

Evaluasi Kenyamanan Spasial dan Visual Ruang Pejalan Kaki pada Koridor Jalan Ahmad Yani (Malang)

Suherlina Napitupulu¹ dan Herry Santosa²

¹Mahasiswa Program Studi Sarjana Arsitektur, Jurusan Arsitektur, Fakultas Teknik, Universitas Brawijaya

²Dosen Jurusan Arsitektur, Fakultas Teknik, Universitas Brawijaya

Alamat Email penulis: suherlina.napitupulu@gmail.com; hayherry@yahoo.com

ABSTRAK

Jalan Ahmad Yani merupakan salah satu dari lima jalan provinsi yang terdapat di kota Malang. Jalan Ahmad Yani juga masuk ke dalam 3 kategori (jaringan arteri primer, jaringan arteri sekunder, jalan kolektor primer) jalan dan 2 status jalan (jalan provinsi dan jalan nasional), sehingga koridor jalan ini merupakan koridor jalan yang selalu ramai dan selalu dilewati oleh moda baik kendaraan roda dua, empat dan pejalan kaki. Beragam aktifitas yang terdapat pada koridor jalan ini juga dipengaruhi oleh fungsi bangunan yang terdapat pada koridor jalan dimana fungsi bangunan pada koridor jalan Ahmad Yani yaitu komersial (perdagangan dan jasa). Koridor studi belum memperhatikan aspek penataan ruang (aspek kenyamanan spasial dan visual) yang sesuai dengan aktifitas di dalamnya (kenyamanan bagi pejalan kaki) sehingga perlu dievaluasi kenyamanan spasial dan visual ruang pejalan kaki pada koridor jalan Ahmad Yani. Metode penelitian ini menggunakan metode kuantitatif dan kualitatif. Analisis kualitatif dengan melakukan survey mengenai kondisi eksisting yang terdapat pada kawasan studi sehingga didapat data primer kemudian disandingkan dengan teori dan atau regulasi kemudian metode kuantitatif melakukan penyebaran kuisioner. Hasil penelitian mengevaluasi kenyamanan spasial dan visual ruang pejalan kaki pada koridor jalan Ahmad Yani terhadap karakter fisik, regulasi dan atau teori dan persepsi masyarakat.

Kata kunci: koridor jalan, kenyamanan spasial, kenyamanan visual, karakter fisik

ABSTRACT

Jalan Ahmad Yani is one of five provincial roads in Malang city. Ahmad Yani Road also goes into 3 categories (primary artery network, secondary artery network, primary collector road) road and 2 road status (provincial road and national road), so the corridor of this road is always crowded and always by good mode two-wheeled vehicles, four and pedestrians. Variety of activities contained in the corridor of this road is also influenced by the function of the building contained in the road corridor where the building function on the corridor of Ahmad Yani street that is commercial (trade and services). The corridors of the study have not considered the spatial and visual aspects of the spatial and visual comfort aspects of the activity (comfort for pedestrians), so it is necessary to evaluate the spatial and visual comfort of pedestrian spaces on the road corridor of Ahmad Yani. This research method using quantitative and qualitative methods. Qualitative analysis by conducting a survey of the existing conditions contained in the study area to obtain primary data and then juxtaposed with the theory and / or regulation and then the quantitative method of doing distribution of questionnaires. The results evaluate the spatial and visual comfort of pedestrian spaces in the corridor of Ahmad Yani road to the physical, regulatory and / or theories and perceptions of the community.

