

Kenyamanan Pejalan Kaki Terhadap Pemanfaatan Jalur Pedestrian Di Jalan Jamin Ginting Medan

Windi Herson Fernando Hutagaol¹

Abstrak Perkembangan kota ditandai dengan pesatnya pembangunan yang merupakan suatu perwujudan dari realitas perkembangan fungsi kegiatan masyarakat kota didalamnya. Tetapi perkembangan kota ini juga berdampak pada menurunnya kualitas dan kuantitas ruang publik. Ruang publik dapat diartikan sebagai ruang milik bersama dan salah satu fungsi kawasan ruang publik adalah sebagai ruang pedestrian. Kawasan jalan Jamin Ginting merupakan kawasan jalan protokol di Kota Medan yang cukup ramai dilalui oleh pengguna jalan, termasuk pejalan kaki. Oleh karena itu, untuk membentuk sebuah ruang pedestrian jalan Jamin Ginting sebagai ruang publik yang nyaman, maka diperlukan studi mengenai kenyamanan pejalan kaki melalui kenyamanan fisik dan kenyamanan iklim. Kenyamanan fisik meliputi aksesibilitas, lebar pedestrian, street furniture, vegetasi dan elemen lainnya. Sedangkan kenyamanan iklim meliputi suhu dan kelembaban udara. Hasil dari penelitian menunjukkan bahwa kondisi existing dan fasilitas penunjang yang telah tersedia dalam menunjang kenyamanan pengguna pedestrian di Jalan Jamin Ginting masih masuk dalam kategori tidak nyaman. Jika dilihat dari aspek kenyamanan iklim, kurangnya peneduh menjadi kendala utama, sedangkan dari aspek kenyamanan fisik menjadi kurang nyaman disebabkan oleh banyaknya hambatan-hambatan dari penggunaan badan jalan sebagai parkir kendaraan.

Kata Kunci: Jalur pejalan kaki, kenyamanan iklim, kenyamanan fisik

Abstract The development is characterized by the rapid development of the city which is a manifestation of the reality of urban community development activities function in it. But the development of the city also decrease the quality and quantity of public space. Public space can be interpreted as the common property of space and one of the area's function as a public space is a pedestrian space. Jamin Ginting street area is the area of the main streets in the city of Medan were fairly well-traveled by road users, including pedestrians. As one of the areas dominated by the community of students, then it should be the way Jamin Ginting including pedestrian space, able to reflect a public space functional. Therefore, to establish a pedestrian space Jamin Ginting street as a public space that is comfortable, it is necessary to study on pedestrian comfort through physical comfort and climate comfort. Physical comfort include accessibilities, wide pedestrian, street furniture, vegetation and other elements. The results of the study showed that the existing conditions and supporting facilities are already available to support the user's convenience in Jamin Ginting street pedestrian still in the category of uncomfortable. When viewed from the comfort aspects of climate, lack of shade is a major constraint, while the aspect of physical comfort becomes less comfortable due to the many constraints of the use of the road as the parking of vehicles. Recommendations that can be done is to increase the quality of comfort can be done with a micro-climate modification can be done by building shelter or planting trees causing the shade beneath also increase physical comfort with improved smoothness, ease and user accessibility to the work space.

Keywords : Pedestrian path, climatic comfort, physical comfort

¹ Manajemen Pembangunan Kota, Universitas Sumatera Utara, Studio99_architect@yahoo.com

1. PENDAHULUAN

Ruang kota yang berhasil adalah ruang yang dapat digunakan oleh penggunanya, dan sebagian besar penggunaan ruang kota dipakai untuk pergerakan. Perancang kota perlu mempelajari hubungan antara pejalan kaki dan lingkungan karena akan membantu dalam menciptakan ruang kota yang lebih baik dimana kehidupan sosial dan interaksi sosial dapat distimulasi.

Ruang publik dapat diartikan sebagai ruang milik bersama dan salah satu fungsi kawasan ruang publik adalah sebagai ruang pedestrian. Menurut Hakim (1987), fungsi ruang publik bagi pejalan kaki antara lain untuk bergerak dari satu bangunan ke bangunan yang lain, dari bangunan ke *open space* yang ada atau sebaliknya, atau dari satu tempat ke tempat yang lainnya di sudut kawasan ruang publik. Berjalan kaki merupakan bagian dari sistem transportasi atau sistem penghubung kota (*linkage system*) yang cukup penting. Karena dengan berjalan kaki dapat dapat mencapai semua sudut kota yang tidak dapat ditempuh dengan kendaraan bermotor.

Ruang pedestrian merupakan elemen penting perancangan kota (Shirvani, 1985). Ruang pedestrian dalam konteks kota dapat berperan untuk menciptakan lingkungan manusiawi. Tetapi pembangunan kota yang terjadi sekarang ini cenderung berorientasi pada sistem transportasi dengan moda kendaraan bermotor. Ruang untuk pejalan kaki menjadi berkurang bahkan hilang.

