

# Persepsi Pejalan Kaki Terhadap Kondisi Fisik Trotoar Jalan Dipatiukur

## *The Perception of Pedestrian Toward Physical Condition of Sidewalk on Dipatiukur Street*

Tri Widiyanti Natalia<sup>1</sup>, Tatik Rohmawati<sup>2</sup>,

<sup>1</sup>Program Studi Teknik Arsitektur, Fakultas Teknik dan Ilmu Komputer, Universitas Komputer Indonesia

<sup>2</sup>Program Studi Ilmu Pemerintahan, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Komputer Indonesia

<sup>1,2</sup>Jalan Dipatiukur 112-114 Bandung

Email : [three\\_widi@yahoo.com](mailto:three_widi@yahoo.com)

**Abstrak** – Jalan Dipatiukur memiliki peran yang sangat penting dalam mengintegrasikan fungsi bangunan yang ada disekitarnya. Dengan panjang jalan yang tidak begitu panjang, akses antar fungsi bangunan yang berada di sepanjang Jalan Dipatiukur dapat ditempuh dengan berjalan kaki 5-15 menit. Namun pada kenyataannya, Jalan Dipatiukur tidak memiliki kualitas trotoar yang memadai bagi pejalan kaki. Trotoar disepanjang Jalan Dipatiukur hampir semua terputus dengan berbagai gangguan bagi pejalan kaki. Oleh karena itu, tujuan dari penelitian ini adalah melihat bagaimana persepsi pejalan kaki terhadap kualitas kondisi fisik trotoar Jalan Dipatiukur. Data dikumpulkan melalui kuesioner dengan menggunakan *Semantic Differential Method* dan dianalisis dengan metode analisis deskriptif menggunakan rentang kriteria penilaian. Hasil penelitian menunjukkan bahwa kualitas kondisi fisik trotoar Jalan Dipatiukur memiliki kriteria kurang baik bagi pejalan kaki.

**Kata kunci** : trotoar, pejalan kaki, persepsi, jalan Dipatiukur, kualitas trotoar

**Abstract** - *Dipatiukur Street has an important role to integrate the surrounding buildings' function. The street is not too long, so pedestrians only need 5-15 minutes to access the surrounding buildings. But in the reality, Dipatiukur Street does not have good facilities on its sidewalk. The sidewalk also does not work properly and creates some obstacles to the pedestrians. So, the objective of this research is to know how the pedestrians' perception toward sidewalk's physical condition at Dipatiukur Street. Data are collected by questionnaire using Semantic Differential Method and analyzed by descriptive analysis using evaluation criteria. The results of the research show that the quality of the sidewalk's physical condition at Dipatiukur Street is not good enough for the pedestrians.*

**Key Words**: *sidewalk, pedestrians, perception, Dipatiukur Street, sidewalk's quality*

### I. PENDAHULUAN

Kualitas hidup penduduk sebuah kota salah satunya dipengaruhi oleh kualitas lingkungan jalur pejalan kaki. Dimana jika lingkungan dan kualitas jalur pejalan kaki baik, aman dan nyaman, maka penduduk kota akan merasa memiliki dan berpengaruh signifikan terhadap keseluruhan kepuasan serta kualitas hidup penduduk perkotaan [1]. Jalan Dipatiukur memiliki pengaruh yang cukup besar terhadap perkembangan Kota Bandung. Selain karena letaknya yang strategis dekat dengan pusat kota, Jalan Dipatiukur ini sudah masuk dalam perencanaan jalan pada zaman Kolonial sejak tahun 1933-1988 [2]. Awalnya Jalan Dipatiukur sebagai kawasan tempat tinggal kaum Kolonial dan perkantoran, karena letaknya berdekatan dengan pusat pemerintahan kala itu, Gedung Sate.

Namun seiring waktu, Jalan Dipatiukur mengalami perkembangan yang cukup signifikan pada aspek fungsi bangunan. Banyak bangunan rumah tinggal yang kini mengalami perubahan menjadi area pertokoan dan jasa. Hal ini tidak terlepas dari perkembangan bangunan pendidikan yang berdiri di sepanjang jalan Dipatiukur, seperti UNPAD, UNIKOM

dan ITHB. Semakin banyak dan beragamnya fungsi bangunan yang berdiri di sepanjang Jalan Dipatiukur membuat populasi penduduk di jalan ini semakin meningkat. Tidak sedikit pendatang yang bermukim di area sekitar Jalan ini untuk tugas belajar sebagai mahasiswa maupun untuk bekerja atau membuka usaha.

