

**ANALISIS TINGKAT KENYAMANAN
DI JALUR PEDESTRIAN “KUDUS CITY WALK”
KABUPATEN KUDUS
(Studi Kasus: Koridor Jalan Sunan Kudus)**

TUGAS AKHIR

TP 62125



Disusun Oleh:

ASSA FAELASSUFFA

31202000071

**PROGRAM STUDI PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA
FAKULTAS TEKNIK UNIVERSITAS ISLAM SULTAN AGUNG
SEMARANG
2022**

**ANALISIS TINGKAT KENYAMANAN
DI JALUR PEDESTRIAN “KUDUS CITY WALK”
KABUPATEN KUDUS
(Studi Kasus: Koridor Jalan Sunan Kudus)**

**TUGAS AKHIR
TP 62125**

**Diajukan Sebagai Salah Satu Syarat untuk Memperoleh Gelar
Sarjana Perencanaan Wilayah dan Kota**



Disusun Oleh:
ASSA FAELASSUFFA

31202000071

**PROGRAM STUDI PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA
FAKULTAS TEKNIK UNIVERSITAS ISLAM SULTAN AGUNG
SEMARANG
2022**

LEMBAR PERNYATAAN BEBAS PLAGIASI

Saya yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Assa Faelassuffa

NIM : 31202000071

**Status : Mahasiswa Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota,
Fakultas Teknik, Universitas Islam Sultan Agung**

Dengan ini menyatakan bahwa Tugas Akhir/Skripsi saya dengan judul “**Analisis Tingkat Kenyamanan di Jalur Pedestrian Kudus City Walk Kabupaten Kudus (Studi Kasus: Koridor Jalan Sunan Kudus)**” adalah karya ilmiah yang bebas dari plagiasi. Jika di kemudian hari terbukti terdapat plagiasi dalam Tugas Akhir/Skripsi ini, maka saya bersedia untuk menerima sanksi sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku.

Demikian surat pernyataan ini saya buat untuk dipergunakan sebagaimana mestinya.



Pembimbing I

Ardiana Yuli Puspitasari, ST., MT.
NIK. 210209082

Pembimbing II

Ir. Hj. Eppy Yuliani, MT
NIK. 220203034

HALAMAN PENGESAHAN

ANALISIS TINGKAT KENYAMANAN DI JALUR PEDESTRIAN “KUDUS CITY WALK” KABUPATEN KUDUS Studi Kasus: Koridor Jalan Sunan Kudus

Tugas Akhir diajukan kepada:
Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota, Fakultas Teknik, Universitas
Islam Sultan Agung



Oleh:

ASSA FAELASSUFFA
31202000071

Tugas Akhir ini telah berhasil dipertahankan di hadapan Dewan Penguji dan diterima sebagai bagian persyaratan yang diperlukan untuk memperoleh gelar Sarjana Perencanaan Wilayah dan Kota pada Tanggal 19 Agustus 2022

DEWAN PENGUJI

Ardiana Yuli Puspitasari, ST., MT.
NIK. 210209082

Pembimbing I

Ir. Hj. Eppy Yuliani, MT.
NIK. 220203034

Pembimbing II

Hasti Widyasamratri, S.Si., M.Eng., Ph.D
NIK. 210217094

Penguji

Mengetahui,


Dekan
Fakultas Teknik Unissula
Ir. H. Rachmat Mudiyo, MT., Ph.D
NIK. 210293018


Ketua Program Studi
Perencanaan Wilayah dan Kota
Dr. Hj. Mila Karmilah, ST., MT.
NIK. 210298024

KATA PENGANTAR

Segala puji bagi Allah SWT berkat limpahan segala nikmat dan karunia-Nya sehingga dapat menyelesaikan Penelitian Tugas Akhir yang berjudul “Analisis Tingkat Kenyamanan di Jalur Pedestrian “Kudus City Walk” Kabupaten Kudus (Studi Kasus: Koridor Jalan Sunan Kudus)”. Laporan ini merupakan syarat menyelesaikan studi sarjana pada Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota, Fakultas Teknik, Universitas Islam Sultan Agung. Penyusunan laporan ini tidak lepas dari bantuan berbagai pihak. Oleh karena itu, sudah sepatutnya saya sampaikan banyak terima kasih kepada segenap pihak yang telah berperan dalam penyelesaian laporan ini. Saya mengucapkan terima kasih kepada:

1. Ir. H. Rachmat Mudiyo, MT., Ph.D selaku Dekan Fakultas Teknik Universitas Islam Sultan Agung
2. Dr. Hj. Mila Karmila, ST., MT selaku Ketua Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota, Fakultas Teknik, Universitas Islam Sultan Agung dan juga sebagai dosen pengampu
3. Ardiana Yuli Puspitasari, S.T., M.T selaku dosen pembimbing I
4. Ir. Hj. Eppy Yuliani, M.T selaku dosen pembimbing II
5. Hasti Widyasamratri, S.Si., M.Eng., Ph.D. selaku dosen penguji
6. BAP Fakultas Teknik Universitas Islam Sultan Agung dalam pelayanan administrasi yang baik
7. Dinas Perdagangan Kabupaten Kudus yang memberi data terkait PKL
8. Seluruh pihak yang terlibat dalam penyusunan laporan Tugas Akhir ini
9. Kedua orang tua yang senantiasa telah memberikan doa dan dukungan selama pengerjaan
10. Tidak lupa pada teman-teman satu angkatan Planologi kelas sore Angkatan 2020 yang selalu memberikan semangat dalam pengerjaan.

Besar harapan penulis untuk laporan praktikum metodologi riset ini. Namun, penulis menyadari bahwa dalam menyusun laporan ini masih terdapat banyak kekurangan dan jauh dari kata sempurna. Oleh karena itu, sebagai penulis mengharapkan adanya kritik dan saran yang membangun agar dapat menjadi motivasi selanjutnya untuk membuat laporan yang lebih baik lagi.

Semarang, Agustus 2022



Penyusun



HALAMAN PERSEMBAHAN

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

Penataan Ruang

وَهُوَ الَّذِي أَرْسَلَ الرِّيحَ بُشْرًا يَنْفِثُ بِأَيْدِي رَحْمَتِهِ وَأَنْزَلْنَا مِنَ السَّمَاءِ مَاءً طَهُورًا ٤٨
لْنُخْضِيَ بِهِ بَلَدَهُ مَيِّتًا وَنُسْقِيَهُ مِمَّا خَلَقْنَا أَنْعَامًا وَأَنَاسِيَّ كَثِيرًا ٤٩

Artinya:

Dialah yang meniupkan angin (sebagai) pembawa kabar gembira dekat sebelum kedatangan rahmat-nya (hujan); dan Kami turunkan dari langit air yang amat bersih (48)
Agar Kami menghidupkan dengan air itu negeri (tanah) yang mati, dan agar Kami memberi minum dengan air itu sebagian besar dari makhluk Kami, binatang-binatang ternak dan manusia yang banyak (49)

Persembahan

وَاخْفُضْ لَهُمَا جَنَاحَ الذُّلِّ مِنَ الرَّحْمَةِ وَقُلْ رَبِّ ارْحَمْهُمَا كَمَا
رَبَّيَانِي صَغِيرًا

Artinya:

Dan rendahkanlah dirimu terhadap mereka berdua dengan penuh kesayangan dan ucapkanlah: "Wahai Tuhanku, kasihilah mereka keduanya, sebagaimana mereka berdua telah mendidik aku waktu kecil".

Alhamdulillah wa Syukurillah dalam perjalanan pengerjaan skripsi yang penuh liku, Allah memberikan banyak kekuatan dan kemudahan dalam melaluinya. Termasuk memberikan lingkungan keluarga dan pertemanan yang baik. Untuk itu tugas akhir ini saya persembahkan untuk orang terdekat saya.

*Kedua orang tua saya **Mamah Nikmah dan Abah Alan**, yang selalu memberikan banyak dukungan dalam banyak hal. Semoga apa yang mamah abah tanamkan untuk diri saya dapat menjadi bekal di masa dewasa saya nanti.*

***Mbak Yucha dan Dek mecca** kakak dan adiku tersayang yang selalu memberi semangat Teman terdekat saya **Rizki Rahardian dan Floreta Dwi Icasari** yang membantu dalam pengumpulan data penelitian saya*

*Teman kuliah saya sejak Diploma, **Endah Puspitotanti** yang selalu menjadi teman diskusi saat menemui hal sulit dalam pengerjaan penelitian*

*Teman magang **Kementerian ATR/BPN**, yang selalu mendukung meski jaraknya berjauhan Teman-teman seperjuangan **PWK 2020 Unidipsula** yang telah berjuang hingga akhir.*

**HALAMAN PERNYATAAN PERSETUJUAN
PUBLIKASI KARYA ILMIAH**

Saya yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Assa Faelassuffa

NIM : 31202000071

Program Studi : Perencanaan Wilayah dan Kota

Fakultas : Teknik

Dengan ini menyerahkan karya ilmiah berupa Tugas Akhir dengan judul:

**ANALISIS TINGKAT KENYAMANAN DI JALUR PEDESTRIAN KUDUS
CITY WALK KABUPATEN KUDUS
(Studi Kasus: Koridor Jalan Sunan Kudus)**

Dan menyetujuinya menjadi hak milik universitas islam sultan agung serta memberikan Hal bebas royalty non-eksklusif untuk disimpan, dialih mediakan, dikelola dalam pangkalan data, dan dipublikasikan di internet atau media lain untuk kepentingan akademis selama tetap mencantumkan nama penulis sebagai pemilik Hak Cipta.

Pernyataan ini saya buat dengan sungguh-sungguh. Apabila di kemudian hari terdapat pelanggaran Hak Cipta Plagiarisme dalam karya ilmiah ini, maka segala bentuk tuntutan hukum yang akan timbul akan saya tanggung secara pribadi yanpa melibatkan pihak Universitas Islam Sultan Agung.

Semarang, 19 Agustus 2022

Yang menyatakan,



Assa Faelassuffa

ABSTRAK

Jalur pedestrian Kudus City Walk dibangun tahun 2020 dengan panjang 562 meter. Dalam pembangunannya, rencana desain yang dibuat tidak sama dengan yang terbangun. Hal ini dapat disebabkan karena tidak adanya dokumen rencana tata ruang ataupun rencana tata lingkungan sebagai pedoman untuk mengetahui karakteristik dan arahan pembangunannya. Selain itu, fungsi ganda dari jalur pedestrian menjadikan konflik penggunaan ruang meskipun keberadaan PKL saat malam hari legal. Padahal penyediaan jalur pedestrian perlu memberikan rasa nyaman agar pejalan kaki mau berjalan di jalur pedestrian. Sebagaimana kita ketahui bahwa pejalan kaki merupakan subjek utama dari pembangunan jalur pedestrian. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis tingkat kenyamanan di jalur pedestrian Kudus City Walk. Metode yang digunakan adalah kuantitatif rasionalistik. Hasil yang didapatkan yaitu tingkat kenyamanan di jalur pedestrian sebesar 69%, dimana persentase tersebut masuk dalam kategori nyaman. Tingkat kenyamanan tersebut dilihat dari penyediaan fasilitas sudah sesuai dengan pedoman teknis, tingkat pelayanan memiliki rata-rata LOS A, hanya pada segmen dan waktu tertentu memiliki LOS C, tingkat kenyamanan berdasarkan persepsi menunjukan pejalan kaki lebih nyaman berjalan saat pagi hari daripada malam hari. Hal yang mempengaruhi tingkat kenyamanan jalur pedestrian adalah keberadaan PKL saat malam hari.

Kata Kunci: *Tingkat Kenyamanan, Jalur Pedestrian*

ABSTRACT

The Kudus City Walk pedestrian path was built in 2020 with a length of 562 meters. In its construction, the design plan made is not the same as the built one. This can be caused by the absence of spatial plan documents or environmental plans as guidelines to find out the characteristics and directions of development. In addition, the dual function of the pedestrian lane makes conflicts over the use of space even though the existence of PKL at night is legal. In fact, the provision of pedestrian lanes needs to provide a sense of comfort so that pedestrians want to walk on pedestrian paths. As we know that pedestrians are the main subject of pedestrian lane construction. This study aims to analyze the level of comfort on the Kudus City Walk pedestrian path. The method used is quantitative rationalistic. The result obtained is a comfort level on the pedestrian path of 69%, where the percentage is included in the comfortable category. The level of comfort is seen from the provision of facilities in accordance with technical guidelines, the level of service has an average LOS A, only in certain segments and times have LOS C, the level of comfort based on perception shows that pedestrians are more comfortable walking in the morning than at night. The thing that affects the comfort level of the pedestrian path is the presence of PKL at night.

Keywords: *Comfort Level, Pedestrian Paths*

DAFTAR ISI

LEMBAR PERNYATAAN BEBAS PLAGIASI	ii
HALAMAN PENGESAHAN	iii
KATA PENGANTAR.....	iv
HALAMAN PERSEMBAHAN.....	vi
HALAMAN PERNYATAAN PERSETUJUAN PUBLIKASI KARYA ILMIAH ...	vii
ABSTRAK	viii
ABSTRACT.....	ix
DAFTAR ISI	x
DAFTAR TABEL	xii
DAFTAR GAMBAR.....	xiii
DAFTAR LAMPIRAN	xv
BAB 1 PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang.....	1
1.2 Rumusan Masalah.....	3
1.3 Tujuan dan Sasaran.....	3
1.3.1 Tujuan	3
1.3.2 Sasaran	3
1.4 Manfaat Penelitian	3
1.5 Keaslian Penelitian.....	4
1.6 Ruang Lingkup.....	9
1.6.1 Ruang Lingkup Materi	9
1.6.2 Ruang Lingkup Wilayah	10
1.7 Kerangka Pikir	12
1.8 Metodologi Penelitian	13
1.8.1 Pendekatan dan Metodologi Penelitian.....	13
1.8.2 Tahapan Penelitian	14
1.8.3 Penulisan Hasil Penelitian	24
1.9 Sistematika Pembahasan	24
BAB 2 KAJIAN TEORI	26
2.1 Kegiatan Berjalan Kaki	26
2.2 Jalur Pedestrian	27
2.3 Aspek Kenyamanan Pada Jalur Pedestrian.....	30
2.4 Konsep City Walk	33
2.5 Variabel, Indikator, dan Parameter (VIP).....	33

BAB 3 GAMBARAN UMUM JALUR PEDESTRIAN “KUDUS CITY WALK”	35
3.1 Orientasi Lokasi Jalur Pedestrian	35
3.2 Karakteristik Perkotaan Kudus.....	36
3.2.1 Suhu dan Kelembapan.....	36
3.2.2 Penggunaan Lahan	37
3.2.3 Kependudukan.....	38
3.3 Jalur Pedestrian Kudus City Walk.....	39
3.3.1 Geometri Jalur Pedestrian.....	39
3.3.2 Fasilitas Jalur Pedestrian	47
3.4 Aktivitas di Sekitar Jalur Pedestrian.....	52
3.5 Kebijakan Pemerintah Kabupaten Kudus Terkait Lokasi PKL di Jalur Pedestrian Kudus City Walk.....	54
BAB 4 PEMBAHASAN	56
4.1 Fasilitas Utama dan Pendukung Di Jalur Pedestrian Kudus City Walk	56
4.1.1 Fasilitas Utama.....	56
4.1.2 Fasilitas Pendukung.....	57
4.2 Tingkat Pelayanan Pada Jalur Pedestrian	65
4.3 Kenyamanan di Jalur Pedestrian Kudus City Walk Berdasarkan Persepsi Pejalan Kaki	86
4.3.1 Sirkulasi	86
4.3.2 Aksesibilitas	89
4.3.3 Gaya Alam dan Iklim	91
4.3.4 Keamanan.....	91
4.3.5 Kebersihan	92
4.3.6 Bentuk Landscape/Keindahan.....	93
4.3.7 Kebisingan	94
4.3.8 Aroma/Bau-bauan	95
4.4 Temuan Studi: Tingkat Kenyamanan di Jalur Pedestrian Kudus City Walk.....	96
BAB 5 KESIMPULAN DAN REKOMENDASI.....	99
5.1 Kesimpulan	99
5.2 Keterbatasan penelitian	99
5.3 Rekomendasi	99
DAFTAR PUSTAKA.....	101
LAMPIRAN	104

DAFTAR TABEL

Tabel 1.1 Matriks Keaslian Penulisan	4
Tabel 1.2 Perbandingan Berdasarkan Tema Penelitian	7
Tabel 1.3 Perbandingan Berdasarkan Lokasi Penelitian.....	8
Tabel 1.4 Pernyataan yang Digunakan dalam Kuesioner	16
Tabel 1.5 Traffic Counting Pejalan Kaki (Pra Survei)	18
Tabel 1.6 Kebutuhan Data Penelitian.....	19
Tabel 1.7 Hasil Uji Validitas.....	22
Tabel 2.1 Kategori LOS pada Jalur Pedestrian.....	31
Tabel 2.2 Variabel, Indikator, dan Parameter	34
Tabel 3.1 Jumlah Penduduk Kawasan Perkotaan Kudus	38
Tabel 3.2 Fasilitas Pendukung Jalur Pedestrian Kudus City Walk	48
Tabel 4.1 Hasil Analisis LOS Jalur Pedestrian Kudus City Walk	65
Tabel 4.2 Tingkat Pelayanan Segmen A	66
Tabel 4.3 Tingkat Pelayanan Segmen B.....	70
Tabel 4.4 Tingkat Pelayanan Segmen C.....	74
Tabel 4.5 Tingkat Pelayanan Segmen D	78
Tabel 4.6 Tingkat Kenyamanan Berdasarkan Sirkulasi (Maksud Perjalanan)	87
Tabel 4.7 Tingkat Kenyamanan Berdasarkan Sirkulasi (LOS).....	88
Tabel 4.8 Tingkat Kenyamanan Berdasarkan Sirkulasi (Alur Perjalanan)	88
Tabel 4.9 Tingkat Kenyamanan Berdasarkan Aksesibilitas (Permukaan dan Tekstur)	89
Tabel 4.10 Tingkat Kenyamanan Berdasarkan Aksesibilitas (Hambatan).....	90
Tabel 4.11 Tingkat Kenyamanan Berdasarkan Aksesibilitas (Lebar dan Bebas)	90
Tabel 4.12 Tingkat Kenyamanan Berdasarkan Gaya Alam dan Iklim.....	91
Tabel 4.13 Tingkat Kenyamanan Berdasarkan Keamanan (Kendaraan Bermotor dan Tindak kejahatan).....	92
Tabel 4.14 Tingkat Kenyamanan Berdasarkan Kebersihan (Keberadaan Sampah)	93
Tabel 4.15 Tingkat Kenyamanan Berdasarkan Bentuk Landscape/Keindahan	94
Tabel 4.16 Tingkat Kenyamanan Berdasarkan Kebisingan	94
Tabel 4.17 Tingkat Kenyamanan Berdasarkan Aroma/Bau-bauan.....	95
Tabel 4.18 Tingkat Kenyamanan Jalur Pedestrian	96
Tabel 4.19 Tingkat Kenyamanan di Jalur Pedestrian	97

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1.1 Peta Orientasi Lokasi Studi	10
Gambar 1.2 Peta Lokasi Studi Jalur Pedestrian Kudus City Walk	11
Gambar 1.3 Kerangka Pikir.....	12
Gambar 1.4 Diagram Penelitian Metode Kuantitatif Rasionalistik.....	13
Gambar 1.5 Kerangka Analisis Penelitian.....	21
Gambar 3.1 Peta Orientasi Lokasi Jalur Pedestrian.....	35
Gambar 3.2 Peta Lokasi Studi Jalur Pedestrian Kudus City Walk	36
Gambar 3.3 Suhu dan Kelembapan di Kabupaten Kudus Tahun 2020.....	37
Gambar 3.4 Proporsi Penggunaan Lahan di Desa Demaan	37
Gambar 3.5 Peta Penggunaan Lahan Kawasan Perkotaan Kudus	38
Gambar 3.6 Pertumbuhan Penduduk Kawasan Perkotaan Kudus.....	39
Gambar 3.7 Geometri Jalur Pedestrian Segmen A Pagi	40
Gambar 3.8 Geometri Jalur Pedestrian Segmen A Malam	41
Gambar 3.9 Geometri Jalur Pedestrian Segmen B Pagi dan Malam.....	42
Gambar 3.10 Geometri Jalur Pedestrian Segmen C Pagi.....	42
Gambar 3.11 Geometri Jalur Pedestrian Segmen C Malam	43
Gambar 3.12 Geometri Jalur Pedestrian Segmen D Pagi	43
Gambar 3.13 Geometri Jalur Pedestrian Segmen D Malam	44
Gambar 3.14 Geometri Jalur Pedestrian Segmen E Pagi.....	44
Gambar 3.15 Geometri Jalur Pedestrian Segmen E Malam.....	45
Gambar 3.16 Perbandingan Desain dengan Jalur Pedestrian yang Sudah Terbangun	46
Gambar 3.17 Fasilitas Utama Jalur Pedestrian	47
Gambar 3.18 Peta Aktivitas Sekitar Jalur Pedestrian	53
Gambar 3.19 Ilustrasi Penataan PKL di Jalur Pedestrian Kudus City Walk.....	55
Gambar 4.1 Fasilitas Utama Jalur Pedestrian	57
Gambar 4.2 Rambu dan Marka	58
Gambar 4.3 Lampu Penerangan	59
Gambar 4.4 Pelindung/Peneduh.....	60
Gambar 4.5 Landmark	61
Gambar 4.6 Utilitas	62
Gambar 4.7 Tempat Duduk.....	63
Gambar 4.8 Tempat Sampah.....	63
Gambar 4.9 Drainase.....	64
Gambar 4.10 Lokasi Segmen A	66
Gambar 4.11 Peta Perbandingan Tingkat Pelayanan pada Segmen A Hari Sabtu	67
Gambar 4.12 Peta Perbandingan Tingkat Pelayanan pada Segmen A Hari Minggu.....	68
Gambar 4.13 Peta Perbandingan Tingkat Pelayanan pada Segmen A Hari Senin	69
Gambar 4.14 Lokasi Segmen B.....	70
Gambar 4.15 Peta Perbandingan Tingkat Pelayanan pada Segmen B Hari Sabtu	71
Gambar 4.16 Peta Perbandingan Tingkat Pelayanan pada Segmen B Hari Minggu.....	72
Gambar 4.17 Peta Perbandingan Tingkat Pelayanan pada Segmen B Hari Senin	73
Gambar 4.18 Lokasi Segmen C.....	74
Gambar 4.19 Peta Perbandingan Tingkat Pelayanan pada Segmen C Hari Sabtu	75
Gambar 4.20 Peta Perbandingan Tingkat Pelayanan pada Segmen C Hari Minggu.....	76
Gambar 4.21 Peta Perbandingan Tingkat Pelayanan pada Segmen C Hari Senin	77
Gambar 4.22 Lokasi Segmen D	78
Gambar 4.23 Peta Perbandingan Tingkat Pelayanan pada Segmen D Hari Sabtu	79
Gambar 4.24 Peta Perbandingan Tingkat Pelayanan pada Segmen D Hari Minggu.....	80
Gambar 4.25 Peta Perbandingan Tingkat Pelayanan pada Segmen D Hari Senin	81

Gambar 4.26 Tingkat Pelayanan Segmen E	82
Gambar 4.27 Lokasi Segmen E	82
Gambar 4.28 Peta Perbandingan Tingkat Pelayanan pada Segmen E Hari Sabtu.....	83
Gambar 4.29 Peta Perbandingan Tingkat Pelayanan pada Segmen E Hari Minggu	84
Gambar 4.30 Peta Perbandingan Tingkat Pelayanan pada Segmen E Hari Senin.....	85
Gambar 4.31 Hasil Kuesioner Sirkulasi Berdasarkan Maksud Perjalanan	87
Gambar 4.32 Hasil Kuesioner Sirkulasi Berdasarkan LOS (Level of Service).....	87
Gambar 4.33 Hasil Kuesioner Sirkulasi Berdasarkan Alur Perjalanan	88
Gambar 4.34 Hasil Kuesioner Aksesibilitas Berdasarkan Permukaan dan Tekstur	89
Gambar 4.35 Hasil Kuesioner Aksesibilitas Berdasarkan Hambatan	89
Gambar 4.36 Hasil Kuesioner Aksesibilitas Berdasarkan Lebar dan Bebas	90
Gambar 4.37 Hasil Kuesioner Gaya Alam dan Iklim Berdasarkan Keberadaan Pohon dan Rasa Sejuk	91
Gambar 4.38 Hasil Kuesioner Keamanan Berdasarkan Kecelakaan dan Tindak Kejahatan	92
Gambar 4.39 Hasil Kuesioner Kebersihan Berdasarkan Keberadaan Sampah	92
Gambar 4.40 Hasil Kuesioner Bentuk Landscape/Keindahan Berdasarkan Kesan, Keteraturan, Keterpaduan, dan Batas Pembeda.....	93
Gambar 4.41 Hasil Kuesioner Kebisingan	94
Gambar 4.42 Hasil Kuesioner Berdasarkan Aroma/Bau-bauan	95



DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1 Lembar Asistensi	Error! Bookmark not defined.
Lampiran 2 Berita Acara Ujian Pembahasan	Error! Bookmark not defined.
Lampiran 3 Berita Acara Ujian Pendadaran	Error! Bookmark not defined.
Lampiran 4 Daftar Pernyataan/Kuesioner.....	Error! Bookmark not defined.
Lampiran 5 Lembar Observasi Fasilitas Jalur Pedestrian	108
Lampiran 6 Rekapitulasi Observasi Pejalan Kaki.....	110
Lampiran 7 Rekapitulasi Hasil Kuesioner	111
Lampiran 8 Hasil Cek Plagiasi.....	Error! Bookmark not defined.
Lampiran 9 Distribusi Nilai R Tabel.....	113



BAB 1

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Jalur pedestrian merupakan jalur yang dikhususkan bagi pejalan kaki. Adanya jalur pedestrian akan menjamin keselamatan bagi pejalan kaki. Selain itu, jalur pedestrian merupakan bentuk pemenuhan hak dari pemerintah kepada pejalan kaki yang berada di area kendaraan bermotor. Jalur pedestrian menurut Murtomo dan Aniaty (1991), juga memiliki berbagai fungsi seperti meningkatkan kegiatan ekonomi sekitar, sebagai tempat kegiatan sosial masyarakat, sebagai penurun polusi suara, serta membentuk lingkungan kota yang unik dan dinamis. Sehingga penyediaan jalur pedestrian merupakan suatu kewajiban bagi suatu kota. Penyediaan jalur pedestrian tidak hanya pembangunan yang seadanya tetapi juga perlu memperhatikan berbagai hal. Salah satu hal yang perlu diperhatikan adalah kenyamanan bagi penggunaannya yaitu pejalan kaki.

Kenyamanan memiliki definisi yaitu rasa yang timbul karena terpenuhinya kebutuhan dasar seseorang yang didasari ketentraman, kelegaan, dan transenden (Kolcaba, 1992). Sehingga rasa nyaman pengguna dalam jalur pedestrian akan tercapai jika kebutuhan dasarnya terpenuhi. Hal ini menjadikan perlu untuk memahami terlebih dahulu kebutuhan dasar dalam kenyamanan berjalan kaki pada jalur pedestrian seperti apa. Kenyamanan pada penyediaan jalur pedestrian menurut Utterman (1984), perlu memperhatikan faktor seperti sirkulasi, aksesibilitas, gaya alam dan iklim, keamanan, kebersihan, dan keindahan. Sedangkan menurut Rustam & Utomo (2003), faktor yang mempengaruhi rasa nyaman di jalur pedestrian meliputi sirkulasi, iklim atau kekuatan alam, bising, aroma atau bau, bentuk, keamanan, kebersihan, dan keindahan.

Kabupaten Kudus merupakan salah satu kabupaten di Provinsi Jawa Tengah yang memiliki peran sebagai pusat pertumbuhan atau hinterland bagi kabupaten di sekitarnya. Tidak heran jika terjadi perubahan dinamis pada berbagai aspek. Sehingga perlu adanya perhatian dalam penataan ruang kabupaten. Adanya penataan ruang dapat memfasilitasi segala kegiatan yang dilakukan masyarakatnya, sehingga penting adanya dukungan fasilitas sarana dan prasarana. Salah satu dukungan yang dapat diberikan adalah penyediaan jalur pedestrian.

Kabupaten Kudus pada akhir tahun 2020 sudah merampungkan pembangunan jalur pedestrian dengan nama “Kudus City Walk”, dimana nama tersebut juga mencerminkan

konsep yang digunakannya. Konsep city walk dipilih karena sesuai dengan karakteristik yang menghubungkan dua kawasan penting yaitu Menara Kudus dengan Alun-Alun Simpang 7 Kudus. Selain itu, aktivitas dominan di koridor Jalan Sunan Kudus adalah perdagangan dan jasa. Adanya penerapan konsep City Walk akan dapat mengembangkan aktivitas ekonomi dan penyediaan ruang terbuka bagi publik.

Pembangunan jalur pedestrian tidak selalu berjalan lancar dan memiliki beberapa kendala dalam pembangunannya. Kendala utama pembangunannya sendiri terkait bangunan sekitar jalur pedestrian yang menonjol (Azizah, 2020). Permasalahan ini juga muncul karena tidak adanya arahan pembangunan dari pemerintah yang pasti seperti Rencana Detail Tata Ruang (RDTR) ataupun Rencana Tata Bangunan dan Lingkungan (RTBL) yang spesifik. Hal inilah yang menyebabkan pembangunan jalur pedestrian perlu menyesuaikan bangunan di sekitarnya, sehingga pembangunan tidak sesuai dengan desain awal. Meskipun begitu pembangunan sudah dirampungkan dan difungsikan seperti rencana awal, dimana jalur pedestrian selain sebagai fasilitas bagi pejalan kaki juga sebagai tempat wisata kuliner.

Pemanfaatan dari jalur pedestrian juga dapat dikatakan belum optimal baik saat pagi hari maupun malam hari. Jalur pedestrian yang berada di depan toko, dengan karakteristik pertokoan yang tidak memiliki tempat parkir atau memiliki tempat parkir tetapi menjorok kedalam. Saat aktivitas pertokoan aktif di pagi hari kendaraan bermotor naik ke jalur pedestrian untuk parkir di depan toko. Padahal jalur pedestrian perlu memberikan rasa aman bagi pengguna dari kendaraan bermotor dan juga kendaraan yang parkir di jalur pedestrian menjadi hambatan bagi pejalan kaki berjalan. Permasalahan lainnya terkait pemanfaatan dari jalur pedestrian yaitu adanya fungsi yang beseberangan pada jalur. Saat malam hari jalur pedestrian digunakan untuk wisata kuliner oleh pedagang kaki lima (PKL). Tetapi letak dari PKL menutupi jalur pedestrian. Menjadikan pejalan kaki perlu melewati tiap tenda ataupun tempat makan, atau terburuknya pejalan kaki turun ke jalan.

Berdasarkan pemaparan masalah sebelumnya menjadikan ketertarikan sendiri untuk mengetahui terkait kenyamanan pejalan kaki di Jalur Pedestrian Kudus City Walk. Hal ini dikarenakan fungsi ganda dari jalur pedestrian dan pejalan kaki yang merupakan subjek utama pembangunan dari jalur pedestrian. Sehingga kenyamanan pengguna menjadi salah satu faktor penting dari adanya jalur pedestrian.

1.2 Rumusan Masalah

Jalur pedestrian merupakan fasilitas yang digunakan oleh pejalan kaki, sehingga pejalan kaki menjadi poin utama atas pembangunan dari jalur pedestrian. Berdasarkan hal tersebut perlu adanya perhatian atas kenyamanan pengguna jalur pedestrian. Kenyamanan akan didapatkan dengan adanya kondisi fisik jalur pedestrian maupun aktivitas yang ada di sekitar jalur pedestrian yang mendukung. Kenyataannya jalur pedestrian ini memiliki beberapa masalah saat pembangunan hingga penggunaannya saat ini yang lebih mengutamakan kegiatan perdagangan dan jasa di sekitarnya. Meskipun begitu adanya pedagang kaki lima memang sudah mendapat persetujuan dari pemerintah Kabupaten Kudus. Berdasarkan hal tersebut maka dirumuskan pertanyaan penelitian (*research question*) yaitu: **“Bagaimana tingkat kenyamanan di jalur pedestrian “Kudus City Walk?”**.

1.3 Tujuan dan Sasaran

1.3.1 Tujuan

Tujuan dari pembuatan laporan ini adalah untuk menganalisis tingkat kenyamanan di jalur pedestrian “Kudus City Walk”.

1.3.2 Sasaran

Sasaran digunakan untuk mencapai tujuan dari penelitian. Berikut sasaran yang dilakukan dalam penelitian:

- Mengidentifikasi fasilitas utama dan pendukung jalur pedestrian
- Mengidentifikasi tingkat pelayanan jalur pedestrian
- Mengidentifikasi tingkat kenyamanan pengguna
- Menemukan tingkat kenyamanan di jalur pedestrian “Kudus City Walk”

1.4 Manfaat Penelitian

Manfaat dari penelitian ini adalah mengetahui hal yang perlu diperbaiki guna meningkatkan kenyamanan di jalur pedestrian “Kudus City Walk”. Sebagaimana diketahui bahwa salah satu unsur yang perlu diperhatikan dalam pembangunan jalur pedestrian adalah rasa nyaman bagi penggunanya. Hal inilah yang nantinya menjadi masukan bagi pemerintah setempat untuk memperbaiki baik dari penyediaan fasilitas pedestrian maupun kebijakan terkait pengaturan di jalur pedestrian.