Kawasan jalan Jamin Ginting merupakan kawasan jalan protokol di Kota Medan yang cukup ramai dilalui oleh pengguna jalan, termasuk pejalan kaki. Jalan Jamin Ginting memiliki letak yang cukup strategis karena dapat dicapai oleh segala lapisan masyarakat dengan berbagai sarana transportasi. Dikarenakan letaknya yang strategis ini sehingga mengalami perkembangan yang cukup pesat dengan *activity generator* utama pada kawasan ini adalah Universitas Sumatera Utara (USU). Keberadaan USU ini mengundang pelaku aktivitas lainnya untuk membuat berbagai fungsi kegiatan. Fungsi-fungsi yang timbul antara lain jasa

fotokopi, rumah makan, pusat perdagangan, pasar tradisional, rumah sewa, dan kost-kostan.

1.1 Latar Belakang

Kawasan jalan Jamin Ginting merupakan kawasan jalan protokol di Kota Medan yang cukup ramai dilalui oleh pengguna jalan, termasuk pejalan kaki. Jalan Jamin Ginting memiliki letak yang cukup strategis karena dapat dicapai oleh segala lapisan masyarakat dengan berbagai sarana transportasi. Dikarenakan letaknya yang strategis ini sehingga mengalami perkembangan yang cukup pesat dengan *activity generator* utama pada kawasan ini adalah Universitas Sumatera Utara (USU). Keberadaan USU ini mengundang pelaku aktivitas lainnya untuk membuat berbagai fungsi kegiatan. Fungsi-fungsi yang timbul antara lain jasa fotokopi, rumah makan, pusat perdagangan, pasar tradisional, rumah sewa, dan kost-kostan.

1.2 Perumusan Masalah

Koridor Jalan Jamin Ginting sebagai jalan arteri memiliki potensi sebagai kawasan dengan beragam kegiatan yang menghidupkan kota Medan namun tidak didukung oleh jalur pejalan kaki yang aman dan nyaman.

1.3 Tujuan Manfaat Penelitian

Mengetahui kondisi *existing* dan fasilitas penunjang jalur pedestrian di jalan Jamin Ginting yang berkaitan dengan aspek kenyamanan penggunanya. Menganalisis tingkat kenyamanan menurut pengguna jalur pedestrian terhadap kenyamanan jalur pedestrian di jalan Jamin Ginting. Menyusun rekomendasi untuk peningkatan kualitas kenyamanan jalur pedestrian di jalan Jamin Ginting agar berfungsi efektif dan nyaman bagi pengguna jalur pedestrian di jalan Jamin Ginting juga diharapkan dapat diterapkan pada jalur pedestrian lainnya.

Studi pergerakan pejalan kaki di ruang kota merupakan faktor penting bagi keberhasilan perancangan ruang publik dan perancangan ruang

publik tersebut menentukan pergerakan dan interaksi manusia dalam lingkungan perkotaan.

2. TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Pejalan Kaki

Berjalan merupakan salah satu sarana transportasi yang dapat menghubungkan antara satu fungsi di suatu kawasan dengan fungsi lainnya. Sedangkan menurut Fruin (1979), berjalan kaki merupakan alat untuk pergerakan internal kota, satu-satunya alat untuk memenuhi kebutuhan interaksi tatap muka yang ada didalam aktivitas komersial dan kultural di lingkungan kehidupan kota. Berjalan kaki merupakan alat penghubung antara moda-moda angkutan yang lain.

Menurut Giovanny (1977), berjalan kaki merupakan sarana transportasi yang menghubungkan antara fungsi kawasan satudengan yang lain terutama kawasan perdagangan, kawasan budaya, dan kawasan permukiman, dengan berjalan kaki menjadikan suatu kota menjadi lebih manusiawi. Spreiregen (1965) menyebutkan bahwa pejalan kaki tetap merupakan sistem transportasi yang paling baik meskipun memiliki keterbatasan kecepatan rata-rata 3-4 km/jam serta daya jangkau yang sangat dipengaruhi oleh kondisifisik. jarak 0,5 km merupakan jarak yang berjalan kaki yang paling nyaman, namun lebih dari itu orang akan memilih menggunakan transportasi ketimbang berjalan kaki.

Ada dua karakteristik pejalankaki yang perlu diperhatikan jika dikaitkan dengan pola perilaku pejalan kaki, yaitu:

1. Secara Fisik

Dipahami sebagai dimensi manusia dan daya gerak, keduanya mempunyai pengaruh yang cukup besar terhadap penggunaan ruang pribadi dan penting untuk memahami kebutuhan-kebutuhan pejalan kaki.