Namun pada kenyataannya, dengan jumlah populasi yang sangat banyak di sekitar Jalan Dipatiukur, tidak sebanding dengan volume pejalan kaki yang berjalan di trotoar Jalan Dipatiukur. Padahal dengan panjang jalan yang tidak terlalu panjang dan waktu tempuh yang relatif sebentar untuk menghubungkan antar fungsi bangunan, seharusnya volume pejalan kaki di sepanjang trotoar Jalan Dipatiukur cukup tinggi. Hal ini didukung oleh hasil penelitian [3] yang mengungkapkan bahwa jika dibandingkan dengan jumlah kendaraan yang lewat, perbandingan jumlah pejalan kaki di sepanjang Jalan Dipatiukur sangat rendah. Tentunya ini dikarenakan kurangnya kualitas kondisi fisik trotoar dalam memberikan nilai kenyamanan, keamanan, serta kemudahan bagi pejalan kaki. Hal ini mengindikasikan adanya perbedaan antara

persepsi pejalan dengan harapan mereka terhadap kualitas kondisi fisik trotoar Jalan Dipatiukur.

Oleh karena itu, tujuan dari penelitian ini adalah melihat bagaimana persepsi pejalan kaki terhadap kualitas kondisi fisik trotoar Jalan Dipatiukur. Hasil penelitian ini dapat dijadikan sebagai masukan bagi pemerintah dalam memperbaiki kondisi trotoar Jalan Dipatiukur guna meningkatkan volume pejalan kaki di jalan Dipatiukur dalam mengurangi tingkat kemacetan dan polusi kendaraan. Batas area penelitian yaitu trotoar pada sisi utara Jalan Dipatiukur, yang dimulai dari Perempatan Simpang Dago sampai Pertigaan Jalan Singa Perbangsa.



Gambar 1. Peta Area Penelitian

## II. TINJAUAN PUSTAKA

### A. Pejalan Kaki

Berjalan kaki menjadi salah satu elemen penting dalam kebijakan ruang kota dan sosial budaya di Kota Bandung. Hal ini tentunya karena berkaitan dengan konsumsi energi dan jumlah polusi udara di sebuah kota. Banyak hasil penelitian yang mengungkapkan bahwa sebuah kota dapat mencapai polusi udara dan konsumsi energi yang rendah, jika infrastruktur kota mampu mendorong masyarakatnya untuk melakukan

aktivitas berjalan kaki sebagai pilihan transportasi yang berkelanjutan dan sebagai aktivitas fisik yang menyehatkan [4]-[5]-[6].

Berjalan kaki menjadi salah satu alternatif untuk penggunaan transportasi kendaraan yang menghasilkan polusi dan emisi yang berbahaya. Pejalan kaki adalah orang yang melakukan aktivitas perjalanan dari satu tempat untuk berpindah ke tempat lain dengan didukung oleh trotoar yang ramah dan aman [7].

### B. Trotoar

Trotoar merupakan bentuk elemen Path sebagai salah satu pembentuk kota [8]. Trotoar adalah Jalur Pejalan Kaki yang terletak pada Daerah Milik Jalan yang diberi lapisan permukaan dengan elevasi yang lebih tinggi dari permukaan perkerasan jalan, dan pada umumnya sejajar dengan jalur lalu lintas kendaraan (Keputusan Direktur Jenderal Bina Marga Nomor : 76/Kpts/Db/1999 tentang Pengesahan Lima Belas Pedoman Teknik Direktorat Jenderal Bina Marga). Selain perannya sebagai utilitas publik untuk memfasilitasi pergerakan fisik pejalan kaki, trotoar juga merupakan ruang pertemuan dimana aktivitas sosial terjadi, oleh karena itu elemen fisik trotoar harus berkualitas dan memadai untuk pejalan kaki [9].

### C. Kondisi Fisik Trotoar

Terdapat hubungan antara aktivitas pejalan kaki dengan lingkungan binaan [10]-[11]. Jalan-jalan, sebagai tempat dan aktivitas sosial, harus dilengkapi dengan struktur dan kualitas ruang yang memadai untuk berjalan dengan nyaman dan menyenangkan [12]. Hal ini karena pejalan kaki dianggap sebagai pengguna jalan yang rentan dan beresiko tinggi terhadap kecelakaan [13]-[14] Hampir seperempat dari semua kematian di jalan-jalan di dunia (22%) termasuk di antaranya adalah pejalan kaki [15] meskipun jarak yang ditempuh pejalan kaki relatif pendek dibandingkan dengan pengguna jalan lainnya.

