. Teladan 1		Tujuan (*Specialising*)	Peningkatan keamanan
		Tindak Lanjut (*Following-up*)	Intervensi Permanen bentuk *tactical urbanism* yaitu perbaikan jalan (*road repair*)

		Elemen (*Adding*)	Pemasangan cermin cembung, lampu & signage
		Dampak (*Settling*)	Terdapat dampak terhadap peningkatan keamanan
		Partisipasi Masyarakat (*Claiming*)	Partisipasi masyarakat dalam Tenaga dan pikiran
		Pemantauan (*Monitoring*)	Pemantauan hari H oleh pemerintah, dan setelah implementasi oleh ITDP
		Kerjasama Stakeholder (*Merging*)	Kerjasama implementasi antara masyarakat, ITDP, MRT, Dishub

Sumber : ITDP, 2019

Tabel 4. 4 Penempatan implementasi *tactical urbanism* di area MRT Haji Nawi

Lokasi Tactical Urbanism	Gambar	Variabel	Keterangan
Segmen 1: Jalun pejalan kaki di area MRT Haji Nawi		Tujuan (*Specialising*)	Peningkatan persepsi jalan ramah pejalan kaki
		Tindak Lanjut (*Following-up*)	intervensi permanen
		Elemen (*Adding*)	pengecatan marka pejalan kaki dan *wayfinding*
		Dampak (*Settling*)	Marka pejalan kaki memberikan informasi kepada para pengemudi kendaraan pribadi, terutama pesepeda motor untuk lebih berhati-hati, mengurangi

			kecepatan dan memprioritaskan para pejalan kaki yang ada
		Partisipasi Masyarakat (*Claiming*)	Partisipasi masyarakat dalam Tenaga dan pikiran
		Pemantauan (*Monitoring*)	Pemantauan hari H oleh pemerintah, dan setelah implementasi oleh ITDP
		Kerjasama Stakeholder (*Merging*)	Kerjasama implementasi antara masyarakat, ITDP, MRT, Dishub, dan akademisi yaitu Mahasiswa Seni Rupa dan Desain Universitas Tarumanegara

Lokasi Tactical Urbanism	Gambar	Variabel	Keterangan
Segmen 2 : Jalun pejalan kaki di area MRT Haji Nawi		Tujuan (*Specialising*)	Peningkatan aksesibilitas untuk mengakses fasilitas publik • Jalur Putih : Musholla/ Jalan alternatif rawa maja • Jalur Biru : Stasiun MRT Haji Nawi • Jalur Kuning : RSUD Kebayoran Baru • Jalur Merah : SDN Cipete Utara 01

		Tindak Lanjut (*Following-up*)	Intervensi permanen
		Elemen (*Adding*)	Pengecatan *Wayfinding*
		Dampak (*Settling*)	Pemberian informasi terhadap pejalan kaki khususnya non-warga terkait keberadaan dan jalan menuju fasilitas publik
		Partisipasi Masyarakat (*Claiming*)	Partisipasi masyarakat dalam Tenaga dan pikiran
		Pemantauan (*Monitoring*)	Pemantauan hari H oleh pemerintah, dan setelah implementasi oleh ITDP

		Kerjasama Stakeholder (*Merging*)	Kerjasama implementasi antara masyarakat, ITDP, MRT, Dishub, dan akademisi yaitu Mahasiswa Seni Rupa dan Desain Universitas Tarumanegara

Lokasi Tactical Urbanism	Gambar	Variabel	Keterangan
Segmen 3 : Gang Langgar		Tujuan (*Specialising*)	Peningkatan aksesibilitas dengan *signage* jalur alternatif

		Tindak Lanjut (*Following-up*)	Intervensi Permanen
		Elemen (*Adding*)	*Signage* menuju Jl. Raya Fahmawati dan MRT Haji Nawi
		Dampak (*Settling*)	Peningkatan pejalan kaki pada jalur alternatif menurut warga yang berniat mengakses Jl. Raya Fahmawati dan stasiun MRT Haji Nawi
		Partisipasi Masyarakat (*Claiming*)	Partisipasi masyarakat dalam Tenaga dan pikiran
		Pemantauan (*Monitoring*)	Pemantauan hari H oleh pemerintah, dan setelah

			implementasi oleh ITDP
		Kerjasama Stakeholder (*Merging*)	Kerjasama implementasi antara masyarakat, ITDP, MRT, Dishub, dan akademisi yaitu Mahasiswa Seni Rupa dan Desain Universitas Tarumanegara

Sumber : ITDP, 2019

“halaman ini sengaja dikosongkan”

4.2. Identifikasi Karakteristik *Tactical Urbanism* di Kawasan MRT Cipete

4.2.1 Karakteristik *Tactical Urbanism*

Dalam analisa sasaran 1 berupa identifikasi karakteristik tactical urbanism di kawasan MRT Cipete dilakukan melalui perhitungan koding *content analysis* dari hasil wawancara narasumber berdasarkan variabel penelitian untuk mencari konfirmasi antara teori dan impelementasi tactical urbanism di kawasan MRT Cipete.

Langkah pertama adalah pengumpulan dara awal yaitu penentuan informasi yang dibutuhkan oleh peneliti yang nantinya akan dianalisis. Unit dalam penelitian ini yaitu variable yang ditetapkan dari kajian pustaka untuk dijadikan input analisis

Langkah kedua dalam proses analisis isi adalah sampling, yakni penentuan sampel yang representatif. Teknik sampling yang digunakan adalah adalah purposive sampling. Dalam hal ini, penetapan responden dilakukan sesuai dengan kriteria yang sudah ditetapkan yaitu pakar/ahli mengenai metode tactical urbanism. Terdapat 4 Stakeholder yang terlibat dalam pelaksanaan tactical urbanism secara keseluruhan ini yaitu MRT, ITDP, Dinas Pekerjaan Umum Bina Marga Prov. DKI Jakarta, dan masyarakat. Namun yang memenuhi kriteria untuk diwawancara yaitu ITDP sebagai inisiator, penyelenggara, perencana, serta pengawas proyek *tactical urbanism* ini. Setelah penetapan responden, maka dilakukanlah proses in depth interview, dimana metode yang digunakan adalah wawancara semiterstruktur. Oleh karena itu, peneliti melakukan wawancara sesuai dengan draft pertanyaan yang telah disusun sebelumnya (lampiran C). Setelah dilakukan proses wawancara, dilanjutkan dengan penyusunan transkrip atau naskah hasil wawancara. Transkrip inilah yang akan digunakan sebagai bahan dalam langkah selanjutnya yaitu pengkodean. Untuk transkrip wawancara dapat dilihat pada lampiran F.

Langkah ketiga adalah pengkodean (*Data Coding*), pemberian kode pada hasil transkrip wawancara. Hasil pengkodean tersebut kemudian dikelompokkan sesuai dengan variable penelitian atau unit yang telah ditetapkan sebelumnya. Proses ini dilakukan dengan cara mengamati penjelasan dari tiap responden berdasarkan atas kutipan percakapan wawancara. Adapun untuk tabel pengelompokkan variabel dalam proses content analysis dapat dilihat pada Tabel 4.5

Setelah dilakukan pengkodean, langkah selanjutnya yaitu dilakukan seleksi data pernyataan-pernyataan responden (Data Reducing) untuk menggali informasi yang tepat yang disimpulkan melalui tabel konfirmasi karakteristik tactical urbanism pada Tabel 4.5. Tahap selanjutnya proses Pemahaman, yakni memahami fenomena kontekstual dari teks yang dapat mengarahkan analisis terhadap suatu data, untuk menjembatani antara teori dan impelentasi pada kawasan tersebut

Tabel 4. 5 Hasil Koding ITDP terhadap Karakteristik *Tactical Urbanism* di Kawasan MRT Cipete

Warna	Variabel	Kutipan Transkip	Kode	Jumlah Kutipan	Kata Kunci Konfirmasi	Hasil Koding
	Tujuan (Keberlanjutan)	"fokusnya sih ke aksesibilitas, jadi gimana caranya warga yang ada di sekitar stasiun MRT itu lebih mudah, aman, dan nyaman ketika mengakses MRT dalam hal ini berjalan kaki dan bersepeda"	G1.1.1	1	Aksesibilitas untuk kemudahan, keamanan, kenyamanan menuju MRT	*Tactical urbanism* pada kawasan MRT berfokus pada aksesibilitas pejalan kaki dan pengguna sepeda untuk kemudahan, keamanan, kenyamanan menuju MRT
		"gak menghitung segitunya tentang gimana	G1.1.2	1	Tidak menghitung dampak	Tidak menghitung variabel keberlanjutan yaitu dampak

Warna	Variabel	Kutipan Transkip	Kode	Jumlah Kutipan	Kata Kunci Konfirmasi	Hasil Koding
		dampak lingkungan atau ekonominya sih”			lingkungan dan ekonomi	lingkungan dan ekonomi
	Tindak Lanjut (Bentuk Intervensi)	“Yang kita lakukan disana sih saya liatnya intervensi yang lebih ke arah permanen, karena apa yang sudah kita kerjakan disana prosesnya cukup lama”	G.1.2.1	1	Intervensi permanen	Bentuk intervensi yang diberlakukan bersifat permanen didukung dengan proses pengerjaan yang memakan waktu yang lama
		“antara jalan timbul dan jalan teladan itu agak berbeda	G1.2.2	1	Jalan timbul dan jalan telanan memiliki	Setiap lokasi memiliki bentuk intervensi yang berbeda berdasarkan kebutuhan, tetapi untuk

Warna	Variabel	Kutipan Transkip	Kode	Jumlah Kutipan	Kata Kunci Konfirmasi	Hasil Koding
		intervensi nya karena memang kebutuhan di jalan tersebut berbeda, tapi fokusnya di aksesibilita”			intervensi yang berbeda	kawasan MRT Cipete berfokus pada aksesibilitas
		“memang tidak ada pekerjaan fisik yang sebegitunya sih, yang kita lakukan hanya mengecat jalan ”	G1.2.3	1	Pengecatan jalan	Bentuk intervensi yang dilakukan yaitu pengecatan jalan
		“awalnya kita survey ke masyarakat juga, kemudian mrt	G1.2.4 G1.2.9	2	Intervensi muncul dari permasalahan masyarakat	Bentuk intervensi bergantung pada permasalahan di masyarakat yang

Warna	Variabel	Kutipan Transkip	Kode	Jumlah Kutipan	Kata Kunci Konfirmasi	Hasil Koding
		dan segala macemnya, dari situ kita tau permasalahan nya dan kita lihat sih oh kira-kira intervensi nya itu kayak apa ya”				kemudian didiskusikan dengan MRT
		“kalau dari warganya gak akur dan sulit diajak kolaborasi, ya walaupun tempatnya potensial,namun warga nya gak akur ya susah	G1.2.5 G1.2.6	2	Bergantung pada kolaborasi warga dan jenis lahan	Bentuk intervensi bergantung pada kesiapan warga dalam kolaboarasi dan jenis lahan/land use yang potensial

Warna	Variabel	Kutipan Transkip	Kode	Jumlah Kutipan	Kata Kunci Konfirmasi	Hasil Koding
		juga untuk dieksekusi, terus ada juga yang tata guna lahannya ini kan pemukiman yang cukup padat ya ada yang cenderung menengah keatas nah itu lebih challenging”				

Warna	Variabel	Kutipan Transkip	Kode	Jumlah Kutipan	Kata Kunci Konfirmasi	Hasil Koding
		"bukannya gakbisa tapi ya lebih sulit dan pendekatannya beda sih"	G1.2.7 G1.2.8	2		
	Elemen (Elemen)	"ada signage, penerangan ada di gang-gang, cermin cembung"	G1.3.1 G1.3.3	2	Terdapat elemen signage, penerangan, dan cermin cembung	Elemen untuk mengilmplementasikan *tactical urbanism* pada kawasan MRT tersebut yaitu signage, penerangan, dan cermin cembung
		"Banyak yang ngebut kan, sedangkan orang keluar dari	G1.3.2	1	Adanya *speed hump* untuk akses penyembrangan	Elemen *speed hump* diimplementasikan untuk kemudahan akses

Warna	Variabel	Kutipan Transkip	Kode	Jumlah Kutipan	Kata Kunci Konfirmasi	Hasil Koding
		jl.teladan pingin akses mrt ya mesti nyebrang ini jadi berdasarkan pergerakan itu akhirnya kita pasang speed hump”				penyebrangan menuju MRT
		“Dan untuk membantu penyebrangan kita pasang zebra cross menuju pintu MRT	G1.3.3	1	Adanya Elemen zebra cross	Elemen *zebra cross* untuk kemudahan penyebrangan menuju MRT
		banyak orang yang shortcut jadi atas dasar itu	G1.3.4	1	Adanya pengecatan	Elemen marka/*signage* digunakan untuk mengarahkan pengguna

Warna	Variabel	Kutipan Transkip	Kode	Jumlah Kutipan	Kata Kunci Konfirmasi	Hasil Koding
		kita lebih ke signage yang dibawah itu yang ada warna-warna”			jalan berbentuk marka/signage	jalan menuju MRT yang menggunakan jalan sebagai *shortcut*
	Penyeleseaian (Dampak)	“cat nya itu relative jauh lebih rendah dibanding dengan pengaspalan jalan”	G1.4.1 G1.4.2	1	Metode pengecatan menggunakan biaya yang rendah	Metode pengecetan termaksud dalam metode *tactical urbanism* yang menggunakan biaya yang rendah
		“pas hari H kerja bakti ya entah campurannya apa gimana ya itu direpaint lagi	G1.4.3	1	Adanya pengecatan ulang (*repaint*)	Terdapat pengecatan ulang (*repaint*) sebagai upaya dalam memberikan dampak dalam jangka waktu yang panjang

Warna	Variabel	Kutipan Transkip	Kode	Jumlah Kutipan	Kata Kunci Konfirmasi	Hasil Koding
		"ada kecenderungan orang memakai cat yang di hijau itu, dan mobil sama motor lebih aware untuk hak pejalan kaki meski ada ajasih kendaraan yang pake lajur itu"	G1.4.4		Adanya perubahan bentuk kesadaran (*awareness*) terhadap marka jalan	Terdapat perubahan perilaku pengguna jalan untuk memakai marka jalan dan bentuk kesaran pengguna kendaraan atas hak pejalan kaki
		"persepsi mereka lebih aman karena untuk anak-anak, dan jam pulang sekolah pun kan rame jadi anak	G1.4.5	1	Adanya marka membantu pelajar sd dalam hal keamanan	Marka jalan yang diimplementasikan di sekitar sekolah (ZOSS) memberikan keamanan bagi para pelajar dari kendaraan bermotor

Warna	Variabel	Kutipan Transkip	Kode	Jumlah Kutipan	Kata Kunci Konfirmasi	Hasil Koding
		sd banyak yang pake jalur itu karena lebih ga bakal diserempet motor”				yang ramai pada jam sibuk
		“efeknya sangat membantu sih , kendaraan jadi lebih pelan”	G1.4.5 G1.4.9		Kecepatan kendaraan bekurang	Terdapat perubahan kecepatan kendaraan setelah implementasi *tactical urbanism*
		“sebenernya lebih ke behaviour tapi ini bukan untuk menambahkan pejalan kaki tapi membuat pejalan kaki lebih aman	G1.4.7 G1.4.9		perubahan behavior pengguna jalan	Terdapat perubahan perilaku/behavior pejalan kaki dalam hal kemanan dan kenyaman

Warna	Variabel	Kutipan Transkip	Kode	Jumlah Kutipan	Kata Kunci Konfirmasi	Hasil Koding
		dan nyaman disitu”				
	Partisipasi Masyarakat (Partisipasi)	“yang underground nya nanti dulu deh karena dari segi jalan dan tata guna lahannya sepertinya agak beda yang sifatnya kolaboratif di lapangan”	G.1.5.1	1	Adanya pengaruh lokasi MRT pada bentuk kolaboratif	Lokasi MRT berpengaruh pada aspek kolaboratif warga sehingga yang menjadi prioritas program ini diutamakan pada MRT layang
		“Pada lokasinya ada perlibatkan dengan warga maksudnya emang dia N-	G1.5.2	1	Adanya perlibatan warga terhadap desain	Terdapat perlibatan warga terhadap usul desain dalam membentuk elemen *tactical urbanism*

Warna	Variabel	Kutipan Transkip	Kode	Jumlah Kutipan	Kata Kunci Konfirmasi	Hasil Koding
		user yang paling tahu dari desain itu”				
		“Jika ini belum se-tepat guna itu mungkin ada yang perlu ditambahkan dan itu dapatnya dari pengguna-pengguna jalan itu”	G1.5.3	1	Adanya perlibatan pengguna jalan	Terdapat perlibatan pengguna jalan dalam evaluasi elemen *tactical urbanism*
		“jadi biasanya ibu-ibu tuh langsung ‘glosorin’ aja catnya, jadi kadang sering	G1.5.4	1	Adanya perlibatan warga dalam pengecatan pada hari H	Terdapat perlibatan warga dalam pengecatan jalan untuk membuat elemen *tactical urbanism* yaitu marka jalan/*signage*

Warna	Variabel	Kutipan Transkip	Kode	Jumlah Kutipan	Kata Kunci Konfirmasi	Hasil Koding
		agak chaos komposisi cat atau tinner nya				
		permasalahan itu kan munculnya dari mereka”				
		“jadi emang semua proses itu kita selalu diskusi sama warga nya itu sendiri, jadi kontribusi mereka lebih ke pikiran dan tenaga sih”	G1.5.6 G1.5.7 G.1.5.8	3	Adanya perlibatan warga dalam diskusi mengenai permasalahan dan bentuk desain	Kontribusi warga berbentuk kontribusi pikiran melalui diskusi mengenai permasalahan dan bentuk desain yang dibutuhkan, dan kontribusi tenaga pada hari H implementasi

Warna	Variabel	Kutipan Transkip	Kode	Jumlah Kutipan	Kata Kunci Konfirmasi	Hasil Koding
	Pemantauan (Evaluasi)	"Sebenernya kita lagi melakukan evaluasi gitu"	G1.6.1	1	Adanya evaluasi oleh ITDP	Terdapat pemantauan dalam bentuk evaluasi oleh ITDP
		"kita juga masih evaluasi tentang oke seberapa dampak yang muncul tercapai terkait aksesibilitas terkait keamanan dan kenyamanan"	G1.6.2	1	Terdapat evaluasi terkait aksesibilitas dalam hal keamanan dan kenyamanam	Aspek yang dievaluasi oleh ITDP yaitu dampak yang berkaitan dengan aksesibilitas dalam hal keamanan dan kenyamanan
		"kerja rame-rame tuh terus kurang ada expert	G1.6.3	1	Kurangnya ahli dalam mengatur partisipasi warga	Evaluasi dari ITDP yaitu kurangnya ahli pada hari H implementasi sehingga

Warna	Variabel	Kutipan Transkip	Kode	Jumlah Kutipan	Kata Kunci Konfirmasi	Hasil Koding
		sebenernya yang mengatur gitu”				pengecatan kurang maksimal
		“yang sebenernya juga cat awal itu juga Cuma bertahan beberapa minggu terus di cat ulang dari pihak MRT dengan cat yang proper dan expert yang lebih handal dalam ngecat nya”	G1.6.4	1	Adanya pengecatan ulang oleh MRT dengan metode cat yang benar dan *expert* yang lebih handal	Terdapat tindak lanjut oleh MRT dikarenakan pengecatan kurang maksimal dan dilakukan pengecatan ulang (*repaint*) dengan *expert* yang lebih handal
		“cat untuk aspal tuh ada cat khusus yang	G1.6.5 G1.6.7	2	kondisi cat pada jalan masih	ITDP melakukan pemantauan kondisi cat

Warna	Variabel	Kutipan Transkip	Kode	Jumlah Kutipan	Kata Kunci Konfirmasi	Hasil Koding
		bertahan lebih lama, yang sampe sekarang juga saya liat masih bagus gitu”			dalam kondisi bagus	pada jalan yang hasilnya masih bagus
		“pas hari H, kalau dulu waktu itu ada Pak Anies mau liat jalan teladan terus yauda mantau aja”	G.1.6.8	1	Adanya pemantauan pada hari H dari pihak pemerintah yaitu Gubernur	Terdapat bentuk pemantauan pihak pemerintah pada hari H oleh Gubernur Pak Anies Baswedan
		“pemantauan dalam hal evaluasi, menghitung pejalan kaki	G1.6.9	1	Adanya pemantauan berbentuk evaluasi dan	ITDP melakukan pemantauan dalam bentuk evaluasi dan perhitungan pejalan kaki

Warna	Variabel	Kutipan Transkip	Kode	Jumlah Kutipan	Kata Kunci Konfirmasi	Hasil Koding
		yang lewat itu lebih ke internal itdp nya sih”			perhitungan pejalan kaki	
		“Kita pantau sebelum implementasi sebenernya volume orang yang lewat sama jumlah ridership mrt di stasiun mrt cipete raya sebelum sama sesudah”	G1.6.10 G1.6.12	2	Adanya pemantauan sebelum dan sesudah implementai	ITDP melakukan pemantauan sebelum dan sesudah implementasi dalam hal volume pejalan kaki dan *ridership* MRT di kawasan Cipete
		“kita sih gak akan langsung bilang jebret meningkat	G1.6.11 G1.6.13	2	Tidak ada peningkatan pejalan kaki karena berfokus	Setelah implementasi *tactical urbanism*, tidak ada perubahan peningkatan pejalan

Warna	Variabel	Kutipan Transkip	Kode	Jumlah Kutipan	Kata Kunci Konfirmasi	Hasil Koding
		pejalan kaki berapa ratu persen, secara pemikrian awal kita yang memang sebelum dan sesudah tidak ada peningkatan cuman yang pengen kita highlight saat ini sih tentang keadilan pemakaian ruang jalan itusih”			pada keadilan ruang jalan	kaki karena yang menjadi focus utama yaitu keadilan pemakaian ruang jalan

Warna	Variabel	Kutipan Transkip	Kode	Jumlah Kutipan	Kata Kunci Konfirmasi	Hasil Koding
		"kita survei nanya ke warga sekitar"	G1.6.14	1	Survei pada warga	Pemantauan ITDP dilakukan melalui survey primer pada warga
		"Jadi, kita sebelum awalnya mulai tuh kita *mapping* semua 13 MRT"	G1.6.15	1	Pemantauan dalam bentuk *mapping*	Pemantauan ITDP sebelum implementasi dengan membuat mapping 13 MRT untuk melihat lokasi yang potensial
		"trotoar, penyebrangan, peneduhan, muka bangunan, bangunan yang bisa tembus, sama in *rate* atau *drive way* dan	G1.6.16	1	Penilaian *mapping* aksesibilitas MRT yang masih rendah	Penilaian *mapping* aksesibilitas 13 MRT menghasilkan nilai yang masih rendah dilihat dari penilaian aspek trotoar, penyebrangan, peneduhan, muka

Warna	Variabel	Kutipan Transkip	Kode	Jumlah Kutipan	Kata Kunci Konfirmasi	Hasil Koding
		secara umum rapotnya masih merah di semau stasiun”				bangunan, *in rate* atau *drive way*
	Kerjasama Stakeholder (Stakeholder)	“kita berpartner dengan MRT, kita sempet MOU juga dengan MRT”	G1.7.1	1	Kerjasama dengan MRT	ITDP melakukan kerja sama dengan MRT dan melakukan MOU
		“bisa diterapkan di moda angkutan umum yang lain seperti transjakarta, KRL, atau MRT. Cuma biar (gong) nya lebih	G1.7.2	1	Dapat Kerjasama dengan moda transportasi lainnya	Implementasi Pendekatan *tactical urbanism* ini berpotensi bekerja sama dengan moda transportasi lainnya seperti transjakarta dan KRL

Warna	Variabel	Kutipan Transkip	Kode	Jumlah Kutipan	Kata Kunci Konfirmasi	Hasil Koding
		luas kita focus di MRT dulu”				
		“inisiasi diawal memang dari ITDP, lalu kami MoU dengan MRT”	G1.7.3 G1.7.4	2	Inisiasi program oleh ITDP	Ide pendekatan *tactical urbanism* diinisiasi oleh ITDP yang kemudian melakukan kerjasama Mou dengan MRT
		“tentunya warga yang ada disekitar situ, sama pemerintah setempat mulai dari walikota, kecamatan, rw, rt, ya sama SKPD Lokal kayak sudin"	G1.7.5 G1.7.9	2	Perlibatan banyak pihak	Terdapat perlibatan stakeholder dari mulai warga sampai pemerintah yaitu warga dari rt,rt,kecamatan, walikota sampai SKPD Lokal

Warna	Variabel	Kutipan Transkip	Kode	Jumlah Kutipan	Kata Kunci Konfirmasi	Hasil Koding
		“karena melibatkan ide dan masukan dari warga yang ada disana”	G1.7.6	1	Perlibatan warga	Terdapat perlibatan warga dalam memberikan ide dan masukan
		”biaya yang meng-cover itu si pihak MRT nya bukan dari ITDP nya"	G1.7.7 G1.7.8	2	Biaya program bukan dari ITDP	Seluruh biaya program didanai oleh MRT bukan ITDP
		”pun duitnya duit mrt dan dibantu sudin bina marga dalam pemasangannya”	G1.7.8	1	Perlibatan sudin marga	Pada saat pelaksanaan program dalam hal pemasangan dilibatkan sudin bina marga
		“kita approach 2 arah sih, untuk	G1.7.10	1	Pendekatan bottom up	*Tactical urbanism* pada pelaksanaannya

Warna	Variabel	Kutipan Transkip	Kode	Jumlah Kutipan	Kata Kunci Konfirmasi	Hasil Koding
		permasalahan dan intervensinya sih sangat bottom up”				memakai pendekatan 2 arah. Bottom up dilakukan untuk mencari masalah dan bentuk intervensinya

“halaman ini sengaja dikosongkan”

Berdasarkan hasil pemahaman data transkip wawancara dari ITDP, didapatkan karakteristik metode *tactical urbanism* yang diberlakukan pada MRT Kawasan Cipete. Berikut adalah tabel kesimpulan hasil transkip

Tabel 4. 6 Karakteristik *Tactical Urbanism*

No	Aspek	Parameter	Konfirmasi		Kode Transkip	Keterangan
			Ya	Tidak		
1.	Tujuan (*specializing*)	Tujuan Ekologis	V		G1.1.1	Tujuan untuk membentuk lingkungan yang ramah Pejalan Kaki
		Tujuan Ekologis dan Sosial/Ekonomi		V	G1.1.2	Berdasarkan wawancara, Tidak ada aspek sosial atau ekonomi karena hanya terfokus pada aksesibilitas
		Tujuan Ekologis, Sosial, dan Ekonomi		V	G1.1.2	Tidak ada aspek ekonomi karena hanya terfokus pada aksesibilitas
2.	Tindak Lanjut (*following-up*)	Intervensi Sementara		V		Bentuk intervensi bukan untuk jangka waku yang sementara