Keywords: road corridor, spatial comfort, visual comfort, physical character

1. Pendahuluan

Koridor Jalan Ahmad Yani merupakan salah satu dari lima jalan provinsi dimana jalan ini selalu di lewati oleh moda menjadikan koridor ini sangat sibuk. Oleh sebab itu aktifitas yang terjadi pada koridor ini sangat padat dan sibuk, khususnya pejalan kaki yang melewati koridor ini. Aktivitas ini melibatkan aspek kenyamanan spasial dan visual. Namun, kenyamanan pejalan kaki saat sekarang ini mulai tidak diperhatikan sehingga kenyamanan pejalan kaki saat melintas sangat sulit didapat. Koridor jalan merupakan kawasan perdagangan dan jasa. Terdapat banyak fasilitas perkantoran, peribadatan, pendidikan, umum dan didominasi pertokoan. Sehingga, aktifitas yang terjadi sangat banyak dan padat. Dampak dari kepadatan tersebut menimbulkan permasalahan berupa tampilan bangunan (*skyline*) yang tidak selaras atau ketimpangan yang berbeda antara bangunan yang satu dan lain, kios kios (pedagang kaki lima) yang ada tidak teratur, pedestrian yang tidak sesuai dengan ketentuan, perabot jalan yang minim sehingga mempengaruhi kenyamanan pejalan kaki untuk melintas pada koridor jalan Ahmad Yani. Keberadaan jalur pejalan kaki sebagai jalur sirkulasi untuk pejalan kaki tidak (belum) mempertimbangkan penataan ruang (aspek kenyamanan spasial dan visual) yang sesuai dengan aktifitas didalamnya (kenyamanan bagi pejalan kaki), sehingga perlu dievaluasi.

Tabel 1. Variabel pada Penelitian

	Variabel	Sub Variabel	Indikator	
Kenyaman -an Ruang Pejalan Kaki	Kenyamanan Spasial	1. Fungsi Ruang	Jenis fungsi ruang Posisi jalur pejalan kaki	C. Muchtar (2010)
		2. Jalur pejalan kaki	Dimensi jalur pejalan kaki Material jalur pejalan kaki Kemenerusan	N. Ardhiansyah (2012)
		3. Kemunduran bangunan (<i>setback</i>)	Ukuran/lebar sempadan bangunan Kesegarisan kemunduran bangunan	N. Ardhiansyah (2012)
		4. Perabot jalan	Jenis perabot jalan Fungsi vegetasi Posisi vegetas	N. Ardhiansyah (2012)
		5. Vegetasi	Jenis vegetasi Fungsi vegetasi Posisi vegetasi	N. Ardhiansyah (2012)
Kenyamanan Visual		1. Kompleksitas kawasan	Jenis keragaman tampilan Warna dominan kawasan	R. Edwing, dkk (2013)
		2. Transparansi koridor jalan	Keterlihatan (<i>visibility</i>)	R. Edwing, dkk (2013)
		3. Kesan Lingkungan Kawasan (<i>Imageability</i>)	Keunikan tampilan bangunan	R. Edwing, dkk (2013)
		4. Pola dasar lingkungan (<i>Enclosure</i>)	Proporsi dinding jalan (H) Proporsi jarak pandang (D)	R. Edwing, dkk (2013)
		5. Skala manusia	Ketinggian bangunan sama-sisi Faktor perabot dan items koridor	R. Edwing, dkk (2013)
		6. <i>Signage</i>	Keterlihatan (<i>visibility</i>)	N. Ardhiansyah (2012)

2. Metode

Penelitian ini menggunakan metode kualitatif dan kuantitatif. Analisis kualitatif dilakukan dengan cara meneliti langsung lokasi studi dengan melihat kondisi eksisting, mengumpulkan data-data yang terdapat di lapangan sesuai dengan variabel-variabel yang sudah ditentukan berupa observasi kuantitatif untuk mendapatkan data primer, metode kuantitatif dilakukan dengan survey kuisioner yang telah dibagikan kepada responden yang melalui koridor Jalan Ahmad Yani.

3. Hasil dan Pembahasan

Kenyamanan spasial terdiri dari 5 sub variabel yaitu fungsi bangunan, jalur pedestrian, setback bangunan, perabot jalan, dan vegetasi. Kenyamanan visual terdiri dari 6 sub yaitu kompleksitas kawasan, transparansi koridor jalan, kesan lingkungan kawasan, pola lingkungan dan skala manusia. Berikut adalah rekapitulasi karakter fisik kenyamanan spasial dan visual ruang pejalan kaki pada koridor jalan Ahmad Yani:

Tabel 2. Rekapitulasi karakter fisik kenyamanan spasial

Variabel	Sub Variabel		Jenis	Jumlah	Persentase
KENYAMANAN SPASIAL	Fungsi Bangunan	Fungsi	Tanah kosong	2	0.68%
			Bangunan kosong	18	6.20%
			Peribadatan	5	1.72%
			Office	9	3.10%
			Pendidikan	10	3.40%
			Hunian	46	15.90%
			Perdagangan dan jasa	200	69.00%
	Jalur pedestrian	Dimensi	Tidak terdapat trotoar	1079.79	22.57%
			Lebar trotoar 20-120 cm	147.95	3.10%
			Lebar trotoar 121-180 cm	974.28	20.39%
			Lebar trotoar 181-240 cm	2578.65	53.94%
	Setback	Lebar/ukuran	Setback 0-1.5 m	398.5	9,95%
			Setback 1.5-3 m	589.7	14.73%
			Setback 3-5 m	1372	34,27%
			Setback 5-10 m	1011	25,24%
			Setback 10-20 m	632.9	15,81%
			Setback >20 m	-	-
	Vegetasi	Jenis	Vegetasi Tipe Columnar	80	20.2%
			Vegetasi Tipe Round	150	37.6%
			Vegetasi Tipe Vase	123	30.9%
Vegetasi Tipe Fountain			45	11.3%	

Tabel 3. Rekapitulasi karakter fisik kenyamanan visual

Variabel	Sub Variabel		Jenis	Jumlah	Persentase
KENYAMANAN VISUAL	Kompleksitas kawasan		Warna Terang	66	22.76%
			Warna Gelap	224	77.24%
			Bentuk persegi	290	100%
	Transparansi		Transparan	175	60.34%
			Tidak Transparan	115	39.66%

	Pola dasar lingkungan	Ketinggian Bangunan	Ketinggian Bangunan <7 meter	211	72.76%	
			Ketinggian Bangunan 7-10 meter	73	25.18%	
			Ketinggian Bangunan >10 meter	6	2.06%	
		Jarak Pandang (D/H)	D/H ≥2	96	33.10%	
			1>D/H<2	101	34.83%	
			D/H=1	5	1.72%	
			D/H<1	88	30.34%	
		Signage	Jenis	Signage Jendela	24	5,30%
				Blade signage	15	3,31%
	Signage direktori			7	1,54%	
	Backdrop wall Sign			157	34,68%	
	Tanda pengarah primer			178	39,30%	
	Tanda pengarah primer pada awning			6	1,32%	
	Major proyecting Sign	10		2,20%		
	Tanda pengarah berbentuk monument	21		4,63%		
Menu boards	35	7,72%				

Hasil observasi karakter fisik pada lokasi studi disandingkan dengan regulasi dan atau teori. Berikut adalah tabulasi karakter fisik kenyamanan spasial karakter fisik dengan regulasi dan atau teori:

Tabel 4. Tabulasi karakter fisik kenyamanan spasial kondisi eksisting dengan regulasi dan atau teori

Sub Variabel	Kenyamanan Spasial	
	Regulasi	Kondisi Eksisting
Fungsi Ruang Pejalan Kaki	The Transportation Program (1998) menyatakan sisi koridor jalan untuk pejalan kaki terletak di pinggir atau tepi jalan yang merupakan hak publik; sidewalk berisi empat zona yaitu : (1) zona tepi jalan (curb), (2) zona pejalan kaki, (3) zona bebas pejalan kaki, (4) area depan muka bangunan (frontage).	Terdapat area area yang tidak memiliki jalur pejalan kaki. Pada lokasi Studi area pejalan kaki dimanfaatkan sebagai area parkir dan area perdagangan.
Jalur Pejalan Kaki	Departemen pekerjaan umum (1999) menyatakan bahwa jalur pejalan kaki adalah suatu jalur lintas yang diperuntukkan untuk pejalan kaki dapat berupa trotoar, penyeberangan sebidang dan penyeberangan tidak sebidang. Departemen PU No.007 /T/BNKT/1990 penggunaan lahan sekitar untuk area pertokoan /perbelanjaan lebar trotoar minimum adalah 2 meter Material jalur pejalan kaki harus rata dan memiliki kemurungan 2-3% guna untuk mencegah terjadinya genangan air.	Jalur pejalan kaki pada koridor jalan Ahmad yani didominasi dengan lebar 121-180cm Lokasi studi terdapat area yang tidak memiliki jalur pejalan kaki sebesar 22.57%. Pada beberapa titik material jalur pejalan kaki licin (material keramik).

