



HUBUNGAN SETING JPO DENGAN ATRIBUT AKSESIBILITAS DAN PRIVASI (Studi Kasus: JPO Pasar Karang Ayu, Semarang)

Bio Bhirawan¹, Djoko Indrosaptono², Suzanna Ratih Sari²

¹Mahasiswa Magister Arsitektur, Universitas Diponegoro,

²Dosen Magister Arsitektur, Universitas Diponegoro.

E-mail: brsc.bio@gmail.com

Informasi Naskah:

Diterima:

25 Juni 2018

Direvisi:

13 November 2018

Disetujui terbit:

27 November 2018

Diterbitkan:

Cetak

30 November 2018

Online

30 November 2018

Abstract: *The Karang Ayu market pedestrian bridge is one of crossing facilities for the pedestrian on Jend. Sudirman street Semarang, however this pedestrian street has not been functioned well, and it is assumed that it is caused by the attributes of the bridge users which has not been fulfilled. This research wants to discover the relation between bridge setting with the accessibility and privacy attributes. The method used is qualitative-rationalistic, using statistic descriptive analysis by doing interpretations and meaning of the result on relation from the collected data. From the collected resource, it shows that the demand for achievement of accessibility attribute for the interest over the pedestrian movement has not been well fulfilled, also with the demand on the smoothness of accessibility attribute, topography of accessibility attribute, personal space of privacy attribute, and verbal communication of privacy attribute which has not been fulfilled, thus, users are forced to walk on overpass, and also the high expectation of the users on the optimum function of the overpass. The result of this research shows that there is a connection between overpass setting with the attributes in which the demand of users' attribute on overpass setting has not been fulfilled that makes the overpass cannot be fully functioned.*

Key Words: *Setting, Accessibility Attribute, Privacy Attribute.*

Abstrak: Jembatan penyeberangan orang (JPO) pasar karang ayu merupakan fasilitas penyeberangan bagi pejalan kaki yang ada pada kawasan koridor jalan Jend. Sudirman, Semarang, namun jembatan penyeberangan tidak berfungsi secara optimal, dan diduga atribut pengguna jembatan penyeberangan tidak terpenuhi. Penelitian ini ingin mengetahui hubungan antara seting jembatan penyeberangan dengan atribut aksesibilitas dan privasi. Metode yang digunakan pada penelitian ini adalah kuantitatif rasionalistik, dengan analisis statistik deskriptif dengan melakukan interpretasi dan pemaknaan hasil hubungan dari hasil data yang didapat. Dari hasil temuan menunjukkan bahwa tuntutan atribut aksesibilitas pencapaian bagi beberapa minat pergerakan pejalan kaki kurang terpenuhi, kemudian juga tuntutan atribut aksesibilitas kelancaran, atribut aksesibilitas topografi, atribut privasi ruang personal, dan atribut privasi komunikasi verbal yang tidak terpenuhi, sehingga pengguna terpaksa menggunakan jembatan penyeberangan, serta tingginya harapan pengguna agar jembatan penyeberangan dapat digunakan secara optimal. Dari hasil penelitian ini menunjukkan adanya hubungan seting jembatan penyeberangan dengan atribut, yang mana tuntutan atribut pengguna pada seting jembatan penyeberangan tidak terpenuhi sehingga jembatan penyeberangan tidak dapat berfungsi optimal.

Kata Kunci: *Seting, Atribut Aksesibilitas, Atribut Privasi.*

PENDAHULUAN

Kawasan koridor jalan jend. Sudirman, Kota Semarang, merupakan kawasan perekonomian dan jasa yang terdiri dari pusat perbelanjaan dan pertokoan, kemudian juga terdapat permukiman penduduk yang berada disekitaran wilayah kawasan tersebut, dan kawasan ini terdapat aktivitas pergerakan pejalan kaki yang cukup padat pada jalur pedestrian. Menurut Shirvani (1985), yang menjadi daya tarik nya orang-orang dalam menggunakan jalur pedestrian disebabkan oleh ketersediaan aktivitas pendukung di dalamnya,

seperti penjualan makanan, ruang pertemuan, dan lainnya yang mampu membuat ruang publik ini menjadi hidup dan menarik. Dan pada kawasan tersebut terdapat fasilitas jembatan penyeberangan bagi pejalan kaki agar dapat mudah menyeberang antar pedestrian dan terhindar dari kendaraan bermotor yang melintas pada jalur tersebut. Namun keberadaan jembatan penyeberangan tersebut tidak berfungsi secara optimal, yang mana ditemukan banyak pejalan kaki yang tidak menggunakan jembatan penyeberangan. Sedangkan menurut Munawar dalam Trianingih

(2014) dalam bercampurnya pengendara bermotor dan pejalan kaki dalam sebuah situasi, maka pejalan kaki akan berada pada posisi yang sangat lemah, atau dapat dikatakan bahwa keberadaan pejalan kaki sangat membahayakan dirinya sendiri ketika terjadi konflik dengan kendaraan bermotor. Oleh karena itu perlu dipelajari suatu perilaku pejalan kaki agar dapat meminimalkan konflik antara pejalan kaki dengan kendaraan bermotor dan meningkatkan keamanan bagi pejalan kaki (Pignataro, dalam Wardianto. dkk. 2012).

Sedangkan adanya perilaku pejalan kaki pada seting jembatan penyeberangan karang ayu tersebut disebabkan oleh hasil dari persepsi individu tersebut terhadap seting nya, yang mana menurut Paul A. Bell, dkk dalam Sarwono (1992) perilaku seseorang terhadap sebuah lingkungan merupakan hasil persepsi individu terhadap seting melalui hasil pengindraan terhadap obyek fisik/lingkungan fisik (Seting).

Kemudian menurut Rapoport dalam Haryadi (1995), dalam kajian arsitektur lingkungan dan perilaku menyebutkan bahwa kualitas lingkungan terbangun akan mempengaruhi perilaku manusia didalamnya dan unsur-unsur fisik yang menyebabkan manusia tersebut berperilaku berbeda dalam satu setting nya. Dan kualitas lingkungan terbangun yang dirasakan sebagai pengalaman manusia, merupakan hasil produk interaksi antara perilaku individu / kelompok dengan suatu organisasi didalam settingnya yang disebut dengan atribut (Weisman, 1981). Jadi dapat artikan bahwa berbedanya perilaku pejalan kaki pada seting jembatan penyeberangan di pengaruhi oleh kualitas lingkungan dan unsur-unsur fisik didalamnya, dimana seseorang dapat berperilaku berbeda sesuai tuntutan atributnya dari atas hasil persepsi seseorang tersebut. Dan adanya perilaku pejalan kaki yang tidak menggunakan jembatan penyeberangan diduga karena tuntutan atribut pejalan kaki tersebut tidak terpenuhi.