1.5 Keaslian Penelitian

Pada sub bab ini akan memberikan gambaran untuk posisi penelitian yang akan dilakukan dengan membandingkannya dengan penelitian terdahulu. Perbandingan ini didasarkan pada tema dan lokasi penelitian. Berikut tabel matriks keaslian penulisan.

Tabel 1.1 Matriks Keaslian Penulisan

Judul Penelitian	Tahun	Lokasi	Tujuan	Metode Penelitian	Karakteristik Jalur Pedestrian	Hasil Penelitian
Tema						
Studi Kenyamanan Pejalan Kaki Terhadap Pemanfaatan Jalan Pedestrian di Jalan Protokol Kota Semarang (Muslihun, 2013)	2013	Jalan Pahlawan, Kota Semarang	Mengetahui kenyamanan di jalur pedestrian berdasarkan persepsi dan preferensi pengguna	Deskriptif prosentase	Berada di sekitar kawasan pusat pemerintahan provinsi, perekonomian, dan pendidikan	Kenyamanan di Jalan Pahlawan Semarang cukup nyaman. Pejalan kaki memiliki persepsi dan preferensi penggunaan jalur pedestrian dikhususkan hanya untuk pejalan kaki. Selain itu juga, perlu adanya peneduh yang lebih baik karena suhu Kota Semarang kurang lebih 32oC
Kajian Aspek Kenyamanan Jalur Pedestrian Jl. Piere Tendean di Kota Manado (Kalionga et al., 2014)	2014	Jalan Piere Tendean, Kota Manado	Mengetahui tingkat kenyamanan pengguna di jalur pedestrian Jl. Piere Tendean	Deskriptif kuantitatif	Berada di kawasan perdagangan dan jasa tetapi tidak terdapat pedagang kaki lima pada pedestrian.	Tingkat kenyamanan dari aspek keamanan memiliki nilai tertinggi, karena jalur pedestrian dilengkapi dengan fasilitas lampu penerangan pada malam hari. Sedangkan tingkat kenyamanan dari aspek gaya alam dan iklim memiliki nilai terendah, karena jarak antar tanaman peneduh berjauhan dan massa daun kurang padat.
Pemenuhan Aspek Kenyamanan Jalur Pedestrian Pada Lingkungan Pusat Universitas Brawijaya Malang (Astuti et al., 2015)	2015	Universitas Brawijaya Malang	Mengkaji pemenuhan aspek kenyamanan primer pada jalur pedestrian di lingkungan kampus	Deskriptif Kualitatif	Berada di kawasan kampus dan bebas dari pedagang kaki lima	aspek kenyamanan yang terdiri dari rute langsung, keamanan jalur, dan kejelasan jalur di jalur pedestrian kampus Brawijaya Malang belum terpenuhi.

Judul Penelitian	Tahun	Lokasi	Tujuan	Metode Penelitian	Karakteristik Jalur Pedestrian	Hasil Penelitian
Tema						
Analisis Fungsi dan Kenyamanan Jalur Pedestrian Kawasan di Kota Pangkalan Bun (Sanjaya & Mudiyo, 2017)	2017	Kota Pangkalan Bun	Mengetahui penyebab jalur pedestrian tidak berfungsi dan faktor yang mempengaruhi kenyamanan dan keamanan pada jalur pedestrian	Regresi linear berganda	Berada di pusat kota dan difungsikan sebagai aktivitas rekreasi oleh masyarakat	Hasil penelitian didapatkan bahwa fungsi, mobilitas, fasilitas, aksesibilitas, keamanan, kebersihan, keindahan, secara simultan berpengaruh terhadap kinerja jalur pedestrian. dan secara parsial semua variabel berpengaruh, dengan variabel yang paling berpengaruh adalah fungsi pedestrian.
Kajian Tentang Jalur Pedestrian Berdasarkan Aspek Kenyamanan (Sirait et al., 2018)	2018	Jalan Putri Hijau perpotongan dengan Jalan Guru Patimus- Jalan Perintis Kemerdekaan Medan	Mengetahui tingkat kenyamanan di jalur pedestrian	Deskriptif Kualitatif	Berada di sekitar kawasan perhotelan dan kantor pemerintahan	jalur pedestrian terbagi menjadi 8 segmen, dimana segmen 1 terbagi menjadi 3 titik. Hasilnya menunjukkan terdapat 6 segmen yang memiliki tingkat cukup nyaman yaitu pada segmen 1A, 1B, 1C, 2, 5, 6, 7, dan 8. Sedangkan jalur dengan tingkat sangat nyaman terdapat pada segmen 3. Pada segmen 4 memiliki tingkat tidak nyaman.
Pengaruh Kondisi Jalur Pedestrian dan Street Furniture di Jalan Malioboro Terhadap Kenyamanan Ruang Publik (Saifuddin & Qomarun, 2020)	2020	Jalan Malioboro, Kota Yogyakarta	Mengetahui tingkat kegunaan atau pengaruh pedestrian dan keberadaan street furniture dengan kenyamanan ruang public melalui skala penilaian	Metode kualitatif dengan observasi dan kuantitatif untuk menilai persepsi pengguna	Berada di kawasan perdagangan dan jasa, juga terdapat pedagang kaki lima di sekitar jalur pedestrian	Hasil yang didapatkan adalah 81% responden menjawab jalan malioboro sudah memberikan rasa nyaman, baik dari kondisi jalur pedestrian maupun street furniture

Judul Penelitian	Tahun	Lokasi	Tujuan	Metode Penelitian	Karakteristik Jalur Pedestrian	Hasil Penelitian
Tema						
Evaluasi Tingkat Kenyamanan Pejalan Kaki Terhadap Fasilitas Pedestrian di Universitas Halu Oleo Kendari (Efendi et al., 2020)	2020	Universitas Halu Oleo Kendari	Mengetahui tingkat kenyamanan pejalan kaki terhadap fasilitas pedestrian di Universitas Halu Oleo Kendari	Deskriptif kuantitatif	Berada di kawasan kampus dan bebas dari pedagang kaki lima	Dari 10 faktor kenyamanan didapatkan hasil 7 faktor tergolong cukup nyaman dan 3 tidak nyaman. Ketujuh faktor tersebut adalah keamanan dari kendaraan bermotor, kebersihan lingkungan, iklim mikro (terik sinar matahari), bentuk dan kondisi geometri, keindahan pemandangan, aksesibilitas, sirkulasi pejalan kaki dan kendaraan bermotor. Sedangkan ketiga faktor dengan penilaian tidak nyaman meliputi fasilitas pelengkap, kebisingan, dan aroma bau.

Judul Penelitian	Tahun	Lokasi	Tujuan	Teknik Analisis	Karakteristik Jalur Pedestrian	Hasil Penelitian
Lokasi						
Kebijakan Mewujudkan Kota Kudus Sebagai City Walk (kota ramah terhadap pejalan kaki) (HADI, 2018)	2018	Jalan Sunan Kudus, Kabupaten Kudus	Mengkaji dan mengetahui potensi rencana pemerintah Kabupaten Kudus dalam mendukung pelaksanaan City Walk, serta mengetahui faktor pendukung dan penghambat pembangunan pedestrian Kudus City Walk serta solusinya.	Kualitatif dengan model interaktif data	Pedestrian berada pada jalan kolektor sekunder dengan aktivitas sekitar berupa perdagangan dan jasa	Terdapat hambatan dalam pembangunan yaitu sumber dana dan anggaran untuk mewujudkan Kota Kudus memiliki branding City Walk.

Sumber: Penulis, 2021

Berdasarkan tabel keaslian penelitian diatas, berikut kesimpulan kemiripan penelitian yang dilakukan dengan penelitian terdahulu berdasarkan tema dan lokasi penelitian. Kesamaan pada tema ditemui pada beberapa penelitian terdahulu. Perbedaan dengan penelitian terdahulu terdapat pada judul, lokasi, metode, dan karakteristik di sekitar jalur pedestrian. Berikut tabel perbandingan berdasarkan tema penelitian.

Tabel 1.2 Perbandingan Berdasarkan Tema Penelitian

Perbedaan	Muhammad Muslihun	Assa Faelassuffa
Judul	Studi Kenyamanan Pejalan Kaki Terhadap Pemanfaatan Jalan Pedestrian di Jalan Protokol Kota Semarang	Analisis Tingkat Kenyamanan di Jalur Pedestrian “Kudus City Walk” Kabupaten Kudus
Lokasi	Kota Semarang	Kabupaten Kudus
Metode	Deskriptif Prosentase	Deskriptif Kuantitatif
Karakteristik Jalur Pedestrian	Berada di sekitar kawasan pusat pemerintahan provinsi, perekonomian, dan pendidikan	Pedestrian berada pada jalan kolektor sekunder dengan aktivitas sekitar berupa perdagangan dan jasa
Teori Kenyamanan	Rustam dan Utomo (2003)	Utterman (1984) Rustam dan Utomo (2003)

KENYAMANAN JALUR PEDESTRIAN
1. Muhammad Muslihun (2013) 2. Kalionga et al (2014) 3. Astuti et al (2015) 4. Sanjaya et al (2017) 5. Sirait et al (2018) 6. Saifuddin dan Qomarun (2020) 7. Efendi et al (2020)

Sumber: Penulis, 2021

Terdapat persamaan antara penelitian terdahulu yang dilakukan oleh H. Noor Hadi dengan penelitian yang dilakukan sekarang. **Kedua penelitian menggunakan lokasi yang sama yaitu Jalur Pedestrian “Kudus City Walk” di Jalan Sunan Kudus.** Meskipun menggunakan lokasi yang sama terdapat perbedaan penelitian. Perbedaan tersebut pada judul, tujuan, dan metode yang digunakan. Berikut tabel penjelasannya. Sejauh ini hanya terdapat satu penelitian yang menggunakan lokasi yang sama.

Tabel 1.3 Perbandingan Berdasarkan Lokasi Penelitian

Perbedaan	H. Noor Hadi	Assa Faelassuffa
Judul	Kebijakan Mewujudkan Kota Kudus Sebagai City Walk (kota ramah terhadap pejalan kaki)	Analisis Tingkat Kenyamanan di Jalur Pedestrian “Kudus City Walk” Kabupaten Kudus
Tujuan	Mengkaji dan mengetahui potensi rencana pemerintah Kabupaten Kudus dalam mendukung pelaksanaan City Walk, serta mengetahui faktor pendukung dan penghambat pembangunan pedestrian Kudus City Walk serta solusinya.	Mengetahui seberapa besar tingkat kenyamanan di jalur pedestrian “Kudus City Walk”
Metode	Kualitatif dengan model interaktif data	Deskriptif Kuantitatif

Sumber: Peneliti, 2021

1.6 Ruang Lingkup

1.6.1 Ruang Lingkup Materi

Pada penelitian yang dilakukan memiliki ruang lingkup materi sebagai berikut:

(a) Identifikasi fasilitas pendukung jalur pedestrian menggunakan teori dari Iswanto (2006), Rubenstein (1992) dan pedoman perencanaan teknis fasilitas pejalan kaki Nomor: 02/SE/M/2018 (Umum & Rakyat, 2018), meliputi:

- Rambu dan marka
- Pengendali kecepatan
- Lapak tunggu
- Lampu penerangan
- Pagar pengaman
- Pelindung/peneduh
- Jam
- Ramp tepi jalan
- Utilitas
- Jalur hijau
- Tempat duduk
- Tempat sampah
- Halte
- Drainase
- Bolar
- Telepon umum

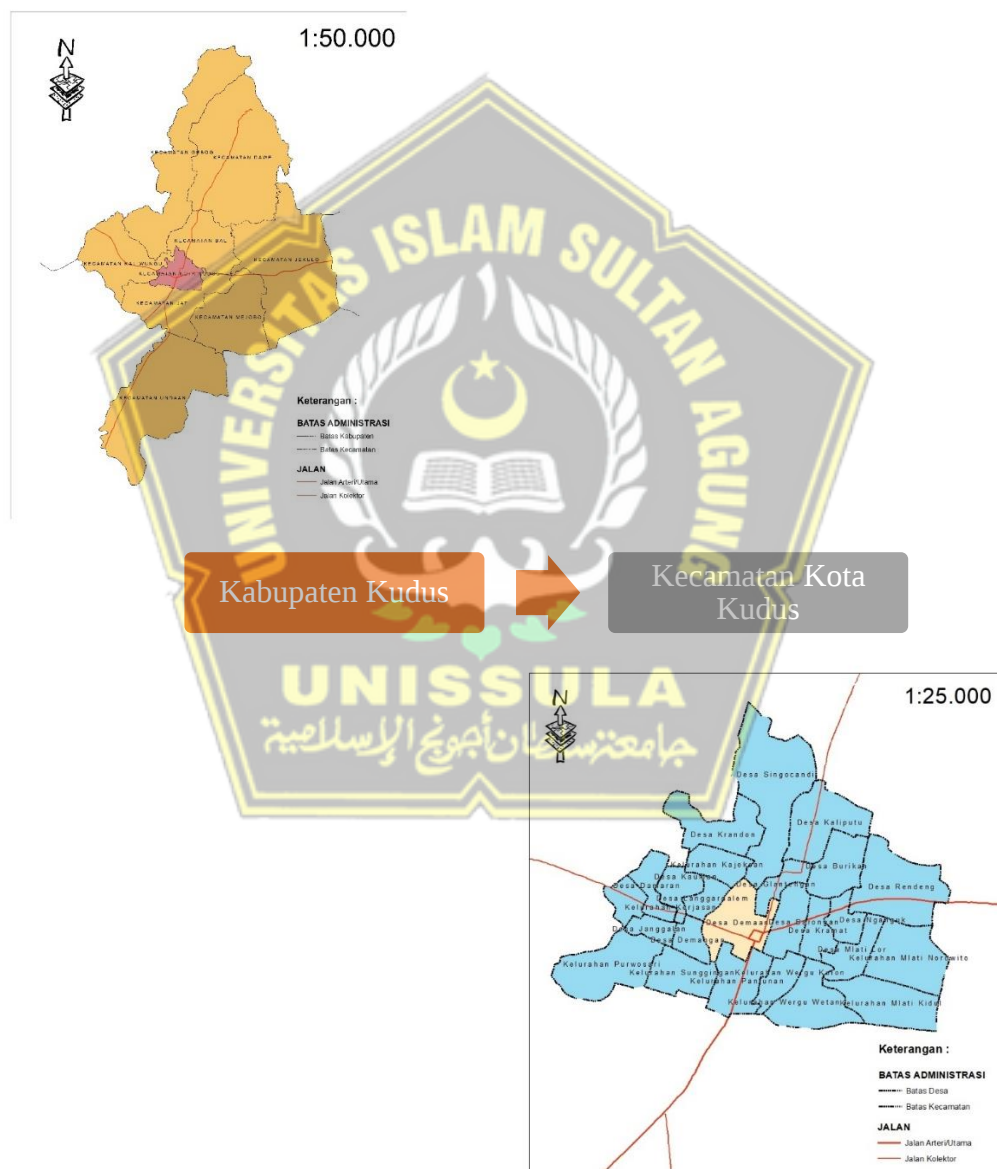
(b) Identifikasi tingkat pelayanan jalur pedestrian yang menggunakan perhitungan oleh U.S Transportation Research Board (2000), dimana terlebih dahulu mengetahui lebar efektif jalur pedestrian dan volume puncak pejalan kaki dalam waktu 15 menit.

(c) Identifikasi tingkat kenyamanan pengguna yang menggunakan unsur kenyamanan berdasarkan teori Utterman (1984), dan Rustam & Utomo (2003). Unsur kenyamanan pada jalur pedestrian meliputi:

- Sirkulasi pejalan kaki
- Aksesibilitas dalam menggunakan jalur pedestrian
- Gaya alam dan iklim mikro di jalur pedestrian
- Keamanan yang tersedia di sekitar pedestrian
- Kebersihan di sekitar jalur pedestrian
- Bentuk landscape/keindahan
- Kebisingan
- Aroma/bau-bauan

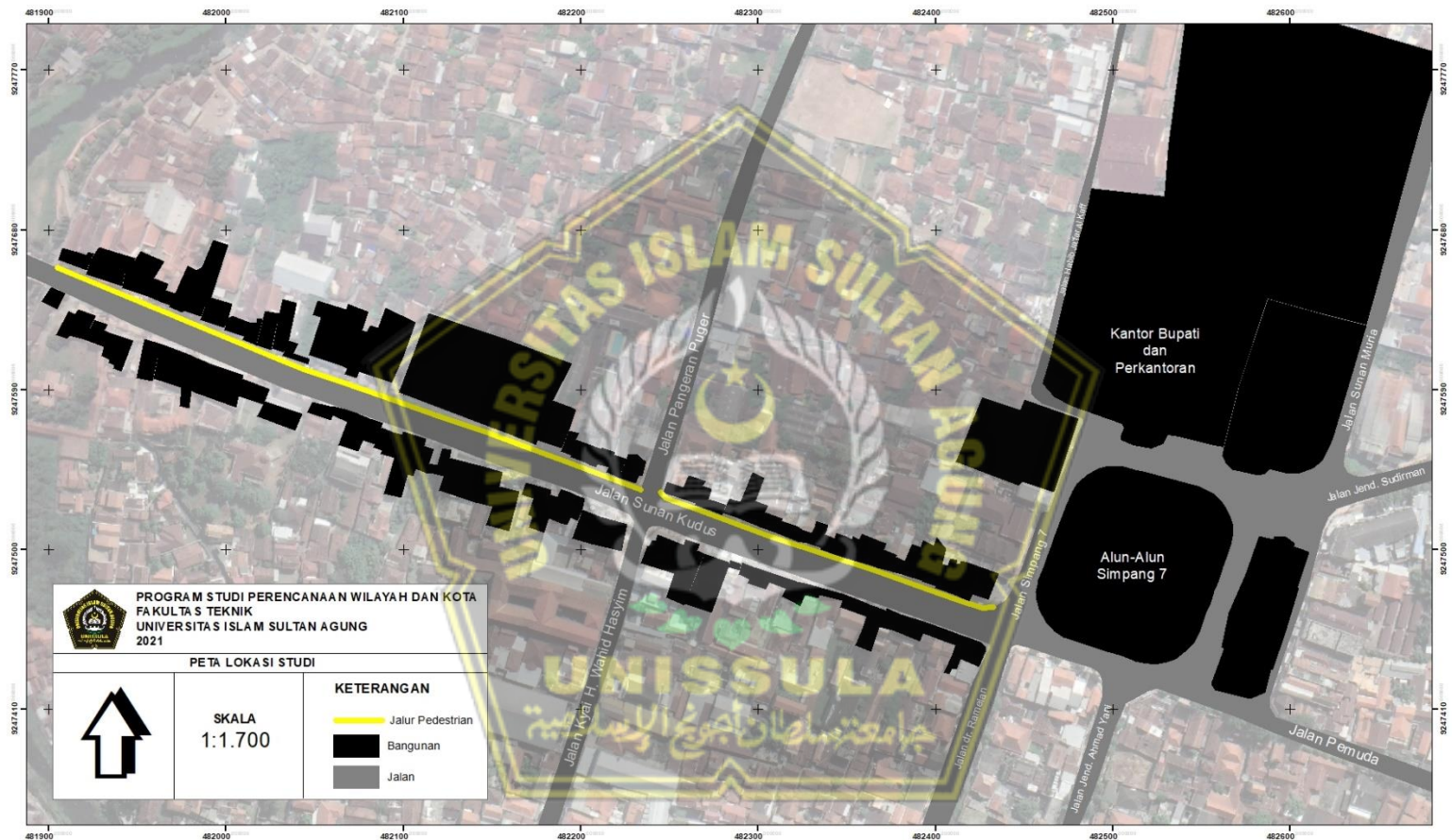
1.6.2 Ruang Lingkup Wilayah

Ruang lingkup wilayah pada penelitian ini berada di Kelurahan Demaan, Kecamatan Kota, Kabupaten Kudus. Jalur pedestrian “Kudus City Walk” berada di sisi utara dari Jalan Sunan Kudus. Memiliki titik awal di sebelah timur dari Sungai Kaligelis dan titik akhir dari jalur pedestrian di sebelah barat dari alun-alun Simpang Tujuh Kudus. Dimana Jalan Sunan Kudus termasuk jalan Provinsi atau kolektor sekunder. Jalur pedestrian ini memiliki lebar yaitu 1,5 – 4 meter.



Sumber: RTRW Kabupaten Kudus Tahun 2012-2032

Gambar 1.1 Peta Orientasi Lokasi Studi

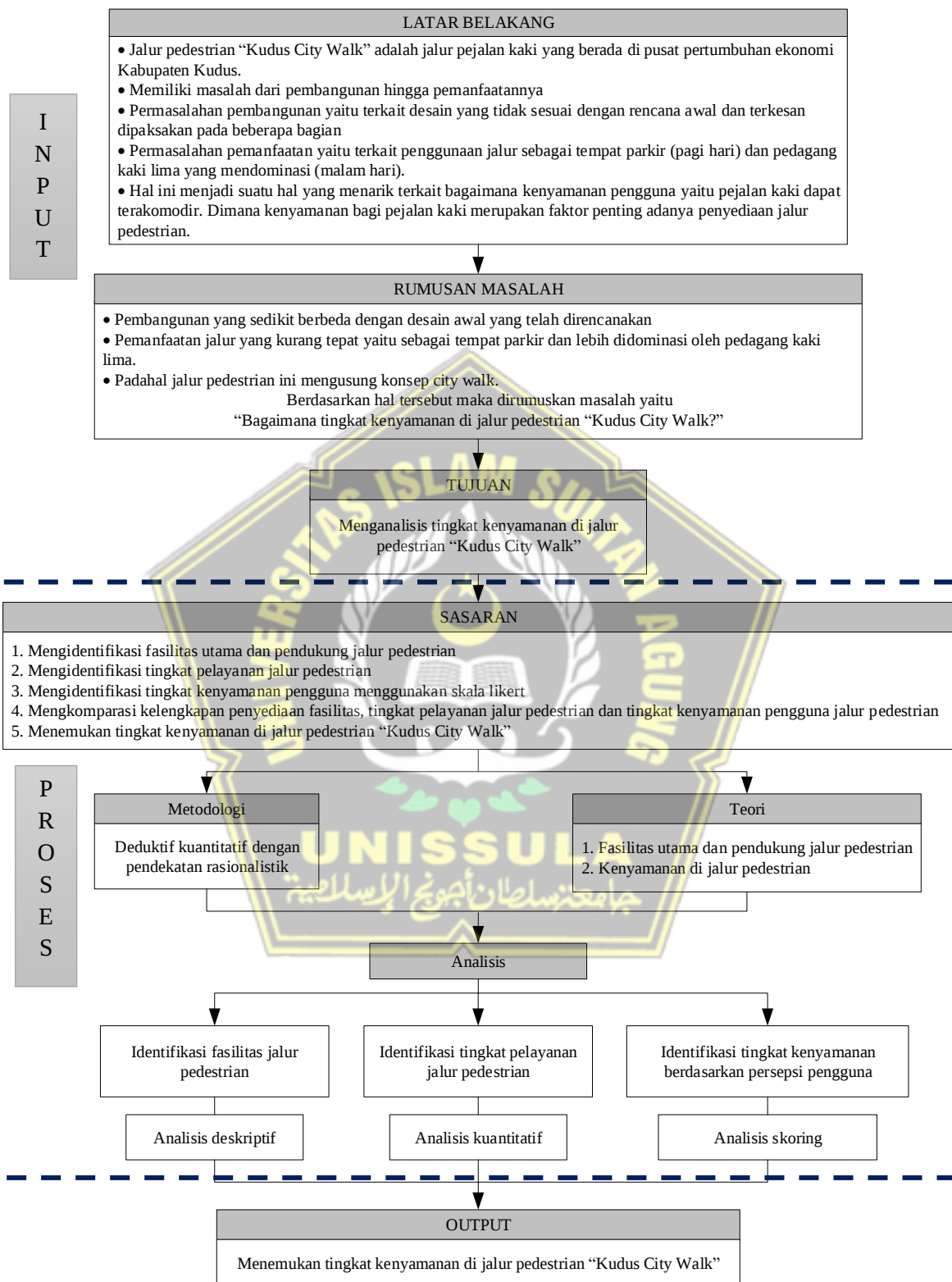


Sumber: Digitasi, 2021

Gambar 1.2 Peta Lokasi Studi Jalur Pedestrian Kudus City Walk

1.7 Kerangka Pikir

Kerangka pikir penelitian sebagai berikut:



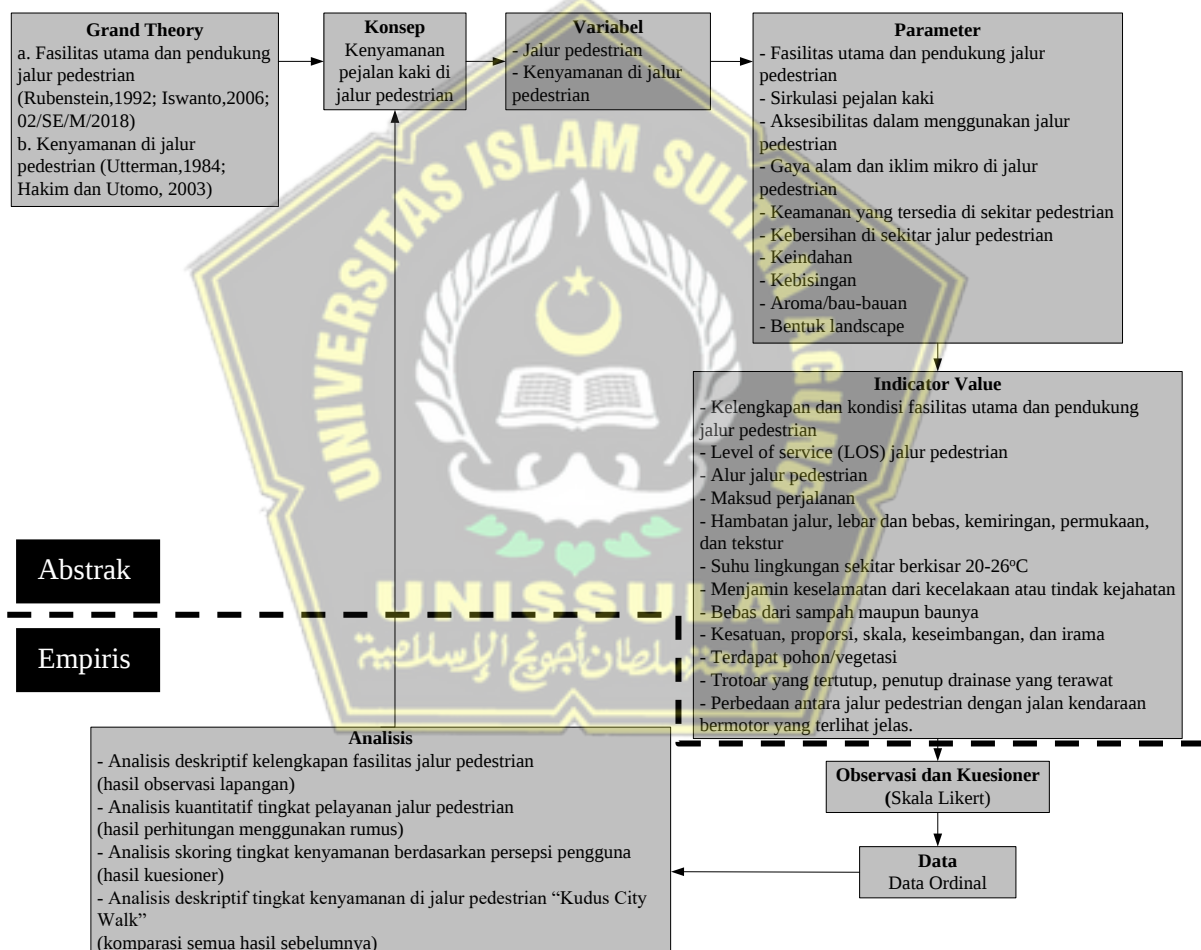
Sumber: Penulis, 2021

Gambar 1.3 Kerangka Pikir

1.8 Metodologi Penelitian

1.8.1 Pendekatan dan Metodologi Penelitian

Metode penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah pendekatan kuantitatif rasionalistik. Pendekatan ini digunakan karena sesuai dengan tujuan yang ingin dicapai yaitu mengetahui kenyamanan pejalan kaki di jalur pedestrian. Peneliti terdahulu yaitu Utterman (1984) dan Rustam & Utomo (2003) merumuskan beberapa hal yang menjadikan pejalan kaki nyaman menggunakan jalur pedestrian. Berdasarkan hal tersebut penelitian yang dilakukan ini menerapkannya pada studi kasus jalur pedestrian “Kudus City Walk” di Kabupaten Kudus. Berikut diagram penelitian dengan pendekatan kuantitatif rasionalistik yang digunakan.



Sumber: Penulis, 2021

Gambar 1.4 Diagram Penelitian Metode Kuantitatif Rasionalistik

1.8.2 Tahapan Penelitian

A. Tahap Persiapan

Tahap persiapan menjadi tahap awal suatu penelitian dilakukan. Pada tahap ini peneliti perlu mengetahui hal yang ingin dicari tahu, mengapa ingin mencari tahu, dan hasil apa yang nantinya akan diharapkan dari penelitian yang dilakukan. Berkaitan dengan hal tersebut maka perlu membuat Langkah-langkah yang meliputi perumusan masalah penelitian, penentuan lokasi studi, pengkajian literatur, penentuan pendekatan dan metode, serta menyusun teknis terkait pengumpulan data penelitian. Berikut penjabarannya:

1. Perumusan masalah penelitian

Perumusan masalah penelitian berkaitan dengan ketertarikan untuk mulai mempelajari tentang urban desain. Selain itu, juga didorong dari pengamatan oleh peneliti terhadap hasil pembangunan yang dilakukan oleh pemerintah Kabupaten Kudus. Dimana pembangunan sudah dilakukan berkali-kali guna menjadikan pusat Kabupaten Kudus juga menjadi pusat kegiatan ekonomi. Pembangunan yang dilakukan memang sangat berkiblat pada desain dari Malioboro, sedangkan karakteristik bangunan disekitarnya berbeda dengan Malioboro.

Meskipun begitu pembangunan yang telah rampung tersebut memang mulai menjadi pusat kegiatan ekonomi yang aktif baik pagi maupun malam hari. Pembangunan yang telah dirampungkan tersebut berupa pelebaran jalur pedestrian dengan penataan yang lebih menarik dengan menambahkan street furniture yang unik dan bagus. Adanya penataan kembali dan menjadikan jalur pedestrian tersebut sebagai tempat berjualan Pedagang Kaki Lima (PKL) kemudian menimbulkan konflik pemanfaatan. Dimana PKL mendominasi penggunaan ruang di jalur pedestrian. Hal inilah yang perlu dicermati terkait kebijakan yang ada tentang keberadaan PKL di jalur pedestrian dengan pengguna jalur pedestrian (pejalan kaki). Jalur pedestrian sendiri merupakan fasilitas yang diperuntukan khusus bagi pejalan kaki, sehingga segala aspek perlu diperhatikan dan salah satunya terkait kenyamanan dalam penggunaannya.

2. Penentuan lokasi studi

Lokasi studi yang menjadi penelitian berada di Kabupaten Kudus, lebih tepatnya berada pada Desa Demaan, Kecamatan Kota Kudus. Dimana menjadi pusat dari Kabupaten Kudus dan dalam RTRW Kabupaten Kudus menjadi pusat kegiatan

ekonomi dan Pusat Kegiatan Wilayah untuk daerah sekitar. Hal yang mendorong pengambilan lokasi studi tersebut berkaitan dengan perumusan masalah sebelumnya, dimana terdapat konflik pemanfaatan ruang pejalan kaki. Padahal jalur pedestrian memiliki fungsi utama sebagai ruang berjalan bagi pejalan kaki, dan dalam penyediaannya perlu memperhatikan unsur kenyamanan.

3. Pengkajian literatur

Pengkajian literatur digunakan untuk memperkaya pemahaman dan pengetahuan terkait kenyamanan di jalur pedestrian dan konsep pedestrian *city walk*. Pengkajian literatur dilakukan dengan mengumpulkan teori dasar dari kenyamanan di jalur pedestrian dan sintesa literatur untuk penelitian terdahulu yang sejenis. Sintesa literatur terdahulu menggunakan literatur yang berfokus baik pada tema yang sama maupun lokasinya. Adanya pengkajian literatur maka dapat menentukan parameter penelitian dan mengetahui perbedaan penelitian.