No	Aspek	Parameter	Konfirmasi		Kode Transkip	Keterangan
			Ya	Tidak		
		Intervensi Permanen	V		G1.2.1	Dengan metode pengecatan pada jalan dan pemberian signage
3.	Elemen (*adding*)	Marka	V		G1.3.4	Marka pembagian ruang jalan pada area MRT Cipete Raya sepanjang 350 m dan Marka penunjuk arah pada area MRT Haji Nawi sepanjang 270 m di daerah permukiman penduduk
		Signage	V		G1.3.1 G1.3.3	Terdapat *signage* pejalan kaki pada area MRT Cipete Raya dan 11 titik penunjuk arah pada area MRT Haji Nawi

No	Aspek	Parameter	Konfirmasi		Kode Transkip	Keterangan
			Ya	Tidak		
		Akses pejalan kaki dan sepeda	V		G1.3.2	Peningkatan akses pejalan kaki pada radius 500m area MRT Cipete Raya dan MRT Haji Nawi
		Speed Hump & Zebra Cross	V		G1.3.2 G1.3.3	Disekitar penyebrangan jalan menuju pintu MRT Cipete Raya dan MRT Haji Nawi
		Pencahayaan	V		G1.3.1	Diletakan pada jalan lingkungan khususnya di jalan sempit yaitu Gg. Teladan 1
4.	Dampak (*Settling*)	Dampak jangka pendek		V	-	-
		Dampak jangka panjang	V		G1.4.8 G1.4.9	Intervensi untuk menunjang transportasi umum yaitu MRT melalui dan peningkatan

No	Aspek	Parameter	Konfirmasi		Kode Transkip	Keterangan
			Ya	Tidak		
						aksesibilitas di wilayah MRT
5.	Partisipasi masyarakat (*Claiming*)	Kontribusi Pemikiran	V		G1.5.2 G1.5.3 G1.5.5 G1.5.6 G1.5.7	FGD dengan tokoh masyarakat dan ibu PKK
		Kontribusi Tenaga	V		G1.5.4 G1.5.7	Warga kerja bakti yang juga terdiri dari ibu-ibu PKK, Dibantu dengan pihak sudin bina marga
		Kontribusi Dana		V	G1.7.7	Dana pembuatan dari MRT
		Kontribusi Sarana		V		-
6.	Pemantauan pihak formal (*Monitoring*)	Pemerintah	V		G1.6.8	Terdapat bentuk pemantauan pihak pemerintah pada hari H oleh Gubernur DKI Jakarta, Asisten Perekonomian dan

No	Aspek	Parameter	Konfirmasi		Kode Transkip	Keterangan
			Ya	Tidak		
						Keuangan Sekretaris Daerah Provinsi DKI Jakarta, Dinas Perhubungan
		Swasta	V		G1.6.4 G1.6.15 G1.6.16	Pemantauan aksesibilitas dilakukan sebelum hari H implementasi oleh MRT bersama ITDP dalam bentuk mapping aksesibilitas, dan setelah impelentasi yaitu berupa pengecatan ulang jalan yang telah pudar
		NGO	V		G1.6.1 G1.6.2 G1.6.9 G1.6.10 G1.6.12 G1.6.14	Terdapat pemantauan dalam bentuk evaluasi oleh ITDP

No	Aspek	Parameter	Konfirmasi		Kode Transkip	Keterangan
			Ya	Tidak		
7.	Kerjasama antar stakeholder (*Merging*)	Pemerintah	V		G1.7.5 G1.7.8 G1.7.9 G1.7.11	Koordinasi diakukan dengan kelurahan, kecamatan, Sudin Perhubungan, dan Sudin Bina Marga.
		Swasta	V		G1.7.1 G1.7.3 G1.7.7 G1.7.9	ITDP melakukan kerja sama dengan MRT dan melakukan MOU
		NGO	V		G1.7.4 G1.7.9	ITDP sebagai inisiator metode tactical urbanism
		Masyarakat	V		G1.7.5 G1.7.6 G1.7.9	Terdapat perlibatan warga dari kelompok ibu PKK, Karang taruna, RT, dan RW Setempat

Sumber : Peneliti, 2020

4.2.2 Bentuk *Tactical Urbanism*

Tactical urbanism adalah sebuah pendekatan yang diimplementasikan sebagai bentuk dari sebuah respon kreatif yang mengatasi beberapa tantangan yang diketahui di lingkungannya. Bentuk prinsip tactical urbanism tersebut menurut Lydonn, Gracia, (2019) dibagi menjadi perbaikan jalan, perbaruan blok, lingkungan perkebunan, pembaruan ekonomi local, perbaikan jalan, Co-Trading, *open space making*, penggunaan tanah kosong, pertukaran ilmu, katalis visual dan *urban games*. Pada MRT Kawasan Cipete yaitu MRT Cipete dan MRT Haji Nawi telah terimplementasi bentuk *tactical urbanism* sebagai berikut

Tabel 4. 7 Bentuk Impelementasi *Tactical Urbanism* pada MRT Kawasan Cipete

Bentuk TU	Implementasi		Keterangan
	Ya	Tidak	
Perubahan Jalan Sementara		V	-
Perbaruan Blok	V		MRT Cipete Raya
Lingkungan Perkebunan		V	-
Pembaruan Ekonomi Lokal		V	-
Perbaikan Jalan	V		MRT Cipete Raya MRT Haji Nawi
Co-Trading		V	-

Bentuk TU	Implementasi		Keterangan
	Ya	Tidak	
Open Space Making		V	-
Penggunaan Tanah Kosong		V	-
Pertukaran Ilmu		V	-
Katalis Visual	V		MRT Cipete Raya MRT Haji Nawi
Urban Games	v		MRT Cipete Raya MRT Haji Nawi

Sumber : Peneliti,2020

Bentuk *tactical urbanism* yang diterapkan pada MRT Kawasan Cipete berfokus pada peningkatan aksesibilitas, termasuk di antaranya; peningkatan kualitas infrastruktur pejalan kaki dan pesepeda serta intervensi untuk pengurangan kecepatan kendaraan pribadi demi keamanan pejalan kaki dan pesepeda saat beraktivitas.Berikut adalah beberapa bentuk *tactical urbanism* yang diimplementasikan berdasarkan prinsip *tactical urbanism* (Lydon, Mike.2015)

1. Perbaruan Blok

Perbaruan Blok atau *Better block* bertujuan untuk memberikan suasana lingkungan yang dapat dipakai oleh semua kalangan mulai dari anak kecil sampai lansia. Bentuk *better block* yang diimplementasikan pada MRT Cipete dilatarbelakangi oleh adanya point of interest (POI) yaitu SDN 01 Gandaria Selatan, yang berjarak

hanya 70 meter dari stasiun MRT Jakarta dengan kondisi akses pejalan kaki yang tidak aman dan nyaman bagi murid-murid SDN 01 Gandaria Selatan. Maka dari itu desain yang muncul bertujuan untuk mengurangi laju kendaraan bermotor dengan memastikan berkurangnya ruang untuk kendaraan bermotor demi melindungi anak-anak usia sekolah dari kecelakaan, terutama karena lokasi sekolah ada di pinggir jalan. Masalah keamanan dalam mengakses SDN 01 Gandaria Selatan menjadi salah satu kekhawatiran warga karena ketika jam sibuk, jalan tersebut digunakan sebagai jalan alternatif kendaraan bermotor yang berkecepatan tinggi.

Berdasarkan observasi lapangan bentuk *better block* diimplementasikan pada area MRT Cipete Raya adalah pengecatan pada lebar jalan sekitar 4m yang berada di depan sekolah, marka di cat pada ukuran yang cukup besar dan cat yang digunakan warna merah sehingga menjadi menjadi istimewa dalam pandangan anak-anak sekolah karena mereka merasa berjalan di karpet merah untuk anak sekolah, sehingga pada jam ramai yaitu jam berangkat sekolah sekitar jam 07.00-08.00 dan jam pulang sekolah sekitar jam 13-.00-15.00, banyak kendaraan bermotor dengan kecepatan tinggi yang melewati jalan tersebut mengurangi kecepatannya dikarenakan adanya marka tersebut menandakan bahwa pengendara memberikan perhatian kepada daerah tersebut dan menyadari bahwa pengemudi melintasi ZoSS (Zona Selamat Sekolah)

Perubahan ini terasa karena berdasarkan hasil wawancara, sebelum adanya marka ini para orang tua yang mengantarkan anak nya ke sekolah merasa tidak aman karena pada jam ramai banyak kendaraan bermotor yang menggunakan jalan tersebut sebagai jalan alternatif sehingga ramai kendaraan bermotor.

Gambar 4. 6 Perbaruan Blok Berupa Zona Selamat di Area MRT Cipete Raya
Sumber : Peneliti, 2020

2. Perbaikan Jalan

Peningkatan infrastruktur pejalan kaki diberlakukan pada MRT Cipete Raya dan MRT Haji Nawi. Bentuk Perbaikan jalan atau *Road Repair* pada MRT Cipete raya dan MRT Haji Nawi yaitu adanya marka jalan untuk pejalan kaki sehingga terdapat perubahan menjadi gang yang ramah akan pejalan kaki. Merubah keadaan jalan yang tadinya berorientasi pada kendaraan bermotor menjadi berorientasi pada pejalan kaki. Kondisi pada MRT Haji Nawi berbeda fungsi yaitu untuk peningkatan informasi jalan melalui pengecatan wayfinding berupa jalur yang memiliki warna berbeda untuk tiap tujuannya.

Kondisi pada jalan di MRT Cipete yaitu marka hijau banyak digunakan oleh para murid yang berangkat sekolah dan pulang sekolah dengan berjalan kaki begitu juga pekerja dan masyarakat sekitar. Namun, jika keadaan tidak ramai masih terdapat beberapa pejalan kaki yang tidak menggunakan jalur tersebut biasanya pada jam pulang kantor ketika jalanan sudah tidak banyak kendaraan bermotor.

Berdasarkan observasi pada februari 2020, Cat pada marka hijau tersebut masih terlihat jelas dan tidak pudar setelah diimplementasi sejak Juli 2019. Namun, berbeda keadaanya dengan MRT Haji Nawi dimana cat yang diimplementasikan sudah pudar padahal pengecatan dilakukan pada November 2019 atau baru berlangsung selama 4bulan.

Gambar 4. 7 Marka Pejalan Kaki Di Area MRT Cipete Raya
Sumber : Peneliti, 2020

Gambar 4. 8 Marka Pejalan Kaki Di Area MRT Haji Nawi
Sumber : Peneliti, 2020

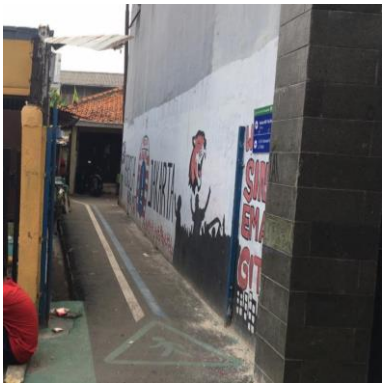
3. Katalis Visual

Terdapat sebuah cara yang dilakukan untuk mengekspresikan sesuatu lewat berkreasi membuat tulisan atau gambar di dinding-dinding jalanan, salah satu media kreatif dalam menyampaikan pesan atau informasi kepada orang lain. Graffiti atau mural dinding menjadi aspek yang mampu memunculkan reaksi beragam dalam konteks kepedulian lingkungan. Permasalahan lingkungan dapat divisualisasi dengan mural pada dinding dengan tetap menjaga representasi lingkungan sebagai tempat yang bersih, sehat, tidak mengganggu pemandangan, rapi dan tertata menjadikan lingkungan memiliki identitas ruang.

Selain perbaikan jangka panjang, katalis visual memberikan suatu pesan pada mayarakat, ruang publik yang membosankan dan kurang dimanfaatkan dapat dijadikan katalis visual untuk membuat lingkungan yang lebih menarik. Katalis visual dapat meningkatkan komunikasi dan interaksi sosial, menciptakan tujuan yang menarik bagi penduduk setempat dan pengunjung, mengurangi vandalisme dan membangun rasa kepemilikan dalam komunitas.

Berdasarkan observasi lapangan, dinding sepanjang jalan yang terimplementasi tactical urbanism memiliki mural yang memiliki gambar yang persuasif untuk menggunakan transportasi umum khususnya MRT, selain itu juga terdapat mural bentuk lainnya. Gambar mural pada adalah bentuk kerja sama dari ITDP, MRT, Dinas Bina Marga dan Masyarakat dan khususnya pada area MRT Haji Nawi berkolaborasi dengan mahasiswa Fakultas Seni Rupa Desain Universitas Tarumanegara. Berdasarkan wawancara terhadap masyarakat, Mural pada dinding membuat suasana menjadi ramai dan meningkatkan kenyamanan dalam berjalan, terdapat perubahan citra dari yang sebelumnya jika jalan terlihat sepi maka pejalan kaki merasa

tidak nyaman, setelah adanya mural ini pejalan kaki merasakan kenyamanan nya



Gambar 4. 9 Dinding Mural Pada Area MRT
Sumber : Peneliti, 2020

4. *Urban Games*

Urban Games atau dikenal dengan tempat bermain yang berada di ruang terbuka publik yang dapat digunakan oleh semua kalangan masyarakat. *Urban Games* yang diimplementasikan pada MRT Haji Nawi berupa permainan lokal seperti lompat angka melalui pengecatan pada jalan dekat perumahan warga. Permainan tersebut mayoritas dimainkan oleh kalangan anak kecil. Berdasarkan observasi, bentuk permainan tersebut sering dimainkan oleh kalangan anak kecil pada sore hari sekitar jam 16.00-18.00. Permainan tersebut memberikan dampak yang baik karena masyarakat merasa dengan adanya ini dapat menghadirkan kehidupan di ruang terbuka untuk bermain maupun bersosialiasi dan menyatukan komunitas.

Gambar 4. 10 Permainan Pada Lingkungan Masyarakat Pada Area MRT Cipete Raya (Kiri) Dan Pada Area MRT Haji Nari (Kanan)

Sumber : Peneliti, 2020

4.2.3 Alur Proses Pelaksanaan *Tactical Urbanism* di Kawasan MRT Cipete

Untuk melaksanakan implementasi *tactical urbanism* terdapat pendekatan yang dimulai dari kerangka pemikiran menurut The *Street Plan Collaborative* (2018) terdapat 5 langkah proses pemikiran untuk menjalankan proses *tactical urbanism* ini yang dinamakan "Design Thinking" yaitu *Emphatize, Define, Ideate, Prototype,* dan *Test*. Berdasarkan teori tersebut, dapat dibandingkan antara teori dan proses yang terjadi di lapangan pada kawasan MRT Cipete yang dilakukan oleh ITDP. Berikut adalah hasil analisis dari perbandingan teori dan proses di lapangan dengan tabel alur proses pelaksanaan *Tactical Urbanism* di Kawasan MRT Cipete.

Tabel 4. 8 Alur Proses Pelaksanaan *Tactical Urbanism* di Kawasan MRT Cipete berdasarkan Teori *Design Thinking* dan Proses di lapangan

Teori *Design Thinking*	Proses di Lapangan	Keterangan
Pemahaman Empatik Kebutuhan Pengguna (*Emphatize*)	Survei Audit Aksesibilitas	Cipete Raya terpilih sebagai stasiun yang memiliki jumlah penumpang yang termasuk untuk stasiun layang selain stasiun awal dan stasiun akhir, juga dengan skor audit yang rendah.
Menetapkan Masalah (*Define*)	Survei Lapangan	ITDP Indonesia dan MRT Jakarta memulai #JalanJakarta dengan survei preferensi aksesibilitas pengguna MRT Jakarta di dua stasiun ini. Dilanjutkan dengan pertemuan warga sekitar stasiun yang dijembatani oleh pihak

Teori *Design Thinking*	Proses di Lapangan	Keterangan
		kecamatan dan kelurahan
Pengembangan Ide (*Ideate*)	Diskusi Desain	FGD dengan tokoh masyarakat dan ibu PKK
Rancangan Ide (*Prototype*)	*Photo Sketch* dan survei desain di lapangan	Illustrasi sketsa pada foto ditujukan dan didiskusikan dengan stakeholder terkait dan juga warga *On-site discussion* oleh perwakilan warga dan beberapa stakeholders terkait
	Pre-Implementasi	Koordinasi dengan pemerintah daerah dilakukan untuk memastikan intervensi diterima oleh

Teori *Design Thinking*	Proses di Lapangan	Keterangan
		semua pemangku kepentingan kebutuhan akan perbaikan jalan yang kecil dan murah juga diselesaikan melalui kolaborasi dengan sub-agen manajemen konstruksi dan transportasi
Uji Coba (*Test*)	Implementasi	Kolaborasi dilakukan berbarengan dengan agenda "kerja bakti" masyarakat untuk mendapatkan partisipasi yang tinggi Waktu pengerjaan kurang lebih selama 7 jam dengan partisipan

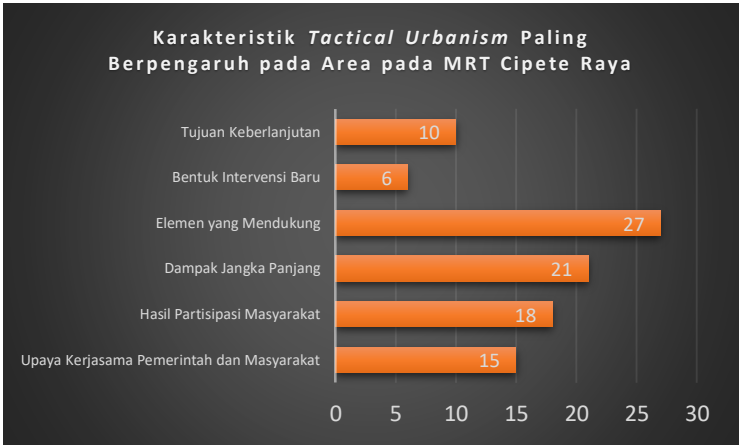
Teori *Design Thinking*	Proses di Lapangan	Keterangan
		sebanyak kurang lebih 150 orang. Pihak yang terlibat pada hari H pada area MRT Cipete Raya yaitu warga penduduk rw 06 dan rw 07 gandaria selatan dan pada area MRT Haji Nawi yaitu warga rw 01 gandaria selatan, ITDP, MRT, Mahasiswa Seni Rupa dan Desain Universitas Tarumanegara dan dihadiri oleh Gubernur Jakarta Asisten Perekonomian dan Keuangan Sekretaris Daerah Provinsi DKI Jakarta Sri Haryati, Kepala Dinas Perhubungan

Teori *Design Thinking*	Proses di Lapangan	Keterangan
		Provinsi DKI Jakarta
	Evaluasi	Evaluasi dilakukan untuk melihat keberhasilan implementasi. Sejauh ini ITDP melakukan pemantauan kondisi cat pada jalan yang hasilnya masih bagus dan melakukan wawancara kualitatif mengenai kepuasan warga

Sumber: Peneliti, 2020

4.2.4 Persepsi Pengguna Jalan Terhadap Karakteristik *Tactical Urbanism* Yang Paling Berpengaruh

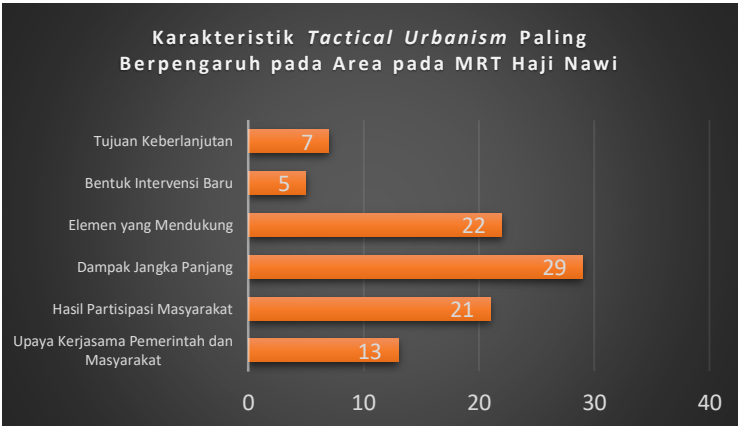
1. Area pada MRT Cipete Raya



Gambar 4. 11 Grafik Hasil Kuisioner Responden Terhadap Karakteristik *Tactical Urbanism* Paling Berpengaruh Di Area MRT Cipete Raya
Sumber : Hasil Survei, 2020

Tactical urbanism memiliki berbagai karakteristik, Pada area MRT Cipete Raya karakteristik yang paling berpengaruh dalam perubahan perilaku pengguna jalan berdasarkan responden secara berurut yaitu mulai dari Elemen sebanyak 27 responden, Dampak sebanyak 21 responden, Partisipasi Masyarakat sebanyak 18 responden, Upaya kerjasama pemerintah dan masyarakat sebesar 15 responden, tujuan keberlanjutan sebanyak 10 responden, dan bentuk intervensi yang baru sebanyak 6 responden, jika jumlah jawaban responden dirata-rata didapatkan karakteristik yang paling berpengaruh. Hasil rata-rata yaitu sebesar 16, sehingga nilai yang berada diatas itu termasuk dalam **karakteristik *tactical urbanism* yang paling berpengaruh yaitu adalah Elemen, Dampak, dan Partisipasi Masyarakat**.

2. Area di MRT Haji Nawi



Gambar 4. 12 Grafik Hasil Kuisioner Responden Terhadap Karakteristik *Tactical Urbanism* Paling Berpengaruh Di Area MRT Haji Nawi

Sumber : Hasil Survei, 2020

Pada area MRT Haji Nawi karakteristik yang paling berpengaruh dalam perubahan perilaku pengguna jalan berdasarkan responden secara berurut yaitu mulai dari Dampak sebanyak 29 responden, Elemen sebanyak 22 responden, Partisipasi Masyarakat sebanyak 21 responden, Upaya kerjasama pemerintah dan masyarakat sebesar 13 responden, tujuan keberlanjutan sebanyak 7 responden, dan bentuk intervensi yang baru sebanyak 5 responden, jika jumlah jawaban responden dirata-rata didapatkan karakteristik yang paling berpengaruh. Hasil rata-rata yaitu sebesar 16, sehingga nilai yang berada diatas itu termasuk dalam **karakteristik *tactical urbanism* yang paling berpengaruh yaitu adalah Elemen, Dampak, dan Partisipasi Masyarakat**

4.3 Analisis Tingkat Aksesibilitas Jalur Pengguna Jalan Pada Kawasan MRT Cipete Jakarta

Analisis tingkat aksesibilitas sangat penting untuk melihat peningkatan aksesibilitas dengan metode *tactical urbanism* untuk melihat perubahan perilaku pengguna jalan. Dalam proses ini peneliti melakuan survery lapangan dan membagikan kuisioner. Di dalam mengalalisis tingkat aksesibilitas jalur pengguna jalan pada Kawasan MRT Cipete Jakarta digunakan metode statistik dengan menggunakan skala pengukuran *Likert* berdasarkan perspesi pengguna jalan, hal ini dapat dilihat berdasarkan parameter aksesibilitas yang berpengaruh pada *walkability* yaitu

1. Keterjangkauan
2. Desain Jalan
3. Keamanan
4. Kenyamanan
5. Keselamatan
6. Perilaku Pengguna Jalan

Analisis ini menggunakan teknik *purposive sampling* dengan mengambil sampel responden sebanyak 50 responden pada Area di MRT Cipete Raya dan 50 responden pada Area di MRT Haji Nawi yang merupakan pengguna jalan dengan batasan umur 15-65 tahun, lalu intensitas melewati jalan menuju MRT sekali dalam seminggu. Dalam analisis ini kita akan mengetahui seberapa aksesibel jalur pengguna terhadap pengguna jalan.

Adapun kriteria penilaian tingkat aksesibilitas berdasarkan *walkability* responden yaitu:

a. Sangat Baik (SB) diberi skor 5
b. Baik (B) diberi skor 4
c. Cukup (CK) diberi skor 3
d. Buruk/ Tidak Baik (TB) diberi skor 2
e. Sangat Buruk/ Sangat Tidak Baik diberi skor 1

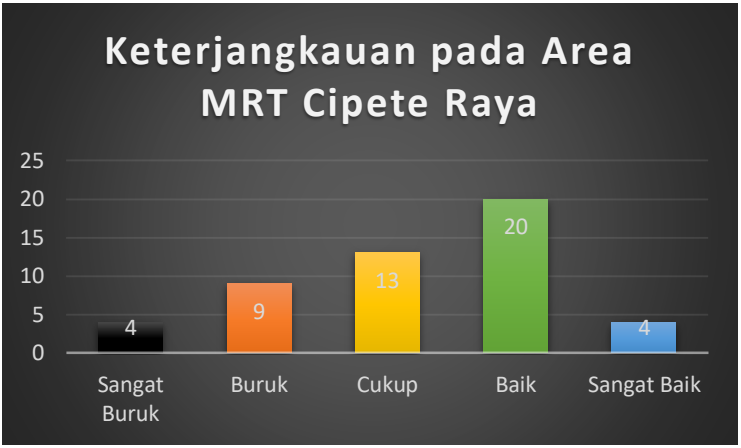
Interval yang digunakan untuk skor Likert 5 titik respon adalah 20 persen, maka kriteria interpretasi skornya adalah sebagai berikut:

- Angka 0% - 19,99% : Sangat buruk
- Angka 20% - 39,99% : Kurang
- Angka 40% - 59,99% : Cukup
- Angka 60% - 79,99% : Baik
- Angka 80% - 100% : Sangat Baik

A. Keterjangkauan

1. Area pada MRT Cipete Raya

Dari survei yang telah dilakukan terhadap responden yan berada di Kawasan Area di MRT Cipete Raya menunjukan bahwa implementasi *tactical urbanism* sepanjang 350m pada jalan teladan efesien bagi pejalan kaki yang menggunakan marka jalan tersebut untuk memudahkan mencapai transit.



