

**TUGAS AKHIR  
(SKRIPSI)**

**KETERKAITAN KARAKTERISTIK JALUR PEDESTRIAN  
DENGAN PERSEPSI KENYAMANAN PENGGUNA  
(Studi Kasus : Koridor Jalan Dhoho Kota Kediri)**



**Di Susun Oleh :**

**ANDRI EKO PRASETIYO  
NIM. 06.24.008**

**PROGRAM STUDI PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA  
FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN  
INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL MALANG  
2014**

PERSetujuan Skripsi

KETERKAITAN KARAKTERISTIK JALUR PEDESTRIAN  
DENGAN PERSEPSI KENYAMANAN PENGGUNA  
(Studi Kasus : Koridor Jalan Dhoho Kota Kediri)

Ditertbitkan dan Dajatkan Sebagai Salah Satu Syarat Untuk Memperoleh  
Gelar Sarjana Prodi Perencanaan Wilayah dan Kota S-1  
Institut Teknologi Nasional Malang

Disusun Oleh :  
ANDRI EKO PRASETYO  
0624008

Menyetujui

Pembimbing I,



Pembimbing II,



Endang Widiyanti, S.ST.MT



1951 JAN 11 10 30 AM

RECEIVED  
FEDERAL BUREAU OF INVESTIGATION  
U. S. DEPARTMENT OF JUSTICE  
WASHINGTON, D. C.

TO: SAC, NEW YORK  
FROM: SAC, PHOENIX  
SUBJECT: [Illegible]

RE: [Illegible]

[Illegible]

[Illegible]

[Illegible]

[Illegible]

[Illegible]

U. S. DEPARTMENT OF JUSTICE  
FEDERAL BUREAU OF INVESTIGATION

**PERSETUJUAN SKRIPSI**

**KETERKAITAN KARAKTERISTIK JALUR PEDESTRIAN  
DENGAN PERSEPSI KENYAMANAN PENGGUNA  
(Studi Kasus : Koridor Jalan Dhoho Kota Kediri)**

**Disusun dan Diajukan Sebagai Salah Satu Syarat Untuk Memperoleh  
Gelara Sarjana Prodi Perencanaan Wilayah dan Kota S-1  
Institut Teknologi Nasional Malang**

**Disusun Oleh :  
ANDRI EKO PRASETIYO  
06.24.008**

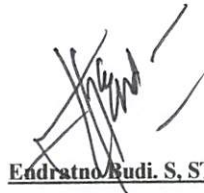
Menyetujui

Pembimbing I,



DR.Ir. Ibnu Sasongko, MT

Pembimbing II,



Endratno Budi. S, ST.MT

Mengetahui,  
Ketua Program Studi  
Perencanaan Wilayah dan Kota ITN Malang



IDA SOEWARNI, ST, MT  
NIP.Y. 1039600293

PERSETIAHAN

**PETERNAKAN KAWANAN PETERNAKAN KAWANAN PETERNAKAN**  
**BENYAK PERSEKUTUAN KAWANAN PETERNAKAN**  
(Guna Kasus : Kawanan (Jawa) (Kawanan))

Diambil dan Diambil sebagai salah satu bagian dari **Peraturan**  
**Peraturan Menteri Pertanian Republik Indonesia** No. 10/2018  
tentang **Peraturan Menteri Pertanian Republik Indonesia**

Mencari Oleh :  
**ANDRI WICAKA PERKANTO**  
08234008

Melalui

Perwakilan II

Perwakilan I

Perwakilan II

Perwakilan I

Perwakilan  
Kawanan (Jawa) (Kawanan)  
Perwakilan (Jawa) (Kawanan)

08234008  
ANDRI WICAKA PERKANTO

PENGESAHAN SKRIPSI

KETERKAITAN KARAKTERISTIK JALUR PEDESTRIAN  
DENGAN PERSEPSI KENYAMANAN PENGGUNA  
(Studi Kasus : Koridor Jalan Dhoho Kota Kediri)

Skripsi dipertahankan dihadapan Majelis Penguji Sidang Skripsi

Jenjang Strata Satu (S-1)

Pada hari : RABU

Tanggal : 19 - 02 - 2014

Diterima untuk memenuhi salah satu persyaratan  
Guna memperoleh gelar Sarjana Teknik

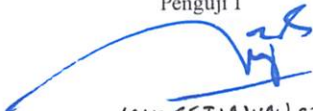
Disusun Oleh :

ANDRI EKO PRASETIYO

06.24.008

Disahkan oleh:

Penguji I



ARIF SETIAWAN, ST, MT

Penguji II



MARIA CHRISTINA, ST, MIUM

Penguji III



R. TITIK POERWATI, MT



## SURAT PERNYATAAN KEASLIAN TULISAN

Saya yang bertandatangan dibawah ini :

Nama : ANDRI EKO PRASETIYO  
Nim : 06.24.008  
Program Studi : Perencanaan Wilayah dan Kota ITN Malang  
Judul skripsi : Keterkaitan Karakteristik Jalur Pedestrian Dengan Persepsi  
Kenyamanan Pengguna  
(Studi Kasus Koridor Jalan Dhoho Kota Kediri)

Menyatakan dengan sebenar-benarnya bahwa Skripsi yang saya tulis ini benar-benar hasil karya saya sendiri, bukan merupakan pengambilalihan tulisan atau pikiran orang lain yang saya akui sebagai tulisan atau pikiran saya sendiri.

Apabila kemudian hari dapat dibuktikan bahwa tugas akhir ini adalah jiplakan, maka saya bersedia menerima sanksi atas perbuatan tersebut.

Malang, ... Febuari 2014

... membuat pernyataan,



06.24.008



**INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL MALANG**  
**FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN**  
**PROGRAM STUDI PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA**  
**(TEKNIK PLANOLOGI)**

Jl. Bendungan Sigura-gura No.2 Malang Telp/Fax : (0341) 567154

**LEMBAR PERBAIKAN**

Dalam Sidang Skripsi Tingkat Sarjana Jurusan Teknik Perencanaan Wilayah dan Kota :

Nama : ANDRI EKO PRASETIO  
NIM : 06.24.008  
Hari / Tanggal : Februari 2013  
Judul : **Keterkaitan Karakteristik Jalur Pedestrian  
Dengan Persepsi Kenyamanan Pengguna  
(Studi Kasus Koridor Jalan Dhoho Kota Kediri)**

Terdapat pertanyaan dan masukan yang meliputi :

- Hubungan antara /merunut tema, variabel , analisis → Hasil /output
- persepsi → chi -square → Hubungan antara variabel
- Argumen pembagian segmen
- Rekomendasi tiap segmen
- Tata tulis
- Hambatan samping , dimensi waktu

Penguji I

  
(ARIF SETIAWAN ST), MT



INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL JAKARTA  
FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN  
PROGRAM STUDI TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN  
TEKNIK PERENCANAAN



**LEMBAR PERBAHAYA**

Dalam rangka kegiatan Pengabdian Masyarakat Tim Dosen Jurusan Teknik Perencanaan Wilayah dan Kota :

Nama : ANDRIKO PRASETYO  
NIM : 00224008  
Hari/Tanggal : Februari 2017  
Jumlah :  
Keterangan :  
Departemen :  
(Kantor Kecamatan Kebayoran Baru)

Terdapat pernyataan dan tindakan yang meliputi :

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

Tanggal :

(.....)



INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL MALANG  
 FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN  
 PROGRAM STUDI PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA  
 (TEKNIK PLANOLOGI)

Jl. Bendungan Sigura-gura No.2 Malang Telp/Fax : (0341) 567154

**LEMBAR PERBAIKAN**

Dalam Sidang Skripsi Tingkat Sarjana Jurusan Teknik Perencanaan Wilayah dan Kota :

Nama : ANDRI EKO PRASETIYO  
 NIM : 06.24.008  
 Hari / Tanggal : Februari 2013  
 Judul : Keterkaitan Karakteristik Jalur Pedestrian  
 Dengan Persepsi Kenyamanan Pengguna  
 (Studi Kasus Koridor Jalan Dhoho Kota Kediri)

Terdapat pertanyaan dan masukan yang meliputi :

- Hasil analisis  $\rightarrow H_0 \rightarrow$  diterima  
 $H_0 \rightarrow$  ditolak } sama?
- Peta  $\rightarrow$  bolak-balik?
- Lokasi studi?  $\rightarrow$  dimana, kanan dan kiri?
- Hasil analisis Chi-square  $\rightarrow$  aplikasi ke kesimpulan?
- Komponen?  $\rightarrow$  segmen 3  $\rightarrow$  pendiditan?

Penguji II

(MARIA CHRISTINA S) .MILIEM

**INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL MALANG**  
**FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN**  
**PROGRAM STUDI TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN**  
**TEKNIK PERENCANAAN**

Jl. Telekomunikasi 1, Gedung C, Malang 64115

**LEMBAR PERBAIKAN**

Dalam sidang Skripsi Tahun 2013 dan Jurusan Teknik Perencanaan Wilayah dan Kota

Nama	: ANSARI EKOPRATIYO
NIM	: 08241008
Hari/Tanggal	: Hari ini 2013
Judul	: Ketersediaan Karakteristik Jalur Pedestrian Kawasan Persegi Karangasumanan Lapangan Stasiun Rusa Koridor Jalan Djojonegoro

Terdapat perbaikan dan tambahan yang meliputi :

- 1. ...
- 2. ...
- 3. ...
- 4. ...
- 5. ...
- 6. ...
- 7. ...
- 8. ...
- 9. ...
- 10. ...

Tanda Tangan



**INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL MALANG**  
**FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN**  
**PROGRAM STUDI PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA**  
**(TEKNIK PLANOLOGI)**

Jl. Bendungan Sigura-gura No.2 Malang Telp/Fax : (0341) 567154

**LEMBAR PERBAIKAN**

Dalam Sidang Skripsi Tingkat Sarjana Jurusan Teknik Perencanaan Wilayah dan Kota :

Nama : ANDRI EKO PRASETIYO

NIM : 06.24.008

Hari / Tanggal : Februari 2013

Judul : Keterkaitan Karakteristik Jalur Pedestrian  
Dengan Persepsi Kenyamanan Pengguna  
(Studi Kasus Koridor Jalan Dhoho Kota Kediri)

Terdapat pertanyaan dan masukan yang meliputi :

• keterkaitan judul dan isi

• Abstrak

• sasaran → ≠ menganalisa tapi mengidentifikasi / mengetahui

• Hal 48. Tabel 3.4 tidak sama dengan Interval 1-5

• Redaksional

Penguji III

(IR. TITIK PERWATI) MT

**INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL MALANG**

**TAKSI LAB TEKNIK SNI DAN PERALATAN**

**PRODI TEKNIK BENSIN, KEMAHIRAN DAN KOTAK**

**TEKNIK BENSIN**

**Malang, 25 Mei 2017**

**LEMBAR PERBAIKAN**

Dalam rangka Skripsi Teknik Sajian Jurusan Teknik Perencanaan Wilayah dan Kota

Nama : **DEBRI EKO KRASBITYO**

NIM : **00204008**

Jenis Tanggung : **Praktikum 2017**

Judul : **Perencanaan Kawasan Perkotaan Lain Persebaran  
Persebaran Persebaran Persebaran  
Persebaran Persebaran Persebaran  
Persebaran Persebaran Persebaran**

Terdapat kesalahan dan/atau ketidakjelasan sebagai berikut :

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

— Bereslah ini —

Malang, 25 Mei 2017

## KATA PENGANTAR

Puji syukur kehadirat Allah SWT atas berkah dan karunia-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan Tugas akhir yang berjudul Arahan Penataan Pejalan Kaki Sepanjang Koridor Jalan Dhoho Berdasarkan Persepsi Penggunaanya Di Kota Kediri. Mengingat Tugas Akhir merupakan salah satu mata kuliah yang mengukur tingkat kemampuan mahasiswa dalam mengaplikasikan ilmu yang telah diperoleh maka penulis dengan sungguh-sungguh berusaha menyajikan yang terbaik dan sesuai dengan bidang Perencanaan Wilayah dan Kota.

