

Pengoptimalan Jalur Pejalan Kaki di Kota Palembang (Studi Kasus: Koridor Stasiun LRT Ampera Kawasan Wisata Ampera)

Optimizing the Pedestrian Walkway in Palembang City (Case study: from Ampera Station to the Ampera Tourism Area)

Kusmalinda Madjid^{1*}, Athari Citra Shazwani², Medtry³

^{1,2,3}Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota, Institut Teknologi Indonesia
Jl Raya Puspiptek, Serpong, Kota Tangerang Selatan, Provinsi Banten 15320

Abstrak

Sejalan dengan tujuan penataan ruang wilayah Kota Palembang sebagai kota berbasis pariwisata, jasa dan perdagangan, salah satu kawasan yang diperuntukan bagi kegiatan wisata adalah Kawasan Wisata Ampera. Aktifitas wisata dan perdagangan yang ada di kawasan tersebut memiliki jarak tidak melebihi 1 km dari setiap destinasi wisatanya sehingga bisa ditempuh dengan berjalan kaki. Adanya Stasiun LRT Ampera sebagai pintu masuk dan keluar kawasan, menjadikan Kawasan Wisata Ampera berpotensi untuk dikembangkan menjadi kawasan wisata yang berorientasi pada pejalan kaki. Pemenuhan kebutuhan jalur pejalan kaki di kawasan ini salah satunya dilakukan dengan penyediaan jalur khusus pejalan kaki yang sebelumnya merupakan jalur kendaraan pribadi menuju Kawasan Wisata Ampera. Upaya ini masih baru dan membuat kelengkapan dan elemen pendukung jalur pejalan kaki belum tersedia dengan baik untuk meningkatkan interaksi pejalan kaki terhadap lingkungan sekitar tempat ia berjalan, sehingga perlu adanya penelitian yang dapat meningkatkan hal itu. Penelitian ini bertujuan untuk mengoptimalkan jalur pejalan kaki dari Stasiun Ampera ke Kawasan Wisata Ampera di Kota Palembang. Penelitian dilakukan dengan menggunakan metode pendekatan studi kepustakaan, eksplorasi dan analisis data sejumlah variabel penelitian meliputi karakteristik pejalan kaki, kondisi fisik jalur pejalan kaki, pola pergerakan pejalan kaki, dan elemen jalur pejalan kaki. Penelitian menghasilkan konsep jalur pejalan kaki yang mempertimbangkan penyediaan jalur khusus untuk penyandang disabilitas, penyediaan elemen jalur berupa penanda dan arah wisata, penyediaan tempat duduk, pohon sebagai peneduh, dan kios-kios jasa penjualan minuman makanan serta cenderamata khas Kota Palembang.

Kata Kunci : Jalur Pejalan Kaki, Kawasan Wisata Ampera, Kota Palembang

Abstract

In line with the goal of spatial planning in the city of Palembang as a city based on tourism, services and trade, one of the areas designated for tourism activities is the Ampera Tourism Area. Tourist and trade activities in the area have a distance not exceeding 1 km from each tourist destination so that it can be reached on foot. The existence of the Ampera LRT Station as the entrance and exit of the area, makes the Ampera Tourism Area has the potential to be developed into a pedestrian-oriented tourist area. One of the needs of pedestrian pathways in this area is by providing pedestrian-specific lanes which were previously private vehicle lanes to Ampera Tourism Area. This effort is still new and makes the completeness and supporting elements of the pedestrian path not yet well available to increase pedestrian interaction with the environment around where it runs, so there is a need for research that can improve it. This study aims to optimize the pedestrian pathway from Ampera Station to Ampera Tourism Area in Palembang City. The study was conducted using a library study approach, data exploration and analysis of a number of research variables including

pedestrian characteristics, pedestrian physical conditions, pedestrian movement patterns, and pedestrian elements. The study resulted in the concept of pedestrian pathways that considered providing a special route for persons with disabilities, providing track elements in the form of markers and tourist directions, providing seating, trees as shade, and kiosks selling food drinks and souvenirs of the city of Palembang

Keyword : Pedestrian Path, Ampera Tourism Area, Palembang City

* Penulis Korespondensi. Telp: +62 817 4895 465
Alamat E-mail: lindaamdjid@yahoo.co.id (Kusmalinda)

1. Pendahuluan

Melalui Peraturan Daerah Kota Palembang No 15 Tahun 2012 Tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Palembang Tahun 2012-2032, Kota Palembang akan dikembangkan sebagai kota berbasis pariwisata, jasa dan perdagangan. Salah satu kawasan yang dikembangkan adalah Kawasan Wisata Ampera. Kawasan Wisata Ampera sudah lama menjadi destinasi wisata Kota Palembang. Di kawasan ini ada tujuh destinasi wisata yaitu Jembatan Ampera, Plaza Benteng Kuto Besak (BKB), Museum Sultan Mahmud Badaruddin II (SMB II), Museum Monumen Perjuangan Rakyat (Monpera), Pasar 16 Ilir, Masjid Agung, dan *Riverside Restaurant*, dengan jarak tempuh setiap destinasi wisata yang ada di kawasan ini tidak melebihi 1 km dan dapat ditempuh dengan berjalan kaki.

Disamping itu, di Kawasan Wisata Ampera telah tersedia Stasiun LRT Ampera yang menjadi salah satu pintu masuk dan keluar dari dan ke Kawasan Wisata Ampera. Kondisi ini dapat menyebabkan aktifitas kawasan yang semakin meningkat membuat kawasan ini semakin ramai serta memiliki potensi untuk dikunjungi dan dilewati, dan dapat dijangkau dengan berjalan kaki, baik oleh pekerja, siswa sekolah, maupun wisatawan dan sebagainya.

Orang yang berjalan kaki membutuhkan jalur pejalan kaki. Saat ini di Kawasan Wisata Amperatelah terdapat jalur pejalan kaki yang sebelumnya merupakan jalur kendaraan pribadi menuju kawasan wisata. Penyediaan jalur pejalan kaki inimasih baru dan belum memiliki kelengkapan dan elemen pendukung seperti penanda khusus, papan informasi, penerangan, dan fasilitas jasa penyedia makanan dan cenderamata. Kondisi ini membuat interaksi pejalan kaki terhadap lingkungan sekitar tempat ia berjalan masih terbatas untuk dapat mengeksplorasi aktifitas wisata yang ada di Kawasan Wisata Ampera ini.

Guna meningkatkan aktifitas para pejalan kaki yang mengunjungi dan melintasi Kawasan Wisata Ampera, perlu dilakukan upaya pengoptimalan jalur pejalan kaki yang ada.