2. Secara Psikis

Karakteristik ini berupa preferensi psikologi yang diperlukan untuk memahami keinginan

pejalan kaki ketika melakukan aktivitas berlalulintas. Kebutuhan ini berkaitan dengan berkembangnya kebutuhan pejalankaki pada kawasan yang tidak hanya untuk berbelanja, tetapi juga sebagai kegiatan rekreasi, sehingga harus mempunyai persyaratan mendasar yangdimiliki kawasan yaitu *maximum visibility,accessibility* dan *security*. Pejalan kaki lebih suka menghindari kontak fisik dengan pejalan kakilainnya dan biasanya akan menjadi ruang pribadi yang lebih luas.

Dari teori diatas dapat diartikan bahwa berjalan kaki merupakan aktifitas bergerak dari satu tempat ke tempat lainnya dan diharapkan bisa menikmati suasana di sepanjang jalan yang dilalui serta merupakan salah satu sarana untuk bersosialisasi dengan sesama para pejalan kaki, sehingga berjalan kaki menjadis suatu aktifitas yang menyenangkan. Untuk melakukan aktifitas tersebut maka diperlukan jalur khusus untuk berjalan kaki yang aman dan nyaman serta suasana yang akrab dengan para pejalan kaki.

2.2 Jalur Pedestrian

Pedestrian berasal dari bahasa Yunani yaitu 'pedos' yang berarti kaki, sehingga dapat diartikan sebagai pejalan kaki atau orang yang berjalan kaki. Sedangkan jalan yaitu media diatas bumi yang memudahkan manusia dalam tujuan berjalan. Sehingga pedestrian mempunyai arti pergerakan manusia dari satu tempat ke tempat lain dengan moda berjalan kaki, sehingga jalur pejalan kaki dapat menyatu dengan lingkungannya. Pedestrian adalah yang diibaratkan sebagai anak sungai, mengalir mengikuti alur dengan mempunyai sedikit hambatan. Pada umumnya jalur pedestrian direncanakan hanya sebagai jalur pejalan kaki, dan jalur ini dapat dikembangkan menjadi suatu sistem sirkulasi pedestrian yang indah, menyenangkan, nyaman dan tidak terasa panjangnya bila berjalan diatasnya.

Harris dan Dines (1988) menjelaskan kriteria dalam pembuatan sirkulasi pedestrian, diantaranya adalah:

1. Kriteria dimensional
Kriteria dimensional ruang pedestrian dapat dilihat pada Gambar 2.
2. Kriteria pergerakan
Faktor kecepatan pergerakan akan menurun bila jumlah pejalan kaki meningkat, ada persimpangan dan naik atau turun tangga.
3. Kriteria visual
Kriteria visual (pemandangan) disesuaikan dengan tinggi mata dan sudut pandang pejalan kaki dan nyaman untuk melihat pada pandangan normal setinggi mata (misalnya untuk penempatan rambu lalu-lintas).

Harris dan Dines (1988) juga menjelaskan tentang standar ruang untuk pedestrian, yaitu:

1. Lebar
 - a. Lebar jalur pedestrian tergantung pada tujuan dan intensitas pemakaian
 - b. 1 orang = 24 inchi (60 cm) dengan lebar min. jalan setapak = 4 ft (120 cm)
 - c. memperhatikan kelengkapan dan perlengkapan jalan (*street furniture*)
2. Kemiringan
 - a. Longitudinal, dengan dasar pertimbangan kebiasaan atau kemudahan bergerak dan tujuan desain
 - 1) Ideal : 0–3%
 - 2) Maksimum : 5%
3. Untuk ramp: 1,5–8%
 - b. Transversal
 - 1) Minimum tergantung material : 1%
 - 2) Ideal rata-rata : 3%
 - 3) Maksimum untuk drainase baik : 3%

2.3 Kenyamanan

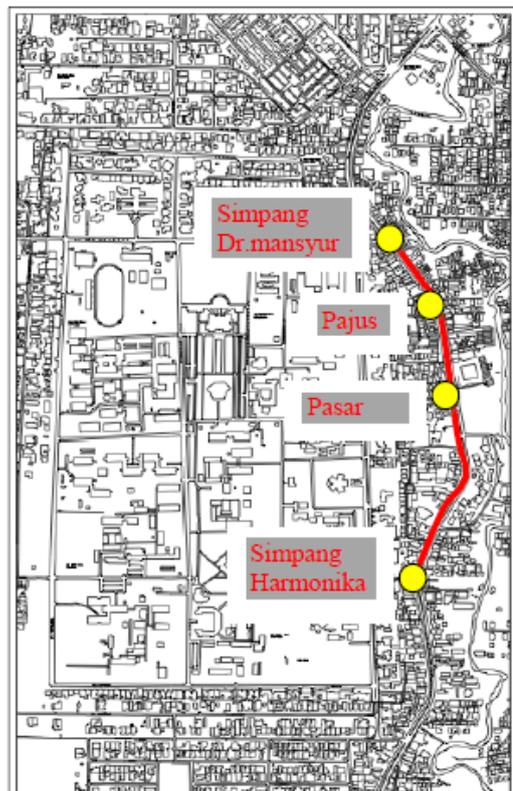
Menurut JO Simond (1997), kenyamanan adalah segala sesuatu yang memperlihatkan penggunaan ruang secara harmonis baik dari segi bentuknya, tekstur, warna, aroma, suara, bunyi, cahaya atau lainnya. Hubungan harmonis yang dimaksud adalah keteraturan, dinamis, dan keragaman yang saling mendukung terhadap penciptaan ruang bagi manusia. Sehingga