Dan pada penelitian ini bertujuan untuk mengetahui hubungan antara seting jembatan penyeberangan dengan atribut aksesibilitas dan privasi.

TINJUAN PUSTAKA

A. Pengertian Seting

Penggunaan istilah seting dipakai dalam kajian arsitektur lingkungan (fisik) dan perilaku, yang menunjuk pada hubungan integrasi antara ruang (lingkungan fisik secara spasial) dengan segala aktivitas individu / sekelompok individu dalam kurun waktu tertentu (Haryadi. 1995).

Seting juga dapat diartikan sebagai tatanan suatu lingkungan yang dapat mempengaruhi perilaku manusia, artinya ditempat yang sama, perilaku manusia dapat berbeda kalau settingnya (tatanannya) berbeda (Schoggen dalam Sarwono, 2001). Jadi dapat diartikan bahwa seting adalah tatanan fisik sebuah lingkungan yang dapat mempengaruhi perilaku individu yang ada didalamnya.

B. Persepsi Individu Pada Seting

Menurut Atkinson, Rita, L, dkk (1983), pengertian persepsi adalah sebagai proses pengorganisasian dan penafsiran terhadap stimulus yang diberikan lingkungan. Lebih lanjut lagi Atkinson, Rita, L. dkk (1993) menuturkan persepsi individual sebagai faktor internal ditunjukkan dengan adanya minat, motif dan harapan dari individu tersebut. Begitu juga menurut Paul A. Bell dalam Sarwono (1992), persepsi manusia sebagai hasil penginderaan terhadap seting atau lingkungan fisik hingga menghasilkan reaksi terhadap lingkungan nya, proses hubungan manusia dengan lingkungannya sejak individu berinteraksi melalui pengindraannya sampai terjadi reaksi sehingga manusia dapat memunculkan perilaku pada lingkungannya. Sehingga dapat diartikan, perilaku manusia merupakan hasil pengindraan manusia terhadap lingkungannya (seting).

Kemudian lebih lanjut lagi menurut sarwono (1992), dalam teori Paull A. bell tentang persepsi individu terhadap settingnya tersebut, hasil persepsi dari sebuah individu akan menghasilkan dua kemungkinan yaitu apabila dalam batas normal individu tersebut akan berada pada homeostatis, yaitu keadaan serba seimbang, kemudian apabila individu berada pada batas tidak normal maka individu tersebut akan berada pada tahap tidak seimbang dan mengalami stress, apabila individu dapat memaksakan persepsinya pada seting tersebut kembali maka individu dapat menerima lingkungannya atau individu terpaksa beradaptasi dengan lingkungannya (seting), namun apabila gagal individu akan menentang lingkungannya atau menghindari dari seting yang ada. Dan menurut Woodwort dalam gerungan (2000), terdapat empat kemungkinan yang dapat terjadi dari interaksi antara individu dengan lingkungannya:

- Individu menentang lingkungannya.
- Individu memanfaatkan lingkungannya.
- Individu ikut pada apa yang berjalan dalam lingkungannya.
- Individu menyesuaikan diri dengan lingkungannya.

C. Atribut Sebagai Produk Interaksi Individu Dan Seting

Menurut Wiesmann (1981) atribut adalah kualitas lingkungan yang dirasakan sebagai pengalaman manusia dan merupakan hasil produk interaksi antara perilaku individu / kelompok dalam suatu organisasi dengan settingnya. Yang mana dapat diartikan atribut yang dirasakan individu adalah hasil interaksi dari individu, organisasi, dengan settingnya. Kemudian juga menurut Weismann (1981) ada tiga komponen yang mempengaruhi interaksi antara manusia dengan lingkungannya, ketiganya berinteraksi membentuk fenomena perilaku yang disebut atribut, kerangka interaksi tersebut disebut model sistem perilaku lingkungan, model tersebut yaitu:

- a. Seting fisik disebut lingkungan fisik, tempat tinggal manusia. Seting dapat dilihat dalam dua

hal, yaitu komponen properti. Properti adalah karakter atau kualitas dari komponen. Sedangkan komponen terdiri atas 3 katagori, diantaranya: (1). Komponen Fix, (2). Komponen Semi fix, (3).Komponen non fix

- b. Fenomena prilaku individu manusia yang menggunakan seting fisik dengan tujuan tertentu.
- c. Organisasi, oraganisasi dapat dipandang sebagai institusi atau pemilik yang mempunyai hubungan dengan seting sebagai institusi atau pemilik yang mempunyai hubungan dengan seting.

D. Aksesibilitas

Menurut Black (1981) Aksesibilitas adalah suatu ukuran kenyamanan atau kemudahan lokasi tata guna lahan berinteraksi satu sama lain, dan mudah atau sulitnya lokasi tersebut dicapai. Kemudian aksesibilitas juga dapat dikatakan sebagai ukuran kemudahan yang meliputi waktu, biaya, dan usaha dalam melakukan perpindahan antara tempat-tempat atau kawasan dari sebuah sistem (Magribi, 1999). Selain itu aksesibilitas dapat diartikan sebagai kemudahan untuk bergerak dalam rangka melalui ataupun menggunakan lingkungan. Kemudahan yang dimaksud adalah memperhatikan aspek kelancaran sirkulasi dalam arti tidak menyulitkan pemakai dan tidak membahayakan (Weismenn 1981). Kemudian juga Tamin (2000) menambahkan bahwa indikator aksesibilitas secara sederhana dapat dinyatakan dengan jarak. Jika suatu tempat berdekatan dengan tempat lainnya, dikatakan aksesibilitas antara kedua tempat tersebut tinggi. Sebaliknya jika berjauhan aksesibilitas antara keduanya rendah. Dan rendahnya nya tingkat aksesibilitas juga dipengaruhi oleh topografi, sebab dapat menjadi penghalang bagi kelancaran untuk mengadakan interaksi di suatu daerah. (Sumaatmadja, 1988).