Gambar 4. 13 Grafik Hasil Kuisioner Responden Terhadap Keterjangkauan Di Area MRT Cipete Raya
Sumber : Hasil Survei, 2020

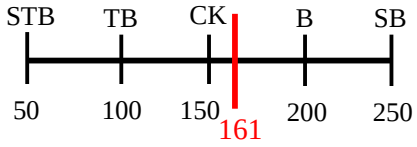
Hasil responden menunjukan bahwa mayoritas pengguna jalan yaitu sebesar 20 orang atau 40% responden menjawab keterjangkauan untuk mencapai MRT Cipete Raya tergolong baik dimana rata-rata jangka waktu yang ditempuh oleh pengguna jalan yaitu 5-10 menit, 4 orang menjawab sangat baik dengan jangka waktu 5 menit menurut MRT, 13 orang menjawab cukup dengan jangka waktu 10-15 menit untuk mencapai MRT, 9 orang menjawab buruk dengan jangka waktu 15-20 menit, 4 orang menjawab sangat buruk dengan jangka waktu 20 menit dikarenakan lokasi rumah yang letaknya jauh dari jangkauan MRT

Berdasarkan hasil wawancara dan pengisian kuisioner terhadap 50 orang yang diambil sebagai sampel, maka jawaban dari responden dapat dihitung

- Untuk 4 orang menjawab SB =4x5 = 20
- Untuk 20 orang menjawab B =20x4 = 80
- Untuk 13 orang menjawab CK =13x3 = 39
- Untuk 9 orang menjawab TB =9x2 =18
- Untuk 4 orang menjawab STB =4x1 =4

TOTAL =161

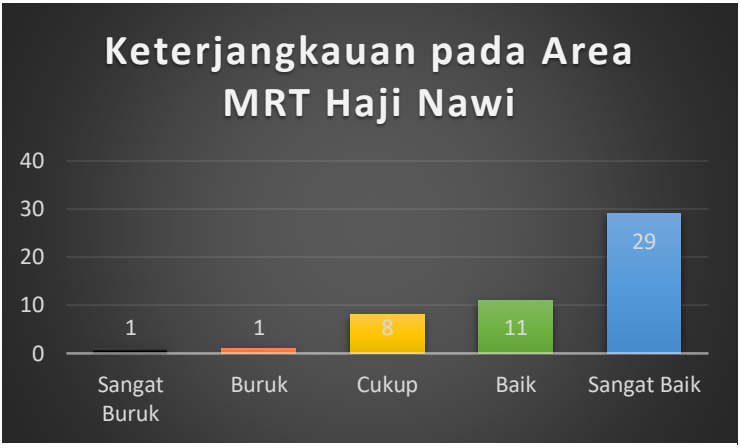
Sehingga berdasarkan data tersebut maka skor tingkat keterjangkauan pada Area di MRT Cipete Raya yaitu = (161 : 250) x 100% = 64,4% dengan kategori **BAIK**. Secara kontinum dapat digambarkan seperti berikut



2. Area di MRT Haji Nawi

Berdasarkan responden pada Area di MRT Haji Nawi Keterjangkauan dirasakan pengguna jalan karena jalan timbul digunakan sebagai jalan yang menghubungkan satu tempat ke tempat lain, jalan Darul Maarif terkoneksi langsung dengan Jalan Timbul yang juga tepat berada pintu keluar Stasiun MRT Haji Nawi sebelah Selatan. Implementasi intervensi ini kemudian membentuk jaringan jalur pejalan kaki yang terkoneksi sepanjang 1km. implementasi signage jalan memberikan pengaruh penting bagi kemudahan menjangkau MRT, karena jalan timbul sampai jalan langgar di Area di MRT Haji Nawi dijadikan jalan tembus bagi pejalan kaki, sehingga banyak pejalan kaki dari penduduk sekitar maupun dari luar area Area di MRT Haji Nawi tersebut dapat

menggunakan dengan mudah jalan pintas tersebut karena adanya marka dan signage penunjuk ke Area di MRT Haji Nawi.



Gambar 4. 14 Grafik Hasil Kuisioner Responden Terhadap Keterjangkauan Di Area MRT Haji Nawi
Sumber : Hasil Survei, 2020

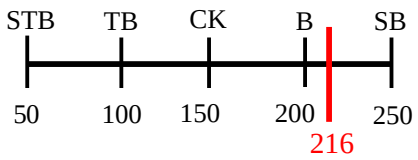
Hasil responden menunjukan bahwa sebanyak 29 orang atau 58% responden menjawab keterjangkauan pada Area di MRT Haji Nawi Sangat Baik, dimana waktu tempuh yang dapat dicapai sekitar kurang dari 5 menit, 11 orang menjawab baik dengan jangka waktu 5-10 menit menuju stasiun MRT, 8 orang menjawab cukup dengan jangka waktu 10-15 menit menuju stasiun MRT, 1 orang menjawab buruk dengan jangka waktu 15-20 menit menuju stasiun MRT, 1 orang menjawab sangat buruk dengan jangka waktu 20 menit menuju stasiun MRT karena letak rumah yang berada pada jangkauan yang jauh dari stasiun MRT

Berdasarkan hasil wawancara dan pengisian kuisioner terhadap 50 orang yang diambil sebagai sampel, maka jawaban dari responden dapat dihitung

- Untuk 29 orang menjawab SB =29x5 =145
- Untuk 11 orang menjawab B =11x4 =44
- Untuk 8 orang menjawab CK =8x3 =24
- Untuk 1 orang menjawab TB =1x2 = 2
- Untuk 1 orang menjawab STB =1x1 =2

TOTAL= 216

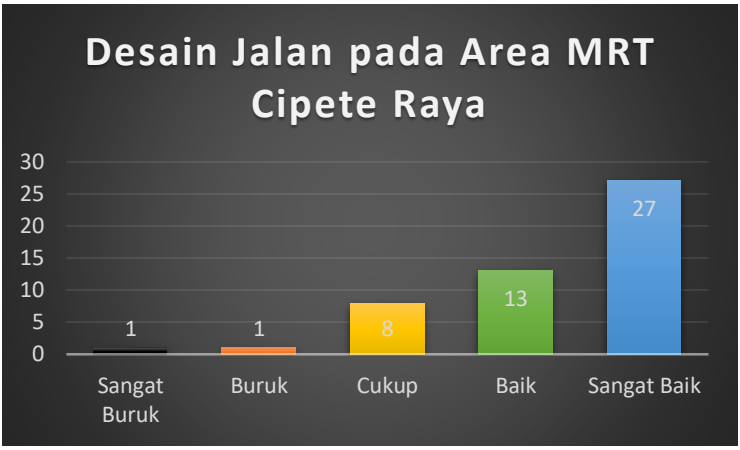
Sehingga berdasarkan data tersebut maka skor tingkat keterjangkauan pada Area di MRT Cipete Rayayaitu = (216 : 250) x 100% = 86,4% dengan kategori **SANGAT BAIK**. Secara kontinum dapat digambarkan seperti berikut



B. Desain Jalan

1. Area pada MRT Cipete Raya

Aspek estetika aksesibilitas pada Area di MRT Cipete Raya dapat dirasakan oleh pengguna jalan karena bentuk desain jalan dengan sentuhan *traffic calming* berfokus pada penurunan kecepatan kendaraan, sehingga menurut responden dapat menjadi upaya untuk mengurangi angka kecelakaan, pengguna jalan juga merasa menjadi lebih percaya diri karena redesain jalan dengan adanya pembagian ruang jalan. Terdapat spot menarik pada dinding untuk difoto sehingga menjadi daya tarik pengguna jalan untuk menggunjungi area tersebut



Gambar 4. 15 Grafik Hasil Kuisioner Responden Terhadap Desain Jalan di area MRT Cipete Raya
Sumber : Hasil Survei, 2020

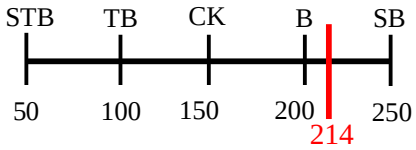
Hasil responden menunjukan bahwa sebanyak 27 orang atau 54% responden menjawab Desain Jalan pada Area di MRT Cipete Raya Sangat Baik, dimana responden sangat setuju bahwa elemen desain jalan ramah pejalan kaki (*Pedestrian Oriented*)

Berdasarkan hasil wawancara dan pengisian kuisioner terhadap 50 orang yang diambil sebagai sampel, maka jawaban dari responden dapat dihitung

- Untuk 27 orang menjawab SB =27x5 =135
- Untuk 13 orang menjawab B =13x4 =52
- Untuk 6 orang menjawab CK =6x3 =24
- Untuk 1 orang menjawab TB =1x2 =2
- Untuk 1 orang menjawab STB =1x1 =1

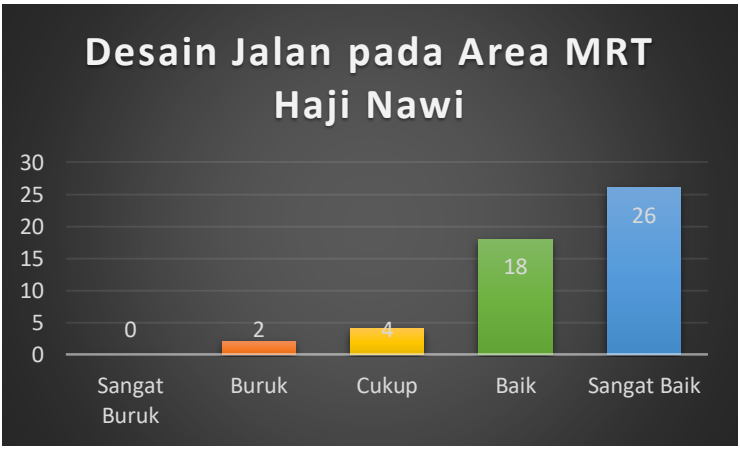
TOTAL =214

Sehingga berdasarkan data tersebut maka skor desain jalan pada Area di MRT Cipete Rayayaitu = (214 : 250) x 100% = 85,6% dengan kategori SANGAT BAIK. Secara kontinum dapat digambarkan seperti berikut



2. Area di MRT Haji Nawi

Berdasarkan observasi dan wawancara responden, bentuk redesain jalan sangat dapat dirasakan oleh pengguna jalan, karena adanya bentuk desain cat signage pada jalan. Namun, menurut responden masih ada pengguna jalan yang tersesat dan menanyakan akses menuju MRT, hal itu dimungkinkan karena cat penanda pada jalan yang sudah mulai luntur, selain itu bentuk jalan yang sempit membuat akses keluar masuk sempit karena tidak adanya penanda jalur kiri dan kanan. Adanya wayfinding juga dilengkapi dengan informasi jarak dari dan menuju stasiun sehingga pejalan kaki mendapatkan kepastian lokasi dan jarak



Gambar 4. 16 Grafik Hasil Kuisioner Responden Terhadap Desain Jalan Di Area MRT Haji Nawi
Sumber : Hasil Survei, 2020

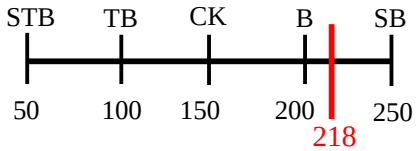
Hasil responden menunjukan bahwa sebanyak 26 orang atau 52% responden menjawab keterjangkauan pada Area di MRT Haji Nawi Sangat Baik, dimana responden sangat setuju bahwa elemen desain jalan ramah pejalan kaki (*Pedestrian Oriented*)

Berdasarkan hasil wawancara dan pengisian kuisioner terhadap 50 orang yang diambil sebagai sampel, maka jawaban dari responden dapat dihitung

- Untuk 26 orang menjawab SB =26x5 =130
- Untuk 18 orang menjawab B =18x4 =72
- Untuk 4 orang menjawab CK =4x3 =12
- Untuk 2 orang menjawab TB =2x2 =4
- Untuk 0 orang menjawab STB =2x1 =1

TOTAL =218

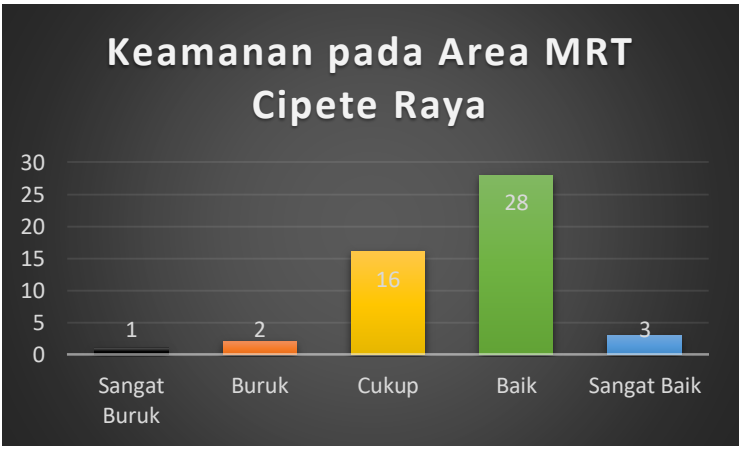
Sehingga berdasarkan data tersebut maka skor Desain Jalan pada Area di MRT Haji Nawi yaitu = (218 : 250) x 100% = 87,2% dengan kategori **SANGAT BAIK**. Secara kontinum dapat digambarkan seperti berikut



C. Keamanan

1. Area pada MRT Cipete Raya

Responden merasa bahwa terdapat peningkatan kemanan karena adanya pencahayaan di jalan-jalan kecil pada Gang Teladan 1 dimana pada malam hari masih banyak pengguna jalan yang memakai nya khusus nya pada jam pulang kantor,namun hal yang kurang terdapat pada penempatan kaca cembung yang kurang dapat terlihat dari arah sekolah karena kondisi jalanan yang turun.



Gambar 4. 17 Grafik Hasil Kuisioner Responden Terhadap Keamanan di Area MRT Cipete Raya
Sumber : Hasil Survei, 2020

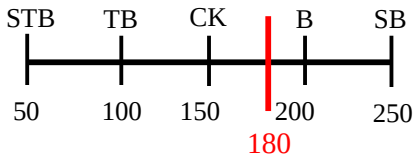
Hasil responden menunjukan bahwa sebanyak 28 orang atau 56% responden menjawab keamanan pada Area di MRT Cipete Rayatermasuk Baik, dimana responden merasa pada keadaan yang Aman dengan adanya marka pada jalan yang terletak di titik yang aman dari kendaraan bermotor.

Berdasarkan hasil wawancara dan pengisian kuisioner terhadap 50 orang yang diambil sebagai sampel, maka jawaban dari responden dapat dihitung

- Untuk 3 orang menjawab SB =3x5 =15
- Untuk 28 orang menjawab B =28x4 =112
- Untuk 16 orang menjawab CK =16x3 =48
- Untuk 2 orang menjawab TB =2x2 =4
- Untuk 1 orang menjawab STB =1x1 =1

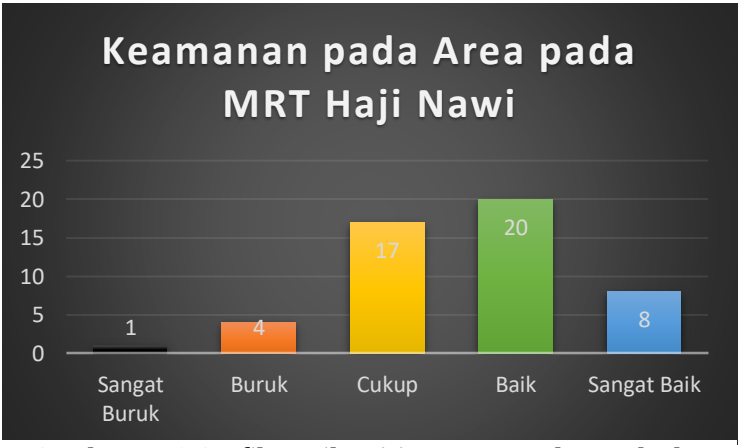
TOTAL =180

Sehingga berdasarkan data tersebut maka skor tingkat keamanan pada Area di MRT Cipete Rayayaitu = (180 : 250) x 100% = 72% dengan kategori **BAIK**. Secara kontinum dapat digambarkan seperti berikut



2. Area di MRT Haji Nawi

Berdasarkan responden, Pengguna jalan di Area di MRT Haji Nawi cenderung memilih untuk menggunakan jalan pintas pada Jl. Timbul daripada melalui jalan besar yang tidak aman, dengan adanya signage penanda jalan dan wayfinding menuju Area di MRT Haji Nawii pengguna jalan lebih merasa aman apalagi berguna pada pengguna jalan yang baru agar tidak tersesat karena intensitas pengguna jalan pada jalan tersebut termasuk tinggi.



Gambar 4. 18 Grafik Hasil Kuisioner Responden Terhadap Keamanan di area MRT Haji Nawi

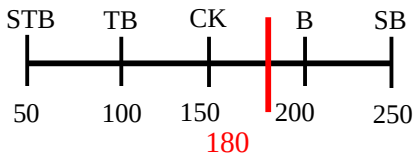
Sumber : Hasil Survei, 2020

Hasil responden menunjukan bahwa sebanyak 20 orang atau 40% responden menjawab keamanan pada Area di MRT Haji Nawi termasuk Baik, dimana responden merasa pada keadaan yang Aman jika melewati jalan pada area Area di MRT Haji Nawi. Berdasarkan hasil wawancara dan pengisian kuisioner terhadap 50 orang yang diambil sebagai sampel, maka jawaban dari responden dapat dihitung

- Untuk 8 orang menjawab SB =8x5 =40
- Untuk 20 orang menjawab B =20x4 =80
- Untuk 17 orang menjawab CK =17x3 =52
- Untuk 4 orang menjawab TB =4x2 =8
- Untuk 1 orang menjawab STB =1x1 =1

TOTAL =180

Sehingga berdasarkan data tersebut maka skor tingkat keamanan pada Area di MRT Haji Nawi yaitu = (180 : 250) x 100% = 72% dengan kategori **BAIK**. Secara kontinum dapat digambarkan seperti berikut

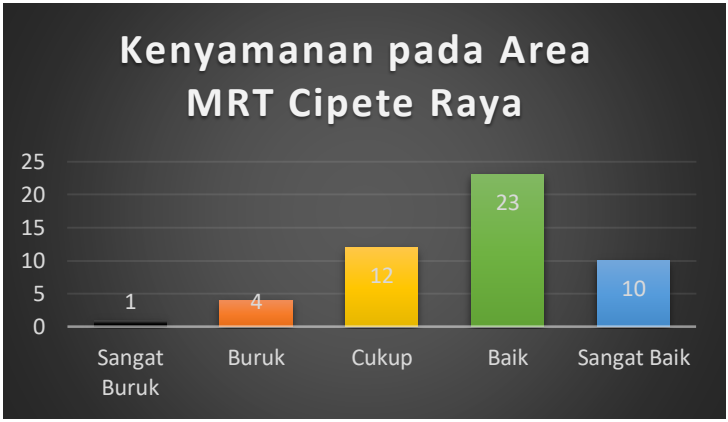


D. Kenyamanan

1. Area pada MRT Cipete Raya

Responden merasa elemen dari *tactical urbanism* mendukung pejalan kaki sehingga dapat merasakan kenyamanan karena suasana warna pada cat membuat ramai dan menarik untuk dilihat. Hal tersebut juga dapat berpengaruh pada kondisi psikologis pengguna

jalan, karena berdasarkan responden ketika melihat jalan yang ramai menjadi lebih bersemangat.



Gambar 4. 19 Grafik Hasil Kuisioner Responden Terhadap Kenyamanan Di Area MRT Cipete Raya
Sumber : Hasil Survey, 2020

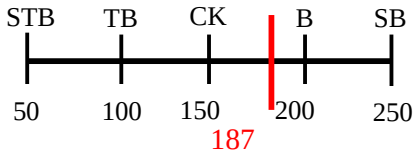
Hasil responden menunjukan bahwa sebanyak 23 orang atau 46% responden menjawab Kenyamanan pada Area di MRT Cipete Rayatermasuk Baik, dimana responden merasa pada kondisi yang nyaman dalam berjalan kaki menggunakan marka jalan tersebut/

Berdasarkan hasil wawancara dan pengisian kuisioner terhadap 50 orang yang diambil sebagai sampel, maka jawaban dari responden dapat dihitung

- Untuk 10 orang menjawab SB =10x5 =50
- Untuk 23 orang menjawab B =23x4 =92
- Untuk 12 orang menjawab CK =12x3 =36
- Untuk 4 orang menjawab TB =4x2 =8
- Untuk 1 orang menjawab STB =1x1 =1

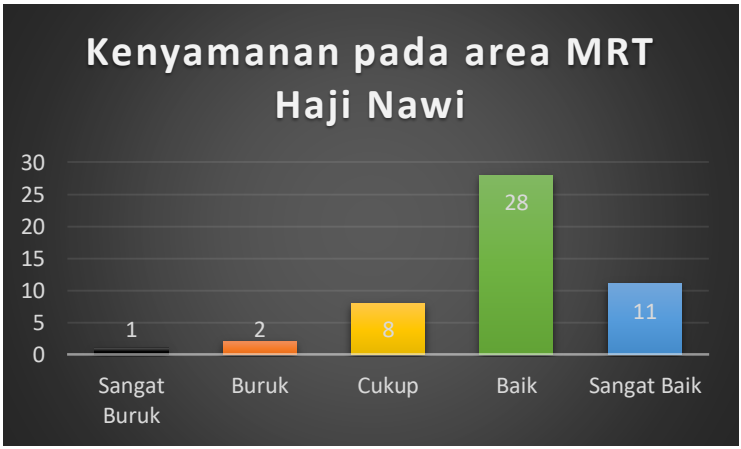
TOTAL =187

Sehingga berdasarkan data tersebut maka skor tingkat kenyamanan pada Area di MRT Cipete Rayayaitu = (187 : 250) x 100% = 74,8% dengan kategori **BAIK**. Secara kontinum dapat digambarkan seperti berikut



2. Area di MRT Haji Nawi

Menurut responden, kondisi jalan gang pada Area di MRT Haji Nawi yang sempit membuat pejalan kaki yang melewati terkadang bingung, namun semenjak adanya wayfinding dan signage pada jalan pengguna jalan jadi merasa nyaman karena tidak tersesat khususnya pengguna jalan baru. Berdasarkan wawancara, warna dan gambar pada dinding dan jalan membuat suasana menjadi ramai, namun ada beberapa dinding yang belum dimaksimalkan padahal dapat digunakan untuk memberikan informasi.



Gambar 4. 20 Grafik Hasil Kuisioner Responden Terhadap Kenyamanan Di Area MRT Haji Nawi
Sumber : Hasil Survei, 2020

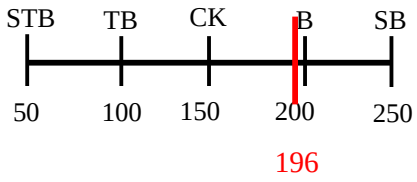
Hasil responden menunjukan bahwa sebanyak 28 orang atau 46% responden menjawab Kenyamanan pada Area di MRT Haji Nawi termasuk Baik, dimana responden merasa pada kondisi yang nyaman dalam berjalan kaki dengan adanya signage dan wayfinding pada area tersebut.

Berdasarkan hasil wawancara dan pengisian kuisioner terhadap 50 orang yang diambil sebagai sampel, maka jawaban dari responden dapat dihitung

- Untuk 11 orang menjawab SB =11x5 =55
- Untuk 28 orang menjawab B =28x4 =112
- Untuk 8 orang menjawab CK =8x3 =24
- Untuk 2 orang menjawab TB =2x2 =4
- Untuk 1 orang menjawab STB =1x1 =1

TOTAL =196

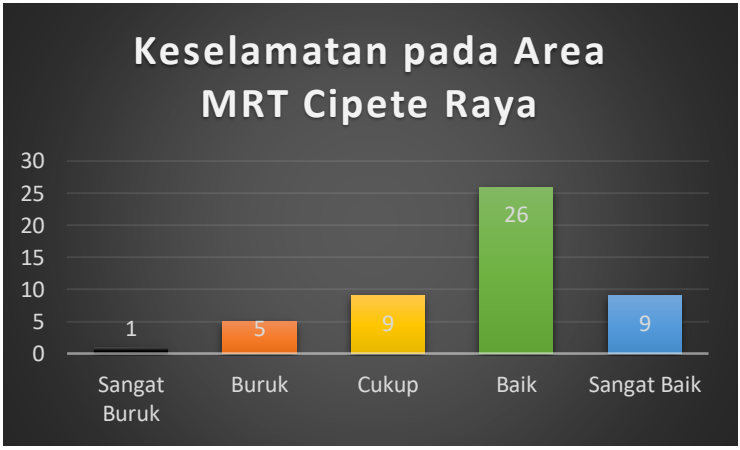
Sehingga berdasarkan data tersebut maka skor tingkat kenyamanan pada Area di MRT Haji Nawi yaitu = (196 : 250) x 100% = 78,4% dengan kategori **BAIK**. Secara kontinum dapat digambarkan seperti berikut



E. Keselamatan

1. Area pada MRT Cipete Raya

   Adanya sekolah pada Area di MRT Cipete Rayamenjadikan dibuatnya elemen ZOSS, dimana para responden yang berupa orang tua murid merasa hal tersebut dapat menghindarkan murid sekolah dari bahaya kendaraan bermotor yang lewat.



Gambar 4. 21 Grafik Hasil Kuisioner Responden Terhadap Keselamatan Di Area MRT Cipete Raya
Sumber : Hasil Survei, 2020

Hasil responden menunjukan bahwa sebanyak 26 orang atau 52% responden menjawab Keselamatan pada Area di MRT Cipete Rayatermasuk Baik, dimana responden merasa kecepatan kendaraan yang melewati jalanan itu sekitar 15-20km/h, berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan RI Nomor PM 111 Tahun 2015 Tentang Tata Cara Penetepan Batas Kecepatan dimana batas kecepatan pada kawasan permukiman maksimal 30km/h yang berarti kecepatan kendaraan sekitar 15-20km/h pada Area di MRT Cipete Rayasekitar termasuk dalam kategori berhati-hati.

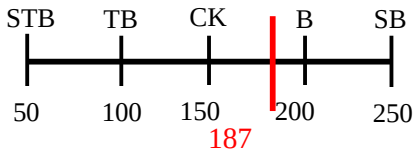
Berdasarkan hasil wawancara dan pengisian kuisioner terhadap 50 orang yang diambil sebagai sampel, maka jawaban dari responden dapat dihitung

- Untuk 9 orang menjawab SB =9x5 =45
- Untuk 26 orang menjawab B =26x4 =104

- Untuk 9 orang menjawab CK =9x3 =27
- Untuk 5 orang menjawab TB =5x2 =10
- Untuk 1 orang menjawab STB =1x1 =1

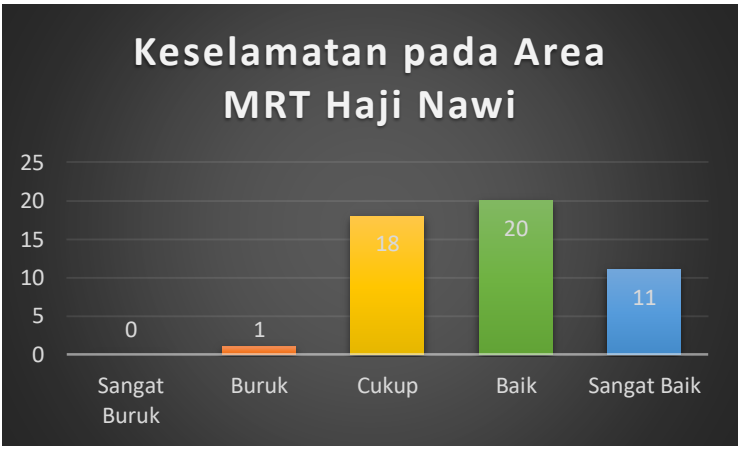
TOTAL =187

Sehingga berdasarkan data tersebut maka skor tingkat keselamatan pada Area di MRT Cipete Rayayaitu = (187 : 250) x 100% = 74,8% dengan kategori **BAIK**. Secara kontinum dapat digambarkan seperti berikut



2. Area di MRT Haji Nawi

Berdasarkan wawancara pada responden, responden merasa lebih milih menggunakan jalan pintas yang telah terimplentasi signage dan wayfinding karena lebih mudah dan untuk kemanan dan keselamatan. Namun, beberapa responden merasa bawa cat pada jalan kadang membuat kondisi yang licin sehingga ada pengguna jalan ataupun kendaraan yang “terpeleset” karena cat tersebut.