mempunyai nilai keseluruhan yang mengandung keindahan. Kenyamanan dapat pula dikatakan sebagai kenikmatan atau kepuasan manusia dalam melaksanakan kegiatannya.

3. METODOLOGI PENELITIAN

3.1 Tempat dan Waktu Penelitian

Penelitian ini dilaksanakan di jalur pedestrian di kawasan jalan Jamin Ginting, Medan (Gambar 3.1). Jalur pedestrian pada jalan Jamin Ginting yang menjadi wilayah penelitian dimulai dari Simpang jalan Harmonika sampai dengan Simpang jalan Iskanda Muda. Beberapa pusat keramaian yang terdapat di sepanjang wilayah penelitian adalah Simpang jalan Hmonika (banyak rumah kos), Simpang jalan Sumber (ada kampus Universitas Sumatera Utara dan AMIK-MBP), Pajus (area berdagang), Pasar sore (area berdagang) dan Simpang jalan Dr. Mansyur. Total panjang wilayah penelitian adalah $\pm 1,5$ Km mulai dari Simpang jalan Dr. Mansyur sampai Simpang jalan Harmonika.



Gambar 1. Lokasi Penelitian dan Titik Keramaian

3.2 Jenis Penelitian

Penelitian ini menggunakan metodologi deskriptif yang berusaha menggali data/fenomena atau gambaran kondisi objek sebagaimana adanya dengan menggunakan pendekatan perancangan kota, arsitektur lingkungan dan persepsi masyarakat tentang kenyamanan jalur pedestrian.

Metode deskriptif ini menggambarkan keadaan subjek atau objek penelitian pada saat sekarang ini berdasarkan fakta-fakta yang tampak atau sebagaimana adanya. Penelitian deskriptif hanyalah memaparkan situasi atau peristiwa penelitian. Tidak mencari atau menjelaskan hubungan, tidak menguji hipotesis, atau membuat prediksi. Peneliti bertindak hanya sebagai pengamat, hanya membuat kategoriperilaku, mengamati gejala dan mencatat dalam buku observasinya.

Langkah-langkah yang akan dilakukan dalam penelitian ini meliputi kegiatan antara lain:

1. Menganalisis tingkat kenyamanan menurut pengguna jalur pedestrian kawasan jalan Jamin Ginting, Medan.
2. Menyusun rekomendasi terkait dengan kebijakan, pengelolaan dan perbaikan fisik untuk meningkatkan kenyamanan, sehingga dapat meningkatkan efektivitas penggunaan jalur pedestrian kawasan jalan Jamin Ginting, Medan juga diharapkan dapat diterapkan pada lanskap pedestrian lainnya.

3.3 Teknik Penelitian

Pengumpulan data dilakukan dengan cara survey lapangan, studi dokumentasi/pustaka dan wawancara. Data yang dikumpulkan meliputi data mengenai aspek fisik ruang, aspek kepuasan pengguna dan aspek kebijakan baik berupa data primer yang diperoleh melalui pengamatan langsung dan wawancara ataupun data sekunder yang diperoleh melalui studi pustaka. Data mengenai aspek fisik ruang terdiri atas data iklim (umum dan mikro) dan elemen fisik (aksesibilitas, lebar pedestrian, *street furniture*, vegetasi dan elemen fisik lainnya), serta data mengenai visual yaitu pemandangan (view dalam

ruang pedestrian). Aspek kepuasan pengguna diperoleh melalui membagikan kuisioner mengenai faktor-faktor kenyamanan dalam jalur pedestrian kepada pengguna. aspek kebijakan dan pengelolaan yang terkait dengan penyediaan dan pengelolaan ruang pedestrian serta hal-hal yang terkait dengan pengelola dan usaha-usaha pengelolaannya, Data mengenai fungsi jalur pedestrian yang dimaksudkan yaitu fungsi sebagai jalur khusus pejalan kaki, ruang menunggu kendaraan, bersosialisasi, berteduh, keindahan kota, olahraga, rekreasi, PKL, parkir serta fungsi jalur pedestrian lain menurut pejalan kaki.

