

Pengukuran Karakteristik Lingkungan Pedestrian Tengkuruk Permai Palembang

Environmental Characteristics Measurement Pedestrian of Tengkuruk Permai Palembang

Riduan, Ramadisu Mafra, Zulfikri

Program Studi Arsitektur, Fakultas Teknik, Universitas Muhammadiyah Palembang

Jalan Jend. A. Yani 13 Ulu Palembang, Sumatera Selatan 30263

riedone_arch@gmail.com

[Diterima 14/9/2021, Disetujui 30/12/2021, Diterbitkan 31/12/2021]

Abstrak

Pedestrian adalah bagian dari kota yang berfungsi untuk menjamin keselamatan dan kenyamanan pejalan kaki. Seiring dengan berkembangnya sebuah kawasan, fenomena diskresi terhadap fungsi pedestrian kerap terjadi, meski dengan berbagai dalil pembenaran. Sejatinya bagaimana pedestrian direncanakan dan digunakan telah ditetapkan pada Permen PU No. 03/PRT/M/2014. Karenanya perlu dilakukan penelitian terkait karakteristik lingkungan pedestrian menurut perspektif pengguna, khususnya di kawasan Tengkuruk Permai Palembang. Penelitian ini bertujuan mengukur tingkat kenyamanan, keselamatan dan kenyamanan pedestrian. Melibatkan 100 responden pengguna pedestrian. Pengumpulan data menggunakan kuisioner dan observasi lapangan, metoda distribusi frekuensi dan tendesius sentral digunakan dalam pengolahan data. Hasil penelitian menunjukkan karakteristik lingkungan pedestrian pada variabel kenyamanan sebesar 57,95% , variabel keselamatan sebesar 56,80% dan variabel keamanan sebesar 64,67%, atau secara umum karakteristik lingkungan pedestrian Tengkuruk Permai sebesar 59,81%. Indikator kebersihan, keindahan, serta bentuk dan skala *furniture street* menjadi faktor penyebab rendahnya penilaian oleh responden.

Kata kunci: *karakteristik lingkungan pedestrian, kenyamanan pedestrian*

Abstract

Pedestrian is part of the city that serves to ensure the safety and comfort of pedestrians. Along with the development of an area, the phenomenon of discretion over pedestrian functions often occurs, although with various justifications. In fact, how pedestrians are planned and used has been stipulated in Permen PU No. 03/PRT/M/2014. Therefore, it is necessary to conduct research related to the characteristics of the pedestrian environment according to the user's perspective, especially in the Tengkuruk Permai area of Palembang. This study aims to measure the level of comfort, safety and pedestrian comfort. Involving 100 pedestrian users respondents. Collecting data using questionnaires and field observations, the method of frequency distribution and central tendency is used in data processing. The results showed that the characteristics of the pedestrian environment in the comfort variable were 57.95%, the safety variable was 56.80% and the safety variable was 64.67%, or in general the characteristics of the Tengkuruk Permai pedestrian environment were 59.81%. The indicators of cleanliness, beauty, as well as the shape and scale of street furniture are factors that cause the respondents' low ratings.

Keywords: *characteristics of the pedestrian environment, pedestrian comfort*

©Jurnal Arsir Universitas Muhammadiyah Palembang

p-ISSN 2580-1155

e-ISSN 2614-4034

Pendahuluan

Kota Palembang berupaya untuk terus berkembang, khususnya dibidang infrastruktur kota. Fenomena perkembangan sarana dan prasarana mendorong peran baru perkotaan yang mempengaruhi eksistensi pusat kota lama berupa desentralisasi stuktur-struktur kota yang penting, sehingga memicu beberapa impase klasik seperti mahalnnya harga lahan, bermunculan varietas kawasan yang kurang bersesuaian dengan rencana kota pada awalnya, sehingga berpotensi memberi dampak pada kualitas dan kuantitas pada ruang kota.

