

BAB IV PEMBAHASAN

4.1 Gambaran Umum Kecamatan Lowokwaru

4.1.1 Administratif

Kecamatan Lowokwaru merupakan salah satu kecamatan yang ada di Kota Malang, yaitu kecamatan yang berada di Kota Malang bagian barat. Secara geografis Kecamatan Lowokwaru berada di 112.60°–112.63° Bujur Timur, 7.91°– 7.95° Lintang Selatan. Dengan ketinggian wilayah 440-460 meter di atas permukaan laut, Kecamatan Lowokwaru berbatasan dengan:

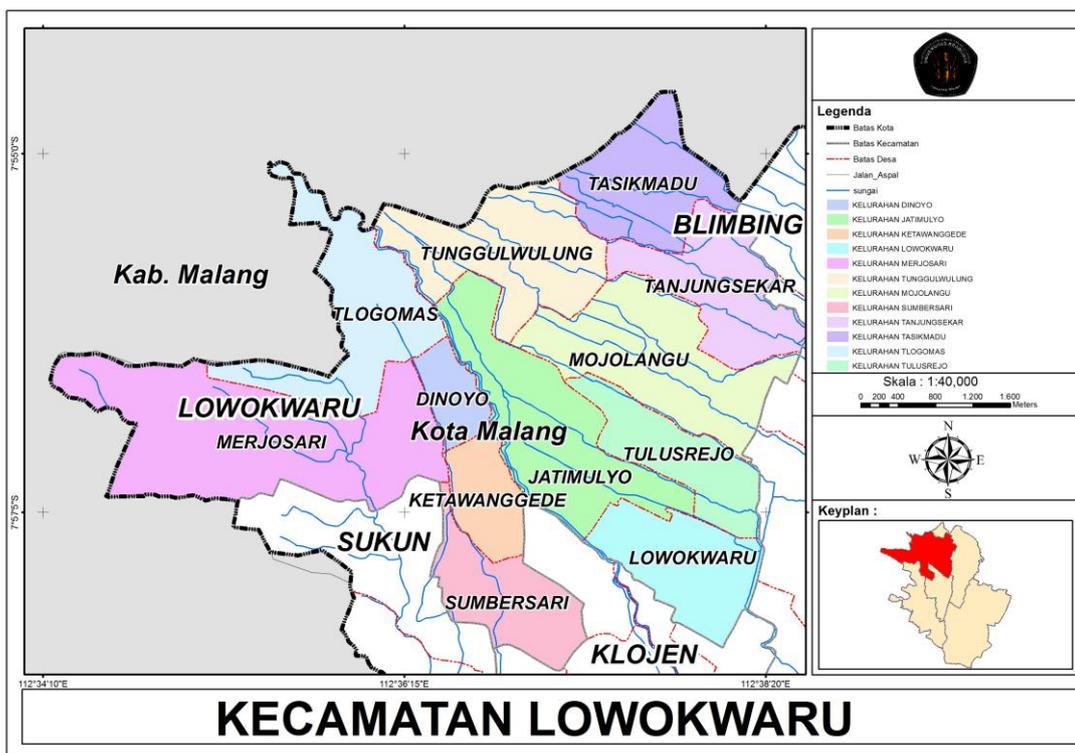
Sebelah Utara : Kecamatan Karangploso;

Sebelah Timur : Kecamatan Blimbing dan Kecamatan Klojen;

Sebelah Selatan : Kecamatan Sukun dan Kecamatan Klojen;

Sebelah Barat : Kecamatan Sukun dan Kecamatan Dau;

Kecamatan Lowokwaru memiliki luas wilayah 2.336,07 Ha yang terbagi menjadi 12 kelurahan, dengan Kelurahan Merjosari menjadi kelurahan terluas dan Kelurahan Dinoyo menjadi kelurahan terkecil.



Gambar 4.1 Peta Administrasi Kecamatan Lowokwaru

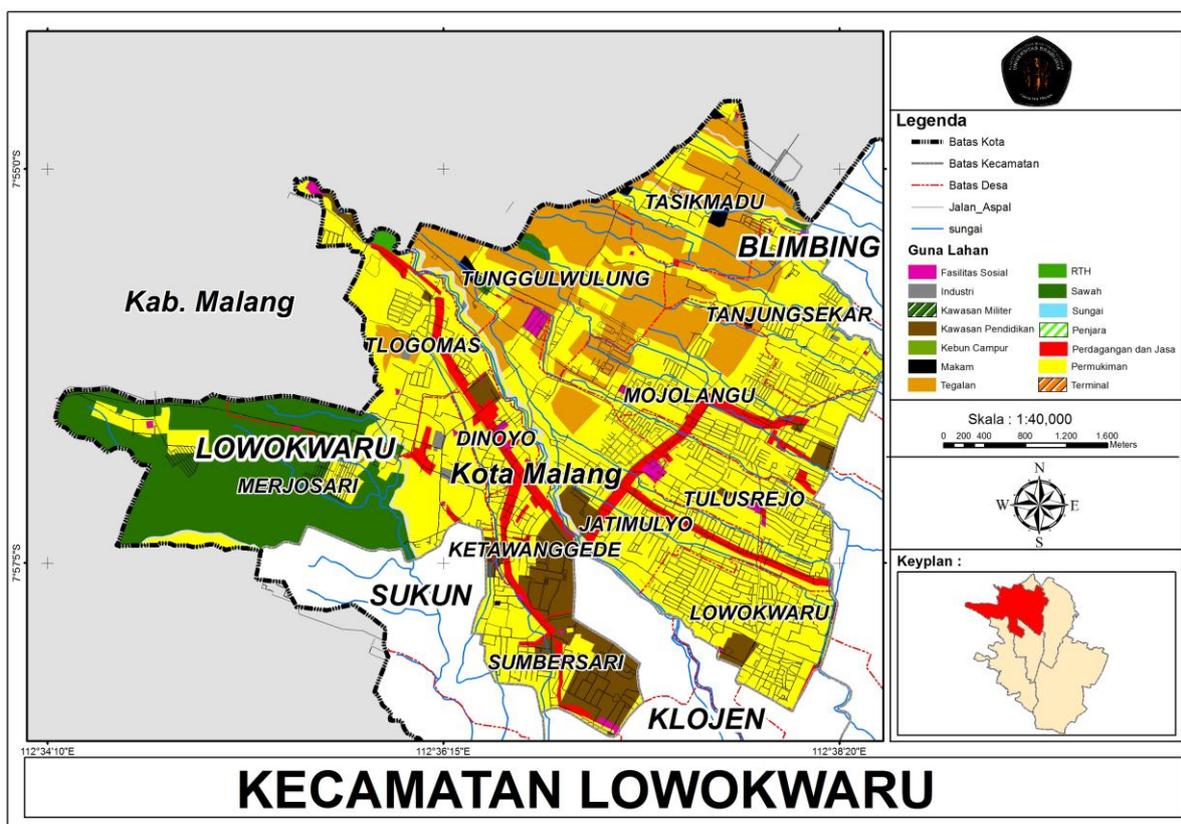
4.1.2 Kondisi Tata Guna Lahan

Kondisi tata guna lahan di Kecamatan Lowokwaru sebagian besar pemanfaatan lahan digunakan sebagai kawasan perumahan yaitu sebesar 58,3%, sedangkan pemanfaatan lahan yang lainnya difungsikan sebagai fasilitas perdagangan, jasa, kesehatan dan fungsi yang lainnya.

Tabel 4.1 Penggunaan Lahan Eksisting di Kecamtan Lowokwaru

No	Guna Lahan	Luas (Ha)
Lahan Terbangun		
1	Perumahan	1337,89
2	Perdagangan Jasa	145,1
3	Fasilitas Umum	19,21
4	Industri	16,50
Jumlah		1482,93
Lahan Tak Terbangun		
5	Sungai	26,18
6	RTH	4,11
7	Sawah	468,62
8	Tegalan	304,02
9	Makam	14,53
Jumlah		817,46
Luas Kecamatan Lowokwaru		2336,07

Sumber: RDTRK Kecamatan Lowokwaru, 2013



Gambar 4.2 Peta Guna Lahan Kecamatan Lowokwaru

4.1.3 Kondisi Kependudukan

Berdasarkan hasil registrasi penduduk Dinas Kependudukan Catatan Sipil Kota Malang Tahun 2014, jumlah penduduk Kecamatan Lowokwaru sebanyak 180.375 jiwa yang terdiri atas 93.444 penduduk laki-laki dan 86.931 penduduk perempuan. Bila dilihat dari jumlah penduduk, maka Kelurahan Mojolangu merupakan Kelurahan yang paling tinggi (24.344 jiwa) dan yang paling rendah jumlah penduduknya adalah Kelurahan Tasikmadu (6.416 jiwa). Rata-rata kepadatan penduduk sebesar 7.981 jiwa/km².

4.1.4 Kondisi Transportasi

Untuk hirarki jalan di Kecamatan Lowokwaru ditinjau dalam lingkup wilayah Kota Malang. Adapun hirarki jalan di Kecamatan Lowokwaru terdiri dari jalan arteri sekunder, jalan kolektor primer, jalan kolektor sekunder dan jalan lokal sekunder.

1. Jalan arteri sekunder

Jaringan jalan ini memiliki intensitas yang sangat tinggi digunakan untuk tumpuan utama lalu lintas dalam kota, dengan jumlah simpangan yang juga terbatas. Jaringan jalan ini juga dilalui kendaraan bermotor maupun kendaraan tidak bermotor. Ruas jalan yang termasuk jalan arteri sekunder ini adalah Jalan Letjend Sutoyo.

2. Jalan kolektor primer

Jalan ini memiliki intensitas ciri penggunaannya yang cukup tinggi, dengan jumlah simpangan yang terbatas. Penggunaan jalan ini juga mengkondisikan pada pemakaian berbagai moda angkutan. Ruas jalan yang termasuk jalan kolektor primer adalah, Jl. MT Haryono dan Jl. Tlogomas.

3. Jalan kolektor sekunder

Memiliki intensitas ciri penggunaan yang cukup tinggi, tetapi tidak setinggi jalan kolektor primer. Pada wilayah perencanaan, jalan yang termasuk dalam kolektor sekunder yaitu Jalan Gajayana, Jalan Bendungan Sutami, Jalan Merto Sari, Jalan Merto Joyo, Jalan Joyo Utama, Jalan Joyosari, Jalan Candi Panggung, Jalan Terusan Candi Mendut, Jalan Candi Mendut, Jalan Candi Telagawangi, Jalan Sukarno-Hatta, Jalan Kedawung, Jalan Kalpataru, Jalan Cengkeh, Jalan Coklat, Jalan Poh Payung, Jalan Tunggul Yudo

4. Jalan lokal sekunder

Jaringan jalan ini merupakan jalan penghubung antara pusat lingkungan dengan pemukiman sekitarnya dan merupakan jalan utama di wilayahnya. Jalan ini memiliki ciri penggunaannya berada pada intensitas yang sedang-rendah, digunakan untuk lalu lintas angkutan rendah, dengan jumlah simpangan yang lebih bebas.

Jaringan jalan lokal sekunder ini meliputi, JL. Candi Mendut Selatan, JL. Cengger Ayam, JL. Bungur, JL. Melati, JL. Mawar dan JL. Ikan Piranha.

4.2 Gambaran Umum Koridor Jalan MT. Haryono

Lokasi studi yang diambil dalam penelitian ini adalah satu koridor jalan yang terletak di Kelurahan Ketawanggede yakni satu koridor Jalan MT.Haryono dimana lokasi tersebut merupakan lokasi yang didominasi oleh guna lahan pendidikan dan perdagangan dan jasa sehingga di lokasi tersebut dijumpai banyak pejalan kaki.

4.2.1 Kondisi Penggunaan Lahan

Kondisi guna lahan pada koridor Jalan MT. Haryono didominasi oleh pemanfaatan sarana komersil. Hampir sebagian besar guna lahan yang ada terdiri atas perdagangan dan jasa (ruko, warung, kios, toko, bengkel, rental, warnet, salon dan lain sebagainya) dan terdapat sarana pendidikan yaitu Universitas Brawijaya yang berskala nasional.



4.2.2 Kondisi Lalu Lintas Kendaraan Bermotor

Jalan MT. Haryono memiliki hirarki jalan kolektor primer dimana jalan tersebut merupakan jalan utama penghubung Kota Malang dengan Kota Batu dengan panjang jalan lokasi studi sepanjang ± 900 meter dan lebar jalan sepanjang 8 meter dengan perkerasan jalan berupa aspal.

Kondisi Jalan MT. Haryono umumnya masuk dalam kategori kurang baik, dimana pada sebagian badan jalan masih banyak terdapat kerusakan. Di samping itu, keberadaan jalan ini tidak didukung oleh kelengkapan sarana dan prasarana, salah satunya trotoar

Berdasarkan hasil analisis LOS Jalan MT. Haryono adalah C (Nugraha, 2015). LOS C mengartikan bahwa pada Jalan MT. Haryono, kendaraan dibatasi dalam memilih kecepatan kendaraan meskipun berada dalam arus yang stabil.



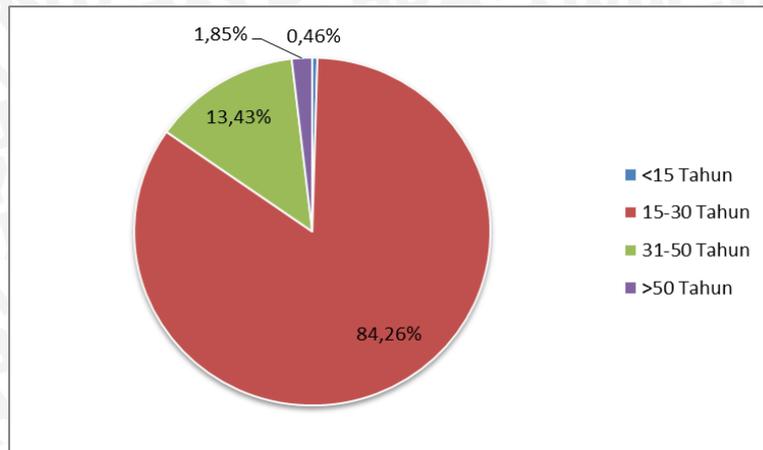
Gambar 4.4 Koridor Jalan MT. Haryono

4.3 Karakteristik Pejalan Kaki

Identifikasi karakteristik pejalan kaki digunakan untuk mengetahui gambaran kinerja jalur pejalan kaki yang ada di Koridor Jalan MT. Haryono. Karakteristik yang dimaksud adalah usia, jenis kelamin serta maksud pergerakan.

4.3.1 Usia

Rata-rata usia pejalan kaki yang menggunakan jalur pejalan kaki di Koridor Jalan MT. Haryono didominasi oleh kelompok umur 15-30 tahun dengan persentase sebesar 84,26% dimana hal tersebut dipengaruhi oleh adanya Universitas Brawijaya dimana mayoritas yang melakukan pergerakan pada kelompok usia 15-30 tahun.



Gambar 4.5 Persentase Usia Pejalan Kaki di Koridor Jalan MT. Haryono

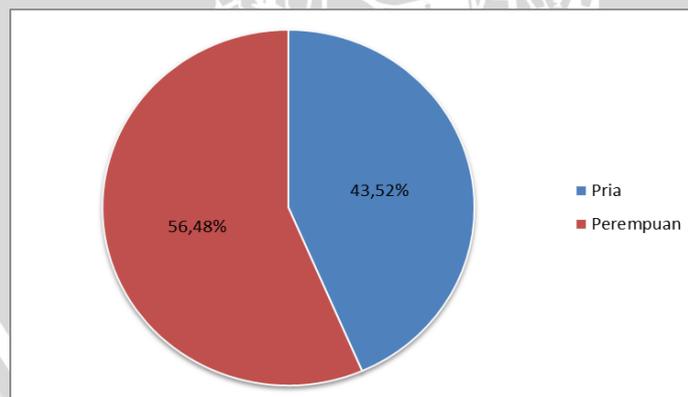
Sumber: Hasil Survei, 2015

Sementara untuk kelompok umur 31-50 tahun memiliki persentase sebesar 13,43% dimana pergerakan tersebut mayoritas dilakukan oleh warga setempat. Sedangkan untuk kelompok umur < 15 tahun dan > 50 tahun persentasenya sangat kecil yakni sebesar 0,46% dan 1,85% secara berturut-turut.

Dengan banyaknya pengguna jalur dalam kelompok umur 15-30 tahun maka dalam penyediaan fasilitas jalur pejalan kaki nantinya akan disesuaikan dengan karakteristik pengguna jalur yang mendominasi jalur pejalan kaki di Koridor Jalan MT. Haryono.

4.3.2 Jenis Kelamin

Pejalan kaki yang melewati Koridor Jalan MT. Haryono didominasi oleh perempuan yakni sebesar 56,48% sementara pria sebesar 43,52%.



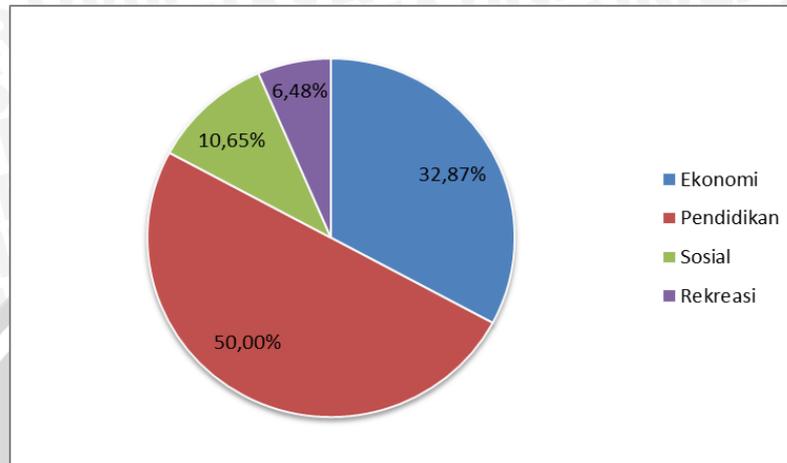
Gambar 4.6 Persentase Jenis Kelamin Pejalan Kaki di Koridor Jalan MT. Haryono

Sumber: Hasil Survei, 2015

Mengacu pada kondisi banyaknya perempuan yang menggunakan jalur pejalan tersebut, maka nantinya dalam penyediaan jalur akan lebih memperhatikan faktor keamanan dimana perempuan rentan menjadi target tindak kejahatan.

4.3.3 Maksud Pergerakan

Mayoritas pergerakan yang dilakukan oleh pejalan kaki di Koridor Jalan MT. Haryono adalah dengan tujuan pendidikan dengan persentase sebesar 50%, hal ini dipengaruhi oleh adanya Universitas Brawijaya sebagai sarana pendidikan skala nasional yang menjadi tujuan pergerakan terbesar di Koridor Jalan MT. Haryono.



Gambar 4.7 Persentase Tujuan Pergerakan Pejalan Kaki di Koridor Jalan MT. Haryono

Sumber: Hasil Survei, 2015

Untuk tujuan pergerakan ekonomi memiliki persentase sebesar 32,87% dimana pergerakan dipengaruhi oleh banyaknya fasilitas perdagangan jasa sebagai sarana pendukung rumah kost disekitar Jalan MT. Haryono, sedangkan untuk tujuan pergerakan sosial sebesar 10,65% dan tujuan pergerakan rekreasi sebesar 6,48%.

Nantinya penyediaan jalur pejalan kaki yang ada juga diarahkan agar dapat mengakomodir kebutuhan pejalan kaki yang memanfaatkan jalur pejalan kaki di Koridor Jalan MT. Haryono untuk akses menuju sarana pendidikan dalam hal ini adalah Universitas Brawijaya.

4.4 Karakteristik Jalur Pejalan Kaki

4.4.1 Geometri

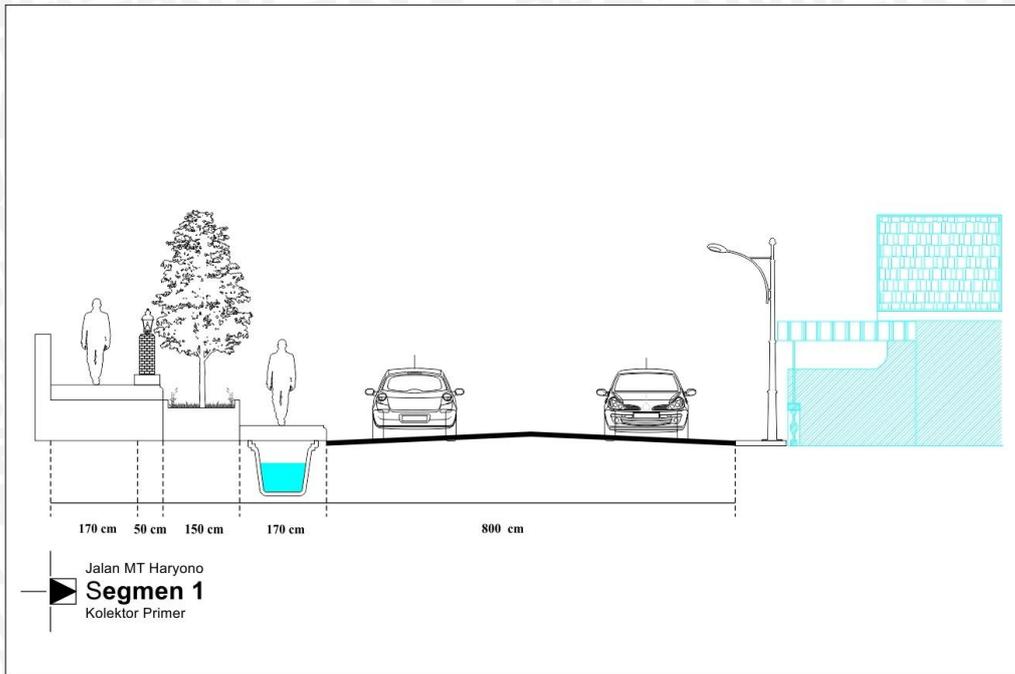
A. Segmen 1

Penggunaan lahan pada segmen 1 terdiri atas guna lahan pendidikan serta perdagangan dan jasa. Guna lahan pendidikan disini adalah Universitas Brawijaya, sementara untuk perdagangan jasa didominasi oleh percetakan dan foto kopi. Jalur pejalan kaki di segmen 1 hanya terdapat pada zona A yakni didepan Fakultas Ilmu Administrasi, Universitas Brawijaya dimana jalur pejalan kaki terbagi menjadi 2 dengan lebar masing-masing 1,7 meter yang terpisah oleh jalur hijau selebar 1,5 meter dan terdapat

saluran drainase tertutup. Sementara pada zona B belum terdapat jalur pejalan kaki dan pejalan kaki menggunakan bahu jalan sebagai jalur pejalan kaki.