4. HASIL DAN PEMBAHASAN

4.1 Analisa Pola Tata Guna Lahan

Guna lahan disepanjang jalan Jamin Ginting bervariasi yaitu perdagangan dan jasa, rumah makan, rumah tinggal, dan pemukiman umum yang didominasi oleh perdagangan dan jasa. Jenis guna lahan menurut segmennya adalah sebagai berikut:

1. Segmen 1

Fungsi dan kegiatan utama yang terdapat pada segmen 1, yaitu:

- a. Perdagangan dan jasa. Didominasi oleh jasa fotokopi, percetakan dan warung internet. Bentuk bangunan 1 sampai dengan 2 lantai.
- b. Rumah makan. Keberadaan rumah makan cukup banyak yang bervariasi mulai dari rumah makan besar hingga kecil. Rumah makan terbesar di segmen ini adalah rumah makan ADS.

2. Segmen 2

Fungsi dan kegiatan utama yang terdapat pada segmen 2, yaitu:

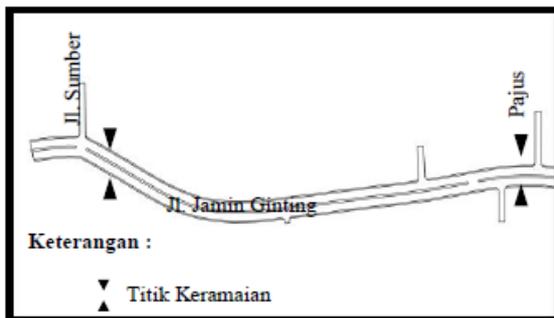
- a. Perdagangan dan jasa. Fungsi perdagangan utama pada segmen ini adalah keberadaan paju. Selain itu juga terdapat kampus AMIK MBP dan AMIK Polibisnis.

- b. Rumah makan. Keberadaan pajus mempengaruhi sekitarnya sehingga tidak muncul fungsi rumah makan disekitarnya sebab di dalam pajus juga terdapat pusat jajanan kuliner.
- c. Rumah tinggal. Di depan pajus terdapat deret rumah tinggal yang beberapa juga berfungsi sebagai kost-kostan. Sebagian rumah tinggal juga memfungsikan area halamannya untuk membuka usaha.
- d. Pemakaman umum. Terdapat pemakaman umum yang berhadapan yaitu pemakaman kristen dan pemakaman muslim.

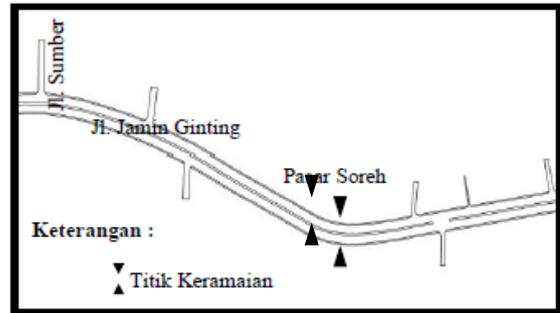
3. Segmen 3

Fungsi dan kegiatan utama yang terdapat pada segmen 3, yaitu:

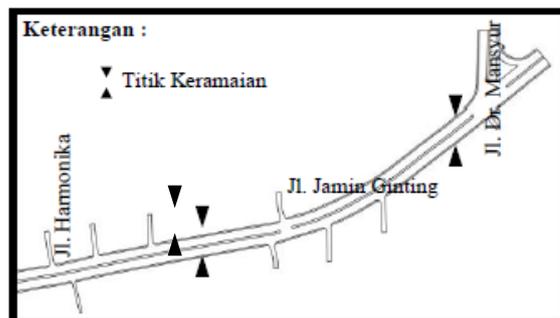
- a. Perdagangan dan jasa. Kegiatan ini masih mendominasi. Pasar sore sebagai kegiatan utama pada segmen ini. Selain itu juga terdapat fungsi percetakan dan toko-toko furniture.
- b. Rumah makan. Salah satu rumah makan besar di segmen ini adalah rumah makan zam-zam. Tidak banyak fungsi rumah makan di segmen ini.
- c. Pemakaman umum. Pemakaman umum ini langsung berbatasan dengan pasar sore.