4. Penentuan pendekatan dan metode

Penentuan pendekatan dan metode didasarkan pada tujuan penelitian dimana mengetahui tingkat kenyamanan di jalur pedestrian, sehingga pendekatan dan metode yang digunakan dalam penelitian yaitu kuantitatif rasionalistik. Hal ini sesuai dengan tujuan/maksud penelitian yaitu untuk konfirmasi dan validasi terhadap teori kenyamanan di jalur pedestrian. Teori kenyamanan di jalur pedestrian menggunakan teori dari Utterman (1984) dan Rustam & Utomo (2003).

5. Menyusun teknis terkait pengumpulan data penelitian

Teknis yang disusun terkait pengumpulan data penelitian meliputi pembuatan tabel kebutuhan data, analisis yang akan digunakan dan bentuk penyajiannya, menentukan teknik sampling dan banyak sampel, menyusun form observasi dan form kuesioner, dan menentukan *timeline* penelitian.

B. Tahap Pengumpulan Data

Suatu penelitian dapat dilakukan dengan dukungan data yang valid. Sehingga perlu adanya pengumpulan data terlebih dahulu sebelum penelitian dilakukan. Pada penelitian ini dilakukan pengumpulan data yang bersumber pada data primer dari lapangan dengan pengamatan langsung. Selain itu, sumber data juga diperoleh pada pengguna jalur pedestrian. Hal ini bertujuan untuk mengetahui persepsi pengguna atas kenyamanan di jalur pedestrian, dimana pengguna jalur pedestrian merupakan subyek utama adanya pembangunan jalur pedestrian.

Metode pengumpulan data pada penelitian ini menggunakan observasi kondisi eksisting dan kuesioner. Berikut penjelasannya.

a. Observasi

Observasi dilakukan guna mengetahui kondisi fisik dari jalur pedestrian, khususnya pada fasilitas utama dan pendukung jalur pedestrian. Berdasarkan observasi ini akan diketahui apakah penyediaan fasilitas utama dan pendukung pada jalur pedestrian sudah memadai pengguna. Kemudian juga dilakukan *traffic counting* pejalan kaki untuk mengetahui tingkat pelayanan dari jalur pedestrian, dimana hal ini berkaitan dengan sirkulasi pada jalur pedestrian. Form observasi terlampir.

b. Kuesioner

Kuesioner dilakukan menggunakan skala likert. Hal ini bertujuan untuk mengetahui persepsi dari pengguna jalur atas kenyamanan. Sehingga dengan data tersebut didapatkan skala kenyamanan di jalur pedestrian apakah sudah nyaman atau belum. Berikut penilaian dan pernyataan yang digunakan dalam kuesioner. Form kuesioner terlampir.

SS	= Sangat Setuju	(Skor 5)
S	= Setuju	(Skor 4)
KS	= Kurang Setuju	(Skor 3)
TS	= Tidak Setuju	(Skor 2)
STS	= Sangat Tidak Setuju	(Skor 1)

Tabel 1.4 Pernyataan yang Digunakan dalam Kuesioner

Variabel	Indikator	Parameter	Pernyataan
Kenyamanan di Jalur Pedestrian	Sirkulasi	Level of Service (LOS) jalur pedestrian	Saya leluasa untuk bergerak saat berjalan di jalur pedestrian
		Alur perjalanan	Saya dapat berjalan ke arah alun-alun dengan mudah
			Saya dapat berjalan ke arah Sungai Kaligelis dengan mudah
		Maksud Perjalanan	Saya menggunakan jalur pedestrian untuk wisata kuliner malam
			Saya menggunakan jalur pedestrian untuk menikmati suasana kota malam hari
			Saya menggunakan jalur pedestrian untuk ke toko di dekat jalur pedestrian
	Aksesibilitas	Hambatan jalur	Perjalanan saya lancar meskipun terdapat bangku dan/atau lampu jalur

Variabel	Indikator	Parameter	Pernyataan
			Perjalanan saya lancar meskipun terdapat tenda pedagang kaki lima
		Lebar dan bebas	Saya memiliki jarak dengan pengguna lain saat berjalan
		Permukaan dan tekstur	Material permukaan dari jalur pedestrian memberikan rasa aman dari tergelincir
	Gaya alam dan iklim	Suhu 20-26°C	Saya merasa sejuk saat berjalan di jalur pedestrian
			Saya merasa pohon di jalur pedestrian rimbun
	Keamanan	Menjamin keselamatan dari kecelakaan atau tindak kejahatan	Saya merasa aman dari kendaraan bermotor yang lewat saat berjalan di jalur pedestrian
			Saya merasa aman dari tindak kejahatan saat berjalan di jalur pedestrian
	Kebersihan	Bebas dari sampah	Saya melihat jalur pedestrian tampak bersih dan bebas dari sampah
	Bentuk Landscape/Keindahan	Kesatuan, proporsi, skala, keseimbangan, dan irama.	Saya merasa jalur pedestrian memiliki kesan <i>old town</i> (kota tua)
			Saya melihat keteraturan penataan pada lampu, tempat sampah, dan sebagainya
			Saya melihat keterpaduan warna pada lampu, pot taman, lantai pedestrian, tempat sampah, dan bangku
		Perbedaan antara jalur pedestrian dengan jalan kendaraan bermotor yang terlihat jelas.	Saya dapat membedakan bagian mana yang masih dalam lingkup jalur pedestrian
	Kebisingan	Suara bising	Pendengaran saya terbebas dari suara bising kendaraan bermotor yang lewat
	Aroma/Bau-bauan	Trotoar yang tertutup, penutup drainase yang terawat, tempat sampah	Penciuman saya terbebas dari bau busuk baik yang berasal dari drainase/got maupun tempat sampah

Sumber: Penulis, 2021

c. Teknik Sampling

Teknik sampling yang digunakan pada penelitian ini adalah *Probability Sampling* dengan metodenya yaitu *Simple Random Sampling*, dimana pengambilan sampel dilakukan secara acak tanpa membedakan strata dari responden (Sugiyono, 2018). Responden yang digunakan adalah pejalan kaki yang menggunakan jalur pedestrian Kudus City Walk, minimal 1 kali dengan waktu kunjungan terakhir kali di bulan Agustus 2021. Perhitungan banyak sampel menggunakan tabel Isaac-Michael, dimana jumlah sampel diketahui melalui banyak populasi dan taraf kesalahan yang digunakan yaitu 10%.

Pada penelitian yang dilakukan jumlah populasi tidak diketahui secara pasti. Hal ini dikarenakan lokasi studi yang mikro dan berada pada kawasan yang penduduknya tidak menetap, sehingga dalam mengetahui jumlah populasi dilakukan kegiatan pra survei. Berikut hasil *traffic counting* pejalan kaki.

Tabel 1.5 Traffic Counting Pejalan Kaki (Pra Survei)

Hari	Jumlah Pejalan Kaki/jam (orang)
Weekday	153
Weekend	231
TOTAL	384

Sumber: Observasi

Berdasarkan hasil *traffic counting* pejalan kaki didapatkan jumlah populasi sebesar 384 orang, yang dibulatkan menjadi 380 orang. Berdasarkan pada tabel Isaac-Michael, pada jumlah populasi tersebut didapatkan jumlah sampel sebanyak 158 orang dengan taraf kesalahan sebesar 10%.

Tabel 1.6 Kebutuhan Data Penelitian

No	Tujuan	Analisis	Variabel	Kebutuhan Data	Jenis Data	Bentuk Data	Tahun	Sumber Data	Teknik Pengumpulan Data
1	Mengidentifikasi fasilitas jalur pedestrian	Deskriptif	Fasilitas utama dan pendukung	Kelengkapan dan kondisi elemen pendukung jalur pedestrian: - Rambu dan marka - Pengendali kecepatan - Lapak tunggu - Lampu penerangan - Pagar pengaman - Pelindung/peneduh - Jam - Ramp tepi jalan - Utilitas - Jalur hijau - Tempat duduk - Tempat sampah - Halte - Drainase - Bolar - Telepon umum	Primer	Gambar/foto	2021	Hasil observasi lapangan	Observasi
2	Mengidentifikasi tingkat pelayanan jalur pedestrian	Kuantitatif	Sirkulasi jalur pedestrian	- Geometri jalur pedestrian - Jumlah pejalan kaki per 15 menit - Waktu perjalanan - Alur perjalanan - Maksud perjalanan	Primer	Angka	2022	Hasil observasi lapangan	Observasi
3	Mengidentifikasi tingkat kenyamanan pengguna jalur pedestrian	Skoring	Kenyamanan berdasarkan persepsi pengguna	- Sirkulasi pejalan kaki - Aksesibilitas - Gaya alam dan iklim mikro - keamanan - Kebersihan - Keindahan - Kebisingan - Aroma/bau-bauan - Bentuk landscape	Primer	Narasi	2022	Pengguna jalur pedestrian	Kuesioner

Sumber: Penulis, 2021

C. Tahap Analisis Data

Metode analisis yang digunakan dalam penelitian ini terdiri dari 3, yaitu analisis deskriptif, analisis kuantitatif, dan analisis skoring. Data diperoleh dari survei lapangan kondisi eksisting fasilitas utama dan pendukung jalur pedestrian, *traffic counting* pejalan kaki dan penyebaran kuesioner kepada pengguna jalur pedestrian dengan skala likert. Analisis deskriptif digunakan untuk mendeskripsikan kelengkapan dari fasilitas utama dan pendukung jalur pedestrian, apakah jalur pedestrian sudah dapat memadai kebutuhan pengguna. Selain itu, juga digunakan untuk mendeskripsikan bagaimana tingkat pelayanan dari jalur pedestrian.

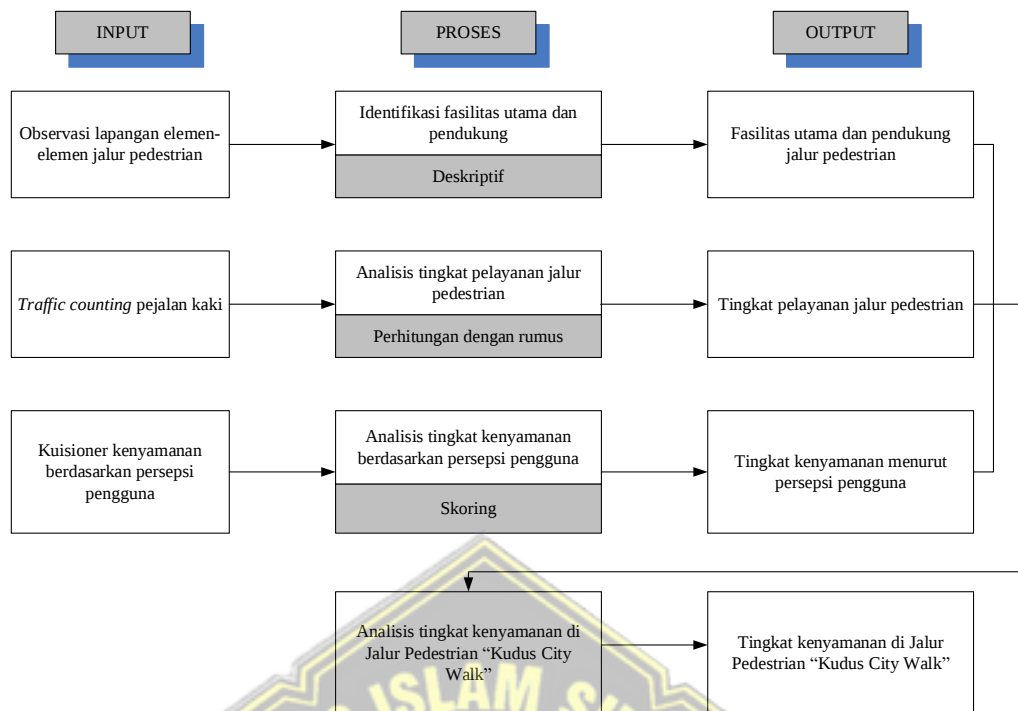
Analisis skoring digunakan untuk menjelaskan tingkat kenyamanan berdasarkan persepsi pengguna jalur pedestrian. Skor ideal untuk pengklasifikasian ditentukan dengan membagi skor minimal dengan skor maksimal kemudian dikalikan 100 persen. Setelahnya mencari rentang persentase dan kemudian menentukan interval kelas persentase (Muslihun, 2013). Berikut perhitungannya.

- Skor maksimal = skor tertinggi x jumlah soal x jumlah responden
 $= 5 \times 30 \times 158$
 $= 23.700$
- Skor minimal = skor terendah x jumlah soal x jumlah responden
 $= 1 \times 30 \times 158$
 $= 4.740$
- Persentase maksimal = 100%
- Persentase minimal = $\frac{\text{skor minimal}}{\text{skor maksimal}} \times 100\%$
 $= \frac{4.740}{23.700} \times 100\% = 20\%$
- Rentang persentase = persentase maksimal – persentase minimal
 $= 100\% - 20\% = 80\%$
- Interval kelas = $\frac{\text{rentang persentase}}{\text{kriteria}} \times 100\%$
 $= \frac{80\%}{5} \times 100\% = 16\%$

Sehingga didapatkan pengklasifikasian tingkat kenyamanan berdasarkan persepsi pengguna sebagai berikut:

20% - 36%	= Sangat Tidak Nyaman	(STN)
37% - 52%	= Tidak Nyaman	(TN)
53% - 68%	= Cukup Nyaman	(CN)
69% - 84%	= Nyaman	(N)
85% - 100%	= Sangat Nyaman	(SN)

Setelah memperoleh hasil dari pengolahan data survei lapangan dan hasil kuesioner akan dikomparasi sehingga mendapatkan gambaran terkait kenyamanan di jalur pedestrian Kudus City Walk. Berikut kerangka analisis penelitian.



Sumber: Penulis, 2021

Gambar 1.5 Kerangka Analisis Penelitian

D. Tahap Pemeriksaan Keabsahan Data

Tahap pemeriksaan keabsahan data meliputi uji validitas dan uji realibilitas data. Pemeriksaan keabsahan data dilakukan pada data hasil dari kuesioner pada pengguna jalur pedestrian. Berikut penjelasannya.

▪ Uji Validitas

Validitas merupakan tahap dimana seseorang perlu melakukan pengecekan pada instrument yang digunakan. Apakah instrumen tersebut dapat menjawab pengukuran yang ditetapkan melalui kriteria (Budiastuti & Bandur, 2018). Menurut (Golafshani, 2003), validitas untuk penelitian kuantitatif berfokus pada nalar, bukti, fakta, kebenaran, objektivitas, deduksi, dan data numerik. Pada penelitian yang dilakukan jenis validitas yang diterapkan adalah validitas isi. Metode yang digunakan untuk menguji adalah Person Correlation, dengan alat bantu yaitu aplikasi SPSS (Statistical Package for the Social Sciences). Uji validitas menggunakan responden sebagai uji coba sebanyak 40 orang. Hal ini dikarenakan dalam validitas isi mewajibkan jumlah responden uji coba minimal 20% dari jumlah sampel responden kuesioner. Pada penelitian

dipilih 25% dari jumlah sampel responden kuesioner. Berikut rumus Produk Momen Pearson (Pearson Correlation):

$$r_{xy} = \frac{N \sum XY - \sum X \sum Y}{\sqrt{N \sum X^2 - (\sum X)^2} \sqrt{N \sum Y^2 - (\sum Y)^2}}$$

Keterangan :

r_{xy} = koefisien korelasi

x = skor item

y = skor total

N = banyak responden

Hasil dari uji validitas menggunakan SPSS tersebut kemudian dibandingkan dengan nilai R tabel. Suatu data dapat dikatakan valid jika nilai $r_{hitung} \geq r_{tabel}$. Nilai r tabel diketahui melalui distribusi nilai r tabel dengan signifikansi 5% yaitu sebesar 0,312 (r tabel terlampir). Berikut hasil uji validitas menggunakan alat bantu SPSS.

Tabel 1.7 Hasil Uji Validitas

KODE PERNYATAAN	R hitung	R tabel	Hasil
P1	0,031	0,312	Valid
P2	0,000	0,312	Valid
P3	0,000	0,312	Valid
P4	0,005	0,312	Valid
P5	0,014	0,312	Valid
P6	0,001	0,312	Valid
P7	0,000	0,312	Valid
P8	0,001	0,312	Valid
P9	0,021	0,312	Valid
P10	0,000	0,312	Valid
P11	0,000	0,312	Valid
P12	0,000	0,312	Valid
P13	0,003	0,312	Valid
P14	0,000	0,312	Valid
P15	0,000	0,312	Valid
P16	0,000	0,312	Valid
P17	0,000	0,312	Valid
P18	0,001	0,312	Valid
P19	0,008	0,312	Valid
P20	0,010	0,312	Valid
P21	0,000	0,312	Valid
P22	0,000	0,312	Valid
P23	0,003	0,312	Valid

KODE PERNYATAAN	R hitung	R tabel	Hasil
P24	0,000	0,312	Valid
P25	0,004	0,312	Valid
P26	0,000	0,312	Valid
P27	0,000	0,312	Valid
P28	0,001	0,312	Valid
P29	0,008	0,312	Valid
P30	0,010	0,312	Valid

Sumber: Peneliti, 2022

▪ Uji Realibilitas

Realibilitas merupakan pengujian pada ketepatan skala pengukuran instrument, dimana hal ini melihat pada keajegan hasil skor pada tiap item dari kuesioner (Budiastuti & Bandur, 2018). Realibilitas pada hasil penelitian dilihat dari konsistensi hasil yang menggunakan metode apapun dan dalam tempat dan waktu berbeda. Uji realibilitas yang digunakan dalam penelitian adalah tes konsistensi internal Alpha's Cronbach, dengan bantuan alat SPSS. Berikut rumus Alpha's Cronbach:

$$\alpha = \left[\frac{k}{k-1} \right] \left[1 - \frac{\sum \sigma_i^2}{\sum \sigma_t^2} \right]$$

Keterangan:

α = realibilitas

k = banyak item pernyataan

$\sum \sigma_i^2$ = jumlah varian butir

σ_t^2 = varian total

Suatu instrument dapat dikatakan konsisten atau tidaknya jika memiliki nilai sebagai berikut:

- 0 = Tidak memiliki konsisten
- >0,70 = Konsistensi dapat diterima
- >0,80 = Konsistensi baik
- 0,90 = Konsistensi sangat baik
- 1 = Konsistensi sempurna

Berikut hasil realibilitas Alpha's Cronbach menggunakan alat bantu SPSS:

Reliability Statistics	
Cronbach's Alpha	N of Items
.920	30

Sumber: Analisis, 2022

Berdasarkan hasil analisis didapatkan hasil uji realibilitas sebesar 0,913. Hasil tersebut tergolong dalam nilai relibilitas lebih dari 0,90, menunjukkan bahwa hasil uji relibilitas memiliki konsistensi sangat baik. Sehingga dapat dikatakan pertanyaan kuesioner yang akan digunakan untuk menilai tingkat kenyamanan di jalur pedestrian Kudus City Walk reliabel atau dapat dipercaya.

1.8.3 Penulisan Hasil Penelitian

Penulisan hasil penelitian merupakan tahap akhir yang dilakukan. Penulisan hasil penelitian dilakukan setelah semua data sudah didapatkan dan dianalisis hingga mengeluarkan output yang menjawab tujuan dan sasaran dari penelitian. Penulisan hasil penelitian perlu memperhatikan kaidah penulisan suatu laporan sehingga penulisan akan lebih sistematis, runtut, dan informatif.

1.9 Sistematika Pembahasan

Sistematika penulisan laporan ini adalah sebagai berikut:

BAB I PENDAHULUAN

Bab ini berisi terkait latar belakang dari penelitian yang dilakukan. Disertai dengan tujuan, sasaran, ruang lingkup wilayah dan materi, keaslian penelitian, metodologi penelitian, kerangka pikir, dan sistematika penulisan laporan dari penelitian.

BAB II KAJIAN TEORI TENTANG PEDESTRIAN

Bab ini berisi terkait literatur pedestrian yang meliputi kegiatan berjalan kaki dan alasan seseorang memilih berjalan kaki, fasilitas dari jalur pedestrian baik utama maupun pendukung, kenyamanan pejalan kaki dalam menggunakan jalur pedestrian, serta terkait konsep *city walk*.

BAB III GAMBARAN UMUM JALUR PEDESTRIAN KUDUS CITY WALK

Bab ini berisi terkait gambaran wilayah studi yaitu karakteristik wilayah perkotaan kudus, geometri jalur pedestrian, gambaran fasilitas utama dan pendukung dari jalur pedestrian, dan aktivitas sekitar dari jalur pedestrian.

BAB IV PEMBAHASAN

Bab ini berisi pembahasan pada hasil analisis yang dilakukan terkait penyediaan fasilitas utama dan pendukung, tingkat pelayanan, dan tingkat kenyamanan pengguna jalur pedestrian.

BAB V KESIMPULAN DAN REKOMENDASI

Bab ini berisi kesimpulan terkait hasil yang didapatkan dari penelitian dan rekomendasi yang dapat diberikan terkait temuan yang didapatkan dalam penelitian.



BAB 2

KAJIAN TEORI

2.1 Kegiatan Berjalan Kaki

Kegiatan berjalan kaki terbagi menjadi 2 kategori yaitu berjalan kaki statis dan berjalan kaki dinamis. Berjalan kaki statis yaitu para pejalan kaki yang hanya berdiri, duduk, berjongkok, ataupun bersandar, sedangkan berjalan kaki dinamis yaitu para pejalan kaki yang berjalan ataupun berlari (Rapoport, 1983). Beberapa ahli seperti Giovany (1977), mengatakan bahwa kegiatan berjalan kaki merupakan bentuk interaksi internal dalam kota. Kemudian menurut Fruin (1971), kegiatan berjalan kaki termasuk kegiatan sangat sederhana dalam berpindah/bertransportasi. Kegiatan berjalan kaki yang cenderung memiliki kecepatan yang rendah menjadikan seseorang dapat memperhatikan lingkungan di sekitarnya (Rapoport, 1990). Dilakukannya kegiatan berjalan kaki akan meningkatkan interaksi dan komunikasi di dalam suatu kota (Spreiregen, 1981).

Terdapat beberapa alasan seseorang untuk mau berjalan kaki menurut Utterman (1984), yaitu:

- a. Waktu
Saat seseorang berjalan cenderung dipengaruhi oleh waktu. Seperti ketika berjalan sebagai bentuk rekreasi, seseorang tanpa disadari akan berjalan jauh.
- b. Kenyamanan
Kenyamanan saat berjalan kaki dipengaruhi oleh iklim dan aktivitas sekitar pedestrian. Saat iklim terlalu panas seseorang cenderung tidak akan berjalan di jalur pedestrian.
- c. Keberadaan kendaraan bermotor
Keberadaan kendaraan bermotor di sekitar pedestrian dapat mempengaruhi, hal ini terkait rasa aman pada pejalan kaki.
- d. Pola tata guna lahan
Pada penggunaan lahan dengan tipe campuran menjadikan perjalanan lebih nyaman ditempuh dengan berjalan kaki. Hal ini dikarenakan perjalanan lebih cepat dibandingkan dengan menggunakan kendaraan bermotor.

2.2 Jalur Pedestrian

Jalur pedestrian merupakan suatu wadah untuk memfasilitasi pejalan kaki beraktivitas dan sebagai bentuk pelayanan publik dari pemerintah dengan prinsip memberikan kelancaran, keamanan, dan kenyamanan bagi penggunaanya (Iswanto, 2006). Jalur pedestrian sendiri juga dapat dimanfaatkan untuk kegiatan sosial yang rekreatif.

1) Macam-Macam Jalur Pedestrian

Macam-macam jalur pedestrian menurut Iswanto (2006), berdasarkan posisi dan kategori kegiatan di sekitarnya, jalur pedestrian terbagi menjadi dua, yaitu:

1. Jalur pedestrian terlindung

Pada jenis jalur pedestrian ini terbagi menjadi dua lagi, yaitu terlindung di dalam bangunan dan di luar bangunan. Contoh jalur pedestrian terlindung di dalam bangunan yaitu ramps, koridor, tangga, hall, dan lain-lain. Sedangkan untuk terlindung di luar bangunan contohnya seperti *arcade*, selasar, *gallery*, dan *shopping mall*.

2. Jalur pedestrian tidak terlindung

Macam-macam jalur pedestrian yang termasuk jalur pedestrian tidak terlindung seperti jalan setapak, *pedestrian mall*, *plaza*, trotoar, dan *zebra cross*.

2) Fasilitas Jalur Pedestrian

Fasilitas jalur pedestrian bagi pejalan kaki menurut Iswanto (2006), Rubenstein (1992), dan Umum & Rakyat (2018) terbagi menjadi dua, yaitu:

1. Fasilitas utama

Fasilitas utama pada jalur pedestrian adalah jalur pedestrian (trotoar) dan penyeberangan berupa penyeberangan sebidang dan tidak sebidang. Trotoar disediakan pada jalan dengan daerah manfaat jalan lebih dari 8 meter. Contoh penyeberangan sebidang seperti *zebra cross* dan pelikan, sedangkan untuk penyeberangan tidak sebidang seperti jembatan dan terowongan penyeberangan.

2. Fasilitas pendukung

Fasilitas pendukung pada jalur pedestrian berupa:

a. Rambu dan marka

Peletakan rambu dan marka harus memperhitungkan keselamatan lalu lintas. Pada rambu untuk jalur pedestrian akan menggunakan rambu yang berhubungan dengan pejalan kaki yang mengacu pada Peraturan Menteri

Perhubungan No 13 Tahun 2014 Tentang Rambu Lalu Lintas. Dimana rambu tersebut meliputi rambu larangan, rambu peringatan, rambu perintah, dan rambu petunjuk.

Marka untuk jalur pedestrian berupa zebra cross dan dua garis utuh melintang. Marka zebra cross difungsikan untuk jalur menyeberang. Memiliki ukuran panjang minimal 2,5 m dengan lebar 20 cm. jarak antar garis sebesar 30 cm. Sedangkan untuk marka dua garis utuh melintang difungsikan sebagai isyarat untuk menyeberang. Memiliki ukuran garis melintang minimal 2,5 m dan lebar garis melintang 0,3 m.

b. Pengendali kecepatan

Pengendali kecepatan digunakan untuk memberikan keamanan dengan mengatur agar kendaraan menurunkan kecepatan. Pengendali kecepatan umumnya menggunakan jendulan. Adanya jendulan akan memberi paksaan untuk kendaraan menurunkan kecepatan. Ketentuan ukuran untuk jendulan yaitu panjang 370-400 cm dan tinggi maksimal 10 cm.

c. Lapak tunggu, tempat tunggu menyeberang pejalan kaki

Lapak tunggu dibuat untuk jalur yang memiliki volume lalu lintas cukup besar. Selain itu, lapak tunggu minimal memiliki lebar 1,2 meter.

d. Lampu penerangan

Lampu penerangan digunakan sebagai pencahayaan untuk kegiatan malam hari. Lampu penerangan memiliki tinggi maksimal 4 meter dan diletakkan dengan jarak 10 meter. Bahan yang digunakan seperti metal dan beton cetak.

e. Pagar pengaman

Pagar pengaman difungsikan untuk titik yang berbahaya. Pagar pengaman dibuat jika volume pejalan kaki satu sisi jalan sudah >450 orang/jam/lebar, volume kendaraan >500 kendaraan/jam, kecepatan kendaraan >40km/jam, dan pejalan kaki tidak menggunakan fasilitas penyeberangan.

f. Pelindung/peneduh

Pelindung atau peneduh pada jalur pedestrian dapat berupa pohon, atap, dan sebagainya

g. Jalur hijau

Menggunakan jenis tanaman peneduh dengan lebar jalur 150 cm.

h. Tempat duduk

Peletakan untuk tempat duduk tidak boleh mengganggu pergerakan. Berbahan baku seperti metal atau beton cetak. Diletakkan tiap 10 meter dengan lebar bangku 40-50 cm dan panjang 150 cm.

i. Tempat sampah

Tempat sampah pada jalur pedestrian difungsikan sebagai penampung sampah pejalan kaki. Berbahan baku seperti metal atau beton cetak dan diletakkan dengan jarak 20 meter.

j. Halte/tempat pemberhentian bus

Terletak setiap radius 300 meter atau pada lokasi yang potensial yang dibangun sesuai dengan kebutuhan.

k. Drainase

Letak drainase berdampingan atau dibawah dari jalur pedestrian. Memiliki lebar minimal 50 cm dengan tinggi 50 cm.

l. Bolar

Bolar difungsikan sebagai pembatas agar kendaraan bermotor tidak masuk ke jalur pedestrian. Memiliki ketentuan peletakan 30 cm dari kerb, dengan diameter 30 cm dan tinggi 0,6-1,2 meter. Jarak antar bolar tidak lebih dari 1,4 meter.

m. Telepon umum

Disediakan sebagai bentuk pemfasilitasan bagi pejalan kaki untuk bertelekomunikasi. Peletakan dari telepon umum berada di tepi atau tengah dari jalur pedestrian dengan lebar 1 meter, dan perlu terlindung dari cuaca.

n. Ramp tepi jalan

Digunakan untuk membantu pengguna disabilitas. Sehingga permukaan pada ramp tidak boleh licin.

o. Jam

Digunakan sebagai penunjuk waktu. Pada peletakannya perlu diperhatikan karena jam dapat menjadi fokus atau landmark dari pedestrian.

p. Utilitas

Utilitas yang dimaksud seperti boks kabel telepon maupun listrik, penutup gorong-gorong, hidran, dan sebagainya.

2.3 Aspek Kenyamanan Pada Jalur Pedestrian

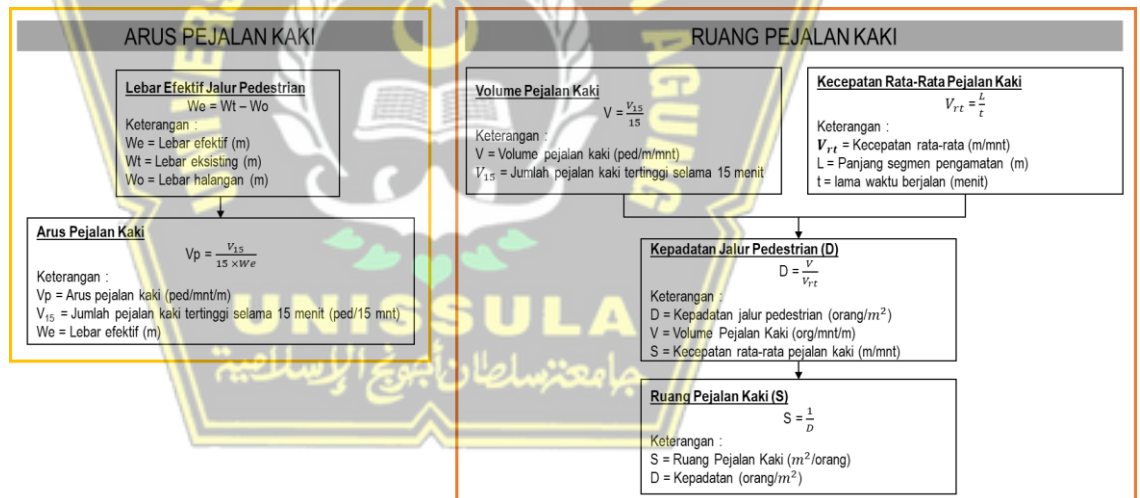
Kenyamanan merupakan rasa yang timbul karena kebutuhan dasar yang terpenuhi yang didasari oleh ketentraman, kelegaan, dan transenden (Kolcaba, 1992). Adanya rasa nyaman dari pengguna jalur pedestrian merupakan suatu bentuk reaksi terhadap kondisi lingkungan kota (Mauliani et al., 2015). Selain itu, Menurut *Transportation research Board* dalam Tanan & Sailendra (2011), rasa nyaman menjadi salah satu alasan bagi seseorang memilih berjalan kaki.

Unsur kenyamanan pada jalur pedestrian menurut Utterman (1984) meliputi:

- Sirkulasi, berkaitan dengan geometri jalur, waktu perjalanan, volume pejalan kaki, alur jalur pedestrian, dan maksud perjalanan;

Level of Service (LOS) Jalur Pedestrian

Tingkat pelayanan pada jalur pedestrian dilihat dari ruang dan laju arus pejalan kaki. Dalam perhitungannya memerlukan data seperti jumlah pejalan kaki selama 15 menit tertinggi, lebar efektif dan lama waktu berjalan dari pangkal ke ujung segmen. Berikut rumus perhitungan ruang dan laju arus pejalan kaki.