Tabel 4. 2 Karakteristik Jalur Pejalan Kaki Segmen 1 di Koridor Jalan MT. Haryono

Karakteristik Jalur Pejalan Kaki	Kondisi Eksisting		Standart	Analisis
	Zona A	Zona B		
Lebar	1,7 m dan 1,5 m	-	<ul style="list-style-type: none"> - Lebar jalur pejalan kaki harus luasa, minimal dua orang pejalan kaki - Lebar jalur harus ditambah jika terdapat perlengkapan jalan pada jalur tersebut - Jalur pejalan kaki harus diperkeras, dan apabila mempunyai perbedaan tinggi dengan sekitarnya harus diberi pembatas seperti <i>kerb</i> atau batas penghalang <i>barrier</i> - Permukaan harus rata dan mempunyai kemiringan melintang 2-4% supaya tidak terjadi genangan air (Sumber: Pedoman Perencanaan, Penyediaan, dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Ruang Pejalan Kaki di Perkotaan oleh Dirjen Penataan Ruang, 2014) 	<ul style="list-style-type: none"> • Lebar dan tinggi jalur pejalan kaki pada kondisi eksisting di zona A sudah memenuhi standart, namun perlu perbaikan pada titik-titik yang terdapat hambatan sehingga pejalan kaki dapat lebih aman. Sementara pada zona B dengan belum adanya jalur maka diperlukan adanya jalur pejalan kaki agar dapat memberi kenyamanan serta keamanan bagi pejalan kaki. • Sudah terdapat <i>ramp</i> pada jalur pejalan kaki di zona A, namun derajat kemiringannya belum memenuhi standar yakni melebihi 10°.
Lebar efektif	1,7 m dan 1,5 m	-		
Tinggi	0,25 m dan 0,40 m	-		
Perkerasan	Rabat beton dan batu coral	-		
Hambatan	Lubang selokan	Parkir dan PKL		
Pembatas	Tidak ada	Tidak ada		
<i>Ramp</i>	Tersedia <i>ramp</i> dengan kemiringan $\pm 15^\circ$	Tidak tersedia <i>ramp</i>		
Fasilitas difable	Tidak tersedia	Tidak tersedia		



Gambar 4.8 Penampang Koridor Jalan MT. Haryono Segmen 1
 Sumber: Hasil Survei, 2015

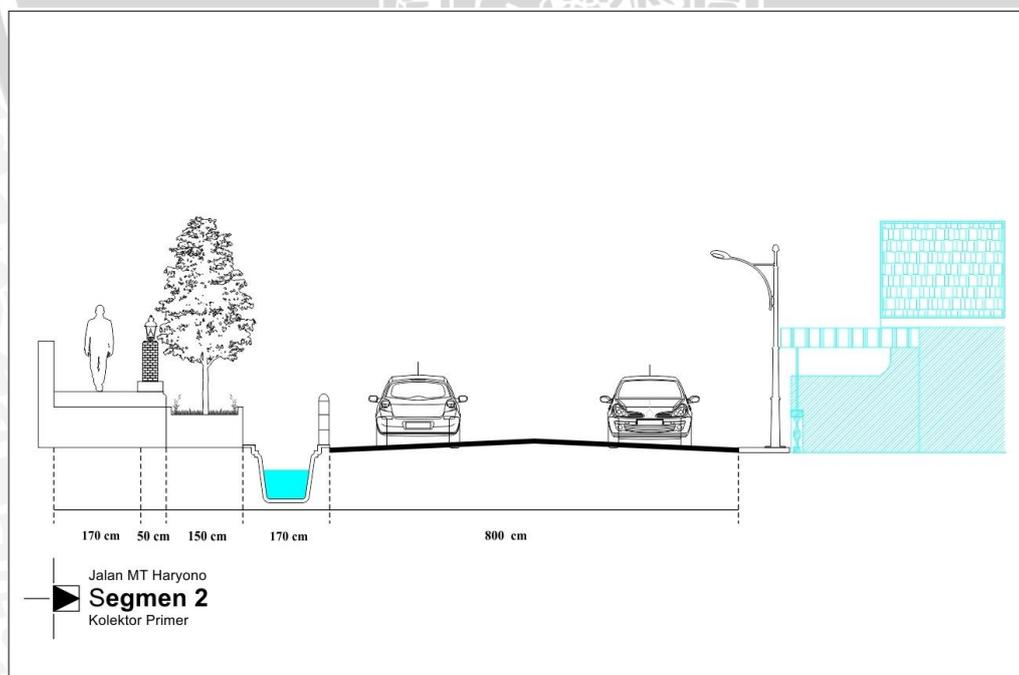
B. Segmen 2

Pada segmen 2 penggunaan lahan masih sama dengan karakteristik pada segmen 1 dimana penggunaan lahan berupa pendidikan dan perdagangan jasa serta terdapat beberapa rumah kost. Jalur pejalan kaki di segmen 2 terdapat pada zona A selebar 1,7 meter dan terdapat saluran drainase terbuka selebar 1,7 meter. Pada zona B belum terdapat jalur pejalan kaki dan bahu jalan menjadi bagian jalan yang dimanfaatkan pejalan kaki untuk jalur pejalan kaki.

Tabel 4. 3 Karakteristik Jalur Pejalan Kaki Segmen 2 di Koridor Jalan MT. Haryono

Karakteristik Jalur Pejalan Kaki	Kondisi Eksisting		Standart	Analisis
	Zona A	Zona B		
Lebar	1,7 m	-	- Lebar jalur pejalan kaki harus leluasa, minimal dua orang	• Lebar dan tinggi jalur pejalan kaki pada kondisi eksisting di
Lebar efektif	1,7 m	-		
Tinggi	0,70 m	-		

Karakteristik Jalur Pejalan Kaki	Kondisi Eksisting		Standart	Analisis
	Zona A	Zona B		
Perkerasan	Batu coral	-	pejalan kaki berpapasan tanpa bersinggungan dengan lebar efektif minimum adalah 1,50 meter - Lebar jalur harus ditambah jika terdapat perlengkapan jalan pada jalur tersebut - Jalur pejalan kaki harus diperkeras, dan apabila mempunyai perbedaan tinggi dengan sekitarnya harus diberi pembatas seperti <i>kerb</i> atau batas penghalang <i>barrier</i> - Permukaan harus rata dan mempunyai kemiringan melintang 2-4% supaya tidak terjadi genangan air (Sumber: Pedoman Perencanaan, Penyediaan, dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Ruang Pejalan Kaki di Perkotaan oleh Dirjen Penataan Ruang, 2014)	zona A sudah memenuhi standar. Lebar efektif juga sudah memenuhi standar karena di jalur pejalan kaki pada zona tersebut tidak terdapat hambatan yang berada pada badan jalur pejalan kaki. Sementara pada zona B dengan belum adanya jalur pejalan kaki agar dapat memberi kenyamanan serta keamanan bagi pejalan kaki. • Sudah terdapat <i>ramp</i> pada jalur pejalan kaki di zona A, namun derajat kemiringannya belum memenuhi standar yakni melebihi 10°.
Hambatan	Tidak ada	Parkir dan PKL		
Pembatas	Ada pembatas <i>kerb</i>	Tidak ada		
<i>Ramp</i>	Tersedia <i>ramp</i> dengan kemiringan $\pm 15^\circ$	Tidak tersedia <i>ramp</i>		
Fasilitas difable	Tidak tersedia	Tidak tersedia		





Gambar 4.9 Penampang Koridor Jalan MT. Haryono Segmen 2

Sumber: Hasil Survei, 2015

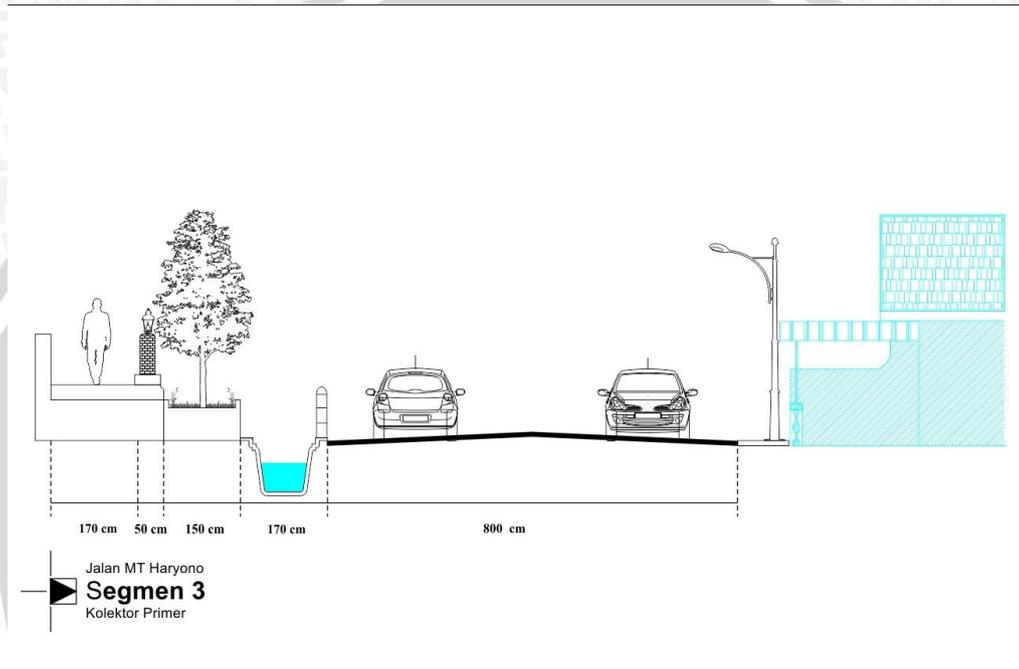
C. Segmen 3

Guna lahan pada segmen 3 didominasi oleh guna lahan pendidikan dan perdagangan jasa serta kantor pelayanan umum yakni kantor PLN. Kebanyakan perdagangan jasa yang ada adalah fasilitas warung makan serta terdapat Indomaret. Lebar jalur pejalan kaki pada segmen 3 adalah 1,7 meter di zona A serta terdapat halte/ *shelter* dan terdapat saluran drainase terbuka. Sama seperti di segmen 1 dan 2, penyediaan jalur pejalan kaki di zona B masih belum ada dan pejalan menggunakan bahu jalan untuk berjalan.

Tabel 4. 4 Karakteristik Jalur Pejalan Kaki Segmen 3 di Koridor Jalan MT. Haryono

Karakteristik Jalur Pejalan Kaki	Kondisi Eksisting		Standart	Analisis
	Zona A	Zona B		
Lebar	1,7 m	-	- Lebar jalur pejalan kaki harus leluasa, minimal dua orang pejalan kaki berpapasan tanpa bersinggungan dengan lebar efektif minimum adalah 1,50 meter	• Lebar dan tinggi jalur pejalan kaki pada kondisi eksisting di zona A sudah memenuhi standar. Lebar efektif juga sudah memenuhi standar karena di jalur pejalan kaki pada zona tersebut tidak terdapat hambatan yang berada pada badan jalur pejalan kaki. Sementara pada zona B dengan belum adanya jalur maka diperlukan adanya jalur pejalan kaki agar dapat memberi kenyamanan serta keamanan bagi pejalan kaki.
Lebar efektif	1,7 m	-		
Tinggi	0,70 m	-	- Lebar jalur harus ditambah jika terdapat perlengkapan jalan pada jalur tersebut	• Sudah terdapat <i>ramp</i> pada jalur pejalan kaki di zona A, namun derajat kemiringannya
Perkerasan	Batu coral	-	- Jalur pejalan kaki harus diperkeras, dan apabila mempunyai perbedaan tinggi dengan sekitarnya harus diberi pembatas seperti <i>kerb</i> atau batas penghalang <i>barrier</i>	
Hambatan	Tidak ada	Parkir dan PKL	- Permukaan harus rata dan mempunyai kemiringan melintang 2-4% supaya tidak terjadi genangan air	
Pembatas	Ada pembatas <i>kerb</i>	Tidak ada		
<i>Ramp</i>	Tersedia <i>ramp</i> dengan kemiringan $\pm 10^\circ$	Tidak tersedia <i>ramp</i>		
Fasilitas difable	Tidak tersedia	Tidak tersedia		

Karakteristik Jalur Pejalan Kaki	Kondisi Eksisting		Standart	Analisis
	Zona A	Zona B		
			(Sumber: Pedoman Perencanaan, Penyediaan, dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Ruang Pejalan Kaki di Perkotaan oleh Dirjen Penataan Ruang, 2014)	belum memenuhi standar yakni melebihi 10°.



Gambar 4.10 Penampang Koridor Jalan MT. Haryono Segmen 3

Sumber: Hasil Survei, 2015

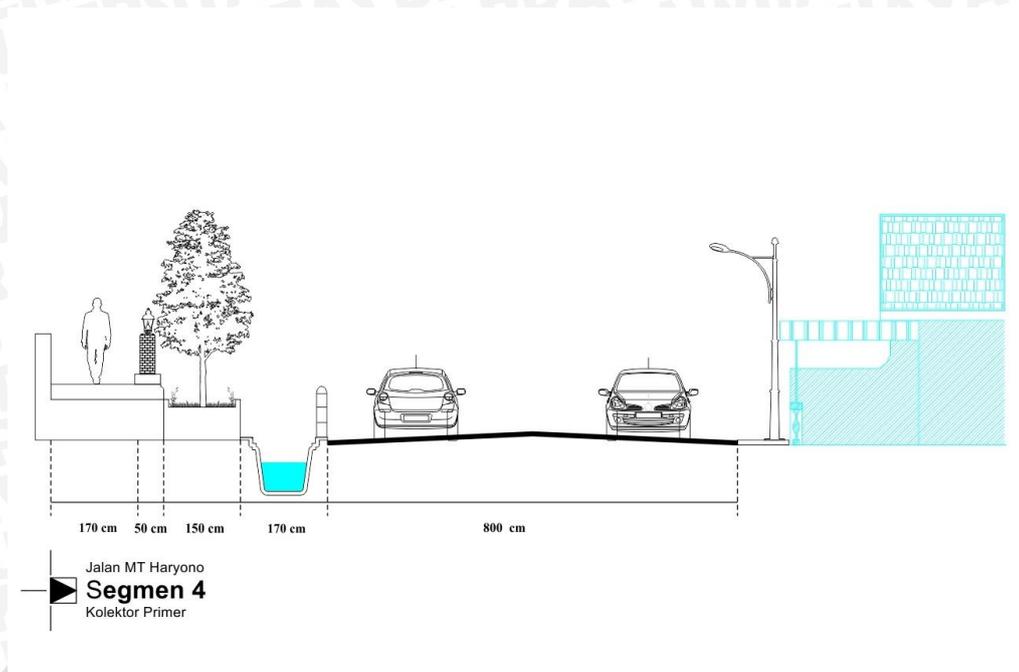
D. Segmen 4

Pada segmen 4 guna lahan yang ada di sekitar adalah pendidikan, perdagangan jasa dan perumahan yakni rumah kost. Pada segmen 4 ini terdapat KPRI yang berada di kawasan pendidikan Universitas Brawijaya. Jalur pejalan kaki yang ada di segmen 4

memiliki lebar 1,7 meter yang terdapat di zona A dengan saluran drainase terbuka. Sementara pada zona B belum terdapat jalur pejalan kaki yang mana pejalan menggunakan bahu jalan untuk jalur pejalan kaki.

Tabel 4. 5 Karakteristik Jalur Pejalan Kaki Segmen 4 di Koridor Jalan MT. Haryono

Karakteristik Jalur Pejalan Kaki	Kondisi Eksisting		Standart	Analisis
	Zona A	Zona B		
Lebar	1,7 m	-	<ul style="list-style-type: none"> - Lebar jalur pejalan kaki harus leluasa, minimal dua orang pejalan kaki berpapasan tanpa bersinggungan dengan lebar efektif minimum adalah 1,50 meter - Lebar jalur harus ditambah jika terdapat perlengkapan jalan pada jalur tersebut - Jalur pejalan kaki harus diperkeras, dan apabila mempunyai perbedaan tinggi dengan sekitarnya harus diberi pembatas seperti <i>kerb</i> atau batas penghalang <i>barrier</i> - Permukaan harus rata dan mempunyai kemiringan melintang 2-4% supaya tidak terjadi genangan air <p>(Sumber: Pedoman Perencanaan, Penyediaan, dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Ruang Pejalan Kaki di Perkotaan oleh Dirjen Penataan Ruang, 2014)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Lebar dan tinggi jalur pejalan kaki pada kondisi eksisting di zona A sudah memenuhi standar. Lebar efektif juga sudah memenuhi standar karena di jalur pejalan kaki pada zona tersebut tidak terdapat hambatan yang berada pada badan jalur pejalan kaki. Sementara pada zona B dengan belum adanya jalur maka diperlukan adanya jalur pejalan kaki agar dapat memberi kenyamanan serta keamanan bagi pejalan kaki. • Sudah terdapat <i>ramp</i> pada jalur pejalan kaki di zona A, namun derajat kemiringannya belum memenuhi standar yakni melebihi 10°.
Lebar efektif	1,7 m	-		
Tinggi	0,70 m	-		
Perkerasan	Batu coral	-		
Hambatan	Tidak ada	Parkir dan PKL		
Pembatas	Ada pembatas <i>kerb</i>	Tidak ada		
<i>Ramp</i>	Tersedia <i>ramp</i> dengan kemiringan $\pm 10^\circ$	Tidak tersedia <i>ramp</i>		
Fasilitas difable	Tidak tersedia	Tidak tersedia		



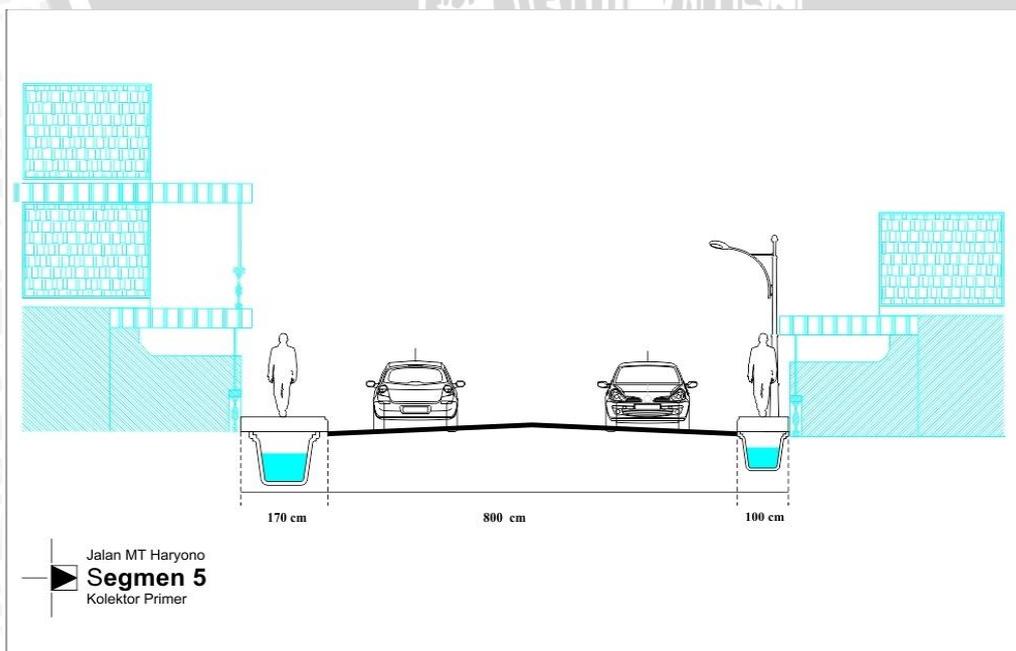
Gambar 4.11 Penampang Koridor Jalan MT. Haryono Segmen 4
 Sumber: Hasil Survei, 2015

E. Segmen 5

Guna lahan di semen 5 didominasi oleh guna lahan perdagangan dan jasa, hampir seluruh guna lahan disekitar segmen 5 adalah perdagangan dan jasa dimana terdapat Mc Donalds, Indomaret point dan juga ruko, selain itu juga terdapat fasilitas Bank BRI . Pada segmen 5 sebenarnya terdapat jalur pejalan kaki pada zona B dengan lebar 1,5 meter, namun jalur tersebut terhalang oleh pedagang kaki lima serta pepohonan sehingga pejalan kaki masuk hingga bahu jalan untuk berjalan kaki, sementara pada zona A juga terdapat jalur pejalan kaki dengan lebar 1,7 meter namun kondisinya terputus pada beberapa titik. Jalur pejalan kaki yang ada juga sering dimanfaatkan sebaga tempat parkir terutama pada titik didepan Mc Donalds dan Indomaret Point.

Tabel 4. 6 Karakteristik Jalur Pejalan Kaki Segmen 5 di Koridor Jalan MT. Haryono

Karakteristik Jalur Pejalan Kaki	Kondisi Eksisting		Standart	Analisis
	Zona A	Zona B		
Lebar	1,7 m	1,0 m	<ul style="list-style-type: none"> - Lebar jalur pejalan kaki harus leluasa, minimal dua orang pejalan kaki berpapasan tanpa bersinggungan dengan lebar efektif minimum adalah 1,50 meter - Lebar jalur harus ditambah jika terdapat perlengkapan jalan pada jalur tersebut - Jalur pejalan kaki harus diperkeras, dan apabila mempunyai perbedaan tinggi dengan sekitarnya harus diberi pembatas seperti <i>kerb</i> atau batas penghalang <i>barrier</i> - Permukaan harus rata dan mempunyai kemiringan melintang 2-4% supaya tidak terjadi genangan air <p>(Sumber: Pedoman Perencanaan, Penyediaan, dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Ruang Pejalan Kaki di Perkotaan oleh Dirjen Penataan Ruang, 2014)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Lebar jalur pejalan kaki pada zona A memang sudah sesuai standart namun dari segi lebar efektif masih jauh dari standart krena pada jalur pejalan kaki tersebut terdapat parkir kendaraan bermotor, begitu juga pada zona B yang masih belum sesuai dengan standart. Tinggi jalur pejalan kaki juga masih terlalu rendah. • Perlu perbaikan pada kondisi jalur pejalan kaki pada zona A dan B karena permukaan jalur pejalan kaki yang tidak rata dan rusak pada beberapa titik, pelebaran jalur pejalan kaki juga perlu dilakukan agar lebar efektif jalur pejalan kaki dapat sesuai standar • Penyediaan <i>ramp</i> perlu dilakukan karena belum tersedia pada zona tersebut
Lebar efektif	0,5 m	0,5 m		
Tinggi	0,15 m	0,15 m		
Perkerasan	Rabat beton	Rabat beton		
Hambatan	Parkir	PKL dan vegetasi		
Pembatas	Tidak ada	Tidak ada		
Ramp	Tidak tersedia	Tidak tersedia		
Fasilitas difable	Tidak tersedia	Tidak tersedia		





Gambar 4.12 Penampang Koridor Jalan MT. Haryono Segmen 5
 Sumber: Hasil Survei, 2015

F. Segmen 6

Pada segmen 6 guna lahan juga didominasi oleh perdagangan dan jasa, dimana perdagangan jasa disini terdapat pada 2 ruko yakni ruko pertokoan Dinoyo serta ruko Pertokoan *Dinoyo Town Square* (Ruko DITAS). Pada ruko Dinoyo juga terapat fasilitas pendidikan informal yakni Royal. Untuk jalur pejalan kaki pada segmen 6 di zona A belum terdapat jalur pejalan kaki, sementara ununtuk zona B sudah terdapat jalur pejalan kaki dengan lebar 1,5 meter namun jalur tersebut tertutup dengan banyaknya kendaraan parkir serta terputus dibeberapa titik. Untuk saluran dranase terdapat di zona dengan saluran drainase terbuka.