Gambar 2. Titik Keramaian di Segmen 1 (Jl. Harmonika – Jl. Sumber)



Gambar 3. Titik Keramaian di Segmen 2 (Jl. Sumber – Pasar Sore)

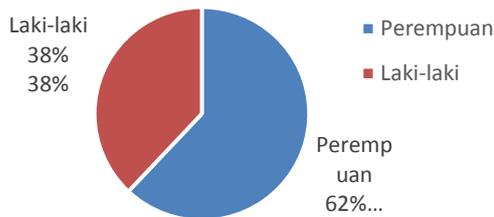


Gambar 4. Titik Keramaian di Segmen 3 (Pasar Sore - Jl. Dr. Mansyur)

4.2 Analisa Kepuasan Pengguna

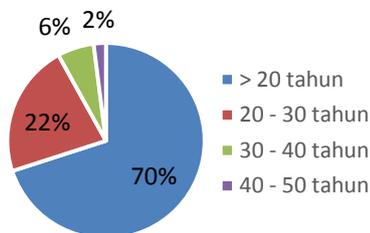
Pengguna di jalur pedestrian Jalan Jamin Ginting terdiri dari berbagaiaktifitas didalamnya yaitu pejalan kaki itu sendiri sebagai pengguna utamajalur pedestrian juga aktifitas non-pejalan kaki yang juga menggunakan jalurtersebut untuk melakukan aktifitas lain salah satunya PKL. Pengguna di jalur pedestrianini mempunyai karakteristik yang berbeda-beda karakteristik tersebut yaitudiantaranya yaitu jenis kelamin, usia, pendidikan, dan pekerjaan.

Karakteristik responden berdasarkan jenis kelamin yaitu 31 orang berjenis kelamin perempuan dan 19 orang responden berjenis kelamin laki-laki, disajikan seperti gambar dibawah ini.



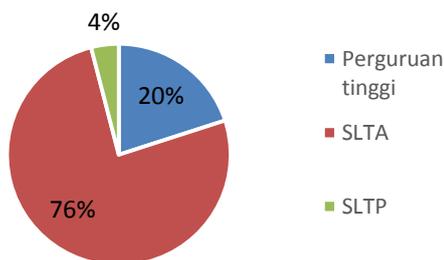
Gambar 5. Karakteristik Responden Berdasarkan Jenis Kelamin

Karakteristik usia responden < 20 tahun yaitu 35 orang, usia 20 – 30 tahun yaitu 11 orang, 30–40 tahun yaitu 3 orang, 40–50 tahun hanya 1 orang dari seluruh jumlah responden. Persentase responden berdasarkan usia disajikan seperti gambar dibawah ini.



Gambar 6. Karakteristik Responden Berdasarkan Usia

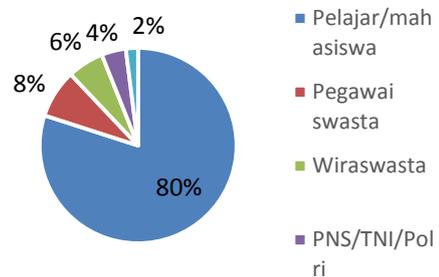
Karakteristik pendidikan responden yaitu perguruan tinggi sebanyak 10 orang,SLTA sebanyak 38 orang, dan SLTP sebanyak 2 orang. Persentase responden berdasarkan pendidikan disajikan seperti gambar dibawah ini.



Gambar 7. Karakteristik Responden Berdasarkan Pendidikan

Karakteristik pekerjaan responden yaitu pelajar/mahasiswa sebanyak 40 orang, pegawai

swasta sebanyak 4 orang, wiraswasta sebanyak 3 orang, PNS/TNI/Polri sebanyak 2 orang dan lain-lain sebanyak 1 orang. persentase karakteristik responden berdasarkan pekerjaan disajikan seperti gambar dibawah ini.



Gambar 8. Karakteristik Responden Berdasarkan Pekerjaan

Berdasarkan kuisisioner, 9 fungsi jalur pedestrian yaitu jalur khusus pejalan kaki, ruang menunggu kendaraan, ruang bersosialisasi, ruang berteduh, ruang keindahan kota, ruang olahraga, ruang rekreasi, ruang untuk PKL/Parkir dan lainnya yang menjadi pilihan responden disajikan dalam tabel dibawah ini:

Tabel 1. Fungsi Jalur Pedestrian Menurut Responden

No	Fungsi Jalur Pedestrian	Jumlah Responden
1	Jalur khusus bagi pejalan kaki	35 Responden
2	Ruang menunggu kendaraan	33 Responden
3	Ruang bersosialisasi	17 Responden
4	Ruang berteduh	13 Responden
5	Ruang keindahan kota	10 Responden
6	Ruang olahraga	0 Responden
7	Ruang rekreasi	0 Responden
8	Ruang untuk PKL dan parkir umum	3 Responden

Sumber: Hasil Kuisisioner, 2014

4.3 Analisa Aspek Kenyamanan

Kenyamanan dapat dibentuk melalui 2 (tiga) hal, yaitu kenyamanan iklim dan kenyamanan fisik. Kenyamanan iklim berhubungan dengan kesesuaian faktor-faktor iklim mikro yang dirasakan oleh manusia antara lain radiasi sinar matahari, temperatur udara, angin dan kelembaban. Sedangkan kenyamanan fisik berkaitan erat dengan kesesuaian bentuk dan desain objek atau elemen-elemen yang dibangun terhadap lingkungan sekitarnya, misalnya kesesuaian kursi taman, lampu taman, pedestrian, papan reklame dan infrastruktur lainnya.