Gambar 4. 22 Grafik Hasil Kuisioner Responden Terhadap Keselamatan Di Area MRT Haji Nawi
Sumber : Hasil Survei, 2020

Hasil responden menunjukan bahwa sebanyak 20 orang atau 40% responden menjawab Keselamatan pada Area di MRT Haji Nawi termasuk Baik, dimana responden merasa kecepatan kendaraan yang melewati jalanan itu sekitat 15-20km/h, berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan RI Nomor PM 111 Tahun 2015 Tentang Tata Cara Penetepan Batas Kecepatan dimana batas kecepatan pada kawasan permukiman maksimal 30km/h yang berarti kecepatan kendaraan sekitar 15-20km/h pada Area di MRT Haji Nawi sekitar termasuk dalam kategori berhati-hati.

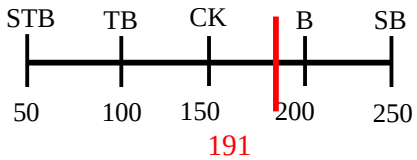
Berdasarkan hasil wawancara dan pengisian kuisioner terhadap 50 orang yang diambil sebagai sampel, maka jawaban dari responden dapat dihitung

- Untuk 11 orang menjawab SB =11x5 =55

- Untuk 20 orang menjawab B =20x4 =80
- Untuk 18 orang menjawab CK =18x3 =54
- Untuk 1 orang menjawab TB =1x2 =2
- Untuk 0 orang menjawab STB =0x1 =0

TOTAL =191

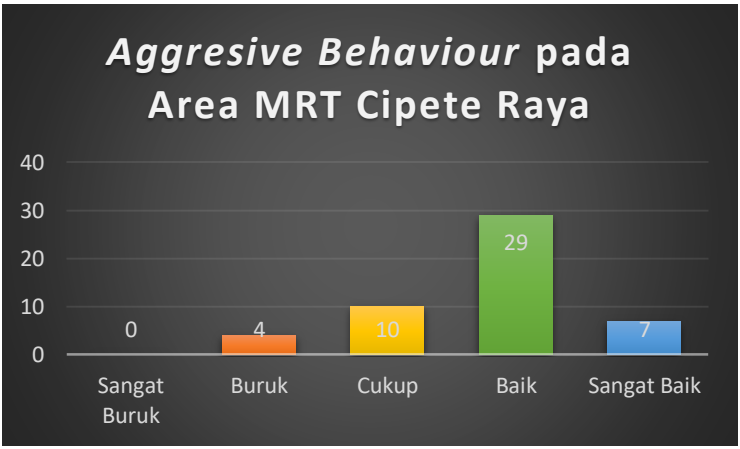
Sehingga berdasarkan data tersebut maka skor tingkat keselamatan pada Area di MRT Haji Nawi yaitu = (191 : 250) x 100% = 76,4% dengan kategori **BAIK**. Secara kontinum dapat digambarkan seperti berikut



F. Perilaku Pengendara

1. *Aggressive Behaviour*

Pada area MRT Cipete Raya, Setelah adanya marka pejalan kaki pada MRT Cipete pengemudi kendaraan bermotor tidak dapat mengendarai dengan ugal-ugalan karena sudah ada pembagian jalan yang jelas, Elemen kaca cembung juga mengurangi resiko kecelakaan meskipun kondisi jalan yang menurun



Gambar 4. 23 Grafik Hasil Kuisioner Responden Terhadap Aggressive Behaviour Di Area MRT Cipete Raya
Sumber : Hasil Survei, 2020

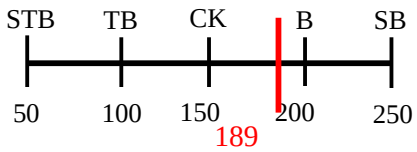
Hasil responden menunjukan bahwa sebanyak 29 orang atau 58% responden menjawab perilaku pengendara pada Area di MRT Cipete Rayatermasuk Baik, dimana responden merasa perilaku pengendara yang menimbulkan resiko kecelakaan (ugal-ugalan) tidak sering terjadi atau kurang berisiko setelah implementasi *Tactical Urbanism*

Berdasarkan hasil wawancara dan pengisian kuisioner terhadap 50 orang yang diambil sebagai sampel, maka jawaban dari responden dapat dihitung

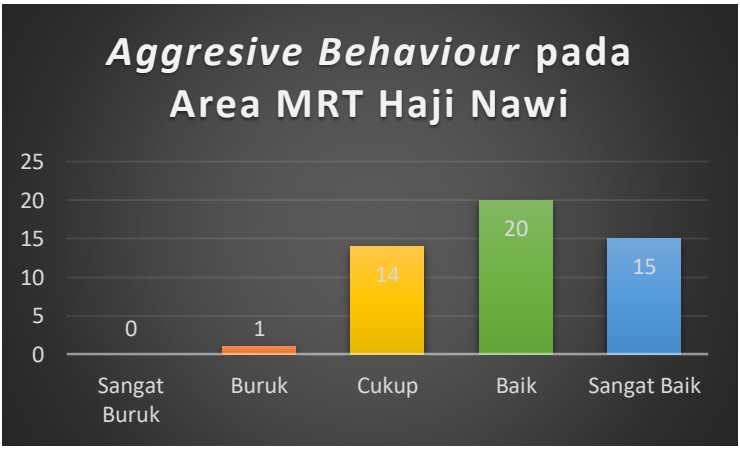
- Untuk 7 orang menjawab SB =7x5 =35
- Untuk 29 orang menjawab B =29x4 =116
- Untuk 10 orang menjawab CK =10x3 =30
- Untuk 4 orang menjawab TB =4x2 =8
- Untuk 0 orang menjawab STB =0x1 =0

TOTAL =189

Sehingga berdasarkan data tersebut maka perilaku *Aggressive Behaviour* (ugal-ugalan) pada Area di MRT Cipete Rayayaitu = (189 : 250) x 100% = 75,6% dengan kategori **BAIK**. Secara kontinum dapat digambarkan seperti berikut



Sedangkan, Pada area MRT Haji Nawi berdasarkan penelitian, kondisi jalan pada Area di MRT Haji Nawi yang sempit membuat pengemudi kendaraan bermotor mengendarai dalam batas kecepatan yang normal, menurut responden bentuk perilaku ugal-ugalan jarang terjadi apalagi sejak adanya marka pejalan kaki.



Gambar 4. 24 Grafik Hasil Kuisioner Responden Terhadap *Aggressive Behaviour* di area MRT Haji Nawi
Sumber : Hasil Survei, 2020

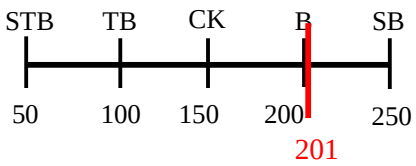
Hasil responden menunjukan bahwa sebanyak 20 orang atau 40% responden menjawab perilaku pengendara pada Area di MRT Haji Nawi termasuk Baik, dimana responden merasa perilaku pengendara yang menimbulkan resiko kecelakaan (ugal-ugalan) tidak sering terjadi atau kurang berisko setelah implementasi Tactical Urbanism

Berdasarkan hasil wawancara dan pengisian kuisioner terhadap 50 orang yang diambil sebagai sampel, maka jawaban dari responden dapat dihitung

- Untuk 16 orang menjawab SB =16x5 =80
- Untuk 20 orang menjawab B =20x4 =80
- Untuk 13 orang menjawab CK =13x3 =39
- Untuk 1orang menjawab TB =1x2 =2
- Untuk 0 orang menjawab STB =0x1 =0

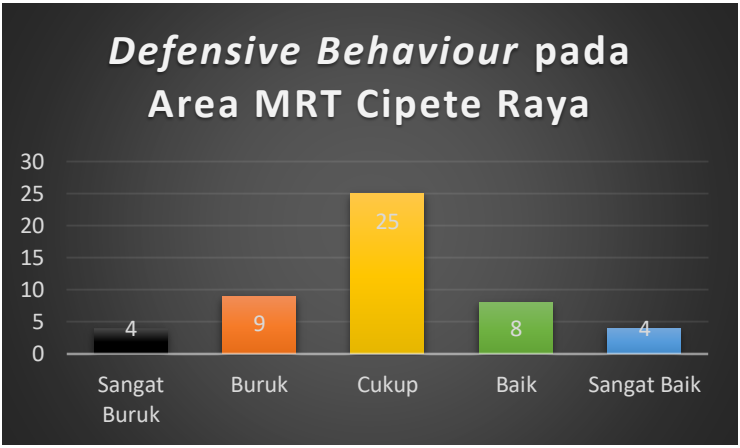
TOTAL =201

Sehingga berdasarkan data tersebut maka skor perilaku *Aggressive Behaviour* (ugal-ugalan) pada Area di MRT Cipete Rayayaitu = (201 : 250) x 100% = 80,4% dengan kategori **SANGAT BAIK**. Secara kontinum dapat digambarkan seperti berikut



2. *Defensive Behaviour*

Berdasarkan responden, adanya marka ZOSS pada jalan depan sekolah membuat pengemudi cukup berhati-hati, begitu juga marka pejalan kaki pada persimpangan jalan di gang dengan kondisi jalan yang sempit namun dapat memberikan perilaku berhati-hati bagi pengendara maupun pejalan kaki



Gambar 4. 25 Grafik Hasil Kuisioner Responden Terhadap *Defensive Behaviour* di area MRT Cipete Raya
Sumber : Hasil Survei, 2020

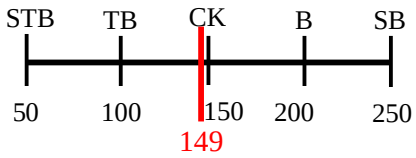
Hasil responden menunjukan bahwa sebanyak 25 orang atau 50% responden menjawab perilaku pengendara *defensive behavior* (Berhati-hati) pada Area di MRT Cipete Rayatermasuk Cukup, dimana responden merasa perilaku pengendara yang berhati-hati cukup sering terjadi atau cukup waspada setelah implementasi Tactical Urbanism.

Berdasarkan hasil wawancara dan pengisian kuisioner terhadap 50 orang yang diambil sebagai sampel, maka jawaban dari responden dapat dihitung

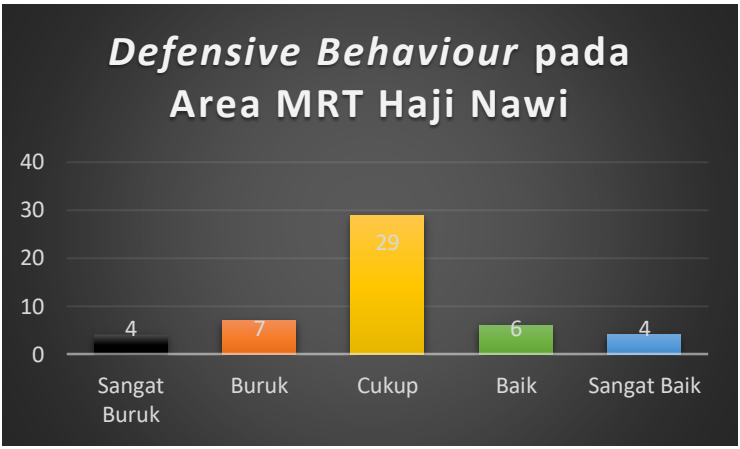
- Untuk 4 orang menjawab SB =4x5 =20
- Untuk 8 orang menjawab B =8x4 =32
- Untuk 25 orang menjawab CK =25x3 =75
- Untuk 9 orang menjawab TB =9x2 =18
- Untuk 4 orang menjawab STB =4x1 =4

TOTAL =149

Sehingga berdasarkan data tersebut maka skor perilaku *Defensive Behaviour* (berhati-hati) pada Area di MRT Cipete Rayayaitu = (149 : 250) x 100% = 59,6% dengan kategori **CUKUP**. Secara kontinum dapat digambarkan seperti berikut



Sedangkan, berdasarkan penelitian pada area MRT Haji Nawi, pengendara yang melewati area pada MRT Haji Nawi menggunakan kecepatan yang rendah karena kondisi jalan yang sempit, namun tidak adanya kaca cembung pada persimpangan membuat pengendara kesusahan melihat kondisi jalan didepannya sehingga berpotensi menimbulkan konflik



Gambar 4. 26 Grafik Hasil Kuisioner Responden Terhadap Defensive Behaviour Di Area MRT Haji Nawi
Sumber : Hasil Survei, 2020

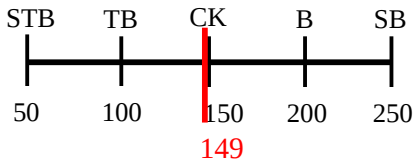
Hasil responden menunjukan bahwa sebanyak 29 orang atau 58% responden menjawab perilaku pengendara *Defensive Behaviour* (berhati-hati) pada Area di MRT Haji Nawi termasuk Cukup, dimana responden merasa perilaku pengendara yang berhati-hati cukup sering terjadi atau cukup waspada setelah implementasi *Tactical Urbanism*

Berdasarkan hasil wawancara dan pengisian kuisioner terhadap 50 orang yang diambil sebagai sampel, maka jawaban dari responden dapat dihitung

- Untuk 4 orang menjawab SB =4x5 =20
- Untuk 6 orang menjawab B =6x4 =24
- Untuk 29 orang menjawab CK =29x3 =87
- Untuk 7 orang menjawab TB =7x2 =14
- Untuk 4 orang menjawab STB =4x1 =4

TOTAL =149

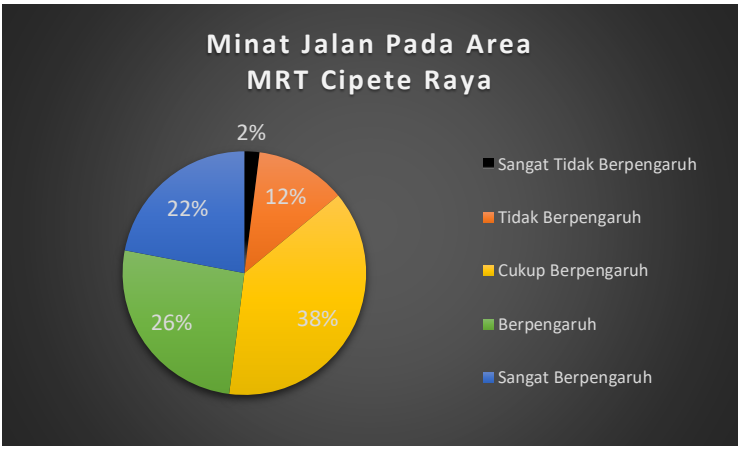
Sehingga berdasarkan data tersebut maka skor perilaku *Defensive Behaviour* (berhati-hati) pada Area di MRT Haji Nawi yaitu = (149 : 250) x 100% = 59,6% dengan kategori **CUKUP**. Secara kontinum dapat digambarkan seperti berikut



G. Pengaruh Minat Jalan

1. Area pada MRT Cipete Raya

Kondisi jalan yang walkable dan menjangkau stasiun Area di MRT Cipete Raya membuat responden merasa terhubung MRT dengan mudah dan meningkatkan kesehatan dan membuat pikiran jadi lebih fresh.

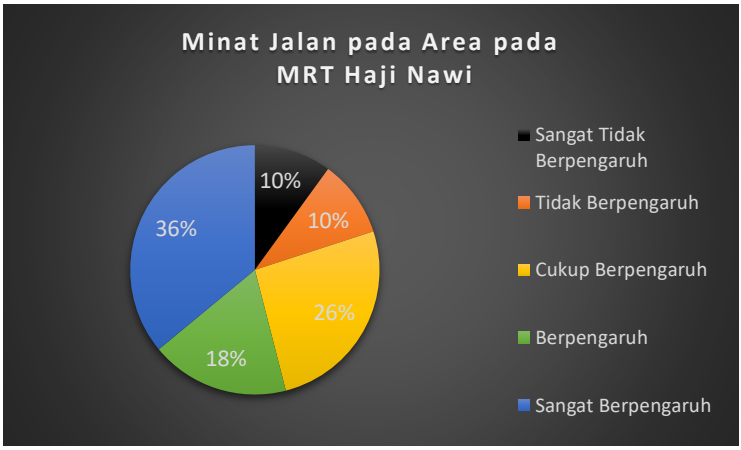


Gambar 4. 27 Grafik Hasil Kuisioner Responden Terhadap Minat Jalan Di Area MRT Cipete Raya
Sumber : Hasil Survei, 2020

Hasil responden menunjukan bahwa mayoritas responden sebanyak 38% menjawab cukup berpengaruh, dilanjutkan dengan 26% menjawab berpengaruh, 22% menjawab sangat berpengaruh, sedangkan terdapat 12% responden menjawab tidak bepengaruh dan 2% menjawab sangat tidak berpengaruh. Dapat disimpulkan bahwa 86% responden telah merasa berpengaruh pada minat jalan, dan 14% merasa belum merasakan pengaruhnya.

2. Area di MRT Haji Nawi

Berdasarkan responden bahwa penempatan wayfinding di jalan-jalan lingkungan membuat pejalan kaki lebih percaya diri berjalan kaki dan menggunakan transportasi publik sehingga berpengaruh pada minat jalan



Gambar 4. 28 Grafik Hasil Kuisioner Responden Terhadap Minat Jalan Di Area MRT Haji Nawi
Sumber : Hasil Survei, 2020

Hasil responden menunjukan bahwa sebanyak 36% responden menjawab minat jalan pada Area di MRT Haji Nawi termasuk Sangat Berpengaruh, 26% menjawab cukup berpengaruh dan 18% Berpengaruh, Sedangkan 10% menjawab tidak berpengaruh dan 10% lainnya menjawab sangat tidak berpengaruh. Dapat disimpulkan bahwa 80% responden merasa adanya implementasi *tactical urbanism* telah mempengaruhi keinginan untuk berjalan kaki menuju stasiun MRT, dan 20% lainnya menjawab belum berpengaruh

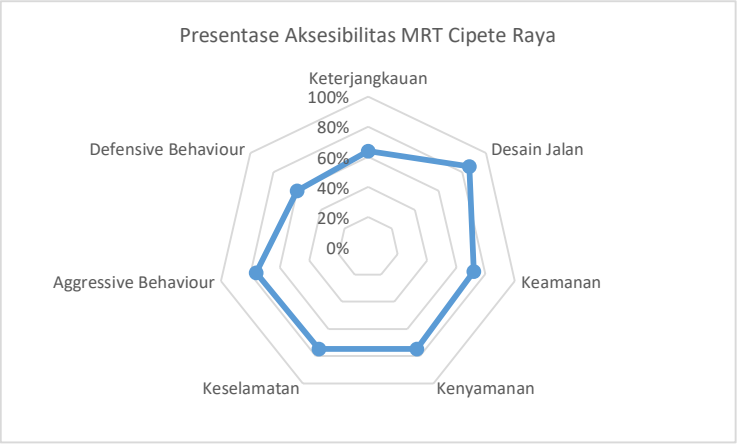
H. Distribusi Skor Jawaban Responden Kawasan MRT Cipete

1. Area di MRT Cipete Raya

   Setelah menghitung skor per-variabel, dapat dilihat presentase sebagai angka representative tingkat aksesibilitas pada Area di MRT Cipete Raya. Berikut adalah hasil perhitungan dari skala likert untnuk tingkat aksesibilitas pada Area di MRT Cipete Raya

Tabel 4. 9 Distribusi Skor Jawaban Tingkat Aksesibilitas di Area MRT Cipete Raya

No.	Variabel	STB	TB	B	CB	SB	Total	Presentase	Kategori
1	Keterjangkauan	4	18	39	80	20	161	64,4%	B
2	Desain Jalan	1	2	24	52	135	214	85,6%	SB
3	Keamanan	1	4	48	112	15	180	72%	B
4	Kenyamanan	1	8	36	92	50	187	74,8%	B
5	Keselamatan	1	10	27	104	45	187	74,8%	B
6	Aggresive Behaviour	0	8	30	116	35	189	75,6%	B
7	Defensive Behaviour	4	18	75	32	20	149	59,6%	C
RATA-RATA (SKOR TINGKAT AKSESIBILITAS)								**72,4%**	**B**



Gambar 4. 29 Grafik Hasil Kuisioner Responden Terhadap Aksesibilitas Di Area MRT Cipete Raya
Sumber : Hasil Survei, 2020

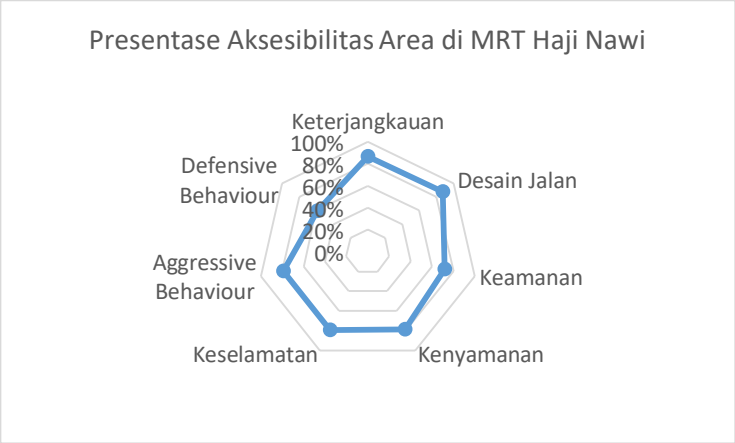
Berdasarkan tabel dan diagram jaring diatas, dapat disimpulkan bahwa variabel yang termasuk pada kategori ”Sangat Baik” ada pada Desain Jalan sebesar 85,6%, variable yang termasuk pada kategori “Baik” dari yang paling besar ada pada Aggressive Behaviour sebesar 75,6%, Kenyamanan dan Keselamatan dengan skor yang sama sebesar 74,8%, dan Keamanan sebesar 72%, untuk kategori yang memiliki nilai paling kecil berada pada kategori “Cukup” yaitu Defensive Behaviour sebesar 59,6%. Sehingga secara keseluruhan, jika semua skor dirata-rata menghasilkan skor tingkat aksesibilitas pada Area di MRT Cipete Raya sebesar 72,4% pada kategori **BAIK** dimana tidak ada variabel aksesibilitas di Area di MRT Cipete Raya yang buruk.

2. Area di MRT Haji Nawi
   Setelah menghitung skor per-variabel, dapat dilihat presentase sebagai angka representative tingkat aksesibilitas pada Area di MRT Cipete Raya dan MRT Cipete Haji Nawi. Berikut adalah hasil perhitungan

dari skala likert untnuk tingkat aksesibilitas pada Area di MRT Haji Nawi

Tabel 4. 10 Distribusi Skor Jawaban Tingkat Aksesibilitas di Area MRT Haji Nawi

No.	Variabel	STB	TB	B	CB	SB	TOTAL	Presentase	Kategori
1	Keterjangkauan	1	2	24	44	145	216	86,4%	SB
2	Desain Jalan	0	4	12	72	130	218	87,2%	SB
3	Keamanan	1	8	51	80	40	180	72%	B
4	Kenyamanan	1	4	24	112	55	196	78,4%	B
5	Keselamatan	0	0	42	96	60	198	79,0%	B
6	AggressiveBehaviour	0	2	42	80	75	199	79,0%	B
7	Defensive Behaviour	4	14	87	24	20	149	59,0%	C
RATA-RATA (SKOR TINGKAT AKSESIBILITAS)								**77,29%**	**B**



Gambar 4. 30 Grafik Hasil Kuisioner Responden Terhadap Aksesibilitas Di Area MRT Haji Nawi

Sumber : Hasil Survei, 2020

Berdasarkan tabel dan diagram jaring diatas, dapat disimpulkan bahwa variabel yang termasuk pada kategori ”Sangat Baik” ada pada Desain Jalan sebesar 87,2% dan Keterjangkauan sebesar 86,4%, Sedangkan pada kategori “Baik” dari urutan yang paling tinggi yaitu Aggressive Behaviour dan Keselamatan yang memiliki skor yang sama yaitu 79%, Kenyamanan sebesar 78,4%, dan Keamanan sebesar 72%, Sedangkan skor terendah terdapat pada kategori “Cukup” yaitu Defensive Behaviour yaitu sebesar 59%, Sehingga secara keseluruhan, jika semua skor dirata-rata menghasilkan skor tingkat aksesibilitas pada Area di MRT Cipete Raya sebesar 77,29% pada kategori **BAIK** dimana tidak ada variabel aksesibilitas di Area MRT Haji Nawi yang buruk

4.3 Pengaruh *Tactical Urbanism* Terhadap Aksesibilitas pada Kawasan MRT Cipete Jakarta

Sasaran ini menguraikan hasil analisis dari kuisioner responden mengenai tingkat aksesibilitas dan tingkat pengaruh *tactical urbanism*. Pengaruh *tactical urbanism* diambil dari karakteristik *tactical urbanism* yang paling penting berdasarkan responden pada kawasan MRT Cipete Raya yaitu adalah Elemen, Dampak, dan Partisipasi. Maka 3 variabel yang paling penting tersebut diambil untuk diliat pengaruh nya terhadap aksesibilitas pada Kawasan MRT Cipete. Analisis untuk melihat pengaruh menggunakan SPSS 24.0 *for windows* dengan analisis korelasi rank spearman. Berikut adalah tahap analisis pengaruh *tactical urbanism* terhadap aksesibilitas

4.3.1 Skoring Variabel

1. Variabel Aksesibilitas

Jawaban-jawaban yang diperoleh dari kuesioner ditotal sesuai dengan hasil masing-masing variabel yang berjumlah 7 variabel kemudian diberi skor sesuai dengan skala sebagai berikut:

Nilai maksimal : 35
Nilai minimal : 7
Interval kelas : 28/5 = 5,6

Besarnya masing-masing variabel ditentukan dengan cara memberi skor terhadap variabel-variabel yang akan dinilai. Skor tersebut dianalisis dengan menggunakan uji korelasi peringkat Spearman untuk mengetahui ada tidaknya hubungan antara variable aksesibilitas dengan variabel pengaruh *tactical urbanism*

Tabel 4. 11 Skoring Aksesibilitas

Interval	Skor	Aksesibilitas
7-12	1	Sangat Buruk
13-18	2	Buruk
19-24	3	Cukup Baik
25-30	4	Baik
31-35	5	Sangat Baik

2. Variabel Pengaruh *Tactical Urbanism*

Jawaban-jawaban yang diperoleh dari kuesioner dijumlah sesuai dengan hasil masing-masing variabel yang berjumlah 6 variabel kemudian diberi skor sesuai dengan skala sebagai berikut:

Nilai maksimal : 30
Nilai minimal : 5
Interval kelas : 25/5 = 5

Besarnya masing-masing variabel ditentukan dengan cara memberi skor terhadap variabel-variabel yang akan dinilai. Skor tersebut dianalisis dengan menggunakan uji korelasi peringkat Spearman

untuk mengetahui ada tidaknya hubungan antara aksesibilitas dengan variabel pengaruh *tactical urbanism*

Tabel 4. 12 Skoring Aksesibilitas

Interval	Skor	Aksesibilitas
6-10	1	Sangat Tidak Bepengaruh
11-15	2	Tidak Berpengaruh
16-21	3	Cukup Berpengaruh
22-25	4	Berpengaruh
26-30	5	Sangat Berpengaruh

4.3.2 Pengujian Hipotesis

Hubungan antara aksesibilitas dan pengaruh *tactical urbanism* dianalisis dengan menggunakan uji korelasi peringkat spearman dengan tahap-tahap sebagai berikut

1. Menentukan hipotesis dengan uji satu sisi, dimana:
   Ho : $\rho = 0$, Tidak ada hubungan antara aksesibilitas dengan pengaruh variabel *tactical urbanism*
   Ha : $\rho < 0$, Terdapat hubungan antara aksesibilitas dengan pengaruh variabel *tactical urbanism*

2. Menentukan kriteria pengambilan keputusan dengan membandingkan

   Nilai thitung > nilai ttabel maka Ho ditolak.
   Nilai thitung < nilai ttabel maka Ho diterima

Dalam menentukan thitungdigunakan uji satu sisi Jika Sig. (2-tailed) ≤ α maka Ho ditolak digunakan uji Jika Sig. (2-tailed) > α maka Ha diterima.

