

PENGARUH STREET FURNITURE JALUR PEJALAN KAKI KORIDOR JALAN UTAMA PADA PUSAT PERDAGANGAN TERHADAP KENYAMANAN PENGGUNA

Muafani^a

^aProgram Studi Arsitektur Universitas Sains Al Qur'an (UNSIQ) Wonosobo

^aEmail: muafani@fastikom-unsiq.ac.id

INFO ARTIKEL

Riwayat Artikel:

Diterima : 5 Juni 2014

Disetujui : 15 Juli 2014

Kata Kunci:

pejalan kaki, jalan utama,
pusat perdagangan,
kenyamanan pengguna

ABSTRAK

Jalan Ahmad Yani yang merupakan jalan utama menuju pusat kota di Kabupaten Wonosobo, saat ini telah tumbuh menjadi pusat keramaian kegiatan perdagangan terutama pada ujung koridor jalan ini, yaitu antara perempatan Taman Plaza hingga Alun-alun Kota Wonosobo, dengan adanya dua bangunan pusat kegiatan perdagangan yaitu Pasar Induk dan Wonosobo Plaza. Pertumbuhan tersebut berpengaruh terhadap bertambahnya jumlah pengunjung yang terkait juga dengan penyediaan fasilitas untuk pejalan kaki. Hal yang terkait dengan pejalan kaki di Jalan Ahmad Yani adalah fenomena yang menarik untuk diteliti karena berbeda dengan koridor jalan lain.

Penelitian ini bertujuan untuk membuktikan hubungan pengaruh seting properti jalur pejalan kaki pada pusat perdagangan terhadap kenyamanan pengguna melalui pengukuran tingkat persepsual penggunaannya. Hasil pembuktian tersebut nantinya akan diinterpretasikan dan dimaknakan dengan cara mendudukan temuan penelitian pada grandconcept/grandtheory yang ditekankan pada teori elemen pendukung jalur pejalan kaki sebagai seting properti berdasarkan pendekatan postpositivistik rasionalistik. Sesuai dengan tujuan tersebut, maka penelitian ini merupakan penelitian terapan (applied research) yang bermaksud untuk menjawab persoalan-persoalan yang dihadapi masyarakat dalam kehidupan sehari-hari. Sehingga diharapkan hasilnya dapat segera dimanfaatkan untuk memecahkan problem-problem praktis di bidang perancangan arsitektur dan perancangan kota.

Data yang ada dalam penelitian ini diperoleh dengan menggunakan metode angket yang dilakukan dengan membagi kuesioner yang ditujukan kepada sejumlah responden, kemudian jawaban atas kuesioner yang menggunakan pengukuran skala sikap tersebut diolah menggunakan statistik sehingga menghasilkan angka statistik (uji hipotesis) dan hasil dari uji statistik tersebut kemudian dimaknakan kembali.

ARTICLE INFO

Article History

Received : June 5, 2014

Accepted : July 15, 2014

Key Words :

pedestrian, main street,
business district, users comfort

ABSTRACT

Ahmad Yani street is the main street towards downtown at Wonosobo City, has grown became the centre of business activities especially at the ends of this street coridor which is between Plaza Park crossroads towards Square Wonosobo City because the existence of two business activities centre building which is Pasar Induk and Wonosobo Plaza. Those growth affected the increase of the visitor's amount which connected of the fulfillment of facilities for pedestrian. The things that connected with pedestrian at Ahmad Yani Street is an interesting fenomena to be research because different with other street coridor. The research aimed to prove the correlation of the Street furniture for pedestrian way at bussiness centre to user convenience through measured user's perceptual level. The verified results will be interpreted and explained by positioning the research results to the grand theory or grand concepts or grand theory which emphasized to the pedestrian way supportive elements theory as property settings based on the approached postpositivistic rationalistic. According to the aims, so the research is an applied research which have aims to answers the problems that the society faced in everyday life. So it is expected that the results can be used to solve the prctical problems in architecture and urban design. Resuts of this research was obtained by ussing questioner method conduct by distributing questioner to some of responden, and then the result of the questioner which use measurement of atitude scale processed by using statistic calculation that gives statistic number (hipotesis test) and the result of the statistic test to be redefining.

1. PENDAHULUAN

Jalan Ahmad Yani merupakan koridor jalan utama menuju pusat kota atau pusat pemerintahan di Kabupaten Wonosobo, baik dari arah selatan (Kabupaten Banjarnegara) maupun dari arah Timur (Kabupaten Temanggung dan Kabupaten Purworejo). Pada ujung koridor jalan ini yaitu antara perempatan Taman Plaza/Taman Adipura Wonosobo hingga Alun-Alun Kabupaten Wonosobo merupakan pusat keramaian kegiatan perdagangan di wilayah ini karena keberadaan dua bangunan pusat kegiatan perdagangan yaitu Pasar Induk dan Wonosobo Plaza yang selanjutnya terdapat area perkantoran dan pemerintahan.

Keberadaan pasar baik pasar tradisional maupun pasar modern yang dalam hal ini terdapat pada area ini yaitu keberadaan Pasar induk yang lebih cenderung ke pasar tradisional dan keberadaan Wonosobo Plaza sebagai wujud pasar Modern, merupakan bentuk perkembangan kegiatan ekonomi masyarakat di Kabupaten Wonosobo. Karena sarana publik seperti halnya pasar Induk maupun Wonosobo Plaza merupakan fasilitas pendukung kegiatan ekonomi masyarakat di kota kecil ini.

Keramaian pada dua pusat perdagangan yaitu Pasar Induk Wonosobo dan Wonosobo Plaza sangatlah berpengaruh terhadap kenyamanan berkendara pada koridor jalan Ahmad Yani terutama setelah perempatan Taman Plaza (Taman Adipura) hingga Alun-alun. Selain pengguna kendaraan bermotor, hal ini juga dirasakan oleh pejalan kaki yang melakukan aktivitas di wilayah ini karena jalan ini merupakan jalan utama yang memisahkan dua pusat perdagangan di wilayah Kabupaten Wonosobo ini.

Secara mendasar kondisi ruang untuk pejalan kaki yang dapat memberikan fungsi dan kebutuhan bagi pejalan kaki telah berubah fungsi dan timbul suatu fenomena yang menarik serta daya tarik untuk diteliti pada jalan Ahmad Yani terutama antara perempatan Taman Plaza hingga Alun-alun Kabupaten Wonosobo sebagai pusat perdagangan di kota kecil ini yang membedakan dengan koridor jalan lain. Ruang pada jalur pejalan kaki pada satu sisi dengan sisi yang lainnya mempunyai suatu

keunikan tersendiri yang berbeda dan ternyata dipengaruhi oleh street furniture dan tuntutan pemenuhan kebutuhan atribut yang salah satunya adalah terkait dengan kenyamanan pengguna pejalan kaki.

2. TINJAUAN PUSTAKA

Jalan, jalur pejalan kaki, bangunan (gedung), ruang terbuka, *street furniture* dan lain-lain merupakan satu kesatuan yang membentuk kota, sehingga kondisi pada koridor jalan ini dengan keberadaan Pasar Induk dan Wonosobo Plaza memiliki peran sangat besar terhadap pembentukan kota di Kabupaten Wonosobo ini. Oleh karena itu perlu dikaji mengenai kriteria perancangan kota tentang keberadaan pusat perdagangan ini terhadap koridor jalan Ahmad Yani di Kabupaten Wonosobo antara perempatan Taman Plaza hingga Alun-alun Kabupaten Wonosobo terutama pada jalur pejalan kaki sebagai ruang publik kota ditinjau dari kenyamanan penggunaannya.

Sebagai moda yang merupakan bagian dari sistem transportasi perkotaan, moda jalan kaki memerlukan keterpaduan dengan sistem jaringan jalan, sehingga akan terjalin hubungan dengan moda dan prasarana transportasi yang lain, misalnya keberadaan tempat parkir, tempat pemberhentian kendaraan umum dan sebagainya. Ruang sirkulasi bagi pejalan kaki yang merupakan bagian kecil dari keberadaan jalan sering kurang mendapat perhatian karena dengan kebebasan bergerak dan tidak terlalu terikat pada jalurnya yang menyebabkan penyediaan ruang dianggap bisa menumpang ruang sirkulasi kendaraan padahal kita ketahui bahwa jalan lebih tepat sebagai ruang sirkulasi kendaraan, dan pada kenyataannya keberadaan ruang sirkulasi pejalan kaki sering digunakan oleh kegiatan lain misalnya pedagang kaki lima dan pejalan kaki dengan mudahnya mencari alternatif lain untuk bergerak.

Sering juga dijumpai jalur pejalan kaki yang dipadati oleh kendaraan yang sedang diparkir, pedagang kaki lima, pedagang lesehan, pedagang gerobak dan lain-lain yang timbul karena adanya interaksi dengan pejalan kaki yang diawali dengan dimensi ruang yang memberikan peluang kegiatan ini berada di

tempat tersebut. Rapoport (1977) mengatakan bahwa lingkungan jalur pejalan kaki selama mempunyai fungsi sebagai ruang sirkulasi juga memiliki daya tampung terhadap munculnya kegiatan-kegiatan lain yang senantiasa berada pada jalur pejalan kaki tersebut. Kemunculan kegiatan-kegiatan tersebut tidak selalu merupakan hal yang negatif, karena berjalan kaki membutuhkan rangsangan fisik maupun visual untuk menjaga rasa gembira agar tidak cepat merasa lelah karena bosan (Untermann, 1984).

