

**TUGAS AKHIR**

**ARAHAN PENATAAN JALUR PEDESTRIAN DI KORIDOR JALAN  
KOLEKTOR KOTA BANDUNG**

**(Studi Kasus: Koridor Jalan Buah Batu dari Persimpangan Jalan BKR -  
Jalan Kliningan)**

*Karya ilmiah ini disusun sebagai salah satu syarat untuk memperoleh gelar  
Sarjana Perencanaan Wilayah dan Kota dari Program Studi Perencanaan  
Wilayah dan Kota Fakultas Teknik Universitas Pasundan*

Disusun Oleh:

Aditya Doni Agung Prasetya (153060008)



**PROGRAM STUDI PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA  
FAKULTAS TEKNIK  
UNIVERSITAS PASUNDAN BANDUNG  
2022**

## **TUGAS AKHIR**

### **ARAHAN PENATAAN JALUR PEDESTRIAN DI KORIDOR JALAN KOLEKTOR KOTA BANDUNG**

**(Studi Kasus: Koridor Jalan Buah Batu dari Persimpangan Jalan  
BKR - Jalan Kliningan)**

### **PERNYATAAN ORIGINALITAS DAN TIDAK MELAKUKAN PLAGIARISME TUGAS AKHIR**

Saya yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : Aditya Doni Agun Prasetya  
NPM : 153060008  
Program Studi : Perencanaan Wilayah dan Kota  
Fakultas : Teknik

Dengan ini menyatakan bahwa judul tugas akhir, "**ARAHAN  
PENATAAN JALUR PEDESTRIAN DI KORIDOR JALAN  
KOLEKTOR KOTA BANDUNG (Studi Kasus: Koridor Jalan Buah  
Batu dari Persimpangan Jalan BKR - Jalan Kliningan)**" benar

bebas dari plagiat. Apabila pernyataan ini terbukti tidak benar maka saya  
bersedia menerima sanksi sesuai ketentuan yang berlaku.

Demikian surat pernyataan ini saya buat untuk dipergunakan sebagaimana  
mestinya.

Bandung, Oktober 2022

Aditya Doni Agun Prasetya

**TUGAS AKHIR**  
**ARAHAN PENATAAN JALUR PEDESTRIAN DI KORIDOR**  
**JALAN KOLEKTOR KOTA BANDUNG**  
**(Studi Kasus: Koridor Jalan Buah Batu dari Persimpangan Jalan**  
**BKR - Jalan Kliningan)**



Nama : Aditya Doni Agung Prasetya  
NPM 153060008

Menyetujui,

**Pembimbing Utama**

**Co-Pembimbing**

**(Usup H. Soemantri, DIPL.JNG)**

**(Furi Sari Nurwulandari, ST., MT)**

Mengetahui  
Ketua Program Studi  
Perencanaan Wilayah dan Kota

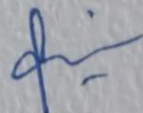
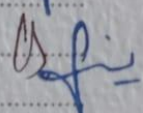
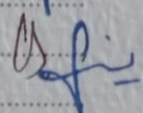
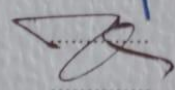
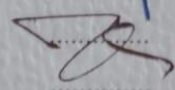
**(Deden Syarifudin ST., MT)**

**TUGAS AKHIR**  
**ARAHAN PENATAAN JALUR PEDESTRIAN DI KORIDOR**  
**JALAN KOLEKTOR KOTA BANDUNG**  
**(Studi Kasus: Koridor Jalan Buah Batu dari Persimpangan Jalan**  
**BKR - Jalan Kliningan)**

Oleh  
Aditya Doni Agung Prasetya  
153060008

Bandung, Oktober 2022

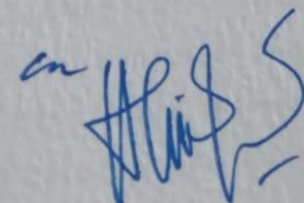
Menyetujui :

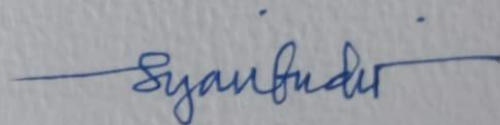
- |                                    |                    |   |
|------------------------------------|--------------------|---|
| 1. Furi Sari Nurwulandari, ST., MT | (Ketua Sidang)     |   |
| 2. Usup H. Soemantri, DIPL.ING     | (Pembimbing Utama) |  |
| 3. Furi Sari Nurwulandari, ST., MT | (Co-Pembimbing)    |  |
| 4. Supratignyo Aji                 | (Penguji)          |  |
| 5. Ratih Rantini, ST. MT.          | (Penguji)          |  |

Mengetahui :

**Koordinator TA dan Sidang Sarjana**

**Ketua Program Studi Perencanaan  
Wilayah dan Kota**

  
(Dr. Ir. Firmansyah, MT)

  
(Deden Syarifudin ST., MT)

## TUGAS AKHIR

### ARAHAN PENATAAN JALUR PEDESTRIAN DI KORIDOR JALAN KOLEKTOR KOTA BANDUNG

(Studi Kasus: Koridor Jalan Buah Batu dari Persimpangan Jalan BKR -  
Jalan Kliningan)

### PERNYATAAN PERSETUJUAN PUBLIKASI ILMIAH

#### TUGAS AKHIR

Sebagai sivitas akademik Universitas Pasundan, saya yang bertanda tangan  
di bawah ini :

Nama : Aditya Doni Agung Prasetya  
NPM : 153060048  
Program Studi : Perencanaan Wilayah dan Kota  
Fakultas : Teknik  
Jenis Karya : Tugas Akhir

Demi pengembangan ilmu pengetahuan, menyetujui untuk memberikan  
kepada Universitas Pasundan Hak Bebas Royalti Noneklusif (*Non  
Exclusive Royalty Free Right*) atas karya ilmiah saya yang berjudul:  
**“ARAHAN PENATAAN JALUR PEDESTRIAN DI KORIDOR  
JALAN KOLEKTOR KOTA BANDUNG (Studi Kasus: Koridor Jalan  
Buah Batu dari Persimpangan Jalan BKR - Jalan Kliningan)”** beserta  
perangkat yang ada (jika diperlukan). Dengan *non exclusive royalty free  
right* atau hak bebas *royalti non eksklusif* ini, Universitas Pasundan berhak  
menyimpan, mengalihmedia/formatkan, mengelola dalam bentuk  
pangkalan data (database), merawat, dan memublikasikan tugas akhir saya  
selama tetap mencantumkan nama saya sebagai penulis/pencipta dan  
sebagai pemilik hak cipta.

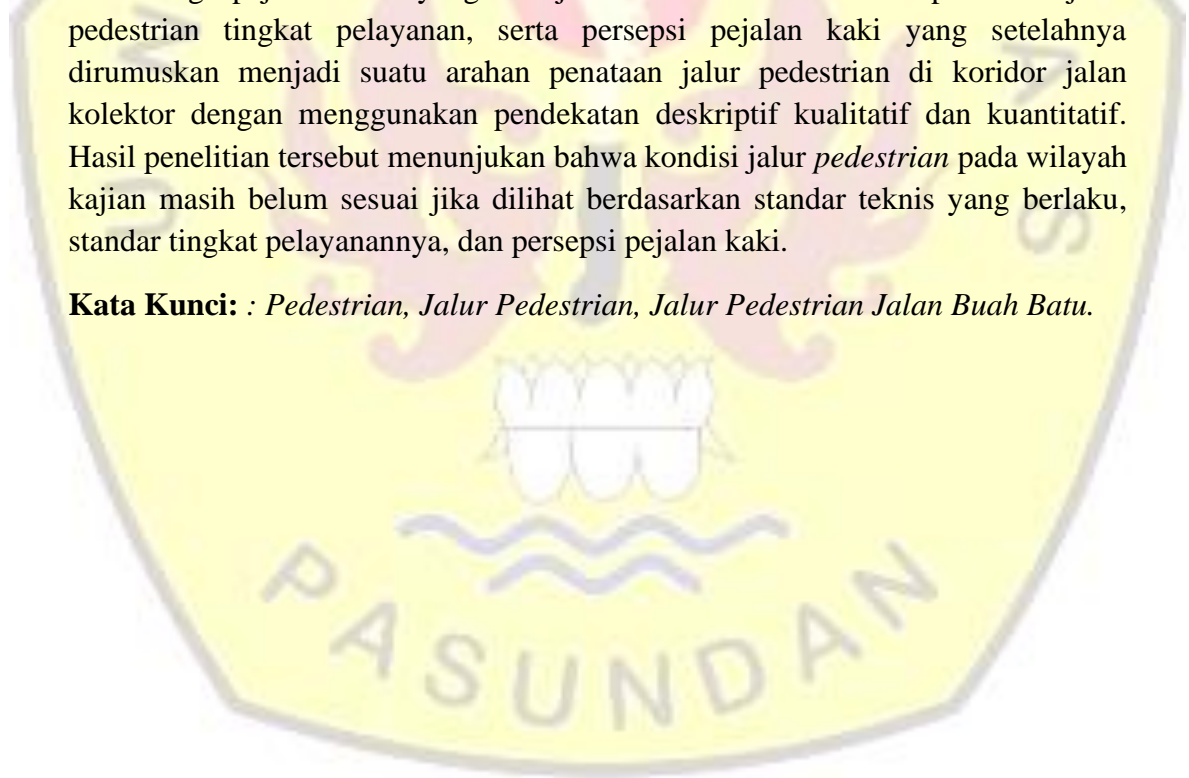
Demikian pernyataan ini saya buat dengan sebenarnya.

Bandung, Oktober 2022

## ABSTRAK

Koridor Jalan Buah Batu Kota Bandung merupakan jalan kolektor primer yang memiliki peran penting bagi perkembangan Kota Bandung di mana berdasarkan Peta Rencana Pola Ruang RDTR Kota Bandung didominasi oleh perdagangan dan jasa linear. Selain kegiatan komersial, terdapat juga sarana pendidikan dan juga kawasan permukiman. Maka dengan adanya keseluruhan kegiatan tersebut telah menimbulkan peluang aktifitas jarak pendek yaitu berjalan kaki sehingga perlu adanya penyediaan dan penataan jalur *pedestrian* di Koridor Jalan Buah Batu Bandung. Selain itu terdapat permasalahan yang dapat mengurangi keamanan, kenyamanan, keselamatan dan keindahan jalur *pedestrian* pada wilayah kajian seperti PKL dan parkir, jalur *pedestrian* rusak serta pendukung aktivitas seperti tempat duduk, tempat sampah, dan lainnya yang tidak terawat dan tidak memenuhi standar. Adapun tujuan dari penelitian ini adalah membuat arahan penataan jalur pedestrian di koridor jalan kolektor guna meningkatkan pelayanan dan memfasilitasi pejalan kaki dan memberikan rasa yang aman, nyaman, selamat dan indah bagi pejalan kaki yang ditinjau berdasarkan ketentuan pedoman jalur pedestrian tingkat pelayanan, serta persepsi pejalan kaki yang setelahnya dirumuskan menjadi suatu arahan penataan jalur pedestrian di koridor jalan kolektor dengan menggunakan pendekatan deskriptif kualitatif dan kuantitatif. Hasil penelitian tersebut menunjukkan bahwa kondisi jalur *pedestrian* pada wilayah kajian masih belum sesuai jika dilihat berdasarkan standar teknis yang berlaku, standar tingkat pelayanannya, dan persepsi pejalan kaki.