Berdasarkan arus dan ruang pejalan kaki tersebut, maka dikategorikan tingkat pelayanan jalur pedestrian menjadi 6 kategori, yaitu:

Tabel 2.1 Kategori LOS pada Jalur Pedestrian

LOS	Ruang (m ² /ped)	Laju Arus (ped/m/mnt)	Keterangan
A	$\geq 5,6$	≤ 16	Bebas bergerak dengan ruang yang luas, kecepatan berjalan bebas, dan konflik antar pejalan kaki sangat kecil
B	$\geq 3,7 - 5,6$	$\leq 16 - 23$	Ruang yang cukup untuk bergerak, kecepatan berjalan bebas, kemungkinan konflik antar pejalan kaki sedang karena pejalan kaki mulai menyadari keberadaan pejalan kaki lainnya
C	$\geq 2,2 - 3,7$	$\leq 23 - 33$	Ruang berjalan cukup, kecepatan berjalan normal, kemungkinan konflik antar pejalan kaki sedang
D	$\geq 1,4 - 2,2$	$\leq 33 - 50$	Ruang berjalan kaki cukup, kecepatan bebas, konflik antar pejalan kaki tinggi terlebih pada jalur 2 arus
E	$\geq 0,74 - 1,4$	$\leq 50 - 77$	Ruang tidak cukup, pejalan kaki membatasi kecepatan berjalan, konflik antar pejalan kaki tinggi. Arus perjalanan terhambat
F	$\leq 0,74$	Beragam	Ruang tidak cukup, kecepatan berjalan terbatas, konflik pejalan kaki sangat tinggi. Arus sporadik dan tidak stabil.

Sumber: TRB, 2000

- b. Aksesibilitas, mengacu pada Guidebook (1997) perlu memperhatikan hambatan jalur, curb ramps, ramps, lebar dan bebas, kemiringan, serta permukaan dan tekstur;
- c. Gaya alam dan iklim, penemuan (Listyanti, 2009), masyarakat Indonesia memiliki kondisi nyaman di suhu 20-26°C;
- d. Keamanan, menjamin keselamatan bagi pejalan kaki dari kecelakaan ataupun tindak kejahatan;
- e. Kebersihan, dimana jalur pedestrian bebas dari sampah, debu, bahkan bau;

- f. Keindahan/estetika, meliputi kesatuan, proporsi, skala, keseimbangan, dan irama (Ali, 1981).

Aspek kenyamanan di jalur pedestrian menurut Rustam & Utomo (2003) sebagai berikut:

a. Sirkulasi

Jalur pedestrian yang terdapat gangguan atau penghambat dapat mempengaruhi sirkulasi pada jalur pedestrian. sehingga perlu adanya pembagian sirkulasi, fungsi ruang dan juga hierarki sirkulasi pada jalur pedestrian.

b. Iklim

Iklim dapat mempengaruhi seseorang untuk melakukan aktivitas berjalan kaki. Sehingga perlu adanya perhatian terhadap perubahan iklim. Pada iklim yang terlalu panas atau saat hujan deras perlu adanya peneduh bagi pejalan kaki.

c. Kebisingan

Kebisingan dapat mengganggu kenyamanan pejalan kaki, lebih spesifiknya kebisingan pada kendaraan bermotor. Hal ini dikarenakan letaknya yang bersampingan dengan jalur pedestrian. Pengurangan kebisingan ini dapat diredam dengan keberadaan pohon di sekitar pedestrian.

d. Aroma/bau-bauan

Aroma tidak sedap dapat mengganggu kenyamanan pengguna jalur pedestrian. hal ini dapat diminimalisir dengan penutup berupa pepohonan ataupun muka tanah yang ditinggikan.

e. Bentuk landscape

Bentuk landscape dari jalur pedestrian perlu diperhatikan. Seperti lebar dari jalur yang memperhatikan kebebasan ruang tiap individu. Contoh lainnya adalah dengan pemberian kerb untuk memberikan batas antara jalur pedestrian dengan jalan.

f. Keamanan

Rasa keamanan merupakan salah satu kebutuhan manusia akan rasa ingin dilindungi dari hal yang mengganggu. Hal ini menjadi salah satu perhatian dalam pembuatan jalur pedestrian. Salah satunya yaitu pemberian lampu jalan, bollard, dan sebagainya.

g. Kebersihan

Kebersihan pada jalur pedestrian juga dapat menarik orang untuk menggunakan jalur pedestrian. Sehingga perlu adanya penyediaan tempat sampah, penataan pada saluran air untuk tetap menjaga lingkungan di sekitar drainase.

2.4 Konsep City Walk

Fungsi ruang kota dapat didukung dengan adanya *city walk*. Menurut Krisnawati (2013), *City walk* dalam penerapannya terbagi menjadi tiga kategori yaitu *outdoor*, *indoor*, dan *semi-outdoor*. Pada kategori *outdoor city walk* memerlukan tempat peneduh seperti pohon, terlebih bagi daerah tropis. Sedangkan pada *semi-outdoor city walk* biasanya menggunakan portico dari bangunan berantai dua sehingga membentuk selasar. Kemudian pada *indoor city walk* biasanya menggunakan hall seperti di mall. Bentuk dari *city walk* sendiri umumnya ruang terbuka yang berbentuk koridor dengan lebar berkisar antara 2-6 meter. Lebar tersebut bergantung pada jenis kegiatan yang ada. *City walk* sendiri difungsikan sebagai penghubung dari kegiatan komersial dan ritel. Aktivitas yang ada di *city walk* mengikuti tren gaya hidup masyarakatnya.

Pengembangan dari konsep *city walk* didasarkan pada *linkage*, *figure*, dan *place* yang ketiganya tersebut merupakan teori dari urban desain (Trancik, 1991). Terciptanya kegiatan yang saling terkait (*linkage*) akan menjadikan *city walk* juga semakin baik. Hal ini dapat diterapkan dengan membuat jalur pedestrian sebagai bagian penting untuk kegiatan di kawasan tersebut. Selain itu, perlu memperhatikan perabot jalan, langgam, tanaman, model bangunan, dan sebagainya. Penyediaan jalur pedestrian dengan konsep *city walk* juga perlu memperhatikan aktivitas transportasi di sekitarnya dengan melakukan pembatasan kendaraan bermotor.

City walk memiliki dua kategori yaitu berkaitan dengan ruang terbuka dan berkaitan sebagai fungsi perdagangan (Febrianto, 2016). *City walk* yang berkaitan dengan ruang terbuka perlu memperhatikan pengaruh alam seperti suara, angin, air hujan, matahari, dan sebagainya untuk dapat dirasakan oleh pengguna. Sedangkan *city walk* yang berkaitan sebagai fungsi perdagangan perlu memperhatikan sifat-sifat dari fasilitas komersial yaitu, *manageable*, *marketable*, *sustainable*, *profitable*, dan *adjustable*.

2.5 Variabel, Indikator, dan Parameter (VIP)

Berdasarkan pada kajian teoritis yang ada, maka disusun variabel, indikator, dan parameter untuk penelitian. Hal ini bertujuan untuk mempermudah peneliti dalam

melihat gap antara teori dengan keadaan di lapangan. Berikut tabel variabel, indikator, dan parameter.

Tabel 2.2 Variabel, Indikator, dan Parameter

Variabel	Indikator	Parameter	
Jalur Pedestrian (Iswanto, 2006; Rubenstein, 1992; Umum & Rakyat, 2018)	Fasilitas Pendukung	• Rambu dan marka • Pengendali kecepatan • Lapak tunggu • Lampu penerangan • Pagar pengaman • Pelindung/peneduh • Jam • Ramp tepi jalan • Utilitas	• Jalur hijau • Tempat duduk • Tempat sampah • Halte • Drainase • Bolar • Telepon umum
Kenyamanan di Jalur Pedestrian (Rustam & Utomo, 2003; Utterman, 1984)	Sirkulasi (U.S. Transportation Research Board, 2000)	• <i>Level of Service</i> (LOS) jalur pedestrian • Alur jalur pedestrian • Maksud perjalanan	
	Aksesibilitas (Guidebook, 1997)	Hambatan jalur, lebar dan bebas, permukaan, dan tekstur	
	Gaya alam dan iklim (Listyanti, n.d.)	Suhu 20-26°C	
	Keamanan	Menjamin keselamatan dari kecelakaan atau tindak kejahatan	
	Kebersihan	Bebas dari sampah	
	Bentuk Landscape/Keindahan	Kesatuan, proporsi, skala, keseimbangan, dan irama. Perbedaan antara jalur pedestrian dengan jalan kendaraan bermotor yang terlihat jelas.	
	Kebisingan	Terdapat pohon/vegetasi	
	Aroma/Bau-bauan	Trotoar yang tertutup, penutup drainase yang terawat	

Sumber: Analisis, 2021

BAB 3

GAMBARAN UMUM JALUR PEDESTRIAN “KUDUS CITY WALK”

3.1 Orientasi Lokasi Jalur Pedestrian

Jalur pedestrian Kudus City Walk berada di Desa Demaan, Kecamatan Kota Kudus, Kabupaten Kudus. Desa Demaan menjadi bagian dari Kawasan Perkotaan Kudus yang menjadi pusat atau titik nol dari Kabupaten Kudus. Terdapat kantor pemerintah yaitu Kantor Bupati dan terdapat Alun-Alun Simpang 7 Kudus. Dalam Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) Kabupaten Kudus Tahun 2012-2032 Kawasan Perkotaan Kudus merupakan Pusat Kegiatan Wilayah (PKW) yang melayani dalam skala provinsi atau beberapa kabupaten/kota. Selain itu, dalam RTRW Kabupaten Kudus juga menyebutkan bahwa Kawasan Perkotaan Kudus menjadi kawasan strategis pertumbuhan ekonomi. Hal ini menunjukkan bahwa lokasi studi berada pada kawasan yang strategis.



Secara lebih detailnya, lokasi jalur pedestrian berada di Jalan Sunan Kudus yang tergolong dalam kelas jalan kolektor sekunder. Jalan Sunan Kudus merupakan jalan yang menghubungkan Kabupaten Kudus dengan Kabupaten Jepara. Sepanjang jalan ini terdapat beberapa tempat penting, salah satunya yaitu Wisata Religi Menara Kudus yang merupakan bangunan cagar budaya di Kabupaten Kudus. Jalan Sunan Kudus juga menjadi tempat kegiatan tradisi tahunan yaitu Dhandhangan (penyambutan Bulan Ramadhan). Kegiatan tradisi tersebut berada di tengah Jalan Sunan Kudus dan melewati jalur pedestrian. Jalur pedestrian Kudus City Walk dibangun pada kedua sisi jalan yaitu

utara dan selatan. Pembangunan dilakukan dengan titik awal timur Kaligelis dan titik akhir di barat Alun-Alun Simpang 7 Kudus. Fokus pembangunan dari jalur pedestrian berada pada sisi utara, dimana akan menjadi tempat wisata kuliner malam. Sehingga penelitian ini berfokus pada kegiatan malam hari di jalur pedestrian sisi utara.



Sumber: Digitasi, 2021

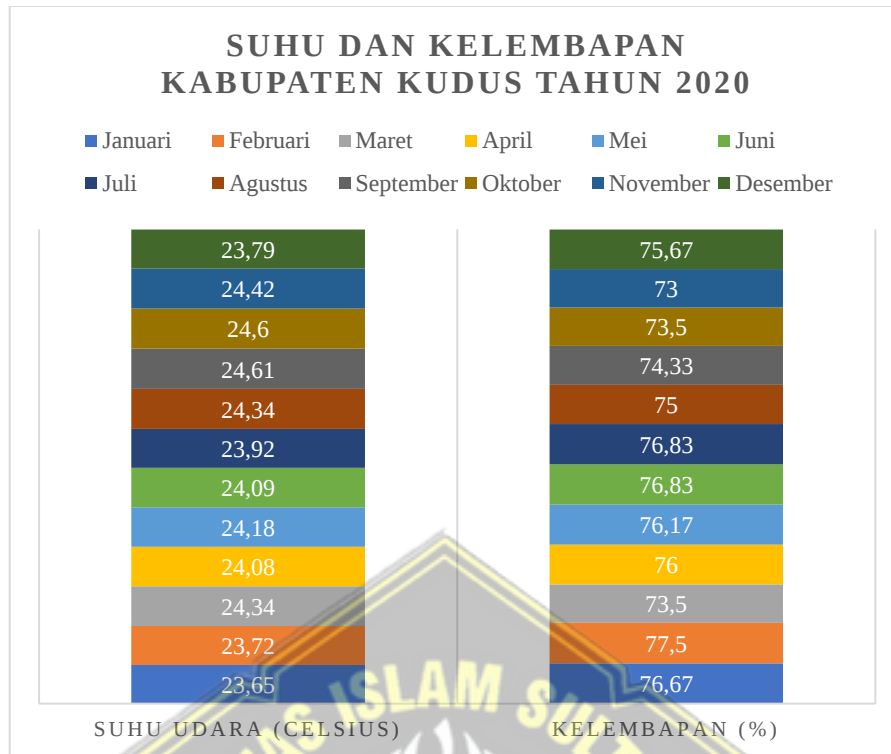
Gambar 3.2 Peta Lokasi Studi Jalur Pedestrian Kudus City Walk

3.2 Karakteristik Perkotaan Kudus

Kawasan Perkotaan Kudus memiliki luas sebesar 10.185,17 Ha yang terbagi menjadi 6 kecamatan yaitu Kecamatan Kota Kudus, Kecamatan Jati, Kecamatan Bae, sebagian Kecamatan Gebog, sebagian Kecamatan Mejubo, dan sebagian Kecamatan Kaliwungu. Kawasan Perkotaan Kudus memiliki karakteristik tersendiri dengan kawasan perkotaan lainnya bahkan kawasan perdesaan, mengingat Kawasan Perkotaan Kudus menjadi PKW. Berikut gambaran karakteristik dari Kawasan Perkotaan Kudus.

3.2.1 Suhu dan Kelembapan

Suhu udara dan kelembapan kaitannya dengan pedestrian. Suhu udara di kabupaten kudus memiliki rata-rata yang berkisar antara 23,65°C hingga 24,61°C. Berdasarkan data anomali BMKG tahun 1981-2010, suhu normal di Indonesia berkisar antara 21,3°C – 29,7°C (BMKG, 2021). Hal ini berarti bahwa suhu udara di kabupaten kudus tergolong normal. Kemudian pada kelembapan memiliki kisaran 73% - 77,5 %, pada kelembapan luar ruangan tergolong dalam normal. Berikut data suhu dan kelembapan di kabupaten kudus berdasarkan tahun 2020.

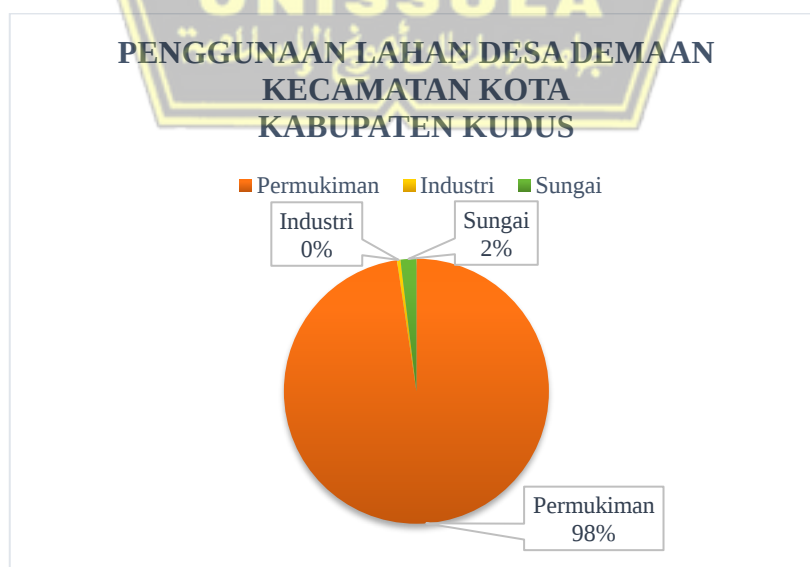


Sumber: BPS Kabupaten Kudus, 2021

Gambar 3.3 Suhu dan Kelembapan di Kabupaten Kudus Tahun 2020

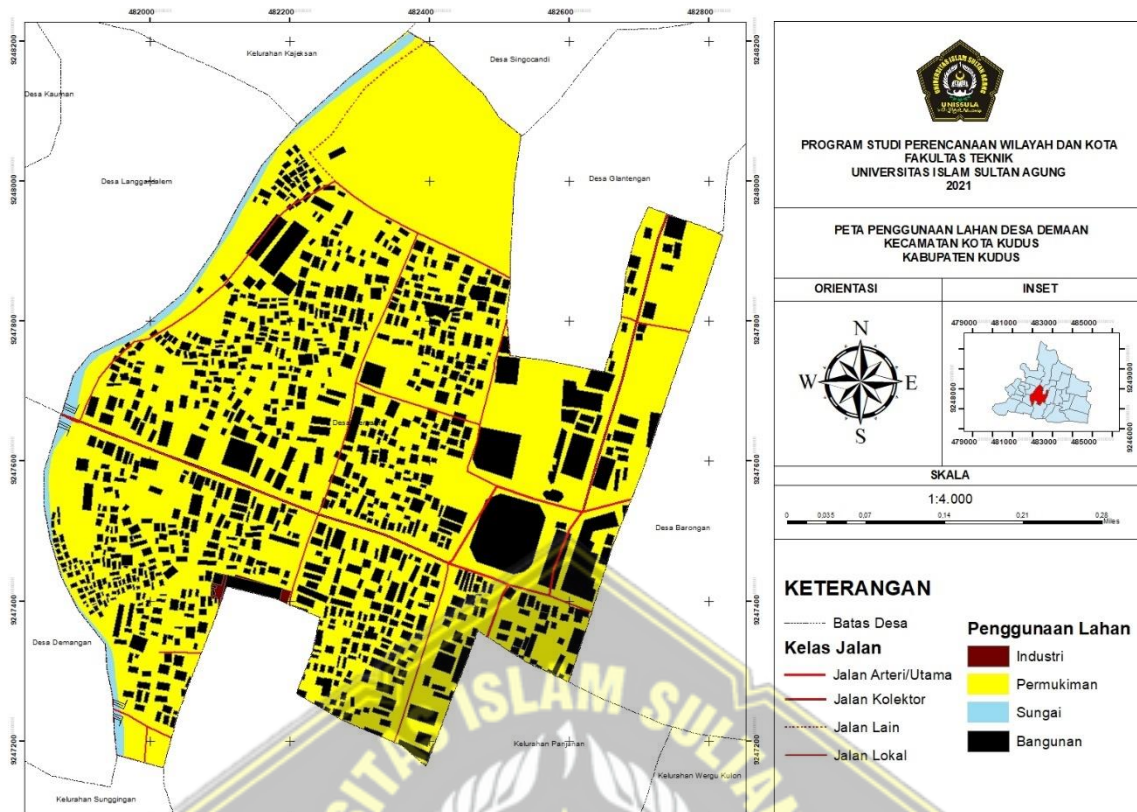
3.2.2 Penggunaan Lahan

Penggunaan lahan di Desa Demaan yang merupakan kawasan studi didominasi oleh penggunaan sebagai permukiman, yaitu sebesar 98%. Penggunaan lahan lainnya yang ditemui yaitu industri dan sungai. Industri hanya menjadi bagian kecil karena berbatasan dengan Kelurahan Panjunan, dimana bangunan penuh industry tersebut terdapat disana. Berikut diagram penggunaan lahan dan peta penggunaan lahan di Desa Demaan.



Sumber: RTRW Kabupaten Kudus 2012-2032

Gambar 3.4 Proporsi Penggunaan Lahan di Desa Demaan



Sumber: RTRW Kab. Kudus 2012-2032 dan Digitasi, 2021

Gambar 3.5 Peta Penggunaan Lahan Kawasan Perkotaan Kudus

3.2.3 Kependudukan

Aspek kependudukan akan membahas mengenai jumlah penduduk dan laju pertumbuhannya. Penduduk merupakan aspek penting yang menjadi dasar dilakukannya suatu pembangunan. Pembangunan yang dilakukan pun memperhatikan kebutuhan dari penduduk agar dapat memberikan pelayanan. Berikut penjelasan kependudukan berdasarkan jumlah dan laju pertumbuhan penduduk.

Tabel 3.1 Jumlah Penduduk Kawasan Perkotaan Kudus

Kecamatan	Jumlah Penduduk					
	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Kota	97.961	97.363	98.967	98.568	100.064	89.480
Jati	106.256	108.285	109.238	110.369	108.564	108.819
Bae	71.423	72.627	73.441	74.248	74.967	73.903
Gebog*	31.491	31.867	32.666	32.665	33.101	31.879
Kaliwungu*	61.961	62.729	63.477	64.234	65.275	64.710
Mejobo*	25.114	25.468	25.813	25.974	26.655	25.754
BWP Kudus	394.206	398.339	403.602	406.058	408.626	394.545
Pertumbuhan Penduduk		1,05%	1,32%	0,61%	0,63%	-3,45%

Sumber: BPS Kecamatan Dalam Angka, 2016-2021



Sumber: BPS Kecamatan Dalam Angka, 2016-2020

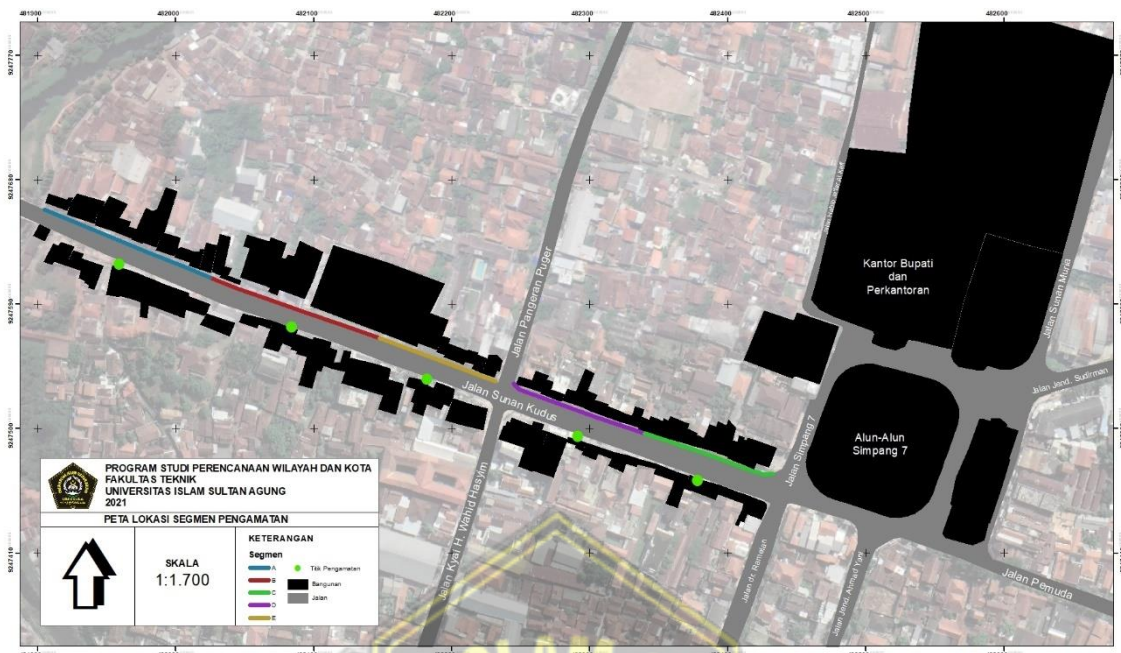
Gambar 3.6 Pertumbuhan Penduduk Kawasan Perkotaan Kudus

Berdasarkan data diatas dapat diketahui bahwa jumlah penduduk cenderung meningkat dari tahun ke tahun, dengan puncak tertinggi selama 6 tahun terakhir yaitu di tahun 2019 yaitu sebanyak 408.626 jiwa. Kecamatan Jati menjadi daerah yang banyak penduduknya pada tahun tersebut yaitu sebanyak 108.564 jiwa atau 26,56%. Hal ini berbeda setelah adanya Pandemi Covid-19, dimana Kabupaten Kudus pernah menjadi daerah dengan tingkat penularan yang tinggi pada tahun 2020. Menyebabkan jumlah penduduk Kawasan Perkotaan Kudus menjadi turun sebanyak 14.081 jiwa, sehingga laju pertumbuhan penduduk menjadi -3,45%.

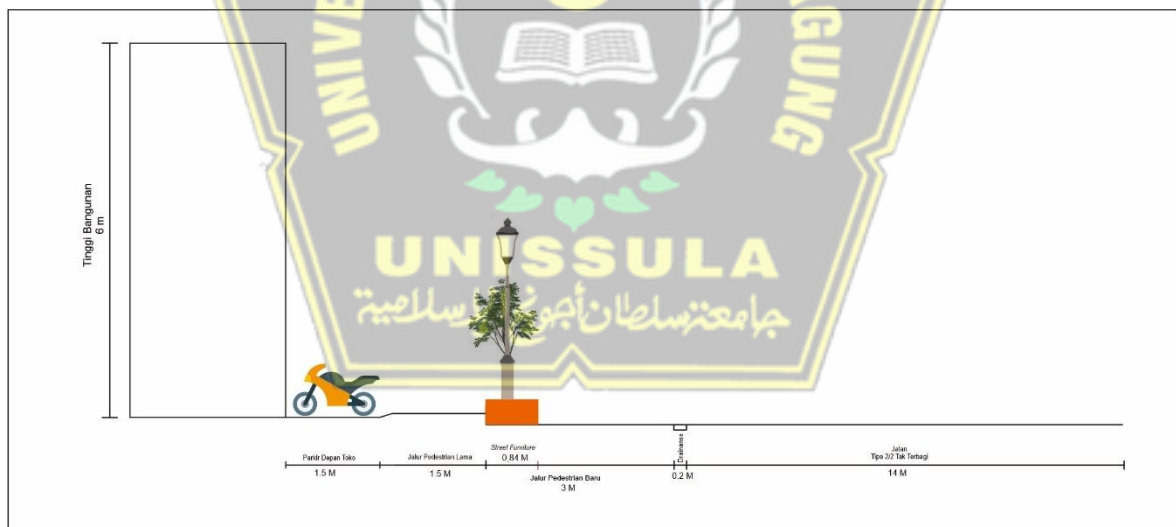
3.3 Jalur Pedestrian Kudus City Walk

3.3.1 Geometri Jalur Pedestrian

Jalur Pedestrian Kudus City Walk berada di sisi utara dari Jalan Sunan Kudus dengan titik awal timur Sungai Kaligelis dan titik akhir di barat Alun-Alun Simpang 7 Kudus. Lokasi dari jalur pedestrian sangat strategis karena mengarah pada pusat kota dari Kabupaten Kudus. Jalur pedestrian ini dibangun pada akhir dari tahun 2020, dan mulai difungsikan awal tahun 2021. Jalur pedestrian ini memiliki Panjang 562 meter dengan lebar pedestrian lama selebar 1,5 meter dan lebar pedestrian baru selebar 3 meter. Pada pengamatan dilakukan dengan membagi 5 segmen, sehingga terdapat 5 titik pengamatan. Panjang tiap segmen berkisar ± 100 m. Pembagian segmen tersebut didasarkan pada geometri jalur pedestrian dan aktivitas baik dari PKL maupun pertokoan di sekitar jalur pedestrian. Berikut peta pembagian segmen dan titik lokasi pengamatan beserta gambar geometri jalur pedestrian.



Segmen A : memiliki panjang 130 meter dengan titik awal timur Sungai Kaligelis sampai Dealer Motor Honda. Geometri jalur pedestrian lebar, aktivitas PKL tidak begitu ramai, dan aktivitas pertokoan tidak begitu ramai. Berikut geometri dari segmen A.



Sumber: Observasi Pra Survei, 2021

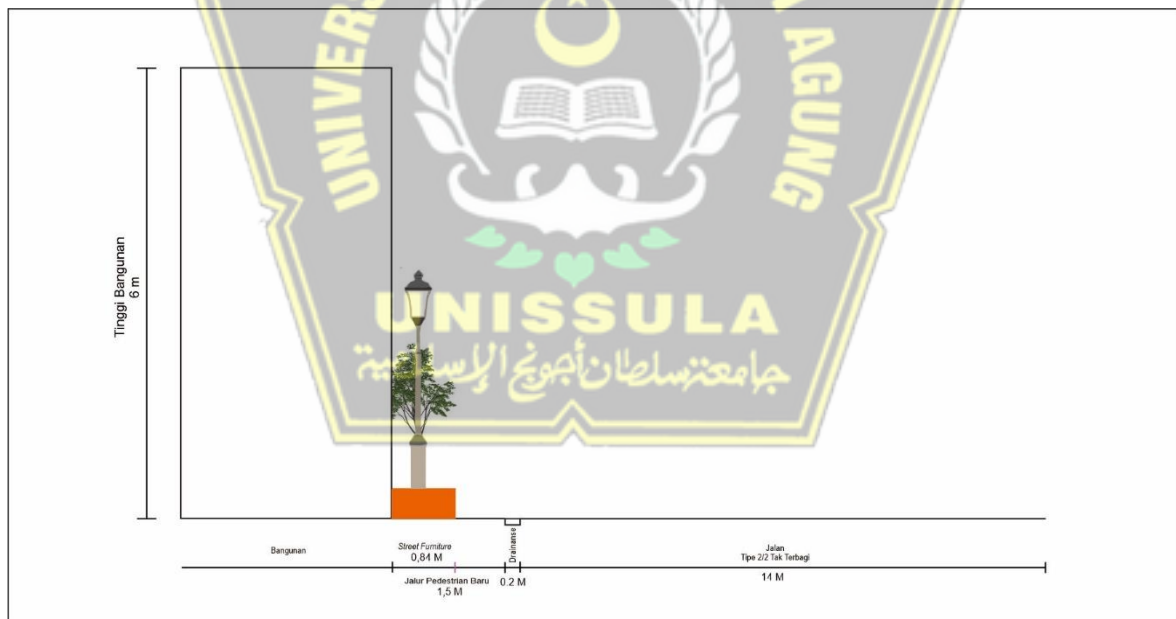
Gambar 3.7 Geometri Jalur Pedestrian Segmen A Pagi



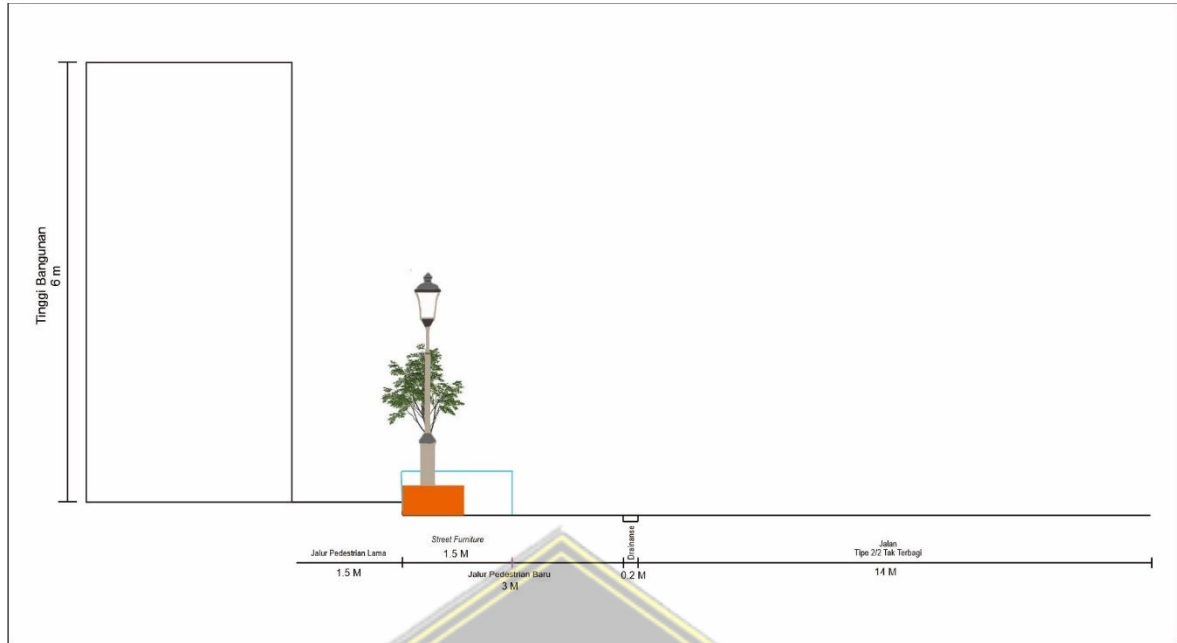
Sumber: Observasi Pra Survei, 2021

Gambar 3.8 Geometri Jalur Pedestrian Segmen A Malam

Segmen B : memiliki panjang 131 meter dengan titik awal Dealer Motor Honda sampai rumah tahanan. Geometri jalur pedestrian menyempit hingga lebar, aktivitas PKL dan aktivitas pertokoan hampir tidak ada. Berikut geometri dari segmen B.



(a) Segmen B Sempit



(b) Segmen B Lebar

Sumber: Observasi Pra Survei, 2021

Gambar 3.9 Geometri Jalur Pedestrian Segmen B Pagi dan Malam

Segmen C : memiliki panjang 98 meter dengan titik awal rumah tahanan sampai perempatan. Geometri jalur pedestrian lebar, aktivitas PKL maupun pertokoan ramai. Berikut geometri dari segmen C.