Perkembangan dan kemajuan teknologi menyebabkan perubahan penggunaan lahan utamanya terjadi di kota. Hal ini menyebabkan makin besarnya pergerakan manusia kepusat kota baik beraktifitas atau untuk memenuhi kebutuhan hidupnya. Perubahan yang terjadi di kota berdampak pula terhadap berkurangnya lahan untuk publik salah satunya adalah perubahan fungsi jalur *pedestrian*. Jalur *Pedestrian* adalah jalur pejalan kaki yang terkadang sering kali terabaikan penataannya karena terbentur dengan masalah sosial, ekonomi serta kesadaran masyarakat sebagai penggunaanya. Perancangan jalur *pedestrian* merupakan penyediaan sarana yang diperuntukan bagi pejalan kaki dengan menekankan pada aspek kenyamanan dan kemudahan pergerakan berdasarkan persepsi penggunaanya. Oleh karena itu dalam perancangan jalur *pedestrian* diperlukan suatu pertimbangan-pertimbangan dari beberapa aspek sehingga dapat tercipta perancangan jalur *pedestrian* yang manusiawi dalam artian nyaman dimanfaatkan oleh masyarakat secara luas.

Pada kesempatan ini penulis mengucapkan terima kasih kepada para pembimbing Bapak Dr. Ir. Ibnu Sasongko, MTP dan Bapak Endranto Budi S, ST atas segala waktu dan bimbingannya. Kedua orang tua dan saudara yang telah memberikan doa, dukungan dan semangat untuk penulisan Tugas Akhir ini sehingga penulis dapat menyelesaikan sesuai apa yang diharapkan. Teman-teman Planologi angkatan 2006 dan semua pihak yang telah membantu penulis dalam menyelesaikan Tuga Akhir ini, terima kasih atas semua kritik dan saran yang diberikan.

Penyusunan Tugas Akhir ini, penulis menyadari bahwa Tuga Akhir ini masih banyak mengalami kekurangan, oleh karena itu penulis mohon saran dan kritik yang bersifat membangun sehingga Tugas Akhir ini bisa diperbaiki dan menjadi sebuah penelitian ilmiah yang lebih sempurna. Akhir kata penulis mohon maaf yang sebesar-besarnya apabila ada hal-hal yang

**kurang berkenan di hati pembaca. Semoga Tugas Akhir/ini dapat bermanfaat bagi pembaca dan sebagai tambahan pengetahuan yang bermanfaat.**

Penyusunan dan penyempurnaan tugas akhir ini telah banyak dibantu oleh berbagai pihak. Untuk itu penulis mengucapkan terima kasih kepada orang tua yang telah memberikan dukungan, bimbingan, dan motivasi yang tiada henti-hentinya. Penulis juga mengucapkan terima kasih kepada dosen pembimbing yang telah memberikan bimbingan, arahan, dan motivasi yang sangat berharga. Penulis juga mengucapkan terima kasih kepada teman-teman yang telah memberikan dukungan dan semangat dalam menyelesaikan tugas akhir ini.

Penulis menyadari bahwa masih banyak kekurangan dan kesalahan dalam penyusunan tugas akhir ini. Oleh karena itu, penulis berharap agar pembaca dapat memberikan kritik dan saran yang membangun. Penulis juga mengucapkan terima kasih kepada semua pihak yang telah memberikan dukungan dan bimbingan dalam menyelesaikan tugas akhir ini. Penulis berharap agar tugas akhir ini dapat bermanfaat bagi pembaca dan sebagai tambahan pengetahuan yang bermanfaat.

Penulis mengucapkan terima kasih kepada orang tua yang telah memberikan dukungan, bimbingan, dan motivasi yang tiada henti-hentinya. Penulis juga mengucapkan terima kasih kepada dosen pembimbing yang telah memberikan bimbingan, arahan, dan motivasi yang sangat berharga. Penulis juga mengucapkan terima kasih kepada teman-teman yang telah memberikan dukungan dan semangat dalam menyelesaikan tugas akhir ini.

Penulis menyadari bahwa masih banyak kekurangan dan kesalahan dalam penyusunan tugas akhir ini. Oleh karena itu, penulis berharap agar pembaca dapat memberikan kritik dan saran yang membangun. Penulis juga mengucapkan terima kasih kepada semua pihak yang telah memberikan dukungan dan bimbingan dalam menyelesaikan tugas akhir ini.

# KETERKAITAN KARAKTERISTIK JALUR PEDESTRIAN DENGAN PERSEPSI KENYAMANAN PENGGUNA (STUDI KASUS KORIDOR JALAN DHOHO KOTA KEDIRI)

## ABSTRAK

Koridor merupakan suatu lorong yang menghubungkan antara kawasan satu dengan kawasan lain terdiri dari trotoar yang berada pada sisi kanan dan kiri dari koridor. Trotoar merupakan tempat berjalannya pejalan kaki untuk mencapai suatu tempat yang harus selalu ditunjang dengan elemen-elemen jalan yang dapat menimbulkan rasa kenyamanan bagi pejalan kaki untuk melakukan aktifitas sehari-hari. Kota Kediri merupakan suatu kota dengan pertumbuhan yang sangat pesat di daerah Jawa Timur, seiring dengan pertumbuhan penduduk dan meningkatnya kebutuhan masyarakat, maka saat ini ada beberapa bagian Kota Kediri yang memerlukan penataan, salah satunya adalah koridor Jalan Dhoho. Di koridor jalan ini terdapat berbagai jenis kegiatan, seperti perkantoran, pendidikan, permukiman, peribadatan, perdagangan dan jasa. Secara umum permasalahan koridor pada daerah berkembang yaitu kurang mewadahnya fasilitas bagi pejalan kaki, penyalahgunaan fungsi jalur pejalan kaki serta perencanaan perancangan dan kurangnya pemeliharaan elemen-elemen pejalan kaki. Dari permasalahan pada koridor tersebut diharapkan tercapainya rumusan arahan penataan pejalan kaki di sepanjang koridor jalan Dhoho agar kedepannya bisa lebih baik.

Sasaran dari penelitian ini adalah pejalan kaki yang sering sekali melintasi koridor ini untuk beraktifitas dimulai dari pagi hari sampai malam hari. Segmen dalam koridor ini dibagi menjadi 4 segmen dilihat dari karakteristik masing-masing segmen. Analisa yang digunakan dalam penelitian tugas akhir ini adalah analisa kondisi fisik dari kondisi pedestrian dimana hasil ini didapatkan dari hasil pengamatan secara studi kepustakaan, subjektif, dan obyektif dengan menyebarkan 65 kuisioner di empat segmen koridor. Analisa Chi Square merupakan analisa dengan memanfaatkan suatu program SPSS yang menggunakan beberapa variabel inputan yaitu jenis kelamin, umur, pendidikan, pekerjaan yang dikaitkan dengan 15 elemen-elemen pencipta kenyamanan yang akan dibahas pada bab selanjutnya.

Dari analisa yang telah dilakukan di empat segmen berbeda dihasilkan desain-desain yang berbeda pula sesuai dengan variabel-variabel yang ditetapkan sehingga hasil analisa dapat digunakan sebagai parameter perancangan desain koridor jalan Dhoho yang dapat diterapkan di masyarakat ataupun pemerintahan sebagai perbaikan kedepan agar pejalan kaki serta fasilitas yang berada didalam koridor dapat menunjang aktifitas sehari-hari.

### Keywords:

Keterkaitan, *Pedestrian* Jalan Dhoho, Persepsi Pejalan kaki



**KETERKAITAN KARAKTERISTIK JALUR PEDESTRIAN DENGAN PERSEPSI  
KENYAMANAN PENGGUNA  
(STUDI KASUS KORIDOR JALAN DHOHO KOTA KEDIRI)**

**RELATIONSHIP BETWEEN PEDESTRIAN WAY CHARACTERISTICS WITH USER  
PERCEPTION OF COMFORT  
(CASE STUDY CORRIDOR ON STREET DHOHO AT CITY OF KEDIRI)  
ABSTRACT**

The corridor is a hallway that connects the region with other regions that are composed of a sidewalk on the right and left sides of the corridor . The sidewalk is where the pedestrian passage to reach a place that should always be supported by elements of the road which can cause a sense of comfort for pedestrians to perform daily activities . Kediri is a city with a very rapid growth in the area of East Java , along with population growth and the increasing needs of the community , so this time there are some parts that require structuring Kediri , one of which is Dhoho Road corridor . In this way korodor there are different types of activities , such as office , educational , residential , worship , trade and services . In general the problems corridor at less embodies a growing area that is pedestrian , the pedestrian pathway disfunction and lack of planning, designing and maintenance of pedestrian elements . Of the problems in the corridor is expected to achieve the formulation of structuring pedestrian direction along the road corridor Dhoho that the future could be better .

The objective of this study is that pedestrians often cross the corridor to the activity starts from morning till evening. Segments in this corridor is divided into four segments seen from the characteristics of each segment. The analysis used in this research is the analysis of the physical condition of the pedestrian conditions in which these results were obtained from observations of the study of literature, subjective and objective by distributing the questionnaire in four segments sixty five corridor. Chi-Square Analysis is an analysis by utilizing an SPSS using multiple input variables, namely gender, age, education, work associated with the fifteen elements of comfort creators will be discussed in the next chapter.

From the analysis that has been carried out in four different segments generated designs are different according to the variables defined so that the analysis results can be used as a design parameter Dhoho road corridor design that can be applicable in the public or the government as the next in order to repair and pedestrian facilities located within the corridor to support daily activities.

**Keywords : relationship,pedestrian way, street at Dhoho, perception of pedestrians**

RESEARCH PLAN RESEARCH TITLE: JALAN PEDESTRIAN DESIGN PERSEKUTIP  
KEDIRI  
ESTER KASAP & KOSMORAH S.P.T. DHORO KOTA KEDIRI

RELATIONSHIP BETWEEN PEDESTRIAN WAY CHARACTERISTICS WITH USER  
PERCEPTION OF COMFORT  
CASE STUDY CORRIDOR ON STREET DHORO / CITY OF KEDIRI  
ABSTRACT

The corridor is a hallway that connects the region with other regions that are composed of a sidewalk on the right and left sides of the corridor. The sidewalk is where the pedestrian passage to reach a place that should always be equipped by elements of the road which can cause a sense of comfort for pedestrians in performing activities. Kediri is a city with a very rapid growth in the area of land area along with population growth and the increasing needs of the community, so this time there are some parts that require strengthening Kediri, one of which is Dhoro Road corridor. In this way corridor there are different types of activities, such as office, educational, residential, worship, trade and services. In general, the problems corridor at least include a paving area that is pedestrian, the pedestrian pathway distinction and lack of planning, designing and maintenance of pedestrian elements. Of the problems in the corridor is expected to reduce the formation of alternative pedestrian direction along the road corridor Kediri that the future could be better.

The objective of this study is that pedestrians often cross the corridor to the activity starts from morning till evening. Segments in this corridor is divided into four segments soon from the characteristics of each segment. The analysis used in this research is the analysis of the physical condition of the pedestrian conditions in which these results were obtained from observations of the study of literature subjective and objective by distributing the questionnaire in four segments six five corridor. Chi-Square Analysis is an analysis utilizing an SPSS using multiple independent variables, namely gender, age, education, work associated with the literature elements of comfort elements will be discussed in the next chapter.

From the analysis that has been carried out in four different segments concerned designs are different according to the variables defined so that the analysis results can be used as a design parameter. Dhoro road corridor design that can be applicable in the public or the government as the next in order to repair and pedestrian facilities located within the corridor to support daily activities.