1. Kenyamanan Iklim

Kenyamanan iklim berkaitan erat dengan kondisi iklim mikro. Kondisi iklim mikro yang tidak nyaman akan mengganggu kenyamanan pengguna pedestrian untuk beraktivitas sekaligus apresiasi yang ditunjukkan pada pedestrian. Berdasarkan data Badan Meteorologi Klimatologi dan Geofisika, bahwa sepanjang tahun 2012 suhu di wilayah Medan berkisar antara 29°C sampai dengan 33°C dengan kelembaban berkisar antara 76% sampai dengan 82%. Data mengenai kondisi iklim di wilayah Medan selama tahun 2012. Secara umum kondisi suhu dan kelembaban di wilayah Medan beragam di antara bulannya. Standar kelembaban untuk kenyamanan manusia dalam beraktivitas berkisar antara 40%-70% dengan temperatur antara 15°C-27°C (Laurie, 1986). Tetapi kondisi suhu akan meningkat dan cenderung panas pada bulan-bulan kering antara Juli-Oktober. Data yang diambil oleh BMKG tersebut merupakan data harian dengan interval pengamatan pada pagi, siang dan malam hari yaitu pukul 07.00, 13.00 dan 18.00. Sehingga dari data yang diperoleh, maka suhu dan kelembaban rata-rata kota Medan telah melampaui batas kenyamanan lingkungan untuk manusia beraktivitas. Oleh karena itu diperlukan usaha-usaha untuk memodifikasi ketidaknyamanan tersebut dengan memperbaiki lingkungan mikro tapak, terutama pada lokasi penelitian.

Sehingga dari data yang diperoleh, maka suhu dan kelembaban rata-rata kota Medan telah

melampaui batas kenyamanan lingkungan untuk manusia beraktivitas. Oleh karena itu diperlukan usaha-usaha untuk memodifikasi ketidaknyamanan tersebut dengan memperbaiki lingkungan mikro tapak, terutama pada lokasi penelitian.

Berdasarkan hasil kuisioner, aspek kenyamanan iklim cukup menjadi perhatian, yang menjadi perhatian utama adalah kurangnya peneduh untuk mengatasi teriknya sinar matahari pada siang hari, hal ini juga menyebabkan tingginya suhu di jalur pedestrian. Responden menginginkan adanya perbaikan-perbaikan terhadap kondisi tersebut.

2. Kenyamanan Fisik

Kawasan jalan Jamin Ginting dengan kampus Universitas Sumatera Utara sebagai *Activity Generator* memiliki aktivitas yang sangat tinggi. Aktivitas ini hendaknya disertai dengan pembangunan infrastruktur yang lengkap dan baik, sehingga mampu mengakomodasi kebutuhan pengguna tapak dalam beraktivitas. Salah satu fasilitas penting adalah pedestrian, karena fasilitas ini berfungsi sebagai penghubung antar titik-titik pada lokasi ini. Sesuai dengan fungsinya tersebut, maka seharusnya pembangunan pedestrian jalan Jamin Ginting mampu memberikan kenyamanan fisik.

Dari hasil pengamatan dilapangan, kondisi pedestrian jalan Jamin Ginting dikategorikan tidak baik dan jauh dari standar kenyamanan. Hal ini terlihat dari banyaknya gangguan di jalur pedestrian seperti penempatan papan reklame dan parkir kendaraan di median pedestrian dan banyaknya permukaan pedestrian yang tidak rata dan berlubang. Ketidaknyamanan tersebut membuat pengguna tapak lebih memilih menggunakan kendaraan untuk berpindah tempat daripada menggunakan pedestrian untuk berjalan kaki.

Dari hasil kuisioner tentang kepuasan responden terhadap aspek kenyamanan fisik di jalur pedestrian Jalan Jamin Ginting diperoleh 2 (dua) aspek kenyamanan fisik masuk dalam kategori sangat tidak nyaman yaitu pemandangan

jalur dan bentuk dan kualitas jalur. Terdapat 6 (enam) aspek kenyamanan fisik yang dikategorikan tidak nyaman yaitu aspek kejelasan sirkulasi jalur, keamanan dari jalur pedestrian itu sendiri, kebersihan jalur, keindahan bahan dan bentuk jalur, aksesibilitas dan kelengkapan elemen pendukung. Dan yang dikategorikan cukup nyaman adalah aspek keamanan dari tindak kejahatan.