Pengoptimalan jalur pejalan kaki ini, dapat memberikan rasa nyaman dan aman (*walkability*) untuk pengguna jalur pejalan kaki dan sekaligus mengurangi penggunaan kendaraan pribadi untuk menuju Kawasan Wisata Ampera. Dengan demikian, melalui pengoptimalan jalur pejalan kakidiharapkan dapat mendukung pengembangan wisata di Kawasan Ampera.

Dari penggambaran rumusan masalah di Kawasan Wisata Ampera, ditetapkan tujuan penelitian ini adalah untuk mengoptimalkan jalur pejalan kaki dari Stasiun Ampera ke Kawasan Wisata Ampera di Kota Palembang. Adapun ruang lingkup penelitian adalah: 1) Identifikasi karakteristik pejalan kaki yang dibedakan dari segi usia, jenis pekerjaan dan tujuan; 2) Pemetaan pola pergerakan pejalan kaki yang menggunakan jalur pejalan kaki dari Stasiun Ampera ke Kawasan Wisata Ampera; 3) Analisis pelengkapan dan penyediaan elemen pendukung jalur pejalan kaki.

2. Teori Dasar

Jalur Pejalan Kaki

Pejalan kaki adalah pengguna jalan yang pergerakannya tidak dikendalikan oleh batasan peralatan mekanis dan keberadaanya tidak terlindungi oleh struktur badan kendaraan seperti halnya pengendara kendaraan bermotor, tetapi memiliki karakteristik sendiri yang lebih fleksibel [1]. Pejalan kaki harus berjalan pada bagian jalan yang diperuntukan bagi pejalan kaki, atau pada bagian pejalan kaki, atau pada bagian jalan yang paling kiri apabila tidak terdapat bagian jalan yang diperuntukan bagi pejalan kaki [2], dan dalam penelitian ini bagian jalan yang diperuntukan bagi pejalan kaki ini disebut jalur pejalan kaki. Menurut UU No.22 Tahun 2009 tentang tentang Lalu Lintas dan angkutan Jalan, jalur pejalan kaki terdiri dari: a) trotoar, b) *zebra cross*, c) halte, dan d) jembatan penyeberangan, dengan lebar minimum 2 meter dan maksimum 4 meter, dilengkapi dengan elemen-elemen jalur pejalan kaki berupa: a) *paving*, b) lampu, c) *sign/tanda*, d) *sculpture/landmark*, e) pagar pembatas, f)

bangku, g) tanaman peneduh, h) telpon umum, i) *shelter*/halte dan j) tempat sampah, dengan dimensi kebutuhan ruang gerak pengguna jalur yaitu: a) diam dengan luas 0,27 m², b) bergerak dengan luas 1,08 m², dan c) bergerak membawa barang dengan luas 1,35-1,62 m².

Pola Pergerakan

Menurut Tamin (2013), pola pergerakan dapat diklasifikasi berdasarkan tujuan, waktu dan jenis orang. Berdasarkan tujuan pergerakan, pola pergerakan dapat dibedakan menjadi empat yakni: 1) Pergerakan ke tempat kerja, 2) Pergerakan ke sekolah atau universitas (pergerakan dengan tujuan pendidikan), 3) Pergerakan ketempat belanja, 4) Pergerakan untuk kepentingan sosial dan rekreasi, sedangkan berdasarkan waktu, pergerakan dapat dikelompokkan menjadi pergerakan pada jam sibuk dan pada jam tidak sibuk, dimana umumnya, pergerakan pada jam sibuk pagi merupakan pergerakan utama yang dilakukan setiap hari untuk tujuan bekerja dan pendidikan. Adapun pola pergerakan berdasarkan jenis orang, yang dipengaruhi oleh atribut sosial ekonomi, dapat diklasifikasi menjadi: 1) Tingkat pendapatan, biasanya terdapat tiga tingkat pendapatan, 2) Tingkat pemilikan kendaraan dan 3) Ukuran dan struktur rumah tangga.

Pariwisata

Wisata adalah kegiatan perjalanan yang dilakukan oleh seseorang atau sekelompok orang dengan mengunjungi tempat tertentu untuk tujuan rekreasi, pengembangan pribadi, atau mempelajari keunikan daya tarik wisata yang dikunjungi dalam waktu sementara [3]. Adapun jenis pariwisata dapat dibedakan atas a) pariwisata untuk menikmati perjalanan (*Pleasure Tourism*), b) pariwisata untuk rekreasi (*Recreation Tourism*), c) pariwisata untuk kebudayaan (*Cultural Tourism*), dan d) pariwisata untuk urusan usaha dagang (*Business Tourism*).

Light Rail Transit (LRT)

Light Rail Transit (LRT) adalah salah satu jenis transportasi massal perkotaan yang beroperasi di permukaan jalan baik pada jalur khusus maupun jalur umum. Beberapa keunggulan LRT adalah: a) Kendaraan ringan dan dapat dibuat oleh pabrik karoseri bis, b) Tidak ada emisi, c) Lebih aman daripada perjalanan mobil, d) Waktu perjalanan singkat, e) Terhindari dari kemacetan lalu lintas, f) Halus - tidak ada gerakan kekerasan vertikal, lateral, atau belakang/ke depan, g) Nyaman, h) Kapasitas penumpang tinggi, i) Serbaguna - dapat berjalan pada kecepatan tinggi di jalan terpisah dan dapat

menembus jalan sempit, j) *Adaptable* - dapat mengatasi gradien curam dan tikungan tajam, k) Pertukaran moda 'mulus', *interchange* dari/ke layanan *feeder* dan ke dan dari layanan kereta api, l) Akses mudah untuk semua orang, termasuk pengguna kursi roda, m) Dapat berbaur dengan lalu-lintas kota, dan sejumlah keunggulan lainnya. Keunggulan LRT ini dipilih untuk meningkatkan pelayanan transportasi dan mendukung pelaksanaan Asian Games di Kota Palembang pada tahun 2018. Sehingga pada bulan Oktober diterbitkan Peraturan Presiden No.116 Tahun 2015 tentang percepatan penyelenggaraan LRT di Provinsi Sumatera Selatan.

Pengoptimalan

Pengoptimal memiliki kata dasar optimal yang menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia berarti (ter)baik; tertinggi; paling menguntungkan. Adapun mengoptimalkan memiliki arti menjadikan paling baik; menjadikan paling tinggi, sehingga dengan demikian pengoptimalan dapat diartikan sebagai proses, cara, perbuatan mengoptimalkan (menjadikan paling baik, paling tinggi).

Walkability

Menurut Southworth (2005), *walkability* ialah upaya untuk menghadirkan lingkungan yang nyaman dan aman untuk pengguna jalur pejalan kaki, dapat menghubungkan pengguna jalur dengan berbagai jenis tujuan pergerakan, serta menawarkan pemandangan (visual) yang menarik untuk menambah minat berjalan kaki. Adapun indikator-indikator *walkability* dalam penyediaan jalur pejalan kaki [5] adalah : 1) Konektivitas, yaitu terintegrasinya jalur pedestrian secara utuh; 2) Aksesibilitas, yaitu ketersediaan jalur yang lebar serta kualitas permukaan; 3) Keamanan, ketersediaan tempat penyeberangan dan pencahayaan; 4) Kenyamanan.