Tabel 4. 7 Karakteristik Jalur Pejalan Kaki Segmen 6 di Koridor Jalan MT. Haryono

Karakteristik Jalur Pejalan Kaki	Kondisi Eksisting		Standart	Analisis
	Zona A	Zona B		
Lebar	-	1,0 m	- Lebar jalur pejalan kaki harus leluasa, minimal dua orang pejalan kaki berpapasan tanpa bersinggungan dengan lebar efektif minimum adalah 1,50 meter	<ul style="list-style-type: none"> • Lebar jalur pejalan kaki pada zona B belum sesuai standart, selain itu juga terdapat hambatan pada jalur pejalan kaki berupa PKL dan vegetasi sehingga mengurangi lebar efektif jalur pejalan kaki. Tinggi jalur pejalan kaki juga masih terlalu rendah. Sementara pada zona B dengan belum adanya jalur maka diperlukan adanya jalur pejalan kaki agar dapat memberi kenyamanan serta keamanan bagi pejalan kaki. • Perlu perbaikan pada kondisi jalur pejalan
Lebar efektif	-	0,5 m		
Tinggi	-	0,15 m		
Perkerasan	-	Rabat beton	- Lebar jalur harus ditambah jika terdapat perlengkapan jalan pada jalur tersebut	
Hambatan	Tidak ada	PKL dan vegetasi		
Pembatas	Ada pembatas <i>kerb</i>	Tidak ada	- Jalur pejalan kaki harus diperkeras, dan apabila mempunyai perbedaan tinggi dengan sekitarnya harus diberi pembatas seperti <i>kerb</i> atau batas penghalang <i>barrier</i>	
Ramp	Tidak tersedia <i>ramp</i>	Tidak tersedia <i>ramp</i>	- Permukaan harus rata dan mempunyai	
Fasilitas difable	Tidak tersedia	Tidak tersedia		



**Karakteristik
Jalur Pejalan
Kaki**
Kondisi Eksisting

Zona A

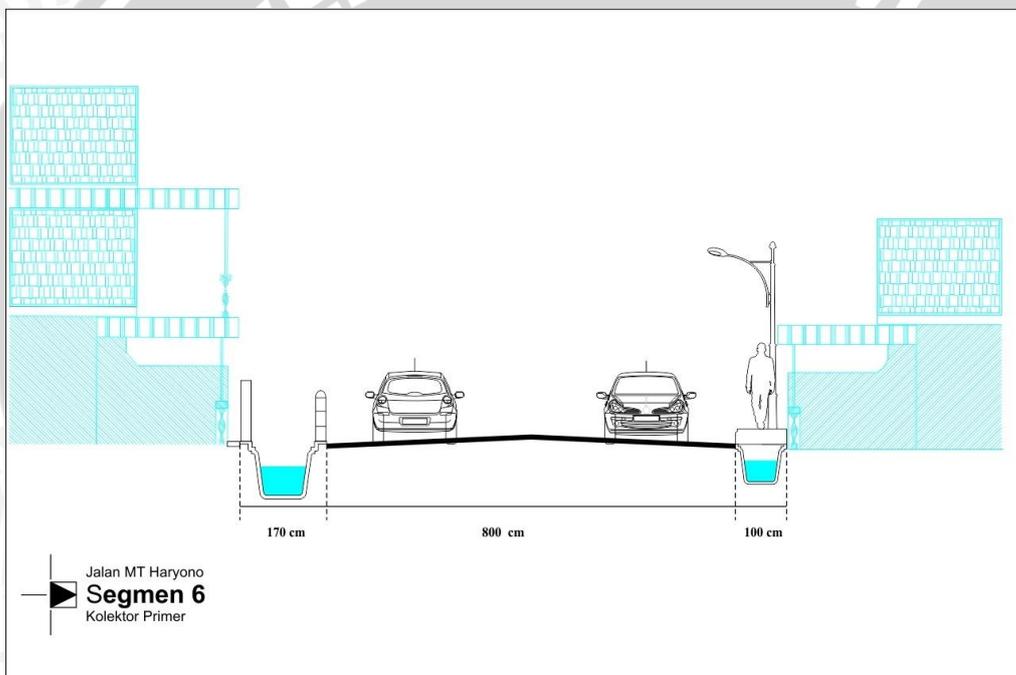
Zona B

Standart
Analisis

kemiringan melintang 2-4% supaya tidak terjadi genangan air (Sumber: Pedoman Perencanaan, Penyediaan, dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Ruang Pejalan Kaki di Perkotaan oleh Dirjen Penataan Ruang, 2014)

kaki pada zona B karena permukaan jalur pejalan kaki yang tidak rata dan rusak pada beberapa titik, pelebaran jalur pejalan kaki juga perlu dilakukan agar lebar efektif jalur pejalan kaki dapat sesuai standar

- Penyediaan *ramp* perlu dilakukan karena belum tersedia pada zona tersebut



Gambar 4.13 Penampang Koridor Jalan MT. Haryono Segmen 6

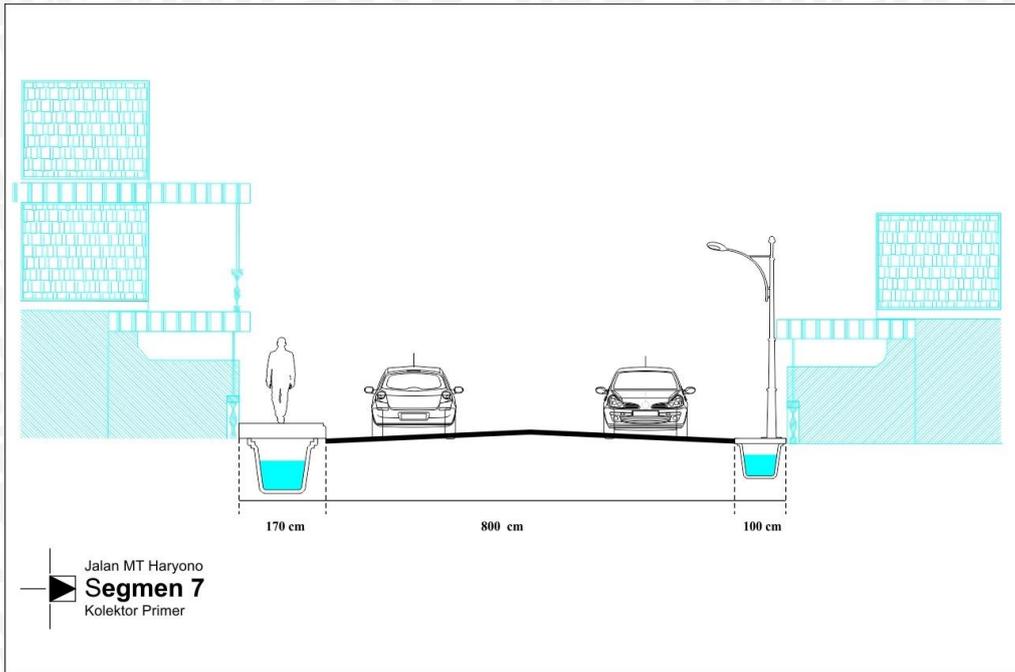
Sumber: Hasil Survei, 2015

G. Segmen 7

Guna lahan pada segmen 7 didominasi oleh perdagangan jasa yang terdiri dari bengkel, toko bangunan, cafe serta beberapa toko pakaian dan aksesoris. Jalur pejalan kaki di segmen 7 terdapat pada zona A dengan lebar 1,7 meter namun jalur tersebut terhalang oleh adanya PKL yakni tukang tambal ban serta tumpukan material dari toko bangunan yang ada di segmen 7 tersebut, pada zona A juga terdapat saluran drainase tertutup. Sementara pada zona B belum terdapat jalur pejalan kaki sehingga pejalan memasuki bahu jalan untuk berjalan.

Tabel 4. 8 Karakteristik Jalur Pejalan Kaki Segmen 7 di Koridor Jalan MT. Haryono

Karakteristik Jalur Pejalan Kaki	Kondisi Eksisting		Standart	Analisis
	Zona A	Zona B		
Lebar	1,7 m	1,0 m	<ul style="list-style-type: none"> - Lebar jalur pejalan kaki harus leluasa, minimal dua orang pejalan kaki berpapasan tanpa bersinggungan dengan lebar efektif minimum adalah 1,50 meter - Lebar jalur harus ditambah jika terdapat perlengkapan jalan pada jalur tersebut - Jalur pejalan kaki harus diperkeras, dan apabila mempunyai perbedaan tinggi dengan sekitarnya harus diberi pembatas seperti <i>kerb</i> atau batas penghalang <i>barrier</i> - Permukaan harus rata dan mempunyai kemiringan melintang 2-4% supaya tidak terjadi genangan air <p>(Sumber: Pedoman Perencanaan, Penyediaan, dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Ruang Pejalan Kaki di Perkotaan oleh Dirjen Penataan Ruang, 2014)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Lebar jalur pejalan kaki pada zona A memang sudah sesuai standart namun dari segi lebar efektif masih jauh dari standart karena pada jalur pejalan kaki tersebut terdapat parkir kendaraan bermotor, begitu juga pada zona B yang masih belum sesuai dengan standart. Tinggi jalur pejalan kaki juga masih terlalu rendah. • Perlu perbaikan pada kondisi jalur pejalan kaki pada zona A dan B karena permukaan jalur pejalan kaki yang tidak rata dan rusak pada beberapa titik, pelebaran jalur pejalan kaki juga perlu dilakukan agar lebar efektif jalur pejalan kaki dapat sesuai standar • Penyediaan <i>ramp</i> perlu dilakukan karena belum tersedia pada zona tersebut
Lebar efektif	0,7 m	0,5m		
Tinggi	0,15 m	0,15 m		
Perkerasan	Rabat beton	Rabat beton		
Hambatan	PKL dan vegetasi	PKL dan vegetasi		
Pembatas	Tidak ada	Tidak ada		
Ramp	Tidak tersedia	Tidak tersedia		
Fasilitas difable	Tidak tersedia	Tidak tersedia		



Gambar 4.14 Penampang Koridor Jalan MT. Haryono Segmen 7

Sumber: Hasil Survei Primer, 2015

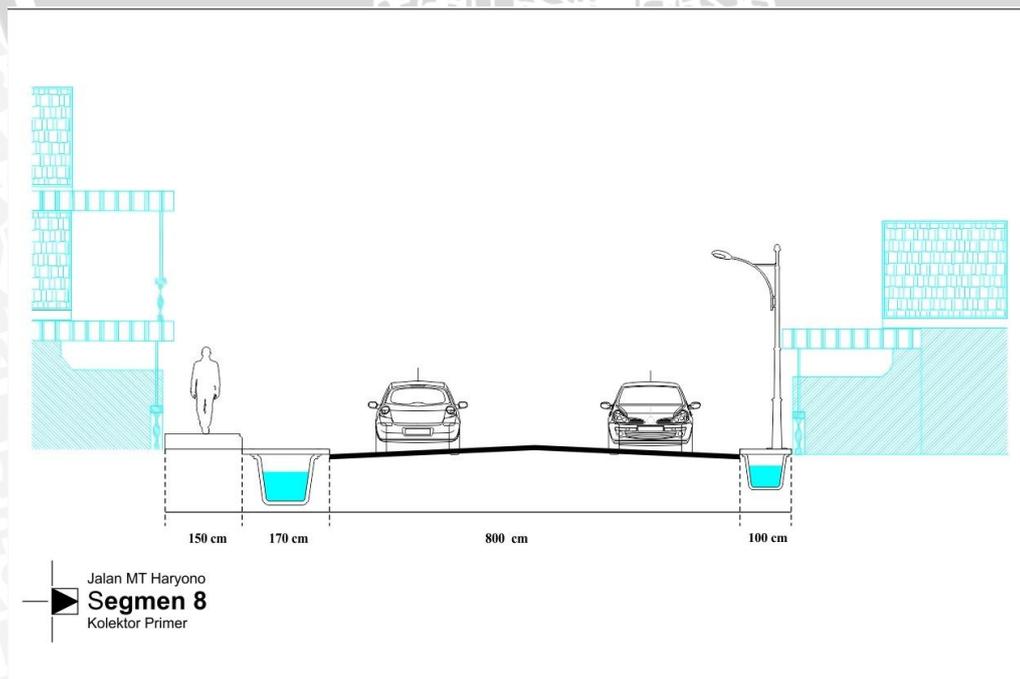
H. Segmen 8

Pada segmen 8 ini terdapat ruko dan pertokoan persada dimana guna lahan yang ada didominasi oleh perdagangan dan jasa. Hampir seluruh guna lahan ada merupakan peruntukan perdagangan dan jasa. Pada segmen 8 terdapat jalur pejalan kaki pada zona A dimana lebar yang ada adalah 1,7 meter dengan drainase tertutup. Namun, jalur pejalan kaki yang ada pada zona A sering terhambat dengan banyaknya PKL yang berjualan di atas trotoar. Sementara pada zona B belum terdapat jalur pejalan kaki yang membuat pejalan kaki masuk ke bahu jalan untuk melakukan pergerakan.

Tabel 4. 9 Karakteristik Jalur Pejalan Kaki Segmen 8 di Koridor Jalan MT. Haryono

Karakteristik Jalur Pejalan Kaki	Kondisi Eksisting		Standart	Analisis
	Zona A	Zona B		
Lebar	1,7 m	1,0 m	- Lebar jalur pejalan	• Lebar jalur pejalan kaki

Karakteristik Jalur Pejalan Kaki	Kondisi Eksisting		Standart	Analisis
	Zona A	Zona B		
Lebar efektif	1,0 m	0,5 m	kaki harus leluasa, minimal dua orang pejalan kaki berpapasan tanpa bersinggungan dengan lebar efektif minimum adalah 1,50 meter - Lebar jalur harus ditambah jika terdapat perlengkapan jalan pada jalur tersebut - Jalur pejalan kaki harus diperkeras, dan apabila mempunyai perbedaan tinggi dengan sekitarnya harus diberi pembatas seperti <i>kerb</i> atau batas penghalang <i>barrier</i> - Permukaan harus rata dan mempunyai kemiringan melintang 2-4% supaya tidak terjadi genangan air (Sumber: Pedoman Perencanaan, Penyediaan, dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Ruang Pejalan Kaki di Perkotaan oleh Dirjen Penataan Ruang, 2014)	pada zona A memang sudah sesuai standart namun dari segi lebar efektif masih jauh dari standart krena pada jalur pejalan kaki tersebut terdapat parkir kendaraan bermotor, begitu juga pada zona B yang masih belum sesuai dengan standart. Tinggi jalur pejalan kaki juga masih terlalu rendah. <ul style="list-style-type: none"> • Perlu perbaikan pada kondis jalur pejalan kaki pada zona A dan B karena permukaan jalur pejalan kaki yang tidak rata dan rusak pada beberapa titik, pelebaran jalur pejalan kaki juga perlu dilakukan agar lebar efektif jalur pejalan kaki dapat sesuai standar • Penyediaan <i>ramp</i> perlu dilakukan karena belum tersedia pada zona tersebut
Tinggi	0,15 m	0,15 m		
Perkerasan	Paving block	Rabat beton		
Hambatan	Parkir dan vegetasi	PKL dan parkir		
Pembatas	Tidak ada	Tidak ada		
<i>Ramp</i>	Tidak tersedia	Tidak tersedia		
Fasilitas difable	Tidak tersedia	Tidak tersedia		





Gambar 4.15 Penampang Koridor Jalan MT. Haryono Segmen 8
Sumber: Hasil Survei, 2015

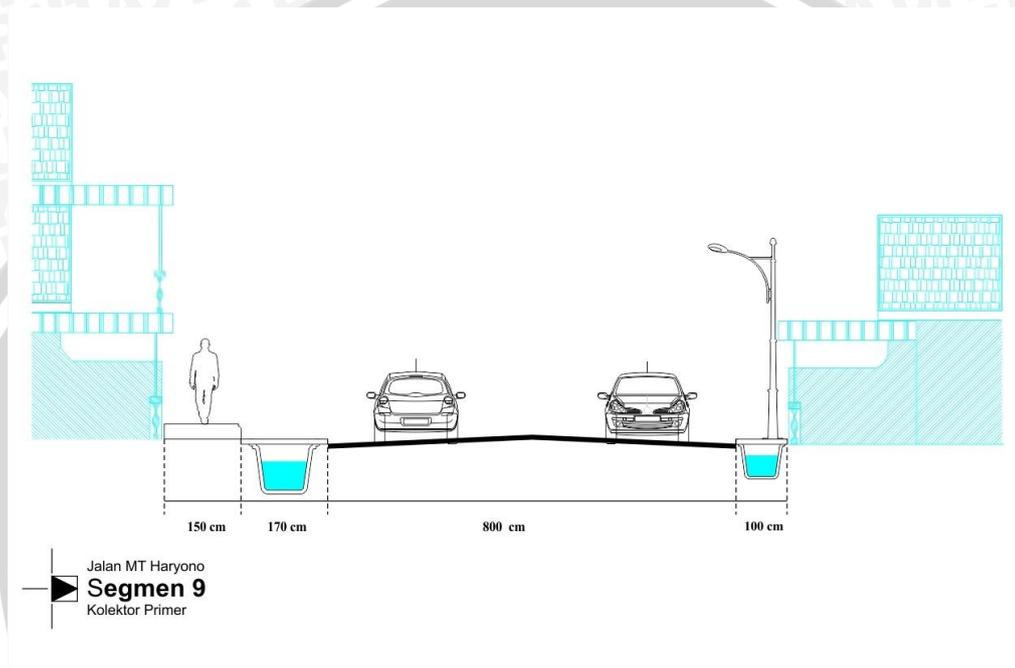
I. Segmen 9

Guna lahan pada segmen 9 sama dengan pada segmen 8 namun lebih didominasi pertokoan deret dengan terdapat Alfamart pada zona A. Untuk jalur pejalan kaki sendiri terdapat pada zona A dengan lebar 1,7 dan drainase tertutup. Pada beberapa titik jalur pejalan kaki di zona A terhambat dengan tumpukan material serta parkir kendaraan bermotor. Sementara pada zona B belum terdapat jalur pejalan kaki yang membuat pejalan kaki masuk ke bahu jalan untuk melakukan pergerakan.

Tabel 4. 10 Karakteristik Jalur Pejalan Kaki Segmen 9 di Koridor Jalan MT. Haryono

Karakteristik Jalur Pejalan Kaki	Kondisi Eksisting		Standart	Analisis
	Zona A	Zona B		
Lebar	1,7 m	1,0 m	<ul style="list-style-type: none"> - Lebar jalur pejalan kaki harus leluasa, minimal dua orang pejalan kaki berpapasan tanpa bersinggungan dengan lebar efektif minimum adalah 1,50 meter - Lebar jalur harus ditambah jika terdapat perlengkapan jalan pada jalur tersebut - Jalur pejalan kaki harus diperkeras, dan apabila mempunyai perbedaan tinggi dengan sekitarnya harus diberi pembatas seperti <i>kerb</i> atau batas penghalang <i>barrier</i> - Permukaan harus rata dan mempunyai kemiringan melintang 2-4% supaya tidak terjadi genangan air 	<ul style="list-style-type: none"> • Lebar jalur pejalan kaki pada zona A memang sudah sesuai standart namun dari segi lebar efektif masih jauh dari standart krena pada jalur pejalan kaki tersebut terdapat parkir kendaraan bermotor, begitu juga pada zona B yang masih belum sesuai dengan standart. Tinggi jalur pejalan kaki juga masih terlalu rendah. • Perlu perbaikan pada kondisi jalur pejalan kaki pada zona A dan B karena permukaan jalur pejalan kaki yang tidak rata dan rusak pada beberapa titik, pelebaran jalur pejalan kaki juga perlu dilakukan agar lebar
Lebar efektif	1,0 m	0,5 m		
Tinggi	0,15 m	0,15 m		
Perkerasan	Paving block	Rabat beton		
Hambatan	Parkir dan vegetasi	PKL dan parkir		
Pembatas	Tidak ada	Tidak ada		
Ramp	Tidak tersedia	Tidak tersedia		
Fasilitas difable	Tidak tersedia	Tidak tersedia		

Karakteristik Jalur Pejalan Kaki	Kondisi Eksisting		Standart	Analisis
	Zona A	Zona B		
			(Sumber: Pedoman Perencanaan, Penyediaan, dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Ruang Pejalan Kaki di Perkotaan oleh Dirjen Penataan Ruang, 2014)	efektif jalur pejalan kaki dapat sesuai standar <ul style="list-style-type: none"> • Penyediaan <i>ramp</i> perlu dilakukan karena belum tersedia pada zona tersebut



Gambar 4.16 Penampang Koridor Jalan MT. Haryono Segmen 9
 Sumber: Hasil Survei, 2015

4.4.2 Fasilitas Pelengkap

Analisis fasilitas pelengkap jalur pejalan kaki digunakan juga untuk melihat kinerja jalur pejalan kaki di Koridor Jalan MT. Haryono yaitu dengan mengetahui kondisi dari

fasilitas penunjang jalur pejalan kaki yang tersedia dan kemudian dianalisis kesesuaiannya dengan standart yang digunakan.

A. Drainase

Koridor Jalan MT. Haryono telah dilengkapi dengan saluran drainase, namun kondisi saluran tersebut buruk, dimana masih belum dapat bekerja secara maksimal dan dipenuhi dengan sampah. Tabel 4.11 menjelaskan analisis saluran drainase di Koridor Jalan MT. Haryono.



Gambar 4.17 Saluran Drainase Terbuka dan Tertutup di Koridor Jalan MT. Haryono

Sumber: Hasil Survei, 2015

Tabel 4.11 Analisis Kondisi Drainase di Koridor Jalan MT. Haryono

Segmen	Kondisi Eksisting	Standart	Analisis
Segmen 1	Saluran drainase pada segmen 1 terdapat pada zona A sementara pada zona B tidak ada. Saluran drainase tertutup dengan dimensi adalah tinggi 120cm dan lebar 100 cm.	<ul style="list-style-type: none"> • Dimensi minimal adalah lebar 50 cm dan tinggi 50 cm • Dapat diletakkan didamping atau dibawah trotoar (Sumber : Pedoman Perencanaan, Penyediaan dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Ruang Pejalan Kaki di Perkotaan, 2014) 	Kondisi saluran drainase pada seluruh segmen pada koridor jalan MT Haryono sudah memenuhi standart, namun masih terdapat tumpukan sampah pada saluran drainase sehingga mengganggu aliran pembuangan, selain itu beberapa <i>inlet</i> masih tersumbat sampah juga
Segmen 2	Saluran drainase pada terdapat pada zona A sementara pada zona B tidak ada. Saluran drainase terbuka dengan dimensi adalah tinggi 120cm dan lebar 100 cm.		
Segmen 3			
Segmen 4			
Segmen 5	Saluran drainase pada terdapat pada zona A dan zona B. Saluran drainase tertutup dengan dimensi adalah tinggi 120cm dan lebar 100 cm pada kedua zona.		
Segmen 6	Saluran drainase pada terdapat pada zona A dan zona B. Saluran drainase tertutup dengan dimensi adalah tinggi 120cm dan lebar 100 cm terdapat pada zona A sementara pada zona B saluran terbuka.		

Segmen	Kondisi Eksisting	Standart	Analisis
Segmen 7	Saluran drainase pada terdapat pada zona A dan zona B. Saluran drainase tertutup dengan dimensi		
Segmen 8	adalah tinggi 120cm dan lebar 100 cm pada kedua		
Segmen 9	zona.		

Sumber: Hasil Analisis ,2015

B. Lampu Penerangan

Salah satu fasilitas pelengkap jalur pejalan kaki adalah lampu penerangan yang berfungsi memberikan penerangan pada pejalan kaki, terutama pada saat malam hari. Pada beberapa titik di Koridor Jalan MT. Haryono sudah memiliki lampu penerangan khusus untuk pejalan kaki teruama di daerah sekitar kampus Universitas Brawijaya.



Gambar 4.18 Kondisi Lampu Penerangan di Koridor Jalan MT. Haryono

Sumber: Hasil Survei, 2015

Tabel 4.12 menjelaskan analisis kondisi lampu penerangan jalan di Koridor Jalan MT. Haryono.