Sesuai dengan teori elemen kota yang diungkapkan oleh Shirvani (1985), suatu kota akan terbentuk karena ada beberapa elemen, diantaranya adalah bentuk dan massa bangunan, sirkulasi dan parkir serta *pedestrian ways*. Sehingga jalur pejalan kaki merupakan elemen perancangan kota yang penting, yaitu membentuk hubungan antara aktivitas pada suatu lokasi, yang merupakan sub sistem *linkege* dari jaringan jalan suatu kota. Jalur pejalan kaki akan semakin penting apabila pejalan kaki mampu berperan sebagai pengguna utama jalur tersebut bukan kendaraan bermotor atau hal lainnya, sehingga fungsi utama jalur pejalan kaki dapat tercapai yaitu terciptanya keindahan dan kenyamanan suatu area.

Sejak kendaraan bermotor telah menjadi model dominan dari moda transportasi, perencanaannya telah menjadi perhatian utama dalam perkembangan kota, sehingga sampai saat inipun, keamanan, kenyamanan dan kemudahan bagi pejalan kaki telah diabaikan atau menjadi perhatian dan pertimbangan skunder pada transportasi dan perencanaan kota. Sebagai hasilnya, pejalan kaki menghadapi beberapa masalah ketidaknyamanan, kurangnya aksesibilitas, kurangnya pemandangan, lalu-lintas yang padat hingga adanya bahaya kecelakaan (Untermann, 1984).

Tujuan dan Manfaat Penelitian

Tujuan dalam penelitian ini adalah untuk membuktikan hubungan pengaruh street furniture jalur pejalan kaki koridor jalan utama pada pusat perdagangan terhadap kenyamanan melalui pengukuran tingkat persepsual penggunaannya. Hasil pembuktian tersebut akan diinterpretasikan dan dimaknakan dengan cara mendudukan temuan

penelitian pada *grand concept/grand theory* yang digunakan.

Sedangkan manfaat yang diharapkan dari penelitian ini adalah :

1. Hasil penelitian ini secara umum diharapkan dapat menjadi masukan terhadap pengembangan ilmu *Urban Design*, khususnya psikologi arsitektur dan secara praktis dapat dijadikan pedoman dalam perencanaan dan perancangan suatu kota dan lingkungan di sekitarnya berdasarkan perilaku manusia dengan menyikapi kondisi di sekitarnya terkait akan pentingnya keberadaan street furniture Jalur Pejalan Kaki yang mampu memenuhi kebutuhan kenyamanan pengguna pada pusat perdagangan terutama apabila berada pada koridor jalan utama.
2. Dapat memberikan gambaran perlu adanya perhatian terhadap keberadaan street furniture jalur pejalan kaki yang tepat sebagai pemenuhan kebutuhan kenyamanan bagi pengguna sebagai ruang publik kota pada pusat perdagangan sepanjang jalan utama seperti keberadaan jalur pejalan kaki di antara Pasar Induk dan Wonosobo Plaza sepanjang sisi Jalan Ahmad Yani di Kabupaten Wonosobo.
3. Memberikan masukan kepada penentu kebijakan, dalam hal ini adalah Pemerintah Kabupaten Wonosobo berkaitan dengan kebijakan tentang perencanaan kawasan perdagangan terkait penyediaan dan penataan fasilitas penunjangnya terutama keberadaan street furniture jalur pejalan kaki hingga memenuhi kebutuhan kenyamanan pengguna sebagai ruang publik kota.

3. METODE PENELITIAN

Sesuai dengan tujuan penelitian yaitu untuk membuktikan hubungan pengaruh street furniture jalur pejalan kaki pada pusat perdagangan terhadap kenyamanan pengguna melalui pengukuran tingkat persepsual penggunaannya, maka penelitian ini merupakan penelitian terapan (*applied research*) yang digunakan untuk mengaplikasikan teori di masyarakat (Bungin, 2006). Sehingga, tujuan dari penelitian terapan adalah untuk

menjawab persoalan-persoalan yang dihadapi masyarakat dalam kehidupan sehari-hari, dalam hal ini, yang berkaitan dengan lingkungan binaan, yang terdiri dari penghuni, hunian dan lingkungan pendukungnya (Haryadi, 1995).

Penelitian aplikatif ini diharapkan hasilnya dapat segera dimanfaatkan untuk memecahkan problem-problem praktis di bidang perancangan arsitektur dan perancangan kota. Dengan demikian motivasi utama dari riset ini adalah untuk memecahkan sesuatu persoalan tidak untuk pengembangan ataupun penemuan teori baru.

Beberapa tahapan penelitian yang akan dilaksanakan adalah sebagai berikut :

1. Tahap awal penelitian (Observasi dan Persiapan)

1. Survey awal ke obyek penelitian
2. Persiapan alat dan instrumen penelitian
3. Persiapan pengamatan dan identifikasi obyek penelitian
4. Penyusunan data-data fisik dan non fisik
5. Penentuan sampel dan jumlah responden
6. Penyusunan daftar pertanyaan untuk responden
7. Melakukan test terhadap responden obyek penelitian
8. Revisi pertanyaan terhadap responden obyek penelitian

2. Tahap Pelaksanaan Penelitian

- a. Melakukan kuisisioner/wawancara pada sampel
- b. Menganalisa hasil kuesioner/wawancara dengan kajian pustaka dan teori yang telah disusun
- c. Penyusunan pembahasan dari analisa yang ada

3. Tahap Akhir Penelitian

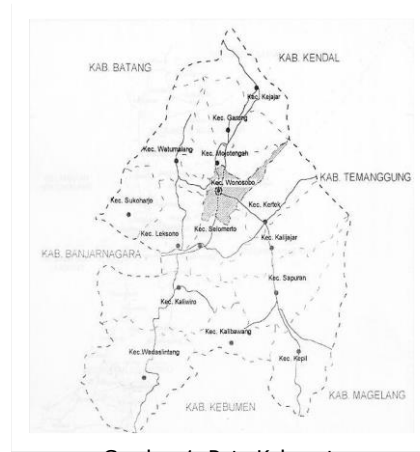
- a. Penyusunan kesimpulan, temuan dan rekomendasi.
- b. Penyusunan laporan penelitian

4. HASIL PENELITIAN

4.1. Tinjauan Umum Kota Wonosobo

Secara geografis Kota Wonosobo terletak antara 7°4'11" - 7°11'13" LS dan di antara 109°43'10" - 110°04'40" BT. Kota Wonosobo berjarak 120 km dari Ibukota Propinsi Jawa

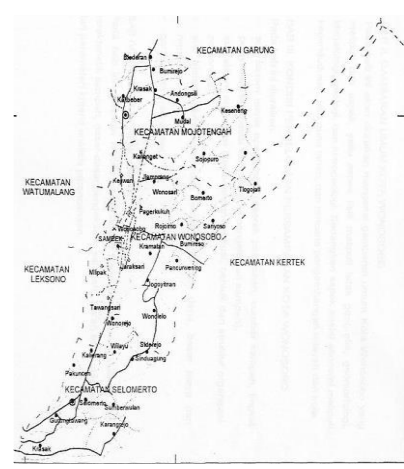
Tengah dan pada ketinggian tanah 744 meter di atas permukaan laut.



Gambar 1. Peta Kabupaten

Kota Wonosobo merupakan Pusat Sub Wilayah Pembangunan I Kabupaten Wonosobo yang terdiri dari Kecamatan Wonosobo, Kertek, Garung, Leksono dan Mojotengah. Kedudukan Kota Wonosobo yang terletak di tengah-tengah wilayah Kabupaten Wonosobo sangat strategis dan menjadi penghubung transportasi dari kecamatan-kecamatan lainnya ke Kota Wonosobo dan sebaliknya.

Dengan demikian Kota Wonosobo mempunyai kedudukan sosial-ekonomi-budaya yang sangat strategis sebagai pusat kegiatan perdagangan dan perekonomian, pusat transit dari wilayah kecamatan di Kabupaten Wonosobo, dan pusat kegiatan sosial budaya (pusat pemerintahan, pendidikan, peribadatan, kesehatan, kebudayaan) bagi wilayah-wilayah kota yang ada di sekitarnya.



Gambar 2. Peta Kota Wonosobo

Luas administrasi wilayah Kota Wonosobo adalah 1.518,574 ha dengan rincian daerah terbangun sekitar 532,814 ha atau sekitar

41,65 % yang mencakup kawasan permukiman, perkantoran, perdagangan, pendidikan dan lain-lain. Sedangkan sisanya yaitu 985,76 ha atau kurang lebih 58,35% merupakan lahan kosong yang terdiri dari kawasan pertanian, perkebunan dan perbukitan. Berdasarkan laporan data monografi kecamatan Wonosobo pada bulan Februari 2005, jumlah penduduk di kota Wonosobo berjumlah 54.449 jiwa.

Penduduk Kelurahan Wonosobo sebagian besar adalah pedagang dan PNS/TNI/POLRI, tidak ada penduduk yang bermata pencaharian sebagai petani dan buruh tani. Sedangkan lainnya adalah buruh industri, buruh bangunan, angkutan dan pengusaha. Sedangkan tingkat pendidikan penduduk Kelurahan Wonosobo sebagian besar Belum Tamat SD melihat usia penduduk. Terbesar adalah berpendidikan Tamat SLTP. Tingkat pendidikan penduduk di Kelurahan Wonosobo hampir merata mulai dari Tidak Tamat SD sampai Tamat Akademi/Perguruan Tinggi.