**Key words:** relationship pedestrian way, street in Dhoro, perception of pedestrians

## DAFTAR ISI

<b>KATA PENGANTAR</b> .....	<b>i</b>
<b>ABSTRAKSI</b> .....	<b>ii</b>
<b>ABSTRACT</b> .....	<b>iii</b>
<b>DAFTAR ISI</b> .....	<b>iv</b>
<b>DAFTAR TABEL</b> .....	<b>vi</b>
<b>DAFTAR GRAFIK</b> .....	<b>xiv</b>
<b>DAFTAR DIAGRAM</b> .....	<b>xv</b>
<b>DAFTAR GAMBAR</b> .....	<b>xvii</b>
<b>DAFTAR FOTO</b> .....	<b>xviii</b>
<b>DAFTAR PETA</b> .....	<b>xix</b>
<b>DAFTAR PUSTAKA</b> .....	<b>xx</b>
<b>BAB I PENDAHULUAN</b> .....	<b>1</b>
1.1.Latar Belakang.....	1
1.2.Perumusan Masalah.....	4
1.3.Tujuan dan Sasaran.....	4
1.3.1. Tujuan.....	4
1.3.2. Sasaran.....	4
1.4.Lingkup Penelitian.....	4
1.4.1. Lingkup Materi.....	5
1.4.2. Lingkup Lokasi.....	7
1.5.Kegunaan Penelitian.....	14
1.5.1. Kegunaan Praktis.....	14
1.5.2. Kegunaan Akademis.....	14
1.6.Sistematika Pembahasan.....	15
<b>BAB II KAJIAN PUSTAKA</b> .....	<b>17</b>
2.1.Tinjauan Pustaka.....	17
2.1.1. Definisi Koridor dan Kelengkapannya.....	17
2.1.2. Definisi Pedestrian.....	18
2.1.3. Ciri-ciri Pejalan Kaki.....	18
2.1.4. Karakteristik Pejalan Kaki.....	19
2.1.5. Tipe Pejalan Kaki.....	20
2.1.6. Prasarana Pejalan Kaki.....	20
2.1.7. Perencanaan Trotoar.....	22
2.1.8. Definisi Ruang Publik.....	24
2.1.9. Fungsi Ruang Publik.....	24
2.1.10. Pengertian Persepsi.....	26
2.1.11. Kenyamanan.....	
2.2.Landasan Penelitian.....	
2.2.1. Jalur Pedestrian.....	
2.2.2. Perabotan Jalur Pedestrian.....	

2.2.3. Perancangan Jalur Pedestrian .....	34
2.2.4. Persepsi Lingkungan .....	36
2.3. Variabel Amatan .....	37
<b>BAB III METODOLOGI PENELITIAN .....</b>	<b>40</b>
3.1. Metode Pengumpulan Data .....	40
3.1.1. Teknik Survey .....	40
3.1.2. Survey Sekunder .....	43
3.2. Metode Analisa .....	44
3.2.1. Analisa Kondisi Fisik .....	44
3.2.2. Analisa Persepsi Aspek Kenyamanan Pengguna .....	45
3.2.3. Analisis Chi-Square (Persepsi) .....	45
<b>BAB IV GAMBARAN UMUM .....</b>	<b>48</b>
4.1. Karakteristik Kegiatan Jalur Pedestrian Di Jalan Dhoho .....	48
4.2. Ruang Pedestrian .....	51
4.3. Hambatan Samping .....	53
4.4. Karakteristik Fasilitas Pendukung .....	55
4.4.1. Fasilitas Pendukung Segmen 1 .....	55
4.4.2. Fasilitas Pendukung Segmen 2 .....	58
4.4.3. Fasilitas Pendukung Segmen 3 .....	61
4.4.4. Fasilitas Pendukung Segmen 4 .....	63
4.5. Persepsi Pejalan Kaki Terhadap Jalur Pedestrian .....	67
4.5.1. Rekapitan Kuisioner Segmen 1 .....	67
4.5.2. Rekapitan Kuisioner Segmen 2 .....	68
4.5.3. Rekapitan Kuisioner Segmen 3 .....	69
4.5.4. Rekapitan Kuisioner Segmen 4 .....	70
<b>BAB V ANALISA .....</b>	<b>72</b>
5.1. Analisa Jalur Pedestrian .....	72
5.1.1. Lebar Efektif Jalur Pedestrian .....	72
5.1.2. Analisa Kondisi Pedestrian .....	77
5.2. Analisa Persepsi Pengguna Aspek Kenyamanan Pengguna .....	82
5.3. Analisa Persepsi Pengguna .....	105
5.3.1. Segmen 1 .....	115
5.3.1.1. Jenis kelamin .....	115
5.3.1.2. Umur .....	124
5.3.1.3. Pendidikan .....	133
5.3.1.4. Pekerjaan .....	142
5.3.1.5. Kesimpulan .....	151
5.3.2. Segmen 2 .....	152
5.3.2.1. Jenis kelamin .....	152
5.3.2.2. Umur .....	161
5.3.2.3. Pendidikan .....	169
5.3.2.4. Pekerjaan .....	178
5.3.2.5. Kesimpulan .....	188
5.3.3. Segmen 3 .....	188

5.3.3.1. Jenis kelamin .....	188
5.3.3.2. Umur .....	197
5.3.3.3. Pendidikan .....	206
5.3.3.4. Pekerjaan .....	215
5.3.3.5. Kesimpulan .....	224
5.3.4. Segmen 4 .....	224
5.3.4.1. Jenis kelamin .....	224
5.3.4.2. Umur .....	233
5.3.4.3. Pendidikan .....	242
5.3.4.4. Pekerjaan .....	251
5.3.4.5. Kesimpulan .....	261
5.3.5. Total Segmen .....	261
5.3.5.1. Jenis kelamin .....	261
5.3.5.2. Umur .....	270
5.3.5.3. Pendidikan .....	279
5.3.5.4. Pekerjaan .....	288
5.3.5.5. Kesimpulan .....	297

**BAB VI KESIMPULAN DAN REKOMENDASI..... 299**

**6.1. Kesimpulan ..... 299**

**6.2. Rekomendasi ..... 307**

## DAFTAR TABEL

Tabel 2.1 Karakteristik jalur pedestrian .....	21
Tabel 2.2 Lebar trotoar minimal .....	21
Tabel 2.3 Lebar trotoar berdasarkan jumlah pejalan kaki .....	22
Tabel 2.4 Tingkat pelayanan Trotoar .....	23
Tabel 2.5 Jenis dan fungsi tanaman .....	25
Tabel 2.6 Variabel amatan .....	38
Tabel 3.1 Jumlah pejalan kaki di Jalan Dhoho Kota Kediri .....	42
Tabel 3.2 Jumlah penentuan sampel pejalan kaki di Jalan Dhoho Kota Kediri.....	42
Tabel 3.3 Persepsi responden terhadap lanskap pedestrian jalan dhoho Kota Kediri.....	46
Tabel 3.4 Rumusan pertanyaan kuisioner untuk persepsi kenyamanan jalur pedestrian .....	47
Tabel 4.1 Kondisi pedestrian di jalan dhoho.....	49
Tabel 4.2 Hambatan samping pada jalur pedestrian .....	53
Tabel 4.3 Rekapitan hasil kuisioner segmen 1 .....	68
Tabel 4.4 Rekapitan hasil kuisioner segmen 2 .....	69
Tabel 4.5 Rekapitan hasil kuisioner segmen 3 .....	70
Tabel 4.6 Rekapitan hasil kuisioner segmen 4 .....	71
Tabel 5.1 Kondisi pada jalur pedestrian .....	81
Tabel 5.2 Karakteristik responden .....	82
Tabel 5.3 Distribusi frekuensi segmen 1 .....	83
Tabel 5.4 Distribusi frekuensi segmen 2.....	91
Tabel 5.5 Distribusi frekuensi segmen 3.....	99
Tabel 5.6 Distribusi frekuensi segmen 4.....	107
Tabel 5.7 Chi-square tests jenis kelamin terhadap kebersihan .....	116
Tabel 5.8 Chi-square tests jenis kelamin terhadap keamanan.....	116
Tabel 5.9 Chi-square tests jenis kelamin terhadap ukuran.....	117
Tabel 5.10 Chi-square tests jenis kelamin terhadap lingkungan .....	117
Tabel 5.11 Chi-square tests jenis kelamin terhadap kelengkapan .....	118
Tabel 5.12 Chi-square tests jenis kelamin terhadap kemudahan .....	119
Tabel 5.13 Chi-square tests jenis kelamin terhadap informasi .....	119
Tabel 5.14 Chi-square tests jenis kelamin terhadap kenyamanan paving.....	120
Tabel 5.15 Chi-square tests jenis kelamin terhadap polusi.....	120
Tabel 5.16 Chi-square tests jenis kelamin terhadap pengganggu kenyamanan .....	121
Tabel 5.17 Chi-square tests jenis kelamin terhadap disain paving .....	121
Tabel 5.18 Chi-square tests jenis kelamin terhadap disain elemen jalan.....	122
Tabel 5.19 Chi-square tests jenis kelamin terhadap tata letak .....	123
Tabel 5.20 Chi-square tests jenis kelamin terhadap tanaman .....	123
Tabel 5.21 Chi-square tests jenis kelamin terhadap gangguan yang merusak pemandangan .....	124
Tabel 5.22 Chi-square tests umur terhadap kebersihan .....	125
Tabel 5.23 Chi-square tests umur terhadap keamanan .....	125
Tabel 5.24 Chi-square tests umur terhadap ukuran.....	126
Tabel 5.25 Chi-square tests umur terhadap lingkungan .....	126
Tabel 5.26 Chi-square tests umur terhadap kelengkapan .....	127
Tabel 5.27 Chi-square tests umur terhadap kemudahan .....	128
Tabel 5.28 Chi-square tests umur terhadap informasi .....	128

Tabel 5.29 Chi-square tests umur terhadap kenyamanan paving.....	129
Tabel 5.30 Chi-square tests umur terhadap polusi.....	129
Tabel 5.31 Chi-square tests umur terhadap pengganggu kenyamanan.....	130
Tabel 5.32 Chi-square tests umur terhadap disain paving.....	130
Tabel 5.33 Chi-square tests umur terhadap disain elemen jalan.....	131
Tabel 5.34 Chi-square tests umur terhadap tata letak.....	132
Tabel 5.35 Chi-square tests umur terhadap tanaman.....	132
Tabel 5.36 Chi-square tests umur terhadap gangguan yang merusak pemandangan.....	133
Tabel 5.37 Chi-square tests pendidikan terhadap kebersihan.....	134
Tabel 5.38 Chi-square tests pendidikan terhadap keamanan.....	134
Tabel 5.39 Chi-square tests pendidikan terhadap ukuran.....	135
Tabel 5.40 Chi-square tests pendidikan terhadap lingkungan.....	135
Tabel 5.41 Chi-square tests pendidikan terhadap kelengkapan.....	136
Tabel 5.42 Chi-square tests pendidikan terhadap kemudahan.....	137
Tabel 5.43 Chi-square tests pendidikan terhadap informasi.....	137
Tabel 5.44 Chi-square tests pendidikan terhadap kenyamanan paving.....	138
Tabel 5.45 Chi-square tests pendidikan terhadap polusi.....	138
Tabel 5.46 Chi-square tests pendidikan terhadap pengganggu kenyamanan.....	139
Tabel 5.47 Chi-square tests pendidikan terhadap disain paving.....	139
Tabel 5.48 Chi-square tests pendidikan terhadap disain elemen jalan.....	140
Tabel 5.49 Chi-square tests pendidikan terhadap tata letak.....	140
Tabel 5.50 Chi-square tests pendidikan terhadap tanaman.....	141
Tabel 5.51 Chi-square tests pendidikan terhadap gangguan yang merusak pemandangan.....	142
Tabel 5.52 Chi-square tests pekerjaan terhadap kebersihan.....	143
Tabel 5.53 Chi-square tests pekerjaan terhadap keamanan.....	143
Tabel 5.54 Chi-square tests pekerjaan terhadap ukuran.....	144
Tabel 5.55 Chi-square tests pekerjaan terhadap lingkungan.....	144
Tabel 5.56 Chi-square tests pekerjaan terhadap kelengkapan.....	145
Tabel 5.57 Chi-square tests pekerjaan terhadap kemudahan.....	145
Tabel 5.58 Chi-square tests pekerjaan terhadap informasi.....	146
Tabel 5.59 Chi-square tests pekerjaan terhadap kenyamanan paving.....	147
Tabel 5.60 Chi-square tests pekerjaan terhadap polusi.....	147
Tabel 5.61 Chi-square tests pekerjaan terhadap pengganggu kenyamanan.....	148
Tabel 5.62 Chi-square tests pekerjaan terhadap disain paving.....	148
Tabel 5.63 Chi-square tests pekerjaan terhadap disain elemen jalan.....	149
Tabel 5.64 Chi-square tests pekerjaan terhadap tata letak.....	149
Tabel 5.65 Chi-square tests pekerjaan terhadap tanaman.....	150
Tabel 5.66 Chi-square tests pekerjaan terhadap gangguan yang merusak pemandangan.....	151
Tabel 5.67 Chi-square tests segmen 1.....	151
Tabel 5.68 Chi-square tests jenis kelamin terhadap kebersihan.....	152
Tabel 5.69 Chi-square tests jenis kelamin terhadap keamanan.....	153
Tabel 5.70 Chi-square tests jenis kelamin terhadap ukuran.....	153
Tabel 5.71 Chi-square tests jenis kelamin terhadap lingkungan.....	154
Tabel 5.72 Chi-square tests jenis kelamin terhadap kelengkapan.....	154
Tabel 5.73 Chi-square tests jenis kelamin terhadap kemudahan.....	155
Tabel 5.74 Chi-square tests jenis kelamin terhadap informasi.....	156