Oleh karena itu sangat penting menciptakan lingkungan trotoar yang aman, nyaman dan ramah terhadap aktivitas pejalan kaki. Kepuasan akan kenyamanan pejalan kaki berkaitan erat dengan elemen trotoar skala mikro, seperti kemacetan, lebar trotoar, kualitas udara, vegetasi, kondisi perkerasan trotoar dan jalur penyeberangan jalan [16]. Dibandingkan dengan elemen alam, fitur jalan, dan fungsi bangunan, elemen fisik pembentuk trotoar, (jalur penyeberangan jalan, lebar trotoar) memiliki korelasi yang sangat kuat dengan aktivitas pejalan kaki [17]

Kondisi fisik trotoar yang erat kaitannya dengan aktivitas pejalan kaki diantaranya kondisi perkerasan trotoar, lebar trotoar, jalur penyeberangan jalan [16], keberadaan elevasi/ undakan trotoar sebagai pemisah dengan jalan kendaraan [18], jarak tempuh yang pendek, kemiringan permukaan (*ramp*) trotoar, sifat material trotoar (sifat tekstur, corak, bentuk dan warna material trotoar) [19]. Kondisi fisik trotoar yang nyaman dan berkualitas efektif meningkatkan minat berjalan kaki, guna menciptakan lingkungan perkotaan

yang semarak, nyaman dan berkualitas, yang hingga pada akhirnya dapat meningkatkan kualitas hidup.

### III. METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan jenis metode kuantitatif [20] yang bersifat deskriptif [21] dalam menganalisis persepsi pejalan kaki terhadap kondisi fisik trotoar Jalan Dipati Ukur pada sisi utara dari Perempatan Simpang Dago sampai Pertigaan Jalan Singa Perbangsa. Pengumpulan data dilakukan melalui survei dengan observasi dan kuesioner. Responden terdiri dari 100 responden yang merupakan pejalan kaki yang berjalan di sepanjang Jalan Dipatiukur Bandung yang dipilih dengan menggunakan metode *Accidental Sampling* [21]. Pengambilan sampel dilakukan pada bulan September 2017.

Untuk mendapatkan nilai persepsi dan harapan pejalan kaki terhadap kondisi fisik trotoar Jalan Dipatiukur, maka kuesioner menggunakan skala *Semantic Differential Method* [22] dengan menggunakan skala 5 point (point 1 menunjukkan sangat buruk sampai point 5 yang menunjukkan sangat baik). Data hasil kuesioner kemudian dianalisis menggunakan analisis deskriptif [21] dengan menggunakan rentang kriteria penilaian [23]. Dimana Nilai persepsi dibandingkan terhadap nilai harapan, kemudian dibuat persentase, selanjutnya dinilai berdasarkan rentang kriteria penilaian. Sedangkan untuk mengetahui kondisi sosiodemografi responden dilakukan dengan menggunakan Analisis distribusi [24].

### IV. HASIL DAN PEMBAHASAN

Analisis distribusi dilakukan pada pengolahan data sosiodemografi responden. Hal ini untuk mendapatkan karakteristik dari responden sebagai data sosiodemografi dalam mendukung analisis hasil penelitian.

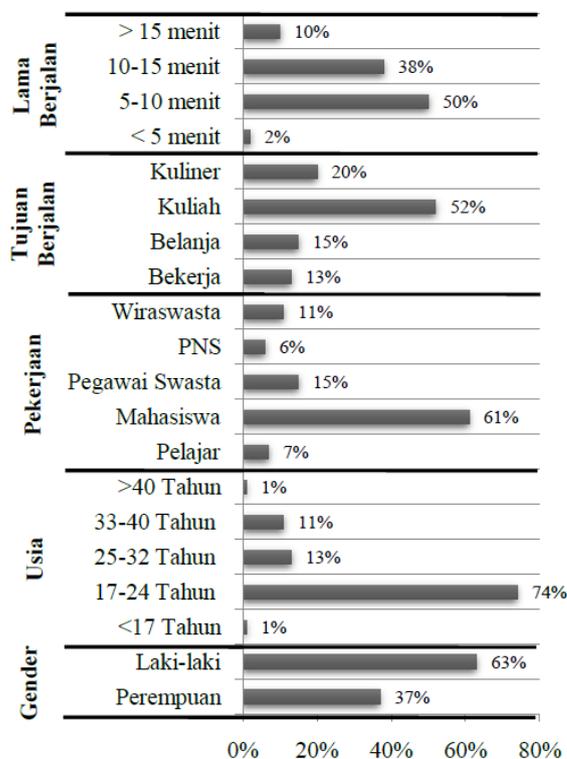
**Diagram 1** menunjukkan bahwa laki-laki merupakan pejalan kaki yang dominan dibanding perempuan, yaitu sebanyak 63%. Hal ini karena laki-laki memiliki fisik yang jauh lebih kuat dibandingkan dengan perempuan, sehingga mereka lebih senang berjalan kaki sebagai bagian dari kegiatan olah raga mereka.