Lingkungan perkotaan yang manusiawi adalah lingkungan perkotaan yang ramah bagi pejalan kaki. Upaya ke arah itu setidaknya telah diatur dalam Permen PU No. 03/PRT/M/2014 tentang Pedoman Perencanaan, Penyediaan, dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Jaringan Pejalan Kaki di Kawasan Perkotaan. Regulasi tersebut bertujuan untuk menciptakan lingkungan perkotaan yang sesuai dengan karakteristik dan tuntutan kebutuhan pejalan kaki, agar dapat mempertahankan pusat kota tetap manusiawi, menarik bagi warga kota untuk datang, tinggal, bekerja, dan melakukan kegiatan lainnya dalam rangka memenuhi kebutuhan jasmani dan rohaninya.

Shirvani (1985) berpendapat, jalur pejalan kaki merupakan elemen penting perancangan kota. Ruang pejalan kaki dalam konteks kota dapat berperan untuk menciptakan lingkungan yang manusiawi dan ramah. Lebih lanjut Ashadi et al (2012) menyatakan penyediaan elemen-elemen pelengkap yang justru akan memberikan kenyamanan bagi para penggunanya. Selaras dengan itu, Muchtar (2010), menemukan bahwa kondisi fisik pedestrian sangat menunjang terciptanya rasa kenyamanan bagi pejalan kaki, khususnya bagi pengguna dengan keterbatasan fisik dan atau stamina.

Kawasan dengan *permeability*, *variety* dan *legibility* tinggi, akan berbanding lurus dengan mahalnnya harga lahan dan semua sarana dan prasarana di dalamnya, sehingga pelaku dan pengguna ruang kawasan, cenderung untuk melakukan diskresi atas aturan dan penataan ruang dengan dalih ekonomi. Fenomena semacam ini terjadi juga pada kawasan perdagangan Jalan Komplek Tengkuruk Permai Kota Palembang dan sekitarnya, dimana ruang terbuka yang sejatinya adalah pedestrian malah beralih fungsi menjadi ruang perdagangan dan parkir kendaraan, sehingga pejalan kaki secara prilaku beradaptasi dengan mengambil ruang lain atau sisa ruang yang tersedia, sebagai alternatif pedestrian.

Tentu diskresi atas ruang pedestrian dengan berbagai dalih kepentingan, terlepas dari sikap pro dan kontra, tentu akan berdampak mengurangi kenyamanan, bahkan mengganggu bagi pejalan kaki maupun pengguna jalan lainnya, ketika hak pejalan kaki telah diambil oleh fungsi aktivitas lainnya, sementara tidak ada kompensasi yang didapatkan. Penelitian ini bertujuan untuk mengukur karakteristik lingkungan pedestrian sesuai indikator pada Permen PU No. 03/PRT/M/2014.

Tinjauan pustaka

Rubenstein dan Harvey (1992) mendefinisikan pedestrian sebagai pergerakan atau sirkulasi atau perpindahan orang atau manusia dari satu tempat ke titik asal (*origin*) ketempat lain sebagai tujuan (*destination*) dengan berjalan kaki. Lebih lanjut Shirvani (1985) memandang pedestrian sebagai bagian dari kota dimana orang bergerak dengan kaki dan menjamin keselamatan dan kenyamanan pejalan kaki.

Secara tegas lampiran Permen PU No. 03/PRT/M/2014 tentang Pedoman Perencanaan, Penyediaan, dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Jaringan Pejalan Kaki di Kawasan Perkotaan mengatur fungsi pedestrian sebagai;

1. Jalur penghubung antar pusat kegiatan, blok ke blok, persil ke persil di kawasan perkotaan,
2. Bagian yang tidak terpisahkan dalam sistem pergantian moda dan pergerakan lainnya,

3. Ruang interaksi sosial,
4. Pendukung keindahan dan kenyamanan kota, dan
5. Jalur evakuasi bencana.

Lebih lanjut, Permen PU No. 03/PRT/M/2014 menegaskan penyediaan dan pemanfaatan prasarana dan sarana pedestrian, yaitu;

1. Mendukung upaya revitalisasi kawasan perkotaan,
2. Merangsang berbagai kegiatan ekonomi untuk mendukung perkembangan kawasan bisnis yang menarik,
3. Menghadirkan suasana dan lingkungan yang khas, unik dan dinamis,
4. Menumbuhkan kegiatan yang positif sehingga mengurangi kerawanan lingkungan termasuk kriminalisasi,
5. Menurunkan pencemaran udara dan suara,
6. Melestarikan kawasan dan bangunan bersejarah,
7. Mengendalikan tingkat pelayanan jalan, dan
8. Mengurangi kemacetan lalu lintas.