Kenyamanan Spasial

Setback Bangunan	Menurut peraturan Daerah kota Malang No.1 Tahun 2012 menjelaskan bahwa garis sempadan bangunan gedung terhadap as jalan minimal 6 meter dihitung dari dinding terluar bangunan ke as jalan.	Setback bangunan 0-1.5 meter sebesar 9.95%. Setback bangunan 1.5-3 meter sebesar 14.73% Setback bangunan 3-5 meter sebesar 34.27%.
Perabot Ruang Pejalan Kaki	UU No 22 Tahun 2009 mengatakan bahwa pejalan kaki memiliki hak dalam berlalu lintas yaitu pejalan kaki berhak untuk mendapatkan ketersediaan fasilitas pendukung berjalan kaki, pejalan kaki berhak untuk mendapatkan prioritas saat melakukan penyeberangan pada are penyeberangan, dan apabila belum tersedia fasilitas yang dimaksud, pejalan kaki berhak memilih lokasi penyeberangan dengan memperhatikan keselamatan dirinya.	Lampu jalan pada lokasi studi cukup baik. Namun, terdapat 1 halte pada kawasan Ahmad Yani dan jumlah tempat sampah sangat minim.
Vegetasi	Tipe vegetasi dengan tajuk lebar sehingga dapat menaungi pejalan kaki dari terik sinar matahari dan menjadi barier untuk mengurangi polusi udara dan suara dengan pelekkan pada area buffer dengan lebar 0.6 meter.	Vegetasi dengan tajuk lebar sebesar 68.5%. Posisi vegetasi menghalangi pejalan kaki karena vegetasi terletak pada jalur pedestrian.

Berdasarkan tabel diatas secara umum terdapat ketidaksesuaian karakter fisik dengan teori dan atau regulasi. Sub variabel fungsi ruang pejalan kaki, jalur pejalan kaki, setback bangunan, perabot ruang pejalan kaki tidak memiliki kesamaan dengan teori dan atau regulasi, sedangkan sub variabel vegetasi memiliki kesamaan dengan teori dan atau regulasi.

Tabel 5. Tabulasi karakter fisik kenyamanan visual kondisi eksisting dengan regulasi dan atau teori

Kenyamanan Visual		
Sub Variabel	Regulasi	Kondisi Eksisting
Kompleksitas Kawasan	Menurut Edwing dkk (2009) kompleksitas mengacu pada kekayaan visual dari suaru tempat.	Kawasan studi memiki jenis keragaman tampilan. Terdapat gaya bangunan modern, modern kontemporer, neo-klasik, dan arstektur jawa. Warna bangunan pada koridor jalan beragam.
Transparansi Koridor Jalan	Edwing, dkk (2009) menyatakan bahwa transparansi mengacu pada sejauh mana orang dapat melihat atau merasakan apa yang ada diluar tepi jalan dan lebih khusus sejauh mana orang dapat melihat atau merasakan aktivitas manusia didalam bangunan. Elemen pembentuk transparansi berupa kaca, dinding terbuka maupun jendela.	Bangunan pada koridor jalan Ahmad Yani didominasi oleh bangunan dengan dinding bagian depan terbuka dan cukup sedikit bangunan dengan menggunakan elemen kaca. Meskipun didominasi oleh dinding terbuka namun tranparansi yang didapat sangat buruk karena pengaruh elemen-