4.3.3 Uji Korelasi Peringkat Spearman

Pengujian korelasi peringkat Spearman yang diolah dengan menggunakan SPSS 24.0 for Windows. Ukuran korelasi yang digunakan dalam penelitian ini adalah mengacu pada ukuran korelasi menurut Young (dalam Departemen Biostatistik FKM UI, 2009: 37) sebagai berikut:

- 0,70 – 1,00 (baik plus atau minus) menunjukkan derajat asosiasi yang tinggi.
- 0,40 – < 0,70 (baik plus atau minus) menunjukkan hubungan yang substansial.
- 0,20 – < 0,40 (baik plus atau minus) menunjukkan adanya korelasi yang rendah.
- < 0,20 (baik plus atau minus) berarti dapat diabaikan

4.3.3.1 Hasil Korelasi Rank Spearman antara Aksesibilitas dan Pengaruh Elemen *Tactical Urbanism*

Tabel 4. 13 Hasil Uji Korelasi Rank Spearman Aksesibilitas dan Pengaruh Elemen Area MRT Cipete Raya

Correlations

			askesibilitas	pengaruh_elemen
Spearman's rho	askesibilitas	Correlation Coefficient	1.000	.545**
		Sig. (2-tailed)	.	.000
		N	50	50
	pengaruh_elemen	Correlation Coefficient	.545**	1.000
		Sig. (2-tailed)	.000	.
		N	50	50

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

Sumber: Hasil Analisis SPSS, 2020

Dari hasil pengolahan data SPSS 24.0 *for windows* diperolah persamaan, Hal ini berarti untuk N=50 dan tingkat signifikansi (α=5%) maka dari tabel R tabel yaitu 0,279. Nilai korelasi Spearman's antara aksesibilitas dengan pengaruh elemen sebesar 0,545 yang berarti nilai korelasi 0,545 > r tabel sebesar 0,279 sehingga dapat dinyatakan bahwa kedua variable berhubungan dengan tingkat hubungan korelasi sedang, Hal ini berarti terdapat **hubungan yang substansial** antara aksesibilitas dan pengaruh elemen *tactical urbanism* di area MRT Cipete Raya . Tingkat signifikasi sebesar 0,000 ≤ α, maka Ho ditolak yang berarti ada hubungan yang signifikan pada taraf nyata 0,01

Tabel 4. 14 Hasil Uji Korelasi Rank Spearman Aksesibilitas dan Pengaruh Elemen Area MRT Haji Nawi

Correlations

			askesibilitas	pengaruh_elemen
Spearman's rho	askesibilitas	Correlation Coefficient	1.000	.488**
		Sig. (2-tailed)	.	.000
		N	50	50
	pengaruh_elemen	Correlation Coefficient	.488**	1.000
		Sig. (2-tailed)	.000	.
		N	50	50

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

Sumber: Hasil Analisis SPSS, 2020

Nilai korelasi Spearman's antara aksesibilitas dengan pengaruh elemen sebesar 0,488 yang berarti nilai korelasi 0,488 > r tabel sebesar 0,279 sehingga dapat dinyatakan bahwa kedua variabel berhubungan dengan tingkat hubungan korelasi sedang, Hal ini berarti terdapat **hubungan yang substansial** antara aksesibilitas dan pengaruh elemen *tactical urbanism* di area MRT Haji Nawi. Tingkat signifikasi sebesar 0,000 ≤ α, maka Ho ditolak yang berarti ada hubungan yang signifikan pada taraf nyata 0,01

4.3.2.2 Hasil Korelasi Rank Spearman antara Aksesibilitas dan Pengaruh Dampak *Tactical Urbanism*

Tabel 4. 15 Hasil Uji Korelasi Rank Spearman Aksesibilitas dan Pengaruh Dampak Tactical Urbanism Area MRT Cipete Raya

Correlations

			askesibilitas	pengaruh_dampak
Spearman's rho	askesibilitas	Correlation Coefficient	1.000	.347*
		Sig. (2-tailed)	.	.013
		N	50	50
	pengaruh_dampak	Correlation Coefficient	.347*	1.000
		Sig. (2-tailed)	.013	.
		N	50	50

*. Correlation is significant at the 0.05 level (2-tailed).

Sumber: Hasil Analisis SPSS, 2020

Nilai korelasi Spearman's antara aksesibilitas dengan pengaruh elemen sebesar 0,347 yang berarti nilai korelasi 0,347 > r tabel sebesar 0,279 sehingga dapat dinyatakan bahwa aksesibilitas dan pengaruh dampak tactical urbanism di area MRT Cipete Raya mempunyai tingkat **hubungan pada korelasi rendah**. Tingkat signifikasi sebesar 0,000 $\leq \alpha$, maka Ho ditolak yang berarti ada hubungan yang signifikan pada taraf nyata 0,01

Tabel 4. 16 Hasil Uji Korelasi Rank Spearman Aksesibilitas dan Pengaruh Dampak Tactical Urbanism Area MRT Haji Nawi

Correlations

			askesibilitas	pengaruh_dampak
Spearman's rho	askesibilitas	Correlation Coefficient	1.000	.316*
		Sig. (2-tailed)	.	.025
		N	50	50
	pengaruh_dampak	Correlation Coefficient	.316*	1.000
		Sig. (2-tailed)	.025	.
		N	50	50

*. Correlation is significant at the 0.05 level (2-tailed).

Sumber: Hasil Analisis SPSS, 2020

Nilai korelasi Spearman's antara aksesibilitas dengan pengaruh dampak pada area MRT Haji Nawi sebesar 0,316 yang berarti nilai korelasi 0,316 > r tabel sebesar 0,279 sehingga dapat dinyatakan bahwa aksesibilitas dan pengaruh dampak *tactical urbanism* di area MRT Cipete Raya mempunyai tingkat **hubungan pada korelasi rendah**. Tingkat signifikasi sebesar 0,000 $\leq \alpha$, maka Ho ditolak yang berarti ada hubungan yang signifikan pada taraf nyata 0,01

4.3.3.3 Hasil Korelasi Rank Spearman antara Aksesibilitas dan Pengaruh Partisipasi Masyarakat

Tabel 4. 17 Hasil Uji Korelasi Rank Spearman Aksesibilitas dan Pengaruh Partisipasi Masyarakat di Area MRT Cipete Raya

Correlations

			askesibilitas	pengaruh_partisipasi
Spearman's rho	askesibilitas	Correlation Coefficient	1.000	.422**
		Sig. (2-tailed)	.	.002
		N	50	50
	pengaruh_partisipasi	Correlation Coefficient	.422**	1.000
		Sig. (2-tailed)	.002	.
		N	50	50

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

Sumber: Hasil Analisis SPSS, 2020

Nilai korelasi Spearman's antara aksesibilitas dengan pengaruh partisipasi di area MRT Cipete Raya sebesar 0,422 yang berarti nilai korelasi 0,422 > r tabel sebesar 0,279 sehingga dapat dinyatakan bahwa aksesibilitas dan pengaruh partisipasi masyarakat *tactical urbanism* di area MRT Cipete Raya mempunyai tingkat **hubungan yang substansial** atau korelasi sedang. Tingkat signifikasi sebesar 0,000 ≤ α, maka Ho ditolak yang berarti ada hubungan yang signifikan pada taraf nyata 0,01

Tabel 4. 18 Hasil Uji Korelasi Rank Spearman Aksesibilitas dan Pengaruh Partisipasi Masyarakat di Area MRT Haji Nawi

Spearman's rho	askesibilitas	Correlation Coefficient	1.000	.440**
		Sig. (2-tailed)	.	.001
		N	50	50
	pengaruh_partisipasi	Correlation Coefficient	.440**	1.000
		Sig. (2-tailed)	.001	.
		N	50	50

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

Sumber: Hasil Analisis SPSS, 2020

Nilai korelasi Spearman's antara aksesibilitas dengan pengaruh partisipasi sebesar 0,440 yang berarti nilai korelasi 0,440 > r tabel sebesar 0,279 sehingga dapat dinyatakan bahwa aksesibilitas dan pengaruh partisipasi tactical urbanism di area MRT Haji Nawi mempunyai **tingkat hubungan yang substansial** atau korelasi sedang. Tingkat signifikasi sebesar 0,000 $\leq \alpha$, maka Ho ditolak yang berarti ada hubungan yang signifikan pada taraf nyata 0,01

Berdasarkan hasil dari analisis korelasi spearman dapat disimpulkan dengan tabel berikut ini

Tabel 4. 19 Intepretasi Korelasi MRT Cipete Raya

Variabel	Nilai Korelasi	Hubungan	Intepretasi
Aksesibilitas dan elemen	0,545	Sedang	Adanya hubungan yang substansial antar aksesibilitas dan elemen, responden merasa adanya perubahan suasana saat berjalan kaki jadi lebih bersemangat, dan peningkatan keamanan jalan karena ada pembatas pejalan kaki dan kendaraan
Aksesibilitas dan Dampak	0,347	Rendah	Adanya tingkat korelasi yang rendah antar aksesibilitas dan dampak karena adanya pembagian ruang jalan berdampak pada

Variabel	Nilai Korelasi	Hubungan	Intepretasi
			pengguna jalan khususnya pada jam sibuk, namun selain jam sibuk pengguna jalan terkadang tidak menggunakan marka tersebut
Aksesibilitas dan Partisipasi	0,422	Sedang	Adanya hubungan yang substansial karena terdapat perwakilan warga di MRT Cipete Raya yang ikut andil dalam perumusan desain elemen sampai hari H implementasi

Tabel 4. 20 Intepretasi Korelasi MRT Haji Nawi

Variabel	Nilai Korelasi	Tingkat Korelasi	Intepretasi
Aksesibilitas dan elemen	0,488	Sedang	Adanya hubungan yang substansial antar aksesibilitas dan elemen karena mempermudah pejalan kaki melalui jalan tersebut dengan adanya petunjuk arah, Namun menurut responden terdapat

Variabel	Nilai Korelasi	Tingkat Korelasi	Intepretasi
			kekurangan pada pengecatan pada tembok yang terlihat sepi, , dan perlunya perbaikan penerangan karena kondisi jalan yang padam
Aksesibilitas dan Dampak	0,316	Rendah	Adanya tingkat korelasi yang rendah antara aksesibilitas dan dampak karena beberapa warga masih merasakan kurangnya dampak karena menilai bahwa ada cat yang licin dan membuat pengendara terjatuh
Aksesibilitas dan Partisipasi	0,440	Sedang	Adanya hubungan yang substansial antara aksesibilitas dan partisipasi karena adanya kolaborasi dari warga, pemerintah, swasta, dan akademisi dalam implementasi pengecatan jalan dan dinding

Dari hasil analisis korelasi rank spearman yang telah dilakukan antara tingkat aksesibilitas dan tingkat pengaruh *tactical urbanism* pada Kawasan MRT Cipete dapat disimpulkan bahwa:

- Variabel-variabel aksesibilitas memiliki hubungan korelasi dengan variabel elemen, dampak, dan partisipasi pada *tactical urbanism*.
- Variabel *tactical urbanism* memiliki hubungan yang positif dengan variabel aksesibilitas, yang berarti bahwa jika tactical urbanism ditingkatkan maka tingkat aksesibilitas juga meningkat
- Hasil korelasi antara aksesibilitas dengan *tactical urbanism* pada area MRT Cipete Raya secara berurut dari yang memiliki nilai tinggi yaitu Elemen (Korelasi Sedang), Partisipasi (Korelasi Sedang), Dampak (Korelasi Rendah)
- Hasil korelasi antara aksesibilitas dengan *tactical urbanism* pada area MRT Haji Nawi secara berurut dari yang memiliki nilai tinggi yaitu Elemen (Korelasi Sedang), Partisipasi (Korelasi Sedang), Dampak (Korelasi Rendah)

BAB V
PENUTUP

5.1 Kesimpulan

Impelementasi *tactical urbanism* yang menggunakan biaya rendah dengan dampak yang panjang yang melibatkan partisipasi masyarakakat merupakan metode yang tergolong baru karena baru diprakarsai oleh ITDP juni 2019 pada kawasan MRT Cipete. Metode tactical urbanism ini sejalan dengan tujuan program DKI Jakarta tahun 2017-2022 yang menggunakan konsep City 4.0 dimana pemerintah berkolaborasi dengan elemen masyarakat dalam membangun dan menyelesaikan berbagai permasalahan kota.

Hal yang diteliti dalam studi ini adalah melihat seberapa besar pengaruh tactical urbanism terhadap aksesibilitas dilihat dari persepsi dan perilaku pengguna jalan pada kawasan MRT Cipete. Dengan begitu dari hasil tersebut dapat diketahui pengembangan apa saja yang harus dilakukan untuk impelementasi *tactical urbanism* yang akan dilanjutkan kedepan. Berikut adalah kesimpulan dari hasil analisis dan pembahasan yang telah dilakukan

1. Bentuk *tactical urbanism* yang diimplementasikan pada kawasan MRT Cipete terdiri dari perbaruan blok, perbaikan jalan, katalis visual, dan *urban games* dengan karakteristik *tactical urbanism* pada kawasan MRT Cipete yaitu:

a. Tujuan (*Specializing*) yaitu memilki intervensi keberlanjutan yang terfokus pada tujuan ekologis yaitu membentuk lingkungan yang ramah pejalankaki, tidak ada tujuan sosial dan ekonomi
b. Tindak Lanjut (*Following-Up*) yaitu bentuk Intervensi permanen bukan sementara karena didukung dengan proses pengerjaan yang lama dan kolaborasi banyak pihak demi meningkatkan aksesibilitas pada kawasan MRT untuk menunjang penggunaan MRT
c. Elemen (*Adding*) yaitu terdapat elemen yang terimplementasi pada kawasan MRT Cipete untuk mendukung aksesibilitas berupa marka, signage, akses pejalan kaki dan sepeda, *speed hump & zebra cross*, serta pencahayaan.
d. Dampak (*Settling*) dari *tactical urbanism* memiliki dampak pada jangka waktu yang panjang. Dampak dari impelementasi tactical urbanism karena impelementasi tersebut sebagai penunjang trasnportasi umum yaitu MRT melalui peningkatan aksesibilitas
e. Partisipasi Masyarakat (*Claiming*) yaitu implementasi *tactical urbanism* muncul dari permasalahan masyarakat pada kawasan MRT Cipete dan terdapat keterlibatan masyarakat dalam hal kontribusi pemikiran dan kontribusi

tenaga dari mulai proses desain sampai kerja bakti implementasi pada hari H.

f. Pemantauan (*Monitoring*) dilakukan oleh pihak pemerintah, MRT, dan ITDP pada sebelum dan sesudah impelementasi dan evaluasi program dilakukan oleh ITDP

g. Kerjasama Stakeholder (*Merging*) yaitu terdapat kerjasama antar stakeholder mulai dari pemerintah, swasta, NGO, dan masyarakat

Karakteristik *tactical urbanism* di kawasan MRT Cipete yang paling berpengaruh menurut responden pengguna jalan pada kawasan MRT Cipete yaitu Elemen, Dampak, dan Partisipasi.

2. Tingkat aksesibilitas berdasarkan *walkability* pada area MRT Cipete Raya berdasarkan persepsi responden memiliki nilai yang paling baik pada desain jalan dengan kategori sangat baik, sedangkan untuk variable *Aggressive Behaviour*, keselamatan, kenyamanan, keamanan, dan keterjangkauan pada kategori baik, dan *defensive behavior* atau perilaku pengendara yang berhati-hati pada kategori cukup, dengan skor agregat tingkat aksesibilitas kawasan MRT Cipete Raya sebesar 72,4 dengan kategori BAIK, Sedangkan untuk area MRT Haji Nawi nilai variable yang paling baik terdapat pada desain jalan dan keterjangkauan, sedangkan untuk variabel *aggressive behavior*,keselamatan, kenyamanan, keamanan memiliki kategori

BAIK, dan variabel *defensive behavior* pada kategori CUKUP dengan skor agregat tingkat aksesibilitas area MRT Haji Nawi sebesar 77,29 dalam katergori BAIK. Sehingga dapat disimpulkan bahwa tingkat aksesibilitas pada kawasan MRT Cipete Raya berdasarkan persepsi pengguna jalan dalam hal *walkability* nya keduanya memiliki nilai yang baik dengan adanya impelementasi *tactical urbanism*, pada kedua area perlu dikembangkan elemen yang mendukung untuk pengendara agar lebih berhati-hati. Berdasarkan responden pada area MRT Cipete Raya berpendapat bahwa dengan adanya implementasi *tactical urbanism* 86% responden merasa berpengaruh pada minat jalan menuju MRT, sedangkan pada area MRT Haji Nawi sebesar 80% responden merasa berpengaruh pada minat jalan menuju MRT.

3. Berdasarkan analisis korelasi spearman, Impelentasi *tactical urbanism* pada kawasan MRT Cipete memiliki pengaruh pada tingkat aksesibilitas. Variabel aksesibilitas memiliki hubungan korelasi yang positif dengan variabel karakteristik *tactical urbanism* yang paling berpengaruh yaitu elemen, dampak, dan partisipasi masyarakat yang berarti jika *tactical urbanism* ditingkatkan akan meningkatkan pula tingkat aksesibilitas. Hasil korelasi antara aksesibilitas dengan tactical urbanism pada area MRT Cipete Raya dan area MRT Haji Nawi memiliki nilai korelasi yang hampir sama tiap variabelnya yang telah dihitung, secara berurut dari yang memiliki nilai tinggi yaitu variabel

elemen dengan korelasi sedang, variabel partisipasi dengan korelasi sedang, dan variabel dampak dengan korelasi rendah, Sedangkan hasil korelasi antara aksesibilitas dengan tactical urbanism pada area MRT Haji Nawi secara berurut dari yang memiliki nilai tinggi yaitu variabel elemen dengan korelasi sedang, variabel partisipasi dengan korelasi sedang, dan variabel dampak dengan korelasi rendah. Dengan begitu, dapat disimpulkan bahwa terhadapat hubungan korelasi antar *tactical urbanism* dan aksesibilitas meskipun belum menujukan hubungan korelasi yang tinggi namun dengan adanya *tactical urbanism* terbukti berpengaruh pada aksesibilitas pada Kawasan MRT Cipete Jakarta

5.2 Rekomendasi

1. Hasil dari penelitian terkait *tactical urbanism* dapat diterapkan ke stakeholder terkait agar persepsi aksesibilitas masyarakat meningkat khususnya di kawasan MRT Cipete Jakarta
2. Metode *Tactical urbanism* dapat menjadi upaya dalam mendukung program pemerintah dalam mencapai tujuan City 4.0 yaitu pemerintah sebagai creator dan warga sebagai co-kreator, sehingga penelitian ini dapat menjadi masukan kepada pemerintah untuk mengatasi permasalahan kota
3. Peningkatan aksesibilitas sangat dibutuhkan pada wilayah sekitaran titik transit transportasi umum, oleh Karena itu hasil

penelitian ini dapat dijadikan pertimbangan atau rujukan dalam meningkatkan kualitas infrastruktur pengguna jalan dengan desain ramah lingkungan pejalan kaki

4. Diperlukan studi lanjutan maupun perbandingan pada lokasi lain mengenai tingkat walkability dan tingkat kepuasan pengguna terhadap implementasi *tactical urbanism*

DAFTAR PUSTAKA

Abuzar Y, Abdul W.[2015]. Measuring and Evaluating Urban Walkability through Walkabiity Indexes : A Case of Murree, National University of Sciences and Technology

Al Sayed, A. T., Hillier, B., Iida, S., & Penn, A. (2014 (4th Edition)). Space Syntax Methodology. London: Bartlett School od Architecture, UCL.

Alyani, S. and Herlily, .. (2019). The Sense of Place in Community Participation Through Tactical Urbanism in Bundaran HI, Jakarta. *CSID Journal of Infrastructure Development*, 2(1), p.40.

Ashadi, Houtrina, R., & Setiawan, N. (2012). Analisa Pengaruh Elemen-Elemen Pelengkap Jalur Pedestrian Terhadap Kenyamanan Pejalan Kaki Studi Kasus: Pedestrian Orchard Road Singapura. Nalars Volume 11 No 1, 77-90. Associates

Banister, D (2008) The sustainable mobility paradigm. Transport Policy, Vol. 15, pp. 73-80

Courage, C. (2013). The Global Phenomenon of Tactical Urbanism Asian Indicator of New Forms of Citizenship. Engage Journal, pp. 88-97.

Elrahman, A.S. (2015). Tactical Urbanism : A pop-up Local Change for Cairo's built environment, Urban Planning and Architecture Design for Sustainable Development (UPADSD)

Fabian, L. and Samson, K. (2015). Claiming participation – a comparative analysis of DIY urbanism in Denmark. *Journal of Urbanism: International Research on Placemaking and Urban Sustainability*, 9(2), pp.166-184.

Finn, D. (2014). DIY urbanism: implications for cities. *Journal of Urbanism: International Research on Placemaking and Urban Sustainability*, 7(4), pp.381-398.

Garcia, A., and D. Wall. 2019. Fast-Tracked: A Tactical Transit Study. Pre-publication draft of TCRP Research Report 207. Transportation Research Board, Washington, D.C

Institute for Transportation and Development Policy. (2019). *Tactical Urbanism For Pedestrian Rights in Mexico City*. [online] Available at: https://www.itdp.org/2015/02/18/tactical-urbanism-for-pedestrian-rights-in-mexico-city/ [Accessed 21 Nov. 2019].

ITDP.in. (2019). *Tactical Urbanism Archives* -. [online] Available at: https://www.itdp.in/tag/tactical-urbanism/ [Accessed 21 Nov. 2019].

L. Pfeifer. "The Planner's Guide to Tactical Urbanism." Montreal, 2013. Available

Lydon, M., Garcia, A., Duany, A., 2015. Tactical Urbanism: Short Term Action for Long Term Change. Island Press.

Newurbanism.org. (2019). *New Urbanism*. [online] Available at: http://newurbanism.org/ [Accessed 21 Nov. 2019].

Purnomo, A., & Setiawan, M. F. (2016). TINGKAT KENYAMANAN JALUR PEDESTRIAN DI KAWASAN SIMPANG LIMA KOTA SEMARANG BERDASARKAN PERSEPSI PENGGUNA. Jurnal Teknik Sipil dan Perencanaan, 131-138.

Shackelford, K. (2014, Feb.). Tactical Urbanism: A Movement on the Rise. Retrieved from www.peoriamagazines.com: http://www.peoriamagazines.com/ibi/2014/feb/tactical-urbanism

Silva, P., 2016. Tactical Urbanism: Towards an Evolutionary Cities' Approach?. Environment And Planning B: Planning And Design, 43(6), 1040-1051.

Spataro, D. (2015) . Against a de-politicized DIY urbanism: Food Not Bombs and the struggle over public space. Journal of Urbanism: International Research on Placemaking And Urban Sustainability, 9(2), 185-201.