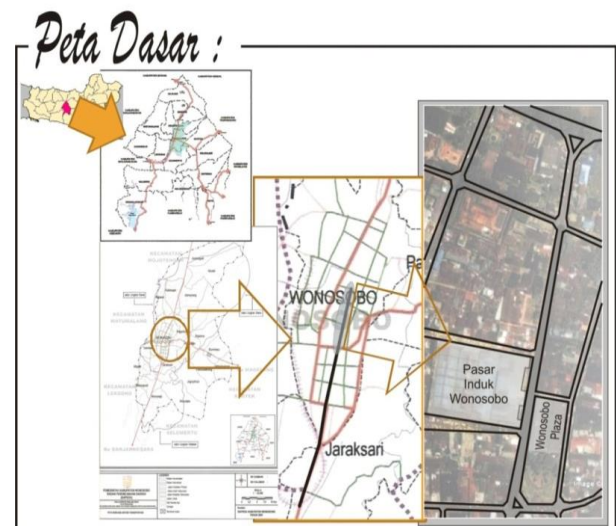
Pemeluk Agama di Kelurahan Wonosobo pun beragam, terbanyak adalah pemeluk agama Islam kemudian Kristen, Katolik, Budha, Konghucu dan Hindu. Sarana transportasi di Kelurahan Wonosobo sebagian besar adalah Sepeda Motor dan angkutan umum.

Wonosobo mempunyai pusat perdagangan di Pusat Kota dengan keberadaan dua pusat perdagangan yaitu Pasar Induk Wonosobo sebagai perwujudan Pasar Tradisional dan Wonosobo Plaza sebagai perwujudan Pasar Modern. Sebagai pusat perdagangan tentunya membutuhkan fasilitas pendukung sebagai wadah kegiatan yang ada, yang salah satunya yaitu keberadaan jalur pejalan kaki yang mampu menampung segala aktivitas penggunaannya.

4.2. Tinjauan Khusus Jalur Pejalan Kaki pada Pusat Perdagangan Kabupaten Wonosobo

Jalan Ahmad Yani merupakan koridor jalan utama menuju pusat kota atau pusat pemerintahan di Kabupaten Wonosobo, baik dari arah selatan (Kabupaten Banjarnegara) maupun dari arah Timur (Kabupaten Temanggung dan Kabupaten Purworejo). Pada ujung koridor jalan ini yaitu antara

perempatan Taman Plaza/Taman Adipura Wonosobo hingga Alun-Alun Kabupaten Wonosobo merupakan pusat keramaian kegiatan perdagangan di wilayah ini karena keberadaan dua bangunan pusat kegiatan perdagangan yaitu Pasar Induk dan Wonosobo Plaza yang selanjutnya terdapat area perkantoran dan pemerintahan.



Sumber : Google Earth, Bappeda Kabupaten

Gambar 3. Peta Kawasan Penelitian Wonosobo dan hasil survey penelitian

Keberadaan pasar baik pasar tradisional maupun pasar modern yang dalam hal ini terdapat pada area ini yaitu keberadaan Pasar induk Wonosobo yang lebih cenderung ke pasar tradisional dan Rita Pasaraya yang berada pada sisi yang berlawanan yaitu pada kompleks Wonosobo Plaza sebagai wujud pasar Modern, merupakan bentuk perkembangan kegiatan ekonomi masyarakat di Kabupaten Wonosobo yang merupakan fasilitas pendukung kegiatan ekonomi masyarakat di kota kecil ini.

4.3. Karakteristik Jalur Pejalan Kaki

Jalur pejalan kaki yang menjadi area amatan merupakan jalur pejalan kaki yang posisinya di sebelah kanan dan kiri sepanjang sisi jalan Ahmad Yani antara perempatan Taman Plaza hingga Alun-alun Kabupaten Wonosobo yang merupakan pusat perdagangan di kota ini, berada di antara Pasar Induk dan Wonosobo Plaza, menampilkan data fisik yang terkait dengan Street jalur pejalan kaki kaitannya dengan keberadaan elemen pendukung jalur pejalan kaki, dimensi jalur pejalan kaki dan aktivitas yang ada adalah sebagai berikut:



Sumber : Survey

Gambar 4. Kondisi Pembagian Area Pengamatan

Untuk mendapatkan gambaran tentang karakteristik dari jalur pejalan kaki ini akan

1. Area IA



Pada awal penggal jalan ini, jalur pejalan kaki pada sisi kiri jalan yang lebarnya 2 m berkurang keluasannya karena keberadaan tiang lampu dan bak bunga sebagai pemisah jalur pejalan kaki dengan jalan raya/jalur kendaraan.

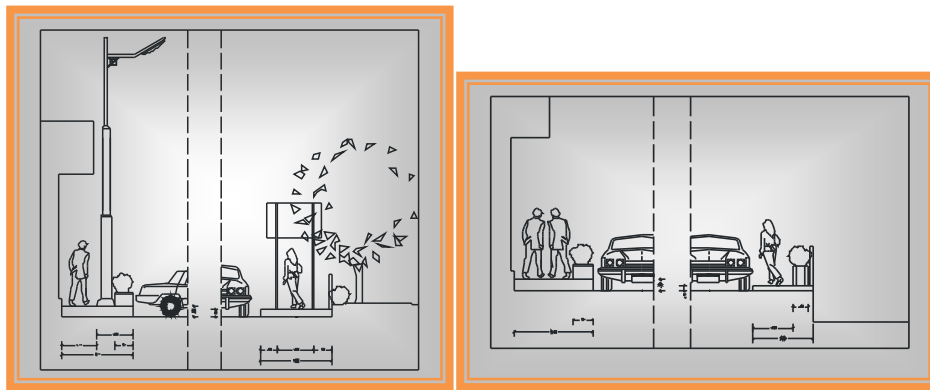
Gambar 5. Area Pengamatan IA

2. Area IB



Pada kondisi sisi sebelah kanan jalan justru terganggu dengan keberadaan rambu pada jalur pejalan kaki. Sedangkan pada wilayah berikutnya, pengguna jalur pejalan kaki terganggu dengan adanya pengguna lain yang bersantai dengan cara bersandar pada pagar sisi trotoar yang terbuat dari besi.

Gambar 6. Area Pengamatan IB



Gambar 7. Dimensi dan kondisi jalur pejalan kaki pada area IA (sisi kiri jalan) dan IB (sisi kanan jalan)

Jalur pejalan kaki di area ini, pada sisi kiri jalan memiliki lebar 200 cm, sebagian paving yang ada sudah mulai lepas/rusak yang memiliki perbedaan ketinggian dengan jalur kendaraan setinggi 30 cm. Antara jalur pejalan kaki dengan jalur kendaraan dipisahkan oleh bak bunga yang keberadaannya mengurangi lebar jalur pejalan kaki 60 cm dengan tinggi 40 cm yang sering digunakan oleh pengguna jalur pejalan kaki untuk duduk. Selain bak bunga sebagai pemisah jalur, keberadaan tiang lampu pengatur lalu lintas maupun tiang lampu penerangan yang keberadaannya pada jalur pejalan kaki juga kurang mempertimbangkan keleluasaan penggunaannya. Selain hal itu, jalur pejalan kaki yang berada di depan pintu

masuk pekarangan bangunan, terutama pada bangunan yang memiliki garasi mobil diturunkan sesuai kebutuhan untuk jalur masuk kendaraan bermotor. Keberadaan pedagang kaki lima, seperti pedagang minuman maupun pulsa tentunya juga mengurangi keleluasaan pengguna jalur pejalan kaki ini.

Sedangkan jalur pejalan kaki yang berada pada sisi kanan memiliki lebar 150 cm, dengan kondisi yang sudah mulai rusak dan pada jalur pejalan kaki ini terdapat papan penunjuk jalan/rambu lalu lintas yang dipasang melintang di tengah jalur pejalan kaki ini, sehingga menyebabkan kurangnya luasannya pengguna jalur pejalan kaki pada area ini.

3. Area IIA



Pada sisi kiri jalan, pejalan kaki lebih memilih lewat jalur kendaraan sehingga tidak memenuhi aspek keamanan.

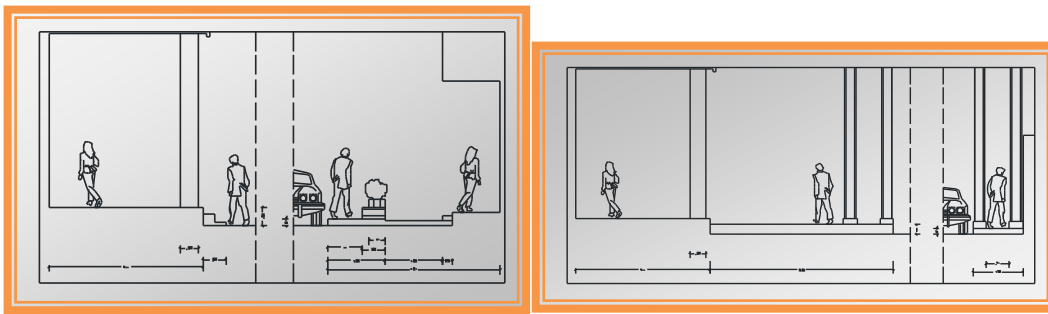
Gambar 8. Area Pengamatan IIA

4. Area IIB



Pada sisi kanan jalan, adanya pot bunga dan tempat sampah mengurangi lebar jalur pejalan kaki apabila bergandengan. Keberadaan tiang penyangga jembatan penyeberangan pada area ini juga mengurangi lebar/keluasan jalur pejalan kaki apalagi dengan keberadaan pedagang kaki lima dan penyeberang.