3. Metodologi

Penelitian ini menggunakan metode kualitatif dengan pendekatan deskriptif. Metode ini dipilih untuk menggambarkan suatu kondisi yang apa adanya dari variabel-variabel yang diteliti. Hal ini sebagaimana dinyatakan Sukmadinata (2011), bahwa penelitian deskriptif kualitatif ditujukan untuk mendeskripsikan dan menggambarkan fenomena-fenomena yang ada, baik bersifat alamiah maupun rekayasa manusia, dengan lebih memperhatikan karakteristik, kualitas, keterkaitan antar kegiatan, dengan tidak memberikan perlakuan, manipulasi atau perubahan pada variabel-variabel yang diteliti, sehingga dapat menggambarkan suatu kondisi

yang apa adanya. Adapun langkah pendekatan yang dilakukan adalah melalui studi kepustakaan, observasi dan penyebaran kuesioner, analisis data sejumlah variabel penelitian, meliputi karakteristik pejalan kaki, kondisi fisik jalur pejalan kaki, pola pergerakan pejalan kaki, dan elemen jalur pejalan kaki.

Pengumpulan data primer dilakukan dengan teknik wawancara, observasi, dan dokumentasi. Teknik wawancara menggunakan cara semi terstruktur, dengan tujuan untuk menggambarkan karakteristik dan pola pergerakan pejalan kaki di Kawasan Wisata Ampera. Teknik observasi digunakan untuk mengamati kondisi fisik dan elemen jalur pejalan kaki yang ada di Kawasan Wisata Ampera yang kemudian dibandingkan dengan syarat atau standar yang ada. Adapun teknik analisis studi kepustakaan menggunakan berbagai dokumen tertulis, sebagaimana dijelaskan oleh Satori dan Komariah (2009) bahwa dalam studi dokumentasi, peneliti memperoleh informasi bukan dari orang sebagai nara sumber, tetapi melalui sumber tertulis atau dari dokumen yang pada informan.

Dokumentasi digunakan sebagai data sekunder untuk mendukung pembahasan dalam penelitian. Teknik analisis data diawali dengan mencari dan menyusun secara sistematis data yang diperoleh, diorganisasikan, untuk kemudian memilih mana yang penting yang akan dipelajari dan disimpulkan. Analisis data dalam penelitian dilakukan pada saat pengumpulan data berlangsung, dan setelah selesai pengumpulan data dalam periode tertentu, meliputi analisis arakteristik pejalan kaki, analisis jalur pejalan kaki, analisis pola pergerakan pejalan kaki, analisis kelengkapan jalur pejalan kaki, analisis lemen-elemen jalur pejalan kaki, serta analisis karakteristik vegetasi.

4. Hasil dan Pembahasan

Kawasan Wisata Ampera memiliki tujuh (7) destinasi wisata yakni Jembatan Ampera, Plaza Benteng Kuto Besak (BKB), Museum Sultan Mahmud Badaruddin II (SMB II), Monumen Perjuangan Rakyat (Monpera), Masjid Agung, Pasar 16 Ilir, dan *Riverside Restaurant* (Gambar 1). Selama 5 tahun terakhir jumlah pengunjung selalu meningkat, sebagaimana ditunjukkan Tabel 1.

Kedudukan Stasiun Ampera dalam Sistem Transportasi LRT Kota Palembang

LRT di Kota Palembang menyediakan 8 *trainset*, dimana dalam 1 *trainset* terdiri dari 6 kereta. LRT ini menggunakan sistem *moving block* yaitu sistem waktu, 1 kereta dapat mengangkut sampai 150 orang. sehingga LRT

dapat mengangkut penumpang yang mencapai 435.000 penumpang/hari.

Sistem transportasi LRT Kota Palembang dibagi menjadi 5 zona yang terdiri dari 13 stasiun. Zona 1 terdiri dari stasiun Bandara SMB II. Zona 2 terdiri dari stasiun Asrama Haji dan stasiun Telkom. Zona 3 terdiri dari stasiun RSUD, stasiun POLDA, stasiun Demang, stasiun Palembang Icon dan stasiun DISHUB. Zona 4 terdiri dari stasiun Cinde, stasiun Ampera dan stasiun Polresta. Zona 5 terdiri dari stasiun Jakabaring dan stasiun OPI. Untuk lebih jelasnya penggambaran zona LRT Palembang dapat dilihat pada Gambar 2. Adapun stasiun Ampera yang terletak pada Zona 4 merupakan pintu masuk dan keluar ke dan dari Kawasan Wisata Ampera.



Sumber: Hasil survei

Gambar 1. Sebaran Destinasi Wisata di Kawasan Wisata Ampera



Gambar 2. Peta LRT

Tabel 1. Jumlah Pengunjung Destinasi Wisata

No	Destinasi Wisata	Jumlah Pengunjung (jwa)				
		2013	2014	2015	2016	2017
1	Jembatan Ampera	188.051	219.145	198.806	227.352	241.461
2	Plaza BKB	360.431	420.028	381.044	435.758	462.800
3	Museum SMB II	78.355	91.310	82.836	94.730	100.609
4	MONPERA	109.696	127.834	115.970	132.622	140.852
5	Pasar 16	470.127	547.862	497.014	568.380	603.652
6	Masjid Agung	141.038	164.359	149.104	170.514	181.096
7	Riverside Restaurant	219.393	255.669	231.940	265.244	281.704
JUMLAH		1.567.090	1.826.207	1.656.713	1.894.600	2.012.173

Sumber: Dinas Pariwisata Kota Palembang

Koridor Jalan dengan Jalur Pejalan Kaki di Kawasan Wisata Ampera

Jalur pejalan kaki yang ada di Kawasan Wisata Ampera terdapat pada koridor jalan kolektor sekunder, yakni jalan yang melayani

angkutan pengumpul/pembagi dengan ciri-ciri perjalanan jarak sedang, kecepatan rata-rata sedang dan jumlah jalan masuk dibatasi. Koridor jalan yang memiliki jalur pejalan kaki di kawasan ini dapat dibagi menjadi 6 koridor jalan (sebagaimana diperlihatkan pada Gambar 3). Pertama, Koridor A yang menghubungkan Stasiun Ampera dengan Pasar 16 Ibir. Koridor ini memiliki lebar 3 m dengan 2 m badan jalan beton dan 1 m trotoar. Pengamatan menemukan kondisi bahwa jalur yang memiliki perkerasan beton selebar 2 m banyak digunakan masyarakat yang berkunjung ke pasar sebagai tempat parkir motor, sedangkan trotoar selebar 1 m sebagai jalur pejalan kaki banyak digunakan oleh pedagang kaki lima. Kondisi ini membuat koridor A menjadi kurang luasa untuk berjalan kaki dan mengurangi kenyamanan pejalan kaki yang melintasinya.