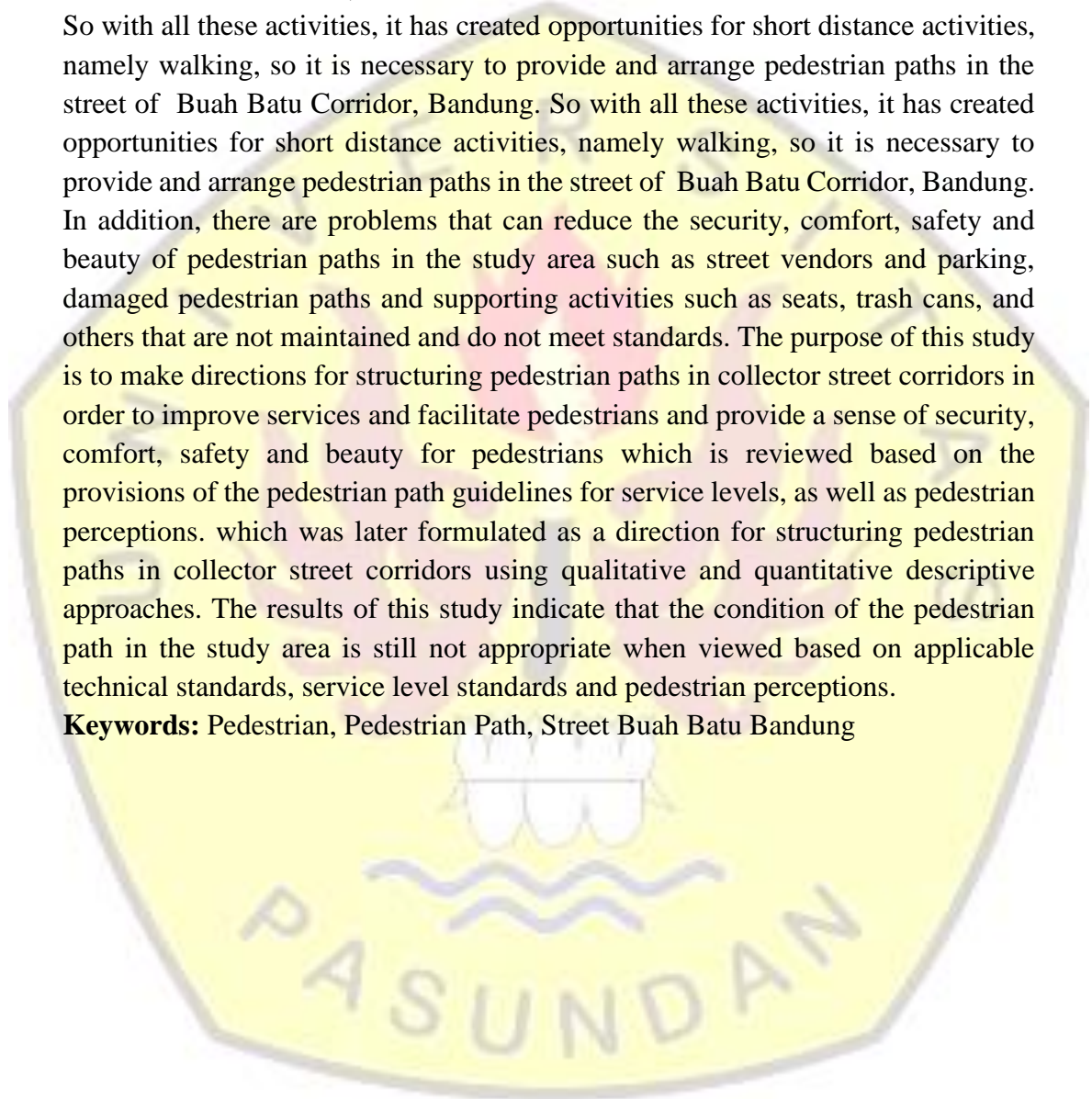
**Kata Kunci:** : *Pedestrian, Jalur Pedestrian, Jalur Pedestrian Jalan Buah Batu.*



## ABSTRACT

The street of Buah Batu Corridor in Bandung City is a primary collector street and has a very important role for the development of the City of Bandung, which based on the Spatial Planing Map RDTR City of Bandung, Street Buah Batu is dominated by trade and linear services that support the city's economic activities. In addition to commercial activities, there are also educational facilities and residential areas. So with all these activities, it has created opportunities for short distance activities, namely walking, so it is necessary to provide and arrange pedestrian paths in the street of Buah Batu Corridor, Bandung. So with all these activities, it has created opportunities for short distance activities, namely walking, so it is necessary to provide and arrange pedestrian paths in the street of Buah Batu Corridor, Bandung. In addition, there are problems that can reduce the security, comfort, safety and beauty of pedestrian paths in the study area such as street vendors and parking, damaged pedestrian paths and supporting activities such as seats, trash cans, and others that are not maintained and do not meet standards. The purpose of this study is to make directions for structuring pedestrian paths in collector street corridors in order to improve services and facilitate pedestrians and provide a sense of security, comfort, safety and beauty for pedestrians which is reviewed based on the provisions of the pedestrian path guidelines for service levels, as well as pedestrian perceptions. which was later formulated as a direction for structuring pedestrian paths in collector street corridors using qualitative and quantitative descriptive approaches. The results of this study indicate that the condition of the pedestrian path in the study area is still not appropriate when viewed based on applicable technical standards, service level standards and pedestrian perceptions.

**Keywords:** Pedestrian, Pedestrian Path, Street Buah Batu Bandung



## DAFTAR ISI

<b>KATA PENGANTAR .....</b>	<b>i</b>
<b>ABSTRAK.....</b>	<b>iii</b>
<b>ABSTRACT .....</b>	<b>iv</b>
<b>DAFTAR ISI .....</b>	<b>v</b>
<b>DAFTAR TABEL.....</b>	<b>ix</b>
<b>DAFTAR GAMBAR .....</b>	<b>xxi</b>
<b>BAB I PENDAHULUAN .....</b>	<b>1</b>
1.1 Latar Belakang .....	1
1.2 Rumusan Masalah .....	3
1.3 Tujuan dan Sasaran .....	4
1.3.1 Tujuan.....	4
1.3.2 Sasaran.....	4
1.4 Ruang Lingkup.....	5
1.4.1 Ruang Lingkup Substansi.....	5
1.4.2 Ruang Lingkup Wilayah.....	6
1.5 Metodologi .....	12
1.5.1 Metode Pendekatan.....	12
1.6 Matriks Variabel Penelitian.....	13
1.6.1 Metode Pengumpulan Data .....	17
1.6.2 Metode Analisis .....	21
1.7 Batasan Studi.....	28
1.8 Kerangka Pemikiran.....	29
1.9 Sistematika Pembahasan .....	30
<b>BAB II TINJAUAN PUSTAKA .....</b>	<b>31</b>
2.1 Kota dan Perancangan Kota .....	31
2.1.1 Pengertian Kota .....	31
2.1.2 Pengertian Perancangan Kota.....	31
2.1.3 Elemen Pembentuk Perancangan Kota.....	32
2.2 Pengertian <i>Pedestrian</i> (Pejalan Kaki) .....	36
2.3 Pengertian Jalur <i>Pedestrian</i> (Jalur Pejalan Kaki).....	40
2.4 Prinsip Perencanaan Prasarana dan Sarana Jaringan Pejalan Kaki.....	42
2.5 Kriteria Penilaian Jalur <i>Pedestrian</i> .....	44



2.6	Penyediaan Jalur <i>Pedestrian</i> Berdasarkan Fungsi Jalan dan Pengguna Jalan.....	50
2.7	Prasyarat Penyediaan Sarana dan Prasarana Ruang Pejalan Kaki .....	54
2.8	Tingkat Pelayanan Jalur Pejalan Kaki Level of Service (LOS).....	56
2.9	Ruang Gerak Pejalan Kaki .....	63
2.9.1	Kebutuhan Ruang Jalur <i>Pedestrian</i> Berdasarkan Dimensi Tubuh .....	63
2.9.2	Ruang Pejalan Kaki Berkebutuhan Khusus.....	65
2.9.3	Jalur bebas Pejalan Kaki.....	71
2.9.4	Jarak Minimum, Jalur <i>Pedestrian</i> dengan Bangunan.....	72
2.9.5	Kemiringan Jalur <i>Pedestrian</i> .....	74
2.9.6	Jalur landai ( <i>Ramp</i> ).....	75
2.9.7	Pengaturan Jalan Masuk .....	80
2.10	Fasilitas Sarana Ruang Pejalan Kaki.....	81
2.11	Penyeberangan Jalan .....	84
2.12	Marka Untuk Penyeberangan.....	86
2.13	Kebijakan Pemerintah Pada Jalur <i>Pedestrian</i> .....	87
2.13.1	Undang-undang Nomor 26 Tahun 2007 Tentang Penataan Ruang .....	88
2.13.2	Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan :.....	89
2.13.3	Peraturan Pemerintah Nomor 43 Pasal 39 Tahun 1993 Tentang Prasarana dan Lalulintas Jalan : .....	89
2.13.4	Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 65 Tahun 1993 Tentang Fasilitas Pendukung Kegiatan Lalulintas dan Angkutan Jalan .....	90
2.13.5	Keputusan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 486/KPTS/1998 :.....	90
2.13.6	Peraturan Pemerintah Nomor 34 Tahun 2006 Tentang Jalan .....	91
2.13.7	Surat Edaran Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Nomor 02/SE/M/2018 Tahun 2018 Tentang Perencanaan teknis fasilitas pejalan kaki .....	91
2.14	Studi Terdahulu.....	93
<b>BAB III GAMBARAN UMUM.....</b>		<b>100</b>
3.1	Gambaran Umum Jalan Buah Batu.....	100
3.1.1	Kondisi Geometrik Jalan di Wilayah Studi .....	106

3.1.2 Jenis Kegiatan di Wilayah Studi.....	106
3.2 Gambaran Umum Fasilitas <i>Pedestrian</i> di Jalan Buah Batu .....	109
3.2.1 Kondisi Fasilitas <i>Pedestrian</i> .....	109
3.2.2 Karakteristik Pejalan Kaki.....	134
<b>BAB IV ANALISIS PENTAAAN FASILITAS PEDESTRIAN .....</b>	<b>203</b>
4.1 Analisis Kondisi Fisik Fasilitas <i>Pedestrian</i> .....	203
4.1.1 Analisis Penilaian Kondisi Fisik Ruang Bebas Pejalan .....	204
4.1.2 Analisis Penilaian Kondisi Fisik Zona Jalur Pejalan Bagian Depan Gedung, Jalur Pejalan Kaki, Jalur Perabot Jalan dan Jalur Vegetasi.....	206
4.1.3 Analisis Penilaian Kondisi Fisik Zona Pejalan (Trotoar).....	210
4.1.4 Analisis Penilaian Kondisi Fisik Sarana Pelengkap Fasilitas <i>Pedestrian</i>	221
4.1.5 Analisis Penilaian Kondisi Fisik Drainase Pada Fasilitas <i>Pedestrian</i>	237
4.2 Analisis Tingkat Pelayanan Jalur <i>Pedestrian</i> .....	238
4.2.1 Analisis Arus (Flow) Pejalan Kaki.....	238
4.2.2 Analisis Kecepatan (Speed) Pejalan Kaki .....	239
4.2.3 Analisis Kepadatan Pejalan Kaki .....	247
4.2.4 Analisis Ruang ( Space ) untuk Pejalan Kaki.....	248
4.2.5 Level of Service (LoS) .....	250
4.3 Analisis Persepsi Pejalan Kaki Terhadap Fasilitas <i>Pedestrian</i> .....	253
4.3.1 Persepsi Masyarakat Mengenai Kondisi Jalur <i>Pedestrian</i> .....	253
4.3.2 Persepsi Masyarakat Mengenai Tingkat Pelayanan Jalur <i>Pedestrian</i> .	258
4.3.3 Persepsi Pejalan Kaki Terhadap Keamanan Fasilitas <i>Pedestrian</i> .....	265
4.3.4 Persepsi Pejalan Kaki Terhadap Kenyamanan Fasilitas <i>Pedestrian</i> .	274
4.3.5 Persepsi Pejalan Kaki Terhadap Keselamatan Fasilitas <i>Pedestrian</i> .	290
4.3.6 Persepsi Pejalan Kaki Terhadap Keindahan Fasilitas <i>Pedestrian</i> ....	306
4.4 Perumusan Arahan dan Rekomendasi Fasilitas Jalur <i>Pedestrian</i> .....	314
4.4.1 Arahan dan Rekomendasi Penyediaan Ruang Bebas Pejalan .....	314
4.4.2 Arahan dan Rekomendasi Penyediaan Zona Jalur Pejalan Bagian Depan Gedung, Jalur Pejalan Kaki, Jalur Perabot Jalan dan Jalur Vegetasi.....	315
4.4.3 Arahan dan Rekomendasi Penyediaan Kondisi Fisik Zona Pejalan (Trotoar) .....	317

4.4.4 Arahan dan Rekomendasi Penyediaan Sarana Pelengkap Fasilitas <i>Pedestrian</i> .....	320
4.4.5 Arahan dan Rekomendasi Penyediaan Drainase Pada Fasilitas <i>Pedestrian</i> 323	
<b>BAB V Kesimpulan Dan Rekomendasi .....</b>	<b>324</b>
5.1 Kesimpulan .....	324
5.2 Arahan dan Rekomendasi .....	326
5.3 Kelemahan Studi .....	328
5.4 Studi Lanjutan .....	329
<b>Daftar Pustaka .....</b>	<b>330</b>
<b>Lampiran.....</b>	<b>333</b>



# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **1.1 Latar Belakang**

Berjalan kaki merupakan aktifitas dasar yang dilakukan hampir setiap manusia apapun jenis kegiatan utamanya karena pada dasarnya setiap orang adalah pejalan (Utterman,1984). Walaupun aktivitas pergerakan dengan kendaraan bermotor meningkat dan mendominasi, tetapi aktivitas berjalan tetap menjadi moda transportasi dasar dalam mengakomodasi pergerakan. Maka dari itu, pejalan kaki memerlukan ruang untuk berjalan yang kita kenal sebagai pedestrian path atau jalur pejalan kaki.

Dalam peraturan menteri Pekerjaan Umum No. 06/PRT/M/2007 mengenai Pedoman Umum Rencana Tata Bangunan dan Lingkungan sudah disebutkan bahwa salah satu prinsip penataan adalah menciptakan skala ruang yang manusiawi dan berorientasi pada pejalan kaki. Sebagai upaya untuk menciptakan ruang yang berorientasi pada pejalan kaki, telah disusun berbagai macam pedoman, standar dan aturan yang berlaku mengenai perencanaan, penyediaan, pemanfaatan jaringan pejalan serta penyediaan sarana dan prasarana. Namun, hingga saat ini masih banyak kota-kota di Indonesia yang kurang memperhatikan fasilitas pedestrian dengan baik yang di mana, jalur pedestrian kerap kali hanya disediakan seadanya untuk memenuhi kelengkapan jalan. Selain itu, keadaan jalur pedestrian yang tidak rata, rusak dan memiliki lebar yang kecil sering menjadi masalah, ditambah dengan keadaan yang tidak terawat membuat pedestrian terlihat kumuh dan kotor sehingga membuat pengguna jalur pedestrian merasa kurang aman, nyaman, dan selamat.