Gambar 9. Area Pengamatan IIB



Gambar 10. Dimensi dan kondisi jalur pejalan kaki pada area IIA (sisi kiri jalan) dan IIB (sisi kanan jalan)

Pada area ini, jalur pejalan kaki sisi kiri jalan berada di area Paasr Induk Wonosobo yang dipisahkan dengan keberadaan area parkir untuk kendaraan roda dua, sehingga apabila pejalan kaki yang hanya melintas saja akan merasa kesulitan untuk mengaksesnya karena harus melewati parkir kendaraan terlebih dahulu, sehingga lebih memilih berjalan di jalan raya sebagai jalur kendaraan.

Sedangkan pada sisi kanan jalan, jalur pejalan kaki pada sisi jalan dengan lebar 150 cm terasa kurang lebar dengan keberadaan pot bunga dan bak sampah yang mengurangi lebar jalur pejalan kaki ini 60 cm. Selain hal ini, pada bagian bawah jembatan penyeberangan yang menghubungkan Wonosobo Plaza dengan pasar Induk, terdapat tiang penyangga jembatan penyeberangan

yang berada pada jalur pejalan kaki tentunya mengurangi kelebarannya yang awalnya 150 cm menjadi 75 cm saja.

Pada area berikutnya, sekalipun lebar jalur pejalan kaki yang ada juga sama, namun karena jarak antara jalur pejalan kaki dengan bangunan/toko cukup jauh, yaitu 150 cm, memberi kesan lebar sekalipun juga agak terganggu dengan keberadaan pot bunga dan bak sampah yang berada pada jalur pejalan kaki sehingga pengguna kadang harus turun/memilih berjalan pada jalur kendaraan bermotor/jalan raya apabila berpapasan dengan pengguna lain yang hanya memiliki perbedaan tinggi 20 cm, tentunya hal ini akan mengurangi kenyamanan dari aspek keamanan pengguna jalur pejalan kaki.

5. Area IIIA



Keberadaan tiang lampu ditambah dengan pedagang kaki lima yang ada mengganggu pengguna terkait lebar jalur pejalan kaki maupun keamanan.

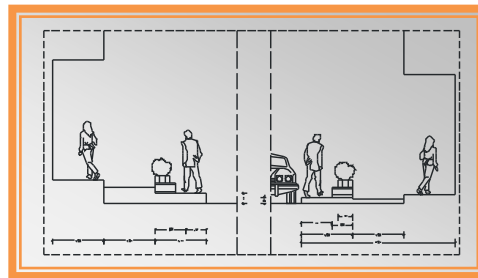
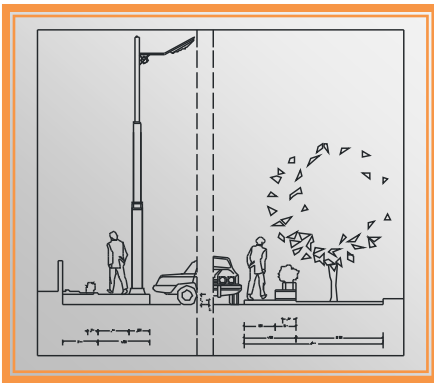
Gambar 11. Area Pengamatan IIIA

6. Area IIIB



Pada sisi kanan jalan, keberadaan pot bunga dan tempat sampah mengurangi lebar jalur pejalan kaki dan apabila dilihat dari aspek keamanan juga belum terpenuhi sepenuhnya karena perbedaan tinggi paving dengan jalan/jalur kendaraan hanya 20 cm dan tidak ada pemisah jalurnya.

Gambar 12. Area Pengamatan IIIB



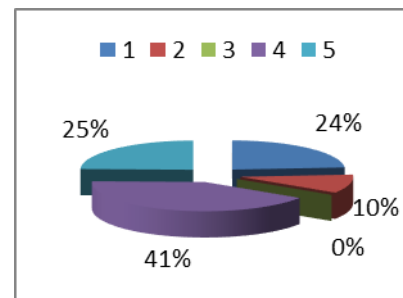
Gambar 13. Dimensi dan kondisi jalur pejalan kaki pada area IIA (sisi kiri jalan) dan IIB (sisi kanan jalan)

Jalur pejalan kaki sisi kiri jalan pada area ini memiliki perbedaan ketinggian dengan jalur kendaraan yang bervariasi, sedangkan lebar jalur pejalan kaki juga berbeda, tetapi rata-rata adalah 150 cm pada wilayah yang terdapat parkir mobil yang memisahkan jalur pejalan kaki ini dengan pergerakan kendaraan di jalur kendaraan. Tetapi dengan keberadaan parkir kendaraan yang sering menjorok ke jalur pejalan kaki, tentunya juga mengurangi keluasannya.

Sedangkan pada sisi jalan sebelah kanan, perbedaan ketinggian jalur pejalan kaki dengan jalur kendaraan hanya 15 cm dengan lebar 150 cm. Pada area ini, terdapat juga pohon sebagai peneduh sekalipun dengan jarak yang relatif jauh. Karena tidak adanya pemisah jalur dengan jalur kendaraan, apabila dilihat dari aspek keamanan tentunya akan kurang terpenuhi. Pot bunga dan bak sampah yang ada juga mengurangi lebar jalur pejalan kaki hingga 60 cm.

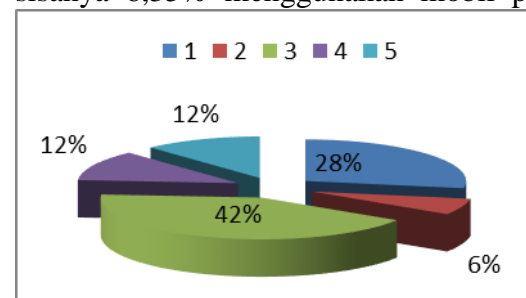
4.4. Gambaran Umum Responden

Apabila ditinjau dari pengguna jalur pejalan kaki pada penggal jalan Ahmad Yani antara Perempatan Taman Plaza hingga Alun-alun Kabupaten Wonosobo yang merupakan pusat perdagangan dan diakhiri dengan perkantoran, motif/tujuan responden datang ke kawasan ini sebagian besar pengguna adalah jalan-jalan/rekreasi (41,27%), aktivitas berbelanja (24,60%), sekedar lewat (23,81%) dan sebagian lainnya adalah pedagang pasar dan karyawan pusat perdagangan dan perkantoran/bekerja (10,32%).



Sumber : Hasil jawaban responden Gambar 14.
Diagram Motif Pejalan Kaki

Sedangkan apabila dilihat dari sarana yang digunakan oleh responden untuk mencapai kawasan penelitian ini adalah sebagian besar responden yaitu sebanyak 42,06% menggunakan angkutan kota, sebanyak 27,78% menggunakan motor, sebanyak 11,90% menggunakan angkutan microbus, sebanyak 11,90% berjalan kaki sedangkan sisanya 6,35% menggunakan mobil pribadi.



Sumber : Hasil jawaban responden Gambar 15.
Diagram Jenis Sarana yang Dipakai Pejalan Kaki

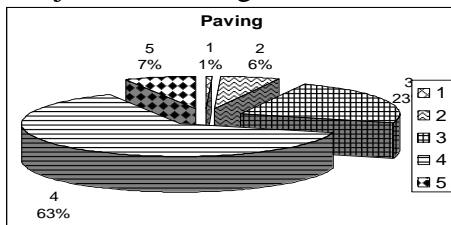
4.5. Analisis Data

Setelah dilakukan observasi, wawancara dan pengajuan pertanyaan tertutup (sesuai daftar pertanyaan dalam kuesioner yang diisi langsung oleh responden) untuk mengetahui jawaban terkait pengaruh street furniture yang dalam hal ini berdasarkan keberadaan elemen pendukung jalur pejalan kaki terhadap tuntutan kenyamanan pengguna yaitu faktor

keamanan (*safety*), kelancaran (*continuity*), lebar/keluasan (*width*) dan Jarak/panjang (*length*) jalur pejalan kaki, besarnya jawaban dari responden adalah sebagai berikut :

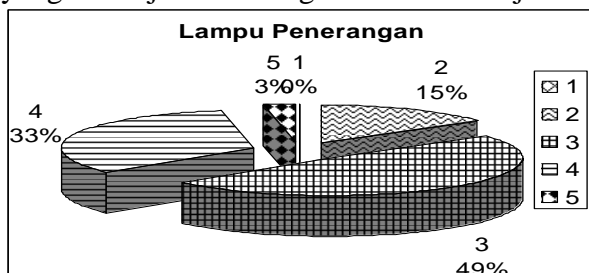
4.6. Street Furnitur Jalur Pejalan Kaki (elemen pendukung Jalur Pejalan Kaki)

- a. Kondisi, bentuk dan warna paving, berdasarkan jawaban responden yang telah mengisi kuesioner, paling banyak dari responden yaitu sebanyak 63,33% menjawab setuju, sebanyak 22,78% menjawab biasa saja, sebanyak 7,22% menjawab sangat setuju dan 6,11% responden menjawab tidak setuju sedangkan sisanya sebanyak 0,56% menjawab sangat tidak setuju.