Kedua, Koridor B yang menghubungkan Pasar 16 Ibir dengan Jembatan Ampera. Koridor ini memiliki lebar jalan 2 m dan kondisi jalur pejalan kakinya dilengkapi dengan plaza dibawah jembatan yang membuat para pejalan kaki luasa untuk bergerak. Pada sisi lain jalur yang memiliki pemandangan Sungai Musi terdapat lapak wisata kuliner sehingga orang yang berjalan kaki dapat mampir membeli makanan dan minuman. Kondisi ini meningkatkan kenyamanan pejalan kaki yang melalui jalur ini. Ketiga, Koridor C yaitu menghubungkan Jembatan Ampera dengan Museum SMB II dan Monpera. Koridor ini memiliki lebar 4 m dengan 3 m badan jalan dan 1 m trotoar. Jalur pejalan kaki di koridor ini memiliki pohon-pohon yang rindang sehingga dapat melindungi pejalan kaki dari paparan sinar matahari langsung. Suasana yang dirasakan pejalan kaki yang melintasi Koridor C adalah jalur yang teduh, terasa sejuk sehingga memberikan kenyamanan bagi setiap pejalan kaki yang melintasinya. Keempat, koridor D yang menghubungkan Museum SMB II dengan Plaza BKB. Jalur ini memiliki lebar 4 meter. Jalur ini dibuat menyambung dengan koridor plaza sehingga terlihat lebar dan membuat pejalan kaki bergerak luasa. Awalnya jalur ini digunakan sebagai tempat parkir kendaraan roda dua dan roda empat, namun dengan bertambahnya volume pengunjung yang datang ke Plaza BKB ini terutama pada *event-event* tertentu, plaza ini akan dipenuhi oleh pengunjung. Kelima Koridor E yakni koridor yang menghubungkan Plaza BKB dengan *Riverside Restaurant*. Jalur ini sebelumnya digunakan sebagai parkir kendaraan, dan sejak tempat parkir kendaraan bermotor dipindahkan maka jalur dapat dilalui dengan aman oleh pejalan kaki. Jalur ini juga menyambung dengan Plaza BKB dengan lebar 4 meter. Pada jalur ini sudah ada beberapa pohon sebagai peneduh,

dengan perkerasan material *conblock*. Dan yang terakhir adalah Koridor F yang menghubungkan Monpera dengan Masjid Agung. Koridor ini adalah jalan raya yang memiliki jalur pejalan kaki/trotoar dengan lebar 1,5 m. Sebagai jalan raya, Koridor F belum memiliki *zebra cross* atau jembatan penyeberangan, sehingga pejalan kaki harus lebih waspada saat menyeberangi jalan, terlebih koridor ini dilintasi volume kendaraan yang tinggi pada jam sibuk. Kondisi ini tentunya akan mengurangi kenyamanan dan keamanan bagi pengguna jalan yang melalui Koridor F ini.



Sumber: Hasil survei

Gambar 3. Koridor jalan yang memiliki jalur pejalan kaki di Kawasan Ampera

Aksesibilitas

Pada lokasi wisata Ampera kemudahan untuk bergerak menuju ke dalam kawasan dapat dijangkau melalui 4 akses yakni akses dari Jalan Dokter Gani, Jalan Palembang Darussalam, Jalan Masjid Lama, dan Jalan Rumah Bari. Jalan Dokter Gani berdekatan langsung dengan Monpera dan Museum SMB II, Jalan Palembang Darussalam memberikan kemudahan untuk menuju Masjid Agung, Jalan Masjid Lama berdekatan dengan Stasiun Ampera dan Jembatan Ampera, dan Jalan Rumah Bari berdekatan dengan *Riverside Restaurant*. Adanya keempat akses ini, menghadirkan sirkulasi yang mengalir bagi pejalan kaki untuk bergerak ke tujuan wisata yang diinginkan.

Kelancaran sirkulasi yang terdapat di Kawasan Wisata Ampera ini sejalan dengan teori Weisman (1981) dalam Suci, Setioko, Pandelaki (2019) yang berpendapat bahwa aksesibilitas merupakan kemudahan untuk bergerak dengan memperhatikan aspek kelancaran sirkulasi dalam rangka menggunakan lingkungan dengan tidak membahayakan pemakainya. Dalam teori Weisman ini, dinyatakan bahwa kelancaran sirkulasi harus memenuhi prinsip tidak membahayakan bagi penggunanya. Namun kenyataannya pada beberapa koridor jalan yang memiliki jalur pejalan kaki di Kawasan Wisata Ampera belum dilengkapi dengan elemen pendukung jalur pejalan kaki yang memenuhi standar keamanan, terlebih dengan masih adanya koridor jalan yang digunakan untuk pergerakan

kendaraan. Situasi inimengurangi aspek keamanan dan kenyamanan bagi pejalan kaki, terutama pejalan kaki dengan tujuan wisata.

Penandaan

Kemudahan pergerakan orang berjalan kaki dalam mencapai sesuatu tempat akan lebih mudah jika adanya penggunaan tanda berbagai bentuk/material dan warna sepanjang jalur yang digunakan. Penggambaran *signage* yang dibuat disepanjang jalur pejalan kaki dari stasiun menuju kawasan wisata tidak semuanya lengkap dan sesuai untuk mendukung kawasan disekitarnya. Penandaan yang baru ada hanya petunjuk arah ke destinasi wisata masjid agung, nama bangunan, dan rambu-rambu jalan. Untuk lebih jelasnya, kondisi jalur pejalan kaki di Kawasan Wisata Ampera ini dapat ditunjukkan pada Gambar 4.