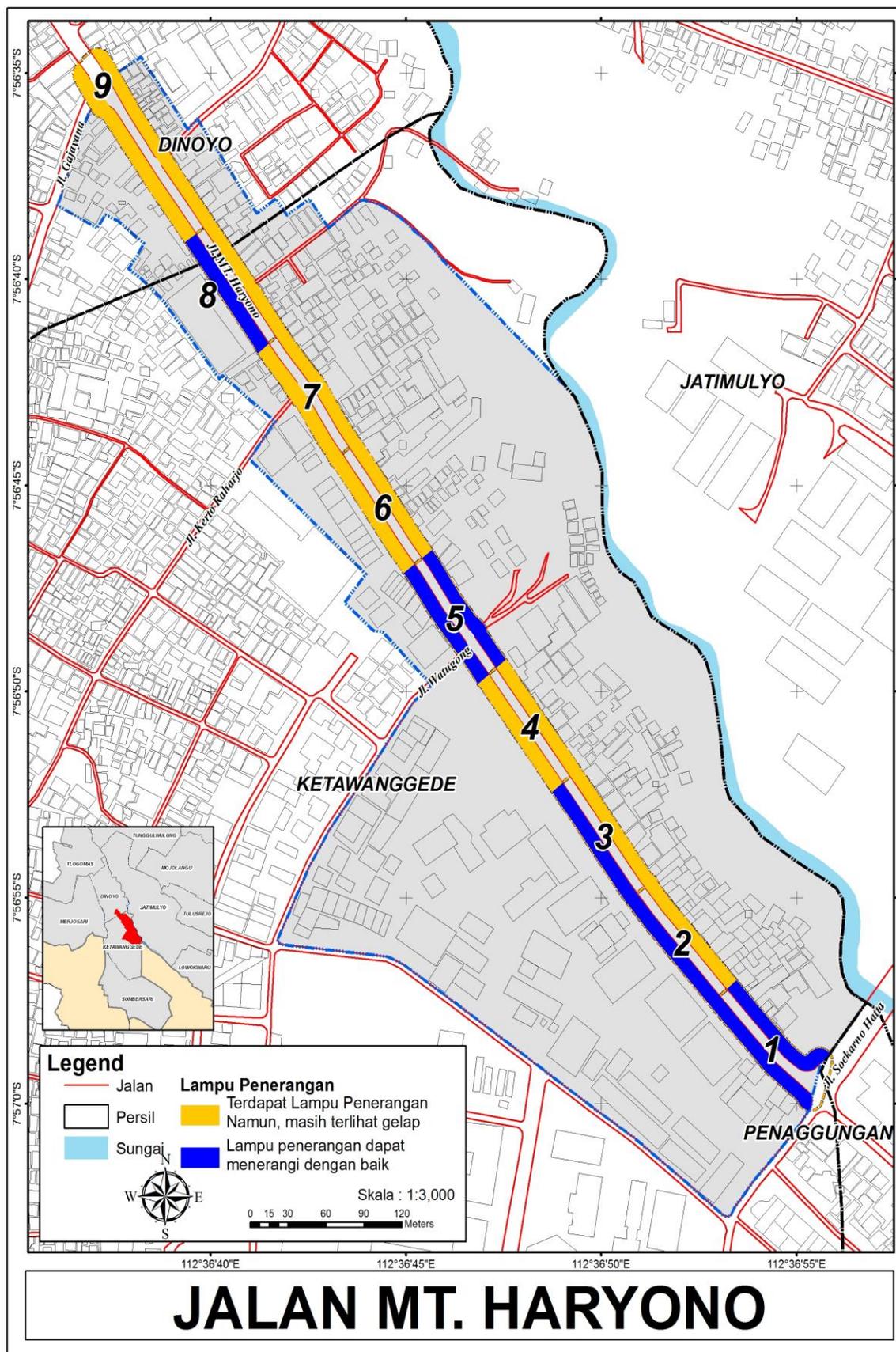
Tabel 4.12 Analisis Kondisi Lampu Penerangan di Koridor Jalan MT. Haryono

Segmen	Kondisi Eksisting	Standart	Analisis
Segmen 1	Terdapat lampu penerangan khusus pejalan kaki dengan jarak interval ± 10 m dan tinggi 1,5 meter maupun	<ul style="list-style-type: none"> Diletakkan pada jalur amenities Terletak setiap 10 meter Tinggi maksimal 4 meter Bahan yang digunakan adalah bahan dengan durabilitas tinggi seperti metal & beton cetak 	Lampu penerangan yang ada belum memberikan penerangan yang memadai bagi pejalan kaki dikarenakan pada beberapa titik terdapat lampu yang tidak berfungsi sehingga masih terlihat gelap pada malam hari.
Segmen 2	lampu penerangan dengan jarak interval ± 20 m dan tinggi 3,5 meter jalan pada		
Segmen 3	zona A, sementara pada zona B hanya terdapat lampu penerangan jalan		
Segmen 4	dengan jarak interval ± 20 m dan tinggi 3,5 meter.	(Sumber : Pedoman Perencanaan, Penyediaan dan Pemanfaatan Prasarana	
Segmen 5	Hanya terdapat lampu		

Segmen	Kondisi Eksisting	Standart	Analisis
Segmen 6	penerangan dengan jarak interval ± 20 m dan tinggi	dan Sarana Ruang Pejalan Kaki di	
Segmen 7	3,5 meter jalan baik pada zona A maupun zona B dan	Perkotaan, 2014)	
Segmen 8	belum terdapat lampu penerangan		
Segmen 9			

Sumber: Hasil Analisis, 2015





JALAN MT. HARYONO

Gambar 4.19 Analisa Lampu Penerangan

C. Tempat Duduk

Kondisi eksisting fasilitas tempat duduk di Koridor Jalan MT. Haryono tidak ditemukan satu unit pun tempat duduk bagi pejalan kaki, Pada Tabel 4.13 menjelaskan analisis tempat duduk bagi pejalan kaki di Koridor Jalan MT. Haryono.

Tabel 4.13 Analisis Kondisi Tempat Duduk di Koridor Jalan MT. Haryono

Segmen	Kondisi Eksisting	Standart	Analisis
Segmen 1	Tidak terdapat	<ul style="list-style-type: none"> • Tempat duduk diletakkan pada jalur amenitas • Terletak setiap 10 meter atau pada tempat pergantian moda • Lebar tempat duduk 40-50 cm dengan bahan berdurabilitas tinggi seperti metal & beton cetak (Sumber : Pedoman Perencanaan, Penyediaan dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Ruang Pejalan Kaki di Perkotaan, 2014)	Diperlukan adanya tempat duduk sebagai tempat beristirahat sejenak dan melanjutkan perjalanannya mengingat banyaknya pejalan dari daerah diluar Koridor yang menuju daerah disekitar Koridor terutama pergerakan menuju kampus Universitas Brawijaya
Segmen 2	tempat duduk		
Segmen 3	khusus untuk		
Segmen 4	pejalan kaki baik di		
Segmen 5	zona A maupun di		
Segmen 6	zona B		
Segmen 7			
Segmen 8			
Segmen 9			

Sumber: Hasil Analisis, 2015

D. Tempat Sampah

Tempat sampah yang ada di Koridor Jalan MT. Haryono tergolong sangat minim, sebagian besar tempat sampah yang ada disediakan oleh warga sekitar maupun milik pribadi dari fasilitas perdagangan dan jasa di Jalan MT. Haryono. Pada beberapa titik juga ditemui tumpukan sampah yang dikumpulkan oleh warga maupun pemilik perdagangan jasa. Tabel 4.14 menjelaskan analisis mengenai kondisi tempat sampah di Koridor Jalan MT. Haryono.

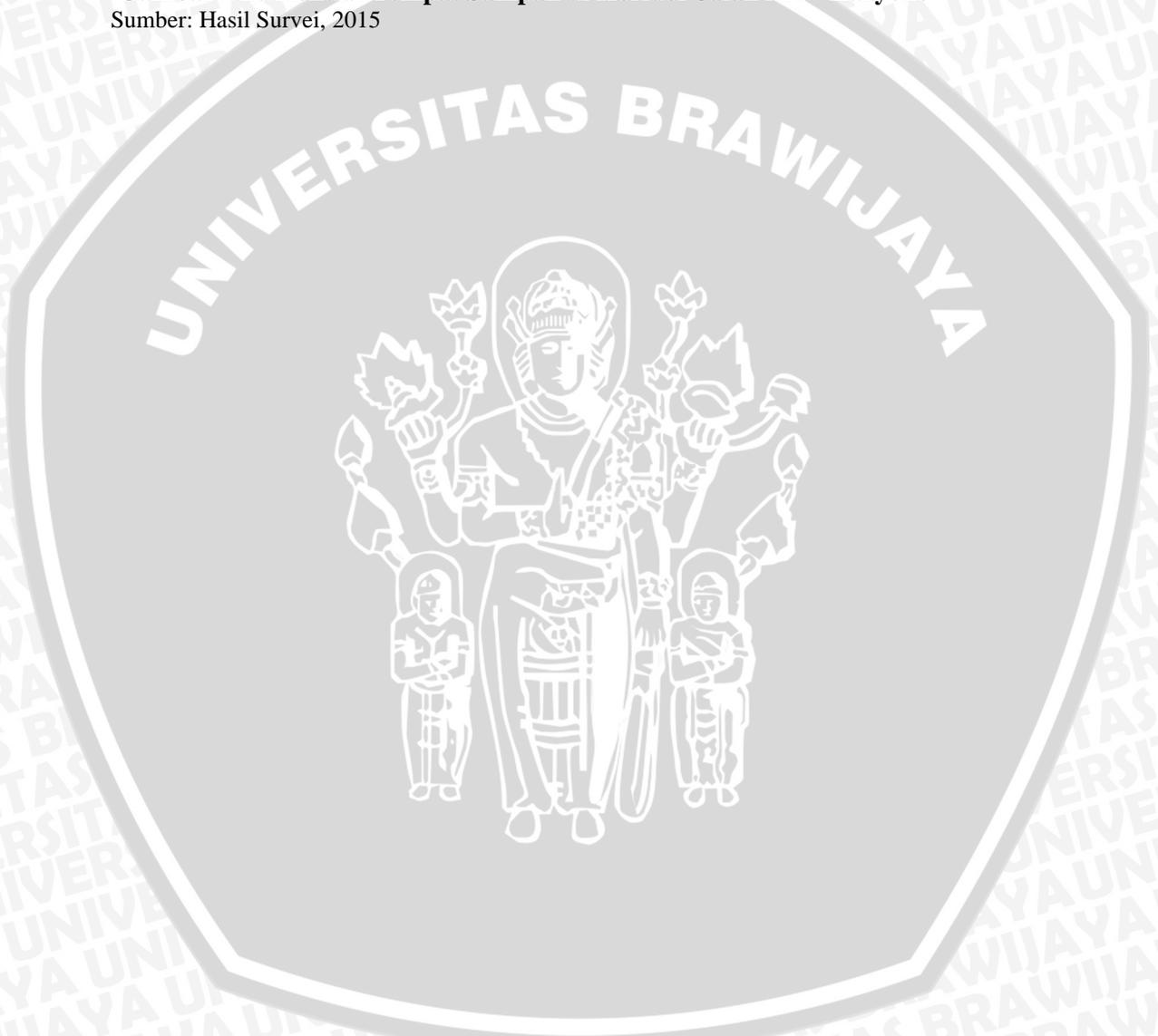
Tabel 4.14 Analisis Kondisi Tempat Sampah di Koridor Jalan MT. Haryono

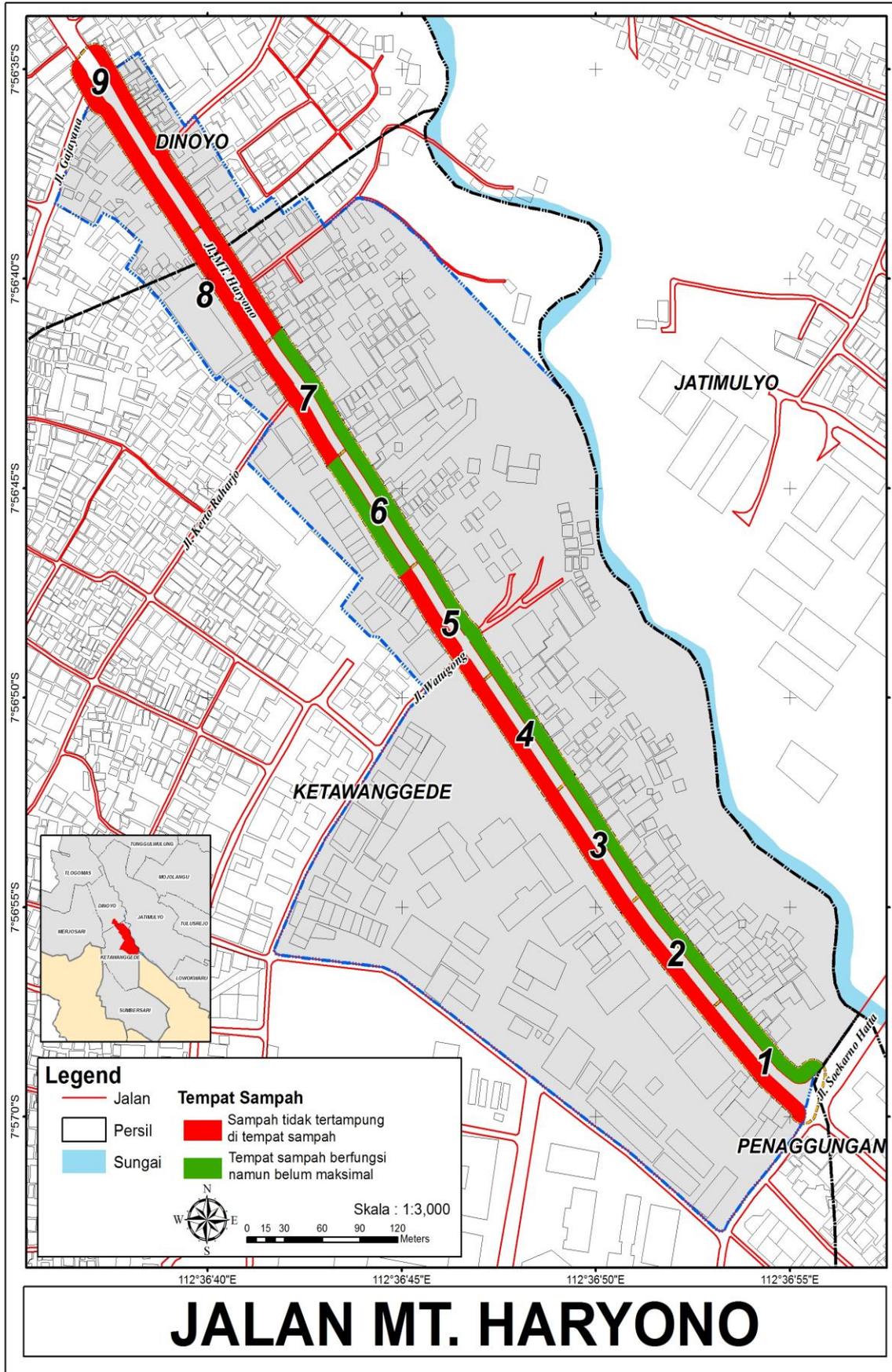
Segmen	Kondisi Eksisting	Standart	Analisis
Segmen 1	Tidak terdapat tempat sampah yang	<ul style="list-style-type: none"> • Diletakkan pada jalur amenitas • Terletak setiap 20 meter dengan besaran sesuai kebutuhan (Sumber : Pedoman Perencanaan, Penyediaan dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Ruang Pejalan Kaki di Perkotaan, 2014)	Ketersediaan tempat sampah masih sangat minim dan tempat sampah yang ada kondisinya buruk. Diperlukan penambahan serta perbaikan tempat sampah yang sesuai dengan standart yang telah ditetapkan.
Segmen 2	khusus disediakan untuk pejalan kaki pada		
Segmen 3	zona A, sementara pada zona B terdapat		
Segmen 4	tempat sampah di beberapa titik yang tidak		
Segmen 5	menentu yang disediakan secara pribadi		
Segmen 6	oleh warga sekitar dan pemilik sarana		
Segmen 7	perdagangan jasa		
Segmen 8	Terdapat tempat sampah di beberapa titik		
Segmen 9	yang tidak menentu yang disediakan		

Sumber : Hasil Analisis, 2015



Gambar 4.20 Kondisi Tempat Sampah di Koridor Jalan MT. Haryono
Sumber: Hasil Survei, 2015





Gambar 4.21 Analisa Tempat Sampah

E. Papan Informasi

Pada Tabel 4.15 menjelaskan mengenai kondisi papan informasi di Koridor Jalan MT. Haryono dibandingkan dengan standart yang ada.

Tabel 4.15 Analisis Kondisi Papan Informasi di Koridor Jalan MT. Haryono

Segmen	Kondisi Eksisting	Standart	Analisis
Segmen 1	Tidak terdapat	<ul style="list-style-type: none"> Papan informasi diletakkan pada titik interaksi sosial, pada jalur dengan arus pedestrian padat dengan besaran sesuai kebutuhan Ditempatkan sedemikian rupa sehingga mudah dilihat dengan jelas terutama pada malam hari dan tidak merintangangi pejalan kaki (Sumber : Pedoman Perencanaan, Penyediaan dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Ruang Pejalan Kaki di Perkotaan, 2014) 	Belum adanya papan informasi bagi pejalan kaki membuat diperlukan penambahan papan informasi guna menunjang informasi mengenai arah dan tempat bagi pejalan kaki dimana penyediaannya harus sesuai dengan standart yang telah ada.
Segmen 2	papan informasi		
Segmen 3	pada seluruh		
Segmen 4	segmen di		
Segmen 5	Koridor Jalan		
Segmen 6	MT. Haryono		
Segmen 7			
Segmen 8			
Segmen 9			

Sumber: Hasil Analisis, 2015

F. Pagar Pengaman

Pagar pengaman di Koridor Jalan MT. Haryono terdapat di beberapa titik saja, terutama terdapat pada daerah dengan saluran drainase terbuka. Tabel 4.16 menjelaskan analisis kondisi pagar pengaman di Koridor Jalan MT. Haryono.

Tabel 4.16 Analisis Kondisi Pagar Pengaman di Koridor Jalan MT. Haryono

Segmen	Kondisi Eksisting	Standart	Analisis
Segmen 1	Tidak terdapat pagar pengaman baik di zona A maupun di zona B	<ul style="list-style-type: none"> Diletakkan pada titik tertentu yang berbahaya dan memerlukan perlindungan dengan tinggi 90 cm Diperlukan bila volume pejalan kaki di salah satu sisi jalan sudah > 459orang/jam/lebar, volume kendaraan > 500 kendaraan/jam dan kecepatan kendaraan > 40 km /jam (Sumber : Pedoman Perencanaan, Penyediaan dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Ruang Pejalan Kaki di Perkotaan, 2014) 	Diperlukan adanya penambahan pagar pengaman guna membatasi jalan dengan jalur pejalan kaki mengingat volume kendaraan yang tinggi serta kecepatan kendaran yang tinggi juga, dimana penyediaan harus sesuai dengan standart
Segmen 2	Terdapat pagar	<ul style="list-style-type: none"> Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Ruang Pejalan Kaki di Perkotaan, 2014) 	Diperlukan adanya penambahan pagar pengaman guna membatasi jalan dengan jalur pejalan kaki mengingat volume kendaraan yang tinggi serta kecepatan kendaran yang tinggi juga, dimana penyediaan harus sesuai dengan standart
Segmen 3	pagar pengaman di zona A dengan tinggi 90 cm namun		
Segmen 4	tidak terdapat pagar pengaman di zona B		
Segmen 5	Tidak terdapat pagar pengaman baik di zona A maupun di zona B		
Segmen 6	Terdapat pagar pengaman di zona A dengan tinggi 90 cm namun		

Segmen	Kondisi Eksisting	Standart	Analisis
	tidak terdapat pagar pengaman di zona B		jalur pejalan kaki dan kondisinya sudah baik sehingga hanya diperlukan perawatan secara berkala guna menjaga kualitas yang ada
Segmen 7	Tidak terdapat pagar pengaman		Diperlukan adanya penambahan pagar pengaman guna membatasi jalan dengan jalur pejalan kaki mengingat volume kendaraan yang tinggi serta kecepatan kendaraan yang tinggi juga, dimana penyediaan harus sesuai dengan standart
Segmen 8	baik di zona A maupun di zona B		
Segmen 9			

Sumber: Hasil Analisis, 2015



Gambar 4.22 Kondisi Pagar Pembatas di Koridor Jalan MT. Haryono

Sumber: Hasil Survei, 2015

G. Halte/Shelter

Halte merupakan tempat pemberhentian yang umumnya mempunyai ruang tunggu yang beratap, tetapi lebih kecil daripada terminal. Halte di Koridor Jalan MT. Haryono hanya terdapat 1 unit dan kondisinya sudah tidak layak. Analisis yang menjelaskan kondisi halte di Koridor Jalan MT. Haryono dapat dilihat pada Tabel 4.17.

Tabel 4.17 Analisis Kondisi Halte/ Shelter di Koridor Jalan MT. Haryono

Segmen	Kondisi Eksisting	Standart	Analisis
Segmen 1	Tidak terdapat halte/shelter	• Diletakkan pada jalur amenities	Perlu dilakukan perbaikan kondisi halte guna mengakomodir kenyamanan pejalan kaki mengingat kondisi dari fasilitas halte saat ini sudah sangat buruk
Segmen 2		• Terletak setiap 10 meter	
Segmen 3	Terdapat halte di zona A namun kondisinya cukup buruk dan tidak terawat	• Tinggi maksimal 4 meter	
Segmen 4	Tidak terdapat halte/shelter	• Bahan yang digunakan adalah bahan dengan durabilitas tinggi seperti metal & beton cetak	
Segmen 5		(Sumber : Pedoman Perencanaan, Penyediaan dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Ruang Pejalan Kaki di Perkotaan, 2014)	
Segmen 6			
Segmen 7			
Segmen 8			
Segmen 9			

Sumber: Hasil Analisis, 2015



Gambar 4.23 Kondisi Halte/Shelter di Koridor Jalan MT. Haryono
Sumber: Hasil Survei, 2015

4.4.3 Tingkat Pelayanan Jalur Pejalan Kaki

A. Arus (*Flow*) Pejalan Kaki

Data arus pejalan kaki dihitung berdasarkan survei pejalan kaki pada masing-masing segmen jalan pada *peak hour* dengan waktu pengamatan selama 15 menit pada masing-masing *peak hour*. Perhitungan arus dilakukan dengan rumus :

$$Q = \frac{N}{T}$$

Dimana :

Q = Arus pejalan kaki (pejalan kaki/min/meter)

N = Jumlah pejalan kaki yang lewat

T = Waktu pengamatan (menit)

Hasil perhitungan arus pejalan kaki dengan satuan pejalan kaki/min/meter selanjutnya dapat dilihat pada Tabel 4.19 dan Tabel 4.20.

B. Kecepatan (*Speed*) Pejalan Kaki

Data yang digunakan dalam perhitungan kecepatan pejalan kaki adalah waktu tempuh pejalan kaki yang melewati masing-masing segmen jalan. Pengambilan sampel dilakukan dengan *accidental sampling* dengan jumlah 50 pejalan kaki.

Untuk melakukan perhitungan kecepatan pejalan kaki yang diamati digunakan perhitungan dengan panjang penggal 4 meter dan menghitung dengan satuan detik. Dalam satuan kecepatan yang digunakan adalah satuan menit, maka dilakukan penyesuaian dengan T dibagi 60, sehingga rumus yang digunakan adalah:

$$V = \frac{L}{T/60} \text{ dengan panjang pengamatan 4 meter maka rumus yang digunakan } V = \frac{240}{T}$$

Hasil perhitungan kecepatan pejalan kaki dengan satuan meter/menit selanjutnya dapat dilihat pada Tabel 4.19 dan Tabel 4.20.

C. Kepadatan (*Density*) Pejalan Kaki

Kepadatan (*density*) diperoleh dari 2 variabel yang telah dihitung sebelumnya yakni arus (*flow*) dan kecepatan (*speed*). Kepadatan dihitung dengan membagi kedua variabel dengan rumus:

$$Q = \frac{D}{V}$$

Hasil perhitungan kepadatan pejalan kaki dengan satuan pejalan kaki/meter² selanjutnya dapat dilihat pada Tabel 4.19 dan Tabel 4.20.

D. Ruang (*Space*) Pejalan Kaki

Ruang untuk pejalan kaki dihitung dengan rumus :

$$S = \frac{1}{D}$$

Dari hasil perhitungan ruang ini nantinya akan diperoleh tingkat pelayanan jalur pejalan kaki pada Koridor Jalan MT. Haryono. Hasil perhitungan ruang pejalan kaki dengan satuan pejalan meter²/pejalan kaki selanjutnya dapat dilihat pada Tabel 4.19 dan Tabel 4.20.

E. Tingkat Pelayanan Jalur Pejalan Kaki

Tingkat pelayanan atau *level of service* merupakan salah satu yang mempengaruhi penyediaan pelayanan ruang pejalan kaki, termasuk ukuran dan dimensinya. Dalam pedoman penyediaan dan pemanfaatan prasarana dan sarana ruang pejalan kaki di perkotaan yang dikeluarkan oleh Dirjen Penataan Ruang, Departemen Pekerjaan Umum, tingkat pelayanan jalur pejalan kaki diperoleh dari perbandingan luas jalur pejalan kaki dengan pejalan kaki serta arus pejalan kaki. Berikut Tabel 4.18 merupakan standar tingkat pelayanan jalur pejalan kaki.