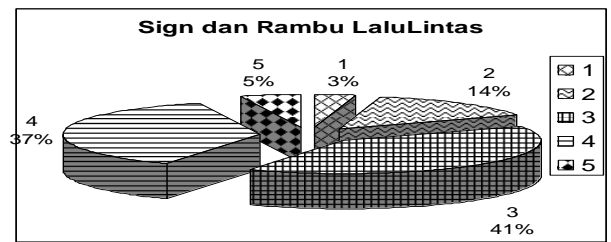
Sumber : Hasil jawaban responden
 Gambar 16.
 Diagram Kondisi, Bentuk dan Warna Paving

- b. Letak, dimensi tiang lampu penerangan jalan, sesuai dengan jawaban responden, tertinggi yaitu sebanyak 48,89% menjawab biasa saja, sebanyak 33,33% menjawab setuju, sebanyak 15,00% menjawab tidak setuju, sebanyak 2,78% menjawab sangat setuju dan tidak ada yang menjawab sangat tidak setuju.



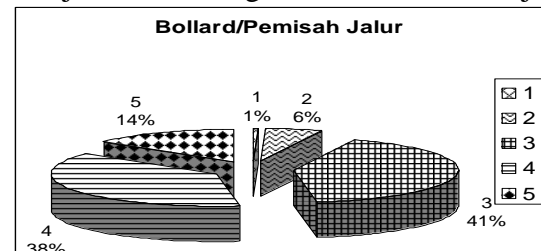
Sumber : Hasil jawaban responden
 Gambar 17.
 Diagram Letak dan Dimensi Tiang Lampu Penerangan Jalan

- c. Letak, dimensi tiang *sign*/rambu lalu lintas, sebagian besar jawaban dari responden yaitu sebanyak 40,00% menjawab biasa saja, responden sebanyak 37,22% menjawab setuju, 14,44% menjawab tidak setuju, sebanyak 5,00% menjawab sangat setuju dan sisanya sebanyak 3,33% menjawab sangat tidak setuju.



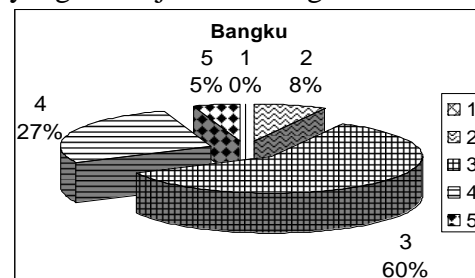
Sumber : Hasil jawaban responden
 Gambar 18.
 Diagram Letak dan Dimensi Tiang *Sign*/Rambu Lalu Lintas

- d. Bentuk dan Dimensi *Bollard*/ pemisah jalur, tertinggi dari jawaban responden sebanyak 41,67% menjawab biasa saja, sebanyak 37,78% menjawab setuju, sebanyak 14,44% menjawab sangat setuju, sebanyak 5,56% menjawab tidak setuju, dan sisinya sebanyak 0,56% menjawab sangat tidak setuju.



Sumber : Hasil jawaban responden
 Gambar 19.
 Diagram Letak dan Dimensi *Bollard*/ Pemisah Jalur

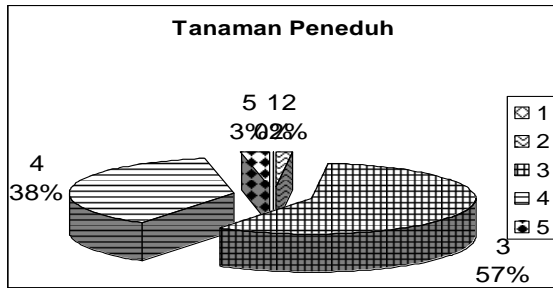
- e. Letak bentuk dan dimensi bangku, menurut urutan dari jawaban responden tertinggi yaitu sebanyak 60,00% menjawab biasa saja, sebanyak 27,22% menjawab setuju, sebanyak 7,78% menjawab tidak setuju, sebanyak 5,00% menjawab sangat setuju dan tidak ada yang menjawab sangat tidak setuju.



Sumber : Hasil jawaban responden
 Gambar 20.
 Diagram Letak, Bentuk dan Dimensi Bangku

- f. Letak, jenis dan dimensi tanaman peneduh, berdasarkan jawaban responden, sebagian besar yaitu sebanyak 57,78% menjawab biasa saja, sebanyak 37,78% menjawab setuju, sebanyak 2,78% menjawab sangat setuju, sebanyak 1,67% menjawab tidak setuju dan tidak ada yang

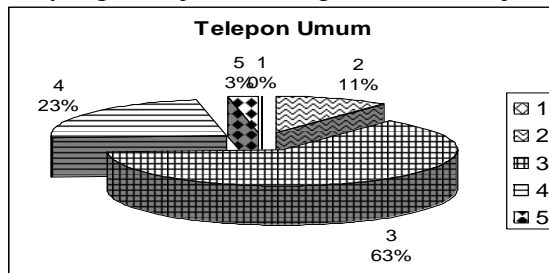
menjawab sangat tidak setuju.



Sumber : Hasil jawaban responden
Gambar 21.

Diagram Letak, Jenis dan Dimensi Tanaman Peneduh

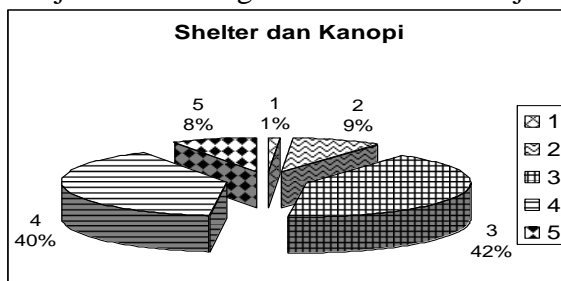
- g. Letak, bentuk dan dimensi telepon umum, sesuai dengan jawaban responden, sebagian besar responden sebanyak 63,33% menjawab biasa saja, sebanyak 23,33% menjawab setuju, sebanyak 10,56% menjawab tidak setuju, sebanyak 2,78% menjawab sangat setuju dan tidak ada yang menjawab sangat tidak setuju.



Sumber : Hasil jawaban responden
Gambar 22.

Diagram Letak, Bentuk dan Dimensi Telepon Umum

- h. Letak, warna dan ketinggian shelter/kanopi, sebagian besar responden yang ada sebanyak 41,67% menjawab biasa saja, sebanyak 40,00% menjawab setuju, sebanyak 8,89% menjawab tidak setuju, sebanyak 8,33% menjawab sangat setuju dan sisanya sebanyak 1,11% menjawab sangat tidak setuju.

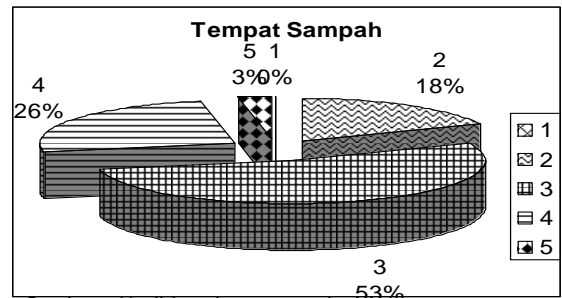


Sumber : Hasil jawaban responden
Gambar 23.

Diagram Letak, Warna dan Ketinggian Shelter dan Kanopi

- i. Letak, bentuk dan dimensi tempat sampah, sesuai dengan jawaban responden, terbanyak responden yaitu sebanyak 53,33% menjawab biasa saja, sebanyak 25,56% menjawab setuju,

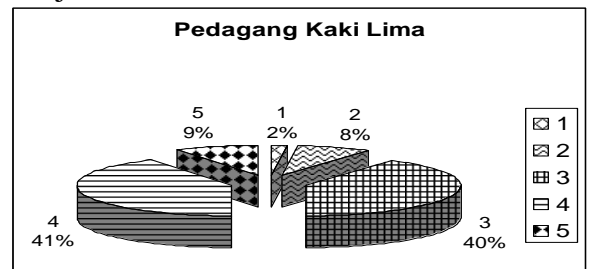
sebanyak 18,33% menjawab tidak setuju, sebanyak 2,78% menjawab sangat setuju dan tidak ada yang menjawab sangat tidak setuju.



Sumber : Hasil jawaban responden
Gambar 24.

Diagram Letak, Bentuk dan Dimensi Tempat Sampah

- j. Keberadaan pedagang kaki lima, berdasarkan jawaban dari responden, tertinggi jawaban yang ada yaitu sebanyak 41,11% menjawab setuju, sebanyak 40,56% menjawab biasa saja, sebanyak 8,89% menjawab sangat setuju, sebanyak 7,78% menjawab tidak setuju dan sisanya sebanyak 1,67% menjawab sangat tidak setuju.



Sumber : Hasil jawaban responden
Gambar 25.

Diagram Keberadaan Pedagang Kaki Lima

Apabila didasarkan pada skoring variabel street furniture dari masing-masing jawaban responden terkait keberadaan elemen pendukung jalur pejalan kaki pada area penelitian ini secara berurutan dari yang tertinggi adalah Kondisi, bentuk dan warna paving (3,71), bentuk dan dimensi bollard/pemisah jalur (3,60), Keberadaan pedagang kaki lima (3,48), Letak, warna dan ketinggian shelter dan kanopi (3,46), Letak, bentuk dan dimensi tanaman peneduh (3,42), Letak, bentuk dan dimensi bangku (3,29), Letak dan dimensi tiang sign/rambu lalu lintas (3,26), Letak dan dimensi tiang lampu penerangan jalan (3,24), Letak, bentuk dan dimensi telepon umum (3,18) dan yang terendah adalah Letak, bentuk dan dimensi tempat sampah (3,13).