Sumber: Hasil survei

Gambar 4. Keadaan jalur pejalan kaki di Kawasan Wisata Ampera

Karakteristik Pejalan Kaki Jumlah pejalan kaki

Jumlah pejalan kaki yang melintasi Kawasan Wisata Ampera adalah 14.026 jiwa. Jumlah pejalan kaki ini dikelompokkan ke dalam 3 pola waktu, berdasarkan koridor yang dilalui dan berdasarkan kelompok umur. Berdasarkan pola waktu, pejalan kaki di Kawasan Wisata Ampera akan dibedakan atas pola waktu pertama yakni pukul 07.00-09.00 WIB, kedua pukul 11.00-13.00 WIB dan ketiga pukul 17.00-19.00 WIB. Saat melintasi kawasan, pejalan kaki tersebut akan melalui 6 koridor jalan yang memiliki jalur pejalan kaki, yakni Koridor A dari Stasiun Ampera menuju Pasar 16 Ilir, Koridor B dari Pasar 16 Ilir menuju Jembatan Ampera, Koridor C dari Jembatan Ampera menuju Museum SMB II, Koridor D dari Museum SMB II menuju Plaza BKB, Koridor E dari Plaza BKB menuju Riverside Restaurant dan Koridor F dari Monpera menuju Masjid Agung. Adapun pengelompokan pejalan kaki berdasarkan kelompok umur dibedakan atas 4 klasifikasi yaitu kelompok umur 7-15 tahun, 16-25 tahun, 26-40 tahun dan lebih besar dari 40 tahun. Untuk lebih jelasnya, jumlah pejalan kaki menurut koridor

yang dilalui dapat dilihat pada Tabel 2. Sedangkan jumlah pejalan kaki menurut kelompok umur ditunjukkan sebagaimana pada Tabel 3.

Tabel 2. Jumlah Pejalan Kaki Menurut Koridor Pejalan Kaki di Kawasan Wisata Ampera

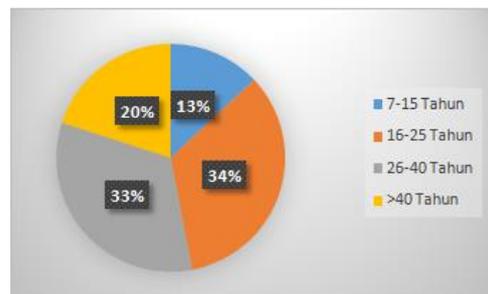
No	Jam (WIB)	Jumlah Pejalan Kaki (jiwa)						
		Koridor						Total
		A	B	C	D	E	F	
1	07.00 - 09.00	1.223	447	388	417	268	239	2.982
2	11.00 - 13.00	1.087	725	2.609	1.160	942	725	7.48
3	17.00 - 19.00	773	994	1.546	4.528	1.215	1.988	11.044
		3.083	2.166	4.543	6.105	2.425	2.952	14.026

Tabel 3. Jumlah Pejalan Kaki Menurut Kelompok Umur di Kawasan Wisata Ampera

No	Jam (WIB)	Jumlah Pejalan Kaki (jiwa)				Jumlah (jiwa)
		7-15 Tahun	16-25 Tahun	26-40 Tahun	>40 Tahun	
		1	07.00 - 09.00	388	1.014	
2	11.00 - 13.00	942	2.464	2.392	1.450	7.248
3	17.00 - 19.00	1.436	3.755	3.645	2.209	11.044
JUMLAH		2.766	7.233	7.020	4.255	21.274

Karakteristik pejalan kaki menurut kelompok umur

Pejalan kaki yang berjalan di kawasan sekitar Stasiun Ampera menuju kawasan wisata disekitarnya memiliki keragaman umur. Hasil penelitian menunjukkan bahwa para pejalan kaki didominasi oleh umur produktif yakni kelompok umur 16-25 tahun dan 26-40 tahun, masing-masing sebesar 34% dan 33%, yang untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada Gambar 5. Kelompok umur produktif ini umumnya melakukan aktifitas bekerja, sekolah, maupun berbelanja. Adapun beberapa aktifitas produktif yang ada di Kawasan Wisata Ampera ini diantaranya adalah Pasar 16 Ilir dan perkantoran.



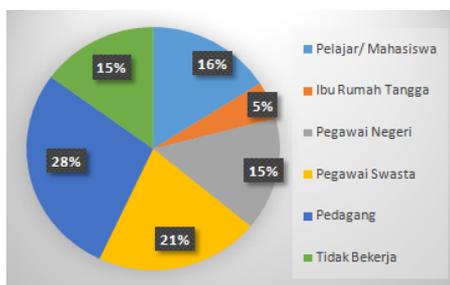
Sumber: Hasil Perhitungan 2018

Gambar 5. Karakteristik Pejalan Kaki Menurut Kelompok Umur

Karakteristik pejalan kaki menurut jenis pekerjaan

Pejalan kaki yang melintasi Kawasan Stasiun Ampera memiliki jenis aktifitas yang beragam. Jika berdasarkan kelompok umur, sekitar 67% pejalan kaki adalah kelompok umur produktif, maka berdasarkan karakteristik jenis

aktifitas, maka 64% pejalan kaki yang melalui Kawasan Ampera adalah orang yang melintas untuk tujuan bekerja. Tujuan tempat bekerja para pejalan kaki ini tersebar di seluruh Kota Palembang. Namun sebagaimana ditunjukkan oleh Gambar 6, pejalan kaki yang melintasi kawasan adalah pekerja kantor dan pedagang, yang masing-masing memiliki porsi sebesar 36% dan 28%. Hal ini ditandainya dengan adanya aktifitas perkantoran dan perdagangan yang ada di dalam dan di sekitar kawasan. Aktifitas perdagangan di kawasan ini tidak saja terjadi di Pasar16 Ilir namun juga terdapat aktifitas perdagangan di pinggiran sungai, berupa lapak-lapak pedagang.



Sumber : Hasil perhitungan 2018

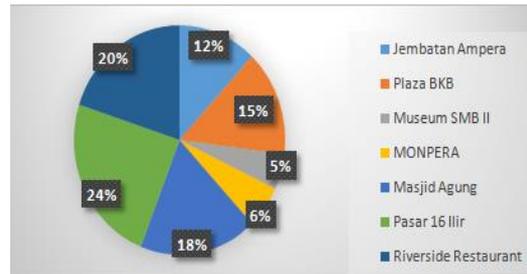
Gambar 6. Karakteristik Pejalan Kaki Menurut Jenis Pekerjaan

Karakteristik Berdasarkan Tujuan

Perjalanan adalah pergerakan suatu arah dari zona asal ke zona tujuan, termasuk pergerakan berjalan kaki. Setiap orang pasti memiliki tujuan saat melakukan pergerakan dengan berjalan kaki, termasuk melakukan perjalanan ke Kawasan Wisata Ampera yang memiliki 7 obyek kunjungan. Berdasarkan pengamatan, secara berurutan obyek yang menjadi tujuan utama pengunjung adalah Pasar 16 Ilir, Riverside Restaurant dan Masjid Agung, dimana masing-masing memiliki porsi pengunjung sebesar 24%, 20% dan 18%, sebagaimana ditunjukkan oleh Gambar 7.