Tabel 4.18 Standar Penyediaan Pelayanan Jalur Pejalan Kaki

Ruang Pejalan Kaki (m ² /orang)	Tingkat pelayanan (LOS)	Keterangan
> 5,6	A	Orang dapat berjalan dengan bebas, para pejalan kaki dapat menentukan arah berjalan dengan bebas, dengan kecepatan yang relatif cepat tanpa menimbulkan gangguan sesama pejalan kaki
3,7 - 5,6	B	Ruang pejalan kaki masih nyaman untuk dilewati dengan kecepatan yang cepat. Keberadaan pejalan kaki yang lainnya sudah mulai berpengaruh pada arus pedestrian, tetapi para pejalan kaki masih dapat berjalan dengan nyaman tanpa mengganggu pejalan kaki lainnya.
>2,2 - 3,7	C	Ruang pejalan kaki masih memiliki kapasitas normal, para pejalan kaki dapat bergerak dengan arus yang searah secara normal walaupun pada arah yang berlawanan akan terjadi persinggungan kecil. Arus pejalan

Ruang Pejalan Kaki (m ² /orang)	Tingkat pelayanan (LOS)	Keterangan
		kaki berjalan dengan normal tetapi relatif lambat karena keterbatasan ruang antar pejalan kaki
>1,1 – 2,2	D	Ruang pejalan kaki mulai terbatas, untuk berjalan dengan arus normal harus sering berganti posisi dan merubah kecepatan. Arus berlawanan pejalan kaki memiliki potensi untuk dapat menimbulkan konflik. LOS yang demikian masih menghasilkan arus ambang nyaman untuk pejalan kaki tetapi berpotensi timbulnya persinggungan dan interaksi antar pejalan kaki.
>0,75 – 1,4	E	Setiap pejalan kaki akan memiliki kecepatan yang sama, karena banyaknya pejalan kaki yang ada. Berbalik arah, atau berhenti akan memberikan dampak pada arus secara langsung. Pergerakan akan relatif lambat dan tidak teratur. Keadaan ini mulai tidak nyaman untuk dilalui tetapi masih merupakan ambang bawah dari kapasitas rencana ruang pejalan kaki.
<0,75	F	Kecepatan arus pejalan kaki sangat lambat dan terbatas. Akan sering terjadi konflik dengan para pejalan kaki yang sedang ataupun berlawanan. Untuk berbalik arah atau berhenti tidak mungkin dilakukan. Karakter ruang pejalan kaki ini lebih kearah berjalan sangat pelan dan mengantri. LOS yang seperti demikian merupakan tingkat pelayanan yang sudah tidak nyaman dan sudah tidak sesuai dengan kapasitas ruang pejalan kaki.

Sumber: Pedoman Penyediaan dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Ruang Pejalan Kaki di Perkotaan

a. Tingkat Pelayanan Jalur Pejalan Kaki *Weekday*

Analisis tingkat pelayanan jalur pejalan kaki pada saat *weekday* merupakan analisis yang didapatkan dari survei primer pada saat *weekday* atau hari kerja. Hal ini dilakukan untuk mengetahui tingkat pelayanan jalur pejalan kaki di masing- masing segmen pada lokasi studi pada saat hari kerja.

Tingkat pelayanan jalur pejalan kaki pada saat *weekday* atau saat hari kerja paling rendah adalah pada segmen 2B yakni dengan tingkat pelayanan E pada pagi hari dengan ruang pejalan kaki 1,13 m²/ pejalan kaki. Selain segmen 2B, juga terdapat 2 segmen lain yang memiliki tingkat pelayanan E yakni segmen 1B pada pagi hari dengan ruang pejalan kaki 1,20 m²/pejalan kaki dan segmen 3B pada siang hari dengan ruang pejalan kaki 1,26 m²/pejalan kaki. Hal ini dipengaruhi dengan banyaknya pergerakan yang terjadi di segmen tersebut sehingga mengurangi ruang pergerakan pejalan kaki yang ada di segmen tersebut. Sementara untuk tingkat pelayanan D terjadi pada beberapa segmen yakni:

1. Segmen 1A siang dengan ruang pejalan kaki 2,09 m²/pejalan kaki
2. Segmen 1B siang dan sore dengan ruang pejalan kaki berturut-turut 1,46 m²/pejalan kaki 1,79 m²/pejalan kaki.
3. Segmen 2B sore dengan ruang pejalan kaki 2,03 m²/pejalan kaki

4. Segmen 3B pagi dan sore dengan ruang pejalan kaki 1,98 m²/pejalan kaki dan 2,09 m²/pejalan kaki
5. Segmen 4B pagi, siang dan sore dengan ruang pejalan kaki 1,88 m²/pejalan kaki, 1,46 m²/pejalan kaki, 2,09 m²/pejalan kaki
6. Segmen 5A pagi dengan ruang pejalan kaki 2,03 m²/pejalan kaki
7. Segmen 5B sore dengan ruang pejalan kaki 1,88 m²/pejalan kaki
8. Segmen 6A pagi dengan ruang pejalan kaki 2,15 m²/pejalan kaki

Untuk segmen lainnya berada pada kategori C, B dan kategori A dimana tingkat ruang berjalannya berada 3,7->5,5 m²/pejalan kaki. Jalur pejalan kaki memiliki tingkat pelayanan paling rendah pada pagi hari karena pada pagi hari merupakan puncak kegiatan pada jalur pejalan kaki di koridor Jalan MT. Haryono, selain pejalan kaki juga terdapat beberapa aktivitas non pejalan kaki seperti PKL yang menggunakan ruang pejalan kaki. Untuk tingkat pelayanan jalur pejalan kaki di Koridor Jalan MT. Haryono pada *weekday* dapat dilihat pada Tabel 4.19.

b. Tingkat Pelayanan Jalur Pejalan Kaki Weekend

Analisis tingkat pelayanan jalur pejalan kaki pada saat *weekend* merupakan analisis yang didapatkan dari survei primer pada saat *weekend* atau hari libur. Hal ini dilakukan untuk mengetahui tingkat pelayanan jalur pejalan kaki di masing-masing segmen pada lokasi studi pada saat hari libur.

Tingkat pelayanan jalur pejalan kaki pada saat *weekend* atau saat hari libur cenderung tinggi, hanya pada segmen 1B pada siang dan sore hari dengan ruang pejalan kaki 2,03 m²/pejalan kaki dan 1,74 m²/pejalan kaki, 2B pada siang dan sore hari dengan ruang pejalan kaki 1,56 m²/pejalan kaki dan 2,09 m²/pejalan kaki, serta 8B pada siang hari dengan ruang pejalan kaki 1,98 m²/pejalan kaki yang memiliki tingkat pelayanan D. Sementara untuk tingkat pelayanan C terjadi pada beberapa segmen yakni :

1. Segmen 1B pagi dengan ruang pejalan kaki 2,62 m²/pejalan kaki
2. Segmen 2B pagi dengan ruang pejalan kaki 2,71 m²/pejalan kaki
3. Segmen 3B pagi, siang dan sore dengan ruang pejalan kaki 2,71 m²/pejalan kaki, 3,05 m²/pejalan kaki, dan 2,22 m²/pejalan kaki
4. Segmen 4B pagi, siang dan sore dengan ruang pejalan kaki 2,36 m²/pejalan kaki, 2,53 m²/pejalan kaki, dan 3,18 m²/pejalan kaki
5. Segmen 5A pagi dan siang dengan ruang pejalan kaki 2,71 m²/pejalan kaki dan 3,05 m²/pejalan kaki
6. Segmen 7A siang dengan ruang pejalan kaki 2,53 m²/pejalan kaki

7. Segmen 7B siang dan sore dengan ruang pejalan kaki $3,33 \text{ m}^2/\text{pejalan kaki}$ dan $3,49 \text{ m}^2/\text{pejalan kaki}$
8. Segmen 8A siang dengan ruang pejalan kaki $2,44 \text{ m}^2/\text{pejalan kaki}$
9. Segmen 9B pagi dengan ruang pejalan kaki $3,33 \text{ m}^2/\text{pejalan kaki}$

Untuk segmen lain yang memiliki tingkat pelayanan B dan A dimana tingkat ruang berjalannya berada $3,7 \rightarrow 5,5 \text{ m}^2/\text{pejalan kaki}$., hal ini dipengaruhi minimnya pergerakan pada hari libur pada Koridor Jalan MT. Haryono juga libur.

Untuk tingkat pelayanan jalur pejalan kaki di Koridor Jalan MT. Haryono pada *weekend* dapat dilihat pada Tabel 4.20.



Tabel 4.19 Tingkat Pelayanan Jalur Pejalan Kaki di Koridor Jalan MT. Haryono (Weekdays)

Segmen	Zona	Arus (pejalan kaki/min/meter)			Kepadatan (pejalan kaki/meter ²)			Ruang Pejalan Kaki (meter ² /pejalan kaki)			Level of Service		
		Pagi	Siang	Sore	Pagi	Siang	Sore	Pagi	Siang	Sore	Pagi	Siang	Sore
Segmen 1	1A	5,25	7,00	2,92	0,36	0,48	0,20	2,79	2,09	5,02	C	D	B
	1B	12,20	10,00	8,20	0,83	0,68	0,56	1,20	1,46	1,79	E	D	D
Segmen 2	2A	6,30	2,10	3,20	0,43	0,14	0,22	2,33	6,98	4,58	C	A	B
	2B	13,00	4,20	7,20	0,89	0,29	0,49	1,13	3,49	2,03	E	C	D
Segmen 3	3A	3,40	2,80	3,30	0,23	0,19	0,23	4,31	5,23	4,44	B	B	B
	3B	7,40	11,60	7,00	0,51	0,79	0,48	1,98	1,26	2,09	D	E	D
Segmen 4	4A	5,00	3,30	2,90	0,34	0,23	0,20	2,93	4,44	5,05	C	B	B
	4B	7,80	10,00	7,00	0,53	0,68	0,48	1,88	1,46	2,09	D	D	D
Segmen 5	5A	7,20	6,20	6,40	0,49	0,42	0,44	2,03	2,36	2,29	D	C	C
	5B	5,20	3,60	7,80	0,35	0,25	0,53	2,82	4,07	1,88	C	B	D
Segmen 6	6A	6,80	3,40	3,20	0,46	0,23	0,22	2,15	4,31	4,58	D	B	B
	6B	5,80	6,20	1,60	0,40	0,42	0,11	2,53	2,36	9,16	C	C	A
Segmen 7	7A	6,20	3,40	2,20	0,42	0,23	0,15	2,36	4,31	6,66	C	B	A
	7B	3,60	2,40	3,60	0,25	0,16	0,25	4,07	6,10	4,07	B	A	B
Segmen 8	8A	1,90	1,70	1,30	0,13	0,12	0,09	7,71	8,62	11,27	A	A	A
	8B	4,20	4,40	4,20	0,29	0,30	0,29	3,49	3,33	3,49	C	C	C
Segmen 9	9A	2,20	1,60	0,90	0,15	0,11	0,06	6,66	9,16	16,28	A	A	A
	9B	3,40	3,80	4,00	0,23	0,26	0,27	4,31	3,86	3,66	B	B	C

Sumber: Hasil Analisis, 2015

Tabel 4.20 Tingkat Pelayanan Jalur Pejalan Kaki di Koridor Jalan MT. Haryono (Weekend)

Segmen	Zona	Arus (pejalan kaki/min/meter)			Kepadatan (pejalan kaki/meter ²)			Ruang Pejalan Kaki (meter ² /pejalan kaki)			Level of Service		
		Pagi	Siang	Sore	Pagi	Siang	Sore	Pagi	Siang	Sore	Pagi	Siang	Sore
Segmen 1	1A	2,00	2,00	2,50	0,14	0,14	0,17	7,32	7,32	5,86	A	A	A
	1B	5,60	7,20	8,40	0,38	0,49	0,57	2,62	2,03	1,74	C	D	D
Segmen 2	2A	2,80	2,10	2,80	0,19	0,14	0,19	5,23	6,98	5,23	B	A	B
	2B	5,40	9,40	7,00	0,37	0,64	0,48	2,71	1,56	2,09	C	D	D
Segmen 3	3A	3,00	2,70	2,30	0,20	0,18	0,16	4,88	5,43	6,37	B	B	A
	3B	5,40	4,80	6,60	0,37	0,33	0,45	2,71	3,05	2,22	C	C	C
Segmen 4	4A	2,10	2,30	3,10	0,14	0,16	0,21	6,98	6,37	4,73	A	A	B
	4B	6,20	5,80	4,60	0,42	0,40	0,31	2,36	2,53	3,18	C	C	C
Segmen 5	5A	5,40	4,80	3,20	0,37	0,33	0,22	2,71	3,05	4,58	C	C	B
	5B	2,00	3,20	2,00	0,14	0,22	0,14	7,32	4,58	7,32	A	B	A
Segmen 6	6A	0,80	3,00	0,90	0,05	0,20	0,06	18,31	4,88	16,28	A	B	A
	6B	1,80	0,40	1,60	0,12	0,03	0,11	8,14	36,62	9,16	A	A	A
Segmen 7	7A	1,20	5,80	3,40	0,08	0,40	0,23	12,21	2,53	4,31	A	C	B
	7B	2,20	4,40	4,20	0,15	0,30	0,29	6,66	3,33	3,49	A	C	C
Segmen 8	8A	0,30	6,00	0,60	0,02	0,41	0,04	48,83	2,44	24,42	A	C	A
	8B	1,20	7,40	1,40	0,08	0,51	0,10	12,21	1,98	10,46	A	D	A
Segmen 9	9A	1,70	1,10	0,80	0,12	0,08	0,05	8,62	13,32	18,31	A	A	A
	9B	4,40	3,20	0,60	0,30	0,22	0,04	3,33	4,58	24,42	C	B	A

Sumber: Hasil Analisis, 2015

4.5 Analisis Walkability

4.5.1 Penilaian Walkability Index Koridor Jalan MT. Haryono

Penilaian terhadap tingkat *walkability* di Koridor Jalan MT. Haryono dilakukan dengan menilai berdasarkan 9 variabel *walkability* menurut *Global Walkability Index* dengan skala likert yang kemudian akan ditransformasikan ke dalam bentuk interval agar dapat dilakukan analisis regresi. 9 variabel *walkability* tersebut adalah:

1. V1 = Konflik jalur pejalan kaki dengan moda transportasi lain
2. V2 = Ketersediaan jalur pejalan kaki
3. V3 = Ketersediaan penyeberangan
4. V4 = Keamanan penyeberangan
5. V5 = Sikap pengendara motor
6. V6 = *Amenitas* (Kelengkapan Pendukung)
7. V7 = Infrastruktur penunjang kelompok penunjang cacat (*disabled*)
8. V8 = Kendala/hambatan
9. V9 = Keamanan terhadap kejahatan (*Safety from Crime*)

Tabel 4.21 Penilaian terhadap Segmen di Koridor Jalan MT. Haryono

Segmen	V1	V2	V3	V4	V5	V6	V7	V8	V9	TOTAL	Y
1A	2	2	1	2	3	1	2	3	4	20	30,556
	2	2	1	3	3	2	2	1	3	19	27,778
	2	2	1	4	3	3	3	3	3	24	41,667
	5	4	1	4	5	4	4	3	4	34	69,444
	3	2	4	4	3	3	2	2	2	25	44,444
	3	1	3	3	3	2	3	2	2	22	36,111
	5	3	5	3	5	5	4	3	4	37	77,778
	5	4	5	4	5	5	4	3	3	38	80,556
	4	2	3	5	4	3	3	2	3	29	55,556
	5	4	3	5	5	2	3	4	5	36	75,000
	2	3	1	2	3	3	4	2	3	23	38,889
	2	3	4	4	4	4	3	2	3	29	55,556
	1	2	1	1	2	1	1	1	2	12	8,333
	3	3	1	1	2	2	1	3	3	19	27,778
1	2	1	1	2	1	1	1	2	12	8,333	
1B	1	2	1	1	2	1	3	2	1	14	13,889
	1	4	1	1	2	2	3	1	1	16	19,444
	2	2	1	4	2	2	1	3	2	19	27,778
	2	3	1	2	4	2	1	1	1	17	22,222
	2	1	1	1	1	1	3	2	2	14	13,889
	2	1	2	3	2	2	1	2	2	17	22,222
	2	1	1	1	2	1	4	3	3	18	25,000
	2	2	1	1	2	1	4	2	2	17	22,222

Segmen	V1	V2	V3	V4	V5	V6	V7	V8	V9	TOTAL	Y
	1	1	1	1	1	1	1	1	1	9	0,000
	2	1	1	1	1	1	2	2	5	16	19,444
	1	1	1	1	1	2	4	2	2	15	16,667
	2	1	1	1	2	4	4	3	1	19	27,778
	4	3	5	3	5	4	1	4	5	34	69,444
	4	4	1	2	2	2	2	3	5	25	44,444
	3	2	4	3	2	3	3	3	4	27	50,000
	4	4	1	4	5	2	1	4	4	29	55,556
	2	3	1	2	2	2	1	1	2	16	19,444
	4	3	2	3	5	4	4	5	2	32	63,889
	5	4	1	1	4	4	5	5	4	33	66,667
	4	3	4	5	4	4	5	5	4	38	80,556
2A	3	2	5	4	1	4	4	5	4	32	63,889
	1	4	1	1	2	3	1	1	1	15	16,667
	4	3	1	3	4	4	4	3	2	28	52,778
	3	3	1	1	5	1	4	3	3	24	41,667
	3	1	2	1	5	3	4	5	3	27	50,000
	3	1	3	4	3	1	3	2	2	22	36,111
	1	3	1	2	1	1	1	1	3	14	13,889
	4	4	1	4	5	2	1	5	4	30	58,333
	2	3	4	3	2	1	1	5	2	23	38,889
	2	2	3	2	1	1	1	5	1	18	25,000
	2	3	3	1	1	1	1	1	1	14	13,889
	1	4	5	1	2	1	1	1	2	18	25,000
2B	4	2	3	2	4	3	3	2	3	26	47,222
	2	2	3	3	3	2	1	1	3	20	30,556
	1	2	1	1	1	1	1	1	4	13	11,111
	4	2	1	3	4	3	3	5	2	27	50,000
	1	4	1	1	1	1	1	1	1	12	8,333
	1	4	2	2	3	1	1	1	2	17	22,222
	4	4	2	4	5	3	3	5	3	33	66,667
	3	1	2	3	2	1	1	2	2	17	22,222
	5	3	4	3	5	4	1	4	4	33	66,667
	2	2	1	3	2	2	1	4	2	19	27,778
	2	2	2	2	2	1	1	2	3	17	22,222
	3	3	2	2	2	2	1	3	3	21	33,333
3A	2	4	3	3	3	1	1	3	4	24	41,667
	3	4	4	3	2	3	1	3	3	26	47,222
	4	3	1	3	3	1	1	2	5	23	38,889
	3	3	2	3	3	2	1	3	5	25	44,444
	2	2	3	3	2	2	1	2	4	21	33,333
	2	3	3	4	1	2	1	1	2	19	27,778
3B	2	3	1	1	4	2	1	2	1	17	22,222
	3	2	2	2	3	3	4	4	2	25	44,444

Segmen	V1	V2	V3	V4	V5	V6	V7	V8	V9	TOTAL	Y
	2	2	3	1	3	3	1	3	4	22	36,111
	3	3	3	3	2	1	1	3	3	22	36,111
	3	3	3	3	3	2	1	4	3	25	44,444
	4	3	2	3	3	2	1	5	3	26	47,222
	4	4	3	4	3	1	1	1	5	26	47,222
	4	3	2	4	3	1	1	1	5	24	41,667
	2	1	2	2	2	1	1	2	3	16	19,444
	1	3	5	3	2	2	1	2	4	23	38,889
	2	2	1	2	1	2	1	1	1	13	11,111
	2	3	1	2	2	2	1	1	3	17	22,222
	4	4	1	4	5	4	4	5	4	35	72,222
	2	1	1	3	5	4	5	4	5	30	58,333
	4	1	1	3	5	4	5	5	5	33	66,667
	4	2	1	2	5	4	5	5	3	31	61,111
	5	2	1	3	5	4	5	5	4	34	69,444
	4	4	2	4	5	3	3	5	3	33	66,667
4A	4	4	1	4	5	4	4	5	4	35	72,222
	3	2	1	1	2	3	1	1	5	19	27,778
	2	1	1	2	2	3	1	1	4	17	22,222
	4	2	1	3	5	4	5	4	5	33	66,667
	5	4	2	4	5	4	5	3	5	37	77,778
	4	3	5	3	5	4	1	4	3	32	63,889
	2	1	1	3	2	3	1	1	5	19	27,778
	2	1	1	3	2	2	1	1	5	18	25,000
	1	2	1	2	1	2	1	1	2	13	11,111
	2	1	1	1	2	1	1	1	2	12	8,333
	2	2	1	2	1	2	1	1	1	13	11,111
4B	2	3	1	2	2	2	1	1	3	17	22,222
	3	4	2	3	1	2	1	5	2	23	38,889
	4	4	1	4	4	5	5	5	1	33	66,667
	2	1	1	2	2	4	1	1	5	19	27,778
	4	1	3	3	4	4	1	1	5	26	47,222
	2	1	1	3	2	3	1	1	5	19	27,778
	2	2	1	1	2	3	1	1	3	16	19,444
	2	2	1	4	3	2	3	3	3	23	38,889
	2	2	1	2	2	1	3	3	4	20	30,556
	2	2	1	2	1	2	4	2	2	18	25,000
	3	2	1	2	2	1	2	1	3	17	22,222
5A	2	2	1	2	2	1	3	2	3	18	25,000
	3	4	1	4	2	2	3	3	2	24	41,667
	2	2	1	1	2	1	1	1	2	13	11,111
	2	1	1	1	2	4	1	1	2	15	16,667
	3	1	1	1	2	3	1	1	3	16	19,444
	1	1	1	2	2	1	5	1	2	16	19,444

Segmen	V1	V2	V3	V4	V5	V6	V7	V8	V9	TOTAL	Y
5B	2	2	1	2	2	1	3	2	4	19	27,778
	3	2	1	1	2	1	3	3	3	19	27,778
	3	3	1	2	2	2	3	3	4	23	38,889
	1	1	1	1	1	1	2	1	3	12	8,333
	1	2	1	1	2	2	2	2	2	15	16,667
	3	3	1	3	2	2	2	2	2	20	30,556
	2	1	1	1	2	3	1	1	2	14	13,889
6A	3	3	1	5	4	2	1	4	4	27	50,000
	2	3	2	2	2	2	1	1	2	17	22,222
	4	3	2	3	5	4	4	5	2	32	63,889
	5	4	1	1	4	4	5	5	4	33	66,667
	4	4	4	5	4	4	5	4	4	38	80,556
	3	2	5	4	1	4	4	5	4	32	63,889
	1	3	1	2	1	1	2	1	3	15	16,667
6B	4	4	1	5	5	2	1	5	4	31	61,111
	2	3	4	3	2	1	1	4	2	22	36,111
	3	4	3	2	1	1	1	5	1	21	33,333
	2	3	3	1	1	1	1	1	1	14	13,889
	1	1	5	1	2	2	1	1	2	16	19,444
	4	2	3	3	4	2	4	4	3	29	55,556
	3	4	1	3	4	3	4	3	2	27	50,000
7A	2	1	1	3	3	2	1	2	2	17	22,222
	3	4	4	4	5	4	3	3	4	34	69,444
	4	4	1	3	5	4	5	5	4	35	72,222
	5	4	1	3	5	4	5	5	4	36	75,000
	4	4	5	5	5	1	1	5	5	35	72,222
	3	3	4	3	2	3	1	1	2	22	36,111
	5	4	3	3	3	3	3	1	4	29	55,556
7B	1	4	1	4	1	3	1	1	4	20	30,556
	3	3	1	5	4	4	1	3	3	27	50,000
	2	2	1	3	2	1	1	1	3	16	19,444
	2	1	1	2	2	1	1	1	3	14	13,889
	1	3	1	1	1	2	3	2	3	17	22,222
	2	2	1	2	1	1	3	2	3	17	22,222
	2	3	1	2	2	2	2	3	3	20	30,556
8A	2	2	2	2	2	2	2	2	3	19	27,778
	2	2	1	2	1	2	3	1	3	17	22,222
	2	4	1	3	2	3	3	3	3	24	41,667
	5	3	1	2	3	1	4	3	5	27	50,000
	2	2	1	2	2	2	3	2	3	19	27,778
	1	3	1	3	3	4	3	2	2	22	36,111
	1	2	1	1	2	1	4	2	1	15	16,667
8B	1	3	1	3	3	1	1	2	2	17	22,222
	1	2	1	1	2	1	4	2	4	18	25,000

Segmen	V1	V2	V3	V4	V5	V6	V7	V8	V9	TOTAL	Y
9A	2	2	1	1	2	1	3	2	2	16	19,444
	5	2	1	1	2	1	4	2	5	23	38,889
	4	3	4	5	5	4	2	3	2	32	63,889
	5	2	5	5	4	4	1	1	4	31	61,111
	3	3	1	2	2	2	2	3	5	23	38,889
	3	2	3	4	2	4	2	3	2	25	44,444
	2	2	1	2	2	2	3	3	3	20	30,556
9B	2	3	1	5	2	1	4	3	2	23	38,889
	3	3	1	2	2	2	2	1	3	19	27,778
	3	3	1	5	3	2	2	3	3	25	44,444
	2	4	1	2	3	1	2	2	3	20	30,556
	2	2	1	3	2	1	2	2	2	17	22,222
	3	4	1	5	1	2	2	3	2	23	38,889

Sumber: Hasil Analisis, 2015

Nilai dari Y berasal dari pengelompokan yang didasarkan pada nilai total dimana nilai total yang memiliki interval data terendah 9 dan tertinggi 45 di setarakan dengan nilai Y yang memiliki nilai interval terendah 0 dan tertinggi 100.