Sedangkan dasar pertimbangan perencanaan prasarana dan sarana jaringan pejalan kaki, didasarkan kepada;

1. Karakteristik pejalan kaki, antara lain; a) fisik pejalan kaki, b) perilaku, dan c) psikis,
2. Karakteristik lingkungan, yaitu; a) kenyamanan, b) kenikmatan, c) keselamatan, d) keamanan, dan 5) keekonomisan,
3. Keterkaitan antar kegiatan dan moda transportasi lainnya, serta jenis penggunaan lahan atau kegiatan.

Terkait faktor kenyamanan pada karakteristik lingkungan, Hakim dan Utomo (2003) mengemukakan beberapa faktor yang berpengaruh, antara lain;

1. Sikulasi pedestrian, yaitu kejelasan arah, lebar yang mencukupi, bebas dari penghalang,
2. Iklim, pengguna pedestrian dapat berteduh ketika hujan
3. Kebisingan, sesuai kelaziman keterkaitan fungsi pedestrian dan varietas fungsi disekitarnya, misalnya pasar, taman, kendaraan bermotor,
4. Aroma atau bau-bauan,
5. Bentuk, elemen *landscape* dan *furniture street* harus memiliki bentuk yang memberi rasa aman, dan berskala manusia,
6. Keamanan penggunaan fisik pedestrian, terhindar dari bahaya terpeleset, tersandung, terperosok, dan kejatuhan benda berbahaya, dan keamanan lingkungan, seperti aman dari tindak kriminal, aman dari bahaya tertabrak kendaraan bermotor, atau bahaya kejatuhan benda
7. Kebersihan, pada jalur pedestrian dan sekitarnya, serta
8. Keindahan, pada jalur pedestrian dan kondisi sekitarnya.

Metodelogi

Penelitian kualitatif dengan teknik *random purpose sample*. Melibatkan 100 responden pengguna pedestrian di lokus penelitian pedestrian Tengkuruk Permai Palembang. Pengambilan data menggunakan kuesioner tertutup berskala likert. Data penelitian diolah menggunakan *software* tabulasi, kemudian hasil disajikan dalam bentuk persentase kemudian dilakukan evaluasi untuk mendapatkan hasil. Variabel penelitian adalah:

- a) Kenyamanan pada karakteristik lingkungan pedestrian, dengan indikator; 1) sirkulasi, 2) peneduh, 3) kebisingan, 4) aroma, 5) bentuk dan skala *furniture*

street, 6) aman pada fisik pedestrian, 7) aman dari tindak kriminal, 8) aman dari kendaraan, 9) aman dari aktivitas sekitar pedestrian, 10) kebersihan pedestrian, 11) kebersihan lingkungan, 12) keindahan pedestrian, dan 13) keindahan lingkungan,

- b) Keselamatan dengan indikator; 1) sirkulasi, 2) peneduh, 3) aman pada fisik pedestrian, 3) aman dari tindak kriminal, 4) aman dari kendaraan,
- c) Keamanan dengan indikator; 1) sirkulasi, 2) aman pada fisik pedestrian, 3) aman dari tindak kriminal, 4) aman dari kendaraan,

Lokus penelitian (gambar – 1) berada pada pedestrian Tengkuruk Permai, Kecamatan Iilir Barat I kelurahan 16 Iilir Palembang, dibagi menjadi 4 segment jalan dengan parameter :

1. Segment A, Jalan Sentot Ali Basah sebelah Utara berbatasan dengan Jalan Masjid Lama dan sebelah Selatan berbatasan dengan Jalan Pasar Baru,
2. Segment B, Jalan Pasar Baru sebelah Timur berbatasan dengan Jalan Kebumen Darat dan sebelah Barat berbatasan dengan Jalan,
3. Segment C, Jalan Komplek Tengkuruk Permai Blok B sebelah Utara berbatasan Jalan Tengkuruk Permai Blok C sebelah Selatan berbatasan dengan Jalan Pasar Baru, dan
4. Segment D, Jalan Komplek Tengkuruk Permai Blok C Sebelah Utara berbatasan dengan jalan Jalan Masjid lama sebelah Selatan berbatasan dengan Jalan Pasar Baru.