Sumber: Observasi Pra Survei, 2021

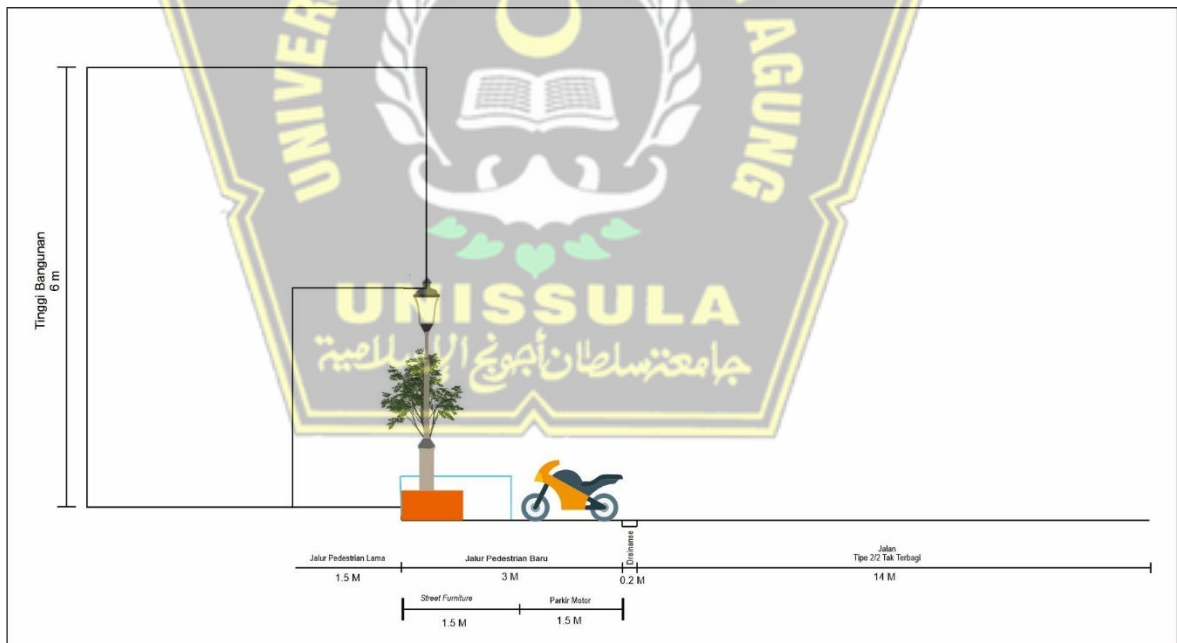
Gambar 3.10 Geometri Jalur Pedestrian Segmen C Pagi



Sumber: Observasi Pra Survei, 2021

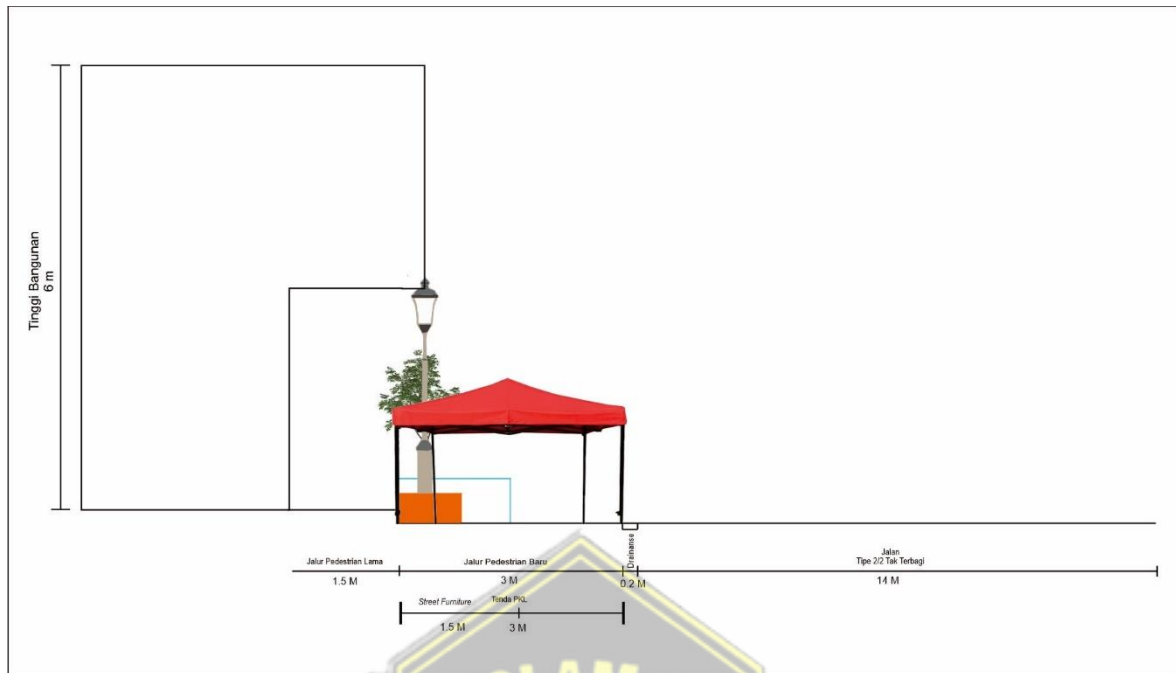
Gambar 3.11 Geometri Jalur Pedestrian Segmen C Malam

Segmen D : memiliki panjang 102 meter dengan titik awal perempatan sampai Toko Orlane. Geometri jalur pedestrian lebar, aktivitas PKL maupun beberapa toko ramai. Berikut geometri dari segmen D.



Sumber: Observasi Pra Survei, 2021

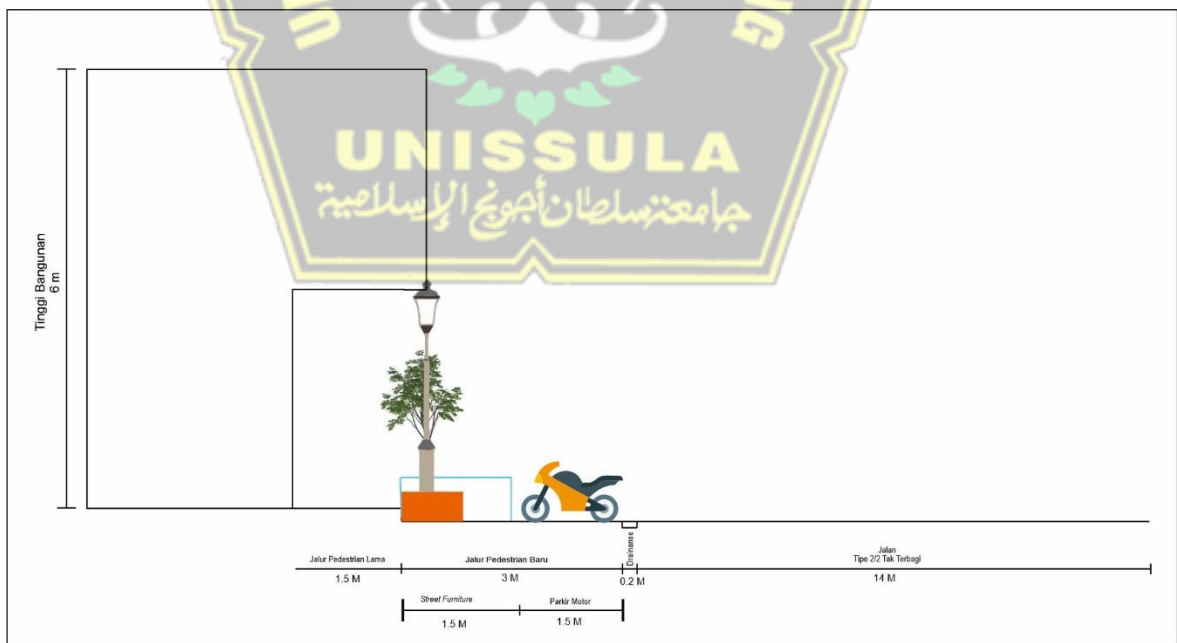
Gambar 3.12 Geometri Jalur Pedestrian Segmen D Pagi



Sumber: Observasi Pra Survei, 2021

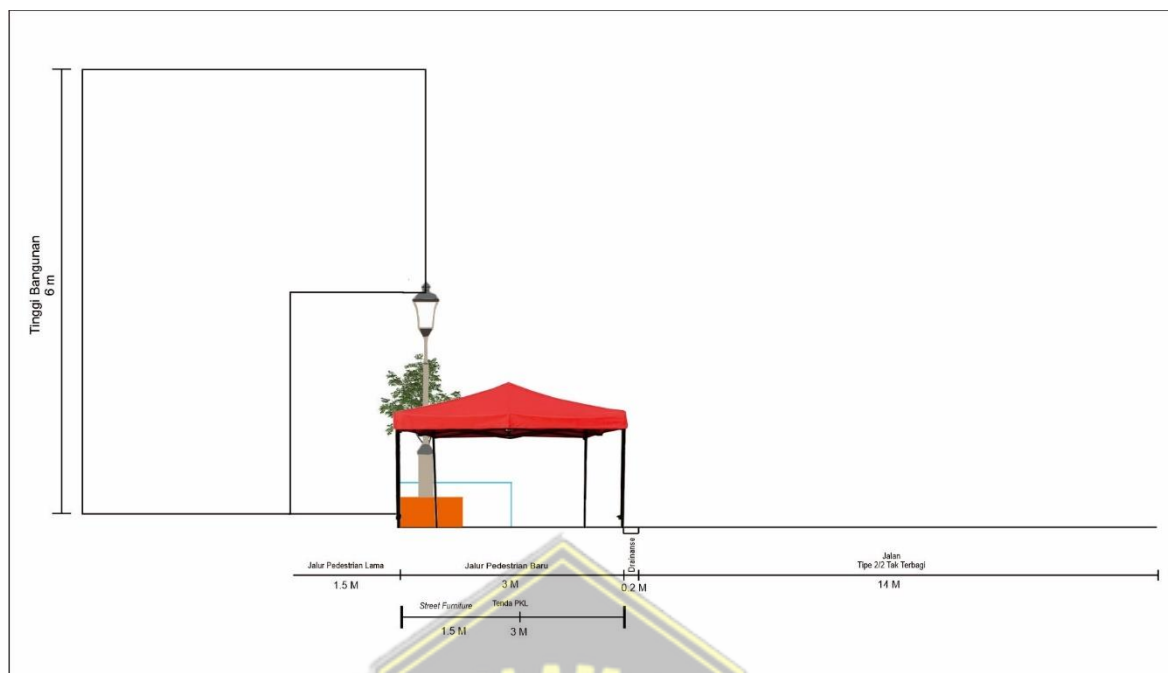
Gambar 3.13 Geometri Jalur Pedestrian Segmen D Malam

Segmen E : memiliki panjang 89 meter dengan titik awal pada Toko Orlane sampai Alun-Alun Simpang 7. Geometri jalur pedestrian lebar, aktivitas PKL ramai tetapi aktivitas pertokoan di malam hari hampir tidak ada. Berikut geometri dari segmen E.



Sumber: Observasi Pra Survei, 2021

Gambar 3.14 Geometri Jalur Pedestrian Segmen E Pagi



Sumber: Observasi Pra Survei, 2021

Gambar 3.15 Geometri Jalur Pedestrian Segmen E Malam

Berdasarkan penelitian yang dilakukan oleh Hadi (2018), jalur pedestrian memiliki kendala dalam pembangunannya. Kendala utama yang dihadapi adalah terkait sumber dana dan anggaran. Pada artikel berita Republika (7 Sept 2020), memberikan kutipan dari Kasi Tata Bangunan Dinas PUPR Kabupaten Kudus dimana kendala pembangunan memang sumber dana dan anggaran, tetapi juga terkait dengan bangunan di sekitar jalur pedestrian yang menonjol. Dampak dari kedua permasalahan tersebut adalah pembangunan jalur pedestrian yang menyesuaikan dengan bentuk bangunan sekitar. Sehingga pada beberapa titik street furniture di jalur pedestrian menempel pada bangunan. Berikut perbandingan gambaran desain awal jalur pedestrian jalur pedestrian yang sudah terbangun.

Desain	Terbangun
 Sumber: murianews.com	 Sumber: Observasi
Ikon Jalur Pedestrian Kudus City Walk	

Desain	Terbangun
 <i>Sumber: murianews.com</i>	 <i>Sumber: Observasi</i>
View dari Perempatan	
 <i>Sumber: murianews.com</i>	 <i>Sumber: Observasi</i>
Tenda Pedagang Kaki Lima	
 <i>Sumber: murianews.com</i>	 <i>Sumber: Observasi</i>
Kantong Parkir di Sisi Selatan Jalan Sunan Kudus	

Gambar 3.16 Perbandingan Desain dengan Jalur Pedestrian yang Sudah Terbangun

3.3.2 Fasilitas Jalur Pedestrian

Fasilitas pada jalur pedestrian terbagi menjadi dua, yaitu fasilitas utama dan fasilitas pendukung. Berikut gambaran fasilitas utama dan pendukung pada jalur pedestrian Kudus City Walk.

a) Fasilitas Utama

Fasilitas Utama pada jalur pedestrian Kudus City Walk adalah jalur pedestrian itu sendiri dan penyeberangan sebidang. Jalur pedestrian Kudus City Walk memiliki lebar 4,5 meter dengan rincian 1,5 meter untuk lebar pedestrian lama dan 3 meter untuk lebar pedestrian baru. Meskipun kedua jalur pedestrian tersebut bersebelahan, keduanya berbeda karena adanya ketinggian. Perkerasan yang digunakan pada jalur pedestrian yaitu granit. Pada penyeberangan sebidang yang berada didekat jalur pedestrian adalah *zebracross*. *Zebracross* tersebut ditemui pada perempatan yang juga merupakan pemisah dari jalur pedestrian. Berikut dokumentasi fasilitas utama jalur pedestrian yang didapat melalui prasarvei.

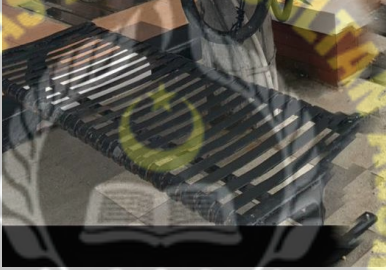


a) Fasilitas Pendukung

Terdapat berbagai macam fasilitas pendukung pada jalur pedestrian. Gambaran terkait fasilitas pendukung didapatkan melalui kegiatan prasarvei. Berikut tabel yang menjabarkan fasilitas pendukung yang terdapat pada jalur pedestrian Kudus City Walk.

Tabel 3.2 Fasilitas Pendukung Jalur Pedestrian Kudus City Walk

No	Jenis Fasilitas Pendukung	Foto	Keterangan
1	Rambu		Termasuk dalam jenis rambu larangan.
2	Marka		Marka yang terdapat dari sekitar jalur pedestrian adalah <i>zebracross</i> , dimana ditemui pada perempatan jalan. Memiliki panjang 2,5 m dengan lebar 20 cm.
3	Lampu Penerangan		Memiliki tinggi 3 m dan terdapat pada tiap 5 m. Berbahan metal dengan warna coklat. Beberapa menempel pada bangunan yang berlantai 2.

No	Jenis Fasilitas Pendukung	Foto	Keterangan
4	Peneduh		Jenis tanaman yang digunakan adalah Pohon Tabebuia yang terdapat pada tiap 5 m. Beberapa peneduh bertabrakan dengan tiang ataupun kabel listrik.
5	Tempat Duduk		Berbahan metal dan memiliki panjang 1,5 m dan lebar 40 cm. Terdapat pada tiap 5 meter.
6	Tempat Sampah		Berbahan metal dan memiliki panjang 1,12 m dan lebar 28 cm. Memiliki 3 kotak yang dibedakan sesuai jenis sampah. Terletak pada tiap 5 m.

No	Jenis Fasilitas Pendukung	Foto	Keterangan
7	Drainase		Jenis drainase tertutup dengan lebar 20 cm.
8	Boks Listrik		Menyatu pada lampu penerangan dengan stop kontak sebanyak 10 buah. Terletak pada tiap 5 meter.
9	Penutup Gorong-gorong		Berbahan metal dan terdapat di pedestrian lama maupun baru.
10	Hidran		Terletak didekat perempatan. Sudah tidak berfungsi.

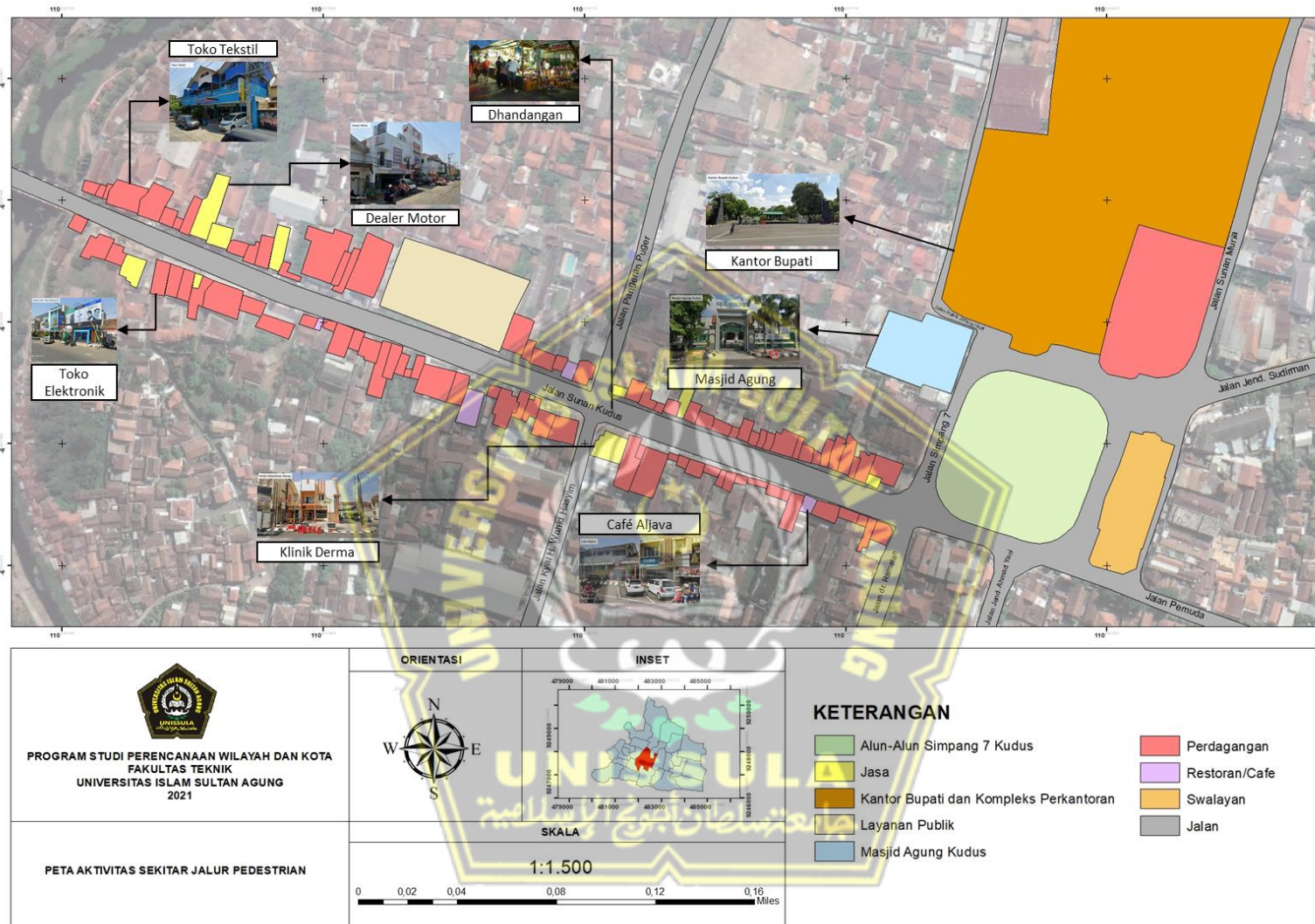
No	Jenis Fasilitas Pendukung	Foto	Keterangan
11	Guiding Block		Terdapat <i>guiding block</i> sepanjang jalur pedestrian
12	Landamark		Terdapat landmark dari jalur pedestrian yang berlokasi didekat rumah tahanan Kabupaten Kudus. Memiliki desain campuran tradisional-modern.
13	Denah		Terletak pada ujung jalur pedestrian yaitu dekat Kaligelis dan Alun-alun Simpang 7 Kudus
14	Tempat Cuci Tangan		Berbahan keramik, memiliki 2 pancuran kran. Terletak pada tiap 5 meter. Memiliki panjang 0,84 m, lebar 0,84 m, dan tinggi 1 m.

No	Jenis Fasilitas Pendukung	Foto	Keterangan
15	Pos Keamanan		Terletak dekat dengan <i>landmark</i> Kudus City Walk.

Sumber: Observasi, 2021

3.4 Aktivitas di Sekitar Jalur Pedestrian

Jalur Pedestrian Kudus City Walk berada pada kawasan perdagangan dan jasa. kawasan perdagangan dan jasa tersebut memiliki aktivitas yang aktif baik saat pagi hari maupun malam hari. Saat pagi hari pada kawasan ini terdapat banyak pertokoan hingga jasa seperti pelayanan perbaikan motor. Pada saat malam hari aktivitas perekonomian didominasi oleh pedagang kaki lima. Pada saat tertentu seperti menjelang bulan Ramadan, Jalan Sunan Kudus difungsikan untuk tradisi Dhandhangan. Dimana pada tradisi tersebut penjual kaki lima dari kabupaten sekitar juga berjualan di sepanjang jalan. Adanya kegiatan perekonomian yang aktif menjadikan konsep City Walk relevan untuk diterapkan. Berikut beberapa gambaran terkait kegiatan ekonomi di sekitar jalur pedestrian.



Sumber: Digitasi, 2021

Gambar 3.18 Peta Aktivitas Sekitar Jalur Pedestrian

3.5 Kebijakan Pemerintah Kabupaten Kudus Terkait Lokasi PKL di Jalur Pedestrian Kudus City Walk

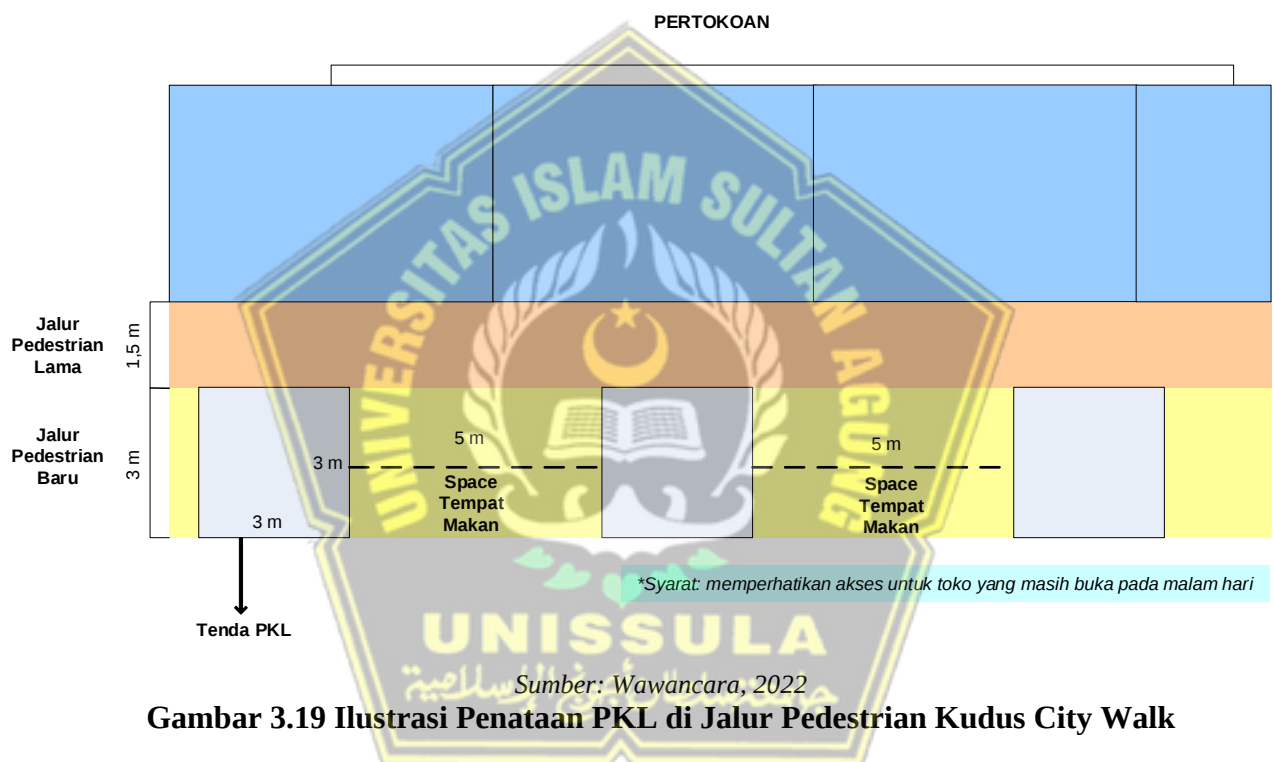
Pemerintah Kabupaten Kudus memiliki kebijakan dalam pengaturan Pedagang Kaki Lima (PKL). Kebijakan tersebut terdapat pada Peraturan Daerah Nomor 11 Tahun 2017 Tentang Penataan Dan Pemberdayaan Pedagang Kaki Lima. Pada peraturan tersebut menyebutkan bahwa terdapat tiga jenis zona untuk PKL berjualan. Ketiga zona tersebut yaitu zona merah, zona kuning, dan zona hijau. Zona merah merupakan zona atau Kawasan yang bebas dari keberadaan PKL. Sedangkan zona kuning merupakan zona atau Kawasan yang boleh digunakan oleh PKL tetapi memiliki Batasan, salah satunya terkait waktu berjualan. Kemudian zona hijau yaitu zona atau Kawasan yang diperbolehkan untuk PKL berjualan.

Pengelompokan zona kemudian diperjelas lagi melalui Peraturan Bupati Nomor 8 Tahun 2020 Tentang Pelaksanaan Peraturan Daerah Kabupaten Kudus Nomor 11 Tahun 2017 Tentang Penataan Dan Pemberdayaan Pedagang Kaki Lima. Pada peraturan tersebut sudah menyebutkan pengelompokan lokasi pada tiap zona. Berdasarkan pasal 9 dalam peraturan bupati tersebut, menyebutkan bahwa *area city walk*, yaitu sisi utara dari Jalan Sunan Kudus mulai dari timur jembatan Kaligelis sampai barat dari Alun-alun Simpang 7 Kudus menjadi lokasi permanen PKL (zona hijau). Hal ini menunjukkan bahwa Pemerintah Kabupaten Kudus memperbolehkan untuk PKL berjualan di jalur pedestrian tersebut.

Penggunaan jalur pedestrian sebagai tempat PKL berjualan meskipun diperbolehkan oleh pemerintah setempat, tetap melakukan penataan dan pengaturan dari PKL. Hal ini juga disampaikan dalam peraturan bupati tersebut, dimana kewenangan tersebut diberikan pada Dinas Perdagangan Kabupaten Kudus. Berdasarkan hasil wawancara dengan bapak Widodo, S.H selaku Analis Kebijakan Sub Koordinator Pembinaan dan Penataan Pedagang Kaki Lima, memberikan keterangan terkait pengaturan dan penataan PKL. Dimana jumlah PKL maksimal yang berada di jalur pedestrian adalah 67 PKL, untuk saat ini jumlah PKL sebanyak 54 PKL. Kemudian setiap PKL diberikan ruang sebesar 3x3 m, dan dalam penyediaannya diberikan tenda untuk berjualan. Letak dari PKL akan berjarak, sehingga tidak akan menghalangi akses pengguna jalur pedestrian yang bertujuan ke toko. Letak dari PKL wajib berada di jalur pedestrian baru, untuk tempat makan berada disamping dari tenda

dan tidak diperbolehkan berada pada jalur dengan lebar yang sempit dan area dekat dengan *landmark*. Meskipun begitu pemerintah juga mengetahui bahwa ada juga PKL yang menggunakan jalur lama sebagai tempat makan pembeli. Sikap pemerintah dalam hal tersebut mentolerir terkait tempat makan yang berada di jalur lama, dengan catatan tidak menghalangi pejalan kaki. Berikut gambar ilustrasi penataan PKL di jalur pedestrian berdasarkan penjelasan yang diberikan.

ILUSTRASI PENATAAN PKL



Gambar 3.19 Ilustrasi Penataan PKL di Jalur Pedestrian Kudus City Walk

BAB 4

PEMABAHASAN

4.1 Fasilitas Utama dan Pendukung Di Jalur Pedestrian Kudus City Walk

Fasilitas utama dan pendukung perlu diperhatikan dalam penyediaannya, sehingga dapat memberikan rasa nyaman kepada pengguna. Berikut analisis fasilitas utama dan pendukung dari jalur pedestrian Kudus City Walk, dimana membandingkan kondisi eksisting dengan teori terkait penyediaan fasilitas utama dan pendukung. Fasilitas utama dan pendukung menurut Iswanto (2006), Rubenstein (1992) dan pedoman perencanaan teknis fasilitas pejalan kaki Nomor: 02/SE/M/2018 (Umum & Rakyat, 2018) meliputi jalur pedestrian dan penyeberangan, rambu dan marka, pengendali kecepatan, lapak tunggu, lampu penerangan, pagar pengaman, pelindung/peneduh, jam, ramp tepi jalan, utilitas, tempat duduk, tempat sampah, halte, drainase bolar, dan telepon umum.

4.1.1 Fasilitas Utama

Fasilitas utama jalur pedestrian adalah jalur pedestrian itu sendiri dan penyeberangan yang sebidang maupun tidak sebidang (Umum & Rakyat, 2018). Fasilitas utama dari jalur pedestrian Kudus City Walk berupa jalur pedestrian dan penyeberangan sebidang. Jalur pedestrian terbagi menjadi dua yaitu jalur lama dengan lebar jalur 1,5 meter dan jalur baru dengan lebar 3 meter. Meskipun berbeda baik dari tekstur dan ketinggian, kedua jalur ini bersebelahan. Sehingga memiliki total lebar jalur yaitu 4,5 meter. Hal ini dapat dikatakan penyediaan lebar sudah sesuai dengan pedoman perencanaan teknis fasilitas pejalan kaki oleh Kementerian PUPR (2018), dimana dengan kelas jalan kolektor jalur pedestrian perlu memiliki lebar total sekitar 3,5-4 m. Selain dari trotoar fasilitas utama yang terdapat di jalur pedestrian Kudus City Walk adalah penyeberangan sebidang *zebra cross*. Penyediaan jalur ini dapat dikatakan sudah sesuai baik secara teori maupun pedoman teknis. Hal ini dikarenakan jenis jalur pedestrian sudah sesuai dengan jenis jalan dan aktivitas disampingnya. Jalur pedestrian merupakan bahu jalan yang diperkeras dengan jenis penyeberangannya yaitu penyeberangan sebidang *zebra cross*.



4.1.2 Fasilitas Pendukung

a) Rambu dan Marka

Rambu dan Marka merupakan salah satu elemen yang dapat mempengaruhi kenyamanan pejalan kaki (Rubenstein, 1992; Iswanto, 2006). Pada lokasi studi rambu dan marka dapat ditemui. Jenis rambu yang terdapat pada jalur pedestrian termasuk dalam jenis rambu larangan. Letak dari rambu berada pada perbatasan jalur lama dengan jalur baru, sehingga tidak mengganggu pejalan kaki. Rambu larangan tersebut diperuntukan untuk kendaraan bermotor jenis angkutan umum dan kendaraan bermotor jenis truk (kecuali dengan izin). Adanya jenis larangan tersebut dapat mempengaruhi kenyamanan dari pengguna jalur pedestrian secara tidak langsung. Hal ini dikarenakan tidak ada kendaraan yang menunggu penumpang sehingga tidak mengganggu lalu lintas dan juga memberikan rasa nyaman. Penyediaan rambu sudah dapat dikatakan baik, sesuai dengan pendapat Iswanto (2006) bahwa peletakan yang tidak mengganggu pejalan kaki dan juga disatukan dengan lampu traffic light sehingga lebih efisien.