Hampir 75% pejalan kaki di sepanjang trotoar Jalan Dipatiukur berusia 17-24 tahun (74%). Hal ini karena sebagian besar dari mereka adalah mahasiswa dengan usia sekitar 17-24 tahun yang merupakan kelompok usia dewasa muda. Usia ini merupakan kelompok usia dengan kategori Transisi Dewasa Awal atau remaja [25] yang memiliki semangat fisik yang sangat produktif dan aktif, sehingga mereka lebih senang untuk melakukan kegiatan aktivitas fisik seperti berjalan kaki.

Lebih dari setengah dari pejalan kaki adalah mahasiswa (61%). Hal ini karena disepanjang Jalan Dipatiukur berdiri beberapa Perguruan Tinggi Negeri dan Swasta. Sehingga tidak mengherankan jika lebih dari setengah dari pejalan kaki adalah mahasiswa.

Setengah dari pejalan kaki, berjalan kaki di sepanjang trotoar Jalan Dipatiukur dengan tujuan untuk kuliah (52%). Sebagaimana hasil penelitian pada karakteristik pekerjaan responden yang didominasi oleh mahasiswa. Sehingga tak lain tujuan mereka berjalan kaki di Jalan Dipatiukur adalah untuk kuliah.

Lama berjalan kaki responden di sepanjang Jalan Dipatiukur didominasi oleh waktu 5-10 menit (50%), selanjutnya 10-15 menit (38%). Sehingga rata-rata pejalan kaki berjalan kurang lebih 5-15 menit. Hal ini karena dengan panjang Jalan Dipatiukur yang tidak begitu panjang, namun berdiri berbagai fungsi bangunan. Sehingga akan memungkinkan pejalan kaki untuk berjalan kaki dalam mengunjungi satu fungsi tempat ke fungsi tempat lain dalam waktu yang cukup singkat, yaitu 5-15 menit.



**Diagram 1.** Karakteristik Sosiodemografi responden

Untuk mengetahui persepsi pejalan kaki terhadap kondisi fisik trotoar, maka dilakukan analisis deskripsi dengan membandingkan nilai persepsi terhadap nilai harapan responden, yang selanjutnya dibuat analisis rentang kriteria penilaian [23] yang disajikan pada **Tabel 1.**

**Tabel 1.** Kriteria Persentase

No	% Jumlah Skor	Kriteria
1	20.00 – 36.00	Tidak Baik
2	36.01 – 52.00	Kurang Baik
3	52.01 – 68.00	Cukup
4	68.01 – 84.00	Baik
5	84.01 – 100.00	Sangat Baik

Hasil analisis deskripsi disajikan pada **Tabel 2**, yang menunjukkan kriteria berdasarkan persentase jumlah skor dengan membandingkan skor Nilai Persepsi terhadap Nilai Harapan.

**Tabel 2.** Persepsi Pejalan Kaki Terhadap Kondisi Fisik Trotoar

Variabel	Nilai Persepsi	Nilai Harapan	% jumlah skor	Kriteria
Bentuk material trotoar	218	427	51	Kurang Baik
Lebar trotoar	138	427	32	Tidak Baik
Panjang trotoar	151	433	35	Tidak Baik
Warna material trotoar	278	428	65	Cukup
Kemiringan permukaan (ramp) trotoar	278	418	67	Cukup
Pola motif/ corak material permukaan trotoar	233	426	55	Cukup
Elevasi/ undakan trotoar	210	416	50	Kurang Baik
Sifat tekstur material trotoar kasar	276	420	66	Cukup
Sifat tekstur material trotoar licin	270	403	67	Cukup
Tekstur material permukaan trotoar sebagai pengarah jalan	148	437	34	Tidak Baik
Kondisi ketersediaan jalur penyeberangan	189	431	44	Kurang Baik
<b>Kondisi Fisik Trotoar</b>	<b>2389</b>	<b>4666</b>	<b>51</b>	<b>Kurang Baik</b>

**Tabel 2** menunjukkan bentuk material trotoar memiliki kriteria kurang baik dengan persentase jumlah skor 51%. Hal ini karena material trotoar di sepanjang trotoar Jalan Dipatiukur sangat tidak terawat, gambar dapat dilihat pada **Gambar 2**.



**Gambar 2.** Bentuk material trotoar yang tidak terawat.

Hanya ada sebagian ruas trotoar yang terawat, seperti pada bagian depan gedung UNIKOM baru. Jelas tampak bentuk material trotoar dengan material batu alam yang memang tertata dan terdesain dengan baik dapat dilihat pada **Gambar 3**.