E. Privasi

Menurut Sarwono (1992) Privacy adalah keinginan atau kecendrungan pada diri seseorang untuk tidak diganggu kesendiriannya. Jika kita meminjam istilah psikoanalisis yaitu dari gangguan yang tidak dikehendakinya. Pada dasarnya menurut Altman dalam Gifford (1987) bahwa privasi merupakan proses multi mekanisme. Artinya banyak cara dilakukan orang untuk memperoleh privasi melalui antara lain:

- a. Ruang personal, Ruang personal sendiri menurut Altman dalam Prabowo (1998), adalah salah satu mekanisme perilaku untuk mencapai tingkat privasi personal. Karakteristik ruang personal adalah daerah batas (maya) yang boleh dimasuki oleh orang lain. Ruang personal ini melekat pada diri seseorang dan dibawa kemana-mana.
- b. Teritorial Menurut Altman dalam Prabowo (1998) pembentukan kawasan teritorial adalah mekanisme perilaku lain untuk mencapai privasi tertentu. Kalau mekanisme ruang personal tidak memperlihatkan dengan jelas kawasan yang menjadi pembatas antar dirinya dengan orang

lain, maka pada teritorialitas batas-batas tersebut nyata dengan tempat yang relatif tetap. Teritorialitas berkaitan dengan kepemilikan atau hak seseorang akan hak geografis tertentu.

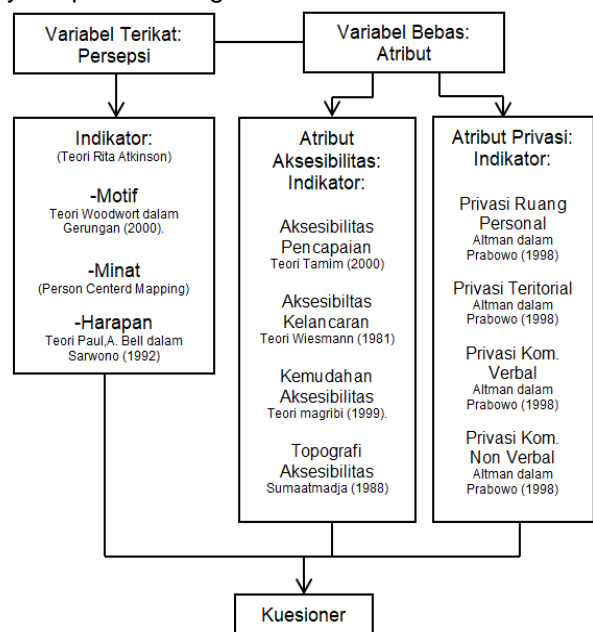
- c. Komunikasi verbal Menurut Altman dalam Prabowo (1998) perilaku komunikasi verbal biasanya ini dilakukan dengan cara mengatakan kepada orang lain secara verbal, sejauh mana orang lain boleh berhubungan dengannya.
- d. Komunikasi non verbal. Menurut Altman dalam Prabowo (1998) komunikasi non verbal ini dilakukan dengan menunjukkan ekspresi wajah atau gerakan tubuh tertentu sebagai tanda senang atau tidak senang.

METODOLOGI PENELITIAN

Pada penelitian ini menggunakan metode kuantitatif dengan pendekatan rasionalistik, kemudian juga penelitian ini merupakan penelitian asosiatif dengan bentuk hubungan kausal, hubungan kausal yang dimaksud menurut Sugiyono (2013) adalah hubungan yang bersifat sebab akibat, yang terdiri dari variabel independen dan dependen. Dan yang menjadi sasaran obyek penelitian adalah Setting jembatan penyeberangan pada koridor jalan Jend. Sudirman Semarang, yang mana fungsi jembatan penyeberangan ini berkaitan dengan perilaku pejalan kaki, dimana berfungsi atau tidak nya jembatan penyeberangan ini memiliki keterkaitan dengan perilaku pejalan kaki.

A. Variabel Penelitian

Adapun yang menjadi variabel penelitian berdasarkan landasan teori operasional yaitu, untuk variabel terikat berupa persepsi dari faktor internal individu dengan indikator minat, motif dan harapan. Kemudian juga menjadi variabel bebas pada penelitian ini adalah atribut, yaitu berupa atribut aksesibilitas dan atribut privasi. Untuk lebih lengkap nya dapat melihat gambar 1.



Gambar 1. Diagram Operasional Variabel Penelitian

B. Responden Penelitian

Untuk metode pengumpulan data penelitian ini menggunakan *purposive sampling*, yaitu sampel didasarkan ciri-ciri dan karakteristik tertentu berdasarkan ciri atau sifat populasinya (Widodo, 2017). Dalam penelitian ini yang dikatakan homogen adalah ciri dan karakteristik dari mayoritas pengguna yang memiliki sifat homogen didalamnya. Adapun ciri untuk sampel penelitian ini adalah:

- Sampel merupakan pengguna jembatan penyeberangan.
- Sampel merupakan pengguna yang sering atau sudah terbiasa menggunakan jembatan penyeberangan dalam kesehariannya.
- Sampel merupakan orang dengan umur minimal seorang remaja (minimal 17 tahun).
- Sampel merupakan orang yang dapat membaca dan menulis.
- Sampel merupakan pria atau wanita.
- Sampel beraktifitas di sekitar wilayah jembatan penyeberangan.

Kemudian menurut Roscoe dalam Soegiyono (2015) untuk ukuran sampel yang layak dalam penelitian adalah antara 30 sampai dengan 500. Berdasarkan pengamatan penulis, sampel yang menggunakan jalur jembatan penyeberangan dan sesuai dengan ciri atau kriteria yang diinginkan pada hari pertama yaitu sebanyak 118 pengguna, dan untuk hari kedua sebanyak 98 pengguna, untuk hari ketiga sebanyak 110 dan untuk hari keempat sebanyak 102 pengguna, dalam penelitian ini penulis mengambil rata-rata dari sampel yang masuk kedalam kriteria adalah 100 pengguna. Setelah itu dalam penentuan pemilihan sampel, penelitian ini juga menggunakan sampel random sederhana dengan melakukan cara diundi atau dikocok tiap nama dari sampel tersebut, sehingga nama yang keluar akan mewakili sampel yang ada. Dan untuk sampel yang digunakan didalam penelitian ini adalah sebanyak 40 sampel responden.

C. Metode Analisis

Kemudian untuk teknik analisis dimulai dengan melakukan olah data pengelompokan dan melakukan kategorisasi dari variabel yang sudah ditentukan, adapun variabel tersebut yaitu tentang persepsi pengguna: berupa minat, motif, harapan, kemudian juga berupa variabel tentang atribut aksesibilitas dan privasi pengguna pada setting jembatan penyeberangan dengan menggunakan program Microsoft Excel, dan kemudian dari hasil hubungan kategorisasi antar variabel, dilakukan pencarian nilai median dan mean agar mengetahui bahwa nilai tersebut berada pada nilai tengah dan diatas rata-rata. Yang mana menurut Sugiyono (2015) median adalah teknik penjelasan kelompok yang didasarkan atas nilai tengah dari kelompok data, kemudian nilai mean menurut Sugiyono (2015) merupakan teknik penjelasan kelompok yang didasarkan atas nilai rata-rata dari kelompok data. Dari hasil kategorisasi tersebut, kemudian dilakukan metode analisis statistik deskriptif untuk

melakukan interpretasi dan melakukan pemaknaan dari hasil kategorisasi tersebut untuk dapat menjawab penelitian dan dapat memberikan kesimpulan.