5. KESIMPULAN

Dari hasil analisis dalam penelitian tentang kenyamanan jalur pedestrian di jalan Jamin Ginting. Maka dapat disimpulkan beberapa kesimpulan sebagai berikut:

1. Kondisi *existing* dan fasilitas penunjang yang telah tersedia dalam menunjang kenyamanan pengguna pedestrian di jalan Jamin Ginting masih masuk dalam kategori tidak nyaman. Hal ini terlihat dari dimensi jalur pedestriannya sendiri yang masih kurang dari standart juga kondisi fisik yang masih jelek dimana terdapat banyak lubang dan terputusnya jalur pedestrian akibat digunakannya badan pedestrian sebagai tempat parkir kendaraan dan meletakkan reklame toko.
2. Jika dilihat dari aspek kenyamanan. Aspek kenyamanan iklim masih sangat tidak nyaman dimana kurangnya peneduh di jalur pedestrian terutama untuk mengatasi teriknya matahari pada siang hari sehingga kurangnya penggunaan jalur pedestrian itu sendiri. Dari aspek fisik, ketidaklancaran jalur pedestrian akibat hambatan-hambatan dari penggunaan badan jalan sebagai parkir kendaraan mendapat perhatian penting yang menyebabkan ketidaknyamanan. Selain itu kondisi permukaan jalur pedestrian yang berlubang dan pecah juga mendapat perhatian dari pengguna.
3. Peningkatan kualitas kenyamanan dapat dilakukan dengan modifikasi iklim mikro dapat dilakukan dengan membangun *shalter*

atau menanam pohon sehingga menimbulkan naungan di bawahnya. Naungan ini akan menghalangi pancaran sinar matahari langsung sekaligus mengurangi panas di permukaan sehingga terjadi penurunan suhu dan meningkatkan kelembaban udara untuk peningkatan kenyamanan iklim. Juga peningkatan kenyamanan fisik dengan peningkatan kelancaran, kemudahan dan aksesibilitas pengguna ruang terhadap pekerjaannya (masuk–keluar kuliah dan berpindah lokasi). Pengguna ruang memandang serta menginginkan perkerasan pedestrian yang tidak mengganggu aktivitas pekerjaan. Sedangkan faktor–faktor kelengkapan dan perlengkapan jalanserta utilitas yang menyertai sedapat mungkin perletakkannya mempermudah pergerakan pengguna di dalam ruang pedestrian

6. REFERENSI

- [1]. Brooks RG. 1988. *Site Planning Environment, Process and Development*. Prentice Hall Career and Technology. New Jersey.
- [2]. Carr, Stephen, Mark Francis, Leanne G Rivlin and Andrew M Stone. 1992. *Public Space*, Press Syndicate of The University of Cambridge, New York
- [3]. Departemen Perhubungan. 1995. *Keputusan Menteri Perhubungan No. KM 65. Tentang Fasilitas Kegiatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*. Departemen Perhubungan. Direktorat Jenderal Bina Marga. Jakarta.
- [4]. Fruin, John J, 1979, *Pedestrian planning and Design*, Metropolitan Association Of Urban Designers and Environmental Planner, Inc., New York
- [5]. Giovanni, G. 1977. *Human Aspect of Urban Form*.

- [6]. Hakim R, Utomo. 2003. *Komponen Perancangan Arsitektur Lansekap*. Prinsip, Unsur dan Aplikasi Desain. Bumi Aksara. Jakarta.
- [7]. Harris CW, Dines NT. 1998. *Time Saver Standards for Landscape Arsitektur; Design and Construction Data*. Mc Graw-Hill Book Inc. Co. New York.
- [8]. Kodariyah R. 2004. *Jalur Pejalan Kaki di Kawasan Perdagangan di Kota Bogor*. Institut Pertanian Bogor. Bogor.
- [9]. Laurie M. 1986. *Pengantar Kepada Arsitektur Pertamanan (Terjemahan)*. Intermatra. Bandung.
- [10]. Rapoport, Amos. 1977. *Human Aspect of Urban Form*, Ergaman Press, New York.
- [11]. Rossi, Aldo. 1982. *The Architecture of The City*, MIT Press
- [12]. Rubenstein, Harvey M. 1987. *Central City Malls*. New York : John Wiley & Sons.
- [13]. Shirvani, Hamid. 1985. *The Urban Design Process*. New York : Van Nostrad Reinhold Company.
- [14]. Spreiregen, Paul D. 1986. *Urban Architecture Of Town And Cities*. New York : Mc Graw Hill Book Company.
- [15]. Untermann, RK. 1984. *Accomodating The Pedestrian*. New York : Van Nostrad Reinhold Co.