Padahal, banyak negara-negara maju di dunia menjadikan jalur pedestrian sebagai perhatian penting terutama dalam membentuk sirkulasi manusia dan menjadikan kota lebih manusiawi. Maka sudah seharusnya keberadaan pedestrian di Indonesia dapat lebih diperhatikan dan bukan hanya menjadi pelengkap jalan, tapi dapat menjadi kebutuhan penting yang disediakan dengan baik, oleh pemerintah maupun swasta sebagai fasilitas untuk pejalan kaki.

Dibalik permasalahan tersebut nampaknya telah ada kepedulian pemerintah Kota Bandung dalam memperhatikan fasilitas pedestrian yang di mana, pemerintah

Kota Bandung sudah mulai memberikan perhatian pada pentingnya penyediaan jalur pedestrian yang layak sebagai tempat untuk berjalan kaki, interaksi sosial dan rekreasi. Salah satunya di Koridor Jalan Buah Batu Bandung yang kondisi dan pernah ditingkatkan oleh Pemerintah Kota Bandung namun kondisinya saat ini kurang terawat, kurang tertata dengan baik serta belum terfasilitasi sarana pelengkap jalur pedestrian yang baik sehingga mengurangi rasa keamanan, kenyamanan, keselamatan dan keindahan untuk dilalui oleh pengguna jalur pedestrian.

Menurut Peraturan Daerah Kota Bandung No. 10 Tahun 2015 tentang Rencana Detail Tata Ruang dan Peraturan Zonasi Kota Bandung Tahun 2015-2035, Jalan Buah Batu merupakan salah satu jalan di Kota Bandung dengan fungsi jalan kolektor primer dengan tingkat kepadatan lalu lintas yang tinggi. Berdasarkan Peta Rencana Pola Ruangnya, Jalan Buah Batu didominasi oleh perdagangan dan jasa linear yang mendukung kegiatan ekonomi kota. Selain kegiatan komersial, di Jalan Buah Batu terdapat juga sarana pendidikan dan juga kawasan permukiman. Maka dengan adanya keseluruhan kegiatan tersebut telah menimbulkan peluang aktifitas jarak pendek yaitu berjalan kaki dari pagi hari hingga malam hari sehingga perlu adanya penyediaan dan penataan pedestrian di Koridor Jalan Buah Batu Bandung.

Atas dasar pertimbangan tersebut maka penyusun menjadikan Jalan Buah Batu sebagai objek penelitian yang menarik untuk dikaji. Berbagai permasalahan pedestrian baik dari kondisi pedestrian yang kurang baik dan juga dilihat dari aspek keamanan, kenyamanan, keselamatan dan keindahan jalur pedestrian yang ada di Koridor Jalan Buah Batu perlu dikaji lebih lanjut untuk menjadi bahan masukan dan saran yang membangun dalam menyelesaikan permasalahan yang terjadi pada jalur pedestrian di jalan kolektor sekaligus menjadi rekomendasi bagi arahan penataan pedestrian di koridor jalan kolektor khususnya pada koridor Jalan Buah Batu Kota Bandung.

## 1.2 Rumusan Masalah

Jalur *pedestrian* yang terdapat pada sepanjang Koridor Jalan Buah Batu, Bandung pernah ditingkatkan oleh Pemerintah Kota Bandung namun pada saat ini kondisinya kurang terawat, rusak, kotor dan licin sehingga mengurangi, kenyamanan, keselamatan dan keindahan jalur *pedestrian*. Selain itu, Jalur *pedestrian* di Koridor Jalan Buah Batu Bandung belum terfasilitasi dengan sarana pelengkap jalur *pedestrian* untuk pejalan kaki seperti lampu penerang, pagar pembatas, tempat sampah dan sebagainya sehingga mengurangi rasa keamanan, kenyamanan, keselamatan dan keindahan jalur *pedestrian*.

Lalu terdapat penyalahgunaan jalur pedestrian menjadi tempat berdagang oleh pedagang kaki lima (PKL) dan dijadikan tempat parkir oleh kendaraan bermotor yang menjadi hambatan pejalan kaki saat sedang berjalan di jalur *pedestrian* di Koridor Jalan Buah Batu sehingga mengurangi kinerja pelayanan jalur *pedestrian* serta mengurangi rasa kenyamanan dan keselamatan pejalan kaki karena terkadang pejalan kaki memilih pindah berjalan di bahu jalan.

Berdasarkan uraian di atas maka dirumuskan pertanyaan penelitian yaitu:

1. Bagaimanakah kondisi fisik jalur *pedestrian* di Koridor Jalan Buah Batu, Bandung?
2. Bagaimanakah tingkat pelayanan jalur pedestrian di Koridor Jalan Buah Batu, Bandung?
3. Bagaimanakah persepsi pejalan kaki yang berjalan di Koridor Jalan Buah Batu, Bandung terkait keamanan, kenyamanan, keselamatan, dan keindahan jalur *pedestrian* di Koridor Jalan Buah Batu, Bandung?

Dari rumusan pertanyaan penelitian di atas maka dapat di simpulkan pertanyaan penelitiannya adalah “**Bagaimana arahan penataan jalur *pedestrian* yang sesuai dengan ketentuan pedoman yang berlaku dan disesuaikan dengan persepsi pengguna jalur *pedestrian* terkait penataan jalur *pedestrian*, sehingga menjadi *pedestrian* yang aman, nyaman, selamat dan indah?**”.

### **1.3 Tujuan dan Sasaran**

Tujuan dan sasaran menjadi alasan dilakukannya penelitian. Berikut merupakan penjabaran dari tujuan dan sasaran apa saja yang akan dicapai dalam penelitian ini.

#### **1.3.1 Tujuan**

Adapun tujuan dari penelitian ini adalah membuat arahan penataan jalur *pedestrian* di koridor jalan kolektor khususnya di Koridor Jalan Buah Batu guna meningkatkan pelayanan dan memfasilitasi pejalan kaki dan memberikan rasa yang aman, nyaman, selamat dan indah bagi pejalan kaki yang ditinjau berdasarkan ketentuan pedoman jalur *pedestrian* tingkat pelayanan, serta persepsi pejalan kaki yang berjalan di jalur *pedestrian* Koridor Jalan Buah Batu Bandung yang setelahnya dirumuskan menjadi suatu arahan penataan jalur *pedestrian* di koridor jalan kolektor.

#### **1.3.2 Sasaran**

Adapun sasaran yang hendak dicapai adalah sebaga berikut:

1. Teridentifikasinya kondisi eksisting fasilitas *pedestrian* di Koridor Jalan Buah Batu, Bandung dilihat dari kondisi fisik ruang bebas pejalan, kondisi fisik zona jalur pejalan bagian depan gedung, jalur pejalan kaki, jalur perabot jalan dan jalur vegetasi, kondisi fisik zona pejalan (trotoar), kondisi fisik sarana pelengkap fasilitas *pedestrian*, dan kondisi fisik drainase pada fasilitas *pedestrian*.
2. Teridentifikasinya tingkat pelayanan jalur *pedestrian* menggunakan analisis LOS.
3. Teridentifikasinya persepsi pejalan kaki pengguna jalur *pedestrian* di Koridor Jalan Buah Batu, Bandung terkait keamanan, kenyamanan, keselamatan dan keindahan jalur *pedestrian* di Koridor Jalan Buah Batu, Bandung.
4. Terumuskannya rekomendasi untuk arahan penataan jalur *pedestrian* di koridor jalan kolektor.

## 1.4 Ruang Lingkup

Ruang lingkup penelitian terdiri atas dua bagian, yaitu ruang lingkup wilayah dan ruang lingkup substansi. Ruang lingkup wilayah adalah batasan wilayah dalam penelitian, sedangkan ruang lingkup substansi adalah batasan penelitian terhadap kajian yang akan diteliti. Berikut adalah penjabaran masing masing ruang lingkup:

### 1.4.1 Ruang Lingkup Substansi

Ruang lingkup substansi adalah penjelasan batasan materi yang dilakukan dalam penelitian ini. Sesuai dengan tujuan dan sasaran yang ingin dicapai, maka dalam studi ini akan menelaah materi sebagai berikut:

- a. Mengidentifikasi kondisi eksisting jalur *pedestrian* berdasarkan kondisi fisik ruang bebas pejalan, kondisi fisik zona jalur pejalan bagian depan gedung, jalur pejalan kaki, jalur perabot jalan dan jalur vegetasi, kondisi fisik zona pejalan (trotoar), kondisi fisik sarana pelengkap fasilitas *pedestrian*, dan kondisi fisik drainase pada fasilitas *pedestrian*.
- b. Mengidentifikasi kinerja jalur *pedestrian* berdasarkan analisis *Level of Service* (LOS)
- c. Mengidentifikasi persepsi pengguna jalur pedestrian di Koridor Jalan Buah Batu Bandung mengenai kondisi jalur pedestrian pada Koridor Jalan Buah Batu, Bandung, berdasarkan variabel :
  - Keamanan yaitu untuk mengetahui apakah pejalan kaki terhindar dari tindak kriminal dan pandangan pejalan kaki tidak terhalang oleh le landscape dan terdapat penerangan.
  - Kenyamanan yaitu untuk mengetahui apakah pejalan kaki bebas dari gangguan-gangguan yang dapat mengurangi kesenangan dan kelancaran pejalan kaki bergerak serta kemudahan dalam bergerak.
  - Keselamatan yaitu untuk mengetahui apakah pejalan kaki terlindung dari kecelakaan, baik yang disebabkan oleh kendaraan bermotor maupun kondisi trotoar yang buruk seperti berlubang atau adanya tiang listrik, dll.
  - Keindahan yaitu untuk mengetahui variasi kualitas visual dengan penataan bangunan, pepohonan, penanda, lampu dll.

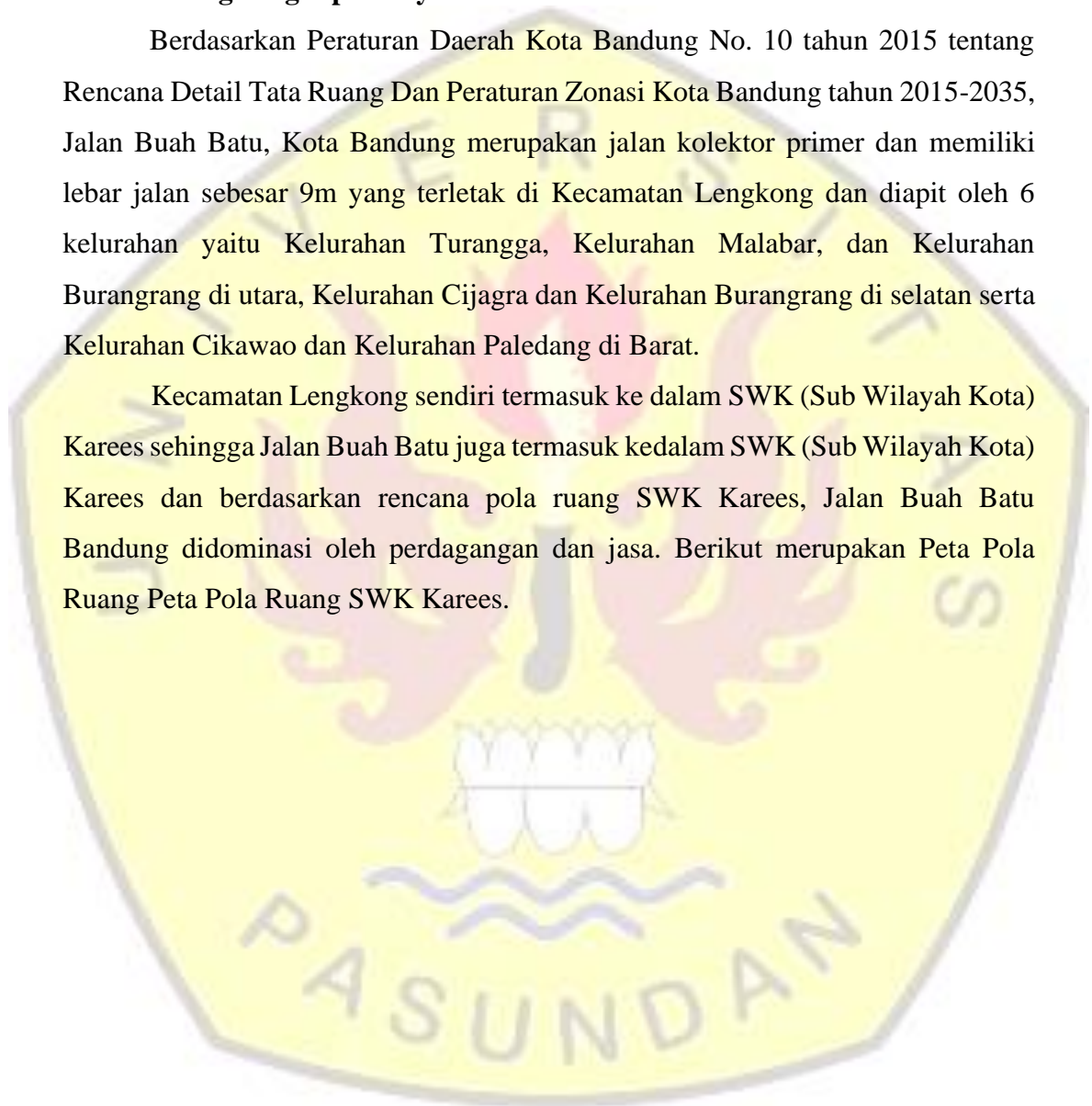


- d. Merumuskan arahan penataan jalur *pedestrian* di koridor jalan kolektor tepatnya di Jalan Buah Batu, Kota Bandung dilihat dari pedoman terkait penataan *pedestrian* dan preferensi stakeholder yang berkaitan dengan *pedestrian*.