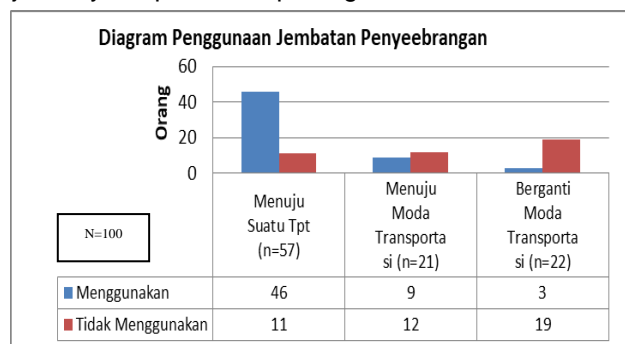
HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Berdasarkan hasil pengamatan penulis dan penyebaran kuesioner terhadap 40 responden yang dilakukan penulis, didapatkan beberapa hasil temuan antara lain:

A. Jembatan Penyeberangan Kurang Diminati

Dari hasil pengamatan penulis terhadap aktivitas pergerakan pejalan kaki dalam menggunakan jembatan penyeberangan, yang dilakukan pada saat rutinitas kesibukan dari pergerakan pejalan kaki pada kawasan tersebut, diambil rata-rata 100 pergerakan yang ada dengan jenis pengelompokan berdasarkan minat tujuan pergerakan.

Dari hasil temuan pengamatan tersebut menunjukkan bahwa jembatan penyeberangan hanya diminati oleh pergerakan pejalan kaki yang ingin menuju suatu tempat saja, dapat dilihat dari 57 kali pergerakan, pejalan kaki yang menggunakan jembatan sebanyak 46 orang dan yang tidak menggunakan hanya sebanyak 11 orang. Sedangkan jembatan penyeberangan kurang diminati oleh pergerakan pejalan kaki yang ingin menemukan moda transportasi pada kawasan tersebut, untuk pejalan kaki yang ingin menemukan moda transportasi jumlah pergerakan yang terjadi sebanyak 21 kali pergerakan, untuk pejalan kaki yang menggunakan jembatan penyeberangan hanya sebanyak 9 orang, dan yang tidak menggunakan sebanyak 12 orang. Kemudian juga, jembatan penyeberangan kurang diminati oleh pergerakan pejalan kaki yang ingin berganti moda transportasi, dari hasil pengamatan pejalan kaki yang ingin berganti moda transportasi terdapat 22 kali pergerakan, untuk pejalan kaki yang menggunakan jembatan penyeberangan hanya sebanyak 3 orang saja, dan yang tidak menggunakan mencapai 19 orang. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada gambar 2 berikut.



Gambar 2. Diagram Pengamatan Penggunaan Jembatan Berdasarkan Minat Pergerakan

Dari hasil temuan tersebut menunjukkan bahwa jembatan penyeberangan kurang diminati dan kurang mendukung aktivitas pergerakan pejalan kaki pada kawasan tersebut, jembatan penyeberangan hanya diminati oleh aktivitas

pejalan kaki yang ingin bergerak menuju suatu tempat saja, namun kurang diminati oleh pejalan kaki yang ingin bergerak menemukan moda transportasi dan pejalan kaki yang ingin berganti moda transportasi, adapun penyebab jembatan penyeberangan kurang diminati berdasarkan hasil hubungan minat pergerakan dengan tuntutan atribut, adalah:

a. Efektifitas Pencapaian Pejalan Kaki Yang Ingin Menuju Suatu Tempat.

Berdasarkan hasil dari pengamatan, jembatan penyeberangan hanya banyak diminati oleh pejalan kaki yang ingin menuju suatu tempat saja, hal tersebut terjadi karena jarak pencapaian jembatan penyeberangan masih terasa efektif oleh pejalan kaki. Berdasarkan dari hasil kuesioner, dari 18 pengguna yang ingin menuju suatu tempat merasa jarak pencapaian menuju jembatan penyeberangan memiliki jarak yang dekat sebagai nilai hubungan tertinggi, dengan pernyataan setuju sebanyak 16 pengguna dengan nilai median 13 dan nilai mean 13,8. Dari nilai diatas menunjukkan bahwa jarak pencapaian yang dirasakan masih terasa efektif bagi pejalan kaki yang ingin menuju suatu tempat dengan menggunakan jembatan penyeberangan misalnya menuju pasar, jalan puswono raya atau plaza siliwangi, sehingga pejalan kaki dengan minat menuju suatu tempat masih tetap ingin menggunakan jembatan penyeberangan, dari pada tidak menggunakan jembatan penyeberangan dengan harus memutar jauh karena menghindari dari pagar pembatas yang ada.

b. Efektifitas Jarak Pencapaian Kurang Efektif Bagi Pengguna Yang Ingin Menemukan Moda Transportasi.

Berdasarkan hasil dari pengamatan, menunjukkan bahwa jembatan penyeberangan kurang diminati oleh pejalan kaki yang ingin menemukan moda transportasi, penyebab jembatan penyeberangan kurang diminati oleh pejalan kaki yang ingin menemukan moda transportasi dikarenakan jauhnya jarak pencapaian yang dirasakan pejalan kaki sehingga pejalan kaki merasa kurang efektif saat ingin menemukan moda transportasi dengan menggunakan jembatan penyeberangan. Hal tersebut dapat dilihat dari hasil data kuesioner atas kuatnya nilai hubungan yang menunjukkan bahwa dari 15 pengguna yang ingin menemukan moda transportasi merasa jarak pencapaian jembatan penyeberangan terasa jauh dengan pernyataan setuju sebanyak 14 orang dan nilai median 10 dan nilai mean 10,8.