Selanjutnya dari data hasil survei terhadap pejalan kaki, dilakukan *transformasi* data dengan menggunakan *Metode Succesive Interval* menggunakan aplikasi microsoft excel dengan tambahan *add-on* "stat97.xla". *Metode Succesive Interval* dilakukan untuk mengubah tipe data ordinal menjadi *scale*. Karena data yang diperoleh merupakan tipe data ordinal dimana data tersebut adalah data kualitatif atau bukan angka sebenarnya, dimana angka tersebut merupakan simbol data kualitatif. Maka data tersebut harus diubah ke bentuk data interval/*scale* dengan *Metode Succesive Interval* agar dapat dilakukan langkah selanjutnya. Metode ini mengubah tipe data dengan cara :

1. Menentukan frekuensi setiap respon
2. Menentukan proporsi setiap respon dengan membagi frekuensi dengan jumlah sampel
3. Menjumlahkan proporsi secara berurutan untuk setiap respon sehingga diperoleh proporsi kumulatif
4. Menentukan Z untuk masing-masing proporsi kumulatif yang dianggap menyebar mengikuti sebaran normal baku.
5. Menghitung *scale value* (SV) untuk masing-masing respon.
6. Mengubah *scale value* (SV) terkecil menjadi sama dengan satu (1) dan mentransformasikan masing-masing skala menurut perubahan skala terkecil sehingga diperoleh *transformed scale value* (TSV).

Hasil dari transformasi dengan Metode *Sucsesive Interval* dapat dilihat pada Tabel 4.22.

Tabel 4.22 Metode *Sucsesive Interval*

Variabel	Skala Likert	Frekuensi	Proporsi	Kumulatif	Densitas (f(z))	Z	Skala
1	1	25	0,149	0,149	0,232	(1,042)	1,000
	2	63	0,375	0,524	0,398	0,060	2,115
	3	35	0,208	0,732	0,329	0,619	2,889
	4	31	0,185	0,917	0,153	1,383	3,512
	5	14	0,083	1,000	-		4,398
2	1	29	0,173	0,173	0,256	(0,944)	1,000
	2	54	0,321	0,494	0,399	(0,015)	2,034
	3	48	0,286	0,780	0,296	0,771	2,840
	4	37	0,220	1,000	-		3,826
3	1	105	0,625	0,625	0,379	0,319	1,000
	2	19	0,113	0,738	0,326	0,637	2,081
	3	21	0,125	0,863	0,219	1,094	2,458
	4	12	0,071	0,935	0,128	1,510	2,890
	5	11	0,065	1,000	-		3,554
4	1	40	0,238	0,238	0,310	(0,712)	1,000
	2	42	0,250	0,488	0,399	(0,030)	1,943
	3	48	0,286	0,774	0,301	0,751	2,643
	4	25	0,149	0,923	0,145	1,423	3,347
	5	13	0,077	1,000	-		4,173
5	1	26	0,155	0,155	0,238	(1,016)	1,000
	2	69	0,411	0,565	0,394	0,165	2,160
	3	26	0,155	0,720	0,336	0,584	2,907
	4	18	0,107	0,827	0,256	0,944	3,294
	5	29	0,173	1,000	-		4,019
6	1	53	0,315	0,315	0,355	(0,480)	1,000
	2	52	0,310	0,625	0,379	0,319	2,050
	3	26	0,155	0,780	0,296	0,771	2,663
	4	34	0,202	0,982	0,044	2,100	3,373
	5	3	0,018	1,000	-		4,589
7	1	77	0,458	0,458	0,397	(0,105)	1,000
	2	20	0,119	0,577	0,391	0,195	1,911
	3	31	0,185	0,762	0,310	0,712	2,309
	4	26	0,155	0,917	0,153	1,383	2,875
	5	14	0,083	1,000	-		3,705
8	1	51	0,304	0,304	0,350	(0,514)	1,000
	2	38	0,226	0,530	0,398	0,075	1,938
	3	38	0,226	0,756	0,314	0,693	2,523
	4	14	0,083	0,839	0,244	0,992	2,988
	5	27	0,161	1,000	-		3,670
9	1	16	0,095	0,095	0,169	(1,309)	1,000

Variabel	Skala Likert	Frekuensi	Proporsi	Kumulatif	Densitas (f(z))	Z	Skala
	2	47	0,280	0,375	0,379	(0,319)	2,028
	3	49	0,292	0,667	0,364	0,431	2,831
	4	34	0,202	0,869	0,213	1,122	3,524
	5	22	0,131	1,000	-		4,402

Sumber: Hasil Analisis, 2015

Setelah didapat hasil dari transformasi dengan *Metode Succesive Interval* untuk masing-masing skala likert pada setiap variabel maka dilakukan penyesuaian terhadap data hasil survei pada Tabel 4.21 sehingga hasilnya dapat dilihat pada Tabel 4.23.

Tabel 4.23 Hasil Transformasi Data Penilaian Segmen di Koridor Jalan MT. Haryono

Segmen	V1	V2	V3	V4	V5	V6	V7	V8	V9
1A	2,115	2,034	1,000	1,943	2,907	1,000	1,911	2,523	3,524
	2,115	2,034	1,000	2,643	2,907	2,050	1,911	1,000	2,831
	2,115	2,034	1,000	3,347	2,907	2,663	2,309	2,523	2,831
	4,398	3,826	1,000	3,347	4,019	3,373	2,875	2,523	3,524
	2,889	2,034	2,890	3,347	2,907	2,663	1,911	1,938	2,028
	2,889	1,000	2,458	2,643	2,907	2,050	2,309	1,938	2,028
	4,398	2,840	3,554	2,643	4,019	4,589	2,875	2,523	3,524
	4,398	3,826	3,554	3,347	4,019	4,589	2,875	2,523	2,831
	3,512	2,034	2,458	4,173	3,294	2,663	2,309	1,938	2,831
	4,398	3,826	2,458	4,173	4,019	2,050	2,309	2,988	4,402
	2,115	2,840	1,000	1,943	2,907	2,663	2,875	1,938	2,831
	2,115	2,840	2,890	3,347	3,294	3,373	2,309	1,938	2,831
	1,000	2,034	1,000	1,000	2,160	1,000	1,000	1,000	2,028
	2,889	2,840	1,000	1,000	2,160	2,050	1,000	2,523	2,831
	1,000	2,034	1,000	1,000	2,160	1,000	1,000	1,000	2,028
1,000	2,034	1,000	1,000	2,160	1,000	2,309	1,938	1,000	
1,000	3,826	1,000	1,000	2,160	2,050	2,309	1,000	1,000	
2,115	2,034	1,000	3,347	2,160	2,050	1,000	2,523	2,028	
2,115	2,840	1,000	1,943	3,294	2,050	1,000	1,000	1,000	
2,115	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	2,309	1,938	2,028	
2,115	1,000	2,081	2,643	2,160	2,050	1,000	1,938	2,028	
2,115	1,000	1,000	1,000	2,160	1,000	2,875	2,523	2,831	
1B	2,115	2,034	1,000	1,000	2,160	1,000	2,875	1,938	2,028
1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	
2,115	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,911	1,938	4,402
1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	2,050	2,875	1,938	2,028	
2,115	1,000	1,000	1,000	2,160	3,373	2,875	2,523	1,000	
3,512	2,840	3,554	2,643	4,019	3,373	1,000	2,988	4,402	
3,512	3,826	1,000	1,943	2,160	2,050	1,911	2,523	4,402	
2,889	2,034	2,890	2,643	2,160	2,663	2,309	2,523	3,524	
2A	3,512	3,826	1,000	3,347	4,019	2,050	1,000	2,988	3,524
2,115	2,840	1,000	1,943	2,160	2,050	1,000	1,000	2,028	

Segmen	V1	V2	V3	V4	V5	V6	V7	V8	V9
	3,512	2,840	2,081	2,643	4,019	3,373	2,875	3,670	2,028
	4,398	3,826	1,000	1,000	3,294	3,373	3,705	3,670	3,524
	3,512	2,840	2,890	4,173	3,294	3,373	3,705	3,670	3,524
	2,889	2,034	3,554	3,347	1,000	3,373	2,875	3,670	3,524
	1,000	3,826	1,000	1,000	2,160	2,663	1,000	1,000	1,000
	3,512	2,840	1,000	2,643	3,294	3,373	2,875	2,523	2,028
	2,889	2,840	1,000	1,000	4,019	1,000	2,875	2,523	2,831
	2,889	1,000	2,081	1,000	4,019	2,663	2,875	3,670	2,831
	2,889	1,000	2,458	3,347	2,907	1,000	2,309	1,938	2,028
	1,000	2,840	1,000	1,943	1,000	1,000	1,000	1,000	2,831
	3,512	3,826	1,000	3,347	4,019	2,050	1,000	3,670	3,524
	2,115	2,840	2,890	2,643	2,160	1,000	1,000	3,670	2,028
	2,115	2,034	2,458	1,943	1,000	1,000	1,000	3,670	1,000
	2,115	2,840	2,458	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000
	1,000	3,826	3,554	1,000	2,160	1,000	1,000	1,000	2,028
2B	3,512	2,034	2,458	1,943	3,294	2,663	2,309	1,938	2,831
	2,115	2,034	2,458	2,643	2,907	2,050	1,000	1,000	2,831
	1,000	2,034	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	3,524
	3,512	2,034	1,000	2,643	3,294	2,663	2,309	3,670	2,028
	1,000	3,826	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000
	1,000	3,826	2,081	1,943	2,907	1,000	1,000	1,000	2,028
	3,512	3,826	2,081	3,347	4,019	2,663	2,309	3,670	2,831
	2,889	1,000	2,081	2,643	2,160	1,000	1,000	1,938	2,028
	4,398	2,840	2,890	2,643	4,019	3,373	1,000	2,988	3,524
	2,115	2,034	1,000	2,643	2,160	2,050	1,000	2,988	2,028
	2,115	2,034	2,081	1,943	2,160	1,000	1,000	1,938	2,831
	2,889	2,840	2,081	1,943	2,160	2,050	1,000	2,523	2,831
3A	2,115	3,826	2,458	2,643	2,907	1,000	1,000	2,523	3,524
	2,889	3,826	2,890	2,643	2,160	2,663	1,000	2,523	2,831
	3,512	2,840	1,000	2,643	2,907	1,000	1,000	1,938	4,402
	2,889	2,840	2,081	2,643	2,907	2,050	1,000	2,523	4,402
	2,115	2,034	2,458	2,643	2,160	2,050	1,000	1,938	3,524
	2,115	2,840	2,458	3,347	1,000	2,050	1,000	1,000	2,028
	2,115	2,840	1,000	1,000	3,294	2,050	1,000	1,938	1,000
	2,889	2,034	2,081	1,943	2,907	2,663	2,875	2,988	2,028
	2,115	2,034	2,458	1,000	2,907	2,663	1,000	2,523	3,524
	2,889	2,840	2,458	2,643	2,160	1,000	1,000	2,523	2,831
	2,889	2,840	2,458	2,643	2,907	2,050	1,000	2,988	2,831
3B	3,512	2,840	2,081	2,643	2,907	2,050	1,000	3,670	2,831
	3,512	3,826	2,458	3,347	2,907	1,000	1,000	1,000	4,402
	3,512	2,840	2,081	3,347	2,907	1,000	1,000	1,000	4,402
	2,115	1,000	2,081	1,943	2,160	1,000	1,000	1,938	2,831
	1,000	2,840	3,554	2,643	2,160	2,050	1,000	1,938	3,524
	2,115	2,034	1,000	1,943	1,000	2,050	1,000	1,000	1,000

Segmen	V1	V2	V3	V4	V5	V6	V7	V8	V9
	2,115	2,840	1,000	1,943	2,160	2,050	1,000	1,000	2,831
	3,512	3,826	1,000	3,347	4,019	3,373	2,875	3,670	3,524
	2,115	1,000	1,000	2,643	4,019	3,373	3,705	2,988	4,402
	3,512	1,000	1,000	2,643	4,019	3,373	3,705	3,670	4,402
	3,512	2,034	1,000	1,943	4,019	3,373	3,705	3,670	2,831
	4,398	2,034	1,000	2,643	4,019	3,373	3,705	3,670	3,524
	3,512	3,826	2,081	3,347	4,019	2,663	2,309	3,670	2,831
4A	3,512	3,826	1,000	3,347	4,019	3,373	2,875	3,670	3,524
	2,889	2,034	1,000	1,000	2,160	2,663	1,000	1,000	4,402
	2,115	1,000	1,000	1,943	2,160	2,663	1,000	1,000	3,524
	3,512	2,034	1,000	2,643	4,019	3,373	3,705	2,988	4,402
	4,398	3,826	2,081	3,347	4,019	3,373	3,705	2,523	4,402
	3,512	2,840	3,554	2,643	4,019	3,373	1,000	2,988	2,831
	2,115	1,000	1,000	2,643	2,160	2,663	1,000	1,000	4,402
	2,115	1,000	1,000	2,643	2,160	2,050	1,000	1,000	4,402
	1,000	2,034	1,000	1,943	1,000	2,050	1,000	1,000	2,028
	2,115	1,000	1,000	1,000	2,160	1,000	1,000	1,000	2,028
	2,115	2,034	1,000	1,943	1,000	2,050	1,000	1,000	1,000
4B	2,115	2,840	1,000	1,943	2,160	2,050	1,000	1,000	2,831
	2,889	3,826	2,081	2,643	1,000	2,050	1,000	3,670	2,028
	3,512	3,826	1,000	3,347	3,294	4,589	3,705	3,670	1,000
	2,115	1,000	1,000	1,943	2,160	3,373	1,000	1,000	4,402
	3,512	1,000	2,458	2,643	3,294	3,373	1,000	1,000	4,402
	2,115	1,000	1,000	2,643	2,160	2,663	1,000	1,000	4,402
	2,115	2,034	1,000	1,000	2,160	2,663	1,000	1,000	2,831
	2,115	2,034	1,000	3,347	2,907	2,050	2,309	2,523	2,831
	2,115	2,034	1,000	1,943	2,160	1,000	2,309	2,523	3,524
	2,115	2,034	1,000	1,943	1,000	2,050	2,875	1,938	2,028
	2,889	2,034	1,000	1,943	2,160	1,000	1,911	1,000	2,831
5A	2,115	2,034	1,000	1,943	2,160	1,000	2,309	1,938	2,831
	2,889	3,826	1,000	3,347	2,160	2,050	2,309	2,523	2,028
	2,115	2,034	1,000	1,000	2,160	1,000	1,000	1,000	2,028
	2,115	1,000	1,000	1,000	2,160	3,373	1,000	1,000	2,028
	2,889	1,000	1,000	1,000	2,160	2,663	1,000	1,000	2,831
	1,000	1,000	1,000	1,943	2,160	1,000	3,705	1,000	2,028
	2,115	2,034	1,000	1,943	2,160	1,000	2,309	1,938	3,524
	2,889	2,034	1,000	1,000	2,160	1,000	2,309	2,523	2,831
	2,889	2,840	1,000	1,943	2,160	2,050	2,309	2,523	3,524
5B	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,911	1,000	2,831
	1,000	2,034	1,000	1,000	2,160	2,050	1,911	1,938	2,028
	2,889	2,840	1,000	2,643	2,160	2,050	1,911	1,938	2,028
	2,115	1,000	1,000	1,000	2,160	2,663	1,000	1,000	2,028
6A	2,889	2,840	1,000	4,173	3,294	2,050	1,000	2,988	3,524
	2,115	2,840	2,081	1,943	2,160	2,050	1,000	1,000	2,028

Segmen	V1	V2	V3	V4	V5	V6	V7	V8	V9
	3,512	2,840	2,081	2,643	4,019	3,373	2,875	3,670	2,028
	4,398	3,826	1,000	1,000	3,294	3,373	3,705	3,670	3,524
	3,512	3,826	2,890	4,173	3,294	3,373	3,705	2,988	3,524
	2,889	2,034	3,554	3,347	1,000	3,373	2,875	3,670	3,524
	1,000	2,840	1,000	1,943	1,000	1,000	1,911	1,000	2,831
	3,512	3,826	1,000	4,173	4,019	2,050	1,000	3,670	3,524
6B	2,115	2,840	2,890	2,643	2,160	1,000	1,000	2,988	2,028
	2,889	3,826	2,458	1,943	1,000	1,000	1,000	3,670	1,000
	2,115	2,840	2,458	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000
	1,000	1,000	3,554	1,000	2,160	2,050	1,000	1,000	2,028
	3,512	2,034	2,458	2,643	3,294	2,050	2,875	2,988	2,831
	2,889	3,826	1,000	2,643	3,294	2,663	2,875	2,523	2,028
	2,115	1,000	1,000	2,643	2,907	2,050	1,000	1,938	2,028
7A	2,889	3,826	2,890	3,347	4,019	3,373	2,309	2,523	3,524
	3,512	3,826	1,000	2,643	4,019	3,373	3,705	3,670	3,524
	4,398	3,826	1,000	2,643	4,019	3,373	3,705	3,670	3,524
	3,512	3,826	3,554	4,173	4,019	1,000	1,000	3,670	4,402
	2,889	2,840	2,890	2,643	2,160	2,663	1,000	1,000	2,028
	4,398	3,826	2,458	2,643	2,907	2,663	2,309	1,000	3,524
7B	1,000	3,826	1,000	3,347	1,000	2,663	1,000	1,000	3,524
	2,889	2,840	1,000	4,173	3,294	3,373	1,000	2,523	2,831
	2,115	2,034	1,000	2,643	2,160	1,000	1,000	1,000	2,831
	2,115	1,000	1,000	1,943	2,160	1,000	1,000	1,000	2,831
	1,000	2,840	1,000	1,000	1,000	2,050	2,309	1,938	2,831
	2,115	2,034	1,000	1,943	1,000	1,000	2,309	1,938	2,831
	2,115	2,840	1,000	1,943	2,160	2,050	1,911	2,523	2,831
8A	2,115	2,034	2,081	1,943	2,160	2,050	1,911	1,938	2,831
	2,115	2,034	1,000	1,943	1,000	2,050	2,309	1,000	2,831
	2,115	3,826	1,000	2,643	2,160	2,663	2,309	2,523	2,831
	4,398	2,840	1,000	1,943	2,907	1,000	2,875	2,523	4,402
	2,115	2,034	1,000	1,943	2,160	2,050	2,309	1,938	2,831
	1,000	2,840	1,000	2,643	2,907	3,373	2,309	1,938	2,028
	1,000	2,034	1,000	1,000	2,160	1,000	2,875	1,938	1,000
8B	1,000	2,840	1,000	2,643	2,907	1,000	1,000	1,938	2,028
	1,000	2,034	1,000	1,000	2,160	1,000	2,875	1,938	3,524
	2,115	2,034	1,000	1,000	2,160	1,000	2,309	1,938	2,028
	4,398	2,034	1,000	1,000	2,160	1,000	2,875	1,938	4,402
	3,512	2,840	2,890	4,173	4,019	3,373	1,911	2,523	2,028
	4,398	2,034	3,554	4,173	3,294	3,373	1,000	1,000	3,524
9A	2,889	2,840	1,000	1,943	2,160	2,050	1,911	2,523	4,402
	2,889	2,034	2,458	3,347	2,160	3,373	1,911	2,523	2,028
	2,115	2,034	1,000	1,943	2,160	2,050	2,309	2,523	2,831
	2,115	2,840	1,000	4,173	2,160	1,000	2,875	2,523	2,028
9B	2,889	2,840	1,000	1,943	2,160	2,050	1,911	1,000	2,831

Segmen	V1	V2	V3	V4	V5	V6	V7	V8	V9
	2,889	2,840	1,000	4,173	2,907	2,050	1,911	2,523	2,831
	2,115	3,826	1,000	1,943	2,907	1,000	1,911	1,938	2,831
	2,115	2,034	1,000	2,643	2,160	1,000	1,911	1,938	2,028
	2,889	3,826	1,000	4,173	1,000	2,050	1,911	2,523	2,028

Sumber: Hasil Analisis, 2015

Hasil statistik dari penilaian terhadap masing-masing segmen di Koridor Jalan MT. Haryono maka dapat disimpulkan bahwa segmen yang memiliki keseimbangan yang baik antara nilai *walkability index* dengan variabel penyusunnya adalah pada segmen 4A. Penilaian tersebut berasal dari responden yang menilai masing-masing variable serta penilaian secara keseluruhan terhadap segmen tersebut dimana variabel penyusun pada segmen 4A memiliki rata-rata nilai yang lebih tinggi dibandingkan segmen lainnya. Kondisi eksisting memang menunjukkan bahwa pada segmen 4A terdapat jalur pejalan kaki yang sudah baik dimana penyediaan jalur terakomodasi oleh penyediaan dari Universitas Brawijaya. Jika dilihat dalam statistik penilaian responden terhadap masing-masing variabel di segmen 4A memiliki nilai yang hampir sama yaitu berkisar antara 4 dan 5 dari para responden.

Statistik penilaian responden yang mendapatkan nilai yang buruk adalah pada ketersediaan fasilitas penyeberangan (V3). Salah satu penyebabnya adalah minimnya fasilitas penyeberangan yang tersedia sehingga menyulitkan pejalan kaki untuk menyeberang. Jika dilihat dalam statistik penilaian responden terhadap ketersediaan fasilitas penyeberangan di koridor Jalan MT Haryono, maka setiap segmen memiliki nilai yang rendah yakni berkisar antara 1 hingga 3 dari masing-masing responden. Selain ketersediaan fasilitas penyeberangan, setiap segmen juga mendapatkan penilaian rendah dari responden dalam hal infrastruktur penunjang kelompok cacat (*diffable*).

4.5.2 Uji Validitas dan Realibilitas

A. Uji Validitas

Uji validitas dilakukan untuk mengetahui sejauhmana data yang telah diperoleh benar-benar valid untuk mengukur variabel dalam penelitian. Uji validitas dilakukan dengan cara mengkorelasikan masing-masing skor variabel terhadap skor total dan melakukan korelasi terhadap nilai koefisien korelasi yang overestimasi. Adapun dasar pengambilan keputusan dalam uji validitas adalah:

1. Jika nilai r -hitung $>$ r -tabel, maka variabel tersebut berkorelasi signifikan atau variabel tersebut dinyatakan valid.

2. Jika nilai r -hitung $<$ r -tabel, maka variabel tersebut tidak berkorelasi signifikan atau variabel tersebut dinyatakan tidak valid.

Hasil dari uji validitas dapat dilihat pada Tabel 4.24.

Tabel 4.24 Uji Validitas

	Scale Mean if Item Deleted	Scale Variance if Item Deleted	Corrected Item-Total Correlation	Cronbach's Alpha if Item Deleted
v1	17.84732	19.713	.752	.743
v2	17.92521	23.035	.342	.799
v3	18.79894	24.187	.252	.808
v4	18.10571	21.210	.557	.771
v5	17.86719	20.303	.683	.753
v6	18.27896	21.394	.547	.772
v7	18.54008	23.201	.341	.799
v8	18.25424	20.874	.613	.763
v9	17.62773	22.921	.344	.799

Sumber: Hasil Analisis, 2015

Dari Tabel 4.24, dapat dilihat pada kolom *Corrected Item-Total Correlation* yang kemudian dibandingkan dengan r -tabel, r -tabel dicari pada signifikansi 0,05 atau 5% dengan jumlah (n) = 168, maka didapat r -tabel sebesar 0,151.