Talen, E., 2015. Do-it-yourself urbanism: A history. Journal of Planning History, 14(2), 135148

LAMPIRAN

DESAIN SURVEI

No	Sasaran	Indikator	Variabel	Sumber Data	Teknik Pengumpulan Data	Teknik Analisis Data	Output
1.	Identifikasi karakteristik *tactical urbanism* di kawasan MRT Cipete Jakarta	*Tactical Urbanism*	*Specialising*	PT. MRT Jakarta, ITDP, Masyarakat setempat dan pengguna jalan di sekitar wilayah studi	• Observasi • Wawancara • Survei Sekunder	• Deskriptif Kualitatif • *Content Analysis*	Karakteristik *tactical urbanism* di kawasan MRT Cipete
			Following-up				
			Adding				
			Settling				
			Claiming				
			Monitoring				
			Merging				

2.	Menganalisi tingkat aksesibilitas di kawasan MRT CIpete Jakarta	Aksesibilitas	*Walkability*	PT. MRT Jakarta, Masyarakat Setempat, pengguna jalan di sekitar wilayah studi	• Observasi • Kuisioner • Survei Sekunder	• Deskriptif Kuantitatif	Tingkat aksesibilitas di kawasan MRT Cipete
3.	Menganalisis pengaruh tactical urbanism terhadap aksesibilitas di kawasan MRT Cipete	Korelasi antar variabel	Variabel dari sasaran 1 dan sasaran 2	Masyarakat Setempat dan pengguna jalan di sekitar wilayah studi	• Observasi • Kuisioner	• Analisa Korelasi • Deskriptif Kualitatif	Pengaruh *tactical urbanism* terhadap aksesibilitas di kawasan MRT Cipete

LAMPIRAN A : ANALISIS STAKEHOLDER

Tabel A.1 *Skoring* Analisis Stakeholder

No	Stakeholder	Pengaruh Stakeholder	Dampak program	Tingkat Kepentingan	Tingkat Pengaruh
1	PT. MRT Jakarta	Sebagai penyelenggara, pemberi dana, perencanaan, pendampingan, serta pengawasan terhadap program peningkatan aksesibilitas pada kawasan MRT	+	4	5
2	ITDP (*Institute for Transportation and Development Policy*)	Sebagai penyelenggara, perencanaan, pendampingan, serta pengawasan terhadap program aksesibilitas dan *tactical urbanism* pada kawasan MRT	+	5	5
3	Dinas Pekerjaan Umum Bina Warga	Sebagai dukungn pelaksanaan terhadap program aksesibilitas	+	3	4

	Provinsi DKI Jakarta	dan tactical urbanism pada kawasan MRT Cipete			
4	Tokoh Masyarakat	Sebagai pihak yang terlibat langsung dalam perencanaan dan pelaksanaan program aksesibilitas dan *tactical urbanism* pada kawasan MRT Cipete	+	4	4

Keterangan :

1 = Sangat lemah
2 = Lemah
3 = Rata-rata
4 = Kuat
5 = Sangat kuat

Tabel A.1 Identifikasi Stakeholder menurut Kepentingan dan Pengaruh

		Pengaruh				
		1	2	3	4	5
Kepentingan	1					
	2					
	3				D	
	4				C	A
	5					B

Stakeholders :

A. PT. MRT Jakarta
B. ITDP (*Institute for Transportation and Development Policy*)
C. Dinas Pekerjaan Umum Bina Marga Provinsi DKI Jakarta
D. Tokoh Masyarakat

“halaman ini sengaja dikosongkan”

LAMPIRAN B : FORM OBSERVASI KARAKTERISTIK TACTICAL URBANISM DI KAWASAN MRT CIPETE

DEPARTEMEN PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA

FAKULTAS ARSITEKTUR DESAIN DAN PERENCANAAN

INSTITUT TEKNOLOGI SEPULUH NOPEMBER

LEMBAR OBSERVASI PENELITIAN

"Pengaruh *Tactical Urbanism* Terhadap Aksesibilitas di Kawasan MRT Cipete Jakarta"

Tujuan Penelitian

Tujuan dilakukannya observasi ini adalah untuk mergidentifikasikan karakteristik karakteristik *tactical urbanism* di kawasan MRT Cipete

Form observasi dilakukan untuk mendata bentuk karakteristik *tactitcal urbanism* yang terdapat pada kawasan tersebut. Objek observasi merupakan 4 segmen jalan yang berada di kawasan MRT Cipete yang memiliki implementasi bentuk dari *tactical urbanism* yang khususnya berada di kelurahan gandaria selatan, kecamatan cilandak, Jakarta selatan. Observasi dilakukan dengan cara mengamati kondisi wilayah dan dilakukan *checklist* (V) untuk karakteristik yang ada pada wilayah studi

“halaman ini sengaja dikosongkan”

No	Aspek	Parameter	Checklist		Deskripsi
			Ada	Tidak	
1.	Intervensi terkait keberlanjutan	Tujuan Ekologis			
		Tujuan Ekologis dan Sosial/Ekonomi			
		Tujuan Ekologis, Sosial, dan Ekonomi			
2.	Perbaruan dari impelementasi terdahulu	Intervensi Sementara			
		Intervensi Permanen			
3.	Elemen Tactical Urbanism yang meningkatkan kualitas lingkungan	Marka			
		Signage			
		Akses pejalan kaki dan sepeda			

		Speed Hump & Zebra Cross			
		Pencahayaan			
4.	Intervensi jangka pendek, dampak jangka panjang	Dampak jangka pendek			
		Dampak janga menengan			
		Dampak jangka panjang			
5.	Partisipasi masyarakat	Kontribusi Pemikiran			
		Kontribusi Tenaga			
		Kontribusi Dana			

		Kontribusi Sarana			
6.	Pemantauan pihak formal	Pemerintah			
		Swasta			
		NGO			
7.	Kerjasama antar stakeholder	Pemerintah			
		Swasta			
		NGO			
		Masyarakat			

Sumber : Peneliti, 2019

“halaman ini sengaja dikosongkan”

LAMPIRAN C : KERANGKA WAWANCARA
(*In depth Interview*) Stakeholder

DEPARTEMEN PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA

FAKULTAS ARSITEKTUR DESAIN DAN PERENCANAAN

INSTITUT TEKNOLOGI SEPULUH NOPEMBER

Lampiran ini berfungsi sebagai *guideline*/ pedoman dalam proses *in depth interview* secara semiterstruktur dengan stakeholder yang telah ditentukan.

1. Pengenalan

- Pertama-tama, pengenalan oleh pewawancara terkait identitas berupa nama, asal instansi, dan maksud tujuan untuk melakukan wawancara.
- Pewawancara melanjutkan penjelasan terkait judul penelitian yang akan dibawa, yaitu "Pengaruh Tactical Urbanism Terhadap Aksesibilitas Pada Kawasan MRT Cipete Jakarta"
- Pewawancara memberikan pengantar terkait pendekatan Tactical Urbanism kepada informan.

2. Identitas Informan

- Pewawancara menanyakan identitas informan berupa nama, umur, pekerjaan/posisi

3. Pertanyaan semi-terstruktur terkait tactical urbanism

- Awal mula proyek jalan Jakarta menggunakan tactical urbanism
- Latar belakang menggunakan metode tactical urbanism

- Alasan pemilihan lokasi pada kawasan MRT Cipete Jakarta
- Permasalahan yang dihadapi dalam melaksanakan metode tactical urbanism
- Fokusan peningkatan aksesibilitas kedepan

4. **Pertanyaan terkait variabel Penelitian**
    - Apakah tujuan dari metode ini terkait dengan tujuan keberlanjutannya? Apakah ada tujuan ekologis, sosial, ataupun ekonomi?
    - Apakah bentuk intervensi sementara atau permanen? Bagaimana tindak lanjut jika ditetapkan sebagai intervensi permanen?
    - Apa saja bentuk implementasi elemen pada jalan?
    - Apakah penerapan tactical urbanism memiliki peran sebagai perubahan dengan biaya yang rendah dan apa yang dilakukan untuk memberikan dampak ke masyarakat?
    - Apakah ada sebuah tuntutan atau keluhan dari masyarakat sebelum implementasi ini? Setelah impementasi apakah ada *feedback* dari masyarakat?
    - Apakah ada pemantauan dari pihak formal? Bagaimana cara mereka memantau? Jika tidak ada bagaiamana tujuan dari TU ini dapat efektif?
    - Siapa sajakah stakeholder yang terlibat? Apa perannya?
    - Bagaiamana aksesibilitas sebelum dan sesudah implementasi? Apakah ada suatu uji coba sebelum penerapannya?

5. **Pendalaman pertanyaan dari setiap variabel**
   Opsional, tergantung jawaban yang dikeluarkan informan.

LAMPIRAN D : KUISIONER TINGKAT AKSESIBILITAS

DEPARTEMEN PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA

FAKULTAS ARSITEKTUR DESAIN DAN PERENCANAAN

INSTITUT TEKNOLOGI SEPULUH NOPEMBER

LEMBAR KUISIONER PENELITIAN

"Pengaruh *Tactical Urbanism* Terhadap Aksesibilitas di Kawasan MRT Cipete Jakarta"

Bapak/Ibu yang saya hormati, sehubungan dengan penyusunan Tugas Akhir, saya Jihan Nabila Arifin, Mahasiswa Departemen Perencanaan Wilayah dan Kota, Fakultas Arsitektur Desain dan Perencanaan, ITS, Surabaya, memohon ketersediaan dari Bapak/Ibu untuk berkenan menjadi responden dalam penelitian yang berjudul "**Pengaruh *Tactical Urbanism* Terhadap Aksesibilitas di Kawasan MRT Cipete Jakarta"** Tujuan dari kuisioner ini adalah untuk Tujuan dilakukannya observasi ini adalah untuk merganalisis aksesibilitas di kawasan MRT Cipete. Terima kasih atas ketersediaan Bapak/Ibu dalam mengisi kuisioner penelitian ini. Semua informasi yang Bapak/Ibu berikan dalam kuisioner ini dijamin kerahasiaannya dan hanya akan dipakai untuk keperluan penelitian saja.

Tactical Urbanism merupakan suatu pendekatan untuk memperbaiki lingkungan dengan cara mendesain jalan dengan pelibatan masyarakat yang bertujuan untuk meningkatkan aksesibilitas. Pada kuesioner ini terdapat variabel-variabel yang telah di sintesa berdasarkan teori tentang tactical urbanism dan aksesibilitas, sehingga pada akhirnya dapat diketahui apakah tactical urbanism dapat berpengaruh pada peningkatan aksesibilitas.

DATA RESPONDEN

1. Nama :
2. Jenis Kelamin : Pria/Wanita *(Lingkari salah satu)*
3. Usia :
4. Pekerjaan :
5. Tempat Tinggal :

Petunjuk Pengisian Kuisioner

1. Jawaban merupakan pendapat Bapak/Ibu terhadap kondisi saat ini dan harapan terkait dampak / Outcome yang dihasilkan terkait fungsi taman ini.
2. Lingkari opsi jawaban yang sesuai dengan pendapat Bapak/Ibu, Saudara/I sesuai dengan skala yang diberikan
3. Jika Bapak/ibu atau saudara/i tidak memahami pertanyaan agar ditanyakan kepada pihak penanya.

Tingkat Aksesibilitas Berdasarkan Walkability di kawasan MRT Cipete Jakarta

No.	Pertanyaan	Jawaban
Keterjangkauan		
1	Berapa lama anda berjalan dari rumah menuju titik transit? >20 menit 15 – 20 menit 10-15 menit 5-10 menit <5 menit	 1 2 3 4 5
Desain Jalan		
2	Menurut Anda, apakah elemen desain dari jalan mendukung pejalan kaki (Marka, signage, lampu penerangan, speed hump & zebra cross) Sangat Setuju KurangSetuju Cukup Setuju Setuju Sangat Setuju	 1 2 3 4 5
Keamanan		
3	Menurut Anda, apakah marka pada jalan terletak pada titik yang aman dari kendaraan bermotor? Sangat Tidak Aman Kurang Aman Cukup Aman	 1 2 3

	Aman Sangat Aman	4 5
	Catatan :	
Kenyamanan		
4	Menurut Anda, bagaimana tingkat kenyamanan dalam berjalan pada jalan ini? Sangat Buruk Kurang Cukup Baik Sangat baik	 1 2 3 4 5
	Catatan :	
Keselamatan		
5	Menurut Anda, Berapakah kecepatan kendaraan jika melewati jalan ini? >30km/h (Tidak berhati-hati) 25-30km/h (Kurang berhati-hati) 20-25km/h (Cukup Berhati-hati) 15-20 km/h (Berhati-hati) <15km/h (Tidak Berhati-hati)	 1 2 3 4 5
	Catatan :	
Perilaku pengendara		
6	Menurut Anda, apakah perilaku pengendara yang menimbulkan resiko kecelakaan (ugal-ugalan) pada jalan ini?	

	Berisiko Sangat Tinggi Berisiko Tinggi Cukup Berisiko Berisiko Rendah Tidak Berisiko	1 2 3 4 5
	Catatan:	
7	Menurut Anda, apakah perilaku pengendara yang waspada terjadi pada jalan ini? Tidak Waspada Waspada Rendah Cukup Waspada Waspada Tinggi Waspada Sangat Tinggi	 1 2 3 4 5
	Catatan :	
Tactical Urbanism		
8	Menurut Anda, apakah karakterstik dari tactical urbanism yang paling mempengaruhi anda untuk berjalan kaki? (Pilihan dapat lebih dari 1) Tujuan keberlanjutan (sustainable goals) sistem perbaikan jalan sementara elemen (marka, signage, zebracross,dll) Berdampak panjang Hasil dari partisipasi masyarakat	 a b c d e

	Bentuk kerjasama pemerintah dan masyarakat	f
	Catatan :	

“halaman ini sengaja dikosongkan”

LAMPIRAN E : KUISIONER PENGARUH TACTICAL URBANISM TERHADAP AKSESIBIITAS

DEPARTEMEN PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA

FAKULTAS ARSITEKTUR DESAIN DAN PERENCANAAN

INSTITUT TEKNOLOGI SEPULUH NOPEMBER

LEMBAR KUISIONER PENELITIAN

"Pengaruh *Tactical Urbanism* Terhadap Aksesibilitas di Kawasan MRT Cipete Jakarta"

Bapak/Ibu yang saya hormati, sehubungan dengan penyusunan Tugas Akhir, saya Jihan Nabila Arifin, Mahasiswa Departemen Perencanaan Wilayah dan Kota, Fakultas Arsitektur Desain dan Perencanaan, ITS, Surabaya, memohon ketersediaan dari Bapak/Ibu untuk berkenan menjadi responden dalam penelitian yang berjudul "**Pengaruh *Tactical Urbanism* Terhadap Aksesibilitas di Kawasan MRT Cipete Jakarta"** Tujuan dari kuisioner ini adalah untuk Tujuan dilakukannya observasi ini adalah untuk mergidentifikasikan karakteristik karakteristik *tactical urbanism* di kawasan MRT Cipete. Terima kasih atas ketersediaan Bapak/Ibu dalam mengisi kuisioner penelitian ini. Semua informasi yang Bapak/Ibu berikan dalam kuisioner ini dijamin kerahasiaannya dan hanya akan dipakai untuk keperluan penelitian saja.

Tactical Urbanism merupakan suatu pendekatan untuk memperbaiki lingkungan dengan cara mendesain jalan dengan pelibatan masyarakat yang bertujuan untuk meningkatkan aksesibilitas. Pada kuesioner ini terdapat variabel-variabel yang telah di sintesa berdasarkan teori tentang tactical urbanism dan aksesibilitas, sehingga pada akhirnya dapat diketahui apakah tactical urbanism dapat berpengaruh pada peningkatan aksesibilitas.

DATA RESPONDEN

1. Nama :
2. Jenis Kelamin : Pria/Wanita *(Lingkari salah satu)*
3. Usia :
4. Pekerjaan :
5. Tempat Tinggal :

Petunjuk Pengisian Kuisioner

1. Jawaban merupakan pendapat Bapak/Ibu terhadap kondisi saat ini dan harapan terkait dampak / Outcome yang dihasilkan terkait fungsi taman ini.
2. Lingkari opsi jawaban yang sesuai dengan pendapat Bapak/Ibu, Saudara/I sesuai dengan skala yang diberikan
3. Jika Bapak/ibu atau saudara/i tidak memahami pertanyaan agar ditanyakan kepada pihak penanya.

1	2	3	4	5
Sangat Tidak Berpengaruh	**Tidak Berpengaruh**	**Cukup Berpengaruh**	**Berpengaruh**	**Sangat Berpengaruh**

1. **Variabel Tactical Urbanism : Elemen**
   Elemen dalam lingkungan adalah salah satu karakteristik tactical urbanism. Menambahkan elemen kemudian akan merujuk ke fungsi yang terjadi di lingkungan dan menambahkan kualitas lingkungan. Elemen elemen pada kawasan MRT Cipete berupa marka, *signage, speed hump, zebracross*, lampu cembung, lampu penerangan.

No.	Pertanyaan	Pilihan					Keterangan
1	Apakah elemen dari tactical urbanism dapat memberikan kemudahan dalam mencapai titik transit (kurang dari 10 menit untuk mencapai titik transit)	**1**	**2**	**3**	**4**	**5**	
2	Apakah elemen dari tactical urbanism terletak pada titik yang aman dari kendaraan bermotor	**1**	**2**	**3**	**4**	**5**	
3	Apakah elemen dari tactical urbanism	**1**	**2**	**3**	**4**	**5**	

	memberikan konflik pejalan kaki dengan moda transportasi						
4	Apakah elemen dari tactical urbanism dapat memberikan kenyamanan (jalan lebar)	**1**	**2**	**3**	**4**	**5**	
5	Apakah elemen dari tactical urbanism dapat mengurangi kecepatan kendaraan (kecepatan <15km/h)	**1**	**2**	**3**	**4**	**5**	
6	Apakah elemen dari tactical urbanism dapat memberikan perilaku pengendara yang baik (berhati-hati)	**1**	**2**	**3**	**4**	**5**	

2. **Variabel Tactical Urbanism : Dampak**
   Dampak pada *tactical urbanism* berupa bentuk ntervensi yang memiliki dampak jangka pendek, menengah, maupun panjang.

No.	Pertanyaan	Pilihan					Keterangan
1	Apakah tactical urbanism memberikan dampak jangka panjang dalam kemudahan dalam mencapai titik transit (kurang dari 10 menit untuk mencapai titik transit)	**1**	**2**	**3**	**4**	**5**	
2	Apakah tactical urbanism memberikan dampak jangka panjang dalam hal keamanan dari kendaraan bermotor	**1**	**2**	**3**	**4**	**5**	

3	Apakah tactical urbanism memberikan dampak jangka panjang dalam pengurangan konflik pejalan kaki dengan moda transportasi	**1**	**2**	**3**	**4**	**5**	
4	Apakah tactical urbanism memberikan dampak jangka panjang dalam memberikan kenyamanan (jalan lebar)	**1**	**2**	**3**	**4**	**5**	
5	Apakah tactical urbanism memberikan dampak jangka panjang dalam mengurangi kecepatan kendaraan (kecepatan <15km/h)	**1**	**2**	**3**	**4**	**5**	
6	Apakah tactical urbanism memberikan dampak jangka panjang pada	**1**	**2**	**3**	**4**	**5**	

	pengendara (berhati-hati dalam berkendala)						

3. **Variabel Tactical Urbanism : Partisipasi Masyarakat**
   Tactical urbanism merupakan hasil dari tuntutan yang dibuat oleh individu atau organisasi warga yang mengekspresikan kebutuhan masyarakat. Sehingga partisipasi masyarakat berperan penting dalam perbaikan jalan melalui tactical urbanism ini

No.	Pertanyaan	Pilihan					Keterangan
1	Apakah partisipasi masyarakat dalam tactical urbanism memberikan kemudahan dalam mencapai titik transit (kurang dari 10 menit untuk mencapai titik transit)	**1**	**2**	**3**	**4**	**5**	

2	Apakah partisipasi masyarakat dalam tactical urbanism memberikan keamanan dari kendaraan bermotor	**1**	**2**	**3**	**4**	**5**	
3	Apakah partisipasi masyarakat dalam tactical urbanism memberikan pengurangan konflik pejalan kaki dengan moda transportasi	**1**	**2**	**3**	**4**	**5**	
4	Apakah partisipasi masyarakat dalam tactical urbanism dapat memberikan kenyamanan (jalan lebar)	**1**	**2**	**3**	**4**	**5**	
5	Apakah partisipasi masyarakat dalam tactical urbanism dapat mengurangi kecepatan kendaraan	**1**	**2**	**3**	**4**	**5**	

	(kecepatan <15km/h)						
6	Apakah partisipasi masyarakat dalam tactical urbanism memberikan pengaruh terhadap perilaku pengendara (berhati-hati dalam berkendara)	**1**	**2**	**3**	**4**	**5**	

LAMPIRAN F : HASIL *CODING*

TRANSKIP

DATA RESPONDEN 1

Nama : Gandrie Ramadhan

Jabatan : Transport Associate

DATA RESPONDEN 1

Nama : Annisa

Jabatan: Creative Design Associate

Keterangan

N1: Narasumber 1 (Gandrie)

N2: Narasumber 2 (Annisa)

P: Pewawancara

P: Selamat pagi kak Perkenalan dul, nama saya jihan nabila arifin. Mahasiswa tingkat akhir perencanaan wilayah dan kota ITS Surabaya. Hari ini saya ingin mewawancarai kakak mengenai tugas akhir saya yang berjudul "Pengatuh Tactical Urbanism Terhadap Aksesibilitas di Kawasan MRT Cipete" begitu kak..

N1: iya selamat pagi juga, perkenalan juga nama saya Gandrie selaku…., dan ini Annisa kami berdua adalah PIC dari program Jalan Jakarta yang menerapkan pendekatn tactical urbanism tersebut. Ini

bisa dimulai aja ya? Nunjukin ppt dulu apa gimana enaknya? (bertanya kepada N2)

N2: Ditanya dulu aja, nanti aja ditunjukin pptnya

P: Oke, baik kak. Kalau untuk awal mula nya ini program ini gimana sih kak? Apa gitu yang melatar belakangi program ini?

N1: Jadi sebenernya ceritanya itu hmm kita kan memang apa ya institusi yang mempromosikan pejalan kaki, bersepeda dan pengguna kendaraan umum. 3 hal itu yang menjadi prioritas kita, memang 3 tahun kebelakang pemerintah DKI cukup gencar untuk meningkatkan orang lewat pembangunan trotoar yang cukup pasif di Jakarta, cuman berdasarkan yang kita amati, pembangunan trotoar di Jakarta itu yang diliat masih focus hanya di sepanjang koridor angkutan umum massal entah itu transjakarta atau MRT, jadi kalo MRT eee koridornya utara-selatan, trotoar yang cukup dibagusin atau diperlebar itu cukup disepanjang koridor nya aja, padahal eee apa ya origin orang kan tidak melulu berawal dan berakhir di depan koridor tapi juga bisa berasal dari jalan-jalan yang sekitar jalurnya gitu, makannya kita focus juga untuk peningkatan aksesibilitas nya di jalan-jalan yang meghubungkan ke jalan utama itu, karena setelah kita audit memang masih banyak kondisi atau kualitas jalannya eee masih dibawa standar yang kita punya lah, makannya untuk menuju kesana makannya kita berpartner dengan MRT, kita sempet MOU juga dengan MRT dan bertujuan itu tadi sih pokoknya gimana caranya orang mengakses MRT jadi lebih gampang, fokusnya sih di 13 stasiun, sebenernya sih di seluruh 13 stasiun, nah awalnya kita mulai dengan mengaudit kualitas jalan dengan radius 500m, nah nama programnya #JalanJakarta

Stakeholder G1.7.1

Dampak G1.4.1

P: Kalo 500m sendiri itu dasarannya dari apa ya?

N1 : Awalnya, sebenernya kita punya indicator namanya PNT, yaitu People Near Transit, itu yang kita pake sebenernya 1 km tapi itu lebih menunjukan tingkat atau keterjangkauan atau coverage, cuman karena kita fokusnya di Indonesia khususnya penduduk Jakarta, more or less kurang lebih orang tuh rela untuk berjalan dalam radius sepanjang 500m, makannya kita pake radius 500m di setiap stasiun

P: Kalo untuk fokusan 13 stasiun itu untuk stasiun MRT aja ya?

N1: iya, karena itu kan moda yang cukup baru, maksudnya baru beroperasional april tahun lalu. Sebenernya ujung-ujungnya kita membuat guidelines, masih belum di publish sih, nah hal yang sama dengan MRT ini bisa diterapkan di moda angkutan umum yang lain seperti transjakarta, KRL, atau MRT. Cuma biar (gong) nya lebih luas kita focus di MRT dulu

Stakeholder G1.7.2

P: Berarti ide dari awalnya dari ITDP sendiri ya? Lalu bekerja sama di MRT?

N1: Ya, Ya

Stakeholder G1.7.3

P: Apa ada instansi lain gitu gak kak yang bekerja sama?

N1: Kalau inisiasi diawal memang dari ITDP, lalu kami MoU. Cuma, pada saat keberlangsungannya dan prosesnya dari awal banget sampe akhir implementasi tentunya banyak pihak yang terlibat juga secara umum sih tentunya warga yang ada disekitar situ, sama pemerintah setempat mulai dari walikota, kecamatan, rw, rt, ya sama SKPD Lokal kayak sudin, itukan dibawah walikota jadi kita menggunakan mereka

Stakeholder G1.7.4

Stakeholder G1.7.5

P: Kalau untuk pemilihannya, kenapa di cipete atau haji nawi kak? Gak semuanya gitu?

N1: Ya, idealnya kan semuanya nih, cuman awal-awalnya itu dibagi yang elevated sama underground, nah untuk bisa apa ya bisa ada sesuatu yang kejadian, kita kan ngeliat kesiapan warga dan tata guna

Partisipasi

lahannya. Nah, makannya kita mereduksi dulu oh yang underground nya nanti dulu deh karena dari segi jalan dan tata guna lahannya sepertinya agak beda yang sifatnya kolaboratif di lapangan. Jadi, kita fokusnya di elevated ada 7 stasiun. Eee kita juga gak langsung nyasar ke cipete sih kita juga tadinya mau lebak bulus dulu. Terus, fatmawati belumsih. Ya, lebak bulus, cipete, haji nawi, blok A sedang dalam proses, dan blok s yang kedepannya di harapkan, jadi yang elevated dulu yang mana bisa disegerakan mungkin dilaksanakan

G1.5.1

P: eee kalo untuk tujuannya itu kan tactical urbanism itu bisa diartikan sebagai intervensi yang berkelanjutan gitu ya kak, dan dalam pelaksanaanya ada gaksih tujuan untuk peningkatan kualitas lingkungan, sosial, dan ekonominya gitu kak?

Keberlanjutan

N1: Kalo kita sih sebenernya fokusnya sih ke aksesibilitas, jadi gimana caranya warga yang ada di sekitar stasiun MRT itu lebih mudah, aman, dan nyaman ketika mengakses MRT dalam hal ini berjalan kaki dan bersepeda, kita gak menghitung segitunya tentang gimana dampak lingkungan atau ekonominya sih

G1.1.1

Keberlanjutan

G1.1.2

N2: Iya jadi tactical urbanism tuh sebagai pendekatan ajasih, karena mungkin maksudnya emang A ada perlibatkan dengan warga maksudnya emang dia N-user yang paling tahu dari desain itu sebenernya ketika, tactical urbanism ini pendekatan yang bisa mendapatkan insight N-user sendiri dimana N-user itu chip in dengan N-user nya sendiri

Partisipasi

G1.5.2

P: Kalau bentuk intervensi nya itu termasuk bentuk sementara atau permanen gitu ya?

Evaluasi

N2: Sebenernya kita lagi melakukan evaluasi gitu sih ya? (bertanya Kepada N1) dampak yang kemudian muncul, sebenernya tactical urbanism itu kan emang sesuatu yang harus dievaluasi, oh jika ini belum se-tepat guna itu mungkin ada yang perlu ditambahkan dan itu

G1.6.1

Partisipasi

G1.5.3

dapatnya dari pengguna-pengguna jalan itu, nah sekarang cipete tuh udah berapa bulan ya? (bertanya kepada N1)

N1: (batuk) dari agustus sampe September terus oktober desember (berpikir)

N2: oh iya kira-kira 4 bulan, kita juga masih evaluasi tentang oke seberapa dampak yang muncul tercapai terkait aksesibilitas terkait keamanan dan kenyamanan

Evaluasi G1.6.2

P: Oh, berarti ada evaluasi nya gitu ya kak?

N1: Iya, masih progress. Jadi tactical urbanism itu sepemahaman saya itu intervensi yang bersifat sementara lalu setelah ada evaluasi lalu bisa entah diperpanjang atau tidak tepat guna ya dihilangkan. Yang kita lakukan disana sih saya liatnya intervensi yang lebih ke arah permanen, karena apa yang sudah kita kerjakan disana prosesnya cukup lama karena melibatkan ide dan masukan dari warga yang ada disana, makannya kalau mba udah main kesana antara jalan timbul dan jalan teladan itu agak berbeda intervensi nya karena memang kebutuhan di jalan tersebut berbeda, tapi fokusnya di aksesibilitas,entah itu orang lebih aman, nyaman, atau lebih aware ada MRT disana, sehingga ujungnya orang lebih pengen naik transportasi umum.