Analisis Pola Pergerakan Pejalan Kaki

Analisis pola pergerakan pejalan kaki sangat dibutuhkan untuk mengetahui kemana saja jalur pergerakan yang dilalui pejalan kaki. Berdasarkan hasil wawancara dan survei lapangan dapat diidentifikasi kondisi beberapa jalur pejalan kaki di Kawasan Wisata Ampera, sebagaimana ditunjukkan dengan Gambar 8 dan dijelaskan lebih detail pada Tabel 4



Sumber : Hasil perhitungan 2018

Gambar 7. Karakteristik Pejalan Kaki Menurut Tujuan



Sumber: Hasil pengolahan data

Gambar 8. Pola pergerakan pejalan kaki di Kawasan Wisata Ampera

Analisis Jalur Pejalan Kaki

Analisis jalur pejalan kaki ini dilakukan untuk mengetahui jalur pejalan kaki yang ada pada Kawasan Wisata Ampera telah memenuhi prinsip *walkability* untuk pengguna jalur pejalan kaki, sehingga menarik dan menambah minat pengunjung kawasan untuk berjalan kaki. Analisis pola pergerakan pejalan kaki, menunjukkan bahwa jalur pejalan kaki di kawasan ini telah memiliki konektivitas ke setiap koridor. Jalur pejalan kaki telah terintegrasi secara utuh, dimana sirkulasi setiap pengunjung kawasan mengalir dari satu koridor pejalan kaki ke koridor yang lain. Namun secara merata keterbatasan aksesibilitas yang ditunjukkan dengan ketersediaan jalur yang lebar dan kualitas permukaan, kondisi keamanan yang ditandai dengan ketersediaan tempat penyeberangan dan pencahayaan serta aspek kenyamanan, belum optimal dihadirkan. Untuk itu, secara singkat hasil analisis jalur pejalan kaki di Kawasan Wisata Ampera ini dapat dilihat pada Tabel 5.

Analisis Elemen Jalur Pejalan Kaki

Pada jalur pejalan kaki di setiap koridor jalan yang terdapat di Kawasan Wisata Ampera telah memiliki sejumlah minimal elemen utama jalur pejalan kaki, yakni tanaman peneduh, landmark, lampu penerangan jalur, penanda/signage, bangku, jalur jalan yang diperkeras (*paving*) dan pagar pembatas. Setiap elemen yang ada sudah berfungsi, walaupun penyediaannya tidak merata di setiap koridor. Adapun elemen jalur pejalan kaki yang masih

terbatas dan pada beberapa koridor bahkan belum tersedia, diantaranya adalah jalur penyeberangan, tempat sampah, kios pedagang dan *shelter*/halte. Secara lebih jelas, kelengkapan elemen jalur pejalan kaki ini dapat dilihat pada Gambar 9.

Konsep Rencana Pengoptimalan Jalur Pejalan Kaki

Konsep rencana pengoptimalan jalur pejalan kaki di Kawasan Wisata Ampera adalah konsep yang terintegrasi baik antar koridor dan 7 destinasi wisata yang ada, sehingga dapat menghubungkan dengan area parkir, landmark, jalan kendaraan, dengan tetap memperhatikan aspek elemen jalur pejalan kaki. Tabel 6 memperlihatkan secara detail rencana pengoptimalan jalur pejalan kaki, yang

digambarkan secara lebih jelas sebagaimana ditunjukkan pada Gambar 10.



Sumber: Hasil pengolahan data 2018

Gambar 9. Kelengkapan dan Elemen Jalur Pejalan Kaki di Kawasan Wisata Ampera



Gambar 10. Rencana Pengoptimalan Jalur Pejalan Kaki

Tabel 4. Pola Pergerakan Pejalan Kaki di Kawasan Wisata Ampera

No	Pola Pergerakan	Kegiatan
1	Stasiun Ampera	Merupakan area turun dan naiknya penumpang pengguna kereta LRT yang akan melanjutkan perjalanan pergi maupun pulang maupun menuju tempat yang ada disekitar stasiun seperti Pasar 16 Ilir, Jembatan Ampera, Plaza BKB, Museum SMB II, MONPERA, <i>Riverside Restaurant</i> dan Masjid Agung.
2	Pasar 16 Ilir	Menjadi tujuan perjalanan pejalan kaki untuk berbelanja dan berdagang, yang datang maupun pulang dari stasiun atau dermaga.
3	Jembatan Ampera	Menjadi tujuan perjalanan pejalan kaki dari stasiun atau pasar untuk menikmati pemandangan Jembatan Ampera dengan suasana pinggir sungai.
4	Plaza BKB	Merupakan tujuan perjalanan pejalan kaki dari bawah jembatan untuk rekreasi suasana pinggir Sungai Musi. Pejalan kakijuga dapat berinteraksi dengan lapak penjual yang ada di sepanjang jalur, sambil mengabadikan <i>moment</i> berlatar belakang Jembatan Ampera dan landmark Patung Ikan Tenggiri.
5	Museum SMB II	Menjadi tujuan pejalan kaki dari plaza BKB yang mengunjungi Museum SMB II, dengan tujuan wisata edukasi proses kemerdekaan Kota Palembang, kain songket asli Palembang, koleksi mata uang yang digunakan sejak dahulu oleh masyarakat Kota Palembang sertamengenal adat istiadat serta budaya masyarakat Kota Palembang.
6	MONPERA	Monpera adalah titik tujuan pejalan kaki dari Museum SMB II dengan tujuan wisata edukasi

		dan rekreasi. Wisata edukasi tentang kemerdekaan Kota Palembang dan rekreasi untuk melihat pemandangan Kota Palembang dan Sungai Musi yang dapat dilihat dari lantai 7 gedung MONPERA.
7	Masjid Agung	Dari MONPERA, pejalan kaki dapat menggunakan jembatan penyeberangan atau <i>zebra cross</i> untuk menuju Masjid Agung. Sebagai salah satu destinasi wisata, Masjid Agung merupakan destinasi wisata religi terbesar di Kota Palembang, dimana terdapat Al-qur'an raksasa yang menjadi daya tarik masyarakat untuk berkunjung ke Masjid Agung.
8	Riverside Restaurant	Dari Plaza BKB pejalan kaki dapat menuju <i>Riverside Restaurant</i> , setelah mengelilingi beberapa destinasi wisata yang ada. Di sini disediakan makanan olahan khas Palembang dengan pemandangan penuh lampu di tepi Sungai Musi dan Jembatan Ampera.