Marka yang terdapat pada jalur pedestrian berupa zebra cross. Penyediaan pada kondisi eksisting zebra cross memiliki panjang 2,5 meter dengan lebar 30 cm. Penyeberangan sebidang tersebut sudah menjadi satu kesatuan dengan pengaturan lampu lalu lintas. Sehingga pejalan kaki yang ingin menyeberang akan menunggu lampu lalu lintas. Penyediaan marka jalan tersebut sesuai dengan pedoman teknis fasilitas pejalan kaki (Umum&Rakyat, 2018), dimana zebra cross digunakan pada jalan yang memiliki kelas jalan kolektor sekunder dan tipe jalan 2/2 tak terbagi. Ukuran standar marka zebra cross yaitu panjang 2,5 meter dan lebar 30 cm.



b) Pengendali Kecepatan

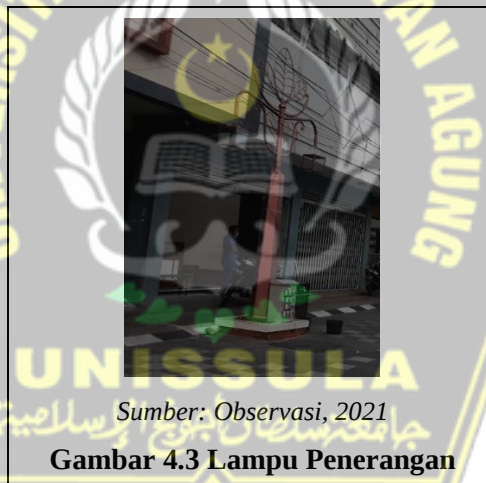
Pengendali kecepatan (*Traffic Calming*) merupakan cara untuk mengurangi kecepatan kendaraan yang melaju. Adanya pengendali kecepatan dapat memberikan rasa aman pengguna jalur pedestrian dari kecelakaan. Pengendali kecepatan dapat berupa jendulan ataupun lapak penyeberangan (*Pedestrian Platform*). Pada jalur lokasi studi tidak ditemui adanya pengendali kecepatan. Padahal kendaraan yang melaju dapat berkisar 40 km/jam, berdasarkan pedoman perencanaan teknis fasilitas pejalan kaki Nomor: 02/SE/M/2018 (Umum & Rakyat, 2018) penyediaan pengendali kecepatan seperti jendulan dapat diterapkan jika kecepatan kendaraan yang melaju sekitar 30 km/jam. Sedangkan untuk lapak penyeberangan tidak tepat untuk digunakan karena laju kendaraan yang kencang. Lapak penyeberangan merupakan marka kejut yang mana memaksa kendaraan mengurangi kecepatan karena pejalan kaki yang lewat.

c) Lapak Tunggu

Lapak tunggu digunakan untuk pejalan kaki menunggu untuk dapat menyeberang. Pada lokasi studi tidak terdapat lapak tunggu, karena jalan Sunan Kudus termasuk tipe jalan 2/2 tak terbagi, sedangkan lapak tunggu disediakan untuk tipe jalan 4/2 terbagi (Umum & Rakyat, 2018). Sehingga jalur pedestrian tidak perlu menyediakan lapak tunggu. Selain itu, juga sudah ada *zebra cross* dengan lampu lalu lintas.

d) Lampu Penerangan

Lampu penerangan difungsikan untuk membuat jalur pedestrian terlihat agar memberikan keamanan dan kenyamanan saat pejalan kaki berjalan (Iswanto, 2006; Rubenstein, 1992). Pada jalur pedestrian sudah tersedia lampu penerangan sebanyak 86 buah. Lampu penerangan tersebut memiliki tinggi 3 meter dan jarak antar lampu penerangan yaitu 5 meter. Menggunakan bahan material metal dengan warna coklat perunggu yang memberikan kesan old town. Berdasarkan teori dari Iswanto (2006) dan Rubenstein (1992) dan juga pedoman penyediaan fasilitas pendukung jalur pedestrian, lampu penerangan tersebut sudah memadai. Hal ini dikarenakan tinggi lampu tidak lebih dari 4 meter dan letaknya bahkan kurang dari 10 meter. Sehingga kenyamanan pengguna dapat tercapai dengan adanya penerangan yang bagus. Meskipun begitu bangunan yang menonjol membuat lampu penerangan terlalu mepet dengan bangunan, sehingga mengurangi nilai estetikanya. Berikut dokumentasi hasil observasi lapangan.



Sumber: Observasi, 2021

Gambar 4.3 Lampu Penerangan

e) Pagar Pengaman

Jalur pedestrian Kudus City Walk tidak menyediakan pagar pengaman. Menurut Umum & Rakyat (2018), Pagar pengaman diperlukan jika volume pejalan kaki sudah >450 orang/jam/lebar efektif dan kecepatan kendaraan >40 km/jam. Pada jalur pedestrian syarat tersebut belum terpenuhi karena jumlah pejalan kaki cenderung lebih sedikit pada waktu pagi hingga sore. Teruntuk pada malam hari meskipun pejalan kaki lebih ramai, tetap tidak memerlukan pagar pengaman. Hal ini disebabkan fungsi lain jalur pedestrian sebagai tempat berjualan PKL. Adanya pagar pengaman akan mengganggu aktivitas sekitar baik dari pertokoan maupun PKL. Selain dari volume pejalan kaki, kecepatan kendaraan bermotor yang lewat

berkisar 40 km/jam. Hal ini dikarenakan terdapat lampu lalu lintas didekat jalur pedestrian sehingga kendaraan yang melaju menurunkan kecepatan. Dapat disimpulkan meskipun pagar pengaman tidak ada, tetapi dapat dikatakan penyediaan fasilitas pendukung sudah memadai, mengingat secara kebutuhan dan karakteristik dari jalur pedestrian tidak memerlukan.

f) Pelindung/peneduh

Menurut Iswanto (2006) dan Rubenstein (1992), penyediaan pelindung/peneduh adalah untuk memberikan kenyamanan pada pejalan kaki dari cuaca yang terik. Selain itu, dapat mengurangi polusi dari kendaraan bermotor yang lewat. Pada lokasi studi peneduh yang digunakan adalah pohon tabebuya yang diletakan dalam pot dengan jarak antar tanaman adalah 5 meter. Pada segmen B sempit tidak ditemui peneduh karena lebarnya akan menutupi jalur. Kemudian pembangunan yang baru selesai di awal tahun 2021, menjadikan peneduh belum tumbuh sehingga massa daun belum rapat. Selain itu, pemilihan pohon tabebuya sebagai peneduh juga mempertimbangkan nilai estetika. Secara pedoman teknis dari Kementerian PUPR (2018) penyediaan terkiat pot tanaman sudah sesuai dengan lebar yang ditentukan yaitu 1,5 meter. Meskipun begitu peletakan peneduh dapat dikatakan kurang tepat karena terlalu dekat dengan bangunan dan menabrak kabel listrik disekitarnya. Sehingga perlu adanya perbaikan.



Sumber: Observasi, 2021

Gambar 4.4 Pelindung/Peneduh

g) Jam

Pada jalur pedestrian tidak tersedia jam. Berdasarkan teori dari Rubenstein (1992), jam pada jalur pedestrian dijadikan sebagai focus atau *landmark*. Meskipun tidak terdapat jam, jalur pedestrian Kudus City Walk memiliki landmark berupa gapura dengan tulisan Kudus City Walk dan terdapat lampu-lampu hias

disekitarnya. Dapat dikatakan *landmark* tetap ada meskipun tidak berbentuk jam. Berikut hasil dokumentasi hasil observasi.



h) Utilitas

Utilitas merupakan elemen pelengkap bagi jalur pedestrian. Utilitas tersebut berupa boks kabel listrik atau telepon, hidran, penutup gorong-gorong, dan sebagainya (Rubenstein, 1992). Pada jalur pedestrian terdapat beberapa jenis utilitas seperti hidran, boks kabel listrik, penutup gorong-gorong, tempat cuci tangan, denah, dan pos keamanan. Utilitas hidran dan penutup gorong-gorong sudah ada sebelum adanya penataan kembali pada jalur pedestrian. Sehingga kedua utilitas tersebut dapat ditemui pada jalur pedestrian lama. Sedangkan boks kabel listrik terdapat pada jalur pedestrian baru, dimana menyatu dengan lampu penerangan. Sehingga boks listrik dapat ditemui pada tiap 5 meter. Boks listrik tersebut memiliki 10 stop kontak, yang mana boks ini lebih banyak difungsikan oleh PKL untuk menerangi tenda dagangannya.

Utilitas lainnya yaitu tempat cuci tangan, denah, dan pos keamanan juga berada pada jalur pedestrian baru. Tempat cuci tangan tersebut digunakan untuk mendukung kegiatan PKL. Memiliki dimensi panjang 0,84 meter, lebar 0,84 meter, dan tinggi 1 meter. Tempat cuci tangan tersebut dapat ditemui setiap 5 meter. kemudian untuk denah dapat ditemui pada ujung-ujung jalur pedestrian dan untuk pos keamanan hanya ada satu. Letak dari pos keamanan dekat dengan Rutan Kabupaten Kudus, yang mana memiliki lebar yang memadai untuk peletakannya.



i) Tempat duduk

Tersedia fasilitas pendukung berupa tempat duduk di jalur pedestrian. Tempat duduk tersebut memiliki Panjang 1,5 meter dengan lebar 40 centimeter dan jarak antar bangku sepanjang 5 meter. Menggunakan bahan material metal. Berdasarkan teori dari Rubenstein (1992) dan pedoman teknis (Umum & Rakyat, 2018) penyediaan tempat duduk perlu diberi jarak yang tidak lebih dari 10 meter dengan lebar tempat duduk 40-50 cm, panjang 150 cm, berbahan metal/beton cetak. Sehingga dapat dikatakan bahwa penyediaan tempat duduk di jalur pedestrian sudah memadai dan sesuai. Jumlah dari tempat duduk yang tersedia yaitu 40 buah. Meskipun begitu terdapat segmen yang tidak disediakan tempat duduk, yaitu di segmen A dan segmen B sempit. Secara penyediaan dapat dikatakan kurang memadai karena tidak disediakannya pada segmen A, yang mana memiliki lebar jalur yang mempuni untuk penyediaannya. Kemudian secara teknis fasilitas pendukung sudah sesuai dengan panjang tempat duduk, lebar tempat duduk, material tempat duduk, dan jarak antar tempat duduk. Berikut gambar hasil observasi di lapangan.



Sumber: Observasi, 2021

Gambar 4.7 Tempat Duduk

j) Tempat sampah

Tempat sampah merupakan fasilitas pendukung untuk kebersihan lingkungan di sekitar jalur pedestrian. Pada lokasi studi terdapat tempat sampah sebanyak 86 buah, berbahan material metal dan memiliki desain menarik. Memiliki 3 tempat yang membedakan jenis sampahnya. Tempat sampah tersebut memiliki dimensi panjang 1,12 meter, lebar 28 centimeter, dan tinggi 70 centimeter. Jarak antar tempat sampah yaitu 5 meter. Kriteria tempat sampah berdasarkan teori tersebut yaitu peletakan yang jaraknya tidak lebih dari 20 meter, membedakan jenis sampah, mudah dijangkau, menggunakan bahan dengan daya tahan tinggi (Iswanti, 2006; Umum&Rakyat, 20018). Tempat sampah hampir dapat ditemui di sepanjang jalur pedestrian, kecuali untuk segmen B sempit. Berdasarkan pedoman teknis dan teori dapat dikatakan bahwa penyediaan tempat sampah sudah memadai. Berikut dokumentasi hasil observasi.



Sumber: Observasi, 2021

Gambar 4.8 Tempat Sampah

k) Halte

Halte bus diperlukan untuk pejalan kaki menunggu moda transportasi bus. Pada jalur pedestrian tidak ditemui halte bus. Hal ini dikarenakan Kabupaten Kudus belum menggunakan bus sebagai transportasi kota. Selain itu, juga terdapat rambu

larangan untuk angkutan umum melewati Jalan Sunan Kudus. Sehingga jalur pedestrian tidak memerlukan adanya halte bus.

l) Drainase

Drainase disediakan untuk mencegah terjadinya banjir ataupun genangan. Pada lokasi studi terdapat drainase tertutup dengan lebar 20 centimeter. Selain sebagai pencegah banjir dan genangan, drainase tersebut juga menjadi pembatas dari jalan dengan jalur pedestrian. Secara pedoman teknis (Umum & Rakyat, 2018), lebar drainase tersebut masih kurang dari 50 centimeter. Dapat dikatakan bahwa penyediaan dari drainase belum maksimal.



Sumber: Observasi, 2021

Gambar 4.9 Drainase

m) Bolar

Bolar disediakan dengan tujuan untuk memberikan rasa aman bagi pejalan kaki terhadap kendaraan bermotor (Rubenstein, 1992); (Umum & Rakyat, 2018). Pada lokasi studi tidak ditemui bolar, hal ini dikarenakan aktivitas di sekitar jalur pedestrian yang terdapat pertokoan di sekitarnya. Dimana pertokoan tersebut memiliki tempat parkir yang berada didalam. Sehingga pemotor perlu melewati jalur pedestrian untuk dapat mencapai parkiran toko yang ada. Selain itu, dengan adanya bolar akan mengurangi ruang berjalan PKL saat malam hari.

n) Telepon umum

Telepon umum digunakan untuk memfasilitasi pejalan kaki yang ingin berkomunikasi (Rubenstein, 1992). Pada lokasi studi tidak ditemui fasilitas telepon umum, hal ini dikarenakan banyak orang yang menggunakan telepon genggam. Selain itu, keberadaan jalur pedestrian yang berada di pusat kota, menjadikan sinyal telekomunikasi sudah merata. Dapat dikatakan tidak adanya fasilitas telekomunikasi pada jalur pedestrian tidak memberikan dampak karena setiap orang memiliki alat komunikasi pribadi dan sinyal yang bagus.

Secara keseluruhan penyediaan fasilitas utama dan pendukung pada jalur pedestrian Kudus City Walk sudah memadai. Meskipun jenis-jenis fasilitas pendukung yang ada belum sesuai dengan teori yang dikemukakan oleh Rubenstein (1992) dan Iswanto (2006). Hal ini dikarenakan penyesuaian kembali dengan pedoman teknis penyediaan fasilitas pejalan kaki oleh kementerian PUPR. Dimana beberapa penyediaan fasilitas seperti pengendali kecepatan, lapak tunggu, pagar pengaman, halte, bolar, dan telepon umum tidak ditemui pada jalur pedestrian karena tidak sesuai karakteristik dan kebutuhan di Jalur Pedestrian Kudus City Walk.

4.2 Tingkat Pelayanan Pada Jalur Pedestrian

Analisis tingkat pelayanan pada jalur pedestrian dilakukan guna melihat jalur pedestrian bisa melayani pejalan kaki yang lewat dengan berbagai hambatan. Analisis tingkat pelayanan dilihat melalui laju arus dan ruang yang tersedia bagi pejalan kaki. Berikut hasil analisis tingkat pelayanan jalur pedestrian Kudus City Walk.

Tabel 4.1 Hasil Analisis LOS Jalur Pedestrian Kudus City Walk

Segmen Pengamatan	Sabtu			Minggu			Senin		
	Laju Arus (Ped/mnt/m)	Ruang (m2/ped)	LOS	Laju Arus (Ped/mnt/m)	Ruang (m2/ped)	LOS	Laju Arus (Ped/mnt/m)	Ruang (m2/ped)	LOS
Pagi (09.00 - 09.15 WIB)									
A	0,91	30,88	A	1,22	17,47	A	1,44	13,45	A
B	2,12	45,64	A	3,43	27,92	A	2,32	40,68	A
C	1,00	22,53	A	0,69	30,79	A	1,24	17,86	A
D	0,90	44,62	A	0,67	61,69	A	1,03	37,97	A
E	0,27	136,78	A	0,37	101,99	A	0,80	48,37	A
Siang (12.30 - 12.45 WIB)									
A	1,27	16,29	A	0,91	22,76	A	1,00	20,34	A
B	7,37	12,52	A	3,03	31,19	A	1,62	58,76	A
C	0,76	28,07	A	0,60	36,30	A	0,91	24,39	A
D	1,10	39,63	A	0,77	55,90	A	1,13	37,19	A
E	0,47	78,81	A	0,30	126,78	A	0,60	64,49	A
Sore (15.30 - 15.45 WIB)									
A	1,07	18,90	A	0,96	21,59	A	0,87	22,52	A
B	3,03	30,47	A	3,54	25,75	A	1,82	51,25	A
C	1,33	12,01	A	1,40	11,61	A	1,27	12,83	A
D	2,30	18,33	A	2,57	15,90	A	1,43	29,65	A
E	1,13	32,45	A	1,70	22,18	A	0,87	43,89	A
Malam (08.00 - 08.15 WIB)									
A	4,84	8,21	A	3,91	10,07	A	2,40	16,64	A
B	2,83	31,90	A	1,62	55,07	A	1,31	69,02	A
C	27,00	2,77	C	19,78	3,81	B	9,67	7,86	A
D	17,67	4,18	B	11,33	6,79	A	8,22	9,44	A
E	10,67	11,04	A	8,67	13,80	A	6,22	19,54	A

Sumber: Hasil Analisis, 2022

Keterangan	
	Tertinggi pada segmen tersebut
	Terendah pada segmen tersebut

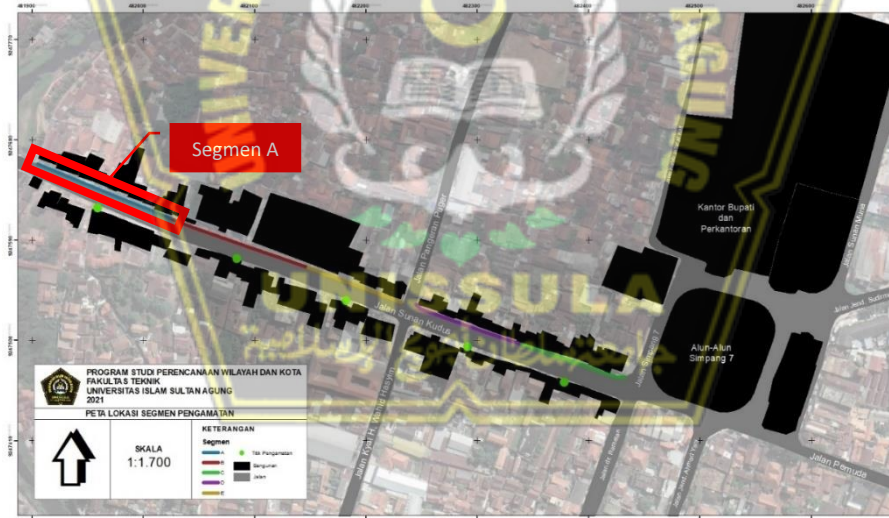
Berdasarkan tabel diatas, informasi yang didapatkan sebagai berikut:

- Pada segmen A memiliki tingkat pelayanan (LOS) A di semua waktu baik jam dan hari. LOS A menunjukkan bahwa pejalan kaki dapat bergerak dengan bebas dan didukung oleh ruang yang luas, kecepatan berjalan bebas dan tidak ada konflik antar pengguna. Laju arus tertinggi terdapat pada hari sabtu malam dengan nilai 4,84 ped/mnt/m, sedangkan laju arus terendah terdapat pada hari senin sore dengan nilai 0,87 ped/mnt/m. diketahuinya laju arus menunjukkan bahwa pengguna dari jalur pedestrian lebih banyak ditemui pada malam hari. Sehingga dapat dikatakan penarik pejalan kaki untuk menggunakan jalur pedestrian adalah kegiatan PKL daripada pertokoannya. Berikut gambaran spasial dari tingkat pelayanan di Segmen A.

Tabel 4.2 Tingkat Pelayanan Segmen A

Keterangan Waktu	Sabtu			Minggu			Senin		
	Laju Arus (Ped/mnt/m)	Ruang (m ² /ped)	LOS	Laju Arus (Ped/mnt/m)	Ruang (m ² /ped)	LOS	Laju Arus (Ped/mnt/m)	Ruang (m ² /ped)	LOS
Pagi	0,91	30,88	A	1,22	17,47	A	1,44	13,45	A
Siang	1,27	16,29	A	0,91	22,76	A	1,00	20,34	A
Sore	1,07	18,90	A	0,96	21,59	A	0,87	22,52	A
Malam	4,84	8,21	A	3,91	10,07	A	2,40	16,64	A

Sumber: Analisis, 2022

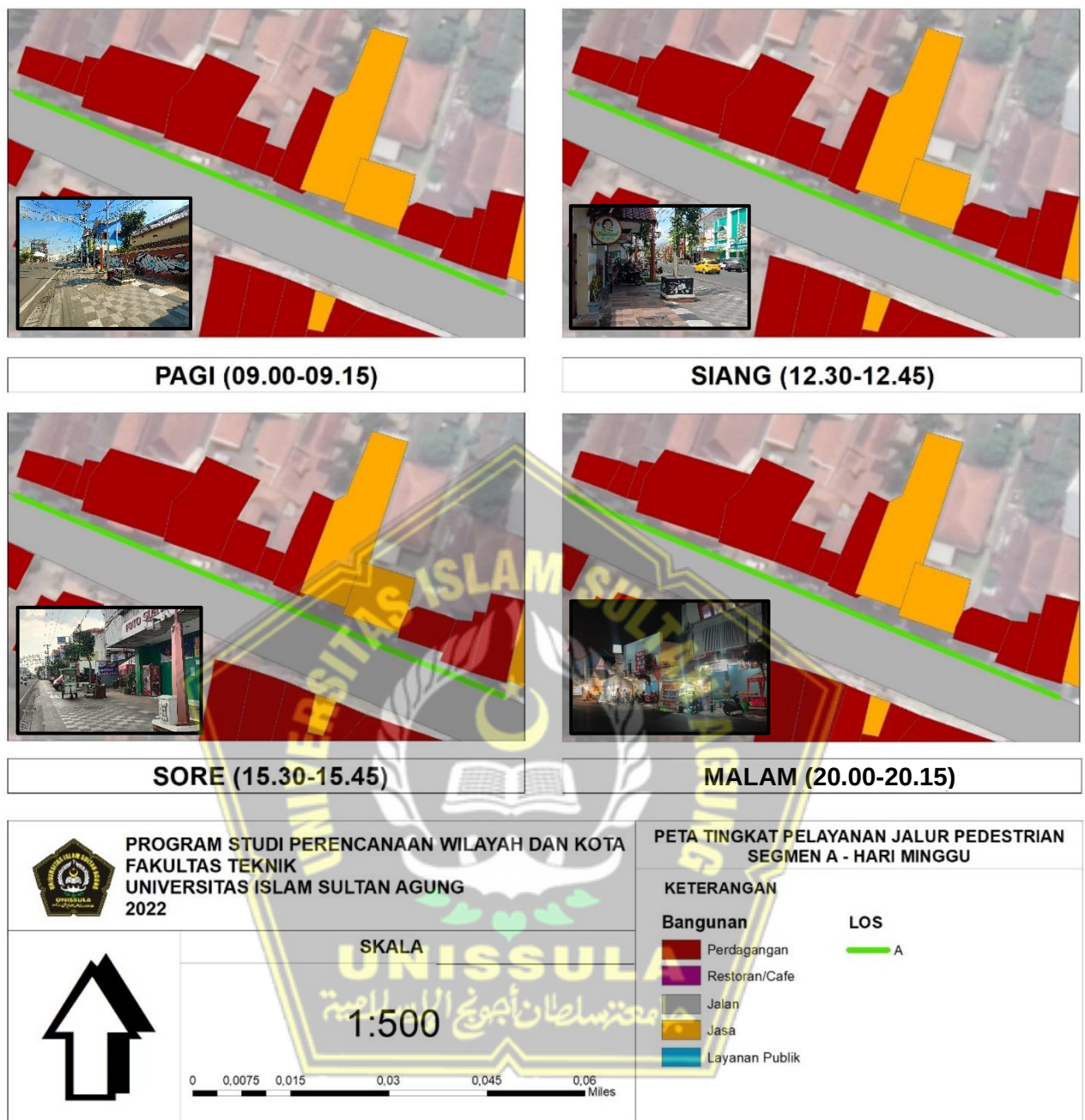


Gambar 4.10 Lokasi Segmen A



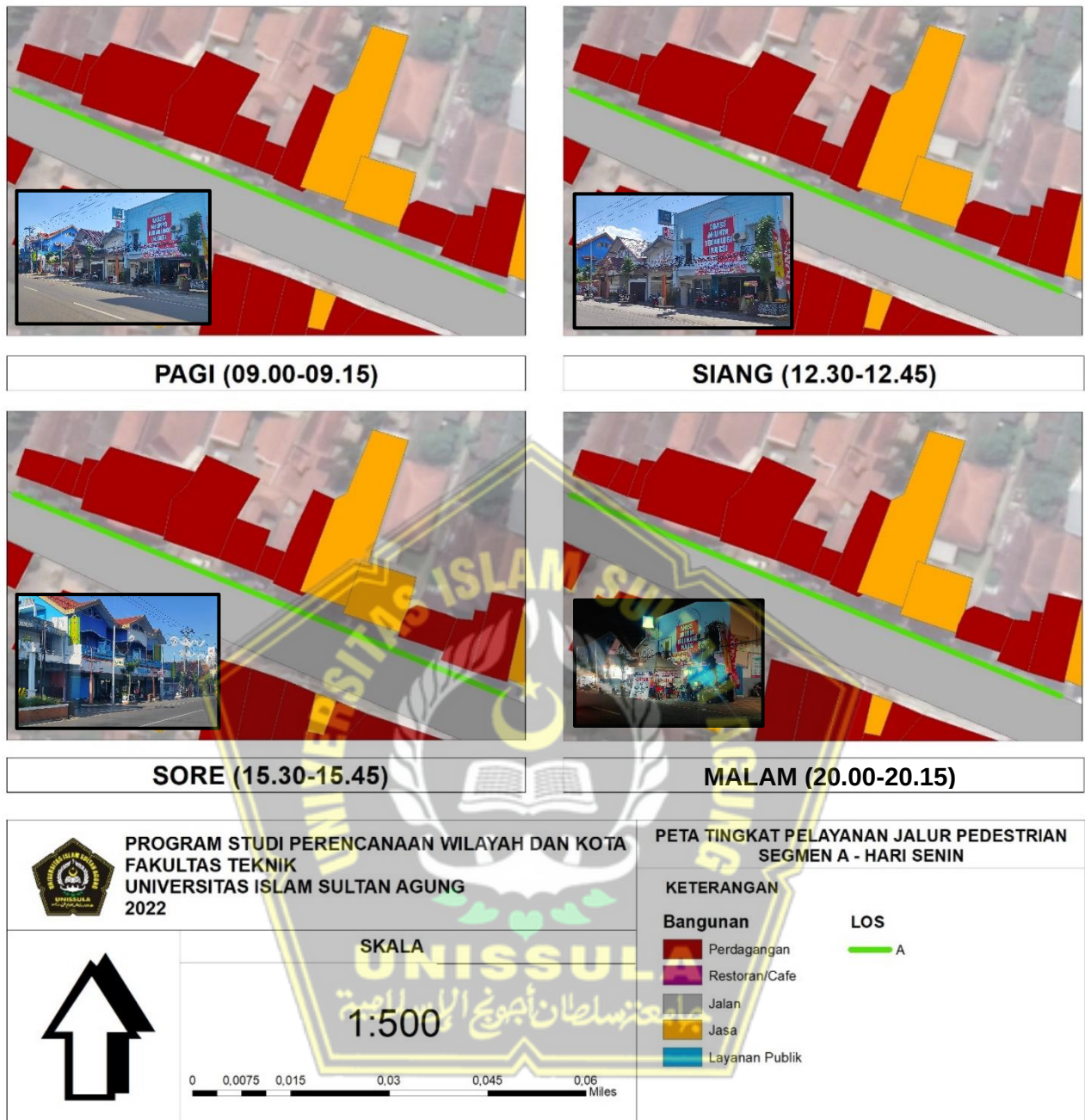
Gambar 4.11 Peta Perbandingan Tingkat Pelayanan pada Segmen A Hari Sabtu

*) LOS A = Bebas bergerak dengan ruang yang luas, kecepatan berjalan bebas, dan konflik antar pejalan kaki sangat kecil



Gambar 4.12 Peta Perbandingan Tingkat Pelayanan pada Segmen A Hari Minggu

*) LOS A = Bebas bergerak dengan ruang yang luas, kecepatan berjalan bebas, dan konflik antar pejalan kaki sangat kecil



Gambar 4.13 Peta Perbandingan Tingkat Pelayanan pada Segmen A Hari Senin

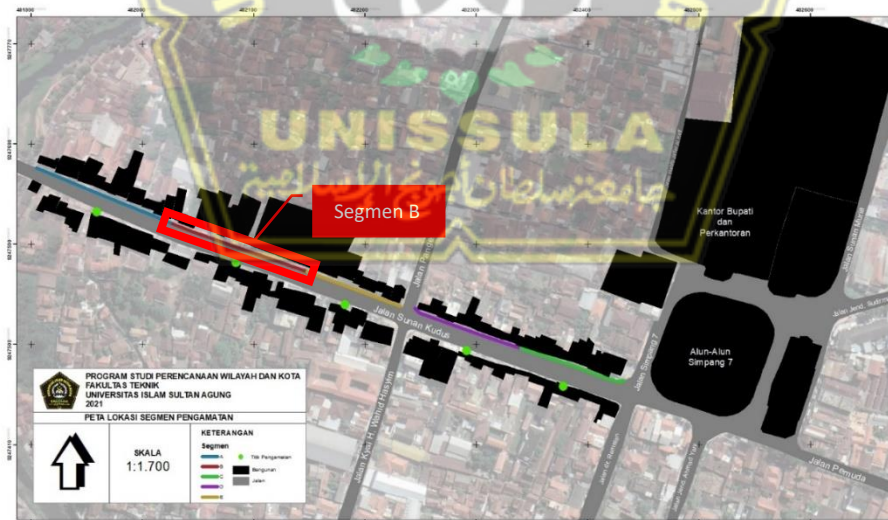
*) LOS A = Bebas bergerak dengan ruang yang luas, kecepatan berjalan bebas, dan konflik antar pejalan kaki sangat kecil

- Pada segmen B memiliki tingkat pelayanan (LOS) A di semua waktu baik jam dan hari. LOS A menunjukkan bahwa pejalan kaki dapat bergerak dengan bebas dan didukung oleh ruang yang luas, kecepatan berjalan bebas dan tidak ada konflik antar pengguna. Laju arus tertinggi terdapat pada hari sabtu siang yaitu sebesar 7,37 ped/mnt/m, sedangkan laju arus terendah pada hari minggu malam yaitu sebesar 1,62 ped/mnt/m. Berdasarkan pengamatan segmen B memiliki penggunaan lahan yaitu pertokoan dan layanan public, dimana pada pertokoan lebar jalur pedestrian sempit dan jalur pedestrian yang lebar dekat dengan pelayanan public terdapat landmark. Didukung dengan pernyataan dari Dinas Perdagangan Kabupaten Kudus, dimana pada segmen dengan lebar sempit dan pada area landmark tidak diperbolehkan kegiatan PKL. Sehingga hasil tersebut relevan dikarenakan laju arus tertinggi berada pada hari sabtu siang, dimana kegiatan pertokoan masih aktif. Berikut gambaran spasial dari tingkat pelayanan di Segmen B.