Gambar 1. Lokasi dan Segment Penelitian

Hasil dan pembahasan

Karakteristik 100 responden dengan proporsi terbanyak 55% perempuan, rentang usia terbanyak (49%) 21 – 30 tahun diikuti responden dengan usia 31 – 40 tahun (33%), dengan latar belakang pendidikan terbanyak S1 (34%) dan Diploma (30%), berstatus pegawai swasta (46%) dan wiraswasta (20%), asal tujuan terbanyak dari rumah (45%) dan dari kantor (42%) dengan tujuan ke lokus untuk berbelanja (31%) dan sekedar lewat (38%). Karakteristik responden memiliki perilaku, kesehatan fisik dan psikis sebagaimana lazimnya manusia normal, dan tidak defable. Secara rinci disajikan pada tabel – 1.

Tabel 1. Karakteristik Responden

Karakteristik Responden	Kelompok	Jumlah Orang	Persentase (%)
Jenis Kelamin	Laki – laki	45	45 %
	Perempuan	55	55 %
Usia	18 – 20 tahun	0	-
	21 – 30 tahun	49	49 %
	31 – 40 tahun	33	33 %
	41 – 50 tahun	14	14 %
	≥ 50 Tahun	4	4 %
Pendidikan	SLTA	18	18 %
	Diploma	30	30 %
	Statra S1	34	34 %
	Strata S 2	16	16 %
	Lainnya	2	2 %
Pekerjaan	Pelajar	8	8 %
	Pegawai Swasta	46	46 %
	PNS/ TNI/Polri	6	6 %
	Wiraswasta	20	20 %
	Guru / Dosen	15	15 %
	Lainnya	5	5 %
Asal	Rumah	45	45 %
	Kantor	42	42 %
	Lainya	13	13 %
Tujuan	Belanja	41	41 %
	Bekerja	9	9 %
	Pulang	5	5 %
	Sekedar lewat	38	38 %
	Istirahat Sejenak	3	3 %
	Lainnya	4	4 %

Faktor Keselamatan pada Karakteristik Lingkungan Pedestrian

Data pengukuran tingkat kenyamanan pada karakteristik lingkungan pedestrian, untuk indikator sirkulasi, sebesar 52,95% responden memberi nilai baik, disebabkan pola sirkulasi yang berbentuk grid lurus dan lebar yang cukup untuk 3 orang berpapasan, sementara 47,05% berpendapat kurang baik disebabkan beberapa titik akses yang semestinya bebas ruang gerak malah tertutupi oleh aktivitas pkl di depan ruko, sehingga untuk keluar dan atau masuk pada sembarang titik disepanjang pedestrian tidak bisa dilakukan. Termasuk juga beberapa pedagang pada ruko menggunakan sedikit ruang pedestrian sebagai tempat memajang dagangannya. Pada beberapa titik segment pedestrian, di sepanjang sisi digunakan sebagai parkir kendaraan roda 2, hal ini menjadi penghalang bagi akses pejalan kaki dan tentu saja menghambat kelancaran sirkulasi (gambar – 2). Hal menarik lainnya, sebanyak 31 responden menyatakan bahwa akses untuk defable, seperti ramp dan tile pengarah, seharusnya tersedia pada pedestrian, baik pada segment A, B, C maupun D.



- [a] Kondisi pedestrian tanpa PKL
- [b] Kondisi parkir R2 yang menghalangi akses pedestrian
- [c] Kondisi pedestrian tertutup oleh PKL dan barang dagangan
- [d] Lapak PKL yang menutup akses keluar pedestrian

Gambar 2. Berbagai kondisi visual pedestrian Tengkuruk Permai

Terkait indikator kenyamanan berupa peneduh pedestrian, sebanyak 75,40% responden menyatakan cukup baik, disebabkan pedestrian tersebut berada tepat dibawah konsol bangunan ruko dengan panjang rata-rata sekitar 1,5 – 2 meter. Bagi sebagian besar responden merasa ini telah cukup sebagai peneduh dari panas dan hujan, meskipun resiko tampias tetap terjadi, hal positif lain dari hadirnya PKL di beberapa titik pedestrian yang memasang tenda, membantu fungsi peneduh, meskipun efek negatif lainnya adalah mengurangi penerangan sepanjang pedestrian, dan membuat beberapa titik pedestrian cukup pengap dan gelap.