#### **1.4.2 Ruang Lingkup Wilayah**

Berdasarkan Peraturan Daerah Kota Bandung No. 10 tahun 2015 tentang Rencana Detail Tata Ruang Dan Peraturan Zonasi Kota Bandung tahun 2015-2035, Jalan Buah Batu, Kota Bandung merupakan jalan kolektor primer dan memiliki lebar jalan sebesar 9m yang terletak di Kecamatan Lengkong dan diapit oleh 6 kelurahan yaitu Kelurahan Turangga, Kelurahan Malabar, dan Kelurahan Burangrang di utara, Kelurahan Cijagra dan Kelurahan Burangrang di selatan serta Kelurahan Cikawao dan Kelurahan Paledang di Barat.

Kecamatan Lengkong sendiri termasuk ke dalam SWK (Sub Wilayah Kota) Karees sehingga Jalan Buah Batu juga termasuk kedalam SWK (Sub Wilayah Kota) Karees dan berdasarkan rencana pola ruang SWK Karees, Jalan Buah Batu Bandung didominasi oleh perdagangan dan jasa. Berikut merupakan Peta Pola Ruang Peta Pola Ruang SWK Karees.



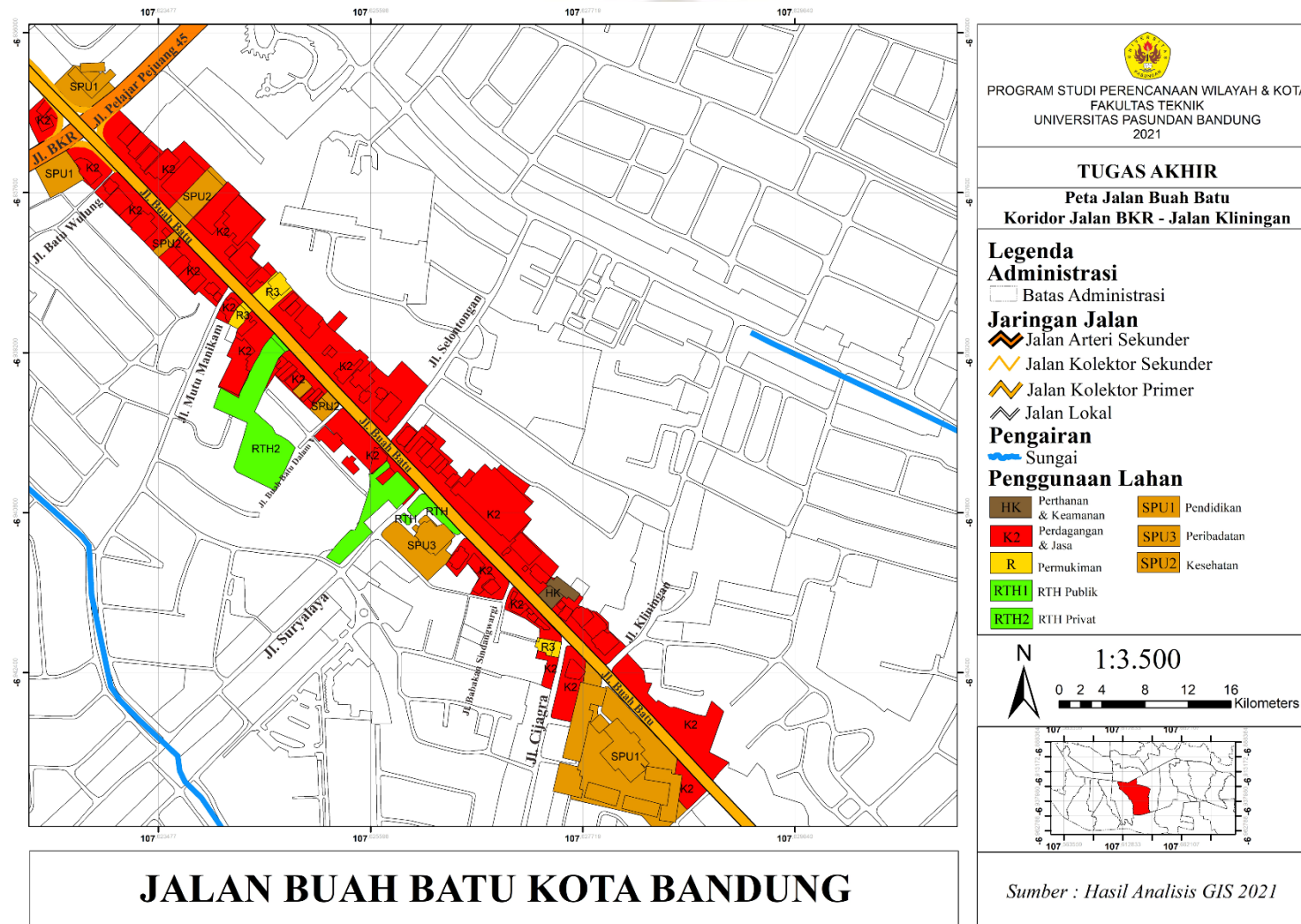


Jalan Buah Batu Bandung sendiri sudah dilengkapi dengan sarana dan prasarana pejalan kaki berupa trotoar, jalur vegetasi, penyeberangan dan fasilitas pelengkap pejalan kaki. Akan tetapi, keberadaan dan kelengkapan fasilitas *pedestrian* yang ada masih perlu ditingkatkan karena belum berfungsi sesuai dengan peruntukannya juga belum disertai oleh fisik dan fasilitas pelengkap jalur *pedestrian* yang memadai serta memenuhi aspek keamanan, kenyamanan, keselamatan, dan keindahan.

Untuk penelitian kali ini, Koridor Jalan Buah Batu yang dipilih hanya sepenggal Jalan Buah Batu Bandung mulai dari perempatan Jalan BKR sampai pertigaan Jalan Kliningan yang berdasarkan pola ruangnya didominasi oleh zona perdagangan dan jasa.

Penggal koridor jalan yang dipilih dilihat berdasarkan kondisi guna lahan dan karakteristik jalur yang ramai oleh pejalan kaki dengan pertimbangan berupa kondisi jalur *pedestrian*, ketersediaan fasilitas jalur *pedestrian*, aktifitas pergerakan pejalan kaki, dan jenis kegiatan yang ada. Berdasarkan pertimbangan tersebut, penggal Koridor Jalan Buah Batu mulai dari perempatan Jalan BKR dan Jalan Pelajar Pejuang 45 sampai pertigaan Jalan Kliningan dinilai paling menarik dan memiliki dampak bagi pergerakan lalu lintas dan ekonomi masyarakat Kota Bandung. Berikut adalah batasan pada ruang lingkup wilayah kajian penataan *pedestrian* pada penggal koridor Jalan Buah Batu, Kota Bandung :

- Jalan pada wilayah studi yang diambil untuk penelitian ini yaitu sepenggal Koridor Jalan Buah Batu mulai dari persimpangan Jalan BKR dan Jalan Pelajar Pejuang 45 sampai persimpangan Jalan Kliningan .
- Kelurahan Turangga, Kelurahan Malabar, dan Kelurahan Burangrang di utara.
- Kelurahan Cijagra dan Kelurahan Burangrang di selatan.



**Gambar 1. 2 Peta Ruang Lingkup Wilayah Koridor Jalan Buah Batu Bandung**

Jalur pedestrian pada penggal koridor Jalan Buah Batu Bandung terdiri dari 2 ruas yang dibagi menjadi 4 segmen dengan pertimbangan sebagai berikut:

1. Mempermudah dalam melaksanakan survei lapangan agar lebih rinci dalam mengamati.
2. Terdapat perbedaan terkait permasalahan dan karakteristik jalur *pedestrian* di setiap segmen.
3. Ke 4 segmen memiliki jenis kegiatan yang berbeda.

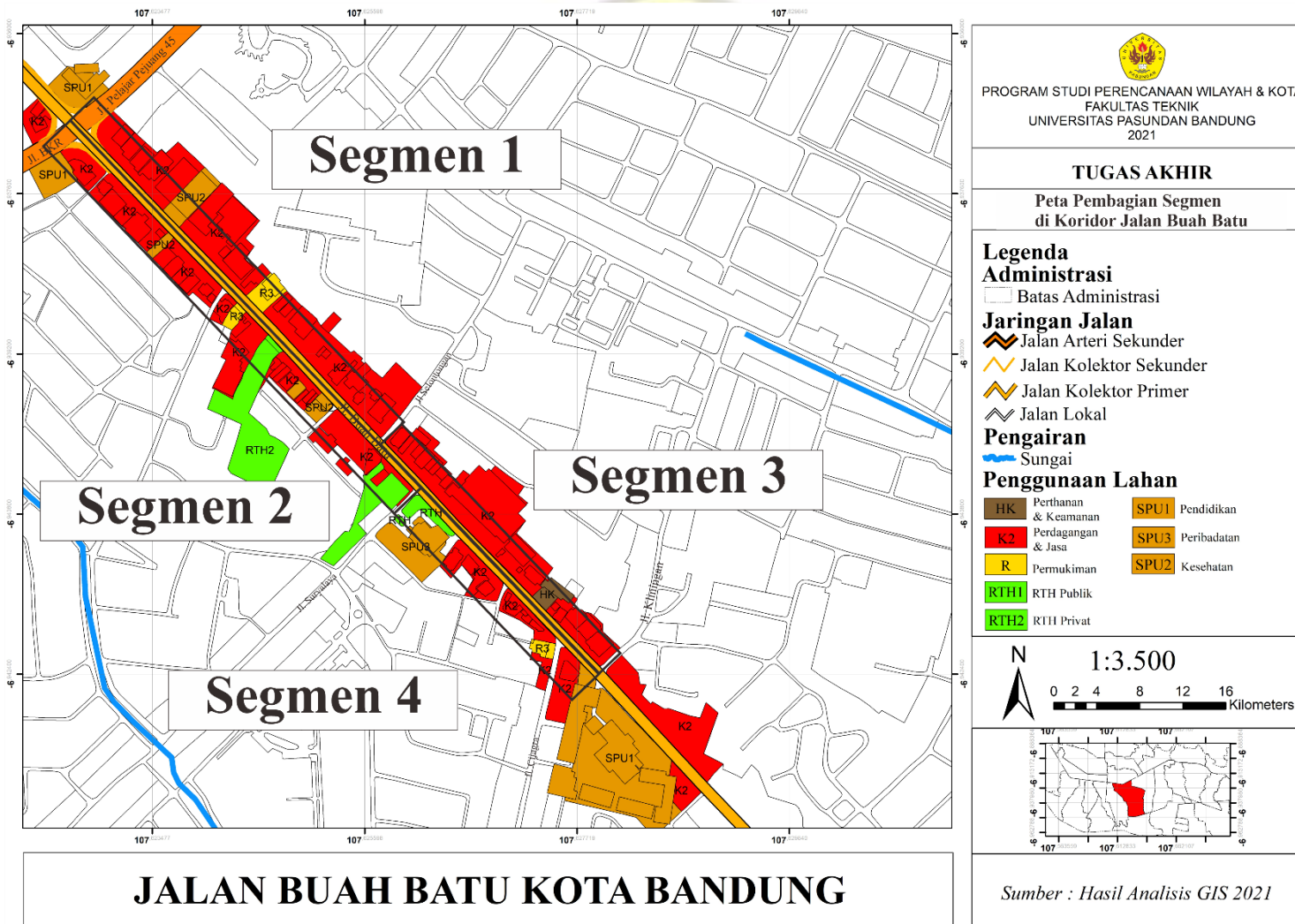
Atas pertimbangan tersebut maka, pembagiannya dapat dilihat pada **Tabel 1.1 dan Gambar 1.3, Gambar 1.4, Gambar 1.5,**

**Tabel 1. 1 Pembagian Segmen di Koridor Jalan Buah Batu Bandung**

Nama Segmen	Pembagian Blok Pengamatan	Jarak (m)
Segmen 1	Jalan Pelajar Pejuang 45 – Jalan Selontongan	475m
Segmen 2	Jalan BKR – Jalan Suryalaya	545m
Segmen 3	Jalan Selontongan – Jalan Kliningan	350m
Segmen 4	Jalan Suryalaya – Jalan Cijagra	225m

*Sumber : Hasil Survei Lapangan, 2021*

Segmen 1 dimulai dari persimpangan Jalan Pelajar Pejuang 45 sampai persimpangan Jalan Selontongan yang di mana jenis kegiatannya terdiri dari permukiman, perdagangan dan jasa, dan kesehatan. Segmen 2 dimulai dari persimpangan Jalan BKR sampai persimpangan Jalan Suryalaya yang di mana jenis kegiatannya terdiri dari permukiman, RTH privat, perdagangan dan jasa, Pendidikan dan Kesehatan. Segmen 3 dimulai dari persimpangan Jalan Selontongan sampai persimpangan Jalan Kliningan yang di mana jenis kegiatannya terdiri dari perdagangan dan jasa serta hukum dan keamanan. Segmen 4 dimulai dari persimpangan Jalan Suryalaya sampai persimpangan Jalan Cijagra yang di mana jenis kegiatannya terdiri dari perdagangan dan jasa, RTH publik, permukiman, pribadatan, dan pendidikan.