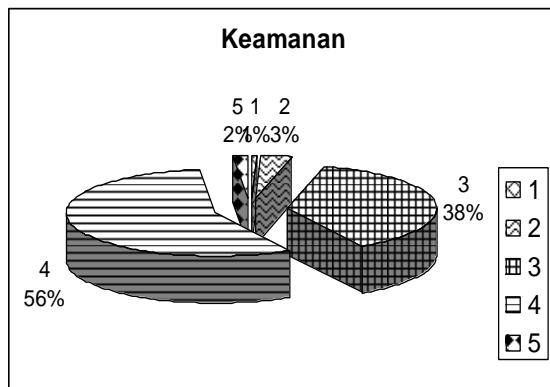
Tabel 1. Street Furniture (keberadaan elemen pendukung jalur pejalan kaki)

No	Elemen Pendukung Jalur Pejalan Kaki	Mean/Average
1.	Kondisi, bentuk dan warna paving	3,59
2.	Letak, warna dan ketinggian shelter/kanopi	3,47
3.	Letak, bentuk dan dimensi tanaman peneduh	3,42
4.	Bentuk dan dimensi <i>Bollard</i> /pemisah jalur	3,39
5.	Letak, bentuk dan dimensi bangku	3,31
6.	Keberadaan pedagang kaki lima	3,26
7.	Letak dan dimensi tiang lampu penerangan jalan	3,25
8.	Letak, bentuk dan dimensi tempat sampah	3,22
9.	Letak, bentuk dan dimensi telepon umum	3,17
10.	Letak dan dimensi tiang <i>sign</i> /rambu lalu lintas	3,05

Sumber : Hasil jawaban responden

4.7. Kenyamanan Fisisologis Pengguna

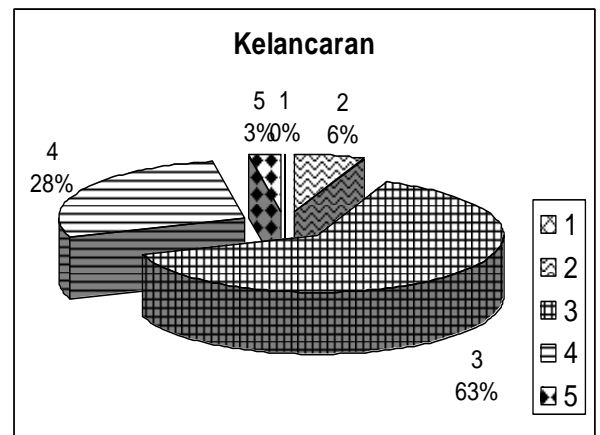
a. Keamanan (*safety*), berdasarkan jawaban responden terkait keamanan, jawaban terbanyak yaitu sebanyak 56,67% menjawab setuju, sebanyak 37,78% menjawab biasa saja, sebanyak 3,33% menjawab tidak setuju, sebanyak 1,67% menjawab sangat setuju dan sisanya sebanyak 0,56% responden menjawab sangat tidak setuju.



Sumber : Hasil jawaban responden
Gambar 26. Diagram Keamanan (*Safety*)

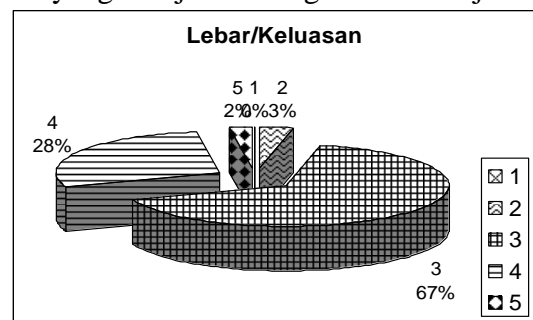
b. Kelancaran (*continuity*), sesuai dengan jawaban responden, paling banyak responden yaitu sebanyak 63,33% menjawab biasa saja, sebanyak 27,78% menjawab setuju, sebanyak 6,11% menjawab tidak setuju, sebanyak 2,78% menjawab sangat setuju dan tidak ada

yang menjawab sangat tidak setuju.



Sumber : Hasil jawaban responden
Gambar 27. Diagram Kelancaran (*Continuity*)

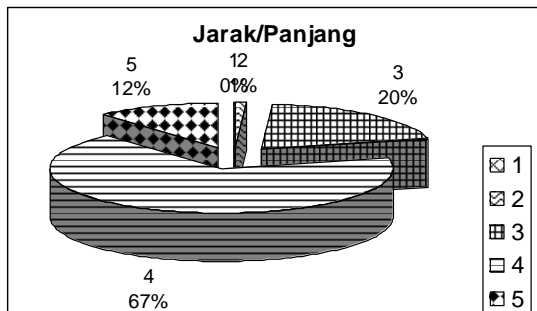
c. Lebar/Keluasan (*width*), jawaban dari responden kebanyakan yaitu sebanyak 66,11% menjawab biasa saja, sebanyak 28,33% menjawab setuju, sebanyak 3,33% menjawab tidak setuju, sebanyak 2,22% menjawab sangat setuju dan tidak ada yang menjawab sangat tidak setuju.



Sumber : Hasil jawaban responden
Gambar 28. Diagram Lebar/Keluasan (*Width*)

d. Jarak/Jauh/Panjang (*length*), sebagian besar jawaban responden sebanyak 67,22% menjawab Setuju, sebanyak

20,00% menjawab biasa saja, sebanyak 11,67% menjawab sangat setuju, sebanyak 1,11% menjawab tidak setuju dan tidak ada yang menjawab menjawab sangat tidak setuju.



Sumber : Hasil jawaban responden
 Gambar 29. Diagram Jarak/Panjang/Jauh (*Length*)

Apabila didasarkan pada skoring dari masing-masing jawaban responden terkait kenyamanan pengguna pada area penelitian ini, nilai tertinggi dari jawaban kuesioner yang diisi langsung oleh responden adalah Jarak/Panjang/Jauh (*Length*) (3,89), Keamanan (*Safety*) (3,56), Lebar/Keluasan (*Width*) (3,29), Kelancaran (*Continuity*) (3,27).

Tabel 2. Kenyamanan pengguna

No	Kenyamanan pengguna	Mean/Average
1.	Jarak/Panjang/Jauh (<i>Length</i>)	3,82
2.	Keamanan (<i>Safety</i>)	3,48
3.	Lebar/Keluasan (<i>Width</i>)	3,27
4.	Kelancaran (<i>Continuity</i>)	3,23

Sumber : Hasil jawaban responden

4.8. Deskripsi Temuan Penelitian

Temuan penelitian didapatkan dari hasil penggalan data terhadap kebutuhan pemenuhan kenyamanan pengguna jalur pejalan kaki pada koridor jalan Ahmad Yani

penggal perempatan Taman Plaza hingga Alun-alun Kabupaten Wonosobo sebagai area penelitian melalui observasi, wawancara hingga penyebaran kuesioner tertutup yang diisi sendiri oleh responden. Proses dalam mendapatkan temuan ini dilakukan melalui penelusuran keberadaan elemen pendukung jalur pejalan kaki yang terkait dengan pemenuhan kebutuhan kenyamanan pengguna. Hasil temuan ini nantinya akan digunakan sebagai bahan pembahasan, yaitu pemaknaan berdasarkan teori-teori terkait.

Berdasarkan hasil analisis data yang berasal dari jawaban kuesioner tertutup, dapat diketahui tentang :

- Pengaruh street furniture yang dalam hal ini elemen pendukung jalur pejalan kaki terhadap kurang terpenuhinya kenyamanan pengguna pada pusat perdagangan yaitu Pasar Induk dan Wonosobo Plaza sepanjang jalan Ahmad Yani antara Perempatan Taman Plaza hingga Alun-alun Kabupaten Wonosobo.
- Pengaruh utama street furniture, yang dalam hal ini elemen pendukung jalur pejalan kaki yang paling besar pengaruhnya terhadap kebutuhan kenyamanan pengguna pada pusat perdagangan yaitu Pasar Induk dan Wonosobo Plaza sepanjang sisi jalan Ahmad Yani antara Perempatan Taman Plaza hingga Alun-alun Kabupaten Wonosobo.

Berdasarkan analisis menggunakan SPSS dari data skoring kuesioner jawaban responden, untuk melihat tingkat atau besarnya pengaruh masing-masing elemen pendukung jalur pejalan kaki dapat dilihat dari model *regresi* pada tabel *coefficients^a* .