Kenyamanan Visual

		elemen ruang pejalan kaki lainnya.
Kesan lingkungan (imageability)	Edwing, dkk (2009) menyatakan kesan lingkungan adalah kualitas suatu tempat yang membuat terlihat untuk dikenali dan diingat.	Pada koridor jalan Ahmad Yani terdapat 2 sculpture dan terdapat taman kenededes, serta pada kawasan ini terdapat jembatan layang sehingga kawasan ini diingat dan memberikan kesan. Warna bangunan pada koridor studi tidak seimbang sehingga kurang harmoni.
Pola Dasar Lingkungan	Reid Edwing, dkk (2013) menyatakan pola dasar lingkungan (enclosure) adalah aspek kualitas ruang sebagai pola dsar dimana tinggi dari suatu elemen-elemen vertikal sebanding dan berhubungan dengan proporsional panjang dari ruang itu dan diantara kedua terdapat kualitas ruang.	Koridor jalan Ahmad Yani didominasi dengan nilai $1 > D/H < 2$ sebesar 101 bangunan dengan persentase 34.83 %, dimana nilai ini memiliki arti kesan yang seimbang antara ruang luar dengn dinding peilingkup ruang.
Skala Manusia	Reid Edwing, dkk (2009) menyatakan skala manusia mengacu kepada ukuran, tekstur, dan artikulasi elemen fisik yang sesuai dengan ukuran proporsi manusi.	Vegetasi pada koridor jalan Ahmad Yani dapat memberikan perasaan ruang yang lebih kecil, tempat sampah dan <i>signage</i> dapat memberikan perasaan ruang yang lebih besar. Pagar bangunan yang rendah pada koridor Ahmad Yani dapat memberikan perasaan ruang yang besar terhadap pengguna pedestrian.
Tata Tanda (<i>Signage</i>)	Rubenstein (1992) <i>signage</i> merupakan segala bentuk komunikasi yang mengandung sebuah pesan. Carr (1973) <i>private signage</i> merupakan penanda yang bersifat komersial dan bisnis, terdapat dua kategori signs, yaitu public environmental information dan semua kebutuhan penanda yang ada dikota seperti traffic sign, nama jalan, papan informasi, penunjuk arah, dan rute bis. Spreiregen (1986) banyak <i>signage</i> akan membuat kekacauan visual yang dapat diatasi dengan membuat <i>signage</i> terpadu dalam suatu pole.	Jumlah <i>signage</i> pada koridor studi terbilang banyak sehingga membuat kekacauan visual serta tujuan dari fungsi <i>signage</i> tersebut tidak tersampaikan karena terjadi pengulangan dan jarak yang dekat sehingga yang melihat dan membaca menjadi rancu.

Data diatas merupakan hasil observasi karakter fisik koridor jalan Ahmad Yani dengan teori dan atau regulasi. Terdapat ketidaksesuaian karakter fisik lokasi studi dengan regulasi dan atau teori pada sub variabel transparansi bangunan, kesan lingkungan, dan tata tanda (*signage*). Terdapat kesesuaian karakter fisik dengan teori dan atau regulasi pada sub variabel kompleksitas kawasan, pola dasar lingkungan, skala manusia. Tahap selanjutnya menentukan persepsi masyarakat tentang kenyamanan spasial dan visual

ruang pejalan kaki menggunakan kuisioner. Berikut adalah hasil rekapitulasi persepsi masyarakat yang sudah didapat nilai meannya mengenai kenyamanan spasial dan visual ruang pejalan kaki.

Tabel 6. Rekapitulasi nilai mean pada sub variabel kenyamanan spasial ruang pejalan kaki

KENYAMANAN SPASIAL				
No	Sub Variabel	Mean	St. Deviasi	Kriteria
1	Tingkat kenyamanan terhadap fungsi trotoar	4.07	1.903	Netral
2	Tingkat kenyamanan terhadap lokasi peletakan trotoar	4.04	1.721	Netral
3	Tingkat kenyamanan terhadap dimensi trotoar	3.53	1.629	Negatif
4	Tingkat kenyamanan terhadap material trotoar	3.45	1.537	Negatif
5	Tingkat kenyamanan terhadap kemenerusan trotoar	3.51	1.861	Negatif
6	Tingkat kenyamanan jarak setback bangunan terhadap trotoar	3.44	1.642	Negatif
7	Tingkat kenyamanan terhadap kesegarisan setback bangunan	3.52	1.515	Negatif
8	Tingkat kenyamanan terhadap lokasi peletakan perabot ruang pejalan kaki	3.52	1.616	Negatif
9	Tingkat kenyaman terhadap keseragaman jenis perabot	3.53	1.552	Negatif
10	Tingkat kenyamanan terhadap jenis vegetasi	4.44	1.949	Positif
11	Tingkat kenyamanan terhadap fungsi vegtasi	4.77	1.852	Posistif
12	Tingkat kenyamanan terhadap posisi vegetasi	3.50	1.609	Negatif

Pada tabel diatas kenyamanan spasial memiliki 12 sub variabel dimana masyarakat menilai netral terhadap fungsi trotoar dan peletakkan trotoar. Secara keseluruhan kenyamanan spasial ruang pejalan kaki pada koridor jalan Ahmad Yani dinilai masyarakat negatif.