Dari kuatnya nilai hubungan tersebut menunjukkan bahwa jauhnya jarak pencapaian mengakibatkan penggunaan jembatan penyeberangan merasa jarak pencapaian yang kurang efektif apabila menggunakan jembatan penyeberangan dan jarak akan terasa lebih efektif apabila tanpa menggunakan jembatan penyeberangan dan efektifitas jarak yang dirasakan oleh pejalan kaki mengakibatkan jembatan kurang diminati bagi pejalan kaki yang ingin menemukan moda transportasi.

c. Efektifitas Jarak Pencapaian Kurang Efektif Bagi Pengguna Yang Ingin Berganti Moda Transportasi.

Kurang diminatinya jembatan penyeberangan oleh pejalan kaki yang ingin berganti moda transportasi yang didapat dari hasil pengamatan, disebabkan karena jauhnya jarak pencapaian yang dirasakan pejalan kaki sehingga pejalan kaki merasa kurang efektif saat ingin menemukan moda transportasi dengan menggunakan jembatan penyeberangan.

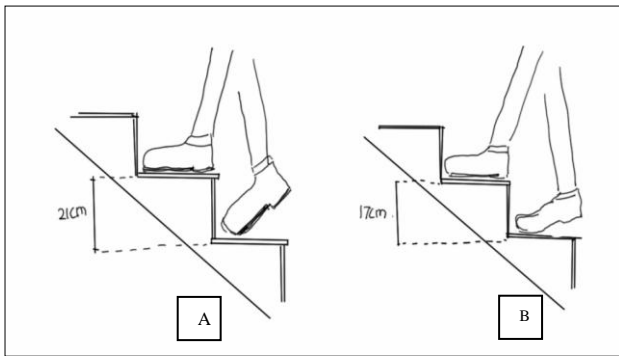
Hal tersebut dapat dilihat dari hasil data kuesioner, yang mana menunjukkan bahwa terdapat dua nilai hubungan yang kuat yang menjadi penyebab jembatan penyeberangan kurang diminati, yaitu nilai dari hubungan terkuat yang dirasakan oleh 7 pengguna yang ingin berganti moda transportasi dengan menganggap bahwa jarak pencapaian yang dirasakan dirasa sebagai jarak yang jauh dengan nilai pernyataan setuju sebanyak 7 orang dengan nilai median 5 dan nilai mean 5,6. Dari nilai hubungan tersebut menunjukkan bahwa jarak pencapaian jembatan penyeberangan menjadi alasan kuat bagi pengguna yang ingin berganti moda transportasi, yang mana jauhnya jarak pencapaian jembatan penyeberangan menyebabkan para pengguna merasa jarak pencapaian tersebut terasa tidak efektif apabila ingin menyeberang dengan menggunakan jembatan penyeberangan karena akan berjalan lebih jauh dan jarak akan terasa lebih efektif apabila tanpa menggunakan jembatan penyeberangan karena jarak berjalan yang terasa dekat dan efektifitas jarak yang dirasakan oleh pejalan kaki tersebut mengakibatkan jembatan kurang diminati bagi pejalan kaki.

B. Pengguna Terpaksa Menggunakan Jembatan Penyeberangan.

Berdasarkan hubungan antara motif pengguna dengan tuntutan atribut menunjukkan bahwa pengguna terpaksa menggunakan jembatan penyeberangan dengan kondisi jembatan penyeberangan yang tidak memberikan kemudahan dan kenyamanan sehingga mengakibatkan jembatan tidak berfungsi optimal, adapun yang menyebabkan pejalan kaki merasa terpaksa menggunakan jembatan penyeberangan adalah:

a. Pengguna Merasa Mudah Letih Saat Menaiki Tangga Jembatan Penyeberangan.

Tinggi dari anak tangga jembatan penyeberangan yang tidak memenuhi standart kenyamanan menyebabkan pengguna merasa letih saat menggunakan jembatan penyeberangan, hal ini dapat dilihat dari kuatnya nilai hubungan yang dirasakan dari 16 pengguna dengan motif keterbatasan fasilitas menyeberang, yang merasa letih saat menggunakan jembatan penyeberangan, dengan nilai pernyataan setuju sebanyak 14 dengan nilai median 10 nilai mean 11,3. Dari nilai tersebut menunjukkan bahwa pengguna merasa letih saat menaiki jembatan penyeberangan akibat dari tingginya anak tangga.

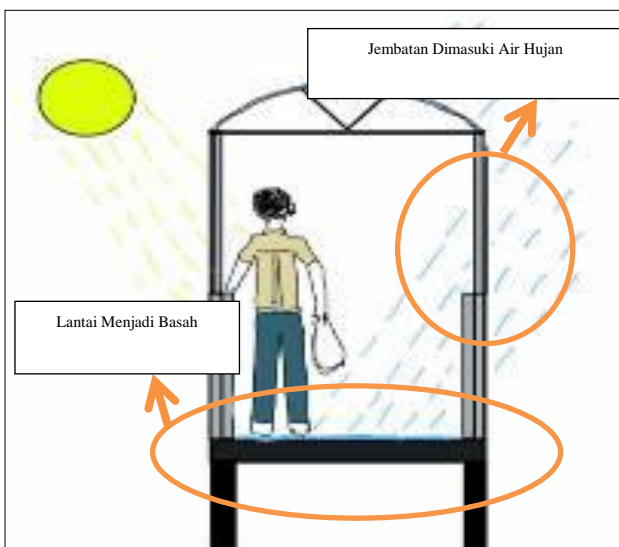


Gambar 3. Perbandingan Ketinggian Anak Tangga

Berdasarkan ukuran eksisting ketinggian dari anak tangga jembatan penyeberangan (gambar 3) tidak memenuhi standar kenyamanan yaitu mencapai 21 sentimeter (gambar a), sedangkan menurut Neufert (1996) ukuran yang digunakan untuk minimal kenyamanan (gambar b) adalah lebar 1 meter, dengan tinggi anak tangga maksimum 17 sentimeter dan panjang penampang kaki adalah 28 sentimeter.

b. Pengguna Harus Lebih Berhati-hati Saat Menggunakan Jembatan Penyeberangan Saat Lintasan Basah.

Adanya pengguna yang harus berhati-hati saat lintasan basah ditunjukkan dengan adanya hubungan kuat dari 16 pengguna dengan motif terpaksa karena keterbatasan fasilitas yang merasa kesulitan saat menggunakan jembatan penyeberangan dalam kondisi lintasan yang licin akibat basahnya lintasan terkena air hujan, dengan pernyataan setuju sebanyak 14 dengan nilai median 10 dan nilai mean 11,3.