Dari hasil uji validitas dapat diketahui bahwa 9 variabel *walkability* memiliki r -hitung $>$ r -tabel sehingga dapat disimpulkan bahwa 9 variabel *walkability* dinyatakan valid.

B. Uji Realibilitas

Uji realibilitas digunakan untuk mengetahui apakah alat ukur yang digunakan dapat diandalkan dan tetap konsisten jika pengukuran tersebut diulang. Uji realibilitas dilakukan pada taraf signifikansi 0,05. Instrumen dapat dikatakan reliabel bila nilai $\alpha >$ r -tabel. Hasil dari uji validitas dapat dilihat pada Tabel 4.25.

Tabel 4.25 Uji Realibilitas

Cronbach's Alpha	N of Items
.800	9

Sumber: Hasil Analisis, 2015

Dari Tabel 4.25, didapat nilai $\alpha = 0,800$, nilai α kemudian dibandingkan dengan nilai r -tabel dengan jumlah (n) = 168, maka didapat r -tabel sebesar 0,151. Oleh karena nilai $\alpha = 0,800 >$ r -tabel = 0,133 maka dapat disimpulkan bahwa 9 variabel *walkability* tersebut reliabel.

4.5.3 Analisis *Walkability Index* Koridor Jalan MT. Haryono

Berdasarkan perhitungan analisis regresi linier dengan menggunakan SPSS 16.0, didapat hasil seperti berikut :

Tabel 4.26 ANOVA

Model	Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.	
1	Regression	63571.302	9	7063.478	2.535E3	.000 ^a
	Residual	440.245	158	2.786		
	Total	64011.548	167			

a. Predictors: (Constant), v9, v2, v7, v3, v6, v4, v8, v5, v1

b. Dependent Variable: Y

Sumber: Hasil Analisis, 2015

Dari Tabel 4.26 dapat diketahui bahwa *signifikansi* memiliki nilai 0,000 lebih kecil dari tingkat signifikansi 0,05 sehingga dapat disimpulkan bahwa model regresi yang terbentuk layak digunakan untuk mengukur *walkability index* di Koridor Jalan MT. Haryono.

Tabel 4.27 Model Summary

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	.997 ^a	.993	.993	1.669240

a. Predictors: (Constant), v9, v2, v7, v3, v6, v4, v8, v5, v1

Sumber: Hasil Analisis, 2015

Dari Tabel 4.27 diketahui nilai *Adjusted R-Square* besarnya 0,993 yang menunjukkan bahwa proporsi pengaruh variabel terhadap *walkability index* di Koridor Jalan MT. Haryono sebesar 99,3%. Artinya 9 variabel *walkability* memiliki pengaruh terhadap *walkability index* sebesar 99,3% sedangkan sisanya sebesar 0,7% dipengaruhi variabel lain yang tidak ada dalam model regresi linier.

Tabel 4.28 Coefficient

Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.	
	B	Std. Error	Beta			
1	(Constant)	-38.748	.590	-65.700	.000	
	v1	3.260	.211	.159	15.453	.000
	v2	3.374	.154	.162	21.916	.000
	v3	4.401	.172	.190	25.581	.000
	v4	3.297	.172	.160	19.206	.000
	v5	3.763	.194	.181	19.353	.000
	v6	3.958	.175	.189	22.653	.000
	v7	4.437	.180	.206	24.645	.000
	v8	4.221	.190	.202	22.191	.000
	v9	3.471	.155	.170	22.393	.000

Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
	B	Std. Error	Beta		

a. Dependent Variable: Y

Sumber: Hasil Analisis, 2015

Tabel 4.28 menunjukkan nilai dari masing-masing variabel terhadap *walkability index* serta estimasi tingkat kesalahan variabel terhadap model agar hasil uji dapat digeneralkan terhadap populasi (Sig.). Dari hasil analisis regresi maka dapat disimpulkan model persamaan regresi yang terbentuk adalah sebagai berikut :

$$\hat{Y} = -38,748 + (3,260v_1) + (3,374v_2) + (4,401v_3) + (3,297v_4) + (3,763v_5) + (3,958v_6) + (4,437v_7) + (4,221v_8) + (3,471v_9)$$

Keterangan :

Y = *Walkability Index*

V1 = Konflik jalur pejalan kaki dengan moda transportasi lain

V2 = Ketersediaan jalur pejalan kaki

V3 = Ketersediaan penyeberangan

V4 = Keamanan penyeberangan

V5 = Sikap pengendara motor

V6 = *Amenitas* (Kelengkapan Pendukung)

V7 = Infrastruktur penunjang kelompok penunjang cacat (*disabled*)

V8 = Kendala/hambatan

V9 = Keamanan terhadap kejahatan (*Safety from Crime*)

Dari persamaan dapat diketahui bahwa konstanta memiliki nilai sebesar -38,748 dimana nilai *walkability index* bernilai -38,748 apabila nilai dari variabel bebas lainnya (V1-V9) bernilai nol (0). Untuk koefisien regresi variabel konflik jalur pejalan kaki dengan moda transportasi lain (V1) sebesar 3,260, artinya bahwa peningkatan satu (1) angka variabel konflik jalur pejalan kaki dengan moda transportasi lain dengan asumsi variabel bebas lainnya konstan akan menyebabkan kenaikan *walkability index* sebesar 3,260. Untuk variabel ketersediaan jalur pejalan kaki (V2) sebesar 3,374, artinya bahwa peningkatan satu (1) angka variabel ketersediaan jalur pejalan kaki dengan asumsi variabel bebas lainnya konstan akan menyebabkan kenaikan *walkability index* sebesar 3,374. Pada variabel ketersediaan penyeberangan (V3) sebesar 4,401, artinya bahwa peningkatan satu (1) angka variabel ketersediaan penyeberangan dengan asumsi variabel bebas lainnya konstan akan menyebabkan kenaikan *walkability index* sebesar 4,401. Untuk koefisien regresi variabel keamanan penyeberangan (V4) sebesar 3,297, artinya bahwa peningkatan satu (1) angka variabel keamanan penyeberangan dengan asumsi variabel bebas lainnya

konstan akan menyebabkan kenaikan *walkability index* sebesar 3,297. Untuk variabel sikap pengendara motor (V5) sebesar 3,763, artinya bahwa peningkatan satu (1) angka variabel sikap pengendara motor dengan asumsi variabel bebas lainnya konstan akan menyebabkan kenaikan *walkability index* sebesar 3,763. Pada variabel *amenitas*/kelengkapan pendukung (V6) sebesar 3,958, artinya bahwa peningkatan satu (1) angka variabel *amenitas*/kelengkapan pendukung dengan asumsi variabel bebas lainnya konstan akan menyebabkan kenaikan *walkability index* sebesar 3,958. Untuk koefisien regresi variabel infrastruktur penunjang kelompok penunjang cacat (V7) sebesar 4,437, artinya bahwa peningkatan satu (1) angka variabel infrastruktur penunjang kelompok penunjang cacat dengan asumsi variabel bebas lainnya konstan akan menyebabkan kenaikan *walkability index* sebesar 4,437. Untuk variabel kendala/hambatan (V8) sebesar 4,221, artinya bahwa peningkatan satu (1) angka variabel kendala/hambatan dengan asumsi variabel bebas lainnya konstan akan menyebabkan kenaikan *walkability index* sebesar 4,221. Pada variabel keamanan terhadap kejahatan (*Safety from Crime*) (V9) sebesar 3,471, artinya bahwa peningkatan satu (1) angka variabel keamanan terhadap kejahatan (*Safety from Crime*) dengan asumsi variabel bebas bebas lain konstan akan menyebabkan kenaikan *walkability index* sebesar 3,471.

Dari persamaan yang terbentuk tersebut dapat dihitung *walkability index* dari masing-masing segmen pada Koridor Jalan MT. Haryono dengan memasukkan nilai masing-masing variabel pada persamaan tersebut. Nilai masing-masing variabel didapat dengan mengambil nilai yang paling sering didapat pada masing-masing variabel pada tiap segmen.

Tabel 4.29 Perhitungan *Walkability Index* di Koridor Jalan MT. Haryono

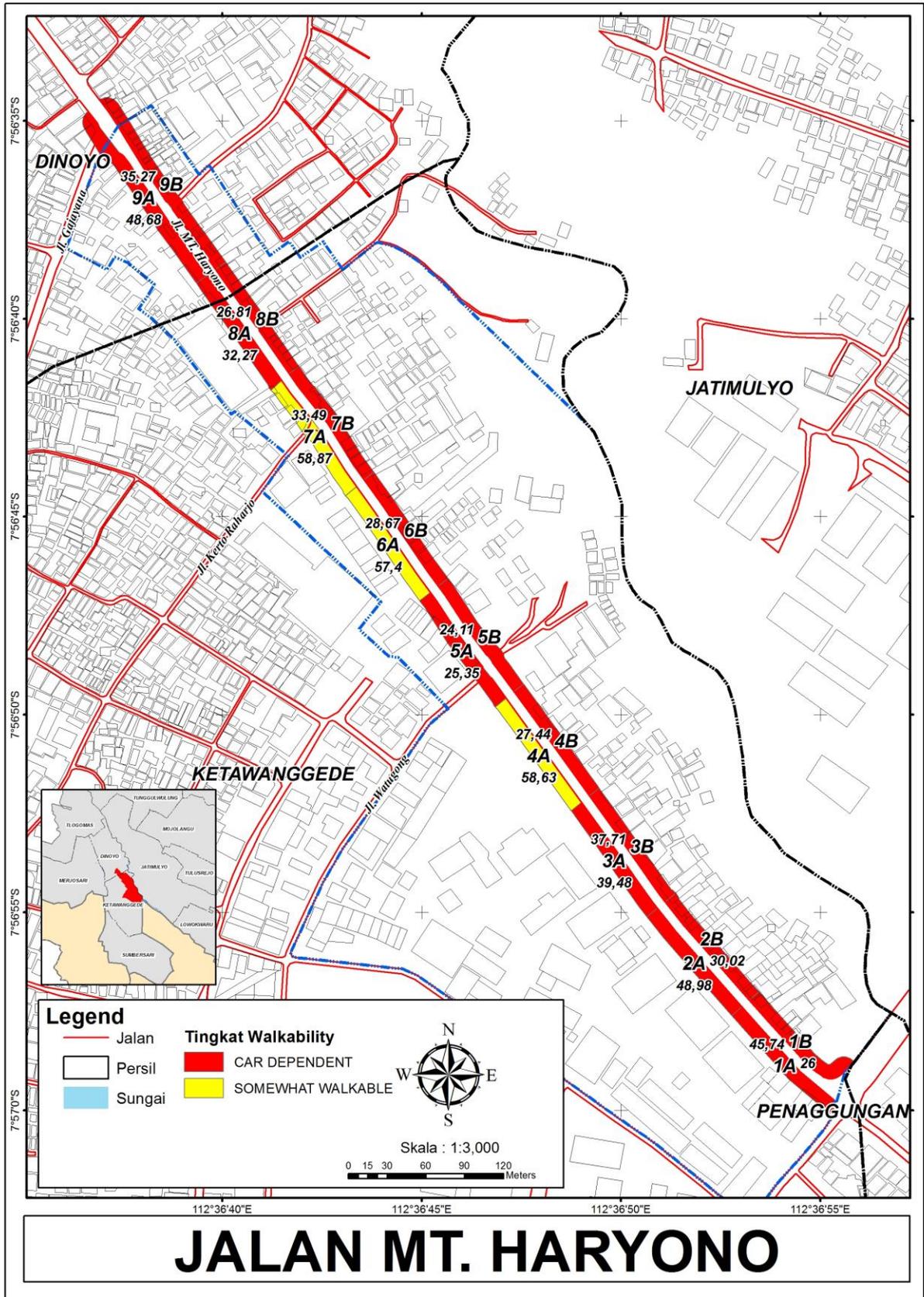
Segmen	Zona	V1	V2	V3	V4	V5	V6	V7	V8	V9	Y	Kategori
Segmen 1	1A	2,823	2,538	1,884	2,660	3,105	2,518	2,119	2,055	2,860	45,736	Car Dependent
	1B	2,056	1,898	1,368	1,611	2,050	1,847	1,971	2,015	2,313	25,995	Car Dependent
Segmen 2	2A	3,011	2,701	1,733	2,313	3,107	2,572	2,463	2,756	2,625	48,981	Car Dependent
	2B	2,171	2,773	1,966	2,074	2,280	1,506	1,281	2,087	2,251	30,022	Car Dependent
Segmen 3	3A	2,715	2,795	2,140	2,573	2,454	1,929	1,000	2,288	3,193	39,480	Car Dependent
	3B	2,638	2,664	1,978	2,337	2,646	1,923	1,288	2,167	2,889	37,709	Car Dependent
Segmen 4	4A	3,363	2,314	1,429	2,558	3,681	3,180	2,765	2,894	3,734	58,625	Somewhat Walkable
	4B	2,320	1,883	1,212	2,194	2,059	2,548	1,225	1,445	2,980	27,443	Car Dependent
Segmen 5	5A	2,236	1,903	1,000	1,941	2,118	1,719	2,073	1,645	2,499	25,349	Car Dependent

Segmen	Zona	V1	V2	V3	V4	V5	V6	V7	V8	V9	Y	Kategori
	5B	2,128	1,969	1,000	1,504	1,994	1,688	1,951	1,837	2,685	24,108	Car Dependent
Segmen 6	6A	3,219	3,034	2,101	2,880	2,843	2,932	2,527	2,997	3,025	57,396	Somewhat Walkable
	6B	2,105	2,862	2,227	2,117	1,890	1,350	1,152	2,221	2,069	28,670	Car Dependent
Segmen 7	7A	3,261	3,166	1,843	2,962	3,653	2,555	2,496	2,997	3,123	58,866	Somewhat Walkable
	7B	2,568	2,727	1,558	2,899	2,280	2,227	1,218	1,254	2,928	33,495	Car Dependent
Segmen 8	8A	2,282	2,635	1,154	1,908	1,769	1,838	2,276	2,055	3,056	32,266	Car Dependent
	8B	1,804	2,264	1,000	1,604	2,373	1,489	2,365	1,938	2,549	26,806	Car Dependent
Segmen 9	9A	3,161	2,356	2,180	3,116	2,758	2,844	1,808	2,219	2,963	48,684	Car Dependent
	9B	2,502	3,034	1,000	3,175	2,215	1,525	2,071	2,074	2,430	35,267	Car Dependent
Nilai Tengah	2,5835	2,5245	1,6135	2,3395	2,725	2,265	1,8825	2,1255	2,9015	2,5835		

Sumber : Hasil Analisis, 2015

 = Nilai dibawah nilai tengah variabel

Dari Tabel 4.29 dapat diketahui bahwa segmen yang mendapat *walkability index* terbaik adalah pada segmen 4A dimana *walkability index* pada segmen tersebut adalah 58,866. Segmen 4A masuk dalam kategori “*Somewhat Walkable*” dimana segmen tersebut digolongkan pada kategori segmen yang beberapa kegiatannya dapat dicapai dengan berjalan kaki sementara segmen dengan *walkability index* terendah adalah pada segmen 5B dengan nilai *walkability* sebesar 24,108 dengan kategori “*Car Dependent*” dimana segmen tersebut digolongkan pada kategori segmen yang kegiatannya kebanyakan menggunakan kendaraan bermotor. Berdasarkan hasil analisa juga dapat diketahui variabel mana saja yang memerlukan peningkatan karena memiliki nilai dibawah nilai tengah masing-masing variabel tersebut.



Gambar 4.24 Walkability Index
 Sumber: Hasil Analisis, 2015



Berdasarkan analisis dapat diketahui bahwa segmen yang paling tinggi adalah pada segmen 4A dengan nilai 58,625 nilai tersebut berasal dari nilai rata-rata penilaian masing-masing variabel penyusun pada segmen 4A. Variabel dengan nilai tertinggi adalah variabel 9 mengenai keamanan terhadap kejahatan dengan nilai 3,734 yang berarti lingkungan terasa aman bagi pejalan kaki, resiko kejahatan minimal. Pada kondisi eksistingnya lingkungan sekitar memang ramai dan terasa aman bagi pejalan kaki sehingga pejalan kaki dapat merasa aman dari kejahatan, selain itu fasilitas penunjang seperti lampu penerangan juga tersedia dan dapat menerangi dengan baik, dan juga tidak ada obyek fisik yang dapat mengganggu pandangan. Untuk nilai variabel terendah adalah variabel 3 mengenai ketersediaan penyeberangan dengan nilai 1,429 yang berarti ketersediaan fasilitas yang jauh antar fasilitas penyeberangan serta kecepatan kendaraan tinggi. Sementara pada kondisi eksistingnya lalu lintas kendaraan bermotor tinggi dan pada segmen 4A tidak ada fasilitas penyeberangan sehingga pejalan kaki merasa sulit untuk dapat menyeberang pada segmen 4A. Secara keseluruhan penilaian pada masing-masing variabel memiliki rata-rata nilai yang sama yakni antara 2 dan 3 bahkan hingga mendekati 4 sehingga dapat meningkatkan nilai *walkability index*.

Untuk segmen yang memiliki *walkability index* paling rendah adalah 5B dengan nilai *walkability index* sebesar 24,108. Variabel penyusun dengan nilai tertinggi adalah variabel 9 mengenai keamanan terhadap kejahatan dengan nilai 2,685 yang berarti sulit untuk memastikan tingkat keamanan bagi pejalan kaki. Kondisi eksistingnya jalur pejalan kaki yang sejajar dengan jalur kendaraan bermotor dapat membahayakan pejalan kaki meskipun penerangan jalan dapat berfungsi dengan maksimal dan juga tidak ada obyek fisik yang mengganggu pandangan. Sementara variabel yang memiliki nilai paling rendah adalah variabel 3 mengenai ketersediaan penyeberangan dengan nilai 1,000 yang berarti ketersediaan fasilitas yang jauh antar fasilitas penyeberangan serta kecepatan kendaraan tinggi. Pada kondisi eksistingnya hampir sama dengan kondisi pada segmen 4A, yakni kondisi lalu lintas kendara yang tinggi serta jarak dari fasilitas penyeberangan yang jauh sehingga menyulitkan pejalan kaki untuk menyeberang jalan. Secara keseluruhan penilaian pada masing-masing variabel memang memiliki penilaian yang rendah yakni berkisar antara 1 dan 2 saja sehingga menyebabkan nilai *walkability index* pada segmen 5B rendah.

4.6 Rekomendasi

Rekomendasi untuk jalur pejalan kaki di koridor Jalan MT Haryono dilakukan dengan didasarkan pada hasil dari analisis kondisi jalur pejalan kaki dan perhitungan dari

level of service yang dipadukan dengan nilai *walkability index* pada masing-masing variabel. Rekomendasi diberikan agar dapat memaksimalkan pelayanan jalur pejalan kaki sehingga dapat menciptakan walkable street corridor pada koridor Jalan MT Haryono. Untuk rekomendasi yang diberikan pada masing-masing variabel dapat dilihat pada tabel 4.32.



Tabel 4. 30 Rekomendasi Jalur Pejalan Kaki

Segment		Karakteristik Jalur Pejalan Kaki	LOS	Tingkat Walkability	Rekomendasi
1	1A	<ul style="list-style-type: none"> • Terdapat hambatan berupa lubang yang mengganggu pejalan kaki • Kemiringan ramp yang terlalu curam • Belum terdapat tempat sampah • Terdapat beberapa objek fisik yang menghalangi pandangan sehingga mengurangi keamanan bagi pejalan kaki 	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Level of service</i> pada segmen ini yang paling rendah adalah D pada <i>weekday</i> pagi hari dengan ruang pejalan kaki 2,09m²/pejalan kaki sementara yang paling tinggi adalah A pada <i>weekend</i> pagi hari dengan ruang pejalan kaki 7,32m²/pejalan kaki. Ruang pejalan kaki memiliki lebar diatas standart minimal yakni 1,5m sehingga dapat dikatakan efektif untuk melayani pejalan kaki pada segmen tersebut. 	<ul style="list-style-type: none"> • Kendala/hambatan (v8) • Keamanan terhadap kejahatan (v9) 	<ul style="list-style-type: none"> • Pelebaran dan perbaikan permukaan jalur pejalan kaki, pelandaiaan <i>ramp</i>, pembersihan sampah dan penambahan vegetasi pada jalur hijau guna meningkatkan kenyamanan • Penyediaan fasilitas pelengkap terutama lampu penerangan, tempat sampah dan lainnya guna menambah kenyamanan bagi pejalan kaki dan keindahan bagi jalur pejalan kaki • Penambahan lampu penerangan penataan ulang obyek fisik yang menghalangi pandangan agar dapat meningkatkan keamanan bagi pejalan kaki • Pembersihan jalur pejalan kaki dari hambatan baik permanen maupun non permanen
	1B	<ul style="list-style-type: none"> • Belum terdapat jalur pejalan kaki pada segmen ini sehingga pejalan kaki memasuki bahu jalan • Terdapat hambatan berupa parkir dan PKL pada bahu jalan • Tumpukan sampah pada beberapa titik • Lampu penerangan kurang berfungsi dengan baik 	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Level of service</i> pada segmen ini yang paling rendah adalah E pada <i>weekday</i> pagi hari dengan ruang pejalan kaki 1,20m²/pejalan kaki sementara yang paling tinggi adalah C pada <i>weekend</i> pagi hari dengan ruang pejalan kaki 2,62m²/pejalan kaki. Ruang pejalan kaki memiliki lebar dibawah standart minimal yakni 1,5m serta volume pejalan kaki yang tinggi sehingga diperlukan peningkatan. 	<ul style="list-style-type: none"> • Konflik jalur pejalan kaki dengan moda transportasi lain (v1) • Ketersediaan jalur pejalan kaki (v2) • Ketersediaan penyeberangan (v3) • Keamanan penyeberangan (v4) • Sikap pengendara motor (v5) • Kelengkapan fasilitas pendukung (v6) • Kendala/hambatan (v8) • Keamanan terhadap kejahatan (v9) 	<ul style="list-style-type: none"> • Penyediaan jalur pejalan kaki yang memiliki lebar dan tinggi yang sesuai dengan standart dan bermaterial dasar yang tidak licin dan memiliki daya serap yang tinggi guna meningkatkan kenyamanan pejalan kaki • Penyediaan rambu bagi pejalan kaki dan pembatas jalan agar dapat meningkatkan keselamatan pejalan kaki baik saat berjalan maupun saat menyeberang • Penyediaan fasilitas pelengkap • Penambahan lampu penerangan dan penataan ulang obyek fisik yang menghalangi pandangan agar dapat meningkatkan keamanan bagi pejalan kaki • Penataan dan penertiban PKL dan parkir agar mempermudah pejalan kaki dalam menggunakan jalur pejalan kaki sehingga meningkatkan kenyamanan
2	2A	<ul style="list-style-type: none"> • Kemiringan ramp yang terlalu curam • Saluran drainase terbuka 	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Level of service</i> pada segmen ini yang paling rendah adalah C pada <i>weekday</i> pagi hari dengan ruang pejalan kaki 	<ul style="list-style-type: none"> • Keamanan penyeberangan (v4) • Keamanan terhadap 	<ul style="list-style-type: none"> • Pelandaiaan <i>ramp</i>, pembersihan sampah dan pemberian tempat sampah dengan variasi yang menarik agar meningkatkan kesadaran dalam