**Gambar 1. 2 Peta Pembagian Segmen Koridor Jalan Buah Batu Bandung**

## 1.5 Metodologi

Metodologi merupakan cara ilmiah untuk mendapatkan data yang valid dengan tujuan dapat ditemukan, dikembangkan, atau dibuktikan, suatu pengetahuan tertentu sehingga pada gilirannya dapat digunakan untuk memahami, memecahkan, dan mengantisipasi masalah dalam bidang tertentu. Metode penelitian ini dibedakan menjadi 4 jenis yaitu metode pendekatan, metode pengumpulan data, metode sampling, dan metode analisis.

### 1.5.1 Metode Pendekatan

Metode yang digunakan pada penelitian untuk kajian arahan penataan jalur *pedestrian* di koridor jalan kolektor di Koridor Jalan Buah Batu, Kota Bandung dari perempatan Jalan BKR sampai pertigaan Jalan Cijagra ini didasarkan dari setiap sasaran penelitian yang ditentukan karena untuk menemukan hasil penelitian yang lebih baik dibandingkan dengan hanya menggunakan salah satu pendekatan saja yang dimana penelitian ini terdapat 4 sasaran.

**Tabel 1. 2 Metode Pendekatan Berdasarkan Sasaran penelitian**

No.	Sasaran	Metode Pendekatan	Keterangan
1	Teridentifikasinya kondisi eksisting jalur <i>pedestrian</i> di Koridor Jalan Buah Batu, Bandung dilihat dari kondisi fisik ruang bebas pejalan, kondisi fisik zona jalur pejalan bagian depan gedung, jalur pejalan kaki, jalur perabot jalan dan jalur vegetasi, kondisi fisik zona pejalan (trotoar), kondisi fisik sarana pelengkap fasilitas <i>pedestrian</i> , dan kondisi fisik drainase pada fasilitas <i>pedestrian</i> .	Deskriptif Kualitatif	Merupakan data yang diperoleh dari hasil mengidentifikasi kondisi eksisting wilayah kajian yang meliputi kondisi fisik ruang bebas pejalan, kondisi fisik zona jalur pejalan bagian depan gedung, jalur pejalan kaki, jalur perabot jalan dan jalur vegetasi, kondisi fisik zona pejalan (trotoar), kondisi fisik sarana pelengkap fasilitas <i>pedestrian</i> , dan kondisi fisik drainase pada fasilitas <i>pedestrian</i> . Yang disesuaikan dengan pedoman standar yang berlaku.
2	Mengidentifikasi tingkat pelayanan jalur <i>pedestrian</i> .	Kuantitatif	Menggunakan metode pendekatan kuantitatif karena melakukan uji statistik dengan menggunakan Level of Service (LOS) untuk mengetahui sejauh mana jalur <i>pedestrian</i> mengakomodasi pejalan kaki.
3	Teridentifikasinya persepsi dan preferensi pengguna jalur <i>pedestrian</i> dan stakeholder terkait penataan jalur <i>pedestrian</i> mengenai keamanan, kenyamanan, keselamatan dan keindahan jalur <i>pedestrian</i> di koridor Jalan Buah Batu, Bandung.	Kuantitatif	Menggunakan metode pendekatan kuantitatif karena melakukan uji statistik dengan menggunakan data numerik yang dimana menjelaskan mengenai persepsi pengguna jalur <i>pedestrian</i> terkait penataan jalur <i>pedestrian</i> berdasarkan 4(empat) variabel yaitu keamanan, kenyamanan, keselamatan, dan keindahan.

No.	Sasaran	Metode Pendekatan	Keterangan
4	Terumuskannya rekomendasi untuk arahan penataan <i>pedestrian</i> di koridor jalan kolektor.	Deskriptif	Menggunakan metode pendekatan deskriptif yang dimana menjelaskan dan menyimpulkan dari hasil analisis serta penilaian yang dilakukan sebelumnya.

Sumber : Sugiyono 2013





## 1.6 Matriks Variabel Penelitian

**Tabel 1. 3 Matriks Variabel Penelitian**

No.	Variabel	Indikator	Parameter	Sumber
1	Kondisi eksisting jalur <i>pedestrian</i> di Koridor Jalan Buah Batu Kota Bandung	kondisi fisik ruang bebas pejalan	Tinggi bebas hambatan 2,5m	1. Sumber : Permen PU 03 Tahun 2014
			Kedalaman 1m	
			Lebar samping 0,3m-1,2m ideal 0,75m	
		kondisi fisik zona jalur pejalan bagian depan gedung, jalur pejalan kaki, jalur perabot jalan dan jalur vegetasi.	Jalur bagian depan gedung dengan jarak minimum 0,75m	
			Jalur pejalan kaki yang digunakan untuk pejalan kaki di jalan lokal dan jalan kolektor lebarnya adalah 1,2 meter	
			jalur perabot jalan dengan lebar minimum paling sedikit 0,6 meter bila dimanfaatkan sebagai jalur hijau yang berfungsi sebagai penyangga yang ditanami dengan pohon dan tanaman hias, jarak minimalnya menjadi 1,5m.	
		kondisi fisik zona pejalan (trotoar)	Ketinggian	
Berjarak 20cm dengan Jalur Kendaraan				
	<i>Ramp</i>			
	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Terdapat disetiap persimpangan</li> <li>2. Terdapat di stiap pintu keluar masuk bangunan</li> <li>3. Terdapat di titik Penyeberangan</li> <li>4. Kemiringan 7-8%</li> <li>5. Tinggi pegangan tangan 0,8m (minimal pada 1 sisi)</li> </ol>			

No.	Variabel	Indikator	Parameter	Sumber
			<p>Anak Tangga</p> <p>Tinggi maksimal 15cm</p> <p>Lebar 30cm</p> <hr/> <p>Permukaan</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Tidak berlubang / rusak/ menonjol</li> <li>2. Material menggunakan ubin batu/ batu granit, beton berpola, paving, low maintenance, tidak licin dan air tidak dapat menggenang</li> </ol> <hr/> <p>Jalur Pemandu</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Memiliki ubin pengarah <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ukuran ubin: persegi (30cmx30cm dengan garis-garis menonjol) atau persegi panjang (16cmx2cm dengan garis-garis menonjol)</li> <li>• Penempatan : di sepanjang jalur pejalan (trotoar), ruang kosong sebesar minimal 600 mm pada kiri dan kanan ubin</li> <li>• Penyusunan ubin sedapat mungkin berupa garis lurus agar mudah diikuti pejalan kaki</li> </ul> </li> <li>2. Memiliki ubin peringatan <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ukuran ubin persegi (30 cm x 30 cm, dengan bulatan menonjol di tiap 5 cm)/persegi panjang (20 cm x 13,3 cm dengan bulatan menonjol tiap 6,7 cm)</li> <li>• Penempatan : Pelandaian naik atau turun dari trotoar ke tempat penyeberangan jalan, lebar minimal "sirip" ubin peringatan adalah 600 mm dan pada jalur pejalan yang menghubungkan antara bangunan dan konstruksi</li> </ul> </li> </ol>	

No.	Variabel	Indikator	Parameter	Sumber
		kondisi fisik sarana pelengkap fasilitas <i>pedestrian</i>	Penempatan Vegetasi Jenis Vegetasi Tempat Sampah <i>Signage</i> (Penanda/ Rambu-Rambu/ Papan Informasi) Lampu Penerang Tempat Duduk Halte/ Shelter/ Lapak Tunggu Pagar pengaman	
		kondisi fisik drainase pada fasilitas <i>pedestrian</i>	Drainase terletak berdampngan atau di bawah jalur pejalan kaki Dimensi lebar minimal 50cm dan tinggi 50cm	
2	Tingkat pelayanan jalur <i>pedestrian</i> di Koridor Jalan Buah Batu Kota Bandung.	Arus Pejalan Kaki	$A = \leq 6,7$ $B = \leq 23$ $C = \leq 33$ $D = \leq 50$ $E = \leq 83$ F = Variabel	1. Permen PU 03 Tahun 2014
		Kecepatan Pejalan Kaki	$A = \geq 78$ $B = \geq 75$	

No.	Variabel	Indikator	Parameter	Sumber
			$C = \geq 72$ $D = \geq 68$ $E = \geq 45$ $F = < 45$	
		Kepadatan Pejalan Kaki	$A = \leq 0,08$ $B = \leq 0,28$ $C = \leq 0,40$ $D = \leq 0,60$ $E = \leq 1,00$ $F = 1,00$	
		Ruang Pejalan Kaki	$A = \geq 12$ $B = \geq 3,6$ $C = \geq 2,2$ $D = \geq 1,4$ $E = \geq 0,5$ $F = < 0,5$	
3	Persepsi pejalan kaki pengguna jalur <i>pedestrian</i> mengenai	Keamanan yaitu untuk mengetahui apakah pejalan kaki terhindar dari tindak kriminal dan pandangan	Keberadaan penerang jalan Lansekap yang tak menghalangi pandangan sehingga terhindar dari tindakan kriminal	1. Permen PU 03 Tahun 2014 2. Pignatoro (1976) 3. Rubenstein (1987) 4. Jacobs (1993)

No.	Variabel	Indikator	Parameter	Sumber
	keamanan, kenyamanan, keselamatan dan keindahan jalur <i>pedestrian</i> di Koridor Jalan Buah Batu, Bandung.	pejalan kaki tidak terhalang oleh landscape dan terdapat penerangan.	Pandangan tidak terhalang saat menyeberang jalan	5. Hight way Capacity Manual (1985) 6. Utterman (1984) 7. Utterman (1984) 8. Highway Capacity Manual (1984) 9. Jaccobs (1993) 10. Pignatoro (1976) 11. Hightway Capacity Manual (1985) 12. Jacobs (1993)
		Kenyamanan yaitu untuk mengetahui apakah pejalan kaki bebas dari gangguan-gangguan yang dapat mengurangi kesenangan dan kelancaran pejalan kaki bergerak serta kemudahan dalam bergerak.	Pelindung terhadap cuaca buruk	
			Tempat istirahat	
			Ukuran, lebar dan tinggi trotoar yang efektif dan memadai sehingga memudahkan pergerakan	
			Kontinuitas/keterhubungan antar trotoar	
			Permukaan jalan rata, tidak naik turun dan memiliki kemiringan yang cukup landai	
			Kebebasan bergerak (tidak ada penghalang seperti pedagang kaki lima, warung, kendaraan parkir, dll)	
			Nyaman dan dapat mengakomodasi penyandang cacat/disabilitas	
		Keselamatan yaitu untuk mengetahui apakah pejalan kaki bebas dari gangguan-gangguan yang dapat mengurangi kesenangan dan kelancaran pejalan kaki bergerak serta kemudahan dalam bergerak.	Ketersediaan bagian perkerasan (trotoar)	
			Ketersediaan jembatan penyeberangan	
			Ketersediaan <i>zebra cross</i> untuk menyeberang	
			Keberadaan pembatas/pemisah jalur pejalan dengan lalu lintas kendaraan bermotor	
			Tidak ada lubang yang menyebabkan bahaya terperosok atau tersandung	

No.	Variabel	Indikator	Parameter	Sumber
			Permukaan trotoar tidak licin yang mengakibatkan terpeleset	
		Keindahan yaitu untuk mengetahui variasi kualitas visual dengan penataan bangunan, pepohonan, penanda, lampu dll yang dimana jalur pejalan kaki enak untuk dilihat karena bersih dan tertata dengan baik.	Desain trotoar tampak kontras, harmonis dan menarik dengan lingkungan sekitar	
			Desain sarana penyeberangan (zebra cross, jembatan penyeberangan) tampak kontras, harmonis dan menarik dengan lingkungan sekitar	
			Desain fasilitas penunjang (halte, bangku, tempat sampah, telepon umum, rambu petunjuk, jalur hijau, lampu penerangan) tampak kontras, harmonis dan menarik dengan lingkungan sekitar	

Sumber : Hasil Analisis 2021

### 1.6.1 Metode Pengumpulan Data

Pengumpulan data dilakukan untuk memperoleh informasi yang dibutuhkan dalam rangka mencapai tujuan penelitian. Proses pengumpulan data ditentukan oleh variabel-variabel yang ada dalam penelitian, serta pengumpulan data juga dilakukan melalui pengumpulan data primer dan data sekunder. Berikut ini merupakan penjelasan lebih jelasnya:

#### A. Pengumpulan data primer

Data primer adalah data yang diperoleh secara langsung dari sumber asli (tidak melalui media perantara) yang terdapat di wilayah kajian, yang mana disesuaikan dengan tujuan sebelum penelitian. Adapun kegiatan yang akan dilakukan dalam mengumpulkan data primer dapat dilihat pada penjelasan dibawah ini :

##### 1. Observasi Lapangan

Observasi lapangan adalah metode pengumpulan data melalui pengamatan langsung atau peninjauan secara cermat dan langsung di lapangan atau lokasi penelitian, dimana peneliti memposisikan diri sebagai orang luar dari kelompok yang ditelitinya. Dalam hal ini, peneliti dengan berpedoman kepada desain penelitiannya perlu mengunjungi lokasi penelitian untuk mengamati langsung berbagai hal atau kondisi yang ada di lapangan.