**Gambar 3.** Bentuk material trotoar yang terawat.

**Tabel 2** menunjukkan lebar trotoar memiliki kriteria tidak baik dengan persentase jumlah skor 32%. Hal ini karena disebagian besar ruas jalan disepanjang Jalan Dipatiukur tidak memiliki trotoar, ruang yang seharusnya dijadikan sebagai trotoar, justru dijadikan sebagai tempat parkir, Pedagang Kaki Lima, bahkan sempadan bangunan, gambar dapat dilihat pada **Gambar 4**. Sehingga pejalan kaki tidak memiliki ruang yang leluasa untuk mereka berjalan.



**Gambar 4.** Trotoar dijadikan sebagai tempat parkir.

**Tabel 2** menunjukkan warna material trotoar memiliki kriteria cukup dengan persentase jumlah skor 65%. Hal ini karena disebagian besar warna material trotoar adalah semen, paving dan batu alam. Sehingga warna abu-abu sesuai dengan material perkerasan jalan, gambar dapat dilihat pada **Gambar 5**.



**Gambar 5.**Warna material trotoar.

**Tabel 2** menunjukkan kemiringan permukaan (*ramp*) trotoar memiliki kriteria cukup dengan persentase jumlah skor 67%. Dapat dilihat pada **Gambar 6**, bahwa kemiringan dari *ramp* tidak lebih dari  $7^{\circ}$ , sehingga pejalan kaki merasa cukup nyaman berjalan di trotoar.



**Gambar 6.** Kemiringan permukaan *ramp*

**Tabel 2** menunjukkan Pola motif/ corak material permukaan trotoar memiliki kriteria cukup dengan persentase jumlah skor 55%. Trotoar pada ruas depan Gedung UNIKOM merupakan salah satu pola motif/ corak material yang cukup baik, karena didesain dengan berbagai warna dan jenis material yang berbeda sehingga membuat sebuah bentuk/pola yang estetik. Gambar dapat dilihat pada **Gambar 7**.



**Gambar 7.** Pola motif/ corak material permukaan trotoar

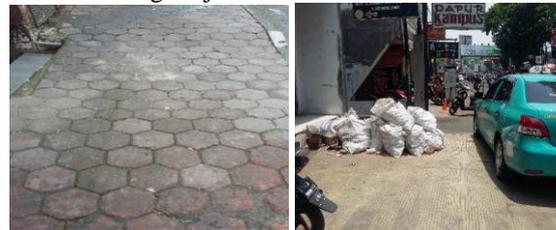
**Tabel 2** menunjukkan Elevasi/ undakan trotoar memiliki kriteria kurang baik dengan persentase jumlah skor 50%. Hal ini karena tinggi undakan trotoar terlalu tinggi, sehingga dapat membahayakan pejalan kaki. Selain terlalu tinggi, pada sebagian ruas

trotoar, dibuat dengan elevasi yang terlalu rendah, bahkan rata dengan jalan kendaraan. Hal ini tentunya sangat membahayakan pejalan kaki, karena tidak ada pembatas antara jalur kendaraan dengan jalur pejalan kaki, lihat **Gambar 8**.



**Gambar 8.** Elevasi trotoar sejajar dengan jalur kendaraan

**Tabel 2** menunjukkan Sifat tekstur material trotoar kasar memiliki kriteria cukup dengan persentase jumlah skor 66%. Dapat dilihat pada **Gambar 9**, bahwa sebagian besar material trotoar adalah paving dan semen kasar, sehingga sifat tekstur relatif cukup kasar untuk orang berjalan.



**Gambar 9.** Sifat kasar pada tekstur material trotoar.

**Tabel 2** menunjukkan Sifat tekstur material trotoar licin memiliki kriteria cukup dengan persentase jumlah skor 67%. Dapat dilihat pada **Gambar 10**, bahwa sebagian ruas trotoar Jalan Dipatiukur menggunakan material batu alam dan batu andesit, sehingga sifat tekstur relatif cukup licin untuk orang berjalan, terlebih saat turun hujan.



**Gambar 10.** Sifat licin pada tekstur material trotoar.

**Tabel 2** menunjukkan Tekstur material permukaan trotoar sebagai pengarah jalan memiliki kriteria tidak baik dengan persentase jumlah skor 34%. Hal ini karena disepanjang trotoar Jalan Dipatiukur sama sekali tidak ditemukan perbedaan tekstur material permukaan trotoar sebagai pengarah. Kondisi ini akan menyulitkan bagi pejalan kaki tuna netra yang mengandalkan indera peraba mereka sebagai penunjuk arah ketika berjalan.

**Tabel 2** menunjukkan Kondisi ketersediaan jalur penyeberangan memiliki kriteria kurang baik dengan persentase jumlah skor 44%. Hal ini karena disepanjang trotoar Jalan Dipatiukur sedikit disediakan jalur penyeberangan. Dapat dilihat pada **Gambar 11**, meskipun ada, kondisi kejelasan cat *zebra cross* sudah tidak terlihat. Hal ini akan sangat membahayakan keselamatan pejalan kaki ketika akan menyeberang.