Indikator Kebisingan, di beberapa titik diukur menggunakan dB meter berada dikisaran 68-73 dB, dan masih masuk dalam toleransi dBA perdagangan dan jasa 65 – 70 dBA, penelitian ini mencoba mengetahui tanggapan responden terhadap toleransi kebisingan yang dianggap lazim oleh pengguna pedestrian disepanjang kawasan perdagangan yang juga dilalui oleh kendaraan bermotor. Hasilnya sebanyak 82,15% responden memberikan nilai baik dan menganggap kebisingan pasar yang wajar, hanya di beberapa titik kehadiran pedagang yang memutar musik dirasa terlalu kencang, sehingga perlu sedikit berteriak ketika berkomunikasi.

Terhadap indikator aroma, sebanyak 71,20% responden menyatakan baik dan lazim aroma pasar, yaitu bau kain dan pakaian baru, bau bumbu-bumuan, bau makanan jajanan pasar. Sedangkan 28,80% menyatakan tidak suka terhadap bau air selokan yang kurang lancar ketika turun hujan, atau beberapa titik kumpul sampah yang terkadang meluber keluar dari bak sampah tersedia, dan belum dibersihkan oleh petugas kebersihan.

Untuk indikator bentuk dan skala *furniture street* sepanjang pedestrian, hanya 48,30% responden menyatakan baik, sedangkan 51,70% responden menilai kurang baik karena tidak pot kembang yang kurang terawatt, nama jalan yang tertutup oleh tenda dan

atau dagangan, tidak dijumpai papan informasi, atau signage engagement point. Beberapa lampu penerangan yang tidak menyala dan berada pada kondisi yang kurang baik.

Indikator keamanan dalam menggunakan pedestrian, sebanyak 73,80% responden menyatakan aman dari bahaya terpeleset karena permukaan pedestrian bertekstur tidak licin, kecuali beberapa titik yang basah ketika hujan, aman dari terjatuh sebesar 86,30%, kecuali pada beberapa responden yang pernah jatuh karena perbedaan elevasi dan segmentasi pedestrian. Kemudian 85,60% responden menyatakan aman dari bahaya tersandung, baik itu karena kondisi fisik permukaan pedestrian atau munculnya barang dagangan. Sebanyak 75,20% responden menyatakan aman dari bahaya terperosok, meski sisanya memiliki pengalaman terperosok karena permukaan pedestrian di beberapa titik berlubang karena telah rompal. Sedangkan untuk keamanan terbentur benda lain, sebanyak 55,40% responden merasa aman, karena menganggap sudah terbiasa berjalan dilokasi pasar jika tersenggol barang dagangan, sementara untuk bahannya kejatuhan benda, sebanyak 98,80% responden menyatakan aman. Secara keseluruhan sebanyak 79,18% responden menyatakan pedestrian sepanjang Tengkuruk Permai aman secara fisik.

Selanjutnya, untuk indikator keamanan dari tindak kriminal, sebanyak 84,40% responden menyatakan aman, hanya 15,60% responden menyatakan pengalaman merasa tidak aman dari tindak kriminal, seperti pencopetan pada moment sibuk menjelang puasa, lebaran, natal dan tahun baru, atau pernah merasakan tindakan pelecehan verbal oleh oknum yang beraktivitas di sepanjang pedestrian Tengkuruk Permai.