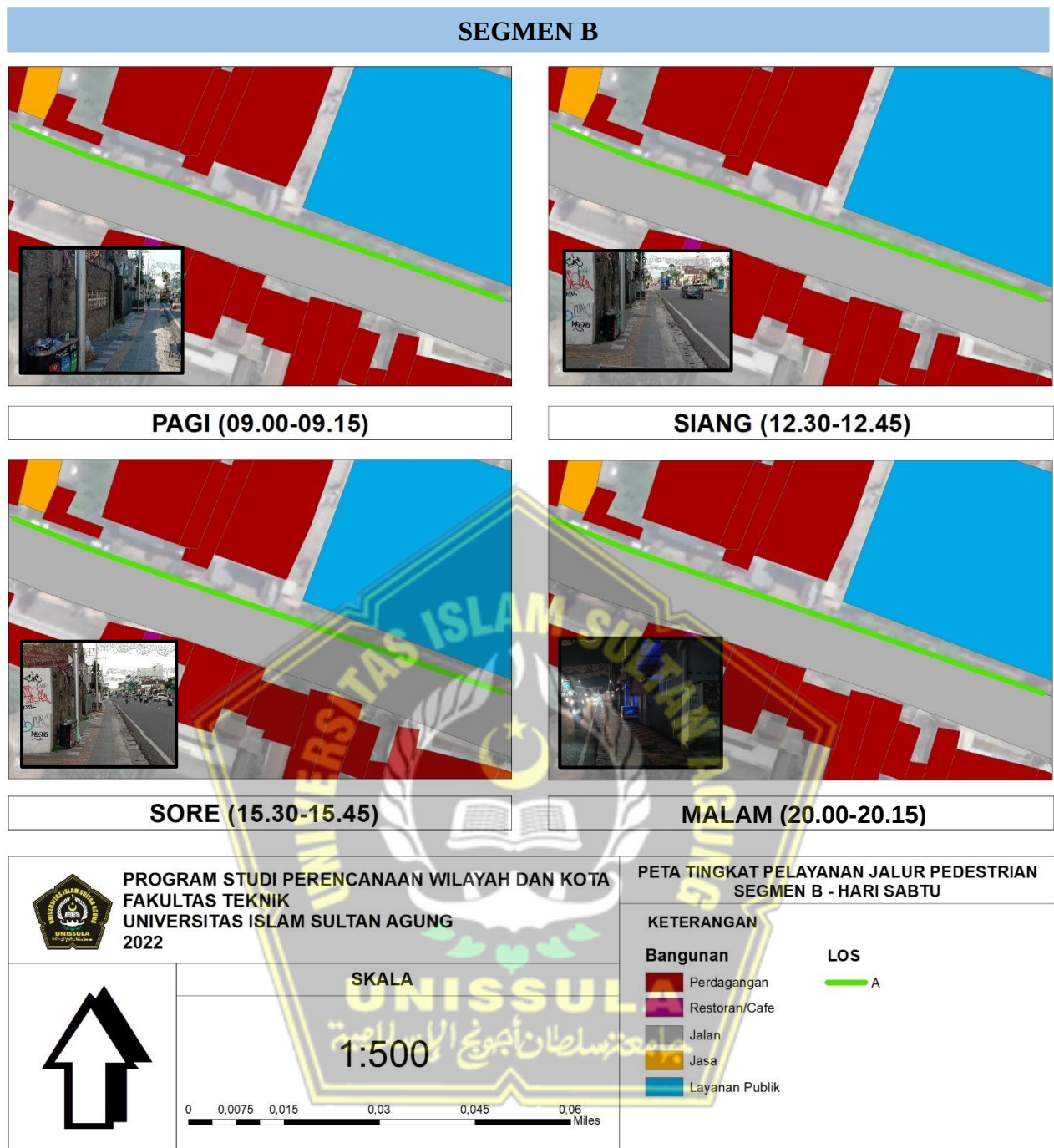
Tabel 4.3 Tingkat Pelayanan Segmen B

Keterangan Waktu	Sabtu			Minggu			Senin		
	Laju Arus (Ped/mnt/m)	Ruang (m ² /ped)	LOS	Laju Arus (Ped/mnt/m)	Ruang (m ² /ped)	LOS	Laju Arus (Ped/mnt/m)	Ruang (m ² /ped)	LOS
Pagi	2,12	45,64	A	3,43	27,92	A	2,32	40,68	A
Siang	7,37	12,52	A	3,03	31,19	A	1,62	58,76	A
Sore	3,03	30,47	A	3,54	25,75	A	1,82	51,25	A
Malam	2,83	31,90	A	1,62	55,07	A	1,31	69,02	A

Sumber: Analisis, 2022



Gambar 4.14 Lokasi Segmen B



Gambar 4.15 Peta Perbandingan Tingkat Pelayanan pada Segmen B Hari Sabtu

*) LOS A = Bebas bergerak dengan ruang yang luas, kecepatan berjalan bebas, dan konflik antar pejalan kaki sangat kecil



Gambar 4.16 Peta Perbandingan Tingkat Pelayanan pada Segmen B Hari Minggu

*) LOS A = Bebas bergerak dengan ruang yang luas, kecepatan berjalan bebas, dan konflik antar pejalan kaki sangat kecil



Gambar 4.17 Peta Perbandingan Tingkat Pelayanan pada Segmen B Hari Senin

*) LOS A = Bebas bergerak dengan ruang yang luas, kecepatan berjalan bebas, dan konflik antar pejalan kaki sangat kecil

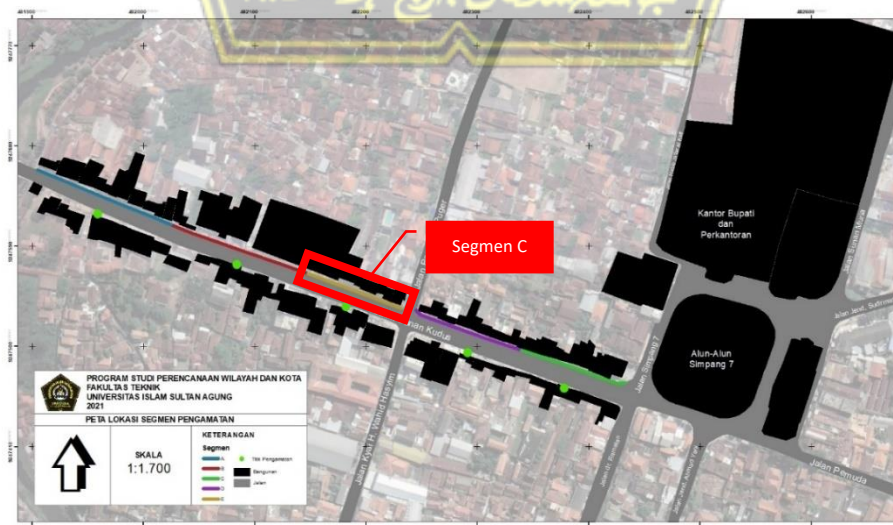
- Pada segmen C memiliki tingkat pelayanan (LOS) A hingga C. LOS C terjadi pada hari sabtu malam, LOS B terjadi pada hari minggu malam, dan LOS A terjadi pada selain kedua hari tersebut. Berikut penjelasan dari tiap kategori:
 - LOS A menunjukkan bahwa pejalan kaki pejalan kaki dapat bergerak dengan bebas dan didukung oleh ruang yang luas, kecepatan berjalan bebas dan tidak ada konflik antar pengguna
 - LOS B menunjukkan bahwa pejalan kaki memiliki ruang yang cukup untuk bergerak, berjalan dengan kecepatan yang bebas, dan kemungkinan konflik antar pengguna ada tetapi kecil. Hal ini dikarenakan pejalan kaki mulai menyadari keberadaan pejalan kaki lainnya.
 - LOS C menunjukkan bahwa pejalan kaki memiliki ruang yang cukup untuk berjalan, kecepatan berjalan normal, kemungkinan konflik antar pengguna ada tetapi kecil.

Adanya banyak kategori pada segmen C menunjukan bahwa kegiatan di segmen C aktif. Khususnya pada hari sabtu malam yang memiliki laju arus sebesar 27 ped/mnt/m. Pada hari tersebut kegiatan pertokoan dan PKL aktif, sehingga banyak pejalan kaki yang menggunakan jalur pedestrian. Berikut gambaran spasial dari tingkat pelayanan di Segmen C.

Tabel 4.4 Tingkat Pelayanan Segmen C

Keterangan Waktu	Sabtu			Minggu			Senin		
	Laju Arus (Ped/mnt/m)	Ruang (m ² /ped)	LOS	Laju Arus (Ped/mnt/m)	Ruang (m ² /ped)	LOS	Laju Arus (Ped/mnt/m)	Ruang (m ² /ped)	LOS
Pagi	1,00	22,53	A	0,69	30,79	A	1,24	17,86	A
Siang	0,76	28,07	A	0,60	36,30	A	0,91	24,39	A
Sore	1,33	12,01	A	1,40	11,61	A	1,27	12,83	A
Malam	27,00	2,77	C	19,78	3,81	B	9,67	7,86	A

Sumber: Analisis, 2022



Gambar 4.18 Lokasi Segmen C



Gambar 4.19 Peta Perbandingan Tingkat Pelayanan pada Segmen C Hari Sabtu

**) LOS A = Bebas bergerak dengan ruang yang luas, kecepatan berjalan bebas, dan konflik antar pejalan kaki sangat kecil*

LOS C = Ruang berjalan cukup, kecepatan berjalan normal, kemungkinan konflik antar pejalan kaki sedang



Gambar 4.20 Peta Perbandingan Tingkat Pelayanan pada Segmen C Hari Minggu

*) LOS A = Bebas bergerak dengan ruang yang luas, kecepatan berjalan bebas, dan konflik antar pejalan kaki sangat kecil

LOS B = Ruang yang cukup untuk bergerak, kecepatan berjalan bebas, kemungkinan konflik antar pejalan kaki sedang karena pejalan kaki mulai menyadari keberadaan pejalan kaki lainnya



Gambar 4.21 Peta Perbandingan Tingkat Pelayanan pada Segmen C Hari Senin

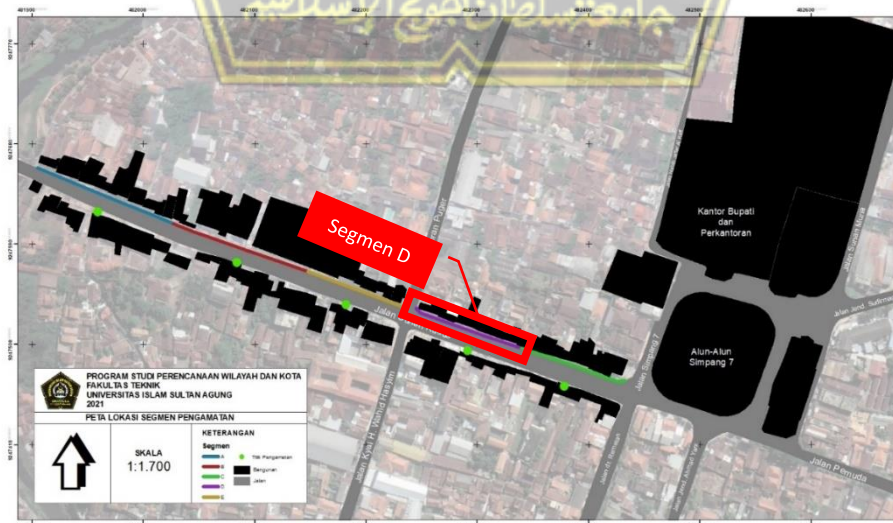
**) LOS A = Bebas bergerak dengan ruang yang luas, kecepatan berjalan bebas, dan konflik antar pejalan kaki sangat kecil*

- Pada segmen D memiliki tingkat pelayanan (LOS) A hingga B. LOS B terjadi pada sabtu malam dengan laju arus sebesar 17,67 ped/mnt/m, sedangkan kategori A terjadi pada semua hari kecuali hari sabtu malam. Pada LOS A nilai laju arus terendah pada hari minggu pagi yaitu sebesar 0,67 ped/mnt/m. LOS A menunjukkan bahwa pejalan kaki pejalan kaki dapat bergerak dengan bebas dan didukung oleh ruang yang luas, kecepatan berjalan bebas dan tidak ada konflik antar pengguna. Sedangkan LOS B menunjukkan bahwa pejalan kaki memiliki ruang yang cukup untuk bergerak, berjalan dengan kecepatan yang bebas, dan kemungkinan konflik antar pengguna ada tetapi kecil. Hal ini dikarenakan pejalan kaki mulai menyadari keberadaan pejalan kaki lainnya. Berdasarkan hasil perhitungan tersebut menunjukkan bahwa kegiatan PKL pada malam hari khususnya hari sabtu banyak menarik pejalan kaki di jalur pedestrian. Selain itu, berdasarkan hasil pengamatan di lapangan, kegiatan perdagangan dan jasa pada segmen tersebut tidak begitu aktif. Hanya beberapa toko yang buka, dan 1 toko (apotik) yang lebih banyak menarik pejalan kaki. Pada hari minggu pagi yang menunjukkan hasil laju arus rendah disebabkan oleh pertokoan sekitar yang tutup. Berikut gambaran spasial dari tingkat pelayanan di Segmen D.

Tabel 4.5 Tingkat Pelayanan Segmen D

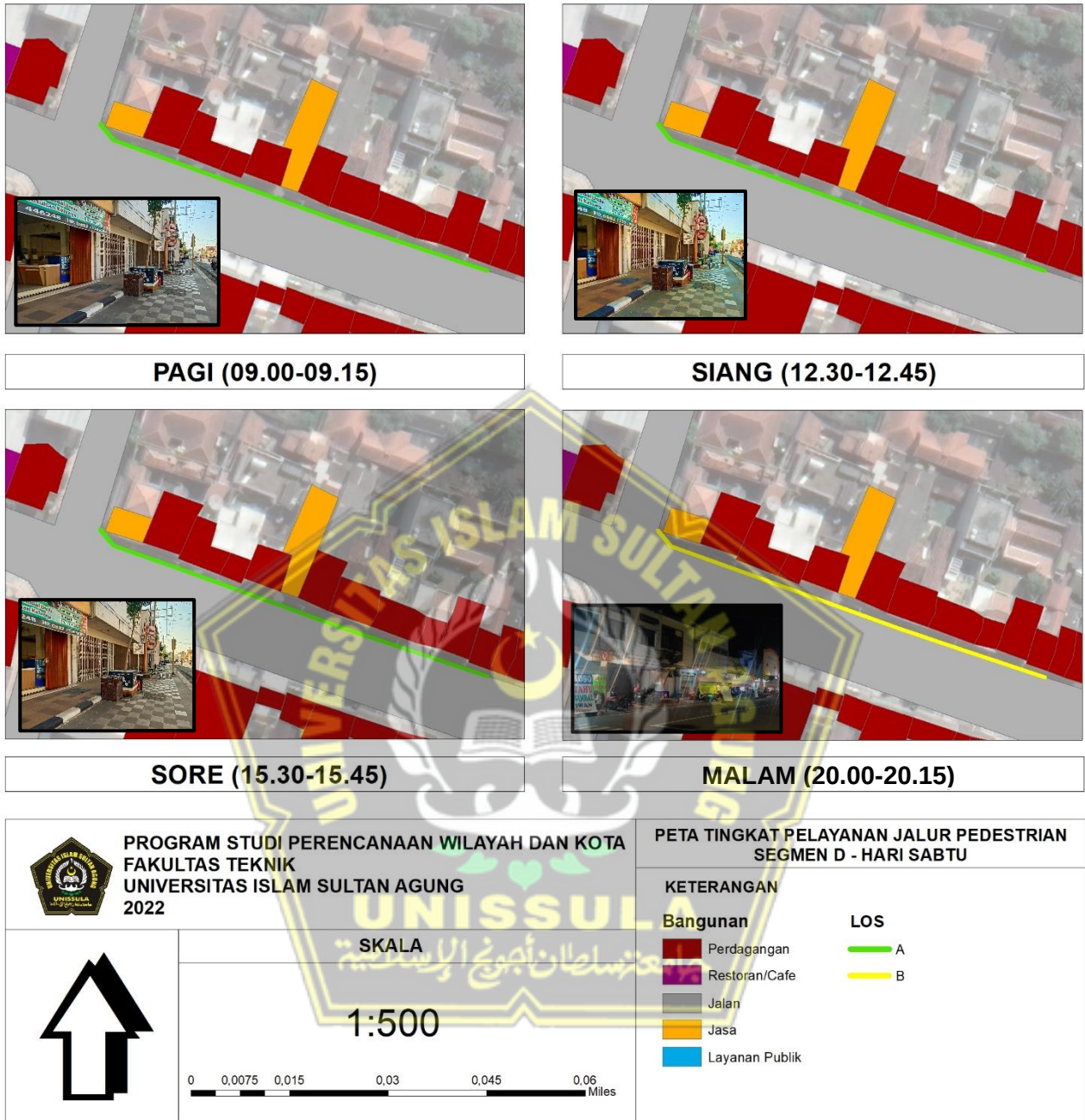
Keterangan Waktu	Sabtu			Minggu			Senin		
	Laju Arus (Ped/mnt/m)	Ruang (m ² /ped)	LOS	Laju Arus (Ped/mnt/m)	Ruang (m ² /ped)	LOS	Laju Arus (Ped/mnt/m)	Ruang (m ² /ped)	LOS
Pagi	0,90	44,62	A	0,67	61,69	A	1,03	37,97	A
Siang	1,10	39,63	A	0,77	55,90	A	1,13	37,19	A
Sore	2,30	18,33	A	2,57	15,90	A	1,43	29,65	A
Malam	17,67	4,18	B	11,33	6,79	A	8,22	9,44	A

Sumber: Analisis, 2022



Gambar 4.22 Lokasi Segmen D

SEGMENT D



Gambar 4.23 Peta Perbandingan Tingkat Pelayanan pada Segmen D Hari Sabtu

**) LOS A = Bebas bergerak dengan ruang yang luas, kecepatan berjalan bebas, dan konflik antar pejalan kaki sangat kecil*

LOS B = Ruang yang cukup untuk bergerak, kecepatan berjalan bebas, kemungkinan konflik antar pejalan kaki sedang karena pejalan kaki mulai menyadari keberadaan pejalan kaki lainnya



Gambar 4.24 Peta Perbandingan Tingkat Pelayanan pada Segmen D Hari Minggu

*) LOS A = Bebas bergerak dengan ruang yang luas, kecepatan berjalan bebas, dan konflik antar pejalan kaki sangat kecil



Gambar 4.25 Peta Perbandingan Tingkat Pelayanan pada Segmen D Hari Senin

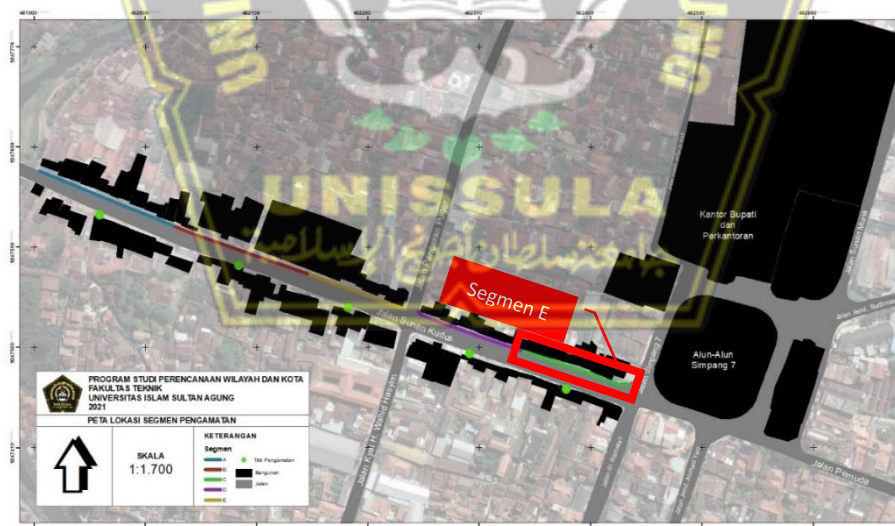
*) LOS A = Bebas bergerak dengan ruang yang luas, kecepatan berjalan bebas, dan konflik antar pejalan kaki sangat kecil

- Pada segmen E memiliki tingkat pelayanan LOS A di semua waktu baik jam dan hari. LOS A menunjukkan bahwa pejalan kaki pejalan kaki pejalan kaki dapat bergerak dengan bebas dan didukung oleh ruang yang luas, kecepatan berjalan bebas dan tidak ada konflik antar pengguna. Laju arus tertinggi terjadi pada sabtu malam dengan nilai sebesar 10,67 ped/mnt/m. Sedangkan laju arus terendah terjadi pada sabtu pagi dengan nilai sebesar 0,27 ped/mnt/m. Pada segmen ini aktivitas perdagangan dan jasa tidak begitu aktif. Hanya beberapa pertokoan yang buka dan masih berjalan. Sehingga pejalan kaki hanya sedikit di segmen tersebut. Berbeda pada saat malam hari, segmen yang dekat dengan alun-alun simpang 7 menjadi lebih ramai. Meskipun tidak seramai dengan segmen. Dapat disimpulkan bahwa penarik pejalan kaki menggunakan jalur pedestrian pada segmen E adalah kegiatan PKL yang ada. Berikut gambaran spasial dari tingkat pelayanan di Segmen E.

Gambar 4.26 Tingkat Pelayanan Segmen E

Keterangan Waktu	Sabtu			Minggu			Senin		
	Laju Arus (Ped/mnt/m)	Ruang (m ² /ped)	LOS	Laju Arus (Ped/mnt/m)	Ruang (m ² /ped)	LOS	Laju Arus (Ped/mnt/m)	Ruang (m ² /ped)	LOS
Pagi	0,27	136,78	A	0,37	101,99	A	0,80	48,37	A
Siang	0,47	78,81	A	0,30	126,78	A	0,60	64,49	A
Sore	1,13	32,45	A	1,70	22,18	A	0,87	43,89	A
Malam	10,67	11,04	A	8,67	13,80	A	6,22	19,54	A

Sumber: Analisis, 2022



Gambar 4.27 Lokasi Segmen E

SEGMENT E



Gambar 4.28 Peta Perbandingan Tingkat Pelayanan pada Segmen E Hari Sabtu

*) LOS A = Bebas bergerak dengan ruang yang luas, kecepatan berjalan bebas, dan konflik antar pejalan kaki sangat kecil



Gambar 4.29 Peta Perbandingan Tingkat Pelayanan pada Segmen E Hari Minggu

*) LOS A = Bebas bergerak dengan ruang yang luas, kecepatan berjalan bebas, dan konflik antar pejalan kaki sangat kecil



Gambar 4.30 Peta Perbandingan Tingkat Pelayanan pada Segmen E Hari Senin

**) LOS A = Bebas bergerak dengan ruang yang luas, kecepatan berjalan bebas, dan konflik antar pejalan kaki sangat kecil*

Berdasarkan paparan hasil diatas, dapat disimpulkan bahwa pejalan kaki banyak ditemui saat malam hari. Khususnya pada hari sabtu malam. Sedangkan saat pagi hingga sore tidak begitu banyak. Jumlah pejalan kaki yang sedikit pada tiap segmen berbeda-beda. Kecuali pada segmen B yang memiliki jumlah pejalan kaki terbanyak pada pagi hari ini. Hal ini dikarenakan terdapat kebijakan tersendiri dalam pemanfaatan di segmen B. Pada kebijakan tersebut tidak memperbolehkan adanya penggunaan jalur pedestrian oleh PKL karena lebarnya yang sempit atau hanya cukup untuk orang berjalan dan juga terdapat landmark dari jalur pedestrian. Kesimpulan akhir dari analisis ini diketahui bahwa PKL menjadi penarik atau alasan pejalan kaki menggunakan jalur pedestrian. Sedangkan kegiatan perdagangan dan jasa pada pagi hari tidak begitu menarik, dan juga kebanyakan pertokoan yang tidak buka atau aktif.

4.3 Kenyamanan di Jalur Pedestrian Kudus City Walk Berdasarkan Persepsi Pejalan Kaki

Pada analisis ini akan menilai kenyamanan di jalur pedestrian Kudus City Walk berdasarkan persepsi pejalan kaki. Sebelumnya sudah dilakukan penyebaran kuesioner kepada 158 orang responden sebagai sampel. Dalam kuesioner tersebut responden akan menjawab 30 pertanyaan dengan jawaban sebagai berikut.

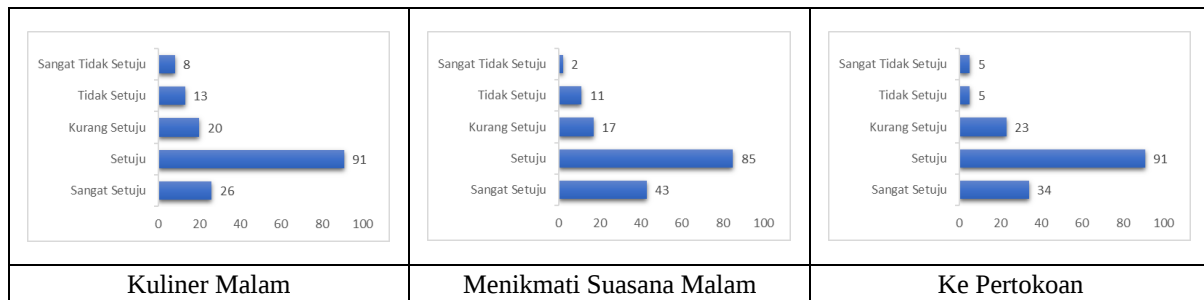
Sangat Setuju	= Skor jawaban 5
Setuju	= Skor Jawaban 4
Kurang Setuju	= Skor Jawaban 3
Tidak Setuju	= Skor Jawaban 2
Sangat Tidak Setuju	= Skor Jawaban 1

Setelah jawaban direkapitulasi kemudian dilakukan analisis skoring dengan mengalikan jawaban dengan skor kemudian dijumlahkan. Setelahnya skor total dibagi dengan skor tertinggi dikalikan 100%. Hasil analisis berupa persentase yang kemudian diklasifikasikan sesuai klasifikasi yang sudah dibuat sebagai berikut.

20% - 36%	= Sangat Tidak Nyaman
37% - 52%	= Tidak Nyaman
53% - 68%	= Cukup Nyaman
69% - 84%	= Nyaman
85% - 100%	= Sangat Nyaman

4.3.1 Sirkulasi

Sirkulasi pada jalur pedestrian menurut Utterman (1982) meliputi geometri jalur, waktu berjalan, volume pejalan kaki, alur dan maksud perjalanan. Sedangkan menurut Rustam & Utomo (2003) sirkulasi pada jalur dinilai dari pembagian sirkulasi dan fungsi ruang. Berdasarkan hasil pengumpulan data yang telah dilakukan didapatkan hasil sebagai berikut.



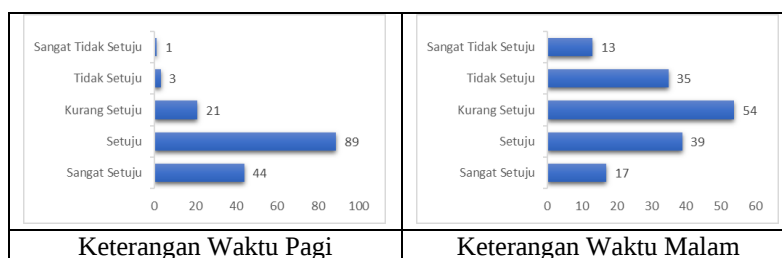
Gambar 4.31 Hasil Kuesioner Sirkulasi Berdasarkan Maksud Perjalanan

Tabel 4.6 Tingkat Kenyamanan Berdasarkan Sirkulasi (Maksud Perjalanan)

Maksud Perjalanan	Persentase Tingkat Kenyamanan	Klasifikasi Tingkat Kenyamanan
Kuliner Malam	74%	Nyaman
Menikmati Suasana Malam	80%	Nyaman
Ke Pertokoan	78%	Nyaman

Sumber: Analisis, 2022

Berdasarkan grafik diatas menunjukkan bahwa pejalan kaki lebih memilih untuk menggunakan jalur pedestrian sebagai tempat untuk menikmati suasana malam hari perkotaan, dibandingkan dengan maksud perjalanan untuk kuliner malam dan ke pertokoan di sekitar. Maksud dari perjalanan tersebut juga menunjukan fungsi ruang dominan yang digunakan pada jalur pedestrian yaitu ruang terbuka untuk kegiatan menikmati suasana malam perkotaan. Hasil olah dari data tersebut didapatkan hasil bahwa pejalan kaki nyaman untuk melakukan perjalanan dengan maksud perjalanan kuliner malam, menikmati suasana malam perkotaan, dan ke perkotaan di sekitar jalur pedestrian. Arti rasa nyaman dari maksud perjalanan adalah mengetahui preferensi pejalan kaki dalam menggunakan jalur pedestrian. Hal apa yang terbesit didalam pikiran pejalan kaki saat akan berkunjung ke jalur pedestrian. Dari ketiga jenis maksud perjalanan, pejalan kaki lebih memiliki untuk menikmati suasana malam perkotaan dibanding dengan berkunjung ke pertokoan dan kuliner malam.



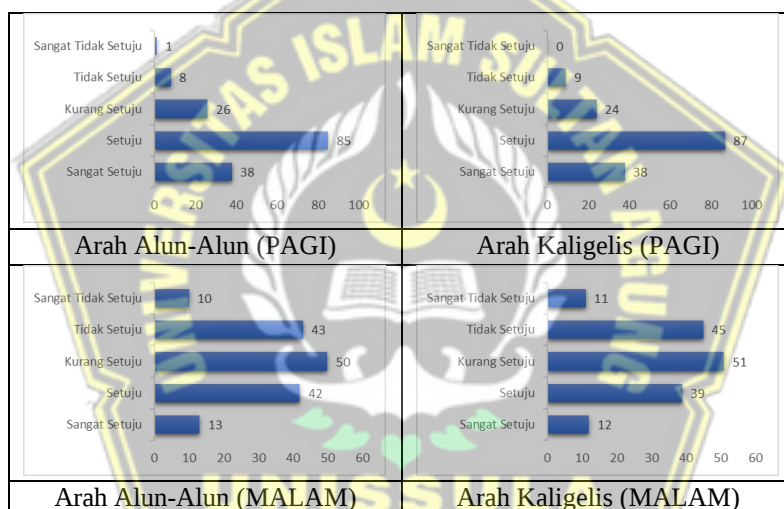
Gambar 4.32 Hasil Kuesioner Sirkulasi Berdasarkan LOS (Level of Service)

Tabel 4.7 Tingkat Kenyamanan Berdasarkan Sirkulasi (LOS)

Keterangan Waktu	Persentase Tingkat Kenyamanan	Klasifikasi Tingkat Kenyamanan
Pagi	82%	Nyaman
Malam	62%	Cukup Nyaman

Sumber: Analisis, 2022

Berdasarkan grafik diatas menunjukan bahwa pejalan merasa lebih leluasa berjalan di jalur pedestrian pada waktu pagi. Sedangkan pada malam hari pejalan kaki merasa tidak leluasa untuk berjalan kaki di jalur pedestrian. Hasil olah dari data tersebut didapatkan hasil pada tabel 4.7. Pada tabel tersebut menunjukan bahwa pejalan kaki merasa nyaman karena leluasa berjalan di jalur pedestrian saat pagi hari, sedangkan pada malam hari pejalan kaki merasa cukup nyaman untuk berjalan. Hal ini menunjukan bahwa pada saat malam hari jalur pedestrian cukup ramai sehingga mempengaruhi sirkulasi berdasarkan LOS.



Gambar 4.33 Hasil Kuesioner Sirkulasi Berdasarkan Alur Perjalanan
Tabel 4.8 Tingkat Kenyamanan Berdasarkan Sirkulasi (Alur Perjalanan)

Alur Perjalanan	Keterangan Waktu	Persentase Tingkat Kenyamanan	Klasifikasi Tingkat Kenyamanan
Arah Alun-Alun	Pagi	79%	Nyaman
Arah Kaligelis		79%	Nyaman
Arah Alun-Alun	Malam	61%	Cukup Nyaman
Arah Kaligelis		59%	Cukup Nyaman

Sumber: Analisis, 2022

Berdasarkan grafik diatas menunjukan bahwa pejalan kaki mudah dalam melakukan perjalanan ke arah Alun-Alun (Timur) maupun ke arah Sungai Kaligelis (Barat) saat pagi hari. Sedangkan merasa sedikit sulit untuk berjalan ke arah Alun-Alun (Timur) maupun Sungai Kaligelis (Barat) saat malam hari. Hal ini berkaitan dengan LOS dari jalur pedestrian. Hasil

dari olah data tersebut terdapat pada tabel 4.8. berdasarkan tabel tersebut didapatkan hasil bahwa pejalan kaki nyaman untuk bergerak baik ke arah Alun-Alun maupun Kaligelis saat pagi hari. Tingkat kenyamanan untuk kedua arah alur memiliki nilai sama yaitu 79%. Sedangkan pejalan kaki merasa cukup nyaman untuk bergerak ke arah Alun-Alun maupun Kaligelis saat malam hari. Meskipun cukup nyaman kedua arah alur tersebut memiliki persentase yang berbeda, dimana arah ke Alun-Alun lebih tinggi daripada arah Kaligelis. Hal ini berarti bahwa pejalan kaki lebih mudah ke arah Alun-Alun daripada arah Kaligelis.

4.3.2 Aksesibilitas

Aksesibilitas berdasarkan teori yang dibawa oleh Utterman (1982) menyebutkan bahwa dipengaruhi oleh hambatan, lebar, dan permukaan dan tekstur. Berdasarkan teori tersebut berikut hasil data dan pengolahan data.

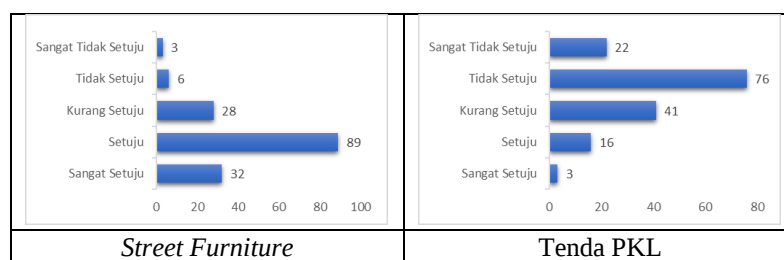


Gambar 4.34 Hasil Kuesioner Aksesibilitas Berdasarkan Permukaan dan Tekstur
Tabel 4.9 Tingkat Kenyamanan Berdasarkan Aksesibilitas (Permukaan dan Tekstur)

Aksesibilitas	Persentase Tingkat Kenyamanan	Klasifikasi Tingkat Kenyamanan
Permukaan dan Tekstur	81%	Nyaman

Sumber: Analisis, 2022

Berdasarkan grafik diatas menunjukkan bahwa pejalan kaki merasa tidak mudah tergelincir saat berjalan di jalur pedestrian. Hal ini berarti permukaan dan tekstur dari jalur pedestrian aksesibel bagi pejalan kaki dan juga aman bagi keselamatan pejalan kaki. Berdasarkan hasil olah data didapatkan hasil pada tabel 4.9. hasil tersebut menunjukkan tingkat kenyamanan pejalan kaki sebesar 81% saat berjalan di jalur pedestrian berdasarkan permukaan dan tekstur dari jalur pedestrian.