**Gambar 11.** Kondisi jalur penyeberangan (*zebra cross*)

**Tabel 2** menunjukkan Panjang trotor memiliki kriteria tidak baik dengan persentase jumlah skor 35%. Hal ini karena panjang trotoar tidak tentu, terpotong oleh *ramp* atau *entrance* masuk ke dalam bangunan. Sehingga tidak tercipta *continuity* bagi pejalan kaki saat berjalan. Pada **Gambar 12** dapat dilihat banyak halangan yang memutus jalur pejalan kaki. Hal ini memberikan rasa tidak nyaman, dan aman, karena tidak sedikit akan terjadi *cross circulation* antara pejalan kaki dengan kendaraan yang keluar masuk bangunan.



**Gambar 11.** *Continuity* trotoar

Dilihat dari hasil penelitian secara keseluruhan mengenai kondisi fisik trotoar Jalan Dipatiukur, dapat dilihat bahwa persepsi pejalan kaki terhadap kondisi fisik trotoar Jalan Dipatiukur adalah kurang baik dengan persentase jumlah skor 51%. Hal ini karena kondisi fisik trotoar tidak mendukung dan ramah terhadap aktivitas pejalan kaki. Kondisi fisik trotoar yang rusak, bahkan disebagian ruas tidak terdapat trotoar.

Melihat kondisi trotoar yang ada, ruang yang seharusnya dijadikan trotoar justru dijadikan tempat Pedagang Kaki Lima, tempat parkir, dan dijadikan sempadan bangunan. Sehingga jumlah volume pejalan kaki di trotoar Jalan Dipatiukur sangat rendah. Hasil penelitian ini mendukung hasil penelitian [3] tentang jumlah pejalan kaki di Jalan Dipatiukur dan hasil penelitian [17] tentang hubungan korelasi yang sangat kuat antara kondisi fisik trotoar dengan aktivitas pejalan kaki.

## V. KESIMPULAN

Persepsi pejalan kaki terhadap kondisi fisik trotoar Jalan Dipatiukur dinilai kurang baik. Hal ini karena elemen fisik pembentuk trotoar masih dinilai tidak baik, seperti lebar trotoar, panjang trotoar, tekstur material permukaan trotoar sebagai pengarah jalan. Sedangkan elemen fisik yang dinilai kurang baik antara lain Bentuk warna material trotoar, Elevasi/ undakan trotoar, Kondisi ketersediaan jalur penyeberangan. Namun ada beberapa elemen fisik yang dinilai sudah cukup antara lain, Pola motif/ corak material permukaan trotoar, Sifat tekstur material, Kemiringan permukaan (*ramp*) trotoar, Warna material trotoar.

Hasil penelitian ini diharapkan bisa menjadi masukan bagi pemerintah untuk berupaya memperbaiki jalur pejalan kaki yang ramah terhadap pejalan kaki, khususnya bagi kaum difabel. Jika jalur pejalan kaki dibuat nyaman dan aman, tentunya akan meningkatkan volume pejalan kaki dan mengurangi volume kendaraan yang banyak menyebabkan kemacetan dan polusi udara.

## UCAPAN TERIMA KASIH

Ucapan terimakasih ditujukan kepada LPPM UNIKOM yang telah mendanai penelitian ini.

## DAFTAR PUSTAKA

- [1] Mehta, V, 2008. Walkable streets: pedestrian behavior, perceptions and attitudes. *Journal of Urbanism: International Research on Place making and Urban Sustainability*, Vol. 1, Issue 3, 2008, pp. 217–245.
- [2] Yovita. Wanda, *Transformasi Fisik Koridor Dipati Ukur, Bandung, Akibat Manifestasi Transformasi Fungsi Dan Teritori Bangunan*, 2010, Website : <https://www.scribd.com/document/46655889/Transformasi-Fisik-Koridor-Dipati-Ukur-Bandung-Akibat-Manifestasi-Transformasi-Fungsi-Dan-Teritori-Bangunan>, diakses tanggal 7 Oktober 2017
- [3] William. W. Themi, 2013, “*Pengaruh On Street Parking terhadap Tingkat Palayanan Jalan (Studi Kasus: Jalan Dipatiukur ruas Simpang Dago sampai pertigaan jalan Multatuli Kota Bandung)*”, Skripsi, FTIK, Universitas Komputer Indonesia.
- [4] Haines, A., McMichael, A.J., Smith, K.R., Roberts, I., Woodcock, J., Markandya, A., Armstrong, B.G., Campbell-Lendrum, D., Dangour, A.D., Davies, M., Bruce, N., Tonne, C., Barrett, M., Wilkinson, P., *Public health benefits of strategies to reduce greenhouse-gas emissions: overview and implications for policy makers*. The Lancet, vol 374, Issue 9707, 2010, pp. 2104–2114
- [5] Pucher, J., Buehler, R., *Walking and cycling for healthy cities*. Built Environ. Vol 36, Issue 4, 2010, pp.391–414.