Gambar 4. Air Hujan Menjadikan Lantai Licin

Dari nilai hubungan tersebut menunjukkan bahwa pengguna kesulitan menggunakan jembatan karena harus lebih berhati-hati saat menggunakan jembatan penyeberangan (gambar 4) saat kondisi lintasan yang licin akibat basah terkena air hujan yang masuk, dan masuknya air hujan disebabkan oleh dinding jembatan penyeberangan yang tidak

difasilitasi pelindung dari air hujan, namun keberadaan pengguna yang terpaksa menggunakan jembatan penyeberangan tersebut karena hanya satu satunya fasilitas yang ada untuk dapat menyeberang.

c. Pengguna Harus Berhati-hati Saat Menikmati Tangga Jembatan Penyeberangan.

Pengguna yang merasa terpaksa saat menggunakan jembatan penyeberangan juga disebabkan oleh harus berhati-hatinya pengguna saat menaiki tangga jembatan penyeberangan. Hal ini dapat dilihat dari tingginya nilai hubungan bagi 14 pengguna dengan motif agar terhindar dari kendaraan bermotor yang merasa harus berpegangan terhadap sarana karena takut terjatuh atau terpeleset saat menggunakan jembatan penyeberangan karena material yang sudah rusak, dengan pernyataan setuju sebanyak 12 dengan nilai median 9 dan nilai mean 9,6.

Dari nilai hubungan tersebut menunjukkan bahwa rasa ketakutan pengguna saat menggunakan jembatan penyeberangan dapat dilihat dengan sikap pengguna yang harus berpegangan terhadap sarana karena takut terjatuh akibat kondisi material yang sudah tidak mendukung lagi, sehingga pengguna harus berhati-hati saat menaiki jembatan penyeberangan dengan cara berpegangan terhadap fasilitas *handrail* pada jembatan penyeberangan (gambar 5), dan pengguna terpaksa menggunakan agar terhindar dari kendaraan bermotor.

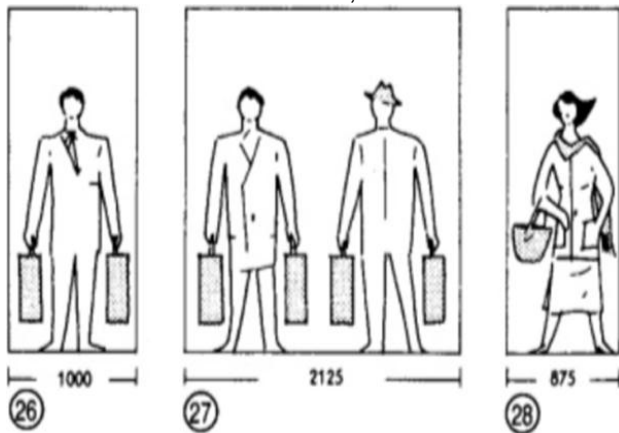


Gambar 5. Pengguna Berpegangan Sarana Agar Tidak Terjatuh

d. Space Lintasan Jembatan Penyeberangan Terasa Sempit Oleh Pengguna.

Space lintasan yang dirasakan sempit oleh pengguna mengakibatkan jembatan tidak nyaman untuk digunakan, yang ditunjukkan oleh kuatnya hubungan dari 16 pengguna dengan motif keterbatasan fasilitas untuk menyeberang yang merasa sempitnya space lintasan saat

menggunakan jembatan penyeberangan, dengan pernyataan setuju sebanyak 14 dengan nilai median 10 dan nilai mean 11,3.



Gambar 6. Ukuran Standar Manusia
Sumber : Neufferst (1996)

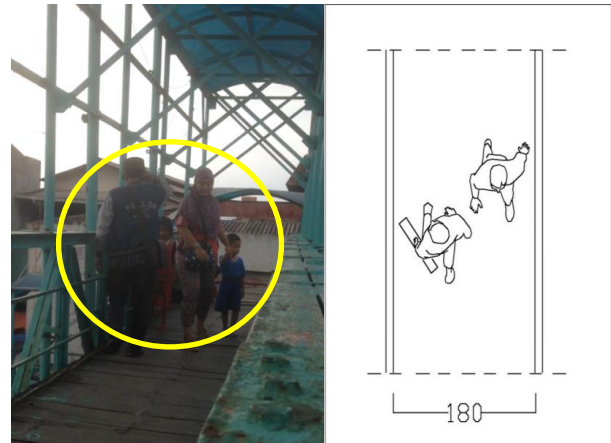
Dari nilai hubungan tersebut menunjukkan bahwa kurang mendukungnya jembatan penyeberangan diakibatkan karena sempitnya space lintasan jembatan penyeberangan sehingga pengguna merasa sesak saat melintasi jembatan penyeberangan. Berdasarkan pada gambar 6, dengan lebar lintasan jembatan penyeberangan yang hanya berjarak 1,8 meter mengakibatkan tingginya tingkat kesesakan yang dirasakan pengguna, dimana menurut Neufferst (1996) standar kenyamanan ruang manusia berdiri dengan membawa barang adalah 0,875 – 1 meter dan 2,125 meter bila bersebelahan, dengan asumsi pengguna membawa barang belanjaan atau sedang mengobrol bersama teman saat menggunakan jembatan penyeberangan sehingga mengakibatkan pengguna merasa sesak. Namun keberadaan pengguna yang ada merasa terpaksa menggunakan karena keterbatasan sarana untuk menyeberang.

e. Space Jembatan Penyeberangan Tidak Memberikan Kenyamanan Bagi Pengguna Untuk Berpapasan.

Berdasarkan hasil dari data kuesioner menunjukkan bahwa jembatan penyeberangan tidak memberikan kenyamanan saat berpapasan yang ditunjukkan oleh hubungan yang kuat dari 14 pengguna dengan motif agar terhindar dari kendaraan yang merasa harus memalingkan badan saat berpapasan, dengan pernyataan setuju sebanyak 12 dengan nilai median 9 dan nilai mean 9,6. Dari nilai hubungan tersebut menunjukkan bahwa space lintasan yang dirasa sempit mengakibatkan pengguna merasa kurang nyaman dan harus memalingkan badan saat berpapasan dengan pengguna lain.

Sempitnya *space* lintasan yang hanya berjarak 1,8 meter (gambar 7), membuat pengguna merasa privasi nya terganggu dengan adanya aktivitas lain maupun dari pengguna lain, dan pengguna harus memalingkan badan karena sikap tersebut merupakan salah satu bentuk komunikasi non verbal yang bisa dilakukan oleh manusia, yang

mana menurut Altman dalam Prabowo (1998) komunikasi non verbal ini dilakukan dengan menunjukkan ekspresi wajah atau gerakan tubuh tertentu sebagai tanda senang atau tidak senang, namun pengguna terpaksa menggunakan jembatan penyeberangan agar terhindar dari laju kendaraan bermotor.