Tabel 3. Nilai *B* dari analisis Regresi Coefficients^a

Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.	Collinearity Statistics	
	B	Std. Error	Beta			Tolerance	VIF
1 (Constant)	.651	.083		7.826	.000		
Paving	.101	.022	.159	4.582	.000	.488	2.048
Lampu	.145	.026	.237	5.640	.000	.333	2.999
<i>Sign</i>	-.015	.018	-.031	-.850	.397	.432	2.314
<i>Bollard</i>	.103	.020	.191	5.218	.000	.439	2.279
Bangku	.084	.023	.133	3.707	.000	.457	2.188
Tnmn_Peneduh	.081	.029	.110	2.811	.006	.388	2.579
Tlp_Umum	.096	.021	.133	4.495	.000	.673	1.486
Shelter	.138	.019	.245	7.119	.000	.498	2.006
T_Sampah	.052	.025	.081	2.066	.040	.387	2.587
PKL	.048	.020	.088	2.480	.014	.466	2.144

a. Dependent Variable: Kenyamanan_Pengguna

Sumber : Hasil Analisis SPSS

Sesuai dengan tabel di atas dengan nilai *constant*-nya adalah 0,651, dapat diurutkan besarnya atau tingkat pengaruh elemen

pendukung jalur pejalan kaki terhadap kenyamanan pengguna berdasarkan nilai *B* adalah sebagai berikut :

Tabel 4. Tingkat pengaruh Elemen Pendukung Jalur Pejalan Kaki terhadap Kenyamanan pengguna

No	Elemen Pendukung Jalur Pejalan Kaki	B
1.	Letak dan dimensi tiang lampu penerangan jalan	0,145
2.	Letak, warna dan ketinggian shelter dan kanopi	0,138
3.	Bentuk dan dimensi <i>Bollard</i> /pemisah jalur	0,103
4.	Kondisi, bentuk dan warna paving	0,101
5.	Letak, bentuk dan dimensi telepon umum	0,096
6.	Letak, bentuk dan dimensi bangku	0,084
7.	Letak, bentuk dan dimensi tanaman peneduh	0,081
8.	Letak, bentuk dan dimensi tempat sampah	0,052
9.	Keberadaan pedagang kaki lima	0,048
10.	Letak dan dimensi tiang <i>sign</i> /rambu lalu lintas	-0,015

Sumber : Hasil jawaban responden

Tabel ini dapat digunakan untuk mengetahui pengaruh utama elemen pendukung jalur pejalan kaki atau yang lebih tepatnya elemen pendukung jalur pejalan kaki yang paling berpengaruh terhadap pemenuhan kebutuhan kenyamanan pengguna jalur

pejalan kaki pada kawasan perdagangan ini sebagai area penelitian, yaitu dari nilai *konstanta pada kolom B* tersebut di atas.

Atau dapat dijabarkan berdasarkan urutan besarnya tingkat pengaruh street furniture yang dalam hal ini adalah keberadaan elemen

pendukung jalur pejalan kaki terhadap pemenuhan kebutuhan kenyamanan penggunaannya adalah sebagai berikut :

4.9. Letak dan dimensi tiang lampu penerangan jalan

Hal ini merupakan tuntutan pemenuhan kebutuhan yang memiliki tingkat tertinggi dari kondisi pada area pengamatan sesuai dengan jawaban kuesioner yang diisi langsung oleh responden, yaitu terkait dengan lampu penerangan. Karena merupakan jalur utama menuju pusat kota, jenis lampu yang digunakan merupakan lampu penerangan jalan raya, sehingga dimensinya lebih besar daripada lampu taman atau yang khusus berfungsi untuk penerangan jalur pejalan kaki.



Sumber : Survey
Gambar 30. Letak dan Dimensi Tiang Lampu Penerangan

Hal ini tentunya juga terkait peletakkannya di jalur pejalan kaki, sehingga perlu diperhatikan juga, karena sepertihalnya pada area pengamatan sebagian mengganggu penggunaannya pada saat berjalan melintasi area tersebut.

4.10. Letak, warna dan ketinggian shelter/kanopi

Kenyamanan pengguna pejalan kaki juga perlu terpenuhi terkait dengan letak hingga ketinggian shelter/kanopi yang dalam hal ini juga termasuk ketinggian plafont toko yang berada di atas jalur pejalan kaki pada sebagian area pengamatan.



Sumber : Survey
Gambar 31. Letak, Warna dan Ketinggian Shelter/Kanopi

Pada area pengamatan, keberadaan shelter maupun kanopi pada bangunan toko yang tentunya juga merupakan inisiatif dari pemilik toko tersebut terkesan tidak beraturan bahkan banyak yang mengganggu pengguna jalur

pejalan kaki sehingga perlu perhatian untuk merapkannya.

4.11. Bentuk dan dimensi bollard/pemisah jalur

Hal ini merupakan tuntutan pemenuhan kebutuhan berikutnya sesuai dengan jawaban kuesioner yang diisi langsung oleh responden, yaitu tuntutan keberadaan jalur pejalan kaki yang terpisah dengan jalur kendaraan bermotor roda empat maupun roda dua untuk menghadirkan kenyamanan pengguna dari penggunaannya. Hal ini diperlukan karena kondisi pada area pengamatan belum memenuhi tuntutan pemenuhan kebutuhan ini, hanya pada sebagian tempat sudah memenuhi dengan adanya bollard/pemisah jalur yang berupa bak bunga.



Sumber : Survey
Gambar 32. Bentuk dan Dimensi Bollard

Namun demikian, bentuk atau desain dari bollard juga perlu diperhatikan karena pada area pengamatan bak bunga yang dijadikan sebagai pemisah jalur justru digunakan sebagai tempat duduk yang tentunya mengganggu pengguna yang lain.

4.12. Kondisi, bentuk dan warna paving

Elemen ini merupakan tuntutan pemenuhan kebutuhan berikutnya dari kondisi pada area pengamatan sesuai dengan jawaban kuesioner yang diisi langsung oleh responden. Yang dimaksud dengan kondisi, bentuk dan warna paving ini adalah menyangkut kesamaan ketinggian permukaan paving/trotoar yang meliputi kerataan/tidak naik turun, rusak tidaknya permukaan paving/trotoar, maupun warna dan kondisi permukaan paving itu sendiri.



Sumber : Survey
Gambar 33. Kondisi, Bentuk dan Warna Paving

Pada sepanjang sisi jalan Ahmad Yani sebagai area pengamatan, kondisi paving yang ada perlu perhatian lebih dalam rangka untuk memenuhi tuntutan kebutuhan kenyamanan pengguna terutama menyangkut kondisi jalur pejalan kaki yang naik turun dan mulai rusak.

4.13. Letak, bentuk dan dimensi telepon umum

Sebagai salah satu elemen pendukung jalur pejalan kaki, keberadaan telepon umum kadang diperlukan oleh pengguna jalur pejalan kaki, namun karena perkembangan teknologi, kebutuhan akan telepon umum

untuk sarana berkomunikasi sudah berkurang sehingga pada area pengamatan ini, keberadaannya juga tidak ada sekalipun kadang juga diperlukan sebagai salah satu elemen yang ada pada jalur pejalan kaki.

4.14. Letak, bentuk dan dimensi bangku untuk melepas lelah

Keberadaan bangku/tempat duduk untuk melepas lelah juga menjadi tuntutan kebutuhan kenyamanan pengguna jalur pejalan kaki. Namun demikian, keberadaannya tentunya juga harus diperhatikan terkait peletakan, bentuk/desain maupun ukurannya.



Sumber : Survey

Gambar 34.

Letak, Bentuk dan Dimensi Bangku

Pada area pengamatan terdapat bangku yang merupakan inisiatif pemilik toko untuk beristirahat pengunjung area ini, tetapi tentunya peletakannya juga disesuaikan dengan kebutuhan pemiliknya, namun demikian ada juga yang memanfaatkan elemen lain untuk digunakan sebagai tempat duduk.

4.15. Letak, bentuk dan dimensi tanaman peneduh

Kebutuhan pemenuhan kenyamanan pengguna berikutnya adalah terkait dengan keberadaan jalur pejalan kaki yang tidak panas atau dengan kata lain bisa dipenuhi dengan adanya tanaman peneduh yang tentunya dimensi (ketinggian dan lebar daun) tidak mengganggu baik pengguna jalur pejalan kaki maupun kendaraan bermotor.



Sumber : Survey

Gambar 35.

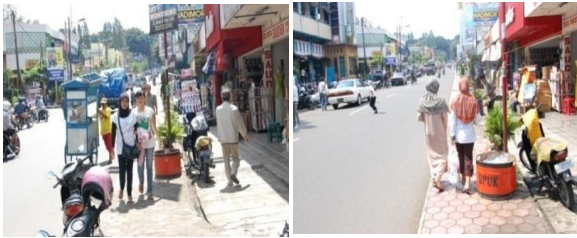
Letak, Bentuk dan Dimensi Tanaman Peneduh

Pada area pengamatan ini, keberadaan tanaman peneduh hanya berada pada sebagian tempat saja, sehingga perlu perhatian khusus untuk menciptakan jalur pejalan kaki yang tidak panas.

4.16. Letak, bentuk dan dimensi tempat sampah

Keberadaan tempat sampah sebagai elemen pendukung jalur pejalan kaki juga tentunya akan tergantung pada peletakannya apabila dikaitkan dengan kenyamanan penggunaannya, sehingga perlu juga diperhatikan terkait bentuk, desain maupun

ukurannya yang harus disesuaikan dengan kebutuhan pengguna jalur pejalan kaki.



Sumber : Survey
Gambar 36. Letak, Bentuk dan Dimensi Tempat Sampah

Sama halnya dengan kondisi keberadaan tempat sampah pada area pengamatan, peletakan dan tentunya ukurannya kadang mengganggu pengguna jalur pejalan kaki. Tetapi apabila dilihat dari bentuknya, karena bulat lebih dapat menghadirkan kenyamanan pengguna bagi penggunanya.

4.17. Keberadaan pedagang kaki lima

Adanya pedagang kaki lima pada jalur pejalan kaki sebagai elemen pendukung juga sering kali diharapkan oleh penggunanya, tetapi apabila tidak diatur keberadaan dan penempatannya akan mengganggu pejalan kaki sebagai pengguna utama jalur pejalan kaki ini.