- [6] Soltani, A., Hoseini, S.H., *An analysis of the connection between built environment, physical activity and health: comparing three urban neighbourhoods from Shiraz, Iran*. Int. J. Urban Sci. Vol.18, Issue.1, 2014, pp.19–30.
- [7] Leong, Frederick T. L., Cultural accommodation model of counseling. Vol. 48, Issue 4, 2011, pp 150–152
- [8] Lynch, Kevin, *The Image Of The City*, Cambridge : The MIT Press, 1960
- [9] Jacobs, A., *Great Streets*. The MIT Press, 1993
- [10] Ding, D., Gebel, K., *Built environment, physical activity, and obesity: what have we learned from reviewing the literature?*, Health Place, Vol. 18, Issue. 1, 2012, pp.100– 105.
- [11] Ewing, R., Cervero, R., *Travel and the built environment—a meta-analysis*. J. Am. Plann. Assoc. Vol.76, Issue. 3, 2010, pp.265–294.
- [12] Whyte, W.H., *City: Rediscovering the Center*. University of Pennsylvania Press, 1988, p. 102
- [13] Wang, Xuesong., Yang, Junguang., Lee, Chris., Ji, Zhuoran., You, Shikai, *Macro-level safety analysis of pedestrian crashes in Shanghai, China*, Accident Analysis and Prevention, Vol. 96, 2016. pp.12–21
- [14] Zhang, G., Yau, K.K.W., Zhang, X., *Analyzing fault and severity in pedestrian-motor vehicle accidents in China*. Accid. Anal. Prev. Vol.73, 2014, pp.141–150
- [15] T. Toroyan, *Global status report on road safety*, Inj Prev, Vol.15, Issue. 4, 2009, pp. 286
- [16] Kim, S., Park, S., Lee, J.S., *Meso-or micro-scale? Environmental factors influencing pedestrian satisfaction*. Transp. Res. Part D 30, 2014, pp. 10–20.
- [17] Boarnet, M.G., Forsyth, A., Day, K., Oakes, J.M., *The street level built environment and physical activity and walking: results of a predictive validity study for the Irvine Minnesota Inventory*. Environ. Behav. Vol.43, 2011, pp.735–775.
- [18] Toolbox Section 4, 2013, *Sidewalks and Walkways*. Website : [https://hidot.hawaii.gov/highways/files/2013/07/Pedest-Tbox-Toolbox\\_4-Sidewalks-and-Walkways.pdf](https://hidot.hawaii.gov/highways/files/2013/07/Pedest-Tbox-Toolbox_4-Sidewalks-and-Walkways.pdf), diakses tanggal 25 April 2017.
- [19] Prijadi, Rachmat; Sangkertadi dan Tarore, Raymond Ch. *Pengaruh Permukaan Jalur Pedestrian Terhadap Kepuasan & Kenyamanan Pejalan Kaki di Pusat Kota Manado*. Media Matrasain, Vol. 11, No.1, Mei 2014
- [20] Creswell, J.W. *Research Design: Qualitative, Quantitative, and Mixed Methods Approaches*. California: Sage Publications, Inc, 2008
- [21] Kumar. Ranjit, *Research Methodology, A step-By-Step Guide For Beginners*, London : Sage Publications, 2005.
- [22] Nazir, Moh., *Metode Penelitian*. Jakarta: Ghalia Indonesia, 2009
- [23] Narimawati, Umi, *Riset Manajemen Sumber Daya Manusia*. Jakarta: Agung Media, 2007
- [24] Sugiyono, *Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif dan R&D*. Bandung : Alfabeta, 2014
- [25] Grysole, Amelie, *Emotional and Social Development in Early Adulthood*, Haiti, 2009

## BIODATA PENULIS

A. Nama Lengkap : Tri Widiyanti Natalia

Email : [three\\_widi@yahoo.com](mailto:three_widi@yahoo.com)

No HP : 08562160480

Penelitian :

---

1 Tri Widiyanti Natalia, Hanson E. Kusuma  
Judul : Pola Pengaruh Atribut Mall Terhadap Respon Konsumen Dalam Mengunjungi Shopping Mall .  
Temu Ilmiah IPLBI (Ikatan Peneliti Lingkungan Binaan Indonesia) 2013 “Arsitektur dalam Budaya Maritim Perkotaan ”. November 2013 hal A-41 s.d A-46 ISSN 978-979-15469-9-7, Makalah dalam Prosiding/Seminar Ilmiah Nasional