Tabel 5.75 Chi-square tests jenis kelamin terhadap kenyamanan paving.....	156
Tabel 5.76 Chi-square tests jenis kelamin terhadap polusi.....	157
Tabel 5.77 Chi-square tests jenis kelamin terhadap pengganggu kenyamanan.....	157
Tabel 5.78 Chi-square tests jenis kelamin terhadap disain paving.....	158
Tabel 5.79 Chi-square tests jenis kelamin terhadap disain elemen jalan.....	158
Tabel 5.80 Chi-square tests jenis kelamin terhadap tata letak.....	159
Tabel 5.81 Chi-square tests jenis kelamin terhadap tanaman.....	160
Tabel 5.82 Chi-square tests jenis kelamin terhadap gangguan yang merusak pemandangan.....	160
Tabel 5.83 Chi-square tests umur terhadap kebersihan.....	161
Tabel 5.84 Chi-square tests umur terhadap keamanan.....	162
Tabel 5.85 Chi-square tests umur terhadap ukuran.....	162
Tabel 5.86 Chi-square tests umur terhadap lingkungan.....	163
Tabel 5.87 Chi-square tests umur terhadap kelengkapan.....	163
Tabel 5.88 Chi-square tests umur terhadap kemudahan.....	164
Tabel 5.89 Chi-square tests umur terhadap informasi.....	164
Tabel 5.90 Chi-square tests umur terhadap kenyamanan paving.....	165
Tabel 5.91 Chi-square tests umur terhadap polusi.....	166
Tabel 5.92 Chi-square tests umur terhadap pengganggu kenyamanan.....	166
Tabel 5.93 Chi-square tests umur terhadap disain paving.....	167
Tabel 5.94 Chi-square tests umur terhadap disain elemen jalan.....	167
Tabel 5.95 Chi-square tests umur terhadap tata letak.....	168
Tabel 5.96 Chi-square tests umur terhadap tanaman.....	168
Tabel 5.97 Chi-square tests umur terhadap gangguan yang merusak pemandangan.....	169
Tabel 5.98 Chi-square tests pendidikan terhadap kebersihan.....	170
Tabel 5.99 Chi-square tests pendidikan terhadap keamanan.....	171
Tabel 5.100 Chi-square tests pendidikan terhadap ukuran.....	171
Tabel 5.101 Chi-square tests pendidikan terhadap lingkungan.....	172
Tabel 5.102 Chi-square tests pendidikan terhadap kelengkapan.....	172
Tabel 5.103 Chi-square tests pendidikan terhadap kemudahan.....	173
Tabel 5.104 Chi-square tests pendidikan terhadap informasi.....	173
Tabel 5.105 Chi-square tests pendidikan terhadap kenyamanan paving.....	174
Tabel 5.106 Chi-square tests pendidikan terhadap polusi.....	175
Tabel 5.107 Chi-square tests pendidikan terhadap pengganggu kenyamanan.....	176
Tabel 5.108 Chi-square tests pendidikan terhadap disain paving.....	176
Tabel 5.109 Chi-square tests pendidikan terhadap disain elemen jalan.....	177
Tabel 5.110 Chi-square tests pendidikan terhadap tata letak.....	177
Tabel 5.111 Chi-square tests pendidikan terhadap tanaman.....	178
Tabel 5.112 Chi-square tests pendidikan terhadap gangguan yang merusak pemandangan.....	178
Tabel 5.113 Chi-square tests pekerjaan terhadap kebersihan.....	179
Tabel 5.114 Chi-square tests pekerjaan terhadap keamanan.....	180
Tabel 5.115 Chi-square tests pekerjaan terhadap ukuran.....	180
Tabel 5.116 Chi-square tests pekerjaan terhadap lingkungan.....	181
Tabel 5.117 Chi-square tests pekerjaan terhadap kelengkapan.....	181
Tabel 5.118 Chi-square tests pekerjaan terhadap kemudahan.....	182
Tabel 5.119 Chi-square tests pekerjaan terhadap informasi.....	182
Tabel 5.120 Chi-square tests pekerjaan terhadap kenyamanan paving.....	183



Tabel 5.121 Chi-square tests pekerjaan terhadap polusi.....	184
Tabel 5.122 Chi-square tests pekerjaan terhadap pengganggu kenyamanan.....	184
Tabel 5.123 Chi-square tests pekerjaan terhadap disain paving.....	185
Tabel 5.124 Chi-square tests pekerjaan terhadap disain elemen jalan.....	185
Tabel 5.125 Chi-square tests pekerjaan terhadap tata letak.....	186
Tabel 5.126 Chi-square tests pekerjaan terhadap tanaman.....	186
Tabel 5.127 Chi-square tests pekerjaan terhadap gangguan yang merusak pemandangan.....	187
Tabel 5.128 Chi-square tests segmen 2.....	188
Tabel 5.129 Chi-square tests jenis kelamin terhadap kebersihan.....	189
Tabel 5.130 Chi-square tests jenis kelamin terhadap keamanan.....	189
Tabel 5.131 Chi-square tests jenis kelamin terhadap ukuran.....	190
Tabel 5.132 Chi-square tests jenis kelamin terhadap lingkungan.....	190
Tabel 5.133 Chi-square tests jenis kelamin terhadap kelengkapan.....	191
Tabel 5.134 Chi-square tests jenis kelamin terhadap kemudahan.....	192
Tabel 5.135 Chi-square tests jenis kelamin terhadap informasi.....	192
Tabel 5.136 Chi-square tests jenis kelamin terhadap kenyamanan paving.....	193
Tabel 5.137 Chi-square tests jenis kelamin terhadap polusi.....	193
Tabel 5.138 Chi-square tests jenis kelamin terhadap pengganggu kenyamanan.....	194
Tabel 5.139 Chi-square tests jenis kelamin terhadap disain paving.....	194
Tabel 5.140 Chi-square tests jenis kelamin terhadap disain elemen jalan.....	195
Tabel 5.141 Chi-square tests jenis kelamin terhadap tata letak.....	196
Tabel 5.142 Chi-square tests jenis kelamin terhadap tanaman.....	196
Tabel 5.143 Chi-square tests jenis kelamin terhadap gangguan yang merusak pemandangan.....	197
Tabel 5.144 Chi-square tests umur terhadap kebersihan.....	198
Tabel 5.145 Chi-square tests umur terhadap keamanan.....	198
Tabel 5.146 Chi-square tests umur terhadap ukuran.....	199
Tabel 5.147 Chi-square tests umur terhadap lingkungan.....	199
Tabel 5.148 Chi-square tests umur terhadap kelengkapan.....	200
Tabel 5.149 Chi-square tests umur terhadap kemudahan.....	200
Tabel 5.150 Chi-square tests umur terhadap informasi.....	201
Tabel 5.151 Chi-square tests umur terhadap kenyamanan paving.....	202
Tabel 5.152 Chi-square tests umur terhadap polusi.....	202
Tabel 5.153 Chi-square tests umur terhadap pengganggu kenyamanan.....	203
Tabel 5.154 Chi-square tests umur terhadap disain paving.....	203
Tabel 5.155 Chi-square tests umur terhadap disain elemen jalan.....	204
Tabel 5.156 Chi-square tests umur terhadap tata letak.....	204
Tabel 5.157 Chi-square tests umur terhadap tanaman.....	205
Tabel 5.158 Chi-square tests umur terhadap gangguan yang merusak pemandangan.....	206
Tabel 5.159 Chi-square tests pendidikan terhadap kebersihan.....	207
Tabel 5.160 Chi-square tests pendidikan terhadap keamanan.....	208
Tabel 5.161 Chi-square tests pendidikan terhadap ukuran.....	208
Tabel 5.162 Chi-square tests pendidikan terhadap lingkungan.....	209
Tabel 5.163 Chi-square tests pendidikan terhadap kelengkapan.....	209
Tabel 5.164 Chi-square tests pendidikan terhadap kemudahan.....	210
Tabel 5.165 Chi-square tests pendidikan terhadap informasi.....	211
Tabel 5.166 Chi-square tests pendidikan terhadap kenyamanan paving.....	211

Tabel 5.167 Chi-square tests pendidikan terhadap polusi.....	212
Tabel 5.168 Chi-square tests pendidikan terhadap pengganggu kenyamanan.....	212
Tabel 5.169 Chi-square tests pendidikan terhadap disain paving.....	212
Tabel 5.170 Chi-square tests pendidikan terhadap disain elemen jalan.....	213
Tabel 5.171 Chi-square tests pendidikan terhadap tata letak.....	213
Tabel 5.172 Chi-square tests pendidikan terhadap tanaman.....	214
Tabel 5.173 Chi-square tests pendidikan terhadap gangguan yang merusak pemandangan.....	215
Tabel 5.174 Chi-square tests pekerjaan terhadap kebersihan.....	216
Tabel 5.175 Chi-square tests pekerjaan terhadap keamanan.....	216
Tabel 5.176 Chi-square tests pekerjaan terhadap ukuran.....	217
Tabel 5.177 Chi-square tests pekerjaan terhadap lingkungan.....	217
Tabel 5.178 Chi-square tests pekerjaan terhadap kelengkapan.....	218
Tabel 5.179 Chi-square tests pekerjaan terhadap kemudahan.....	218
Tabel 5.180 Chi-square tests pekerjaan terhadap informasi.....	219
Tabel 5.181 Chi-square tests pekerjaan terhadap kenyamanan paving.....	219
Tabel 5.182 Chi-square tests pekerjaan terhadap polusi.....	220
Tabel 5.183 Chi-square tests pekerjaan terhadap pengganggu kenyamanan.....	221
Tabel 5.184 Chi-square tests pekerjaan terhadap disain paving.....	221
Tabel 5.185 Chi-square tests pekerjaan terhadap disain elemen jalan.....	222
Tabel 5.186 Chi-square tests pekerjaan terhadap tata letak.....	222
Tabel 5.187 Chi-square tests pekerjaan terhadap tanaman.....	223
Tabel 5.188 Chi-square tests pekerjaan terhadap gangguan yang merusak pemandangan.....	223
Tabel 5.189 Chi-square tests segmen 3.....	224
Tabel 5.190 Chi-square tests jenis kelamin terhadap kebersihan.....	225
Tabel 5.191 Chi-square tests jenis kelamin terhadap keamanan.....	226
Tabel 5.192 Chi-square tests jenis kelamin terhadap ukuran.....	226
Tabel 5.193 Chi-square tests jenis kelamin terhadap lingkungan.....	227
Tabel 5.194 Chi-square tests jenis kelamin terhadap kelengkapan.....	227
Tabel 5.195 Chi-square tests jenis kelamin terhadap kemudahan.....	228
Tabel 5.196 Chi-square tests jenis kelamin terhadap informasi.....	228
Tabel 5.197 Chi-square tests jenis kelamin terhadap kenyamanan paving.....	229
Tabel 5.198 Chi-square tests jenis kelamin terhadap polusi.....	230
Tabel 5.199 Chi-square tests jenis kelamin terhadap pengganggu kenyamanan.....	230
Tabel 5.200 Chi-square tests jenis kelamin terhadap disain paving.....	231
Tabel 5.201 Chi-square tests jenis kelamin terhadap disain elemen jalan.....	231
Tabel 5.202 Chi-square tests jenis kelamin terhadap tata letak.....	232
Tabel 5.203 Chi-square tests jenis kelamin terhadap tanaman.....	232
Tabel 5.204 Chi-square tests jenis kelamin terhadap gangguan yang merusak pemandangan.....	233
Tabel 5.205 Chi-square tests umur terhadap kebersihan.....	234
Tabel 5.206 Chi-square tests umur terhadap keamanan.....	235
Tabel 5.207 Chi-square tests umur terhadap ukuran.....	235
Tabel 5.208 Chi-square tests umur terhadap lingkungan.....	236
Tabel 5.209 Chi-square tests umur terhadap kelengkapan.....	236
Tabel 5.210 Chi-square tests umur terhadap kemudahan.....	237
Tabel 5.211 Chi-square tests umur terhadap informasi.....	237
Tabel 5.212 Chi-square tests umur terhadap kenyamanan paving.....	238