Sumber : Hasil pengamatan 2018

Tabel 5. Analisis Jalur Pejalan Kaki

No	Koridor Pejalan Kaki	Kondisi Jalur	Analisis
1	Koridor A: Jalur Stasiun Ampera - Pasar 16 Ilir		Aksesibilitas yang diwujudkan melalui ketersediaan jalur yang lebar dan kualitas permukaan jalur di koridor ini baru dipenuhi dengan adanya trotoar 1 meter. Demikian pula halnya dengan kondisi keamanan, yang sangat rendah bagi pejalan kaki sebagai akibat belum tersedianya tempat penyeberangan dan terbatasnya pencahayaan. Situasi ini akan mengurangi kenyamanan para pejalan kaki.
2	Koridor B: Jalur Bawah Jembatan Ampera		Aksesibilitas jalur pejalan kaki di koridor B sudah dapat memenuhi kebutuhan pejalan kaki. Ketersediaan jalur yang lebar yang digunakan bersama dengan plaza, telah memberikan rasa aman dan nyaman bagi pejalan kaki. Namun alur pejalan kaki belum optimal karena tidak adanya penanda yang mendukung pada jalur ini.
3	Koridor C: Jalur Museum SMB II		Aksesibilitas pada jalur pejalan kaki di koridor C sudah baik, yang ditandai dengan ketersediaan jalur pejalan dan kualitas permukaan jalur dengan perkerasan. Beberapa elemen juga sudah tersedia, untuk menciptakan keamanan bagi pejalan kaki. Namun aspek kenyamanan belum dapat dipenuhi karena pada beberapa titik jalur pejalan kaki ini juga digunakan sebagai tempat parkir motor.
4	Koridor D: Jalur Plaza BKB		Lebar jalur pada Koridor D ini 4 meter. Kondisi jalur pejalan kaki disekitar Plaza BKB merupakan jalur yang terbaik dibandingkan dengan jalur pejalan kaki pada wisata lainnya. Jalur ini sudah memiliki lebar yang cukup untuk menampung pejalan kaki yang menggunakannya terutama disaat ada <i>event-event</i> penting di Plaza BKB. Namun pada jalur ini belum terlihat penanda dan bangku serta kios khusus untuk berjualan, yang dapat menarik minat orang untuk berjalan kaki.
5	Koridor E: Jalur Riverside Restaurant		Lebar jalur pada Koridor A ini 4 meter. Kondisi jalur pejalan kaki didekat <i>Riverside Restaurant</i> sudah baik karena ini merupakan terusan dari jalur Plaza BKB. Kondisi ini meningkatkan aksesibilitas jalur pejalan kaki, terlebih jika dapat dipenuhi dengan elemen bangku dan kios-kios pedagang makanan atau minuman, untuk meningkatkan kenyamanan pengunjung dan pejalan kaki yang melintasi koridor ini.

6	Koridor F: Jalur Monpera – Masjid Agung	 <p>Dengan lebar jalur pejalan kaki sebesar 1,5 meter, kondisi jalur pejalan kaki dari Monpera menuju Masjid Agung sudah baik. Namun koridor ini merupakan jalan kolektor yang aktif, maka pada jalur pejalan kaki harus disediakan <i>zebra cross</i> dan jembatan penyebrangan untuk memenuhi unsur keamanan bagi pejalan kaki.</p>
---	---	--

Sumber: Hasil Analisis 2018

Tabel 6. Konsep Rencana Pengoptimalan Jalur Pejalan Kaki

No	Konsep Rencana	Penyediaan
1	Jalur Pejalan Kaki	<ul style="list-style-type: none"> Jalur pejalan kaki dibuat dengan lebar minimal 2,17 m. Jalur pejalan kaki dilengkapi penanda khusus untuk penyandang disabilitas.
2	Jalur Penyebrangan	<ul style="list-style-type: none"> Jalur penyeberangan disediakan dengan dua tipe, yaitu dengan jembatan penyebrangan dan <i>zebra cross</i> dengan tombol pemberhentian.
3	Shelter Bus	<ul style="list-style-type: none"> Disediakan dekat dengan tempat turun penumpang kereta. Dilengkapi dengan fasilitas tempat duduk, chargeran, dan cctv.
4	Kios PKL	<ul style="list-style-type: none"> Disediakan khusus pada titik tertentu dengan jarak yang disesuaikan. Menjual minuman dan makanan ringan yang dibutuhkan oleh pejalan kaki.
5	Kios Penjualan Cindaramata Khas Palembang	<ul style="list-style-type: none"> Disediakan pada beberapa titik di setiap jalur pejalan kaki. Berbagai ragam jenis cendramata khas Palembang disediakan pada tempat yang berbeda. Dibagi sesuai dengan jenis wisata yang akan/telah dikunjungi.
6	Spot Peminjaman Sepeda	<ul style="list-style-type: none"> Disediakan pada dua titik yaitu pada Jembatan Ampera dan Plaza BKB
7	Penanda/ <i>Signage</i>	<ul style="list-style-type: none"> Diletakkan pada jalur-jalur persimpangan atau jalur yang sudah dekat dengan destinasi wisata yang dituju. Diberikan papan informasi mengenai destinasi wisata yang akan dikunjungi. Diberikan papan informasi tentang jadwal kereta dan bus khusus pada jalur pejalan kaki dekat dengan stasiun.
8	Peneduh	<ul style="list-style-type: none"> Ditanami berbagai pohon titik pinggir jalur pejalan kaki guna melindungi pejalan kaki dari paparan sinar matahari. Ditanam pada berbagai lokasi, terutama dekat dengan bangku-bangku guna untuk memberikan suasana segar dan nyaman. Dibangun kanopi untuk pengganti pohon di beberapa jalur pejalan kaki.
9	Bangku Peristirahatan	<ul style="list-style-type: none"> Dibangun pada beberapa titik tertentu sepanjang jalur pejalan kaki. Diberikan sentuhan ornamen khas Palembang ataupun ilustrasi lainnya sehingga menarik minat pengunjung.
10	Lampu Penerangan	<ul style="list-style-type: none"> Diberikan pada titik-titik tertentu untuk menerangi jalur pejalan kaki pada malam hari. Dibuat pada titik-titik sudut taman untuk menarik pejalan kaki.

Sumber : Hasil Analisis 201

5. Kesimpulan

Berdasarkan hasil dari kajian pengoptimalan jalur pejalan kaki di Kawasan Wisata Ampera Kota Palembang, dapat disimpulkan bahwa:

- Karakteristik pejalan kaki yang menggunakan jalur pejalan kaki didominasi oleh kelompok umur 16-25 tahun dan 26-40 tahun, dimana sebagian besar adalah pedagang di Pasar 16 Ilir.
- Pola pergerakan pejalan kaki pada kawasan wisata Ampera ini masih belum dilengkapi dengan elemen penanda/*signage* sehingga sirkulasi perjalanan belum mengalir.
- Kelengkapan jalur pejalan kaki di Kawasan Wisata Ampera belum dapat memenuhi unsur *walkability*, seperti kondisi permukaan yang

harus kuat, stabil dan tidak licin. Penyediaan jalur yang memperhatikan dimensi, sistem penerangan dan peneduh, serta elemen keamanan berupa jalur penyeberangan.