Intervensi G1.2.1

Stakeholder G1.7.6

Intervensi G1.2.2

P: Kalau untuk pengertian pendekatan tactical urbanism itu kan intinya menggunakan biaya yang rendah untuk dampak yang panjang, untuk biaya nya sendiri itu termaksud seperti apa ya kak untuk implementasi nya?

N1: eee, ya memang tidak ada pekerjaan fisik yang sebegitunya sih, yang kita lakukan hanya mengecat jalan,dan kalau kita googling tentang tactical urbanism juga banyak keluar jalan-jalan dengan cat ya itu relative jauh lebih rendah dibanding dengan pengaspalan jalan,

Intervensi G1.2.3

Dampak G1.4.2

Stakeholder G1.7.7

namun semua biaya yang meng-cover itu si pihak MRT nya bukan dari ITDP nya, kalo dari relative lebih rendah saya pikir iya

Dampak G1.4.3

P: Hmm begitu, kan itu bahannya hanya dengan cat ya kak, itu ada tindakan gitu gak kak agar tetep sustain gitu?

Stakeholder

Dampak G1.4.4

N1: eee, ada… jadi awalnya itu sebenernya pas hari H kerja bakti ya entah campurannya apa gimana ya itu direpaint lagi? (bertanya kepada N2)

Evaluasi G1.6.3

Partisipasi G1.5.4

N2: Ya, jadi sebenernya itu kan kerja rame-rame tuh terus kurang ada expert sebenernya yang mengatur gitu, jadi biasanya ibu-ibu tuh langsung (glosorin) aja catnya, jadi kadang sering agak chaos komposisi cat atau tinner nya, yang sebenernya juga cat awal itu juga Cuma bertahan beberapa minggu terus di cat ulang dari pihak MRT

Evaluasi G1.6.4

N1: (menambahkan pernyataan N2) iya dengan cat yang proper dan expert yang lebih handal dalam ngecat nya, karena cat untuk aspal tuh ada cat khusus yang bertahan lebih lama, yang sampe sekarang juga saya liat masih bagus gitu

Evaluasi G1.6.5

P: Jadi, misalkan cat nya udah pudar, berarti nanti ada tindakan repaint gitu apa gimana kak?

Evaluasi G1.6.7

N2: Seharusnya iya, tapi dengan cat yang benar dan metode pengecatan yang benar itu akan bertahan lama sih, repaint nya mungkin masih kayak masih lama

N2: Kalau setelah impelementasi itu ada feedback dari masyarakatnya gitu gak kak?

N1: ada sih, ini ada di slide nya sebenernya ada tanggapan dari masyarkatnya (menunjukan slide), ada disitu komentar-komentarnya

(menunjukan slide komentar warga)

N2:jadi setelah diimplemenasikan , kita sebenernya survei kuantitatif dan kualitatif nanya langusng ke N-user nya entah itu warga biasa atau anak sd, kalo secara kualitatif sih itu ada poin-poinnya, ada kecenderungan orang memakai cat yang di hijau itu, dan mobil sama motor lebih aware untuk hak pejalan kaki meski ada ajasih kendaraan yang pake lajur itu

Dampak G1.4.4

N1: Untuk yang pake jalur ini kebanyakan anak sd sih, karena jalur nya pun di sepanjang pinggir eee sd, dan persepsi mereka lebih aman karena untuk anak-anak, dan jam pulang sekolah pun kan rame jadi anak sd banyak yang pake jalur itu karena lebih ga bakal diserempet motor

Dampak G1.4.5

P: hmm, kalau dari kontribusi masyarakatnya sendiri itu hanya berupa tenaga pada hari H, atau juga mungkin dana, atau kontribusi pikiran pada saat diskusi atau ada kontribusi lainnya?

N1: permasalahan itu kan munculnya dari mereka, jadi kan awalnya kita survey ke masyarakat juga, kemudian mrt dan segala macemnya, dari situ kita tau permasalahan nya dan kita lihat sih oh kira-kira intervensi nya itu kayak apa ya, nah itu yang kita bawa ke diskusi warga lagi, jadi kita kayak waktu itu kasih liat kalua misalkan nanti di taro kayak gini oh kayak gimana, dan itu banyak inputnya kayak oh disini tambahin penerangan kak, oh ini jalannya dari pinggir sekolah sampe mana gitu, kalo kayak gitu oke atau ga tapi mungkin ditambahin ini ini ini, jadi emang semua proses itu kita selalu diskusi sama warga nya itu sendiri, jadi kontribusi mereka lebih ke pikiran dan tenaga sih

Partisipasi G1.5.5
Intervensi G1.2.4
Partisipasi G1.5.6
Partisipasi G1.5.7

P: Kalo elemen-elemen nya itu apa aja sih kak selain marka, terus ada signage ya? (bertanya pada N1 dan N2)

N2: ada signage, penerangan ada di gang-gang, cermin cembung, oh ini nih sebenernya gak fisik sih jadi kalo mba perhatikan, nih

Elemen G1.3.1

sebelumnya kan jadi jalan ini tuh kalo pagi sering dijadikan jalan pintas karena jalan utamanya tuh macet, jadi motor atau mobil tu hyaudah masuk aja lebih lancar, terus jadi banyak yang ngebut kan, sedangkan orang keluar dari jl.teladan pingin akses mrt ya mesti nyebrang ini jadi berdasarkan pergerakan itu akhirnya kita pasang speed hump,ini pun duitnya duit mrt dan dibantu sudin bina marga dalam pemasangannya,dan efeknya sangat membantu sih , kendaraan jadi lebih pelan dan kita bantu pasang zebra cross, jadi intervensinya cermin cembung, ini, sama penerangan, ya itulah…

Elemen G1.3.2

Stakeholder G1.7.8

Dampak G1.4.7

P: Kalau untuk sebelum hari H dan sebelum hari H nya ada pemantauan gaksi dalam pihak formal? Misalnya monitoring itu?

Elemen G1.3.3

N2: Dulu sih, kalau pemantauan paling datang gitu aja sih pas hari H, kalau dulu waktu itu ada Pak Anies mau liat jalan teladan terus yauda mantau aja, terus dia bilang “oh iya ini sesuatu yang bagus” terus kita juga jelasin prosesnya, tapi untuk pemantauan dalam hal evaluasi, menghitung pejalan kaki yang lewat itu lebih ke internal itdp nya sih,

Evaluasi G1.6.8

Evaluasi G1.6.9

P: jadi stakeholder yang libat itu berarti, mrt,sudin,masyarakat, dan itdp sendiri?

Stakeholder G1.7.9

N2: iya betul

P: berarti program ini tuh jatohnya bottom up atau top down ya kak?

Stakeholder G1.7.1

N2: kita approach 2 arah sih, untuk permasalahan dan intervensinya sih sangat bottom up pokoknya masalah dari warganya apa itu kita jaring semuanya, bentuk desainnya gimana itu kita yang bantuin desain terus kita lempar lagi ke warga apakah itu sesuai atau gak , pada saat yang sama ini kan ruang publik, gak bisa serta merta jebret gitu aja warga melakukan sesuatu, harus ada keterlibatan dari pemerintah juga sih karena mereka yang punya asset jalan, terus kita diskusi ke kecamatan ke sudin untuk kasih tau ini nih maunya warga kayak gini, ayo kontribusi juga

Partisipasi G1.5.8

Stakeholder G1.7.11

P: kalau setelah implementasi itu,ada uji coba gak kak gimana jarak pengguna jalan nya lebih pendek atau gak? Atau waktu nya gimana terkait aksesibilitas?

N2: kalo jarak enggasih, durasi pun tidak, yang kita pantau sebelum implementasi sebenernya volume orang yang lewat sama jumlah ridership mrt di stasiun mrt cipete raya asebelum sama sesudah, Cuma pada saat yang sama sih kita aware kalau untuk evaluasi kuantitatif before and after yang spesifik di jalan teladan, eee walaupun kita sudah melakukan hal yang seperti itu, hipotesis kita sih gak akan langsung bilang jebret meningkat pejalan kaki berapa ratu persen, secara pemikrian awal kita yang memang sebelum dan sesudah tidak ada peningkatan cuman yang pengen kita highlight saat ini sih tentang keadilan pemakaian ruang jalan itusih

Evaluasi G1.6.10

Evaluasi G1.6.11

Nah ini sebelum ada implementasi kita ngitung dulu nih berapa orang yang lewat sana, setelahnya da sih datanya tapi belum di visualisasiin karena baru 2 minggu yang lalu, namun secara umum ya tidak begitu ada bedanya, karena orang yang lewat disitu ya disitu, beda hal dengan peningkatan jalan di kemang yang tadinya trotoar gak nyampe 2m, terus sekarang jadi 3-5m, itu saya pikir seharusnya da implikasi yng baik dalam peningkatan pejalan kaki

Evaluasi G1.6.1

Evaluasi G1.6.1

N1: dan sebenernya lebih ke behaviour tapi ini bukan untuk menambahkan pejalan kaki tapi membuat pejalan kaki lebih aman dan nyaman disitu, dan mungkin pun data yang bisa dibaca dari intervensi disini apakah ada perubahan behaviour dari pengendara, dan bagaimana persepsi pejalan kaki disitu apakah lebih kerasa lebih nyaman, aman,atau mudah

Dampak G1.4.8

Dampak G1.4.9

P: Berarti sudah diliat ya bagaimana tingkat kenyamanan?

N2: baru secara kualitatif itu sih, yang kita survei nanya ke warga sekitar

Evaluasi G1.6.14

P: Berarti metode ini tuh berpotensi untuk diimplementasiin ke wilayah TOD lainnya gitu ya kak?

N2: tergantung, seperti yang saya bilang tadi kesiapan warganya dan ya jenis lahan dan landuse disekitarnya seperti apasih, karena ada yang seperti ini juga, namun dari warganya gak akur dan sulit diajak kolaborasi, ya walaupun tempatnya potensial,namun warga nya gak akur ya susah juga untuk dieksekusi, terus ada juga yang tata guna lahannya ini kan pemukiman yang cukup padat ya ada yang cenderung menengah keatas nah itu lebih challenging jugasih, bukannya gakbisa tapi ya lebih sulit dan pendekatannya beda sih

Intervensi G1.2.5

Intervensi G1.2.6

Intervensi G1.2.7

P: Berarti ini sekarang fokusannya, permukiman menengah kebawah gitu ya kak?

N2: (tertawa) balik lagiitu tujuannya aksesibilitas di kawasan mrt, sih itu hanya pendekatannya aja, karena ini kebetulan lokasi disini ya pendeketannya seperti iu

Intervensi G1.2.8

N1: Ya, tergantung kondisi lapangannya gimana dan kita mesti interaksi dulu

P: Oh gitu (mengecheck kembali pertanyaan) sebenrnya udah cukup sih kak, hehe

N2: Kamu bisa juga tuh kan kita kan udah nanya persepsi pejalan kaki nih, tapi dari segi observasi untuk ngeliat apakah kendaraan bermotor melanggar atau ga melanggar marka belum ada penelitiannya sih

N1: Jadi, kita sebelum awalnya mulai tuh kita mapping semua 13 MRT mulai dari lebak bulus sampe bunderan HI, ini komponen yang kita pake. Mulai dari, trotoar, penyebrangan, peneduhan, muka bangunan, bangunan yang bisa tembus, sama in rate atau drive way dan secara umum rapotnya masih merah di semau stasiun. Kita punya target masing-masing dan sangat dikit yang mencapai target, dari sini

Evaluasi G1.6.16

Evaluasi G1.6.17

baru kita liat jalan-jalan mana aja yang misalnya ini kan blok m nah ini jalan yang udah diperbaiki udah bagus, tapi yang jalan jalan perumahan yang biru kita nyebutnya inadequate residential jadi ya belum sesuai standar kita masih banyak banget Cuma 34,4% jalan dalam radisu 500m di blok m yang memenuhi standar kita, dan ini kita petakan di semua stasiun. Baru kita nyari-nyari mana jalan yang kita kolaborasikan dengan warga dan MRT yang terimplementasi

P; berarti nanti kemungkinannya yang di blok m juga bakal di implementasi tactical urbanism seperti itu ya?

N1: iya benar, namun kita sekarang masih focus ke stasiun layang dulu, blok m dan asean termasuk tapi pendekatan kayak gimana kita belum tau, karena belum terjun langsung, selanjutnya sebelum blok m dan asean kita mau haji nawi fase 2 dan blok a

P: kalo haji nawi fase 2 sebelah mana ya kak?

N1: kalo yang sekarang udah diimplementasikan kan jl. Timbul dan gang langgar, nah yang biru ini yang udah, nah yang merah kita push jadi fase 2 karena bisa disatuin jadi satu jalan karena ini ada paud/TK

P: itu emang dijadiin jalan alternative gitu ya kak?

N1: ya itu dari jalan abdul majid, mereka sebenernya agak enggan untuk lewat sini karena gak ada trotoarnya jadi gak aman, jadi yang lewat jl.timbul juga banyak orang yang shortcut jadi atas dasar itu kita lebih ke signage yang dibawah itu yang ada warna-warna, jadi kita beneran setiap lokasi itu tergantung permasalahannya gimana dan untuk tau gimana harus terjun langsung

Elemen

G1.3.

Intervensi

G1.2.9

P: oke kalau gitu kak, makasih atas waktunya buat wawancara ini

N1 : iyaa, sama-sama kalau ada yang mau ditanya-tanya lagi ini kartu nama saya (memberi kartu nama) nanti kalo udah beres, bisa kali di share hehe..semoga bermanfaat yaa

N2: Sukses yaa skripsi nya nanti

P: wah iya, makasih banyak kak.

LAMPIRAN G : HASIL KUISIONER TINGKAT AKSESIBILITAS

1. Area MRT Cipete Raya

No.	Nama	L/P	Usia	Pekerjaan	Tinggal	Aksesibilitas					Perilaku Pengen-dara		TOTAL	SKOR	Tactical Urbanism		
						X1	X2	X3	X4	X5	X6	X7			Pengaruh	Karakteristik	Keterangan
1	Juno	P	23	Pegawai	Jl. Bahari	4	5	2	2	2	3	3	21	3	3	D	
2	Ibes	P	20	Karyawan	Jl. Bahari	1	4	3	4	2	4	2	20	3	4	F	menambah paya untuk mengurangi angka kecelakAn
3	Antisa	P	19	Swasta	Jl. Bahari	2	5	4	5	1	3	2	22	3	5	F	
4	Ach. Faisal	L	28	Swasta	Jl. Teladan	5	4	4	4	5	4	5	31	5	4	F	Selain untuk memberikan fasilitas sebagai saranan penunjang untuk pemakai fasilitas

5	Fatih	L	27	Tukang Gambar	Jl. Teladan	4	5	2	4	3	4	2	24	3	5	A, C, D, F	
6	Aas	L	33	Karyawan	Jl. Teladan	2	4	4	5	5	5	3	28	4	2	E	dapat memberikan pengetahuan dasar bagi lingkungan sekitar sehingga dapat meningkatkan mutu SDM
7	Amanda Alfiani	P	22	Karyawan	Jl. Bahari	3	5	3	3	4	4	3	25	4	1	F	
8	Dimas Aditya	L	39	Karyawan	Jl. Abuserin	4	5	3	4	4	2	1	23	3	4	A, C,F	Pejalan lebih pede, jika sampai terserempet pejalan berhak marah
9	Erika	P	39	Swasta	Jl. Teladan	3	5	5	4	5	5	5	32	5	5	A, B, C, D, E	Menambah Suasana jadi semangat

10	Antisah	P	39	Swasta	Jl. Bahari	1	5	5	4	5	5	5	30	4	5	C, D, E	
11	Septi	P	24	Swasta	Jl. Teladan	4	5	4	4	4	3	4	28	4	5	C, D, E	
12	Baim	L	29	Warehouse	Gandaria Selatan	1	3	3	3	4	2	3	19	3	4	F	
13	Padam	L	21	Drafter	Jl. Teladan	5	5	3	1	3	4	3	24	3	4	A, C, D, E	
14	Mahesa	L	18	Montir	-	2	3	4	2	4	4	3	22	3	2	C	
15	Feri Irawan	L	21	Montir		3	5	4	4	4	4	4	28	4	2	C	
16	Erik Extrada	L	19	Pelajar		2	3	4	2	4	4	3	22	3	2	C	
17	Andhika	L	24	StaF MRT	Fatmawa ti	4	4	4	3	4	4	4	27	4	4	C, D, E	
18	Eko	L	41	-	Jl. Bahari	2	5	4	4	3	4	1	23	3	3	A, E	
19	Titin	P	43	IRT	Jl. Bahari	4	5	3	4	3	4	2	25	4	3	D, F	Memberi rasa nyaman pada pejalan kaki

20	Andi	L	28	Karyawan	Jl. Bahari	3	1	3	4	4	4	3	22	3	2	D	
21	Devi	P	47	Swasta	Jl. Bahari	4	2	4	3	3	3	3	22	3	2	E,F	
22	Dewi	P	32	Swasta	Jl. Bahari	3	5	4	5	3	4	5	29	4	5	A, B, C, D, E	
23	Ery	P	32	Karyawan	Cilandak Barat	5	5	4	4	2	2	3	25	4	4	E	
24	Sudibyo	L	52	Swasta	Jl. Teladan	4	5	4	4	5	5	1	28	4	4	A, C, D, E	
25	Ronita	P	26	Swasta	Jl. Gandaria	3	3	4	3	4	4	2	23	3	3	B	
26	Dewi Anggraeni	P	15	Pelajar	Jl. Poncol	4	5	4	5	4	4	3	29	4	3	C, D	Lebih aman karena ada pembatas pejalan kaki
27	Zaha	P	15	Pelajar	Jl. Abuserin	4	3	4	4	4	4	3	26	4	3	C, D	
28	Haryanto	L	54	Swasta	Jl. Teragong	4	5	4	4	3	5	1	26	4	3	C,F	
29	Nino R.	L	34	OFice Support	Jl. Teragong	3	3	3	3	3	4	3	22	3	4	B,E ,F	Karena dapat memberi ruang untuk kendarAn

																	bermotor dan pejalan kaki
30	Puja	p	22	Karyawan	Jl. Abuserin	3	4	3	4	2	4	2	22	3	3	C, D	
31	Risma K	P	15	Pelajar	Jl. Abuserin	3	4	4	5	4	4	3	27	4	3	C, D	
32	Faizah	P	15	Pelajar	Jl. Abuserin	4	3	4	5	4	4	3	27	4	3	C, D	
33	Nani	P	54	IRT	Jl. Teladan	4	5	4	4	4	4	4	29	4	5	C, D, E	
34	Aci	P	36	Karyawan	Jl. Teragong	3	5	1	4	3	4	3	23	3	5	C	Jadi lebih tahu jalan menuju MRT dan banyak lampu yang disediakan
35	Zayo	P	23	Akuntan	Jl. Bahari	1	4	4	3	4	5	3	24	3	4	F	
36	Qily	L	22	Akuntan	Jl. Bahari	3	4	4	3	2	5	2	23	3	4	D	
37	Vivian Saputa	P	17	Pelajar	Jl. Bahari	4	5	4	4	4	4	3	28	4	5	C,E ,F	Karena Menarik
38	Frigel	P	17	Pelajar	Jl. Abuserin	4	4	3	5	4	4	2	26	4	3	C,F	lebih nyaman pada jalan
39	Yusuf	L	37	Swasta	Jl. Bahari	4	4	4	2	5	4	3	26	4	3	E	

40	Linda	P	31	Karyawan	Jl. Bahari	2	5	3	3	4	4	3	24	4	3	C	
41	Noya	P	26	Karyawan	Jl. Bahari	2	4	4	4	4	4	2	24	3	3	E	
42	Kusnadi	L	21	Karyawan	Jl. Bahari	2	5	3	5	4	3	4	26	4	3	B	Karena lebih aman untuk pejalan kaki
43	Wawan	P	26	Karyawan	Jl. Bahari	2	5	3	4	4	3	3	24	3	3	B, C	
44	Yudha	L	25	Swasta	Jl. Abuserin	4	4	3	5	4	3	4	27	5	5	C, D	
45	Tomi	L	23	Karyawan	Jl. Teladan	3	5	3	4	5	3	3	26	4	3	E	
46	Jidan	L	20	Karyawan	Jl. Teladan	4	4	4	3	4	4	4	27	4	4	F	
47	Sabrina	P	17	Pelajar	Jl. Abuserin	4	3	5	3	5	3	3	26	4	3	C	
48	Almira	P	17	Pelajar	Jl. Teragong	5	5	4	4	4	2	4	28	4	4	A, D	
49	Khalisa	P	31	IRT	Jl. Teladan	3	5	4	3	5	3	3	26	4	3	A, C	
50	Elvira	P	27	Karyawan	Jl. Teragong	4	5	3	5	4	4	3	5	4	5	E	

- Rekapitulasi Hasil Kuisioner Tingkat Pengaruh Tactical Urbanism Terhadap Aksesibilitas di Area MRT Cipete Raya

Skala	**Keterangan**	Keterjang-kauan	Desain Jalan	Keam a-nan	Kenya-manan	Kesela-matan	Aggressive Behaviour	Defens ive Behavi our	Penga -ruh Minat Jalan	Karakte-ristik
1	Sangat Buruk	4	1	1	1	1	0	4	1	A=10
2	Buruk	9	1	2	4	5	4	9	6	B=6
3	Baik	13	8	16	12	9	10	25	19	C=27
4	Cukup Baik	20	13	28	23	26	29	8	19	D=21
5	Sangat Baik	4	27	3	10	9	7	4	13	E=18
										F=15

Jumlah Tertinggi

6. Area MRT Haji Nawi

No.	Nama	L/P	Usia	Pekerjaan	Tinggal	Aksesibilitas					Perilaku Pengen-dara		TOTAL	SKOR	Tactical Urbanism			
						X1	X2	X3	X4	X5	X6	X7			Pengaruh	Karakteristik	Perubahan	Keterangan
1	Lulu	P	26	Barista	Jl. Timbul	5	3	3	4	4	5	3	**27**	3	4	C	3	Pengecatan pada tembok ditambahkan, penerangan diperbaiki karena padam
2	Malika	P	24	StaF MRT	Jl. Abdul Majid	4	4	4	4	4	5	3	**28**	4	3	C	3	Parkiran di sepanjang gang menghalangi kendarAn

No.	Nama	L/P	Usia	Pekerjaan	Tinggal	Aksesibilitas					Perilaku Pengen-dara		TOTAL	SKOR	Tactical Urbanism			
						X1	X2	X3	X4	X5	X6	X7			Pengaruh	Karakteristik	Perubahan	Keterangan
																		penduduk di gang
3	Indri	P	22	Pelayan	Jl. Timbul	3	4	4	5	5	3	3	**27**	3	2	C, D, E	2	Cat di dinding membuat suasana jalan menjadi ramai
4	Diah	P	41	IRT	Jl. Abdul Majid	5	4	2	3	4	4	3	**25**	3	3	C, D, E	4	
5	Tini	P	52	Swasta	Jl. Timbul	5	4	4	3	5	4	4	**29**	4	1	D	4	Tambah PewarnAn di Tembok

No.	Nama	L/P	Usia	Pekerjaan	Tinggal	Aksesibilitas					Perilaku Pengen-dara		TOTAL	SKOR	Tactical Urbanism			
						X1	X2	X3	X4	X5	X6	X7			Pengaruh	Karakteristik	Perubahan	Keterangan
6	Novi	P	33	Swasta	Jakbar	5	4	4	5	5	5	3	**31**	4	5	A, B, C, D, E,F	5	
7	Andin	P	25	Swasta	Jl. Timbul	5	4	5	4	5	4	5	**32**	4	3	C, D, E	4	
8	Dyah	P	26	IRT	Jl. Timbul	5	4	3	4	5	5	3	**29**	4	1	E	4	
9	Fadin	P	17	Pelajar	Jl. Nangka	1	5	4	5	3	4	5	**27**	3	5	C	5	Karena mempermudah pejalan

No.	Nama	L/P	Usia	Pekerjaan	Tinggal	Aksesibilitas					Perilaku Pengen-dara		TOTAL	SKOR	Tactical Urbanism			
						X1	X2	X3	X4	X5	X6	X7			Pengaruh	Karakteristik	Perubahan	Keterangan
																		kaki melalui petunjuk arah
10	Azwina	P	24	Perawat	Jl. Abdul Majid	5	5	4	4	4	3	3	**28**	4	3	D	4	
11	Lala	P	24	Perawat	Jl. Abdul Majid	5	3	3	4	3	3	3	**24**	3	3	A, D, F	3	Mempermudah
12	Adit	L	27	Swasta	Jl. Timbul	5	4	4	3	4	5	3	**28**	4	5	F	5	
13	Usmansyah	L	34	Wiraswasta	Jl. Abdul Majid	5	4	4	5	4	5	4	**31**	4	5	A, C, D, E	5	Lebih banyak pejalan kaki dari luar yang melewati jalan ini, dan

No.	Nama	L/P	Usia	Pekerjaan	Tinggal	Aksesibilitas					Perilaku Pengen-dara		TOTAL	SKOR	Tactical Urbanism			
						X1	X2	X3	X4	X5	X6	X7			Pengaruh	Karakteristik	Perubahan	Keterangan
																		lebih mempermudah
14	Eka	P	25	Perawat	Jl. Abdul Majid	5	4	3	4	5	4	4	**29**	4	4	D	5	Lebih mempermudah orang menuju arah tujuan dan lebih cepat
15	Mutiara Indah	P	16	Pelajar	Jl. Timbul	5	5	3	4	4	5	5	**31**	4	3	E	3	

No.	Nama	L/P	Usia	Pekerjaan	Tinggal	Aksesibilitas					Perilaku Pengen-dara		TOTAL	SKOR	Tactical Urbanism			
						X1	X2	X3	X4	X5	X6	X7			Pengaruh	Karakteristik	Perubahan	Keterangan
16	Rendha	P	34	Karyawan	Jl. Timbul	5	4	4	4	4	3	2	**26**	3	4	A, D, E,F	4	Informasi lebih jelas
17	Titi	P	24	-	Jl. Timbul	4	3	3	3	5	4	3	**25**	3	5	C	3	
18	Dhani	P	35	IRT	Jl. Timbul	5	5	4	4	3	3	3	**27**	3	4	B, D	3	
19	Esti	P	18	Karyawan	Jl. Timbul	5	4	3	4	5	5	5	**31**	4	2	C	4	
20	Laela	P	19	StaF	Jl. Timbul	5	5	5	5	3	3	3	**29**	4	5	B	1	
21	Mirawata	P	26	IRT	Jl. Timbul	5	5	3	4	4	5	3	**29**	4	4	D	3	Membantu bagi yang tidak tahu