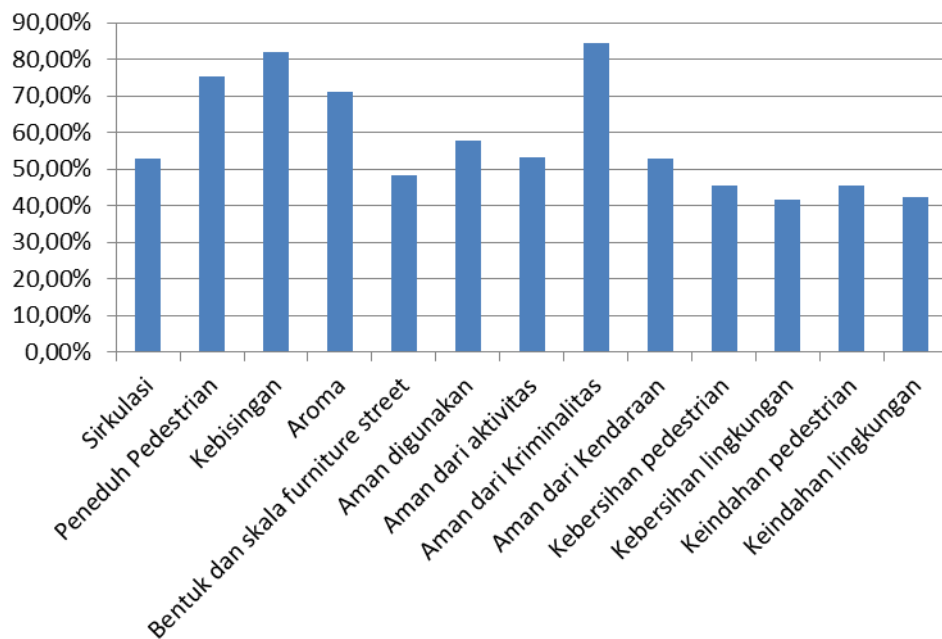
Sebanyak 52,80% responden memberikan penilaian baik terhadap indikator keamanan dari kendaraan bermotor, sedangkan 47,20% responden menyatakan tidak baik. Hal ini berdasarkan pengalaman responden yang terpaksa harus berjalan keluar dari pedestrian, tetapi mereka harus lewat dari celah-celah parkir motor di beberapa titik, atau harus berjalan berdampingan dengan kendaraan bermotor di jalur kendaraan, ketika menemukan hambatan pada titik tertentu di pedestrian, karena aktivitas perdagangan dan atau disebabkan posisi barang dagangan yang membuat pedestrian menyempit. Tetapi tidak dijumpai responden yang memiliki pengalaman terserempet kendaraan bermotor, ketika terpaksa harus berjalan kaki di jalur kendaraan bermotor.

Terhadap indikator kebersihan pada variabel kenyamanan karakteristik lingkungan pedestrian, sebanyak 54,40% responden menyatakan kebersihan pedestrian kurang baik, khususnya di beberapa titik lokasi pedagang sayur, buah atau bumbu, kemudian sebanyak 58,20% responden sepakat menyatakan kebersihan lingkungan sepanjang pedestrian juga kurang baik, apalagi saat turun hujan, didapati genangan air, dan daerah becek. Termasuk juga ketersediaan tempat sampah yang semestinya tersedia setiap 20 meter berdasarkan Permen PU No. 03/PRT/M/2014, dan beberapa titik dalam keadaan rusak.

Indikator terakhir kenyamanan pedestrian adalah keindahan fisik pedestrian, dan keindahan lingkungan sepanjang pedestrian. Sebanyak 54,56% responden menyatakan keindahan fisik pedestrian kurang baik, disebabkan permukaan yang mulai rompal, keramik yang telah lecet dan pudar warnanya, terjadi perbedaan elevasi pada pedestrian, titik lampu yang seharusnya tersedia pada tiap jarak 10 m menurut Permen PU No.03/PRT/M/2014 kebanyakan tidak dalam kondisi baik, bahkan tertutupi oleh barang dagangan dan tenda PKL. Begitu juga dengan ketersediaan shelter tempat duduk dengan jarak 10 m, belum tersedia khusus, sebgaiian berbentuk pot bunga yang kurang terjaga.

Untuk indikator keindahan lingkungan, sebanyak 57,60% responden menyatakan kurang baik. Hal ini dapat dimaklumi, karena sepanjang pedestrian Tengkuruk Permai adalah sejatinya teras kompleks ruko perdagangan yang berpanjangan dan menerus. Komplek perdagagn ini termasuk kedalam kategori pasar tradisional, bukan pasar modern apalagi masuk kedalam kategori pasar sehat. Pemandangan keseharian yang menyajikan gelar dagangan secara konvensional bergaya ekonomi pasar tradisional, ditambah hadirnya PKL di sepanjang pedestrian menambahi ketidakindahan kawasan sekitar pedestrian.