Sumber : Survey
Gambar 37. Keberadaan Pedagang Kaki Lima

Pada area pengamatan, pedagang kaki lima yang ada sangat semarawut dan terkesan tidak teratur sehingga perlu penanganan lebih terkait hal ini agar semuanya dapat berjalan lancar dan saling mendukung.

4.18. Letak dan dimensi tiang sign/rambu lalu lintas

Pada tingkatan terendah sesuai dengan jawaban kuesioner dari responden, keberadaan tiang sign/rambu lalu lintas yang ada hanya pada sebagian tempat, tetapi ada yang keberadaannya sangat mengganggu

karena berada pada jalur pejalan kaki.



Sumber : Survey
Gambar 38. Letak dan Dimensi Tiang Sign/Rambu Lalu Lintas

Sepertihalnya yang terjadi pada area pengamatan, sekalipun tiang sign/rambu lalu lintas keberadaannya jarang, namun ada yang berada melintang pada jalur pejalan kaki sehingga mengganggu pengguna jalur pejalan kaki.

5. PENUTUP

Berdasarkan pembahasan terkait pengaruh Street Furniture jalur pejalan kaki pada pusat perdagangan yang dalam hal ini menyangkut keberadaan elemen pendukung jalur pejalan kaki terhadap pemenuhan kebutuhan kenyamanan Pengguna, menunjukkan bahwa dari semua elemen pendukung jalur pejalan kaki ini diperoleh, elemen pendukung yang paling besar atau paling kecil pengaruhnya terhadap kenyamanan penggunanya berdasarkan nilai mean atau rata-rata jawaban responden dari masing-masing elemen pendukung sesuai tujuan penelitian ini yang nantinya dapat dijadikan sebagai referensi terkait prioritas keberadaannya pada setiap jalur pejalan kaki, yaitu :

- Pengaruh utama yang timbul pada area pengamatan adalah faktor kondisi, bentuk dan warna paving, terutama terkait dengan tuntutan terhadap kondisi paving yang tidak rusak dan tidak naik turun atau dengan ketinggian yang sama dan termasuk juga terkait pemeliharaan fisik terhadap elemen ini.
- Pengaruh berikutnya yang menjadi faktor pemenuhan tuntutan kebutuhan kenyamanan pengguna adalah ketinggian shelter dan kanopi, yang diikuti faktor keberadaan tanaman peneduh, keberadaan pemisah jalur antara jalur pejalan kaki dengan jalur kendaraan bermotor, keberadaan bangku untuk melepas lelah, keberadaan pedagang kaki lima,

keberadaan lampu penerangan jalan, keberadaan tempat sampah hingga faktor keberadaan telepon umum.

- Faktor yang paling tidak berpengaruh pada area pengamatan ini adalah keberadaan *sign*, karena *sign* yang ada sebagian besar hanya merupakan rambu lalu lintas, sehingga tidak banyak kaitannya dengan pejalan kaki sebagai pengguna.

Sedangkan apabila disesuaikan dengan hasil pemaknaan dan interpretasi terhadap *grand theory* terkait keberadaan masing-masing elemen pendukung jalur pejalan kaki, keberadaan paving sebagai elemen pendukung jalur pejalan kaki tidak hanya diutamakan pada pola dan warnanya saja sebagai daya tarik, tetapi juga mengutamakan pemeliharaan agar paving tidak rusak dan licin karena air hujan. Hal ini terkait juga kesamaan ketinggian paving atau dalam arti tidak naik turun menjadi tuntutan lebih dalam memenuhi kebutuhan kenyamanan Penggunanya. Namun demikian, perlu memperhatikan juga elemen lain misalnya keberadaan dan penempatan *bollard* terhadap kondisi paving agar dapat saling mendukung keberadaannya dalam upaya memaksimalkan pemenuhan kenyamanan Penggunanya.

Apabila ditinjau dari elemen lampu penerangan jalan, keberadaannya perlu disesuaikan dengan fungsinya yang didasarkan pada skala/dimensi tiang dan kekuatan pencahayaan lampu penerangan jalan dalam upaya memperpanjang waktu berpartisipasi dalam aktivitas pada ruang jalur pejalan kaki. Lebih utama lagi adalah menyangkut letak tiang lampu tersebut baik menyangkut jarak maupun keberadaannya pada jalur pejalan kaki untuk memperhatikan ruang efektif pejalan kaki serta kaitannya bagi pejalan kaki dalam pemenuhan kebutuhan penerangan seperti halnya kebutuhan agar dapat melihat *sign* dengan jelas.

Sedangkan keberadaan *Sign* yang berfungsi sebagai penunjuk arah dan informasi bagi pejalan kaki perlu diutamakan dan dipenuhi juga terkait dengan kebutuhan akan penerangan terhadap elemen ini terutama pada malam hari, karena pada kenyataannya lebih banyak hanya yang kaitannya terhadap lalu lintas kendaraan saja

sehingga keberadaannya kurang terkait bagi pejalan kaki yang seharusnya menjadi perhatian utama, bukan justru pengguna kendaraan bermotornya.

Untuk menjaga keselamatan dan keleluasaan pengguna, jalur pejalan kaki sebaiknya dipisahkan secara fisik dari jalur lalu lintas kendaraan baik menggunakan pagar ataupun berupa barisan tanaman. Di lain sisi, keberadaan tanaman peneduh tidak hanya terkait terhadap peletakan saja tetapi juga menyangkut jenis tanaman maupun dimensinya agar mampu menjadi peneduh terutama pada area tempat duduk/banku maupun sebagai peneduh pada area pejalan kaki.

Namun demikian, elemen yang menjadi penghalang pada jalur pejalan kaki (kotak surat, telepon umum, tempat koran, tempat sampah dan pot) seharusnya dipindah di luar area jalur pejalan kaki untuk meningkatkan kelancaran pengguna sehingga area efektif jalur pejalan kaki akan terpenuhi. Sedangkan *shelter* dan kanopi tidak hanya berfungsi sebagai pelindung saja, tetapi didesain agar mampu menghadirkan daya tarik tersendiri secara visual, namun demikian tentunya juga perlu memperhatikan kondisi paving yaitu terkait dengan ketinggian atau jarak *shelter* atau kanopi dari permukaan paving sehingga kenyamanan Pengguna akan dapat terpenuhi.

Desain dan peletakan bangku sebagai tempat duduk untuk melepas lelah juga perlu disertai dengan keberadaan tanaman peneduh dan letaknya juga jangan sampai menghalangi pejalan kaki lain atau dengan kata lain keberadaannya menjorok ke belakang dari area jalur pejalan kaki yang ada. Warna dan tekstur paving, perkakas jalan yang didesain dengan baik maupun air mancur dan plaza yang ada akan meningkatkan keberagaman visual dari pemandangan kota. Keberadaan pedagang kaki lima perlu disertai dengan peletakan tempat sampah maupun lampu penerangan agar mampu berfungsi sebagai pendukung kegiatan bagi pejalan kaki.

6. REFERENSI

- Bungin, Burhan, 2006, *Metodologi Penelitian Kuantitatif*, Kencana Jakarta, Jakarta.
- Carr, Stephen, 1992, *Public Space*, Cabridge Univercity Press, New York.

- Darmawan, Edy, 2005, *Analisa Ruang Publik Arsitektur Kota*, Badan Penerbit Universitas Diponegoro, Semarang.
- Departemen Pekerjaan Umum, 1999, *Pedoman Perencanaan Jalur Pejalan Kaki pada Jalan Umum*, Keputusan Direktur Jenderal Bina Marga, PT. Mediatama Saptakarya, Jakarta.
- Feldt, Allan G, 1992, *Perencanaan Kota (terjemahan)*, Editor Anthony J. Catanese dan James C Snyder, Erlangga, Jakarta.
- Fruin John J, 2003, *Planning and Design for Pedestrians (Time-Saver Standards for Urban Design)*, Editor Donald Watson and Friends, Mc Graw-Hill, New York.
- Haryadi, B. Setiawan, 1995, *Psikologi Lingkungan dan Perilaku*, Dirjen Dikti Depdikbud, Jakarta.
- Jacobs, Allan B, 2003, *Making Great Streets (Time-Saver Standards for Urban Design)*, Editor Donald Watson and Friends, Mc Graw-Hill, New York.
- Macdonald, Elizabeth, 2003, *The Multiway Boulevard (Time-Saver Standards for Urban Design)*, Editor Donald Watson and Friends, Mc Graw-Hill, New York.
- Muhadjir, Noeng, 2000, *Metodologi Penelitian Kualitatif Edisi VI*, Rake Sarasin, Yogyakarta.
- Rapoport, Amos, 1977, *Human Aspects of Urban Form*, Pergamon Press, New York.
- Rubenstein, Harvey M, 1992, *Pedestrian Malls, Streetscapes, and Urban Space*, John Wiley & Sons, Inc, New York.
- Sarwono, S. Wirawan, 1992, *Psikologi Lingkungan*, Grasindo, Jakarta.
- Shirvani, Hamid, 1985, *The Urban Design Process*, Van Nostrand Reinhold Company, New York.
- Untermann, Richard K, 1984, *Accommodating the Pedestrian, Adapting Towns and Neighborhoods for Walking and Bicycling*, Van Nostrand Reinhold Company Inc., New York.