Tabel 5.213 Chi-square tests umur terhadap polusi .....	239
Tabel 5.214 Chi-square tests umur terhadap pengganggu kenyamanan .....	239
Tabel 5.215 Chi-square tests umur terhadap disain paving .....	240
Tabel 5.216 Chi-square tests umur terhadap disain elemen jalan .....	240
Tabel 5.217 Chi-square tests umur terhadap tata letak .....	241
Tabel 5.218 Chi-square tests umur terhadap tanaman .....	241
Tabel 5.219 Chi-square tests umur terhadap gangguan yang merusak pemandangan .....	242
Tabel 5.220 Chi-square tests pendidikan terhadap kebersihan .....	243
Tabel 5.221 Chi-square tests pendidikan terhadap keamanan .....	244
Tabel 5.222 Chi-square tests pendidikan terhadap ukuran .....	244
Tabel 5.223 Chi-square tests pendidikan terhadap lingkungan .....	245
Tabel 5.224 Chi-square tests pendidikan terhadap kelengkapan .....	245
Tabel 5.225 Chi-square tests pendidikan terhadap kemudahan .....	246
Tabel 5.226 Chi-square tests pendidikan terhadap informasi .....	246
Tabel 5.227 Chi-square tests pendidikan terhadap kenyamanan paving .....	247
Tabel 5.228 Chi-square tests pendidikan terhadap polusi .....	248
Tabel 5.229 Chi-square tests pendidikan terhadap pengganggu kenyamanan .....	248
Tabel 5.230 Chi-square tests pendidikan terhadap disain paving .....	249
Tabel 5.231 Chi-square tests pendidikan terhadap disain elemen jalan .....	249
Tabel 5.232 Chi-square tests pendidikan terhadap tata letak .....	250
Tabel 5.233 Chi-square tests pendidikan terhadap tanaman .....	250
Tabel 5.234 Chi-square tests pendidikan terhadap gangguan yang merusak pemandangan .....	251
Tabel 5.235 Chi-square tests pekerjaan terhadap kebersihan .....	252
Tabel 5.236 Chi-square tests pekerjaan terhadap keamanan .....	253
Tabel 5.237 Chi-square tests pekerjaan terhadap ukuran .....	253
Tabel 5.238 Chi-square tests pekerjaan terhadap lingkungan .....	254
Tabel 5.239 Chi-square tests pekerjaan terhadap kelengkapan .....	254
Tabel 5.240 Chi-square tests pekerjaan terhadap kemudahan .....	255
Tabel 5.241 Chi-square tests pekerjaan terhadap informasi .....	255
Tabel 5.242 Chi-square tests pekerjaan terhadap kenyamanan paving .....	256
Tabel 5.243 Chi-square tests pekerjaan terhadap polusi .....	257
Tabel 5.244 Chi-square tests pekerjaan terhadap pengganggu kenyamanan .....	257
Tabel 5.245 Chi-square tests pekerjaan terhadap disain paving .....	258
Tabel 5.246 Chi-square tests pekerjaan terhadap disain elemen jalan .....	258
Tabel 5.247 Chi-square tests pekerjaan terhadap tata letak .....	259
Tabel 5.248 Chi-square tests pekerjaan terhadap tanaman .....	259
Tabel 5.249 Chi-square tests pekerjaan terhadap gangguan yang merusak pemandangan .....	260
Tabel 5.250 Chi-square tests segmen 4 .....	261
Tabel 5.251 Chi-square tests jenis kelamin terhadap kebersihan .....	262
Tabel 5.252 Chi-square tests jenis kelamin terhadap keamanan .....	262
Tabel 5.253 Chi-square tests jenis kelamin terhadap ukuran .....	263
Tabel 5.254 Chi-square tests jenis kelamin terhadap lingkungan .....	263
Tabel 5.255 Chi-square tests jenis kelamin terhadap kelengkapan .....	264
Tabel 5.256 Chi-square tests jenis kelamin terhadap kemudahan .....	265
Tabel 5.257 Chi-square tests jenis kelamin terhadap informasi .....	265
Tabel 5.258 Chi-square tests jenis kelamin terhadap kenyamanan paving .....	266

Tabel 5.259 Chi-square tests jenis kelamin terhadap polusi .....	266
Tabel 5.260 Chi-square tests jenis kelamin terhadap pengganggu kenyamanan .....	267
Tabel 5.261 Chi-square tests jenis kelamin terhadap disain paving .....	267
Tabel 5.262 Chi-square tests jenis kelamin terhadap disain elemen jalan .....	268
Tabel 5.263 Chi-square tests jenis kelamin terhadap tata letak .....	269
Tabel 5.264 Chi-square tests jenis kelamin terhadap tanaman .....	269
Tabel 5.265 Chi-square tests jenis kelamin terhadap gangguan yang merusak pemandangan .....	270
Tabel 5.266 Chi-square tests umur terhadap kebersihan .....	271
Tabel 5.267 Chi-square tests umur terhadap keamanan .....	271
Tabel 5.268 Chi-square tests umur terhadap ukuran .....	272
Tabel 5.269 Chi-square tests umur terhadap lingkungan .....	272
Tabel 5.270 Chi-square tests umur terhadap kelengkapan .....	273
Tabel 5.271 Chi-square tests umur terhadap kemudahan .....	274
Tabel 5.272 Chi-square tests umur terhadap informasi .....	274
Tabel 5.273 Chi-square tests umur terhadap kenyamanan paving .....	275
Tabel 5.274 Chi-square tests umur terhadap polusi .....	275
Tabel 5.275 Chi-square tests umur terhadap pengganggu kenyamanan .....	276
Tabel 5.276 Chi-square tests umur terhadap disain paving .....	276
Tabel 5.277 Chi-square tests umur terhadap disain elemen jalan .....	277
Tabel 5.278 Chi-square tests umur terhadap tata letak .....	278
Tabel 5.279 Chi-square tests umur terhadap tanaman .....	278
Tabel 5.280 Chi-square tests umur terhadap gangguan yang merusak pemandangan .....	279
Tabel 5.281 Chi-square tests pendidikan terhadap kebersihan .....	280
Tabel 5.282 Chi-square tests pendidikan terhadap keamanan .....	280
Tabel 5.283 Chi-square tests pendidikan terhadap ukuran .....	281
Tabel 5.284 Chi-square tests pendidikan terhadap lingkungan .....	281
Tabel 5.285 Chi-square tests pendidikan terhadap kelengkapan .....	282
Tabel 5.286 Chi-square tests pendidikan terhadap kemudahan .....	283
Tabel 5.287 Chi-square tests pendidikan terhadap informasi .....	283
Tabel 5.288 Chi-square tests pendidikan terhadap kenyamanan paving .....	284
Tabel 5.289 Chi-square tests pendidikan terhadap polusi .....	284
Tabel 5.290 Chi-square tests pendidikan terhadap pengganggu kenyamanan .....	285
Tabel 5.291 Chi-square tests pendidikan terhadap disain paving .....	285
Tabel 5.292 Chi-square tests pendidikan terhadap disain elemen jalan .....	286
Tabel 5.293 Chi-square tests pendidikan terhadap tata letak .....	287
Tabel 5.294 Chi-square tests pendidikan terhadap tanaman .....	287
Tabel 5.295 Chi-square tests pendidikan terhadap gangguan yang merusak pemandangan .....	288
Tabel 5.296 Chi-square tests pekerjaan terhadap kebersihan .....	289
Tabel 5.297 Chi-square tests pekerjaan terhadap keamanan .....	289
Tabel 5.298 Chi-square tests pekerjaan terhadap ukuran .....	290
Tabel 5.299 Chi-square tests pekerjaan terhadap lingkungan .....	290
Tabel 5.300 Chi-square tests pekerjaan terhadap kelengkapan .....	291
Tabel 5.301 Chi-square tests pekerjaan terhadap kemudahan .....	292
Tabel 5.302 Chi-square tests pekerjaan terhadap informasi .....	292
Tabel 5.303 Chi-square tests pekerjaan terhadap kenyamanan paving .....	293
Tabel 5.304 Chi-square tests pekerjaan terhadap polusi .....	293

Tabel 5.305 Chi-square tests pekerjaan terhadap pengganggu kenyamanan .....	294
Tabel 5.306 Chi-square tests pekerjaan terhadap disain paving .....	294
Tabel 5.307 Chi-square tests pekerjaan terhadap disain elemen jalan .....	295
Tabel 5.308 Chi-square tests pekerjaan terhadap tata letak .....	296
Tabel 5.309 Chi-square tests pekerjaan terhadap tanaman .....	296
Tabel 5.310 Chi-square tests pekerjaan terhadap gangguan yang merusak pemandangan...	297
Tabel 5.311 Chi-square tests total segmen .....	297
Tabel 6.1 Kondisi jalur pedestrian pada segmen 1 .....	302
Tabel 6.2 Kondisi jalur pedestrian pada segmen 2 .....	303
Tabel 6.3 Kondisi jalur pedestrian pada segmen 3 .....	304
Tabel 6.4 Kondisi jalur pedestrian pada segmen 4 .....	305
Tabel 6.5 Total distribusi frekuensi .....	307
Tabel 6.6 Pendekatan perancangan segmen 1 .....	313
Tabel 6.7 Pendekatan perancangan segmen 2 .....	314
Tabel 6.8 Pendekatan perancangan segmen 3 .....	315
Tabel 6.9 Pendekatan perancangan segmen 4 .....	317

DAFTAR GRAFIK

<b>Grafik 4.1</b> Rekapan hasil kuisioner segmen 1.....	<b>67</b>
<b>Grafik 4.2</b> Rekapan hasil kuisioner segmen 2.....	<b>68</b>
<b>Grafik 4.3</b> Rekapan hasil kuisioner segmen 3.....	<b>69</b>
<b>Grafik 4.4</b> Rekapan hasil kuisioner segmen 4.....	<b>70</b>