Tabel 7. Rekapitulasi nilai mean pada sub variabel kenyamanan visual ruang pejalan kaki

KENYAMANAN VISUAL				
No	Sub variabel	Mean	St. Deviasi	Kriteria
1	Tingkat kenyamanan terhadap kompleksitas visual kawasan	4.46	1.615	Positif
2	Tingkat kenyamanan terhadap keragaman warna bangunan	3.50	1.229	Negatif
3	Tingkat kenyamanan pejalan kaki terhadap transparansi bangunan	3.47	1.300	Negatif
4	Tingkat kenyamanan terhadap kesan lingkungan ruang pejalan kaki	4.44	1.290	Positif
5	Tingkat kenyamanan terhadap proporsi tinggi dinding bangunan	4.45	1.414	Positif
6	Tingkat kenyamanan terhadap jarak pandang bangunan	4.45	1.454	Positif
7	Tingkat kenyamanan terhadap perbandingan skala manusia dengan skala tinggi bangunan	4.46	1.454	Positif
8	Tingkat kenyaman terhadap perbandingan skala manusia dengan skala item koridor ruang pejalan kaki	4.48	1.630	Positif
9	Tingkat kenyamanan terhadap keterlihatan tanda pengarah, papan informasi, identitas dan periklanan	3.54	1.391	Negatif

Pada tabel diatas kenyamanan visual memiliki 9 sub variabel dimana masyarakat menilai negatif terhadap warna bangunan, transparansi bangunan dan keterlihatan *signage*. Secara keseluruhan kenyamanan visual ruang pejalan kaki pada koridor jalan Ahmad Yani dinilai masyarakat positif.

Tabel 9. Tabulasi sintesis karakter fisik, teori dan atau regulasi dan persepsi masyarakat (kenyamanan spasial)

Persepsi Masyarakat				Karakteristik Fisik				
Variabel	Sub Variabel	Mean Score	Nilai		Teori	Persentase/ Keterangan	Nilai	Hasil
Kenyamanan Spasial	Fungsi Trotoar	4.07	Netral (\pm)	Fungsi Trotoar	Sebagai ruang aktifitas bagi pejalan kaki	Fungsi trotoar digunngikan sebagai area parkir dan area PKL	Negatif (-)	Tidak Ada Kesamaan
	Posisi trotoar	4.04	Netral (\pm)	Posisi trotoar	Posisi trotoar berada pada kedua sisi koridor	Terdapat area yang tidak ada trotoar	Negatif (-)	Tidak Ada Kesamaan
	Dimensi trotoar	3.53	Negatif (-)	Dimensi trotoar	Tidak terdapat trotoar	22.57%	Negatif (-)	Ada Kesamaan
	Material trotoar	3.45	Negatif (-)	Material trotoar	Material trotoar tidak ada kerusakan dan nyaman bagi pejalan kaki	Material trotoar rusak dan tidak terawat	Negatif (-)	Ada Kesamaan
	Kemenerusan	3.51	Negatif (-)	Kemenerusan	Kemenerusan tidak terhalangi oleh apapun	Terhalang oleh area parkir, PKL, vegetasi dan perbot jalan	Negatif (-)	Ada Kesamaan
	Lebar setback bangunan	3.44	Negatif (-)	Lebar setback bangunan	Setback 3-5 meter	34.27%	Negatif (-)	Ada Kesamaan
	Kesegaran dan kemunduran bangunan	3.52	Negatif (-)	Kesegaran dan kemunduran bangunan	Memiliki kesegaran yang lurus dan tidak terhalangi	Setback bangunan bervariasi sehingga menciptakan alur yang tidak segaris	Negatif (-)	Ada Kesamaan
	Posisi perabot jalan	3.52	Negatif (-)	Posisi perabot jalan	Perabot jalan berada pada area yang membutuhkan dengan jarak antar perabot 20-50 meter	tempat sampah, <i>signage</i> , lampu lalu lintas menghalangi jalur pejalan kaki	Negatif (-)	Ada Kesamaan
	Jenis perabot jalan	3.53	Negatif (-)	Jenis perabot jalan	Keberadaan fasilitas perabot jalan dalam sebuah koridor jalan komersil wajib, dan dengan ditambahkan fasilitas bagi disabilitas	Jenis perabot jalan pada lokasi studi sedikit/minim serta tidak ada fasilitas disabilitas	Negatif (-)	Ada Kesamaan
	Jenis vegetasi	4.44	Positif (+)	Jenis vegetasi	Vegetasi bertajuk lebar	68.5%	Positif (+)	Ada Kesamaan
Fungsi vegetasi	4.77	Positif (+)	Fungsi vegetasi	Fungsi vegetasi digunakan sebagai peneduh maupun barrier bagi polusi udara dan suara	Peneduh, barrier polusi udara dan suara	Positif (+)	Ada Kesamaan	