Gambar 7. Situasi Pengguna Memalingkan Badan

C. Harapan Pengguna Jembatan Penyeberangan.

Berdasarkan hasil dari data kuesioner, ditemukan hubungan antara harapan pengguna dengan tuntutan atribut yang menunjukkan bahwa harapan pengguna agar dilakukan perbaikan pada jembatan penyeberangan sehingga dapat berfungsi optimal, adapun harapan terkuat pada jembatan penyeberangan yang diinginkan pengguna sebagai berikut:

a. Jembatan Penyeberangan Dapat Lebih Mudah Untuk Digunakan.

Berdasarkan hasil data kuesioner, ditemukan bahwa harapan pengguna agar jembatan penyeberangan dapat lebih mudah digunakan, dapat dilihat berdasarkan salah satu hubungan terkuat, yaitu dari 24 pengguna dengan harapan agar dilakukan perbaikan terhadap kondisi fisik jembatan penyeberangan merasa ketakutan saat menggunakan jembatan yang mana pengguna harus berjalan perlahan saat menggunakan jembatan dengan pernyataan setuju sebanyak 22 dengan nilai median 17 dan nilai mean 17,6.

Berdasarkan nilai tersebut menunjukkan bahwa yang menjadi harapan pengguna adalah, rasa aman dan nyaman sehingga pengguna lebih mudah saat menggunakan jembatan penyeberangan dan tidak perlu takut lagi sehingga dapat berjalan biasa saat melintasi jembatan penyeberangan.

b. Jembatan Penyeberangan Dapat Menampung Aktivitas Pergerakan Pejalan Kaki.

Berdasarkan hasil data kuesioner, ditemukan juga bahwa harapan pengguna agar jembatan penyeberangan dapat lebih mudah digunakan, bahwa terdapat nilai hubungan yang kuat bagi 24 pengguna dengan harapan perbaikan pada jembatan penyeberangan dengan jauhnya jarak pencapaian yang dirasakan, yang mana pengguna

merasa jauhnya jarak pencapaian saat menggunakan jembatan penyeberangan mengakibatkan pencapaian tujuan yang terasa tidak efektif, dengan nilai pernyataan setuju sebanyak 22 dengan nilai median 17 dan nilai mean 17,6.

Berdasarkan nilai tersebut menunjukkan bahwa, harapan dari pengguna agar jarak pencapaian dapat dirasakan lebih efektif lagi oleh seluruh aktivitas pergerakan pejalan kaki pada kawasan tersebut baik itu pejalan kaki yang ingin menuju suatu tempat, pejalan kaki yang ingin menemukan moda transportasi, maupun berganti moda transportasi, sehingga dengan adanya keberadaan jembatan penyeberangan dapat menampung dan mendukung seluruh aktivitas pejalan kaki yang berada pada kawasan tersebut.

c. Space Lintasan Jembatan Penyeberangan Dapat Mendukung Aktivitas Pengguna.

Berdasarkan hasil data kuesioner, menunjukkan bahwa terdapat hubungan yang kuat dari 24 pengguna dengan harapan perbaikan pada jembatan penyeberangan dengan keterbatasan space lintasan, yang mana pengguna merasa space yang dilalui pengguna terasa sempit dengan pernyataan setuju sebanyak 22 dengan nilai median 17 dan nilai mean 17,6. Berdasarkan nilai hubungan tersebut menunjukkan bahwa, pengguna berharap agar space dari jembatan penyeberangan dapat memenuhi kebutuhan ruang dari aktivitas penggunaan jembatan penyeberangan, sehingga nantinya pengguna tidak merasa sempit lagi dan merasa nyaman saat menggunakan jembatan penyeberangan.

KESIMPULAN

Berdasarkan dari hasil penelitian ini dapat disimpulkan bahwa secara jelas adanya hubungan antara minat, motif, harapan pejalan kaki pada seting jembatan penyeberangan dengan atribut aksesibilitas dan atribut privasi. Pada kenyataannya tuntutan atribut aksesibilitas dan atribut privasi pengguna pada seting jembatan penyeberangan kurang terpenuhi dan mengakibatkan jembatan penyeberangan tidak dapat berfungsi secara optimal. Adapun atribut dari pengguna yang kurang terpenuhi, antara lain:

1. Atribut Pencapaian Aksesibilitas.

Dari hasil temuan menunjukkan bahwa:

- Pengguna dengan minat pergerakan menuju suatu tempat merasa tuntutan atribut pencapaian nya sudah terpenuhi, yang disebabkan oleh jarak yang dirasa sudah cukup efektif, dengan pernyataan setuju sebanyak 16 dari 18 pengguna dengan mean 13,8.
- Pengguna dengan minat pergerakan menemukan moda transportasi merasa tuntutan atribut pencapaian nya belum terpenuhi, yang disebabkan oleh jarak pencapaian belum terasa efektif dengan pernyataan setuju sebanyak 14 dari 15 pengguna dengan mean 10,8.

- Pengguna dengan minat pergerakan berganti moda transportasi merasa tuntutan atribut pencapaiannya belum terpenuhi, yang disebabkan oleh jarak pencapaian belum terasa efektif dengan pernyataan setuju sebanyak 7 dari 7 pengguna dengan mean 5,6.
- Pengguna merasa jarak yang ditempuh untuk menyeberangan terasa kurang efektif karena atribut pencapaian aksesibilitasnya kurang terpenuhi, sehingga pengguna berharap agar jembatan penyeberangan dapat menampung seluruh aktifitas pengguna dengan nilai pernyataan setuju sebanyak 22 dengan nilai mean 17,6.

2. Atribut Kelancaran Aksesibilitas.

Dari hasil temuan menunjukkan bahwa:

- Pengguna merasa kesulitan dalam menggunakan jembatan penyeberangan pada saat kondisi lantai jembatan penyeberangan basah, sehingga pengguna merasa tuntutan atribut kelancaran aksesibilitasnya tidak terpenuhi dan pengguna harus terpaksa menggunakan jembatan penyeberangan karena keterbatasan fasilitas untuk menyeberang, dengan nilai pernyataan setuju sebanyak 14 dari 16 pengguna dengan nilai mean 11,3.
- Pengguna merasa harus berhati-hati saat menggunakan jembatan penyeberangan dengan harus berpegang terhadap sarana agar tidak terjatuh, sehingga pengguna harus terpaksa menggunakan jembatan penyeberangan agar terhindar dari kendaraan, dengan pernyataan setuju sebanyak 12 dari 14 pengguna dengan nilai mean 9,6.
- Kemudian pengguna merasa harus berjalan perlahan saat menggunakan jembatan penyeberangan sehingga pengguna berharap agar jembatan penyeberangan bisa lebih mudah digunakan, dengan pernyataan setuju sebanyak 22 dari 24 pengguna dengan nilai mean 17,6.