- Konsep yang dibuat untuk mengoptimalkan jalur pejalan kaki pada Kawasan Wisata Ampera untuk menghadirkan *walkability* adalah dengan menyediakan elemen-elemen jalur pejalan kaki sesuai kebutuhan dari setiap jalur. Penyesuaian lebar jalur pejalan kaki dengan kapasitas pengguna jalur pejalan kaki dan membuat *design* yang menarik bagi para wisatawan datang ke Kawasan Wisata Ampera.

Daftar Pustaka

- [1] Handayani AP. 2009. *Definisi Pejalan Kaki*. Jurnal.
- [2] PP RI No. 43/1993]Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 43 Tahun 1993 tentang Prasarana dan Lalu Lintas Jalan.
- [3] UU RI No. 10/2009] Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 10 Tahun 2009 tentang Kepariwisataaan.
- [4] Tamin OZ. 2013. *Perencanaan dan Permodelan Transportasi*. Bandung: ITB.
- [5] Sanjaya R, Soedarsono, Mudiyo R. 2017. *Analisis Fungsi Dan Kenyamanan Jalur Pedestrian Kawasan di Kota Pangkalan Bun Studi Kasus: Bundaran Pancasila*. Vol 1, No 1 (2017) – Jurnal UNISSULA
- [6] Southworth M. 2005. *Designing the Walkable City*. Article in Journal of Urban Planning and Development 131(4):246-257 · December 2005 DOI: 10.1061/(ASCE)0733-9488 (2005) 131:4(246).
- [7] Suci MS, Setioko B, Pandelaki EE. *Pengaruh Elemen Sirkulasi Terhadap Aksesibilitas Pasien dengan Alat Bantu Gerak Pada Rumah Sakit (Studi Kasus: Rumah Sakit Ortopedi Prof. DR. R. Soeharso, Surakarta)*. Arcade Jurnal Arsitektur, p-ISSN: 2580-8613, e-ISSN: 2597-3746. <http://jurnal.universitaskebangsaan.ac.id/index.php/arcade>.
- [8] Anonim. 2004. *Tata Cara Perencanaan Fasilitas Pejalan Kaki di Kawasan Perkotaan*. Jakarta: Departemen Pekerjaan Umum.
- [9] Apriyanto T. 2010. *Analisis Penyediaan Fasilitas Pedestrian di Kawasan Pasar Bandungan Kabupaten Semarang*. Jurnal.
- [10] Danisworo M. 1999. *Rangkuman Buku Ajar Teori Perancangan Urban*. Bandung: ITB.
- [11] FHWA. 2002. *Departement of Transportation*. US: FHWA
- [12] Hasanah N. 2015. *Pola Pergerakan Pengguna Kereta Api Sebagai Dasar Pengembangan Stasiun Terpadu di Kawasan Berbasis Transit (Studi Kasus: Stasiun Depok Baru)*. [Skripsi]. Surabaya: Institut Teknologi Sepuluh November.
- [13] Krier R. 1997. *Urban Space*. Rizzoli Int. Pub. New York.
- [14] Kummurur V. 2013. *Analisis Kebutuhan Jalur Pedestrian di Kawasan Kota Lama Manado*. Jurnal.
- [15] Landrian L. 2015. *Kritik Arsitektur: Pedestrian Untuk Disabilitas*. [Skripsi]. Jakarta: Universitas Gunadarma.
- [16] Lynch K. 1969. *The Image Of The City*. MIT Press. Cambridge.
- [17] Lynch K. 1981. *Good City Form*. MIT Press. Cambridge.
- [18] Mercyano F, Herijanto W. 2013. *Studi Perencanaan Rute LRT Sebagai Moda Pengumpan (Feeder) MRT Jakarta*. Jurnal. Teknik Pomits. Vol 1. No 1:1-6.
- [19] Negasari AP, Agustin IW, Firdausiyah N. 2014. *Penataan Jalur Pejalan Kaki Berdasarkan Presepsi dan Perilaku Pejalan Kaki di Kawasan Pusat Kota Malang*. [Skripsi]. Malang: Universitas Brawijaya.
- [20] Prasetyaningsih I. 2010. *Analisis Karakteristik dan Tingkat Pelayanan Fasilitas Pejalan Kaki di Kawasan Pasar Malam Ngarsupuro Surakarta*. [Skripsi]. Surakarta: Universitas Sebelas Maret.
- [21] Prasetyo HE. 2014. *Optimalisasi Penataan Fasilitas Pejalan kaki Dengan Efisiensi Pergerakan Berdasarkan Pada Karakteristik Pedestrian*. Jurnal.
- [22] Puspita E. 2015. *Identifikasi Kebutuhan Aksesibilitas Sarana Prasarana Transportasi Publik Bagi Mobilitas Penyandang Tunanetra di Kota Tangerang Selatan*. [Skripsi]. Tangerang Selatan: Institut Teknologi Indonesia.
- [23] Ramadhani VS. 2017. *Prioritas Pengembangan Kawasan Transit Stasiun Gubeng Dengan Konsep TOD*. [Skripsi]. Surabaya: Institut teknologi Sepuluh November.

- [24] Rulia A. 2017. *Konsep Perancangan Pedestrian Pada Kampung Wisata Tenun Samarinda*. [Skripsi]. Malang: Institut Teknologi Nasional.
- [25] Sari MK, Firdaus O. 2015. *Analisis Tingkat Pelayanan Pedestrian dan Perparkiran Kawasan Pasar Pembangunan Kota Pangkalpinang*. Jurnal Fropil. Vol 3. No 1: 1-6.
- [25] Satori D, Komariah A. 2009 *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Penerbit: Alfabeta.
- [26] Setiyohadi I. 2008. *Karakter dan Pola Pergerakan Penduduk Kota Batam dan Hubungannya Dengan Perkembangan Wilayah Hinterlang*. [Tesis]. Semarang: Universitas Diponegoro.
- [27] Sucipta P, Purbanto R, Negara W. 2013. *Analisis Tingkat Pelayanan Fasilitas Pejalan Kaki*. Jurnal. Ilmiah Elektronika Teknik Sipil. Vol 2. No 2.
- [28] Sukmadinata NS. 2011. *Metode Penelitian Pendidikan*. Bandung: PT. Remaja Rosdakarya.
- [29] Trancik R. 1986. *Finding Lost Space :Theories Of Urban Design*. Van Nostrand Reinhold Co. New York.
- [30] Widodo A. 2013. *Studi Tentang Kenyamanan Pejalan Kaki Terhadap Pemanfaatan Trotoar di Jalan Protokol Kota Semarang*. [Skripsi]. Semarang: Universitas Negeri Semarang.
- [31] Yohanes RS. 2015. *Pengembangan Kawasan Stasiun Tugu Yogyakarta Berbasis Transit Dengan Pendekatan Aksesibilitas*. [Tesis]. Yogyakarta: Universitas Gajah Mada.
- [32] Zahnd M. 1999. *Perancangan Kota Secara Terpadu*. Yogyakarta : Kanisius.