Persepsi Masyarakat				Karakteristik Fisik				
Variabel	Sub Variabel	Mean Score	Nilai		Teori	Persentase/ Keterangan	Nilai	Hasil
	Posisi vegetasi	3.50	Negatif (-)	Posisi vegetasi	Berada pada area buffer dengann ukuran 0.6m	Vegetasi berada pada pedestrian	Negatif (-)	Ada Kesamaan

Pada tabel diatas variabel kenyamanan spasial terdiri dari 12 sub variabel dimana 10 sub variabel (83.33%) memiliki kesamaan antara karakter fisik, teori dan atau regulasi dan persepsi masyarakat. Terdapat 2 sub variabel (16.67%) memiliki ketidaksamaan antara karakter fisik, teori dan atau regulasi dan persepsi masyarakat.

Tabel 10. Tabulasi sintesis karakter fisik, teori dan atau regulasi dan persepsi masyarakat (kenyamanan visual)

Persepsi Masyarakat				Karakteristik Fisik				
Variabel	Sub Variabel	Mean Score	Nilai	Sub Variabel	Teori	Persentase/ Keterangan	Nilai	Hasil
Kenyamanan Visual	Jenis keragaman tampilan	4.46	Positif (+)	Jenis keragaman tampilan	Langgam arsitektur yang bervariasi menciptakan imageability kawasan	Terdapat gaya bangunan modern, modern kontemporer, dan arsitektur neo-klasik	Positif (+)	Ada Kesamaan
	Warna dominan	3.50	Negatif (-)	Warna dominan	Keseimbangan warna pada sebuah koridor jalan menciptakan harmonisasi bagi lingkungan	Didominasi oleh warna gelap 77.24% (tidak seimbang)	Negatif (-)	Ada Kesamaan
	Transparansi koridor jalan	3.47	Negatif (-)	Transparansi koridor jalan	Transparansi	Transparan 60.34%, namun terhalang oleh elemen jalan/elemen bangunan itu sendiri	Negatif (-)	Ada Kesamaan
	Keunikan tampilan bangunan	4.44	Positif (+)	Keunikan tampilan bangunan	Koridor dapat memberikan kesan sehingga mudah diingat.	Gaya bangunan pada koridor ini memiliki gaya modern dan gaya arsitektur neo-klasik serta terdapat jembatan layang serta taman kenedes membentuk keunikan lingkungan	Positif (+)	Ada Kesamaan
	Proporsi dinding jalan	4.45	Positif (+)	Proporsi dinding jalan	$1 < D/H < 2$	34.83%	Positif (+)	Ada Kesamaan
	Proporsi jarak	4.45	Positif (+)	Proporsi jarak				

Persepsi Masyarakat				Karakteristik Fisik				
Variabel	Sub Variabel	Mean Score	Nilai	Sub Variabel	Teori	Persentase/ Keterangan	Nilai	Hasil
	pandang			pandang				
	Skala manusia dan bangunan sekitar	4.46	Positif (+)	Skala manusia dan bangunan sekitar	Ketinggian bangunan tidak mengintimidasi pejalan kaki	72.76%, bangunan <7 meter	Positif (+)	Ada Kesamaan
	Skala manusia dan perabot	4.48	Positif (+)	Skala manusia dan perabot	keberadaan perabot menetralkan skala yang diberikan bangunan tinggi	Ukuran <i>signage</i> , vegetasi, tempat sampah, yang kecil menetralkan skala yang diberikan oleh bangunan	Positif (+)	Ada Kesamaan
	Keterlihatan <i>signage</i>	3.54	Negatif (-)	Keterlihatan <i>signage</i>	Warna, bentuk dan symbol <i>signage</i> terlihat untuk mengetahui kondisi jalan yang ada	Terhalangi oleh perabot jalan	Negatif (-)	Ada Kesamaan

Pada tabel diatas variabel kenyamanan visual terdiri dari 9 sub variabel (100%) dimana seluruh sub variabel memiliki kesamaan antara karakter fisik, teori dan atau regulasi dan persepsi masyarakat.