Segment		Karakteristik Jalur Pejalan Kaki	LOS	Tingkat Walkability	Rekomendasi
		<p>dipenuhi dengan sampah</p> <ul style="list-style-type: none"> • Belum terdapat tempat sampah • Terdapat beberapa objek fisik yang menghalangi pandangan terutama ranting pohon yang terlalu rimbun 	<p>2,33m²/pejalan kaki sementara yang paling tinggi adalah A pada <i>weekend</i> siang hari dengan ruang pejalan kaki 6,98m²/pejalan kaki. Ruang pejalan kaki memiliki lebar diatas standart minimal yakni sebesar 1,5m namun secara pelayanan dikatakan rendah karena rendahnya tingkat penggunaan jalur pejalan kaki.</p>	<p>kejahatan (v9)</p>	<p>menjaga kebersihan sehingga menambah kenyamanan</p> <ul style="list-style-type: none"> • Penataan ulang obyek fisik yang menghalangi pandangan agar dapat meningkatkan keamanan bagi pejalan kaki • Penambahan fasilitas penyeberangan, penambahan rambu guna meningkatkan keselamatan bagi pejalan kaki • Penyediaan fasilitas pelengkap
	2B	<ul style="list-style-type: none"> • Belum terdapat jalur pejalan kaki • Terdapat hambatan berupa parkir dan PKL • Terdapat tumpukan sampah pada beberapa titik • Lampu penerangan kurang berfungsi dengan maksimal 	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Level of service</i> pada segmen ini yang paling rendah adalah E pada <i>weekday</i> pagi hari dengan ruang pejalan kaki 1,13m²/pejalan kaki sementara yang paling tinggi adalah C pada <i>weekday</i> siang hari dengan ruang pejalan kaki 3,49m²/pejalan kaki. Ruang pejalan kaki memiliki lebar dibawah standart minimal yakni 1,5m serta volume pejalan kaki yang tinggi sehingga diperlukan peningkatan. 	<ul style="list-style-type: none"> • Konflik jalur pejalan kaki dengan moda transportasi (v1) • Keamanan penyeberangan (v4) • Sikap pengendara motor (v5) • Kelengkapan fasilitas pendukung (v6) • Infrastruktur penunjang kelompok penyandang cacat (v7) • Kendala/hambatan (v8) • Keamanan terhadap kejahatan (v9) 	<ul style="list-style-type: none"> • Penyediaan jalur pejalan kaki yang memiliki lebar dan tinggi yang sesuai dengan standart dan bermaterial dasar yang tidak licin dan memiliki daya serap yang tinggi guna meningkatkan kenyamanan pejalan kaki • Penataan dan penertiban PKL dan parkir agar mempermudah pejalan kaki dalam menggunakan jalur pejalan kaki sehingga meningkatkan kenyamanan • Penataan ulang obyek fisik yang menghalangi pandangan agar dapat meningkatkan keamanan bagi pejalan kaki • Penambahan fasilitas penyeberangan, penambahan rambu guna meningkatkan keselamatan bagi pejalan kaki • Penambahan lampu agar dapat meningkatkan keamanan bagi pejalan kaki
3	3A	<ul style="list-style-type: none"> • Kemiringan ramp yang terlalu curam • Saluran drainase terbuka dipenuhi dengan sampah • Belum terdapat tempat sampah • Terdapat beberapa objek fisik yang menghalangi pandangan terutama 	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Level of service</i> pada segmen ini yang paling rendah adalah B pada <i>weekday</i> pagi hari dengan ruang pejalan kaki 4,31m²/pejalan kaki sementara yang paling tinggi adalah A pada <i>weekend</i> sore hari dengan ruang pejalan kaki 6,37m²/pejalan kaki. Ruang pejalan kaki memiliki lebar diatas standart minimal yakni sebesar 1,5m namun 	<ul style="list-style-type: none"> • Sikap pengendara motor (v5) • Kelengkapan fasilitas pendukung (v6) • Infrastruktur penunjang kelompok penyandang cacat (v7) 	<ul style="list-style-type: none"> • Pelandaiaan <i>ramp</i>, pembersihan sampah dan pemberian tempat sampah dengan variasi yang menarik agar meningkatkan kesadaran dalam menjaga kebersihan sehingga menambah kenyamanan • Penataan ulang obyek fisik yang menghalangi pandangan agar dapat meningkatkan keamanan bagi pejalan kaki • Penyediaan fasilitas pelengkap

Segment	Karakteristik Jalur Pejalan Kaki	LOS	Tingkat Walkability	Rekomendasi
	ranting pohon yang terlalu rimbun	secara pelayanan dikatakan rendah karena rendahnya tingkat penggunaan jalur pejalan kaki.		
3B	<ul style="list-style-type: none"> • Belum terdapat jalur pejalan kaki • Terdapat hambatan berupa parkir dan PKL • Terdapat tumpukan sampah pada beberapa titik • Lampu penerangan kurang berfungsi dengan maksimal 	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Level of service</i> pada segmen ini yang paling rendah adalah E pada <i>weekday</i> siang hari dengan ruang pejalan kaki 1,26m²/pejalan kaki sementara yang paling tinggi adalah C pada <i>weekend</i> siang hari dengan ruang pejalan kaki 3,05m²/pejalan kaki. Ruang pejalan kaki memiliki lebar dibawah standart minimal yakni 1,5m serta volume pejalan kaki yang tinggi sehingga diperlukan peningkatan. 	<ul style="list-style-type: none"> • Keamanan penyeberangan (v4) • Sikap pengendara motor (v5) • Kelengkapan fasilitas pendukung (v6) • Infrastruktur penunjang kelompok penyandang cacat (v7) • Keamanan terhadap kejahatan (v9) 	<ul style="list-style-type: none"> • Penyediaan jalur pejalan kaki yang memiliki lebar dan tinggi yang sesuai dengan standart dan bermaterial dasar yang tidak licin dan memiliki daya serap yang tinggi guna meningkatkan kenyamanan pejalan kaki • Penambahan lampu agar dapat meningkatkan keamanan bagi pejalan kaki • Penyediaan pembatas jalan guna menambah keselamatan pejalan kaki • Penyediaan fasilitas pelengkap
4 4A	<ul style="list-style-type: none"> • Kemiringan ramp yang terlalu curam • Saluran drainase terbuka dipenuhi dengan sampah • Belum terdapat tempat sampah • Terdapat beberapa objek fisik yang menghalangi pandangan terutama ranting pohon yang terlalu rimbun 	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Level of service</i> pada segmen ini yang paling rendah adalah C pada <i>weekday</i> pagi hari dengan ruang pejalan kaki 2,93m²/pejalan kaki sementara yang paling tinggi adalah A pada <i>weekend</i> pagi hari dengan ruang pejalan kaki 6,98m²/pejalan kaki. Ruang pejalan kaki memiliki lebar diatas standart minimal yakni sebesar 1,5m namun secara pelayanan dikatakan rendah karena rendahnya tingkat penggunaan jalur pejalan kaki. 	<ul style="list-style-type: none"> • Konflik jalur pejalan kaki dengan moda transportasi lain (v1) • Ketersediaan jalur pejalan kaki (v2) • Ketersediaan penyeberangan (v3) 	<ul style="list-style-type: none"> • Pelandaiaan <i>ramp</i>, pembersihan sampah dan pemberian tempat sampah dengan variasi yang menarik agar meningkatkan kesadaran dalam menjaga kebersihan sehingga menambah kenyamanan • Penataan ulang obyek fisik yang menghalangi pandangan agar dapat meningkatkan keamanan bagi pejalan kaki • Penyediaan fasilitas pelengkap
4B	<ul style="list-style-type: none"> • Belum terdapat jalur pejalan kaki • Terdapat hambatan berupa parkir dan PKL • Terdapat tumpukan sampah pada beberapa titik • Lampu penerangan kurang berfungsi dengan maksimal 	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Level of service</i> pada segmen ini yang paling rendah adalah D pada <i>weekday</i> siang hari dengan ruang pejalan kaki 1,46m²/pejalan kaki sementara yang paling tinggi adalah C pada <i>weekend</i> pagi hari dengan ruang pejalan kaki 3,18m²/pejalan kaki. Ruang pejalan kaki memiliki lebar dibawah standart minimal yakni 1,5m serta volume 	<ul style="list-style-type: none"> • Konflik jalur pejalan kaki dengan moda transportasi lain (v1) • Ketersediaan jalur pejalan kaki (v2) • Ketersediaan penyeberangan (v3) • Keamanan penyeberangan (v4) 	<ul style="list-style-type: none"> • Penyediaan jalur pejalan kaki yang memiliki lebar dan tinggi yang sesuai dengan standart dan bermaterial dasar yang tidak licin dan memiliki daya serap yang tinggi guna meningkatkan kenyamanan pejalan kaki • Penyediaan fasilitas pelengkap • Penyediaan rambu bagi pejalan kaki dan pembatas jalan agar dapat meningkatkan keselamatan pejalan kaki baik saat berjalan maupun saat menyeberang

Segment	Karakteristik Jalur Pejalan Kaki	LOS	Tingkat Walkability	Rekomendasi	
		pejalan kaki yang tinggi sehingga diperlukan peningkatan.	<ul style="list-style-type: none"> • Sikap pengendara motor (v5) • Infrastruktur penunjang kelompok penyandang cacat (v7) • Kendala/hambatan (v8) 		
5	5A	<ul style="list-style-type: none"> • Jalur pejalan kaki terhalang oleh parkir kendaraan bermotor • Jalur pejalan kaki terputus • Kondisi jalur juga rusak pada beberapa titik • Ketinggian 0,15meter yang tidak terlalu mencolok kaki • Belum adanya pembatas jalan • Minimnya tempat sampah 	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Level of service</i> pada segmen ini yang paling rendah adalah D pada <i>weekday</i> pagi hari dengan ruang pejalan kaki 2,03m²/pejalan kaki sementara yang paling tinggi adalah B pada <i>weekend</i> sore hari dengan ruang pejalan kaki 4,58m²/pejalan kaki. Ruang pejalan kaki memiliki lebar diatas standart minimal yakni 1,5m sehingga dapat dikatakan efektif untuk melayani pejalan kaki pada segmen tersebut. 	<ul style="list-style-type: none"> • Konflik jalur pejalan kaki dengan moda transportasi lain (v1) • Ketersediaan jalur pejalan kaki (v2) • Ketersediaan penyeberangan (v3) • Keamanan penyeberangan (v4) • Sikap pengendara motor (v5) • Kelengkapan fasilitas pendukung (v6) • Kendala/hambatan (v8) • Keamanan terhadap kejahatan (v9) 	<ul style="list-style-type: none"> • Penyediaan jalur pejalan kaki yang memiliki lebar dan tinggi yang sesuai dengan standart dan bermaterial dasar yang tidak licin dan memilik daya serap yang tinggi guna meningkatkan kenyamanan pejalan kaki • Penyediaan rambu bagi pejalan kaki dan pembatas jalan agar dapat meningkatkan keselamatan pejalan kaki baik saat berjalan maupun saat menyeberang • Penyediaan fasilitas pelengkap • Penataan dan penertiban PKL dan parkir agar mempermudah pejalan kaki dalam menggunakan jalur pejalan kaki sehingga meningkatkan kenyamanan
	5B	<ul style="list-style-type: none"> • Lebar jalur pejalan kaki 1,00meter masih belum sesuai dengan standart • Terdapat hambatan berupa PKL dan vegetasi • Ketinggian 0,15meter yang tidak terlalu mencolok kaki • Belum adanya pembatas jalan • Terdapat tumpukan sampah pada beberapa titik • Minimnya tempat sampah 	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Level of service</i> pada segmen ini yang paling rendah adalah C pada <i>weekday</i> pagi hari dengan ruang pejalan kaki 2,82m²/pejalan kaki sementara yang paling tinggi adalah A pada <i>weekend</i> pagi hari dengan ruang pejalan kaki 7,32m²/pejalan kaki. Ruang pejalan kaki memiliki lebar diatas standart minimal yakni sebesar 1,5m namun secara pelayanan dikatakan rendah karena rendahnya tingkat penggunaan jalur pejalan kaki. 	<ul style="list-style-type: none"> • Konflik jalur pejalan kaki dengan moda transportasi (v1) • Ketersediaan jalur pejalan kaki (v2) • Ketersediaan penyeberangan (v3) • Keamanan penyeberangan (v4) • Sikap pengendara motor (v5) • Kelengkapan fasilitas 	<ul style="list-style-type: none"> • Penyediaan jalur pejalan kaki yang memiliki lebar dan tinggi yang sesuai dengan standart dan bermaterial dasar yang tidak licin dan memilik daya serap yang tinggi guna meningkatkan kenyamanan pejalan kaki • Penambahan fasilitas penyeberangan, penambahan rambu guna meningkatkan keselamatan bagi pejalan kaki • Penyediaan fasilitas pelengkap • Penataan dan penertiban PKL dan parkir agar mempermudah pejalan kaki dalam menggunakan jalur pejalan kaki sehingga meningkatkan kenyamanan

Segment	Karakteristik Jalur Pejalan Kaki	LOS	Tingkat Walkability	Rekomendasi	
			<ul style="list-style-type: none"> pendukung (v6) • Kendala/hambatan (v8) • Keamanan terhadap kejahatan (v9) 		
6	6A	<ul style="list-style-type: none"> • Belum terdapat jalur pejalan kaki 	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Level of service</i> pada segmen ini yang paling rendah adalah D pada <i>weekday</i> siang hari dengan ruang pejalan kaki 2,15m²/pejalan kaki sementara yang paling tinggi adalah A pada <i>weekend</i> pagi hari dengan ruang pejalan kaki 18,31m²/pejalan kaki. Ruang pejalan kaki memiliki lebar diatas standart minimal yakni 1,5m sehingga dapat dikatakan efektif untuk melayani pejalan kaki pada segmen tersebut. 	<ul style="list-style-type: none"> • Penyediaan jalur pejalan kaki yang memiliki lebar dan tinggi yang sesuai dengan standart dan bermaterial dasar yang tidak licin dan memiliki daya serap yang tinggi guna meningkatkan kenyamanan pejalan kaki 	
	6B	<ul style="list-style-type: none"> • Lebar jalur pejalan kaki 1,00meter masih belum sesuai dengan standart • Terdapat hambatan berupa PKL dan vegetasi • Perbedaan ketinggian 0,15meter yang tidak terlalu mencolok • Terdapat tumpukan sampah pada beberapa titik • Minimnya tempat sampah 	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Level of service</i> pada segmen ini yang paling rendah adalah C pada <i>weekday</i> siang hari dengan ruang pejalan kaki 2,36m²/pejalan kaki sementara yang paling tinggi adalah A pada <i>weekend</i> siang hari dengan ruang pejalan kaki 36,62m²/pejalan kaki. Ruang pejalan kaki memiliki lebar diatas standart minimal yakni sebesar 1,5m namun secara pelayanan dikatakan rendah karena rendahnya tingkat penggunaan jalur pejalan kaki. 	<ul style="list-style-type: none"> • Konflik jalur pejalan kaki dengan moda transportasi lain (v1) • Keamanan penyeberangan (v4) • Sikap pengendara motor (v5) • Kelengkapan fasilitas pendukung (v6) • Infrastruktur penunjang kelompok penyandang cacat (v7) • Keamanan terhadap kejahatan (v9) 	<ul style="list-style-type: none"> • Penyediaan jalur pejalan kaki yang memiliki lebar dan tinggi yang sesuai dengan standart dan bermaterial dasar yang tidak licin dan memiliki daya serap yang tinggi guna meningkatkan kenyamanan pejalan kaki • Penyediaan rambu bagi pejalan kaki dan pembatas jalan agar dapat meningkatkan keselamatan pejalan kaki baik saat berjalan maupun saat menyeberang • Penyediaan fasilitas pelengkap • Penataan dan penertiban PKL dan parkir agar mempermudah pejalan kaki dalam menggunakan jalur pejalan kaki sehingga meningkatkan kenyamanan
7	7A	<ul style="list-style-type: none"> • Jalur pejalan kaki terhalang oleh PKL dan vegetasi • Kondisi jalur juga rusak pada beberapa titik • Perbedaan ketinggian 0,15meter yang tidak terlalu 	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Level of service</i> pada segmen ini yang paling rendah adalah C pada <i>weekday</i> pagi hari dengan ruang pejalan kaki 2,36m²/pejalan kaki sementara yang paling tinggi adalah A pada <i>weekend</i> pagi hari dengan ruang pejalan kaki 	<ul style="list-style-type: none"> • Penyediaan jalur pejalan kaki dengan tinggi yang lebih mencolok guna menambah kenyamanan • Penataan dan penertiban PKL dan parkir agar mempermudah pejalan kaki dalam menggunakan jalur pejalan kaki sehingga meningkatkan kenyamanan 	

Segment	Karakteristik Jalur Pejalan Kaki	LOS	Tingkat Walkability	Rekomendasi	
	<p>mencolok</p> <ul style="list-style-type: none"> • Terdapat tumpukan sampah pada beberapa titik 	<p>12,21m²/pejalan kaki. Ruang pejalan kaki memiliki lebar diatas standart minimal yakni sebesar 1,5m namun secara pelayanan dikatakan rendah karena rendahnya tingkat penggunaan jalur pejalan kaki.</p>		<ul style="list-style-type: none"> • Pembersihan sampah dan pemberian tempat sampah dengan variasi yang menarik agar meningkatkan kesadaran dalam menjaga kebersihan sehingga menambah kenyamanan 	
7B	<ul style="list-style-type: none"> • Lebar jalur pejalan kaki 1,00meter masih belum sesuai dengan standart • Terdapat hambatan berupa PKL dan vegetasi • Perbedaan ketinggian 0,15meter yang tidak terlalu mencolok • Terdapat tumpukan sampah pada beberapa titik • Minimnya tempat sampah 	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Level of service</i> pada segmen ini yang paling rendah adalah C pada <i>weekend</i> siang hari dengan ruang pejalan kaki 3,33m²/pejalan kaki sementara yang paling tinggi adalah A pada <i>weekend</i> pagi hari dengan ruang pejalan kaki 6,66m²/pejalan kaki. Ruang pejalan kaki memiliki lebar diatas standart minimal yakni sebesar 1,5m namun secara pelayanan dikatakan rendah karena rendahnya tingkat penggunaan jalur pejalan kaki. 	<ul style="list-style-type: none"> • Konflik jalur pejalan kaki dengan moda transportasi (v1) • Ketersediaan penyeberangan (v3) • Sikap pengendara motor (v5) • Kelengkapan fasilitas pendukung (v6) • Infrastruktur penunjang kelompok penyandang cacat (v7) • Kendala/hambatan (v8) 	<ul style="list-style-type: none"> • Penyediaan jalur pejalan kaki yang memiliki lebar dan tinggi yang sesuai dengan standart dan bermaterial dasar yang tidak licin dan memiliki daya serap yang tinggi guna meningkatkan kenyamanan pejalan kaki • Penataan dan penertiban PKL dan parkir agar mempermudah pejalan kaki dalam menggunakan jalur pejalan kaki sehingga meningkatkan kenyamanan • Penyediaan fasilitas pelengkap 	
8	8A	<ul style="list-style-type: none"> • Jalur pejalan kaki terhalang oleh PKL dan vegetasi • Kondisi jalur pejalan kaki rusak pada beberapa titik • Perbedaan ketinggian 0,15meter yang tidak terlalu mencolok • Terdapat tumpukan sampah pada beberapa titik 	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Level of service</i> pada segmen ini yang paling rendah adalah C pada <i>weekend</i> siang hari dengan ruang pejalan kaki 2,44m²/pejalan kaki sementara yang paling tinggi adalah A pada <i>weekend</i> pagi hari dengan ruang pejalan kaki 48,83m²/pejalan kaki. Ruang pejalan kaki memiliki lebar diatas standart minimal yakni sebesar 1,5m namun secara pelayanan dikatakan rendah karena rendahnya tingkat penggunaan jalur pejalan kaki. 	<ul style="list-style-type: none"> • Konflik jalur pejalan kaki dengan moda transportasi lain (v1) • Ketersediaan penyeberangan (v3) • Keamanan penyeberangan (v4) • Sikap pengendara motor (v5) • Kelengkapan fasilitas pendukung (v6) • Kendala/hambatan (v8) 	<ul style="list-style-type: none"> • Penyediaan jalur pejalan kaki dengan tinggi yang lebih mencolok guna menambah kenyamanan • Penataan dan penertiban PKL agar mempermudah pejalan kaki dalam menggunakan jalur pejalan kaki sehingga meningkatkan kenyamanan • Penyediaan fasilitas pelengkap • Penyediaan rambu bagi pejalan kaki dan pembatas jalan agar dapat meningkatkan keselamatan pejalan kaki baik saat berjalan maupun saat menyeberang
	8B	<ul style="list-style-type: none"> • Lebar jalur pejalan kaki 1,00meter masih belum sesuai dengan standart 	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Level of service</i> pada segmen ini yang paling rendah adalah D pada <i>weekend</i> siang hari dengan ruang pejalan kaki 	<ul style="list-style-type: none"> • Konflik jalur pejalan kaki dengan moda transportasi lain (v1) 	<ul style="list-style-type: none"> • Penyediaan jalur pejalan kaki yang memiliki lebar dan tinggi yang sesuai dengan standart dan bermaterial dasar yang tidak licin dan memiliki daya

Segment	Karakteristik Jalur Pejalan Kaki	LOS	Tingkat Walkability	Rekomendasi
	<ul style="list-style-type: none"> • Terdapat hambatan berupa PKL dan vegetasi • Perbedaan ketinggian 0,15meter yang tidak terlalu mencolok • Terdapat tumpukan sampah pada beberapa titik • Minimnya tempat sampah 	<p>1,98m²/pejalan kaki sementara yang paling tinggi adalah A pada <i>weekend</i> pagi hari dengan ruang pejalan kaki 12,21m²/pejalan kaki. Ruang pejalan kaki memiliki lebar diatas standart minimal yakni 1,5m sehingga dapat dikatakan efektif untuk melayani pejalan kaki pada segmen tersebut.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Ketersediaan jalur pejalan kaki (v2) • Ketersediaan penyeberangan (v3) • Keamanan penyeberangan (v4) • Sikap pengendara motor (v5) • Kelengkapan fasilitas pendukung (v6) • Kendala/hambatan (v8) • Keamanan terhadap kejahatan (v9) 	<p>serap yang tinggi guna meningkatkan kenyamanan pejalan kaki</p> <ul style="list-style-type: none"> • Penyediaan fasilitas pelengkap • Penambahan fasilitas penyeberangan, penambahan rambu guna meningkatkan keselamatan bagi pejalan kaki
9	9A	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Level of service</i> pada segmen ini yang paling rendah adalah A pada <i>weekend</i> pagi hari dengan ruang pejalan kaki 6,66m²/pejalan kaki sementara yang paling tinggi adalah A pada <i>weekend</i> sore hari dengan ruang pejalan kaki 18,31m²/pejalan kaki. Ruang pejalan kaki memiliki lebar diatas standart minimal yakni sebesar 1,5m namun secara pelayanan dikatakan rendah karena rendahnya tingkat penggunaan jalur pejalan kaki. 	<ul style="list-style-type: none"> • Ketersediaan jalur pejalan kaki (v2) • Kelengkapan fasilitas pendukung (v6) 	<ul style="list-style-type: none"> • Penyediaan jalur pejalan kaki dengan tinggi yang lebih mencolok guna menambah kenyamanan • Penataan dan penertiban PKL agar mempermudah pejalan kaki dalam menggunakan jalur pejalan kaki sehingga meningkatkan kenyamanan
	9B	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Level of service</i> pada segmen ini yang paling rendah adalah C pada <i>weekend</i> siang hari dengan ruang pejalan kaki 3,33m²/pejalan kaki sementara yang paling tinggi adalah A pada <i>weekend</i> sore hari dengan ruang pejalan kaki 24,42m²/pejalan kaki. Ruang pejalan kaki memiliki lebar diatas standart minimal yakni sebesar 1,5m namun secara pelayanan dikatakan rendah 	<ul style="list-style-type: none"> • Konflik jalur pejalan kaki dengan moda transportasi lain (v1) • Ketersediaan penyeberangan (v3) • Sikap pengendara motor (v5) • Kelengkapan fasilitas pendukung (v6) • Kendala/hambatan (v8) 	<ul style="list-style-type: none"> • Penyediaan jalur pejalan kaki yang memiliki lebar dan tinggi yang sesuai dengan standart dan bermaterial dasar yang tidak licin dan memiliki daya serap yang tinggi guna meningkatkan kenyamanan pejalan kaki • Penyediaan fasilitas pelengkap

Segment	Karakteristik Jalur Pejalan Kaki	<i>LOS</i>	Tingkat <i>Walkability</i>	Rekomendasi
	<ul style="list-style-type: none"> • Minimnya tempat sampah 	karena rendahnya tingkat penggunaan jalur pejalan kaki.	<ul style="list-style-type: none"> • Keamanan terhadap kejahatan (v9) 	

Sumber: Hasil Analisis, 2015