## DAFTAR DIAGRAM

Diagram 5.1 Komponen kebersihan.....	83
Diagram 5.2 Komponen keamanan.....	84
Diagram 5.3 Komponen ukuran.....	84
Diagram 5.4 Komponen lingkungan.....	85
Diagram 5.5 Komponen kelengkapan street furniture.....	85
Diagram 5.6 Komponen kemudahan pencapaian.....	86
Diagram 5.7 Komponen informasi.....	86
Diagram 5.8 Komponen kenyamanan paving.....	87
Diagram 5.9 Komponen polusi.....	87
Diagram 5.10 Komponen pengganggu kenyamanan.....	88
Diagram 5.11 Komponen disain paving.....	88
Diagram 5.12 Komponen disain elemen jalan.....	89
Diagram 5.13 Komponen tata letak penempatan elemen jalan.....	89
Diagram 5.14 Komponen tanaman.....	90
Diagram 5.15 Komponen gangguan yang merusak pemandangan.....	90
Diagram 5.16 Komponen kebersihan.....	91
Diagram 5.17 Komponen keamanan.....	92
Diagram 5.18 Komponen ukuran.....	92
Diagram 5.19 Komponen lingkungan.....	93
Diagram 5.20 Komponen kelengkapan street furniture.....	93
Diagram 5.21 Komponen kemudahan pencapaian.....	94
Diagram 5.22 Komponen informasi.....	94
Diagram 5.23 Komponen kenyamanan paving.....	95
Diagram 5.24 Komponen polusi.....	95
Diagram 5.25 Komponen pengganggu kenyamanan.....	96
Diagram 5.26 Komponen disain paving.....	96
Diagram 5.27 Komponen disain elemen jalan.....	97
Diagram 5.28 Komponen tata letak penempatan elemen jalan.....	97
Diagram 5.29 Komponen tanaman.....	98
Diagram 5.30 Komponen gangguan yang merusak pemandangan.....	98
Diagram 5.31 Komponen kebersihan.....	99
Diagram 5.32 Komponen keamanan.....	100
Diagram 5.33 Komponen ukuran.....	100
Diagram 5.34 Komponen lingkungan.....	101
Diagram 5.35 Komponen kelengkapan street furniture.....	101
Diagram 5.36 Komponen kemudahan pencapaian.....	102
Diagram 5.37 Komponen informasi.....	102
Diagram 5.38 Komponen kenyamanan paving.....	103
Diagram 5.39 Komponen polusi.....	103
Diagram 5.40 Komponen pengganggu kenyamanan.....	104
Diagram 5.41 Komponen disain paving.....	104
Diagram 5.42 Komponen disain elemen jalan.....	105
Diagram 5.43 Komponen tata letak penempatan elemen jalan.....	105
Diagram 5.44 Komponen tanaman.....	106

Diagram 5.45 Komponen gangguan yang merusak pemandangan ..... 106

Diagram 5.46 Komponen kebersihan ..... 107

Diagram 5.47 Komponen keamanan ..... 108

Diagram 5.48 Komponen ukuran ..... 108

Diagram 5.49 Komponen lingkungan ..... 109

Diagram 5.50 Komponen kelengkapan street furniture ..... 109

Diagram 5.51 Komponen kemudahan pencapaian ..... 110

Diagram 5.52 Komponen informasi ..... 110

Diagram 5.53 Komponen kenyamanan paving ..... 111

Diagram 5.54 Komponen polusi ..... 111

Diagram 5.55 Komponen pengganggu kenyamanan ..... 112

Diagram 5.56 Komponen disain paving ..... 112

Diagram 5.57 Komponen disain elemen jalan ..... 113

Diagram 5.58 Komponen tata letak penempatan elemen jalan ..... 113

Diagram 5.59 Komponen tanaman ..... 114

Diagram 5.60 Komponen gangguan yang merusak pemandangan ..... 114



## DAFTAR GAMBAR

Gambar 1.1 Diagram kerangka fikir .....	16
Gambar 2.1 Diagram proses persepsi.....	26
Gambar 2.2 Perancangan jalur pedestrian.....	35
Gambar 4.1 Pembagian segmen .....	52
Gambar 4.2 Persebaran fasilitas pendukung di segmen 1 .....	57
Gambar 4.3 Persebaran fasilitas pendukung di segmen 2.....	60
Gambar 4.4 Persebaran fasilitas pendukung di segmen 3.....	63
Gambar 4.5 Persebaran fasilitas pendukung di segmen 4.....	66
Gambar 5.1 Lebar efektif di segmen 1.....	74
Gambar 5.2 Lebar efektif di segmen 2.....	75
Gambar 5.3 Lebar efektif di segmen 3.....	76
Gambar 5.4 Lebar efektif di segmen 4.....	77

## DAFTAR FOTO

Foto 1.1 Kondisi pejalan kaki di jalan Dhoho Kota Kediri.....	2
Foto 1.2 Pedagang kaki lima yang berjualan di trotoar Jl. Dhoho.....	3
Foto 1.3 Trotoar yang digunakan parkir .....	3
Foto 4.1 Kondisi aktifitas jalur pedestrian.....	48
Foto 4.2 Lebar pedestrian.....	52
Foto 4.3 Jalur hijau di segmen 1 .....	55
Foto 4.4 Tempat sampah dari bahan karet.....	56
Foto 4.5 Rambu lalu lintas di segmen 1 .....	56
Foto 4.6 Lampu penerangan.....	57
Foto 4.7 Jalur hijau di segmen 2 .....	58
Foto 4.8 Tempat sampah dari bahan karet.....	59
Foto 4.9 Rambu lalu lintas di segmen 2 .....	59
Foto 4.10 Penerangan dari lampu toko .....	60
Foto 4.11 Jalur hijau di segmen 3 .....	61
Foto 4.12 Tempat sampah.....	61
Foto 4.13 Rambu lalu lintas di segmen 3.....	62
Foto 4.14 Lampu penerangan.....	62
Foto 4.15 Jalur hijau di segmen 4 .....	64
Foto 4.16 Tempat sampah dari bahan aluminium dan karet.....	64
Foto 4.17 Rambu lalu lintas di segmen 4.....	65
Foto 4.18 Lampu penerangan.....	65
Foto 4.19 Hidrant kebakaran.....	66
Foto 5.1 Trotoar di depan toko sega .....	78
Foto 5.2 Trotoar di depan toko.....	79
Foto 5.3 Trotoar di depan toko emas mulia .....	79
Foto 5.4 Trotoar di depan toko appolo.....	79
Foto 5.5 Trotoar di depan toko kurma .....	79
Foto 5.6 Trotoar di depan toko sumber medika .....	80

## **DAFTAR PETA**

Peta 1. Lokasi studi jalan Dhoho Kota Kediri.....	8
Peta 2. Segmen 1.....	10
Peta 3. Segmen 2.....	11
Peta 4. Segmen 3.....	12
Peta 5. Segmen 4.....	13

# BAB I

## PENDAHULUAN

### 1.1. Latar Belakang

Koridor adalah suatu lorong yang menghubungkan antara kawasan satu dengan kawasan lain. Ini merupakan hasil definisi yang dikutip dari kamus Besar Bahasa Indonesia. Dalam koridor jalan terdapat adanya jalur pejalan kaki atau trotoar yang terletak disisi kanan dan kiri jalan yang berfungsi sebagai jalur untuk berjalan kaki untuk berpindah dari satu tempat ketempat lain. Jalur pejalan kaki atau *Pedestrian* itu sendiri tentunya tidak bisa lepas dari karakteristik aktifitas atau fungsi guna lahan dan bangunan yang ada di sepanjang sisi jalur pejalan kaki di selain itu faktor kelengkapan dan kondisi elemen-elemen pendukung (*street furniture*) juga berperan penting dalam kenyamanan jalur pejalan kaki, oleh karena itu penataan jalur pejalan kaki atau pedestrian tidak hanya sebagai pelengkap pembangunan suatu kota akan tetapi perlunya penataan pedestrian yang nyaman.

Sarana jalur pejalan kaki atau pedestrian bagi pejalan kaki semakin dibutuhkan untuk mengatisipasi pergerakan manusia dalam menjalankan aktifitasnya jalan dan jalur pejalan kaki dimana seharusnya jalur pejalan kaki dapat menampung aktifitas masyarakat disekitarnya, disamping mempunyai fungsi utama sebagai penampung arus lalu-lintas jalur pejalan kaki atau pedestrian juga mempunyai fungsi lain yaitu sebagai wadah yang mampu mewedahi aktifitas yang ada perkotaan itu sendiri yaitu ruang terbuka untuk melakukan kontak sosial, rekreasi bahkan perdagangan di ruang terbuka.<sup>1</sup>

*Pedestrian* yang nyaman dapat diciptakan dengan beberapa aspek diantaranya keamanan, dimana keamanan pejalan kaki dari kerawanan lalu lintas sehingga pejalan kaki dapat menggunakan *pedestrian* tanpa khawatir mengalami kecelakaan lalu - lintas, selain aman dari kecelakaan *pedestrian* juga harus aman dari kejahatan baik langsung maupun tidak langsung. Variabel lingkungan yaitu berupa suara mengganggu, solusi kesesakan dan kerusakan material dari *pedestrian* itu sendiri juga mempengaruhi kenyamanan pejalan kaki. Layanan adalah ketersediaan kafe, restoran, tempat duduk hal ini untuk mendukung relaksasi dari aktifitas berjalan kaki. Vegetasi adalah adanya ketersediaan pohon peneduh yang diatur sedemikian rupa sehingga kenyamanan dapat tercipta. Kenyamanan berhubungan juga dengan kepadatan pejalan disamping itu bentuk fisik trotoar juga mempengaruhi kenyamanan, begitu pula dengan kebebasan bergerak juga sangat diperlukan baik yang

---

<sup>1</sup> Budiharjo, Eko, "Tata Ruang Perkotaan", Bandung, Penerbit Alumni, 1997.

disebabkan oleh pejalan atau pengguna pedestrian yang lain yaitu pedagang kaki lima yang mengambil ruang untuk berjalan.<sup>2</sup>

Permasalahan secara umum jalur pejalan kaki yang terjadi di negara berkembang seperti di Indonesia adalah kurang mewadahnya aktifitas pejalan kaki sebagai pengguna utamanya. Fenomena yang banyak dijumpai pada jalur pedestrian di Indonesia adalah penyalahgunaan fungsi jalur pejalan kaki atau pedestrian oleh pedagang kaki lima. Hal ini tidak dapat dihindari karena eksistensi pedagang kaki lima tidak dapat dilepaskan dengan keberadaan jalur pejalan kaki, selain itu juga banyak ditemui perencanaan dan pemeliharaan jalur pejalan kaki atau pedestrian di beberapa kota besar yang kurang mempertimbangkan pejalan kaki baik dari segi kualitas dan kuantitasnya.

Dalam sistem pusat permukiman perkotaan Provinsi Jawa Timur, Kota Kediri menunjukkan perkembangan yang relatif pesat dibandingkan dengan wilayah perkotaan lainnya. Kota Kediri memiliki fungsi utama sebagai penunjang sistem metropolitan dan sebagai pusat pertumbuhan wilayah. Seiring dengan pertumbuhan penduduk dan meningkatnya kebutuhan masyarakat, maka saat ini ada beberapa bagian Kota Kediri yang memerlukan penataan, salah satunya adalah koridor Jalan Dhoho. Dilihat dari fungsinya koridor jalan ini merupakan jalan kolektor sekunder yang menghubungkan antar kawasan-kawasan kota. Di koridor jalan ini terdapat berbagai jenis kegiatan, seperti perkantoran, pendidikan, permukiman, peribadatan, perdagangan dan jasa.



Foto 1.1. Kondisi di koridor Jalan Dhoho  
Sumber : Hasil Survey, 12 Febuari 2013

Melihat kondisi Jalan Dhoho, sebagian besar kawasan didominasi kegiatan perdagangan dan jasa dengan banyaknya ruko-ruko yang berjejeran di sepanjang jalan. Sebagai orientasi pergerakan dan aktivitas, lokasi studi juga ditunjang dengan kegiatan lainnya seperti perkantoran dan pendidikan yang menjadi satu dalam wilayah. Aktivitas masyarakat dimulai sejak subuh, dimana para pedagang mulai berdagang kemudian diikuti

<sup>2</sup> Ninik Anggraini, "Pedestrian Ways dalam Perancangan Kota", Yayasan Humanoria, Hal 9

dengan pergerakan orang yang mulai bekerja dan bersekolah. Selain itu jalur lalu lintas di jalan Dhoho begitu ramai karena merupakan jalan penghubung antar kota yang ramai pada waktu puncak yaitu pagi, siang, dan sore. Pada kawasan perdagangan, pejalan kaki lebih banyak berlalu lalang dari satu toko ke toko lain sekedar untuk melihat-lihat atau melakukan aktivitas. Selain masalah-masalah yang telah dikemukakan diatas, adanya pedagang kaki lima (PKL) yang banyak menempati sepanjang *pedestrian* itu menjadi permasalahan pada lokasi studi. Walaupun keberadaan pedagang kaki lima (PKL) sangat berperan di dalam menentukan roda perputaran ekonomi kota, disisi lain jalur *pedestrian* juga berperan sebagai sarana yang dipergunakan untuk transportasi pejalan kaki serta translokasi kegiatan kota. Bentuk permasalahan yang ingin dibahas dalam studi jalur *pedestrian* ini berkaitan dengan konsep tatanan fisik ruang-ruang *pedestrian* yang ada di pusat perdagangan dikaitkan dengan interaksi perilaku kegiatan pendukungnya terhadap lingkungannya sehingga terciptanya jalur *pedestrian* yang manusiawi dan didasarkan pada persepsi pengguna jalur *pedestrian*.