##### 2. Kuisisioner

Kuisisioner merupakan susunan daftar pertanyaan yang diberikan kepada responden secara langsung, narasumber yang di pilih adalah pejalan kaki yang menggunakan jalur *pedestrian* di Jalan Buah Batu, Bandung dan paham mengenai *pedestrian* sehingga diperkirakan bahwa narasumber dapat mengetahui kondisi di Koridor Jalan Buah Batu, Bandung. Tujuan dari pengumpulan data kuisisioner untuk memperoleh penilaian mengenai persepsi dan preferensi pengguna jalur *pedestrian* mengenai kinerja pelayanan jalur *pedestrian* dilihat dari segi keamanan, kenyamanan, keselamatan dan keindahan.

### 3. Dokumentasi

Dokumentasi merupakan suatu cara untuk mendukung hasil observasi lapangan, wawancara dan kuisioner sehingga dapat divisualisasikan untuk menggambarkan penelitian.

### 4. *Pedestrian Counting*

Untuk mengetahui arus pejalan kaki di Jalan Buah Batu Kota Bandung, dilakukan dengan survey *pedestrian counting* yang ditentukan di 4 titik pengamatan berdasarkan segmen selama per15 menit dalam 2 jam di 3 waktu puncak. Berikut merupakan titik pembagian segmen yaitu :

- a. Segmen 1 mulai dari persimpangan Jalan Pelajar Pejuang 45 sampai Persimpangan Jalan Selontongan.
- b. Segmen 2 mulai dari persimpangan Jalan BKR sampai persimpangan Jalan Suryalaya.
- c. Segmen 3 mulai dari persimpangan Jalan Selontongan sampai persimpangan Jalan Kliningan.
- d. Segmen 4 mulai dari persimpangan Jalan Suryalaya sampai Perempatan Jalan Cijagra.

### **B. Metode pengumpulan data sekunder**

Pengumpulan data sekunder merupakan data yang diperoleh peneliti dari sumber yang sudah ada seperti jurnal dan studi terdahulu guna mendukung data primer yang berkaitan dengan penelitian.

### **C. Metode Sampling**

Sampel adalah bagian dari jumlah dan karakteristik yang dimiliki oleh populasi tersebut (Sugiyono, 2013). Penentuan sampel ini dilakukan karena peneliti tidak dapat melakukan pengamatan secara langsung pada semua unit analisis atau individu yang berada dalam populasi penelitian, sehingga pemilihan sampel harus bersifat representatif, artinya sampel yang dipilih mewakili populasi baik dari karakteristik maupun jumlahnya yang dimiliki populasi.



a. Karakteristik Sampel

Karakteristik sampel yang dipilih untuk wawancara adalah yang jawabannya dianggap mampu mewakili serta mengetahui kondisi jalur *pedestrian* di Koridor Jalan Buah Batu Kota Bandung. Dalam menentukan responden, terdapat 2 metode sampling, yaitu Probability Sampling & Non Probability Sampling dan berikut penjelasannya yang terdapat pada Tabel 1.4

**Tabel 1. 4 Perbandingan Metode Sampling**

No.	Metode Sampel	Prinsip	Responden
1.	<b>Probability Sampling</b>	Memberikan peluang yang sama pada setiap anggota populasi.	<i>Random</i>
	<i>Simple Random Sampling (Sampel Acak)</i>	Pengambilan sampel dilakukan secara acak tanpa melihat strata atau tingkatan. Digunakan apabila anggota populasi dianggap homogen.	<i>Random</i>
	<i>Proportionate Stratified Random Sampling</i>	Pengambilan sampel dari anggota populasi yang telah disusun berstrata secara acak. Digunakan apabila anggota populasi heterogen.	<i>Random, Non random</i>
	<i>Disproportionate Stratified Random Sampling</i>	Pengambilan sampel dari anggota populasi berstrata tetap dan secara acak. Digunakan apabila anggota populasi heterogen.	<i>Random, Non random</i>
	Area Sampling ( <i>Cluster Sampling</i> )	Dilakukan dengan cara mengambil wakil dari setiap wilayah geografis yang ada. Disebut juga dengan sampel kelompok.	<i>Random</i>
2.	<b>Non-Probability Sampling</b>	<b>Tidak memberikan kesempatan yang sama pada setiap anggota populasi untuk dijadikan anggota sampel.</b>	<i>Non random</i>
	Sampling Sistematis	Pengambilan sampel didasarkan atas urutan dari populasi yang diberikan nomor urut atau diambil pada jarak interval waktu tertentu.	<i>Non random</i>
	Sampling Kuota	Penentuan sampel dari populasi dengan ciri-ciri tertentu sampai jumlah yang dikehendaki.	<i>Non random</i>
	Sampling Aksidental	Penentuan sampel berdasarkan faktor spontanitas.	<i>Random</i>
	<b>Purposive Sampling</b>	<b>Pengambilan sampel berdasarkan pertimbangan-pertimbangan tertentu dari si peneliti.</b>	<i>Non random</i>
	Sampling Jenuh	Sampling dilakukan apabila populasinya kurang dari 30 orang. Sama dengan sensus.	<i>Random, Non random</i>
	<i>Snowball Sampling</i>	Setiap anggota sampel mengajak para temannya untuk dijadikan sampel juga dan seterusnya sehingga jumlah sampel akan semakin banyak.	<i>Random, Non random</i>

Sumber : Basrah, 2007

b. Pemilihan Metode

Metode sampling yang digunakan untuk mengambil sampel responden pejalan kaki di penggal koridor Jalan Buah Batu Kota Bandung menggunakan *purposive sampling* dengan pertimbangan yaitu dari usia 15 tahun sampai 65 tahun dan responden merupakan pejalan kaki yang menggunakan fasilitas *pedestrian* di penggal Koridor Jalan Buah Batu Kota Bandung sekiranya paham mengenai kondisi fasilitas *pedestrian* di wilayah studi. Teknik sampling ini digunakan karena populasi jumlah pejalan kaki yang melintas tidak diketahui jumlah pastinya, sehingga perlu diambil sampel acak. Dalam menentukan besar sampel yang diperlukan menggunakan metode Taro Yamane. Berikut rumus penentuan sampel Taro Yamane:

$$n = \frac{N}{N \cdot d^2 + 1}$$

Keterangan:

n = Jumlah Sampel

N = Jumlah Populasi

$d^2$  = Disposisi yang ditetapkan

Dalam penentuan sampel dihitung berdasarkan tiap ruas pada tiap segmen. Berikut merupakan perhitungan tiap segmen dan tiap ruas di Jalan Buah Batu dengan jumlah populasi didapatkan dari hasil traffic counting dengan disposisi yang ditetapkan adalah 10%.

**Segmen 1**

$$n = \frac{1475}{1475 \cdot 0,1^2 + 1}$$

$$n = \frac{1475}{1475 \cdot 0,01 + 1}$$

$$n = \frac{1475}{15,75}$$

$$n = 93,651$$

$$n = 94 \text{ orang}$$

**Segmen 2**

$$n = \frac{1306}{1306 \cdot 0,1^2 + 1}$$

$$n = \frac{1306}{1306 \cdot 0,01 + 1}$$

$$n = \frac{1306}{14,06}$$

$$n = 92,8876$$

$$n = 93 \text{ orang}$$

### Segmen 3

$$n = \frac{1805}{1805 \cdot 0,1^2 + 1}$$

$$n = \frac{1805}{1805 \cdot 0,01 + 1}$$

$$n = \frac{1805}{19,05}$$

$$n = 94,761$$

$$n = 95 \text{ orang}$$

### Segmen 4

$$n = \frac{697}{697 \cdot 0,1^2 + 1}$$

$$n = \frac{697}{697 \cdot 0,01 + 1}$$

$$n = \frac{697}{7,97}$$

$$n = 87,453$$

$$n = 88 \text{ orang}$$

## 1.6.2 Metode Analisis

Setiap penelitian mempunyai tujuan dan kegunaan tertentu, secara umum tujuan penelitian ada tiga macam yaitu yang bersifat penemuan, pembuktian dan pengembangan. Sedangkan dalam penelitian ini tujuannya adalah pengembangan berarti memperoleh dan memperluas pengetahuan yang telah ada (Sugiyono, 2017:2). Metode analisis yang digunakan dalam mencapai tujuan studi adalah sebagai berikut:

### A. Analisis Kesesuaian Kondisi Eksisting Jalur *Pedestrian*

Kesesuaian kondisi eksisting *pedestrian* dilakukan secara deskriptif kualitatif yaitu pengumpulan informasi dengan cara tinjauan langsung pada lokasi penelitian lalu membandingkan kondisi fisik dan ketersediaan fasilitas jalur *pedestrian* saat ini dengan standar kebijakan perundang-undangan pemerintah terkait kriteria dan spesifikasi berupa standar ketentuan dalam melakukan perencanaan, penyediaan, pemanfaatan pada fasilitas *pedestrian*.

### B. Penilaian Tingkat Jalur *Pedestrian*

Penilaian tingkat pelayanan jalur *pedestrian* pada dasarnya untuk mengetahui sejauh mana jalur *pedestrian* yang ada melayani pejalan kaki. Analisis ini menggunakan analisis level of service (LOS) (Pignataro 1976 : 495).

**Tabel 1. 5 Tingkatan Standar Pelayanan Jalur Pejalan Kaki**

Tingkat Pelayanan	Ruang ( Space ) untuk Pejalan Kaki	Kecepatan (Speed) Pejalan Kaki	Arus (Flow) Pejalan Kaki	Kepadatan / Kapasitas
A	$\geq 12$	$\geq 78$	$\leq 6,7$	$\leq 0,08$
B	$\geq 3,6$	$\geq 75$	$\leq 23$	$\leq 0,28$
C	$\geq 2,2$	$\geq 72$	$\leq 33$	$\leq 0,40$
D	$\geq 1,4$	$\geq 68$	$\leq 50$	$\leq 0,60$
E	$\geq 0,5$	$\geq 45$	$\leq 83$	$\leq 1,00$
F	$< 0,5$	$< 45$	variabel	1.00

Sumber : Permen PU 03 Tahun 2014

### C. Analisis Persepsi Pejalan Kaki

Dalam melakukan analisis persepsi pejalan kaki terkait penataan jalur *pedestrian* terhadap kondisi fisik dan ketersediaan fasilitas jalur *pedestrian*, maka diperoleh variabel berdasarkan teori terkait dengan indikator tercapainya konsep pengembangan fasilitas jalan yang didalamnya mencakup komponen dan indikator yang berpengaruh pada seberapa baik kinerja dari sebuah fasilitas *pedestrian*. Berikut adalah komponen yang digunakan sebagai variabel yang digunakan dalam penelitian untuk dapat menilai kinerja fasilitas *pedestrian* berdasarkan persepsi pejalan kaki:

**Tabel 1. 6 Perumusan Kriteria dalam Melakukan Penilaian *Pedestrian* Berdasarkan Permen PU 03/PRT/M/2014**

No.	Komponen	Parameter	Fasilitas
1.	Kenyamanan	Pelindung terhadap cuaca buruk	Pohon, kanopi, dll
		Tempat istirahat	Bangku
		Ukuran dan lebar trotoar yang efektif dan memadai sehingga memudahkan pergerakan	Lebar efektif lajur pejalan kaki berdasarkan kebutuhan satu orang adalah 60cm dengan lebar ruang gerak tambahan 15cm untuk bergerak tanpa membawa barang, sehingga kebutuhan total lajur untuk dua orang pejalan kaki bergandengan atau dua orang pejalan kaki berpasangan tanpa terjadi persinggungan sekurang-kurangnya 150 cm.
		Kontinuitas/keterhubungan antar trotoar	Jembatan penyebrangan, zebra cross, jalur landai. dll.
		Permukaan jalan rata, tidak naik turun dan memiliki kemiringan yang cukup landai	Jalur landai