3. Atribut Topografi Aksesibilitas.

Dari hasil temuan menunjukkan bahwa:

- Pengguna merasa mudah letih dan lelah saat menaiki tangga jembatan penyeberangan, sehingga pengguna merasa tuntutan atribut dari topografi aksesibilitasnya tidak terpenuhi dan pengguna merasa terpaksa menggunakan jembatan penyeberangan karena keterbatasan fasilitas untuk menyeberang, dengan nilai setuju sebanyak 14 dari 16 pengguna dengan nilai mean 11,3.

4. Atribut Privasi Ruang Personal.

Dari hasil temuan menunjukkan bahwa:

- Pengguna merasa space lintasan jembatan penyeberangan terasa sempit saat dilalui, mengakibatkan pengguna merasa tuntutan atribut dari privasi ruang personalnya tidak terpenuhi sehingga pengguna merasa terpaksa menggunakan agar terhindar dari kendaraan, dengan pernyataan setuju sebanyak 14 dari 16 pengguna dengan nilai mean 11,3, dan juga menyebabkan tingginya harapan pengguna agar adanya perbaikan dengan

pernyataan setuju sebanyak 22 dari 24 pengguna dengan nilai mean 17,6.

5. Atribut Privasi Komunikasi Non Verbal

Dari hasil temuan menunjukkan bahwa:

- Pengguna merasa harus memalingkan badan saat berpapasan dengan pengguna lain atau aktivitas lain yang ada pada jembatan penyeberangan, sehingga pengguna merasa tuntutan atribut privasi komunikasi non verbal nya tidak terpenuhi, dengan pernyataan setuju sebanyak 12 dari 14 pengguna dengan nilai mean 9,6.

Adapun beberapa rekomendasi yang dapat dilakukan, antara lain:

a. Kepada Arsitek/Perancang Kota.

Beberapa hal yang harus diperhatikan dalam mendesain jembatan penyeberangan yaitu dengan memperhatikan beberapa atribut yang memiliki pengaruh besar terhadap efektifitas fungsi jembatan penyeberangan, kemudian arsitek juga harus memperhatikan penerapan desain yang sesuai dengan kaidah arsitektur agar nantinya dapat difungsikan secara optimal. Selain itu alternatif desain yang bisa digunakan orang untuk menyeberang bisa dengan menggunakan *underpass*, walaupun alternatif ini harus melalui kajian yang lebih mendalam lagi.

b. Kepada Pemerintah.

Beberapa hal yang harus diperhatikan pemerintah adalah, dengan melakukan pengawasan dan perawatan terhadap fasilitas pedestrian salah satunya adalah jembatan penyeberangan, kemudian juga dalam perencanaan fasilitas jembatan penyeberangan pemerintah harus memikirkan agar fasilitas ini harus terintegrasi dengan fasilitas Kota lainnya.

c. Kepada Peneliti.

Beberapa hal yang dapat dilakukan oleh peneliti lainnya adalah, dapat melakukan penelitian dengan studi kasus jembatan penyeberangan yang lain, kemudian juga dapat melakukan penelitian dengan atribut lain maupun melalui bidang keilmuan yang lain.

Haryadi dan Setyawan B. (1995). *Arsitektur Lingkungan dan Perilaku*. Jakarta: Direktorat Jendral Pendidikan Tinggi Departemen Pendidikan dan Kebudayaan.

Magribi, M. (1999). *Geografi Transportasi*. Yogyakarta: Pasca Sarjana UGM

Neufert, Ernst. (1996). *Data Arsitek (Jilid 1)*. Jakarta: Erlangga.

Prabowo, Hendro. (1998). *Pengantar Psikologi Lingkungan*. Jakarta: Gunadarma.

Sarwono, Sarlito Wirawan. (1992). *Psikologi Lingkungan*. Jakarta: Grasindo.

Sarwono, Sarlito Wirawan. (2001). *Psikologi Remaja*. Jakarta: Raja GrafindoPersada

Shirvani, Hamid. (1985). *The Urban Design Process*. New York : VNR Company.

Sugiyono. (2013). *Metode Penelitian Pendidikan (Pendekatan kuantitatif, Kualitatif dan R&D)*. Bandung: Alfabeta.

Sugiyono. (2015). *Metode Penelitian Pendidikan (Pendekatan kuantitatif, Kualitatif dan R&D)*. Bandung: Alfabeta.

Sumaatmadja, Nursid. (1988). *Studi Geografi Suatu Pendekatan dan Analisa Keruangan*. Bandung: Alumi.

Tamin, Ofyar Z. (2000). *Perencanaan dan Pemodelan Transportasi*. Bandung: ITB.

Weisman, J. (1981) *Modeling Environmental Behavior System*. Pensilvania: Journal of Man Environmental Relation.

Widodo. (2017). *Metodelogi Penelitian Populer & Praktis*. Jakarta: Raja Grafindo Persada.

Wardianto, Gatoet, Budihardjo, Eko, & Prianto, Eddy. (2012). Tuntutan Atribut Persepsi Pejalan Kaki pada Penggunaan Jembatan Penyeberangan di Jatingaleh Semarang. *Jurnal Dinamika Teknik Sipil*, 12 (2). 194-200.

Trianingsih, Lilis, & Hidayah, Retna. (2014). Analisis Perilaku Pejalan Kaki Pada Penggunaan Fasilitas Penyeberangan Di Sepanjang Jalan Kawasan Malioboro Yogyakarta. *Jurnal INERSIA*, 10 (2). 106-121.

UCAPAN TERIMA KASIH

Dalam penelitian ini penulis mengucapkan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada rekan-rekan yang mendukung penelitian ini, baik itu rekan-rekan dilapangan, para responden, ketua RT setempat, dan masyarakat setempat yang mendukung proses penelitian sehingga dapat diselesaikan dengan baik.

DAFTAR PUSTAKA

Atkinson, Rita L., dkk. (1983). *The Hidden Dimention*. New York: Doubleday.

Black, J.A. (1981). *Urban Transport Planning: Theory and Practice*. London: Cromm Helm.

Gerungan. (2000). *Psikologi Sosial*. Bandung: Refika Aditama.

Gifford, R. (1987). *Enviromental Psychology: Principle and Practice*. Boston: Allyn and Bacon Inc.