Foto 1.2 Pedagang kaki lima yang berjualan di trotoar Jl. Dhoho  
Sumber : Hasil Survey, 12 Febuari 2013

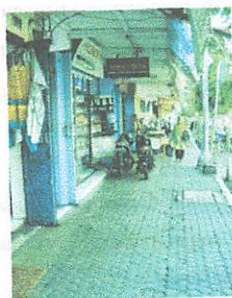


Foto 1.3 Trotoar yang digunakan parkir  
Sumber : Hasil Survey, 12 Febuari 2013

Jalur *pedestrian* harus dilihat sebagai bagian integral sub sistem dari sistem keterkaitan makro pergerakan manusia dalam kota, yang lebih sehat dan ramah lingkungan, terhadap perencanaan sistem jaringan transportasi makro terpadu. Namun pada akhirnya semua orang tetap harus berjalan kaki untuk mencapai tempat tujuannya yaitu dengan menggunakan *pedestrian* sebagai sarananya. Kawasan *pedestrian* harus terintegrasi dengan sirkulasi pejalan kaki, zebra cross, *street furniture*, *halte bus/shelter*, penerangan jalan, jaringan utilitas kabel listrik dan telepon, pipa air bersih, pipa gas, sampah, pot sampah serta sarana transportasi publik. Peningkatan kualitas ruang publik kawasan *pedestrian* haruslah kondusif dalam arti aman, teduh, nyaman, indah, sehat serta ramah lingkungan serta memperhatikan dimensi manusia mengingat keberadaan jalur *pedestrian* pada wilayah studi

sangat penting bagi pejalan kaki maka diperlukan suatu penataan pada jalur *pedestrian* untuk melindungi keselamatan pejalan kaki yang sebagian besar melaluinya dengan memperhatikan aspek kenyamanan pejalan kaki. Selain itu diperlukan karakter jalur *pedestrian* bagi pejalan kaki di pusat kota yang manusiawi dan juga tetap menguntungkan pedagang kaki lima (PKL) sehingga dapat mengurangi konflik antar PKL dengan pejalan kaki. Kota menghendaki jalur *pedestrian* yang sesuai dengan persepsi masyarakat khususnya pejalan kaki dalam hal ini erat kaitannya untuk menentukan kriteria perbaikan jalur pejalan kaki mengingat masyarakat kota sebagai pemakai jalur *pedestrian*.

## 1.2. Perumusan Masalah

Adapun permasalahan di kawasan studi berkaitan dengan bagaimana kajian perbaikan pada jalur *pedestrian* sebagai jalur pejalan kaki yang mengutamakan aspek kenyamanan penggunaannya pada koridor Jalan Dhoho adalah :

1. Bagaimana karakteristik jalur *pedestrian* di koridor Jalan Dhoho Kota Kediri?
2. Bagaimana persepsi pengguna terhadap kondisi *pedestrian* di Jalan Dhoho Kota Kediri?
3. Bagaimana keterkaitan karakteristik jalur *pedestrian* dengan persepsi kenyamanan pengguna terhadap kondisi jalur *pedestrian* di Jalan Dhoho Kota Kediri?

## 1.3. Tujuan dan Sasaran

### 1.3.1. Tujuan

Tujuan dari studi ini adalah kajian keterkaitan antara karakteristik jalur pedestrian dengan persepsi kenyamanan pengguna di Jalan Dhoho Kota Kediri.

### 1.3.2. Sasaran

Adapun sasaran-sasaran yang ingin dicapai pada studi ini adalah semua yang berkaitan dengan kajian kriteria perbaikan koridor jalan yaitu :

- a. Menganalisis karakteristik ruang pedestrian di jalan Dhoho Kota Kediri kaitannya dengan kondisi fisik.
- b. Menganalisis persepsi pengguna terhadap kondisi pedestrian di jalan Dhoho Kota Kediri.
- c. Menganalisis keterkaitan antara karakteristik jalur pedestrian dengan persepsi kenyamanan pengguna di Jalan Dhoho Kota Kediri

## 1.4. Lingkup Penelitian

Pada lingkup penelitian akan dibahas mengenai batasan - batasan yang akan digunakan pada penulisan penelitian ini. Dimana lingkup penelitian ini terdiri dari lingkup materi dan lingkup lokasi yang bertujuan untuk memberikan batasan secara jelas mengenai materi yang dibahas dan lokasi yang menjadi fokus penelitian.

#### 1.4.1. Lingkup Materi

Penelitian ini dititikberatkan sesuai dengan tujuan penelitian. Agar penelitian ini tidak meluas dan dapat terarah sesuai dengan tujuan penelitian, maka diberikan beberapa batasan materi. Secara umum lingkup materi yang akan dibahas dalam studi ini adalah tentang penataan koridor jalan, dengan lingkup materi pembahasan sebagai berikut :

- a. Menganalisis kondisi faktual ruang pedestrian di jalan Dhoho Kota Kediri, dengan variabelnya lebar pedestrian, kondisi pedestrian, jenis perkerasan, fungsi pedestrian menurut *Kevin Lynch and Garry Hack, (1984)*. Kemudian menggunakan analisa kondisi jalur pedestrian secara Deskriptif.
- b. Menganalisis persepsi pengguna ruang terhadap kondisi ruang pedestrian di jalan Dhoho Kota Kediri. Menggunakan analisa distribusi frekuensi. Variabel karakteristik pejalan kaki menurut *William H Whyte (1988)*:
  - Jenis kelamin
  - Umur
  - Pendidikan
  - Pekerjaan

Variabel kenyamanan menurut Rustam Hakim dan Hardi Utomo (2003) antara lain :

- Kebersihan
- Keamanan
- Lingkungan alamiah
- Kemudahan pencapaian
- Polusi
- Pengganggu kenyamanan
- Disain elemen jalan
- Tata letak penempatan elemen jalan
- Tanaman
- Gangguan yang merusak pemandangan

Variabel menurut Keputusan Menteri Perhubungan no. 65 tahun 1993 tentang Fasilitas pendukung kegiatan lalu lintas dan angkutan jalan :

- Ukuran
- Kelengkapan street furniture
- Kenyamanan paving
- Disain paving
- informasi



- c. Menganalisis keterkaitan antara karakteristik jalur pedestrian dengan persepsi kenyamanan pengguna di Jalan Dhoho Kota Kediri. Disini penulis ingin melihat apakah ada atau tidak keterkaitan karakteristik jalur pedestrian dengan persepsi masyarakat. Menurut Santoso (2002), uji Chi-Square dilakukan untuk mengetahui apakah ada hubungan diantara dua variabel tertentu atau tidak. Dengan nilai  $\alpha = 0,05$  ;  
 Bila nilai uji  $> 0,05$ , maka kategori yang diuji tidak saling terikat (bebas)  
 Bila nilai uji  $< 0,05$ , maka kategori yang diuji saling terikat

Kebersihan x jenis kelamin, kebersihan x umur, kebersihan x pendidikan, kebersihan x pekerjaan, keamanan x jenis kelamin, keamanan x umur, keamanan x pendidikan, keamanan x pekerjaan, ukuran x jenis kelamin, ukuran x umur, ukuran x pendidikan, ukuran x pekerjaan, lingkungan x jenis kelamin, lingkungan x umur, lingkungan x pendidikan, lingkungan x pekerjaan, kelengkapan x jenis kelamin, kelengkapan x umur, kelengkapan x pendidikan, kelengkapan x pekerjaan, kemudahan x jenis kelamin, kemudahan x umur, kemudahan x pendidikan, kemudahan x pekerjaan, informasi x jenis kelamin, informasi x umur, informasi x pendidikan, informasi x pekerjaan, kenyamanan paving x jenis kelamin, kenyamanan paving x umur, kenyamanan paving x pendidikan, kenyamanan paving x pekerjaan, polusi x jenis kelamin, polusi x umur, polusi x pendidikan, polusi x pekerjaan, pengganggu kenyamanan x jenis kelamin, pengganggu kenyamanan x umur, pengganggu kenyamanan x pendidikan, pengganggu kenyamanan x pekerjaan, disain paving x jenis kelamin, disain paving x umur, disain paving x pendidikan, disain paving x pekerjaan, disain elemen jalan x jenis kelamin, disain elemen jalan x umur, disain elemen jalan x pendidikan, disain elemen jalan x pekerjaan, tata letak penempatan elemen jalan x jenis kelamin, tata letak penempatan elemen jalan x umur, tata letak penempatan elemen jalan x pendidikan, tata letak penempatan elemen jalan x pekerjaan, tanaman x jenis kelamin, tanaman x umur, tanaman x pendidikan, tanaman x pekerjaan, gangguan yang merusak pemandangan x jenis kelamin, kebersihan gangguan yang merusak pemandangan x umur, gangguan yang merusak pemandangan x pendidikan, gangguan yang merusak pemandangan x pekerjaan.

Pada pembahasan persepsi pejalan kaki, penulis hanya mengidentifikasi respon yang terjadi pada diri individu terhadap kondisi fisik jalur pedestrian bukan melihat tindakan responden terhadap lingkungan sosial.

### 1.4.2. Lingkup Lokasi

Dalam pemilihan lokasi penelitian, perlu dilakukan pertimbangan yang dikaitkan dengan kesesuaian judul dengan kondisi dari lokasi yang akan diteliti, sehingga dapat mempermudah dan memperlancar studi pada tahap selanjutnya. Koridor jalan yang diambil hanya satu koridor jalan yaitu koridor Jalan Dhoho. Adapun yang menjadi batasan wilayah studi adalah batasan fisik berupa satu lapisan bangunan yang ada di sepanjang koridor Jalan Dhoho dengan pertimbangan :

- Adanya titik perpotongan jalan, baik itu pertigaan ataupun perempatan

Untuk mempermudah pengamatan penelitian di koridor Jalan Dhoho dibagi menjadi 4 segmen. Pembagian segmen didasarkan pada amatan visual yang sama terhadap elemen-elemen rancang kota yang terdapat di masing-masing segmen :

a. Segmen 1 : Jalan Patimura – Jalan Sriwijaya

Pada segmen 1 berawal dari Pos polisi sampai Toko Emas Sanjaya di sisi kiri jalan, sedangkan pada sisi kanan jalan bermula UD. Semeru hingga Toko Family, dimana pada sisi kanan terdapat Hotel Penataran. Panjang jalur *pedestrian* 300 m.

b. Segmen 2 : Jalan Sriwijaya – Jalan Raden Patah

Pada segmen 2 berawal dari Toko Emas Sentosa sampai Toko pakaian Sarina di sisi kiri jalan, sedangkan pada sisi kanan jalan bermula Toko Motor + Alat hingga Toko Santoso. Panjang jalur *pedestrian* 250 m