No.	Komponen	Parameter	Fasilitas
		Kebebasan bergerak (tidak ada penghalang seperti pedagang kaki lima, warung, kendaraan parkir, dll)	penyediaan parkir
		Nyaman dan dapat mengakomodasi penyandang cacat / disabilitas	<i>Guiding block</i> , Dot Tactile Aluminium Cor, Portal S, Keramik Difabel.
2.	Keamanan	Keberadaan penerang jalan	Lampu penerang jalan
		Lansekap yang tak menghalangi pandangan sehingga terhindar dari tindakan kriminal	
		Pandangan tidak terhalang saat menyeberang jalan	
3.	Keselamatan	Ketersediaan bagian perkerasan (trotoar)	
		Ketersediaan jembatan penyeberangan	Jembatan penyeberangan
		Ketersediaan <i>zebra cross</i> untuk menyeberang	<i>Zebra cross</i>
		Keberadaan pembatas/pemisah jalur pejalan dengan lalu lintas kendaraan bermotor	Pagar pembatas, peninggian jalur pejalan kaki
		Tidak ada lubang yang menyebabkan bahaya terperosok atau tersandung	
		Permukaan trotoar tidak licin yang mengakibatkan terpeleset	
4.	Keindahan	Desain trotoar tampak kontras, harmonis dan menarik dengan lingkungan sekitar	
		Desain sarana penyeberangan ( <i>zebra cross</i> , jembatan penyeberangan) tampak kontras, harmonis dan menarik dengan lingkungan sekitar	
		Desain fasilitas penunjang (halte, bangku, tempat sampah, telepon umum, rambu petunjuk, jalur hijau, lampu penerangan) tampak kontras, harmonis dan menarik dengan lingkungan sekitar	

Sumber : Permen PU 03/PRT/M/2014

**Tabel 1. 7 Perumusan Kriteria Jalur *Pedestrian* Berdasarkan Pendapat Para Ahli**

No	Kriteria	Pertimbangan	
1	Keyamanan	Pignatoro (1976)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bebas dari gangguan-gangguan yang dapat mengurangi kesenangan dan kelancaran pejalan bergerak</li> <li>• Perlindungan dari cuaca dan adanya tempat perlindungan dari cuaca seperti pohon, kanpi dll.</li> </ul>
		Rubenstein (1987)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Penyediaan fasilitas bangku istirahat, telepon umum, dan tempat sampah. Penempatan tidak memakan ruang jalan</li> </ul>
		Jacobs (1993)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Jaminan terhadap kenyamanan fisik pejalan yang memerlukan perlindungan terhadap curah hujan dan sengatan cahaya matahari</li> <li>• Terjaganya kebersihan koridor</li> </ul>
		<i>Hight way Capacity Manual</i> (1985)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Perlindungan terhadap cuaca</li> <li>• Terkait dengan jarak berjalan, tanda-tanda penunjuk</li> <li>• Terkait kinerja jaringan jalan LOS (volume dan kapasitas jalur <i>Pedestrian</i>)</li> </ul>
		Utterman (1984)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Berhubungan dengan kepadatan jalan yang disebabkan banyaknya pengguna jalan</li> <li>• Kemudahan bergerak, bentuk fisik trotoar, tidak terputusnya trotoar, landai.</li> <li>• Ruang yang tidak terhalangi oleh benda-benda yang mengambil ruang trotoar</li> </ul>
2	Keselamatan	Utterman (1984)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Terlindung dari kecelakaan baik yang disebabkan oleh kendaraan bermotor maupun kondisi trotoar yang buruk (berlubang, jebakan-jebakan)</li> </ul>
		<i>Hightway Capacity Manual</i> (1984)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pemisahan jalur pejalan dengan lalu lintas kendaraan</li> </ul>
		Jaccobs (1993)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pemisahan jalur <i>Pedestrian</i> dengan jalur kendaran secara jelas dengan perbedaan ketinggian</li> </ul>
3	Keamanan	Pignatoro (1976)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Terbebas dari lingkungan yang dapat menimbulkan tindak kriminal yang menimpa pejalan</li> <li>• Penerangan yang cukup dan pandangan yang tidak terhalangi</li> </ul>

No	Kriteria	Pertimbangan	
		<i>Higway Capacity Manual</i> (1985)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Penyediaan fasilitas penerangan</li> <li>• Pandangan yang tidak terhalang</li> </ul>
4	Keindahan	Jacobs (1993)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kualitas ruang jalan dengan penggunaan bahan yang bervariasi</li> <li>• Variasi kualitas visual dengan penataan bangunan, pepohonan, penanda, lampu, dan lain-lain</li> </ul>

Sumber : *Studi Pustaka Teori Mengenai Penataan Fasilitas Pedestrian*, Billy Salim Sudiro, 2016

Setelah menentukan komponen dan indikator penilaian, maka akan dikumpulkan persepsi pejalan kaki dengan penyebaran kuisioner. Setelah data terkumpul maka akan dikompilasi dan dikelompokkan pada masing-masing komponen dan indikator, kemudian dibahas dengan deskripsi presentase dengan perhitungan angka untuk menghasilkan penilaian pejalan kaki terhadap fasilitas *pedestrian* yang kemudian akan dijelaskan secara deskriptif.

Untuk membahas hasil penelitian dengan deskripsi presentase, terlebih dahulu mengkualitatifkan skor pada jawaban melalui angket/kuisioner. Supaya memudahkan dalam menganalisis data, perlu diketahui skor yang diperoleh responden dari hasil pengisian kuisioner yang diberikan. Oleh karena itu ditentukan penetapan hasil skornya. Pengkualitatifkan skor kuisioner yang diperoleh dari hasil pengisian kuisioner dengan menggunakan skala Guttman. Skala Guttman merupakan skala kumulatif. Jika seseorang responden mengiyakan pertanyaan atau pernyataan yang berbobot lebih berat, maka ia juga akan mengiyakan pertanyaan atau pernyataan yang kurang berbobot lainnya. Skala Guttman mengukur satu dimensi saja dari suatu variabel yang multidimensi, sehingga skala ini mempunyai sifat unidimensional.

Skala Guttman merupakan skala yang digunakan untuk memperoleh jawaban dari responden yang bersifat jelas (tegas) dan konsisten. Kata-kata yang digunakan, misalnya: ya – tidak, benar – salah, positif – negatif, yakin – tidak yakin dan sebagainya. Data yang diperoleh berupa data interval atau rasio dikotomi (dua alternatif pilihan). Pada skala Guttman hanya mempunyai dua skor, misal pada sikap yang mendukung sesuai dengan pertanyaan atau pernyataan diberi skor 1 dan

sikap yang tidak mendukung sesuai dengan pertanyaan atau pernyataan diberi skor 0.

Untuk mengetahui posisi jawaban “ya” yang diperoleh dari angket, maka dihitung terlebih dahulu kemudian ditempatkan dalam rentang skala persentase sebagai berikut :

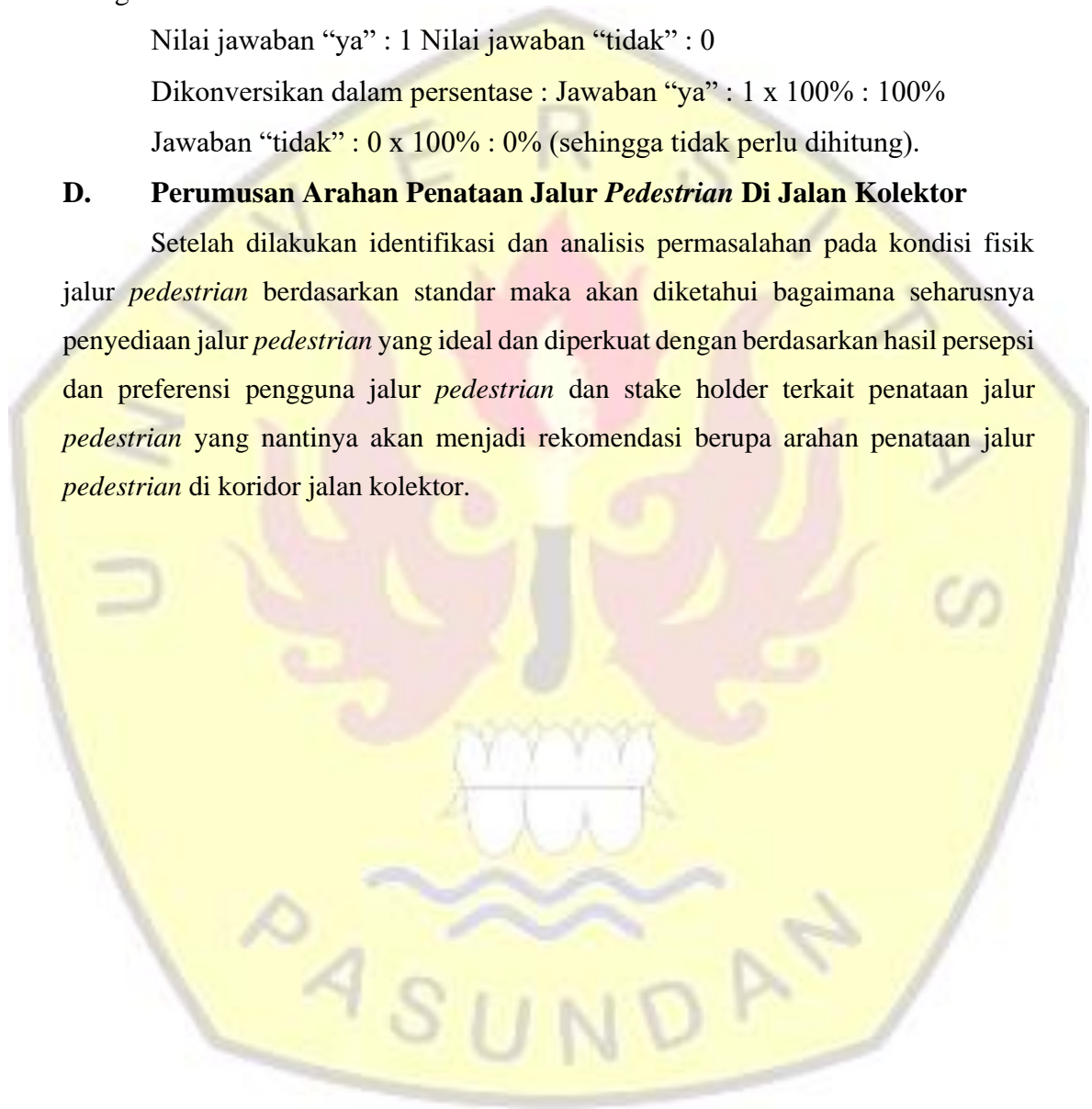
Nilai jawaban “ya” : 1 Nilai jawaban “tidak” : 0

Dikonversikan dalam persentase : Jawaban “ya” :  $1 \times 100\% : 100\%$

Jawaban “tidak” :  $0 \times 100\% : 0\%$  (sehingga tidak perlu dihitung).

#### **D. Perumusan Arahana Penataan Jalur *Pedestrian* Di Jalan Kolektor**

Setelah dilakukan identifikasi dan analisis permasalahan pada kondisi fisik jalur *pedestrian* berdasarkan standar maka akan diketahui bagaimana seharusnya penyediaan jalur *pedestrian* yang ideal dan diperkuat dengan berdasarkan hasil persepsi dan preferensi pengguna jalur *pedestrian* dan stake holder terkait penataan jalur *pedestrian* yang nantinya akan menjadi rekomendasi berupa arahan penataan jalur *pedestrian* di koridor jalan kolektor.





**Tabel 1. 8 Matriks Analisis**

No.	Sasaran	Metode Pendekatan	Metode Analisis	Data
1	Teridentifikasinya kondisi eksisting jalur <i>pedestrian</i> di Koridor Jalan Buah Batu, Bandung dilihat dari kondisi fisik ruang bebas pejalan, kondisi fisik zona jalur pejalan bagian depan gedung, jalur pejalan kaki, jalur perabot jalan dan jalur vegetasi, kondisi fisik zona pejalan (trotoar), kondisi fisik sarana pelengkap fasilitas <i>pedestrian</i> , dan kondisi fisik drainase pada fasilitas <i>pedestrian</i> .	Deskriptif Kualitatif	Membandingkan kondisi eksisting Koridor Jalan Buah Batu Kota Bandung dengan standar yang berlaku	1. Foto kondisi eksisting jalur pedestrian di Koridor Jalan Buah Batu. 2. Lampiran Permen PU 03/PRT/M/2014
2	Mengidentifikasi tingkat pelayanan jalur <i>pedestrian</i> .	Kuantitatif	Menggunakan Analisis Level of Service (LOS)	1. Volume Pejalan Kaki di hari kerja dan hari libur. 2. Waktu tempuh 8 sampel
3	Teridentifikasinya persepsi pengguna jalur <i>pedestrian</i> terkait penataan jalur <i>pedestrian</i> mengenai keamanan, kenyamanan, keselamatan dan keindahan jalur <i>pedestrian</i> di Koridor Jalan Buah Batu, Bandung.	Kuantitatif	Menganalisis persepsi pengguna jalur pedestrian berdasarkan kriteria keamanan, kenyamanan, keselamatan dan keindahan jalur pedestrian.	Kuisisioner terkait persepsi pejalan kaki terhadap keamanan, kenyamanan, keselamatan dan keindahan jalur <i>pedestrian</i> di Koridor Jalan Buah Batu, Bandung.
4	Terumuskannya rekomendasi untuk arahan penataan <i>pedestrian</i> di koridor jalan kolektor.	Deskriptif	Mengacu pada arahan dalam Rencana Detail Tata Ruang dan Lampiran Permen PU 03/PRT/M/2014 dibandingkan dengan kondisi eksisting pada wilayah kajian dan hasil perhitungan analisis	Didasarkan pada beberapa pertimbangan seperti kondisi lingkungan, persepsi pejalan kaki serta berdasarkan kriteria Lampiran Permen PU 03/PRT/M/2014