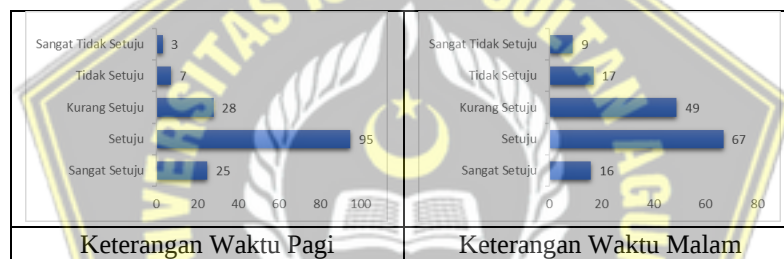
Gambar 4.35 Hasil Kuesioner Aksesibilitas Berdasarkan Hambatan

Tabel 4.10 Tingkat Kenyamanan Berdasarkan Aksesibilitas (Hambatan)

Hambatan Jalur	Persentase Tingkat Kenyamanan	Klasifikasi Tingkat Kenyamanan
<i>Street Furniture</i>	78%	Nyaman
Tenda PKL	48%	Tidak Nyaman

Sumber: Analisis, 2022

Grafik diatas menunjukkan persepsi pejalan kaki terhadap hambatan di jalur pedestrian. Hasil yang didapatkan yaitu pejalan kaki merasa tidak terhambat dengan letak dari *street furniture*. Sedangkan keberadaan dari tenda PKL dirasa oleh pejalan kaki menghambat pergerakan mereka. Hasil olah dari data tersebut didapatkan pada tabel 4.10. Pada tabel tersebut menunjukkan tingkat kenyamanan pejalan kaki terhadap hambatan yang ada di jalur pedestrian. Hasilnya, pejalan kaki merasa nyaman dan tidak terganggu dengan keberadaan *street furniture* yang ada. Sedangkan keberadaan tenda PKL pada jalur pedestrian membuat ketidaknyamanan pejalan kaki.



Gambar 4.36 Hasil Kuesioner Aksesibilitas Berdasarkan Lebar dan Bebas

Tabel 4.11 Tingkat Kenyamanan Berdasarkan Aksesibilitas (Lebar dan Bebas)

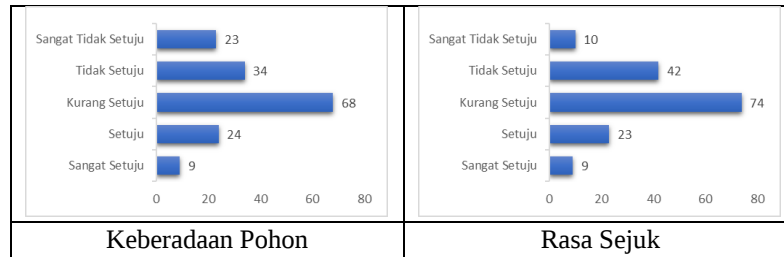
Keterangan Waktu	Persentase Tingkat Kenyamanan	Klasifikasi Tingkat Kenyamanan
Pagi	77%	Nyaman
Malam	68%	Cukup Nyaman

Sumber: Analisis, 2022

Grafik diatas menunjukkan persepsi pejalan kaki terhadap lebar dan bebas di jalur pedestrian. Lebar dan bebas dari jalur pedestrian ini menunjukkan bahwa jalur pedestrian memiliki ruang yang cukup untuk pejalan kaki. Berdasarkan grafik tersebut menunjukkan bahwa pejalan kaki memiliki ruang saat berjalan saat pagi hari daripada malam hari. Hal ini juga berkaitan dengan sirkulasi (LOS) dari jalur pedestrian. Hasil dari pengolahan data tersebut terdapat pada tabel 4.11. Pada tabel tersebut didapatkan hasil bahwa pejalan kaki merasa nyaman karena memiliki ruang yang cukup saat pagi hari daripada malam hari. Tidak terlepas dari pertimbangan hambatan maupun sirkulasi dari jalur pedestrian yang mempengaruhi hasil tersebut.

4.3.3 Gaya Alam dan Iklim

Gaya alam dan iklim menurut Utterman (1984) dan Rustam & Utomo (2003), memiliki kriteria suhu berkisar 20-26°C dan adanya tanaman peneduh. Sebagaimana kita ketahui tanaman memberikan hawa sejuk saat siang hari. Berikut hasil yang didapatkan.



Gambar 4.37 Hasil Kuesioner Gaya Alam dan Iklim Berdasarkan Keberadaan Pohon dan Rasa Sejuk

Tabel 4.12 Tingkat Kenyamanan Berdasarkan Gaya Alam dan Iklim

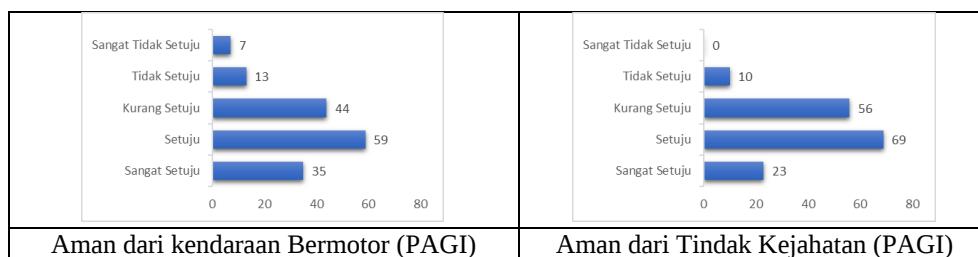
Gaya Alam dan Iklim Berdasarkan	Persentase Tingkat Kenyamanan	Klasifikasi Tingkat Kenyamanan
Keberadaan Pohon	55%	Cukup Nyaman
Rasa Sejuk	57%	Cukup Nyaman

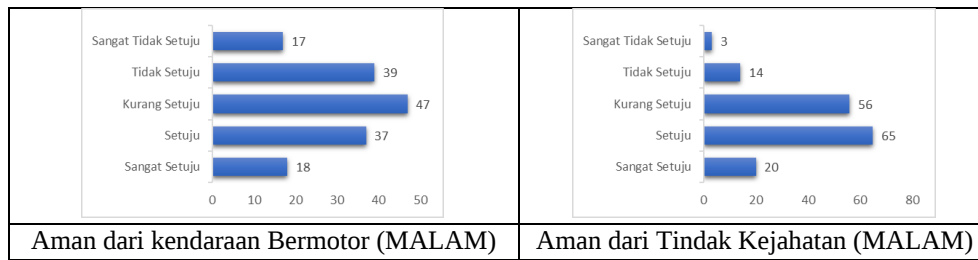
Sumber: Analisis, 2022

Grafik diatas menunjukkan persepsi pejalan kaki terhadap rasa sejuk yang dirasakan dan keberadaan pohon di sekitar jalur pedestrian. Berdasarkan hasil tersebut didapatkan bahwa saat siang hari, pejalan kaki merasa panas, didukung juga dengan hasil dimana keberadaan dari pohon di sekitar yang dirasa kurang. Hasil dari olah data tersebut didapatkan pada tabel 4.12. Pada tabel tersebut menunjukkan bahwa pejalan kaki merasa cukup nyaman saat berjalan kaki di jalur pedestrian saat pagi hingga siang hari. Karena cuaca yang panas dan keberadaan yang dirasa kurang.

4.3.4 Keamanan

Keamanan dari jalur pedestrian dilihat dari keamanan pejalan kaki dari kecelakaan akibat kendaraan bermotor dan tindak kejahatan (Utterman, 1982). Adanya keamanan pada jalur pedestrian dapat meningkatkan rasa nyaman pejalan kaki untuk menggunakan jalur pedestrian. Berikut hasil yang didapatkan.





Gambar 4.38 Hasil Kuesioner Keamanan Berdasarkan Kecelakaan dan Tindak Kejahatan

Tabel 4.13 Tingkat Kenyamanan Berdasarkan Keamanan (Kendaraan Bermotor dan Tindak kejahatan)

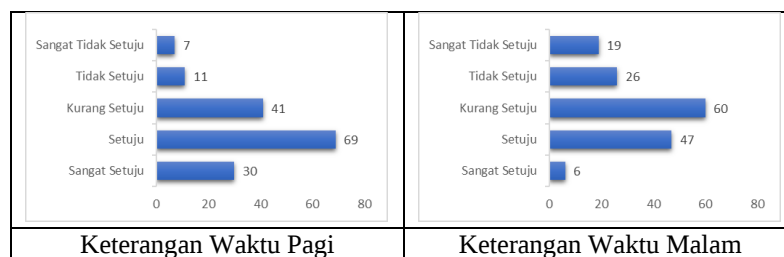
Keamanan Berdasarkan	Keterangan Waktu	Persentase Tingkat Kenyamanan	Klasifikasi Tingkat Kenyamanan
Kecelakaan	Pagi	73%	Nyaman
Tindak Kejahatan		73%	Nyaman
Kecelakaan	Malam	60%	Cukup Nyaman
Tindak Kejahatan		71%	Nyaman

Sumber: Analisis, 2022

Berdasarkan grafik diatas dapat dilihat bahwa pejalan kaki merasa aman dari tindak kejahatan maupun kecelakaan saat berjalan di jalur pedestrian pada pagi hari daripada saat malam hari. Saat malam hari pejalan kaki lebih merasa kurang aman dari kecelakaan. Berdasarkan data tersebut didapatkan hasil tingkat kenyamanan pejalan kaki pada tabel 4.13. Tabel tersebut menunjukkan bahwa pejalan kaki merasa nyaman dengan adanya keamanan dari tindak kejahatan baik saat pagi maupun malam hari. Sedangkan rasa nyaman dengan adanya keamanan dari kecelakaan hanya dirasakan saat pagi hari, saat malam hari pengguna hanya merasa cukup nyaman.

4.3.5 Kebersihan

Kebersihan jalur pedestrian dapat dilihat dengan tidak ditemuinya sampah (Utterman, 1984). Meskipun jalur pedestrian digunakan dengan banyak fungsi, kebersihan tetap perlu dijaga guna memberikan rasa nyaman kepada pejalan kaki. Berikut penjelasan terkait kebersihan di jalur pedestrian berdasarkan persepsi pengguna.



Gambar 4.39 Hasil Kuesioner Kebersihan Berdasarkan Keberadaan Sampah

Tabel 4.14 Tingkat Kenyamanan Berdasarkan Kebersihan (Keberadaan Sampah)

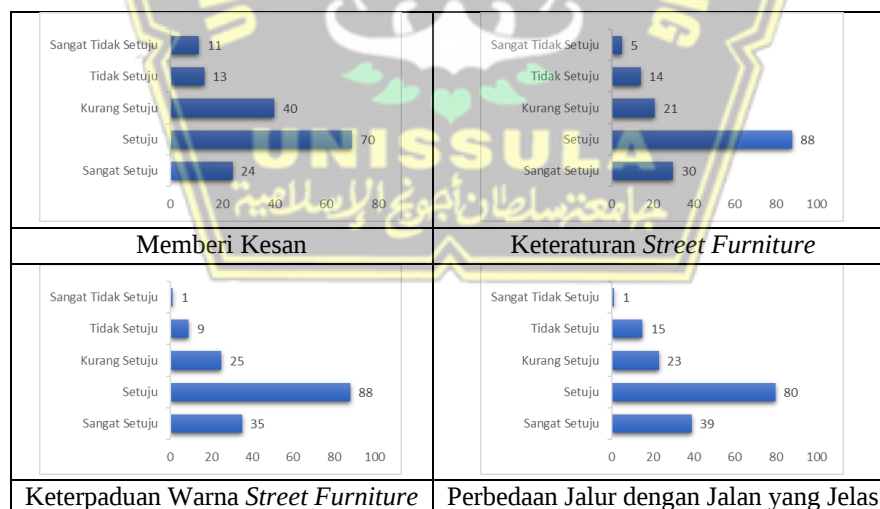
Keterangan Waktu	Persentase Tingkat Kenyamanan	Klasifikasi Tingkat Kenyamanan
Pagi	73%	Nyaman
Malam	59%	Cukup Nyaman

Sumber: Analisis, 2022

Grafik diatas menunjukkan persepsi pengguna terhadap kebersihan jalur pedestrian. Persepsi tersebut terbagi menjadi 2 waktu, dimana aktivitas di jalur pedestrian pada pagi hari dan malam hari berbeda. Berdasarkan grafik diatas diketahui bahwa pejalan kaki merasa jalur pedestrian lebih bersih saat pagi daripada saat malam hari. Kita ketahui bahwa saat malam hari adanya kegiatan jual beli dari PKL, yang bisa menjadi penyebab kurang bersihnya jalur pedestrian. Hasil dari olah data persepsi tersebut terdapat pada tabel 4.14. Pada tabel tersebut menunjukkan tingkat kenyamanan pejalan kaki terhadap kebersihan jalur pedestrian. Hasilnya, pejalan kaki merasa nyaman karena jalur pedestrian yang bersih saat pagi hari, sedangkan saat malam hari pejalan kaki merasa cukup nyaman.

4.3.6 Bentuk Landscape/Keindahan

Bentuk Landscape/keindahan dari jalur pedestrian dapat dilihat pada kesatuan, proporsi, skala, keseimbangan, irama, dan batas jalur pedestrian yang jelas (Utterman, 1982; Rustam & Utomo, 2003). Berdasarkan hal tersebut didapatkan hasil sebagai berikut.



Gambar 4.40 Hasil Kuesioner Bentuk Landscape/Keindahan Berdasarkan Kesan, Keteraturan, Keterpaduan, dan Batas Pembeda

Tabel 4.15 Tingkat Kenyamanan Berdasarkan Bentuk Landscape/Keindahan

Bentuk Landscape	Persentase Tingkat Kenyamanan	Klasifikasi Tingkat Kenyamanan
Memberi Kesan	71%	Nyaman
Ketaraturan Street Furniture	76%	Nyaman
Keterpaduan Street Furniture	79%	Nyaman
Perbedaan Jalur dengan Jalan yang Jelas	78%	Nyaman

Sumber: Analisis, 2022

Grafik diatas menunjukkan persepsi pejalan kaki terhadap bentuk landscape/keindahan dari jalur pedestrian. Berdasarkan hasil yang didapatkan diketahui bahwa jalur pedestrian memberi kesan, memiliki ketaraturan dan keterpaduan, serta batas pembeda jalur yang jelas. Secara keseluruhan jalur pedestrian memiliki bentuk landscape/keindahan yang baik menurut pejalan kaki. Hasil olah dari data tersebut dapat dilihat pada tabel 4.15. Pada tabel tersebut diketahui pejalan kaki merasa nyaman karena bentuk landscape/keindahan yang ada pada jalur pedestrian. Persentase tertinggi rasa nyaman berada pada angka 79%, dimana alasannya yaitu adanya keterpaduan pada *street furniture*.

4.3.7 Kebisingan

Kebisingan dapat mempengaruhi rasa nyaman pejalan kaki (Rustam & Utomo, 2003). pada aspek ini akan pejalan kaki akan menilai tingkat kebisingan di sekitar jalur pedestrian. Berikut penjelasannya.



Gambar 4.41 Hasil Kuesioner Kebisingan

Tabel 4.16 Tingkat Kenyamanan Berdasarkan Kebisingan

Keterangan Waktu	Persentase Tingkat Kenyamanan	Klasifikasi Tingkat Kenyamanan
Pagi	53%	Cukup Nyaman
Malam	48%	Tidak Nyaman

Sumber: Analisis, 2022

Grafik diatas menunjukkan persepsi pejalan kaki terhadap kebisingan yang dirasakan selama berjalan di jalur pedestrian. Berdasarkan grafik tersebut diketahui bahwa pejalan kaki merasa bahwa jalur pedestrian bising baik saat pagi hari maupun malam hari. Pejalan kaki paling merasa bising saat malam hari. Hal ini tidak terlepas pada lokasi jalur pedestrian yang berada

disamping jalan yang memiliki kelas jalan kolektor sekunder, sehingga volume kendaraan yang melalui di sekitar jalur pedestrian banyak. Hasil olah dari data tersebut disajikan pada tabel 4.16. Pada tabel tersebut diketahui bahwa pejalan kaki merasa cukup nyaman hingga tidak nyaman saat berjalan di jalur pedestrian karena kebisingannya. Rasa cukup nyaman dirasakan saat pagi hari, sedangkan saat malam hari merasakan tidak nyaman. Alasan dari tidak nyamannya saat malam hari dapat diakibatkan juga dengan padatnya aktivitas di jalur pedestrian.

4.3.8 Aroma/Bau-bauan

Aroma/bau-bauan yang tidak sedap dapat mengganggu kenyamanan pejalan kaki (Rustam & Utomo, 2003). Penanganan terkait aroma/bau ini dapat dilakukan dengan drainase/got yang ditutup. Berikut persepsi pejalan kaki terhadap aroma/bau yang tercium saat berjalan di jalur pedestrian.



Gambar 4.42 Hasil Kuesioner Berdasarkan Aroma/Bau-bauan

Tabel 4.17 Tingkat Kenyamanan Berdasarkan Aroma/Bau-bauan

Keterangan Waktu	Persentase Tingkat Kenyamanan	Klasifikasi Tingkat Kenyamanan
Pagi	68%	Cukup Nyaman
Malam	59%	Cukup Nyaman

Sumber: Analisis, 2022

Grafik diatas menunjukan persepsi pejalan kaki terhadap aroma/bau-bauan yang tercium saat berjalan di jalur pedestrian. Berdasarkan grafik diatas diketahui bahwa pejalan kaki merasa lebih setuju bahwa saat pagi hari aroma/bau-bauan yang tidak sedap tidak begitu tercium daripada saat malam hari. Hal ini dapat dikarenakan jalur pedestrian yang tidak memiliki ketinggian dari keberadaan drainase/got. Hasil olah dari data tersebut dapat dilihat pada tabel 4.17. Pada tabel tersebut diketahui bahwa pejalan kaki hanya merasa cukup nyaman karena aroma/bau-bauan yang tercium selama berjalan di jalur pedestrian, baik saat pagi hari maupun malam hari. Meskipun begitu, nilai persentase kenyamanan pada saat malam hari lebih rendah daripada saat pagi hari. Secara ringkas klasifikasi tingkat kenyamanan tersaji pada tabel berikut.

Tabel 4.18 Tingkat Kenyamanan Jalur Pedestrian

No	Aspek	Nyaman	Cukup Nyaman	Tidak Nyaman
1	Sirkulasi	Maksud Perjalanan	Alur (Malam)	-
		Alur (Pagi)	LOS (Malam)	
		LOS (Pagi)	-	
2	Aksesibilitas	Hambatan (Street Furniture)	Lebar dan Bebas (Malam)	Hambatan (PKL)
		Permukaan dan tekstur		
		Lebar dan Bebas (Pagi)		
3	Gaya Alam dan Iklim	-	-	Pohon tidak rimbun
				Rasa Sejuk
4	Keamanan	Kendaraan Bermotor (Pagi)	Kendaraan Bermotor (Malam)	-
		Tindak Kejahatan (Pagi)		
		Tindak Kejahatan (Malam)		
5	Kebersihan	Bebas Sampah (Pagi)	Bebas Sampah (Malam)	-
6	Bentuk Landscape/Keindahan	Kesatuan, proporsi, skala, keseimbangan, dan irama	-	-
		Perbedaan antara jalur pedestrian dengan jalan kendaraan bermotor terlihat jelas		
7	Kebisingan	-	Saat Pagi Hari	Saat Malam Hari
8	Aroma/Bau-bauan	-	Saat Pagi Hari	-
			Saat Malam Hari	

Sumber: Analisis, 2022

4.4 Temuan Studi: Tingkat Kenyamanan di Jalur Pedestrian Kudus City Walk

Temuan studi didasarkan pada tingkat kenyamanan oleh pejalan kaki yang kemudian didukung oleh data observasi. Hasil analisis tingkat kenyamanan tersebut kemudian hitung dengan cara merata-rata dari semua hasil tiap aspek tersebut. Berikut hasil yang didapatkan.

Tabel 4.19 Tingkat Kenyamanan di Jalur Pedestrian

No	Aspek	Parameter	Persentase Kenyamanan (%)	Klasifikasi Tingkat Kenyamanan
1	Sirkulasi	Maksud	77	Nyaman
		Alur	70	Nyaman
		LOS	72	Nyaman
2	Aksesibilitas	Hambatan	63	Cukup Nyaman
		Permukaan dan Tekstur	81	Nyaman
		Lebar dan Bebas	73	Nyaman
3	Gaya Alam dan Iklim	Suhu 20-26°C	56	Cukup Nyaman
4	Keamanan	Kendaraan Bermotor	67	Cukup Nyaman
		Tindak Kejahatan	72	Nyaman
5	Kebersihan	Bebas Sampah	66	Cukup Nyaman
6	Bentuk Landscape/Keindahan	Kesatuan, proporsi, skala, keseimbangan, dan irama	75	Nyaman
		Perbedaan antara jalur pedestrian dengan jalan kendaraan bermotor terlihat jelas	78	Nyaman
7	Kebisingan	Kebisingan Kendaraan Bermotor	51	Tidak Nyaman
8	Aroma/Bau-bauan	Tidak Tercium Bau Tidak Sedap	64	Cukup Nyaman
Tingkat Kenyamanan Rata-Rata			69	Nyaman

Sumber: Analisis, 2022

Melihat pada tabel diatas dapat diketahui bahwa secara umum Jalur Pedestrian Kudus City Walk memiliki tingkat kenyamanan tergolong Nyaman dengan persentasenya 69%. Pada klasifikasi yang dibuat, nilai 69% sudah masuk dalam kategori nyaman, tetapi persentase tersebut termasuk kecil dan hampir bisa masuk pada kategori bawahnya yaitu cukup nyaman. Hal dasar yang paling mempengaruhi nilai tersebut yaitu keberadaan PKL di jalur pedestrian. Adanyanya keberadaan PKL mempengaruhi tingkat pelayanan jalur pedestrian. Tingkat pelayanan jalur pedestrian rata-rata memiliki LOS A, hanya pada segmen C dan D yang memiliki LOS B hingga C. Hal ini menunjukkan bahwa kedua segmen tersebut menjadi pusat keramaian dari jalur pedestrian. Keberadaan dari perempatan yang memisahkan kedua segmen, serta adanya toko dan PKL mempengaruhi keramaian. Sedangkan berdasarkan persepsi pejalan kaki diketahui bahwa tingkat kenyamanan saat pagi hari lebih tinggi daripada saat malam hari. Saat malam hari

penggunaan fungsi ganda dari jalur pedestrian menjadikan konflik ruang, sehingga tingkat kenyamanan di jalur pedestrian menurun. Aspek kenyamanan yang tingkat persentase turun adalah sirkulasi, aksesibilitas, keamanan, kebersihan, kebisingan, dan aroma/bau-bauan. Hal berbeda untuk aspek gaya alam dan iklim karena vegetasi yang belum tumbuh dengan sempurna.



BAB 5

KESIMPULAN DAN REKOMENDASI

5.1 Kesimpulan

Kesimpulan yang didapatkan yaitu Jalur Pedestrian Kudus City Walk memiliki tingkat kenyamanan sebesar 69%. Meskipun sudah tergolong nyaman, persentase tersebut terlalu sedikit pada klasifikasi nyaman karena untuk dapat dikatakan nyaman persentase berkisar antara 69-84%. Tingkat kenyamanan pejalan kaki dari sisi penyediaan fasilitas utama dan pendukung tidak memberikan nilai yang sedikit sehingga tidak mempengaruhi persentase nilai yang turun. Meskipun pembangunan jalur pedestrian tidak sesuai dengan desain awal. Sedangkan tingkat pelayanan meskipun rata-rata memiliki LOS A, tetapi pada waktu dan segmen tertentu memiliki LOS C. Hal ini berpengaruh pada tingkat kenyamanan yang turun karena ruang dan kelaluasaan pejalan kaki yang berkurang. Kemudian berdasarkan persepsi pejalan kaki menunjukkan bahwa kenyamanan berjalan didapatkan saat pagi hari, sedangkan saat malam hari rasa nyaman berkurang. Hal yang menyebabkan tingkat kenyamanan pejalan kaki yang turun saat malam hari adalah keberadaan PKL. Keberadaan PKL pada jalur pedestrian membuat 6 dari 8 aspek kenyamanan jalur pedestrian turun. Keenam aspek tersebut yaitu sirkulasi, aksesibilitas, keamanan, kebersihan, kebisingan, aroma/bau-bauan. Khusus untuk aspek gaya alam dan iklim tingkat kenyamanan berada pada klasifikasi tidak nyaman karena vegetasi yang belum tumbuh dengan sempurna.

5.2 Keterbatasan penelitian

Beberapa keterbatasan penelitian yang ditemui adalah sebagai berikut.

1. Segmen jalur pedestrian yang panjang yaitu 562 meter, menjadikan penelitian terlalu sulit untuk pengamatan volume pejalan kaki meskipun sudah membagi segmen
2. Lokasi studi yang berada di samping jalan kolektor sekunder sehingga volume kendaraan yang tinggi juga mempengaruhi pengamatan terhadap jalur pedestrian
3. Cakupan teori kenyamanan yang banyak dan luas menjadikan kurang berfokus dan mendalam dalam analisis. Salah satunya seperti perhitungan LOS yang hanya mengambil sampel.

5.3 Rekomendasi

Secara keseluruhan jalur pedestrian sudah baik, yang menjadikan kurangnya rasa nyaman adalah fungsi ganda dari jalur pedestrian tersebut. Rekomendasi yang dapat diberikan atas permasalahan tersebut sebagai berikut

Bagi pemerintah setempat:

1. Jalur pedestrian yang ideal tercipta melalui penataan pola tata guna lahan, pengaturan parkir, dan vegetasi sebagai penuduh untuk jenis jalur pedestrian yang outdoor. Berkaitan dengan hal tersebut diberikan rekomendasi sebagai berikut:
 - a. Pola tata guna lahan eksisting pada jalur pedestrian tidak dapat dirubah begitu saja, sehingga masukan yang dapat diberikan hanya pada pola tata guna lahan saat malam hari. Dimana terdapat PKL pada jalur pedestrian. Kenyataan saat ini pemerintah setempat sudah membuat peraturan dan penataan pada PKL di jalur pedestrian. Hal yang perlu diperbaiki terkait penegasan pada PKL yang menggunakan ruang berlebih pada jalur pedestrian. Penegasan tersebut berupa disinsentif dengan pembayaran retribusi hingga 2x lipat dari harga normal retribusi.
 - b. Pengembangan area parkir komunal belakang Ramayana. Hal ini dikarenakan area parkir disisi selatan belum bisa sepenuhnya menampung mengingat pertokoan pada sisi selatan lebih aktif daripada sisi utara sehingga membutuhkan area parkir juga.
 - c. Perawatan pada vegetasi dengan mengatur kabel listrik di jalur pedestrian. Hal ini dikarenakan pada observasi ditemukan bahwa kabel-kabel listrik tersebut menghalangi vegetasi, sehingga dapat menghambat pertumbuhan vegetasi.
2. Pengaturan sirkulasi saat malam hari dengan membuat 1 arah dari alun-alun simpang 7 kudas ke Menara kudas, sehingga pejalan kaki tidak bersenggolan. Selain itu, mengingat rekomendasi untuk penyediaan parkir komunal di belakang Ramayana.

Bagi peneliti selanjutnya:

1. Pengamatan terkait gaya alam dan iklim, khususnya suhu yang lebih mendetail dibuat per jam dalam sehari atau lebih
2. Melakukan penyebaran kuesioner lebih merata dengan berbagai macam jenis responden seperti *disable* jika memungkinkan

DAFTAR PUSTAKA

- Ali, M. (1981). *Arsitektur*. Yayasan Lembaga Penyelidikan Masalah Bangunan Jalan.
- Febrianto, A. (2016). *Dasar Program Perencanaan Dan Perancangan Arsitektur (Dp3a) Pengembangan Jalan Raya Sukowati Sebagai Kawasan City Walk Sragen* (Doctoral dissertation, Universitas Muhammadiyah Surakarta).
- Astuti, W. W., Mustikawati, T., & Razziati, H. A. (2015). Pemenuhan Aspek Kenyamanan Jalur Pedestrian Pada Lingkungan Pusat Universitas Brawijaya Malang. *Jurnal Mahasiswa Jurusan Arsitektur*, 3(2).
- Azizah, N. (2020). *Kawasan Pedestrian City Walk Kudus Segera di Bangun*. <https://republika.co.id/>
- BMKG. (2021). *Ekstream Perubahan Iklim*. <https://www.bmkg.go.id/>
- Budiastuti, D., & Bandur, A. (2018). Validitas Dan Reliabilitas Penelitian Dengan Analisis dengan NVIVO. *SPSS Dan AMOS*.
- Efendi, I., Balaka, R., & Fitriah, F. (2020). EVALUASI TINGKAT KENYAMANAN PEJALAN KAKI TERHADAP FASILITAS PEDESTRIAN DI UNIVERSITAS HALU OLEO KENDARI. *STABILITA|| Jurnal Ilmiah Teknik Sipil*, 8(3), 115–128.
- Fruin, J. J. (1971). Pedestrian planning and design (No. 206 pp). In *Transportation Research Board*.
- Giovany, G. (1977). *Human Aspect of Urban Form*. Oxford: Pergamon Press.
- Golafshani, N. (2003). Understanding reliability and validity in qualitative research. *The Qualitative Report*, 8(4), 597–607.
- Guidebook, P. F. (1997). *Incorporating Pedestrians into Washington's Transportation System. Prepared by Otak for Washington State DOT, Olympia, WA.*
- HADI, H. (2018). *Kebijakan mewujudkan kota kudus sebagai city walk (kota ramah terhadap pejalan kaki)*. UMK.
- Iswanto, D. (2006). Pengaruh Elemen Elemen Pelengkap Jalur Pedestrian Terhadap Kenyamanan Pejalan Kaki Studi Kasus Penggal Jalan Pandanaran Dimulai dari Jalan Randusari Hingga Kawasan Tugu Muda. *Enclosure*, 5(1), 21–29.
- Kalionga, F. G., Kumurur, V. A., & Sembel, A. (2014). Kajian aspek kenyamanan jalur pedestrian Jl. Piere Tendean di Kota Manado. *Sabua: Jurnal Lingkungan Binaan Dan Arsitektur*, 6(2), 243–252.
- Kolcaba, K. Y. (1992). *Gerontological nursing: The concept of comfort in an environmental framework*. SLACK Incorporated Thorofare, NJ.
- Krisnawati, E. (2013). Studi keberadaan city walk terhadap fungsi peruntukan (Study kasus

- City Walk Jl. Slamet Riyadi Surakarta). *Jurnal Teknik Sipil Dan Arsitektur*, 13(17).
- Listyanti, A. D. (n.d.). *Pengaruh perubahan penggunaan dan penutupan lahan terhadap kenyamanan di Suburban Bogor Barat*.
- Mauliani, L., Purwantiasning, A. W., & Aqli, W. (2015). Menciptakan Lingkungan Yang Lebih Baik Dengan Penyediaan Jalur Pedestrian Bagi Pejalan Kaki. *NALARs*, 14(1).
- Muslihun, M. (2013). *Studi Kenyamanan Pejalan Kaki Terhadap Pemanfaatan Jalur Pedestrian di Jalan Protokol Kota Semarang (Studi Kasus Jalan Pahlawan)*. Universitas Negeri Semarang.
- Rencana Tata Ruang Wilayah Kabupaten Kudus 2012-2032, (2012).
- Rapoport, A. (1983). Development, culture change and supportive design. *Habitat International*, 7(5–6), 249–268.
- Rapoport, A. (1990). The Perceptual Characteristics of Pedestrian Streets. In *History and Precedent in Environmental Design* (pp. 261–296). Springer.
- Rubenstein, H. M. (1992). *Pedestrian malls, streetscapes, and urban spaces*. John Wiley & Sons.
- Rustam, H., & Utomo, H. (2003). *Komponen Perancangan Arsitektur Lansekap (Prinsip-Unsur dan Aplikasi Desain)*. Jakarta. Bumi Aksara.
- Saifuddin, M. N., & Qomarun, Q. (2020). Pengaruh Kondisi Jalur Pedestrian dan Street Furniture Di Jalan Malioboro Terhadap Kenyamanan Ruang Publik. *Sinektika: Jurnal Arsitektur*, 16(1), 6–11.
- Sanjaya, R., & Mudiyo, R. (2017). Analisis Fungsi Dan Kenyamanan Jalur Pedestrian Kawasan Di Kota Pangkalan Bun. *Prosiding Seminar Nasional Inovasi Dalam Pengembangan SmartCity*, 1(1).
- Sirait, J. K. M., Naibaho, P. D. R., & Aritonang, E. R. (2018). Kajian Tentang Jalur Pedestrian Berdasarkan Aspek Kenyamanan. *Jurnal Arsitektur ALUR–Vol*, 1(2).
- Spreiregen, P. D. (1981). *Urban design, The architecture of towns and cities*. Krieger Publishing Company.
- Sugiyono. (2018). *Metode Penelitian Kuantitatif*. Alfabeta.
- Tanan, N., & Sailendra, A. B. (2011). Modul Pelatihan Perencanaan Teknis Fasilitas Pejalan Kaki. *Jakarta: Badan Penelitian Dan Pengembangan Pusat Penelitian Dan Pengembangan Jalan Dan Jembatan, Kementerian Pekerjaan Umum*.
- Trancik, R. (1991). *Finding lost space: theories of urban design*. John Wiley & Sons.
- U.S Transportation Research Board. (2000). *Pedestrian Level of Service*. U.S. Department of Transportation.

- Umum, K. P., & Rakyat, P. (2018). *Pedoman Perencanaan Teknis Fasilitas Pejalan Kaki*. Jakarta.
- Utterman, R. K. (1984). *Accommodating the pedestrian*. New York: Van Nostrand Reinhold Co.