No.	Nama	L/P	Usia	Pekerjaan	Tinggal	Aksesibilitas					Perilaku Pengen-dara		TOTAL	SKOR	Tactical Urbanism			
						X1	X2	X3	X4	X5	X6	X7			Pengaruh	Karakteristik	Perubahan	Keterangan
																		jalan menuju MRT
22	Siti Afifa	P	22	Mahasiswa	Jl. Timbul	5	5	5	5	4	4	4	**32**	4	5	D	4	Memberi petunjuk jalan bagi masyarakat yang tidak mengerti jalan
23	Gus Khotim	L	20	Buruh Proyek		5	5	2	4	4	4	2	**26**	3	1	D	4	
24	Zaidan	L	14	Pelajar	Jl. Damai	4	4	4	3	3	5	3	**26**	3	3	E	2	

No.	Nama	L/P	Usia	Pekerjaan	Tinggal	Aksesibilitas					Perilaku Pengen-dara		TOTAL	SKOR	Tactical Urbanism			
						X1	X2	X3	X4	X5	X6	X7			Pengaruh	Karakteristik	Perubahan	Keterangan
25	Vito Aditya	L	16	Pelajar	Jl. Timbul	4	4	3	4	4	4	3	**26**	3	2	F	3	Agar masyarakat tidak bingung untuk ke stasiun MRT
26	Raihan Bimo	L	17	Pelajar	Jl. Damai	4	5	4	4	4	4	4	**29**	4	5	D	3	Agar masyarakat lebih cepat sampai ke stasiun MRT
27	Jamila	P	50	IRT	Jl. Timbul	5	4	4	4	4	5	3	**29**	4	1	F	1	
28	Sopian	L	22	Security	-	3	5	4	4	4	4	3	**27**	3	3	D, F	4	

No.	Nama	L/P	Usia	Pekerjaan	Tinggal	Aksesibilitas					Perilaku Pengen-dara		TOTAL	SKOR	Tactical Urbanism			
						X1	X2	X3	X4	X5	X6	X7			Pengaruh	Karakteristik	Perubahan	Keterangan
29	Nurul Manaf	L	30	Karyawan	Jl. Abdul Majid	3	5	3	4	4	4	1	**24**	3	5	C,F	5	
30	Dena	L	24	Security	Ciamis	5	4	4	4	4	4	2	**27**	3	5	C, D, E	4	Membantu memberi tanda kepada orang yang akan menuju MRT dan mengarahkan nya supaya tidak bingung
31	Merdiansyah	L	20	Security	Tangerang	3	5	5	5	5	4	3	**30**	4	4	A, C,	4	Terdapat petunjuk

No.	Nama	L/P	Usia	Pekerjaan	Tinggal	Aksesibilitas					Perilaku Pengen-dara		TOTAL	SKOR	Tactical Urbanism			
						X1	X2	X3	X4	X5	X6	X7			Pengaruh	Karakteristik	Perubahan	Keterangan
																D, E		yang berkelanjutan
32	Sri Andrayani	P	43	IRT	Jl.Timbul	5	5	2	4	4	3	3	**26**	3	2	F	4	Jalan aman mempengaruhi minat pejalan kaki dan olahraga agar sehat
33	Della	P	25	Karyawan	Jl.Timbul	3	2	1	5	3	2	1	**17**	2	2	C, D, E	3	
34	Almira	P	27	Karyawan	Jl. Damai	5	5	2	4	3	4	2	**25**	3	1	B	4	

No.	Nama	L/P	Usia	Pekerjaan	Tinggal	Aksesibilitas					Perilaku Pengen-dara		TOTAL	SKOR	Tactical Urbanism			
						X1	X2	X3	X4	X5	X6	X7			Pengaruh	Karakteristik	Perubahan	Keterangan
35	Rizki	L	35	Karyawan	Jl. Abdul Majid	4	5	3	4	3	5	2	**26**	3	5	D	4	
36	Wawan	L	32	Swasta	Jl. Abdul Majid	5	5	5	3	5	3	3	**29**	4	5	D, F	3	
37	Yudha	L	29	Swasta	Jl. Abdul Majid	3	5	4	2	4	4	3	**25**	3	3	E	4	
38	Ina	P	37	IRT	Jl.Timbul	2	5	4	1	3	4	3	**22**	3	4	A, B, C, D, E,F	3	

No.	Nama	L/P	Usia	Pekerjaan	Tinggal	Aksesibilitas					Perilaku Pengen-dara		TOTAL	SKOR	Tactical Urbanism			
						X1	X2	X3	X4	X5	X6	X7			Pengaruh	Karakteristik	Perubahan	Keterangan
39	Nuraini	P	32	IRT	Jl. Damai	4	2	5	2	4	5	4	**26**	3	3	C, D, E	5	
40	Lisa	P	23	Mahasiswa	Jl.Timbul	5	5	3	3	4	5	3	**28**	4	5	C,F	4	
41	Aji	L	22	Mahasiswa	Jl. Abdul Majid	3	5	3	4	3	3	3	**24**	3	3	C, D, E	4	
42	Syifa	P	19	Pelajar	Jl.Timbul	4	4	3	4	4	4	3	**26**	3	5	E	3	
43	Aryanti	P	25	Karyawan	Jl.Timbul	4	5	4	5	3	3	3	**27**	3	5	D	5	

No.	Nama	L/P	Usia	Pekerjaan	Tinggal	Aksesibilitas					Perilaku Pengen-dara		TOTAL	SKOR	Tactical Urbanism			
						X1	X2	X3	X4	X5	X6	X7			Pengaruh	Karakteristik	Perubahan	Keterangan
44	Tami	P	32	Pengusaha	Jl.Timbul	5	5	5	4	5	4	2	**30**	4	4	C, D, E	5	
45	Tomy	L	44	PNS	Jl. Abdul Majid	4	5	3	5	3	5	3	**28**	4	3	A, C, D, E	4	
46	ZaFar	L	40	Swasta	Jl.Timbul	5	4	4	3	4	4	1	**25**	3	5	D, F	4	
47	Herawan	L	35	Swasta	Jl. Abdul Majid	5	5	3	4	3	3	1	**24**	3	3	E	3	

No.	Nama	L/P	Usia	Pekerjaan	Tinggal	Aksesibilitas					Perilaku Pengen-dara		TOTAL	SKOR	Tactical Urbanism			
						X1	X2	X3	X4	X5	X6	X7			Pengaruh	Karakteristik	Perubahan	Keterangan
48	Sandra	P	22	Pelajar	Jl. Abdul Majid	4	3	5	5	5	3	3	**28**	4	5	C, D, E	4	
49	Nesha	P	23	Mahasiswa	Jl.Timbul	5	5	3	4	4	3	3	**27**	3	4	C	5	
50	Teuku	L	22	Wiraswasta	Jl. Abdul Majid	3	5	4	4	3	3	2	**24**	3	5		3	

- Rekapitulasi Hasil Kuisioner Tingkat Pengaruh Tactical Urbanism Terhadap Aksesibilitas di Area MRT Cipete Raya

Skala	**Keterangan**	Keterjang-kauan	Desain Jalan	Keama-nan	Kenya-manan	Kesela-matan	Aggressive Behaviour	Defensive Behaviour	Penga-ruh Minat Jalan	Karakte-ristik

1	Sangat Tidak Berpengaruh	1	0	1	1	0	0	4	5	
2	Tidak Berpengaruh	1	2	4	2	0	1	7	5	A=7 B=5
3	Cukup Berpengaruh	8	4	17	8	14	14	29	13	C=22 D=29
4	Berpengaruh	11	18	20	28	24	20	6	9	E=21 F=13
5	Sangat Berpengaruh	29	26	8	11	12	15	4	18	

Jumlah Tertinggi

LAMPIRAN H : HASIL KUISIONER PENGARUH TACTICAL URBANISM TERHADAP AKSESIBILITAS

1. Area MRT Cipete Raya

Responden	ELEMEN						TOTAL	SKOR	DAMPAK						TOTAL	SKOR	PARTISIPASI MASYARAKAT						TOTAL	SKOR
	X1	X2	X3	X4	X5	X6			X1	X2	X3	X4	X5	X6			X1	X2	X3	X4	X5	X6		
1	4	4	4	4	2	4	22	4	4	2	2	4	2	2	16	3	4	4	5	4	4	5	26	5
2	4	3	2	4	2	2	17	3	4	4	4	4	3	2	21	4	4	4	3	4	2	2	19	3
3	3	2	4	5	3	3	20	3	5	2	2	5	2	2	18	3	5	2	2	5	4	4	22	4
4	5	5	5	4	5	4	28	5	4	4	5	5	4	5	27	5	4	4	5	4	4	4	25	4

Responden	ELEMEN						TOTAL	SKOR	DAMPAK						TOTAL	SKOR	PARTISIPASI MASYARAKAT						TOTAL	SKOR
	X1	X2	X3	X4	X5	X6			X1	X2	X3	X4	X5	X6			X1	X2	X3	X4	X5	X6		
5	4	3	4	5	5	3	24	4	5	4	4	4	4	4	25	4	5	5	4	4	5	3	26	5
6	4	4	4	5	5	4	26	5	3	3	2	5	4	4	21	4	3	3	2	3	3	3	17	3
7	4	5	4	5	4	3	25	4	2	3	4	3	3	5	20	3	3	1	1	3	3	5	16	3
8	4	3	2	4	3	3	19	3	3	4	3	3	3	3	19	3	3	3	5	5	4	4	24	4
9	5	5	4	5	4	4	27	5	4	2	3	4	3	3	19	3	4	5	5	5	5	4	28	5
10	3	5	4	5	5	4	26	5	4	3	5	5	5	5	27	5	4	5	5	3	4	4	25	4

Responden	ELEMEN						TOTAL	SKOR	DAMPAK						TOTAL	SKOR	PARTISIPASI MASYARAKAT						TOTAL	SKOR
	X1	X2	X3	X4	X5	X6			X1	X2	X3	X4	X5	X6			X1	X2	X3	X4	X5	X6		
11	4	5	4	4	5	4	26	5	3	2	4	5	3	2	19	3	5	4	5	4	4	5	27	5
12	2	3	4	3	2	5	19	3	3	4	3	4	4	4	22	4	5	4	4	1	2	1	17	3
13	5	3	5	5	3	4	25	4	5	5	4	5	5	5	29	5	5	4	4	5	5	5	28	5
14	3	4	4	4	3	4	22	4	1	2	3	5	3	3	17	3	1	2	3	5	4	3	18	3
15	5	4	5	5	5	3	27	5	3	3	4	4	4	3	21	4	3	5	4	5	5	4	26	5
16	3	4	5	4	5	5	26	5	5	4	3	5	3	5	25	4	4	5	4	3	4	5	25	4

Responden	ELEMEN						TOTAL	SKOR	DAMPAK						TOTAL	SKOR	PARTISIPASI MASYARAKAT						TOTAL	SKOR
	X1	X2	X3	X4	X5	X6			X1	X2	X3	X4	X5	X6			X1	X2	X3	X4	X5	X6		
17	4	4	5	5	5	4	27	5	4	5	4	4	5	4	26	5	4	5	5	5	4	4	27	5
18	5	3	2	4	4	3	21	4	4	3	3	2	3	2	17	3	3	3	3	3	3	3	18	3
19	4	4	4	1	4	4	21	4	4	5	5	5	5	5	29	5	5	4	5	5	5	5	29	5
20	5	4	5	5	4	5	28	5	4	3	3	3	2	4	19	3	4	4	4	4	4	4	24	4
21	3	4	5	5	5	5	27	5	4	4	4	4	4	4	24	4	5	4	4	5	4	4	26	5
22	3	4	5	5	5	4	26	5	5	5	4	5	4	4	27	5	4	5	5	5	4	4	27	5

Responden	ELEMEN						TOTAL	SKOR	DAMPAK						TOTAL	SKOR	PARTISIPASI MASYARAKAT						TOTAL	SKOR
	X1	X2	X3	X4	X5	X6			X1	X2	X3	X4	X5	X6			X1	X2	X3	X4	X5	X6		
23	5	3	5	5	5	3	26	5	5	4	4	5	3	3	24	4	5	5	5	4	4	4	27	5
24	4	3	5	4	4	4	24	4	5	4	4	5	5	4	27	5	4	4	5	5	5	3	26	5
25	3	4	4	4	4	2	21	4	2	3	4	3	2	2	16	3	3	3	4	4	4	4	22	4
26	3	5	5	5	3	5	26	5	3	3	2	4	5	4	21	4	3	4	3	4	4	3	21	4
27	3	4	5	5	5	4	26	5	3	3	2	3	3	4	18	3	5	4	4	5	4	5	27	5
28	3	3	5	4	4	4	23	4	4	4	4	5	4	5	26	5	5	4	4	5	4	4	26	5

Responden	ELEMEN						TOTAL	SKOR	DAMPAK						TOTAL	SKOR	PARTISIPASI MASYARAKAT						TOTAL	SKOR
	X1	X2	X3	X4	X5	X6			X1	X2	X3	X4	X5	X6			X1	X2	X3	X4	X5	X6		
29	5	3	4	3	5	5	25	4	4	4	4	4	4	5	25	4	5	5	4	5	3	3	25	4
30	3	4	5	5	5	4	26	5	3	4	3	3	4	3	20	3	4	5	5	4	5	3	26	5
31	3	4	4	3	3	4	21	4	3	3	2	3	3	4	18	3	3	4	4	3	4	3	21	4
32	3	5	4	5	5	4	26	5	3	3	2	3	3	4	18	3	3	4	4	5	5	5	26	5
33	4	4	5	4	5	5	27	5	4	4	4	4	3	3	22	4	4	4	5	4	5	4	26	5
34	4	4	2	4	4	4	22	4	3	3	2	2	2	3	15	2	4	3	4	3	4	4	22	4

Responden	ELEMEN						TOTAL	SKOR	DAMPAK						TOTAL	SKOR	PARTISIPASI MASYARAKAT						TOTAL	SKOR
	X1	X2	X3	X4	X5	X6			X1	X2	X3	X4	X5	X6			X1	X2	X3	X4	X5	X6		
35	4	4	3	5	2	3	21	4	4	3	3	4	3	3	20	3	3	3	4	4	4	4	22	4
36	4	4	3	3	4	4	22	4	3	3	4	4	3	2	19	3	5	2	3	3	3	3	19	3
37	4	4	4	5	4	5	26	5	4	5	3	5	4	3	24	4	4	3	3	5	3	4	22	4
38	5	5	4	5	4	4	27	5	5	4	4	5	5	4	27	5	4	5	4	5	5	4	27	5
39	3	3	2	3	3	5	19	3	3	5	4	4	4	4	24	4	3	4	5	5	4	5	26	5
40	5	5	4	5	5	5	29	5	5	5	5	5	5	5	30	5	5	4	5	5	4	5	28	5

Responden	ELEMEN						TOTAL	SKOR	DAMPAK						TOTAL	SKOR	PARTISIPASI MASYARAKAT						TOTAL	SKOR
	X1	X2	X3	X4	X5	X6			X1	X2	X3	X4	X5	X6			X1	X2	X3	X4	X5	X6		
41	4	4	4	3	4	3	22	4	4	3	4	3	4	5	23	4	3	3	5	5	4	5	25	4
42	5	4	5	4	5	3	26	5	2	3	2	2	2	4	15	2	4	4	5	4	4	5	26	5
43	4	3	2	4	5	4	22	4	3	4	3	3	4	3	20	3	4	3	2	3	3	3	18	3
44	3	5	5	5	5	3	26	5	4	5	4	5	4	4	26	5	3	5	5	5	3	5	26	5
45	5	3	3	4	4	4	23	4	3	4	4	3	3	3	20	3	3	3	4	4	4	4	22	4
46	4	4	5	4	5	5	27	5	4	3	5	5	4	4	25	4	3	5	5	4	5	4	26	5

Responden	ELEMEN						TOTAL	SKOR	DAMPAK						TOTAL	SKOR	PARTISIPASI MASYARAKAT						TOTAL	SKOR
	X1	X2	X3	X4	X5	X6			X1	X2	X3	X4	X5	X6			X1	X2	X3	X4	X5	X6		
47	3	5	5	5	4	4	26	5	3	3	3	5	3	2	19	3	4	4	4	3	2	4	21	4
48	5	4	4	4	5	4	26	5	3	4	4	5	4	4	24	4	3	5	5	4	5	5	27	5
49	4	3	4	4	4	2	21	4	3	3	3	5	3	4	21	4	4	4	5	5	4	5	27	5
50	3	5	5	4	4	5	26	5	4	3	3	2	2	1	15	2	3	4	4	4	2	5	22	4

2. Area di MRT Haji Nawi

Responden	ELEMEN						TOTAL	SKOR	DAMPAK						TOTAL	SKOR	PARTISIPASI MASYARAKAT						TOTAL	SKOR
	X1	X2	X3	X4	X5	X6			X1	X2	X3	X4	X5	X6			X1	X2	X3	X4	X5	X6		
1	4	3	2	5	3	3	20	3	3	3	3	3	3	3	18	3	3	3	3	3	3	3	18	3
2	4	5	5	5	5	4	28	5	4	2	4	5	4	5	24	4	4	3	4	3	4	3	21	4
3	2	3	2	5	4	5	21	4	3	3	2	3	3	3	17	3	3	2	3	2	3	3	16	3
4	3	5	5	3	5	4	25	4	5	3	3	5	5	5	26	5	5	3	3	4	3	4	22	4
5	1	5	5	5	5	5	26	5	1	5	5	4	4	4	23	4	5	5	5	5	5	5	30	5
6	5	5	4	5	5	4	28	5	5	4	4	5	4	5	27	5	5	5	4	5	4	4	27	5

Responden	ELEMEN						TOTAL	SKOR	DAMPAK						TOTAL	SKOR	PARTISIPASI MASYARAKAT						TOTAL	SKOR
	X1	X2	X3	X4	X5	X6			X1	X2	X3	X4	X5	X6			X1	X2	X3	X4	X5	X6		
7	4	4	5	5	5	5	28	5	5	5	4	4	5	5	28	5	4	4	4	4	5	5	26	5
8	5	4	3	5	4	5	26	5	5	4	3	5	4	5	26	5	5	5	5	5	5	4	29	5
9	5	3	4	4	2	4	22	4	5	4	3	3	3	3	21	4	5	5	3	5	3	3	24	4
10	3	3	3	4	3	4	20	3	3	3	4	4	3	3	20	3	3	3	3	3	5	5	22	4
11	3	4	3	3	4	3	20	3	3	3	4	4	4	4	22	4	3	4	4	4	4	4	23	4
12	5	5	5	5	5	5	30	5	5	5	5	5	5	5	30	5	5	5	5	5	5	5	30	5
13	4	5	5	4	3	3	24	4	4	5	4	5	4	5	27	5	5	4	4	5	5	5	28	5

Responden	ELEMEN						TOTAL	SKOR	DAMPAK						TOTAL	SKOR	PARTISIPASI MASYARAKAT						TOTAL	SKOR
	X1	X2	X3	X4	X5	X6			X1	X2	X3	X4	X5	X6			X1	X2	X3	X4	X5	X6		
14	5	5	5	4	5	4	28	5	5	4	4	2	2	4	21	4	5	4	4	3	2	4	22	4
15	5	4	4	4	4	5	26	5	5	5	5	5	4	4	28	5	4	4	4	5	4	4	25	4
16	4	4	4	4	3	3	22	4	4	3	3	3	3	3	19	3	3	3	3	3	3	3	18	3
17	3	4	3	4	3	3	20	3	4	2	2	4	2	2	16	3	4	2	2	4	2	4	18	3
18	5	4	4	4	3	3	23	4	4	3	4	4	3	3	21	4	4	3	3	3	3	3	19	3
19	5	5	4	5	3	5	27	5	5	2	3	5	3	4	22	4	5	1	1	5	1	1	14	2
20	5	5	3	4	5	4	26	5	5	3	2	5	2	4	21	4	5	1	1	5	1	1	14	2

Responden	ELEMEN						TOTAL	SKOR	DAMPAK						TOTAL	SKOR	PARTISIPASI MASYARAKAT						TOTAL	SKOR
	X1	X2	X3	X4	X5	X6			X1	X2	X3	X4	X5	X6			X1	X2	X3	X4	X5	X6		
21	5	3	3	4	4	4	23	4	5	5	1	4	3	3	21	4	4	4	4	3	4	5	24	4
22	4	5	5	5	5	5	29	5	4	4	3	4	4	4	23	4	3	3	3	3	4	3	19	3
23	3	4	5	4	5	3	24	4	5	4	5	4	5	4	27	5	4	4	4	4	4	4	24	4
24	5	5	5	5	5	5	30	5	5	5	5	5	5	5	30	5	5	5	5	5	5	5	30	5
25	3	4	4	4	4	3	22	4	3	3	3	3	2	4	18	3	4	3	4	3	2	3	19	3
26	4	4	5	5	3	5	26	5	5	4	3	3	3	3	21	4	4	3	4	4	3	4	22	4
27	5	4	5	4	4	4	26	5	5	4	2	4	4	4	23	4	5	4	2	4	4	4	23	4

Responden	ELEMEN						TOTAL	SKOR	DAMPAK						TOTAL	SKOR	PARTISIPASI MASYARAKAT						TOTAL	SKOR
	X1	X2	X3	X4	X5	X6			X1	X2	X3	X4	X5	X6			X1	X2	X3	X4	X5	X6		
28	5	4	4	4	3	3	23	4	5	5	2	4	3	3	22	4	5	3	2	5	2	3	20	3
29	5	3	3	5	5	5	26	5	4	5	4	5	3	3	24	4	5	3	2	5	2	3	20	3
30	5	4	4	3	4	4	24	4	4	4	4	4	4	4	24	4	4	4	4	4	4	4	24	4
31	3	3	4	4	5	5	24	4	5	5	4	4	4	4	26	5	4	4	5	4	5	4	26	5
32	5	2	3	3	4	3	20	3	5	4	3	5	3	3	23	4	5	4	5	4	3	3	24	4
33	4	5	3	3	4	5	24	4	2	3	2	5	4	3	19	3	4	2	4	2	2	3	17	3
34	3	4	3	4	3	3	20	3	5	3	2	4	3	2	19	3	3	3	1	5	2	1	15	2

Responden	ELEMEN						TOTAL	SKOR	DAMPAK						TOTAL	SKOR	PARTISIPASI MASYARAKAT						TOTAL	SKOR
	X1	X2	X3	X4	X5	X6			X1	X2	X3	X4	X5	X6			X1	X2	X3	X4	X5	X6		
35	3	3	5	4	4	3	22	4	5	4	3	5	3	3	23	4	5	1	4	5	3	4	22	4
36	4	5	4	5	3	4	25	4	5	3	2	4	4	3	21	4	5	3	2	4	1	4	19	3
37	5	5	3	4	4	5	26	5	3	4	4	5	3	3	22	4	5	4	4	3	4	5	25	4
38	5	5	4	5	5	4	28	5	5	5	4	4	4	4	26	5	4	3	2	5	4	3	21	4
39	4	4	5	4	4	4	25	4	5	3	4	3	5	5	25	4	3	5	4	5	3	4	24	4
40	5	3	5	3	3	3	22	4	4	3	3	5	4	3	22	4	5	3	3	4	2	4	21	4
41	3	3	3	4	3	3	19	3	5	4	4	2	3	4	22	4	2	4	3	5	5	5	24	4

Responden	ELEMEN						TOTAL	SKOR	DAMPAK						TOTAL	SKOR	PARTISIPASI MASYARAKAT						TOTAL	SKOR
	X1	X2	X3	X4	X5	X6			X1	X2	X3	X4	X5	X6			X1	X2	X3	X4	X5	X6		
42	5	5	3	5	3	5	26	5	5	4	4	5	5	4	27	5	1	3	5	4	2	4	19	3
43	3	5	3	5	5	4	25	4	5	4	4	4	2	4	23	4	4	4	3	5	4	3	23	4
44	4	4	4	4	4	5	25	4	3	2	5	5	3	5	23	4	5	5	5	5	3	4	27	5
45	5	3	5	4	5	4	26	5	4	4	4	5	4	3	24	4	5	4	4	3	2	5	23	4
46	4	5	3	5	3	3	23	4	4	4	3	5	5	5	26	5	4	4	4	3	1	4	20	3
47	5	5	5	5	3	4	27	5	2	2	4	5	5	3	21	4	5	3	4	5	5	4	26	5
48	5	4	3	5	4	3	24	4	4	5	4	4	5	5	27	5	4	4	4	5	5	3	25	4

Responden	ELEMEN						TOTAL	SKOR	DAMPAK						TOTAL	SKOR	PARTISIPASI MASYARAKAT						TOTAL	SKOR
	X1	X2	X3	X4	X5	X6			X1	X2	X3	X4	X5	X6			X1	X2	X3	X4	X5	X6		
49	5	5	3	5	3	5	26	5	5	2	5	3	4	3	22	4	5	3	3	5	4	4	24	4
50	5	3	5	5	3	4	25	4	5	4	2	4	3	3	21	4	5	2	5	4	4	5	25	4

BIOGRAFI PENULIS

Penulis dengan nama Jihan Nabila Arifin lahir di Malang 11 September 1998. Terlahir sebagai anak ke dua dari tiga bersaudara dari pasangan Bapak Zainul Arifin dan Ibu Diah Yurnaily. Penulis telah menempuh jalur pendidikan formal dari SD Global Islamic School Jakarta (2004-2010), SMP Negeri 49 Jakarta (2010-2013), dan SMA Negeri 48 Jakarta (2013-2016) hingga akhirnya penulis melanjutkan studinya di Departemen Perencanaan Wilayah dan Kota Institut Teknologi Sepuluh Nopember Surabaya, FTSPK tahun 2016. Selama masa perkuliahan, penulis aktif dalam kegiatan organisasi mahasiswa yaitu Himpunan Mahasiswa Planologi (HMPL) sebagai Staff Divisi Pengembangan Sumber Daya Mahasiswa (2017-2018) dan sebagai Staff Ahli Divisi Pengembangan Sumber Daya Mahasiswa (2018-2019), BEM Fakultas sebgai Kepala Departemen Dalam Negeri (2018-2019), dan Unit Kegiatan Mahasiswa (UKM) ITS sebagai Kepala Departemen Internal *Muay Thai* (2018-2019). Pada saat menjadi mahasiswa, penulis pernah melakukan Kerja Praktik di Ruang Jakarta *Urban Center of Studies* (RCUS) selama 2 bulan (2018), dan Kerja Praktik di *Laboratory Urban Design and Enviroment*, Shibaura Institute Technology Japan selama 2 bulan (2019). Ketertarikan penulis terhadap *urban design* dan pengembangan kawasan transit memberikan ide untuk tugas akhir dengan judul "Pengaruh Tactical Urbanism Terhadap Aksesibilitas Pada Kawasasn MRT Cipete Jakarta". Masukan, kritik, dan diskusi terkait tugas akhir ini dapat dilakukan dengan menghubungi kontak penulis di *jhnnabila11@gmail.com*