Sumber : Hasil Analisis, 2021

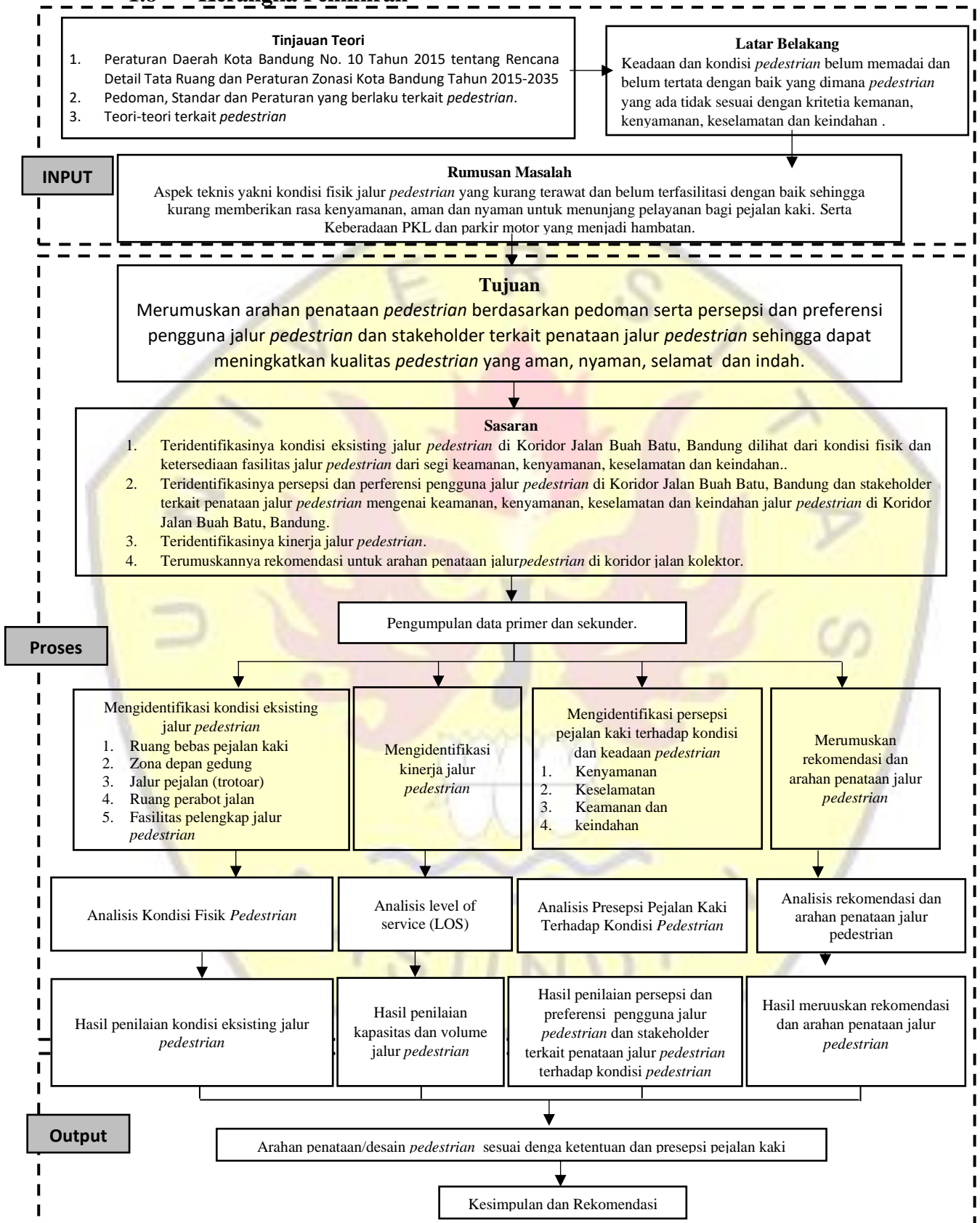
## 1.7 Batasan Studi

Adapun batasan-batasan studi dalam penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Penelitian ini berfokus pada ruang lingkup wilayah yang dikaji yaitu pada jalur *pedestrian* pada sepenggal Koridor Jalan Buah Batu, Bandung mulai dari perempatan Jalan Bkr dan Jalan Pelajar Pejuang 45 sampai pertigaan Jalan Kliningan.
2. Mengidentifikasi kesesuaian kondisi eksisting jalur *pedestrian* di Koridor Jalan Buah Batu, Bandung dilihat dari kondisi fisik ruang bebas pejalan, kondisi fisik zona jalur pejalan bagian depan gedung, jalur pejalan kaki, jalur perabot jalan dan jalur vegetasi, kondisi fisik zona pejalan (trotoar), kondisi fisik sarana pelengkap fasilitas *pedestrian*, dan kondisi fisik drainase pada fasilitas *pedestrian*.
3. Mengidentifikasi tingkat pelayanan jalur *pedestrian* menggunakan analisis LOS.
4. Mengidentifikasi persepsi pejalan kaki pengguna jalur *pedestrian* di Koridor Jalan Buah Batu, Bandung terkait keamanan, kenyamanan, keselamatan dan keindahan jalur *pedestrian* di Koridor Jalan Buah Batu, Bandung.
5. Merumuskan rekomendasi untuk arahan penataan jalur *pedestrian* di koridor jalan kolektor.



## 1.8 Kerangka Pemikiran



## **1.9 Sistematika Pembahasan**

Untuk mempermudah memahami laporan ini, maka rencana penulisan laporan ini akan disusun dengan sistematika sebagai berikut:

### **BAB I PENDAHULUAN**

Bab ini menjelaskan berupa latar belakang, rumusan masalah, tujuan dan sasaran, ruang lingkup yang terdiri dari ruang lingkup substansi dan ruang lingkup wilayah, kerangka pemikiran serta sistematika pembahasan mengenai kajian “Arahan Penataan *Pedestrian* Di Koridor Jalan Kolektor (Studi Kasus: Koridor Jalan Buah Batu Bandung dari Perempatan Jalan Bkr Sampai Pertigaan Jalan Cijagra)”.

### **BAB II TINJAUAN PUSTAKA**

Bab ini berisikan mengenai kajian teori yang berkaitan dengan aspek yang dikaji terkait konsep penataan *pedestrian* di koridor Jalan Buah Batu Bandung, dimana tinjauan teori ini dilihat dari tinjauan kebijakan dan teori untuk konsep penataan *pedestrian* pada lokasi kajian.

### **BAB III GAMBARAN UMUM**

Bab ini berisikan data gambaran umum mengenai jalur *pedestrian* di Koridor Jalan Buah Batu Kota Bandung mulai dari perempatan Jalan Bkr dan Jalan Pelajar Pejuang 45 – Persimpangan Jalan Cijagra.

### **BAB IV ANALISIS**

Bab ini berisikan mengenai metode – metode yang digunakan dalam kegiatan analisis pembuatan arahan penataan *pedestrian* di koridor Jalan Buah Batu Bandung.

### **BAB V KESIMPULAN DAN REKOMENDASI**

Bab ini menguraikan mengenai hasil analisis yang dilakukan yakni pembahasan “Arahan Penataan *pedestrian* Di Koridor Jalan Kolektor (Studi Kasus: Koridor Jalan Buah Batu Bandung Perempatan Jalan Bkr Sampai Pertigaan Jalan Cijagra)”.

## Daftar Pustaka

### A. Text Book

1. Shirvani, Hamid, 1985. *The Urban Design Proses*. Van Nostrand Reinhold Company. New York.
2. Chiara, Joseph De &.Koppelman, E, Lee. 2000. *Standar Perancangan Tapak*, Erlangga. Jakarta.
3. Jacobs, Jane. 1992. *The Death and Life of Great American Cities*. New York.
4. Willey John & Sons, Inc. 2007. *Planning and Urban Design Standards*. Hoboken, New Jersey.
5. Zahnd Markus. 1999. *Perancangan Kota Secara Terpadu*, Kanisius. Yogyakarta.
6. Anggriani. Niniek. 2009. *Pedestrian Ways dalam Perancangan Kota*, Yayasan Humaniora, Klaten.

### B. Modul

1. Djunaedi, Bahan Kuliah Perencanaan Kota I, Bab II Definisi dan Pengertian Perancangan Kota. Hal 7-11, 2000;

### C. Peraturan Perundang-Undangan

1. Undang-undang Nomor 26 Tahun 2007 tentang Penataan Ruang;
2. Undang –undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalulintas dan Angkutan Jalan;
3. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 34 Tahun 2006 tentang Jalan
4. Peraturan Daerah Kota Bandung Nomor : 18 Tahun 2011 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Bandung Tahun 2011-2031
5. Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor : 03/PRT/M2014/2011 tentang Pedoman Perencanaan, Penyediaan dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Jaringan Pejalan Kaki di Kawasan Perkotaan
6. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 65 Tahun 1993 tentang Fasilitas Pendukung Kegiatan Lalu lintas dan Angkutan Jalan

7. Keputusan Menteri Pekerjaan Umum Republik Indonesia Nomor : 468/KPTS/ 1998 Tanggal : 1 Desember 1998, tentang Persyaratan Teknis Aksesibilitas pada Bangunan Umum dan Lingkungan ;
8. Peraturan Pemerintah Nomor 43 Pasal 39 Tahun 1993 tentang Prasarana dan Lalu lintas Jalan ;
9. Peraturan daerah Kota Bandung Nomor 03 Tahun 2005 tentang Penyelenggaraan Ketertiban, Kebersihan dan Keindahan ;
10. Pedoman Perencanaan Jalur Pejalan Kaki Pada Jalan Umum No.032/T/BM/1999 Lampiran No.10 Keputusan Direktur Jenderal Bina Marga No. 76/KPTS/Db/1999 Tanggal 20 Desember 1999 ;
11. Petunjuk Perencanaan Trotoar, 007 T BNKT1990;
12. Tata Cara Perencanaan Jembatan Penyeberangan untuk Pejalan Kaki di Perkotaan Nomor 27/ T/Bt/1995;
13. Tata Cara Perencanaan Fasilitas Pejalan Kaki di Kawasan Perkotaan, Jalan No : 011/T/Bt/1995
14. Panduan Desain Fasilitas Pejalan Kaki DKI Jakarta 2017-2022.
15. Best Practices for *Pedestrian* Master Planning and Design by Sacramento Transportation & Air Quality COLLABORATIVE

#### **D. Skripsi Tugas Akhir**

1. Yogi Setiadi (2016), dengan judul Kinerja Pelayanan Fasilitas *Pedestrian* di Koridor Jalan Ahmad Yani (Pasar CiCadas), Teknik Planologi Universitas Pasundan (UNPAS) Bandung.
2. Billy Salim Sudiro (2016), dengan judul Penataan Fasilitas *Pedestrian* Di Koridor Jalan Jenderal Ahmad Yani Bandung, Teknik Planologi Universitas Pasundan (UNPAS) Bandung.

#### **E. Jurnal**

1. BS. Kusbiantoro, Petrus Natalivan & Dian Aquarita, Kebutuhan dan Peluang Pengembangan Fasilitas *Pedestrian* Pada Sistem Jalan di Perkotaan, Jurnal Perencanaan Wilayah dan Kota Vol.18 Hal. 74-102, ITB Bandung 2007;

2. Petrus Natalivan, Prinsip Perancangan untuk Penanganan Koridor Jalan Komersial. Jurnal Perencanaan Wilayah dan Kota Volume 14 No. 3. ITB Bandung. 2003;
3. Gunawan Tanuwidjaja, dkk. Desain Trotoar yang Ramah bagi Penyandang Disabilitas di Jl. Frontage Ahmad Yani Surabaya:
4. Budi Hasanah, Pelayanan Aksesibilitas Jalan Umum (Jalur *Pedestrian*) Bagi Penyandang Disabilitas (Studi Kasus di Kota Serang):
5. Risma Dwi A., Studi Aspek Fungsi dan Kenyamanan Jalur *Pedestrian* (Studi Kasus Area Aloon-Aloon Kota Blitar):
6. Ela Puspita Sari dan Theresia MCA, analisis Tingkat Pelayanan Jalur *Pedestrian* di Jalan Kranggan Kota Surabaya.
7. Andi Purnomo dan Moch Fathoni Setiawan, Tingkat Kenyamanan Jalur *Pedestrian* di Kawasan Simpang Lima Kota Semarang Berdasarkan Persepsi Pengguna.
8. Rona Panduri dan Djoko Suwandono, Perilaku Masyarakat Dalam Penggunaan Jalur *Pedestrian* di Koridor Jalan Prof. H. Soedarto, S.H.
9. Dinda Fardila, Henricus Priyosulistyo, dan Andreas Triwiyono, Penilaian Fasilitas Jalur *Pedestrian* Dari Aspek *Safety, Health, And Environment (SHE)*.
10. Umbara Sakti Mihardja dan Mochamad Yusuf, Kualitas Kenyamanan Jalur *Pedestrian* di Kawasan Senen Berdasarkan Preferensi Pejalan Kaki.
11. Lina Nurul Ikhsani dan Parfi Khadiyanta, Persepsi Pengguna terhadap Jalur Pejalan Kaki Jalan Pemuda Kota Magelang
12. Avan Aristo dan Petrus Natalivan, Jurnal, Prinsip-Prinsip Perancangan di Koridor Jl. Dipatiukur, Kota Bandung.