4. Kesimpulan

Aspek kenyamanan spasial memiliki 12 sub variabel dimana 10 dari sub variabel (83.33%) memiliki kesamaan antara persepsi masyarakat, karakter fisik lokasi studi dan teori dan atau regulasi. Sebanyak 2 sub variabel (16.67%) tidak ada kesamaan antara persepsi masyarakat, karakter fisik lokasi studio dan regulasi dan atau teori. Variabel kenyamanan visual memiliki 9 sub variabel dimana seluruh dari sub variabel (100%) memiliki kesamaan antara persepsi masyarakat, karakter fisik lokasi studi dan regulasi dan atau teori.

Daftar Pustaka

- D.K. Ching, Francis. 2008. *Architecture; Form, Space, and Order*. Cetakan ke-6. Jakarta: Penerbit Erlangga.
- De Chiara, Joseph; Panero, Julius & Zelnik, Martin. 1990. *Time-saver Standards for Interior Design and Space Planning*. New York: Synder.
- KAL.co.id (diakses pada tanggal 24 Mei 2017)
- Republik Indonesia. 2007. Undang-Undang No.23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian. Lembaran Negara RI tahun 2007. Sekretarian Negara. Jakarta.
- Republik Indonesia. 2009. Peraturan Pemerintah No. 56 Tahun 2009 tentang Penyelenggaraan Kereta Api. Lembaran Negara RI tahun 2009. Sekretariat Negara. Jakarta.
- Republik Indonesia. 2011. Peraturan Menteri Perhubungan No. 29 Tahun 2011 tentang Pembagian Bangunan Stasiun. Lembaran Negara RI tahun 2011. Sekretariat Negara. Jakarta.
- Republik Indonesia. 2014. Peraturan Menteri Perhubungan No. 47 Tahun 2014 tentang Standar Pelayanan Minimum untuk Angkutan Orang Kereta Api. Lembaran Negara RI tahun 2014. Sekretariat Negara. Jakarta.
- Subarkah. 1981. *Jalan Kereta Api*. Bandung: Idea Dharma Bandung.
- Nino Nicolaus.2012. Peningkatan Kualitas Ruang Jalan pada Fungsi Komersial di Kawasan Candi Borobudur. Yogyakarta: Jurnal Arsitektur KOMPOSISI, Volume 10 Nomor 2. Oktober 2012.
- Muchtar, chaerul. 2010. Identifikasi Tingkat Kenyamanan Pejalan Kaki Studi Kasus Jalan Kedoya Raya-Arjuna Selatan. Jakarta: Jurnal PLANESATM Volume 153 1, Nomor 2, November 2010.
- Menteri Pekerjaan Umum.2014. Pedoman Perencanaan, Penyediaan dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Jaringan Pejalan Kaki di Kawasan Perkotaan, Jakarta: Menteri Pekerjaan Umum No:03/PRT/M/2014.
- Menteri Pekerjaan Umum.2009. Pedoman Penyediaan dan Pemanfaatan Ruang Terbuka Non Hijau di Wilayah Kota Kawasan Perkotaan. Menteri Pekerjaan Umum No.12/PRT/M/2009.
- Muafani.2014.Pengaruh Steet Furniture Jalur Pejalan Kaki Koridor Jalan Utama ada Pusat Perdagangan Terhadap Kenyamanan Pengguna. Jurnal PPKM III 171-189.
- Edgar S.D.2016. Tingkat Kenyamanan Jalur Pejalan Kaki Jalan Asia Afrika, Bandung. Tesis. Bandung: Intitut Teknologi Bandung.
- Kuncoro,dkk.2013.Identifikasi Kenyamanan Pejalan Kaki di City Walk Jalan Slamet Riyadi Surakarta. Surakarta: Universitas Muhammadiyah Surakarta.
- Santosa, Herry dkk. 2013. Visual Evaluation of Urban Commercial Streetscape Trough Building Owner Judgment. Yamaguchi: Journal of Architecture and Plannng, September 2013.
- Santosa, Herry dkk. 2014. Development of Landscape Planning Support System Using Interactive 3D Visualization. Yamaguchi; Journal of Architecture and Planning, Januari 2014.
- Santosa, Herry dkk. 2015. Integrasi Pendekatan Kualitatif dan Kuantitatif dalam Penilaian Estetika Fasade Bangunan di Koridor Jalan Kayutangan, Malang. Malang: Jurnal RUAS, Volume 13 No 2, Desember 2015.