Secara ringkas, untuk variabel kenyamanan pada karakteristik lingkungan pedestrian, indikator kepuasan pada sirkulasi sebesar 52,95%, peneduh pedestrian 75,40%, kebisingan 82,15%, aroma 71,20%, bentuk dan skala *furniture street* 48,30%, fisik pedestrian aman digunakan 57,80%, aman dari aktivitas pedagang 53,10%, aman dari kriminalitas 84,40%, aman dari kendaraan 52,80%, kebersihan pedestrian 45,60%, kebersihan lingkungan 41,80%, dan keindahan pedestrian 45,44%, serta keindahan lingkungan sebesar 42,40% seperti ditunjukkan pada gambar – 3. Secara keseluruhan tingkat kenyamanan karakter lingkungan pedestrian Tengkuruk Permai segment A, B, C dan D adalah 57,95%.



Gambar 3. Penilaian Responden Terhadap Variabel Kenyamanan Pedestrian

Pada variabel keselamatan sebanyak 56,80% responden menyatakan baik, dengan indikator sirkulasi 52,95%, fisik pedestrian aman digunakan 57,80%, aman dari aktivitas pedagang 53,10%, aman dari kriminalitas 84,40%, dan aman dari kendaraan 52,80%. Sedangkan untuk variabel keamanan sebanyak 64,67% menyatakan baik, dengan indikator sirkulasi 52,95%, peneduh pedestrian 75,40%, aman digunakan 57,80%, aman dari kriminalitas 84,40%, dan aman dari kendaraan bermotor 52,80%.

Kesimpulan

Dari hasil dan pembahasan pada penelitian ini, dapat ditarik kesimpulan, antara lain;

1. Pengukuran karakteristik lingkungan pedestrian pada variabel kenyamanan sebesar 57,95% , variabel keselamatan sebesar 56,80% dan variabel keamanan sebesar 64,67%, atau karakteristik lingkungan pedestrian Tengkuruk Permai sebesar 59,81% dinilai baik oleh 100 responden.
2. Terdapat 5 dari 13 indikator variabel kenyamanan lingkungan pedestrian yang berada pada angka dibawah 50,00%, yaitu; 1) bentuk dan skala *furniture street*, 2) kebersihan pedestrian, 3) kebersihan lingkungan, dan 4) keindahan pedestrian, serta 5) keindahan lingkungan.

Saran

Penelitian ini telah mengungkapkan penilaian pengguna pedestrian terhadap variabel kenyamanan, keselamatan dan keamanan karakteristik lingkungan pedestrian dengan nilai dibawah 60,00%. Indikator kebersihan, keindahan, serta bentuk dan skala *furniture street* menjadi faktor penyebab rendahnya penilaian oleh responden. Penelitian ini perlu dilanjutkan lebih detail dan khusus, terkait perilaku dan kebijakan penggunaan pedestrian, sehingga memungkinkan menghasilkan konsep peningkatan mutu ruang publik yang lebih baik sebagaimana mandatori Permen PU No.03/PRT/M/2014.

Daftar Pustaka

- Ashadi, Houtrina. R., dan Setiawan. N., 2012, Analisa Pengaruh Elemen-Elemen Pelengkap Jalur Pedesriannya Terhadap Kenyamanan Pejalan Kaki Studi Kasus Pedestrian Orchard Road Singapore, Jurnal Nalaras Vol. 11 No. 1, pp 77-90
- Hakim, R., Utomo, H., 2003. Komponen Perancangan Arsitektur Lansekap. Bumi Aksara. Jakarta
- Muchtar. C., 2010, Identifikasi Tingkat Kenyamanan Pejalan Kaki Studi KAsus Jalan Kedoya Raya – Arjuna Selatan, Jurnal PLANESA Vol. 1 No. 2, pp 153-159
- Rubenstein, Harvey., M. 1992, *Pedestrian Malls, Streetcapes, and Urban Spaces*, John Willey and Sons: USA
- Shirvani., H., 1985, *The Urban Design Process*, Van Nostrand Reinhold Company, New York Chearra, 1978,(terj), Standard Perencanaan Kota.
- _____, Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No. 03/PRT/M/2014, Pedoman Penyediaan dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Ruang Pejalan Kaki di Kawasan Perkotaan,