---

2 Tri Widiyanti Natalia, Hanson E. Kusuma  
Judul : Hubungan antara Motivasi Berbelanja dan Preferensi Shopping Mall di Kota Bandung.  
Temu Ilmiah IPLBI (Ikatan Peneliti Lingkungan Binaan Indonesia) 2014 “Arsitektur Lahan Basah Tepian Sungai ”. November 2014 hal A-61 s.d A-66 ISSN 979-587-524-8, Makalah dalam Prosiding/Seminar Ilmiah Nasional

---

3 Tri Widiyanti Natalia,  
Judul : Aplikasi Geographic Information System (GIS) Dalam Menentukan Lokasi Shopping Mall.  
Makalah dalam Jurnal Desain Interior Sekolah Tinggi Desain Bali, Vol.4, No.1, Februari 2017, hal 36 s.d 45, ISSN 2355-9284

---

4 Tri Widiyanti Natalia, Heru Prabowo  
Judul : Persepsi Masyarakat terhadap Nilai Sakral dari Alun – Alun Bandung  
Seminar Nasional “Heritage (Tangible – Intangible)” Mei 2017, hal B 137-140 ISSN 979-587-524-8, Makalah dalam Prosiding/Seminar Ilmiah Nasional

B. Nama Lengkap : Tatik Rohmawati

Email : [tatik.rohmawati@email.unikom.ac.id](mailto:tatik.rohmawati@email.unikom.ac.id)

No HP : 0818613501

Penelitian :

---

1 Tatik Rohmawati & Dewi Kurniasih  
Judul : Pelaksanaan Fungsi Komunikasi Politik Partai Demokrat (Studi Pemilihan Walikota Bandung 2013) Melalui Majalah Ilmiah UNIKOM Vol.11 No.02

- 
- 2 Tatik Rohmawati, Ari Yunadi  
Judul : Kualitas Pelayanan Aparatur Dinas Peternakan Provinsi Jawa Barat Dalam Program Unggulan Website [www.disnakjabar.prov.go.id](http://www.disnakjabar.prov.go.id) Melalui Jurnal Agregasi Volume 2 Nomor 1 Tahun 2014
- 
- 3 Tatik Rohmawati. 2015.  
Judul : Otonomi Daerah Sebagai Paradiigma Baru Dalam Menghadapi Tantangan Gloalisasi (Suatu Kajian Kritis Analisis). Melalui Prosiding Seminar Nasional *Call For Paper* Refleksi Pencapaian Reformasi Birokrasi ISBN 978-602-73799-0-9
- 
- 4 Tatik Rohmawati. 2016.  
Judul : Perilaku Pemilih Golput Dalam Pemilihan Gubernur (Pilgub) Jawa Barat Tahun 2008 (Studi Kasus di Kecamatan Coblong Kota Bandung). Melalui JIPSI Volume V No.2 ISSN 2086-1109.
- 
- 5 Tatik Rohmawati, Fiqih Permana. 2016  
Judul : Pengawasan Disiplin Kerja Pegawai Negeri Sipil Di Dinas Pengelolaan Sumber Daya Air (PSDA) Provinsi Jawa Barat. Melalui Jurnal Agregasi Volume 4 Nomor 1 ISSN No. 2337-5299.
- 
- 6 Tatik Rohmawati, Rika. 2016  
Judul : Efektivitas Pelaporan Program Penilaian Kinerja Guru (Pkg) *Online* Melalui Website [www.Padamu.Siap.Web.Id](http://www.Padamu.Siap.Web.Id) Pada Dinas Pendidikan Kota Tangerang Propinsi Banten. Melalui Jurnal Edutetc (Jurnal Teknologi Pendidikan. Volume 15 No.3 Tahun 2016. ISSN No. 2502-0781).
- 
- 7 Tatik Rohmawati, Fitri Nenden. 2017  
Judul : Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Kinerja Aparatur Dinas Kependudukan Dan Pencatatan Sipil Kota Cimahi (Studi Kasus Tentang Pembuatan E-Ktp). Melalui Prosiding STIA LAN Bandung ISBN 978-602-71327-8-8 Makalah dalam Seminar Nasional
- 
- 8 Tatik Rohmawati, Sahid Maulana. 2017  
Judul : Kinerja Aparatur Dalam Pembangunan Desa Kebondanas Kecamatan Pusakajaya Kabupaten Subang. Melalui Prosiding Seminar Internasional "*Reconstructing Public Administration Reform To Built World-class Government*" ISBN 978-602-7594-32-6 Makalah dalam Seminar Internasional
-