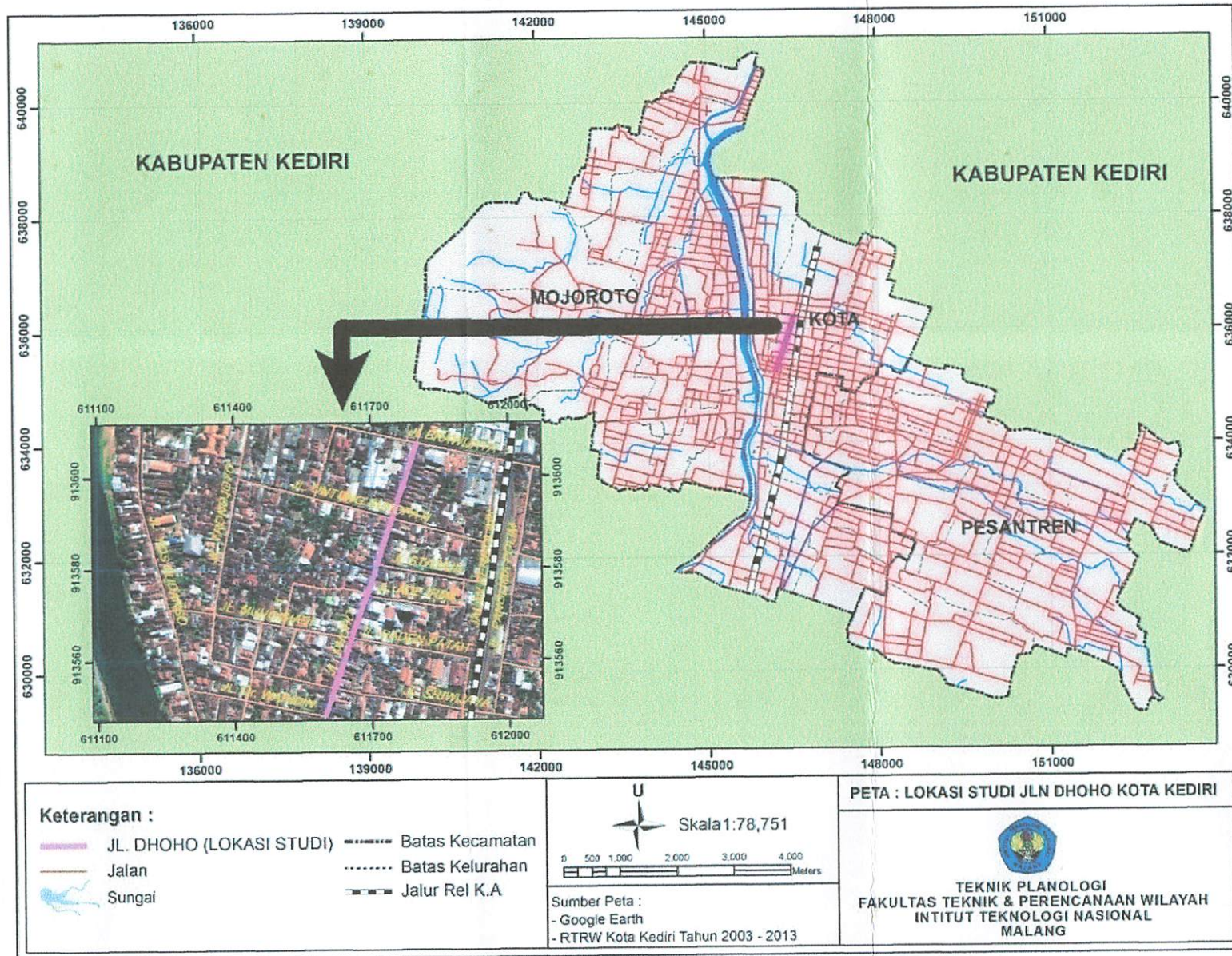
c. Segmen 3 : Jalan Raden Patah – Jalan Stasiun

Pada segmen 3 berawal dari Toko Sepatu Bata sampai Toko tas di sisi kiri jalan, sedangkan pada sisi kanan jalan bermula Rumah Makan Podjok hingga Toko Kurma,. Panjang jalur *pedestrian* 450 m

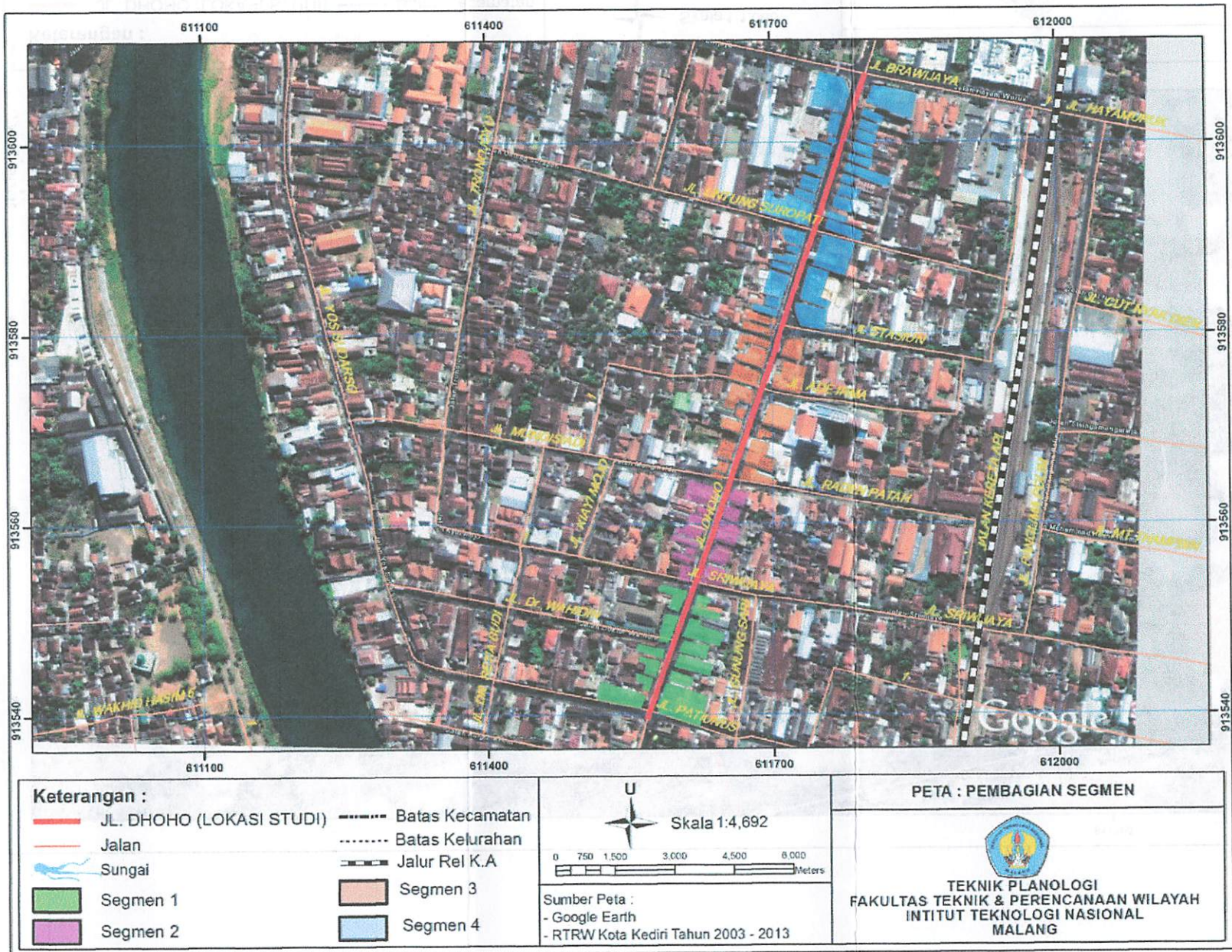
d. Segmen 4 : Jalan Stasiun – Jalan Brawijaya

Pada segmen 4 berawal dari Toko Sentra Medika sampai Toko Andika Batik di sisi kiri jalan, sedangkan pada sisi kanan jalan bermula Optik Super Eyes hingga Toko Tweety. Panjang jalur *pedestrian* 650 m

Untuk lebih jelasnya dapat di lihat pada peta orientasi Lokasi penelitian



**Gambar 1.1. Lokasi studi Jl. Dhoho, Kediri**

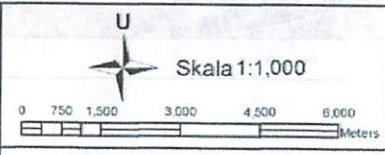


Gambar 1.2. Pembagian Segment



**Keterangan :**

- JL. DHOHO (LOKASI STUDI)
- Jalan
- Sungai
- Segmen 1
- Batas Kecamatan
- Batas Kelurahan
- Jalur Rel K.A



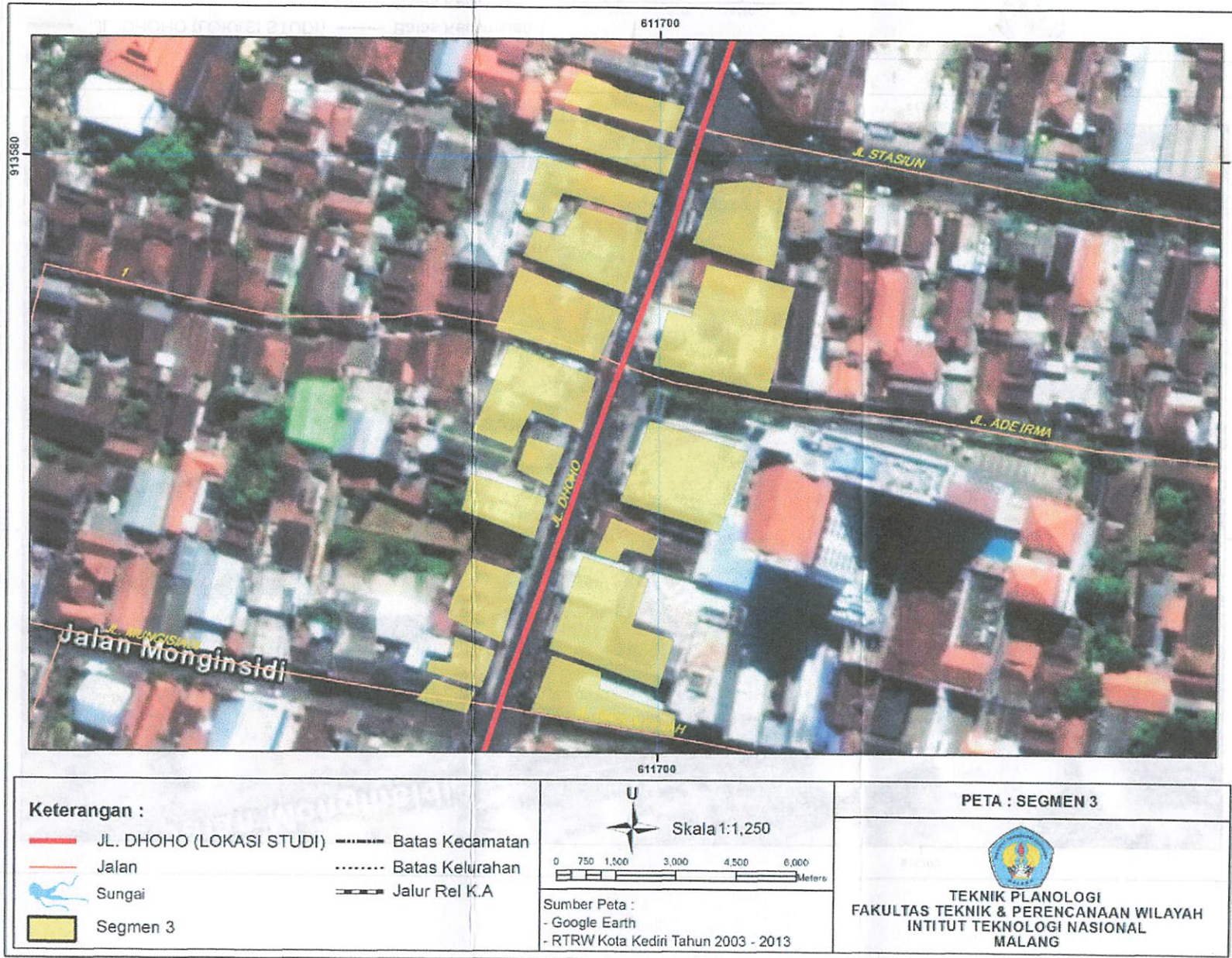
Sumber Peta :  
 - Google Earth  
 - RTRW Kota Kediri Tahun 2003 - 2013

**PETA : SEGMENT 1**

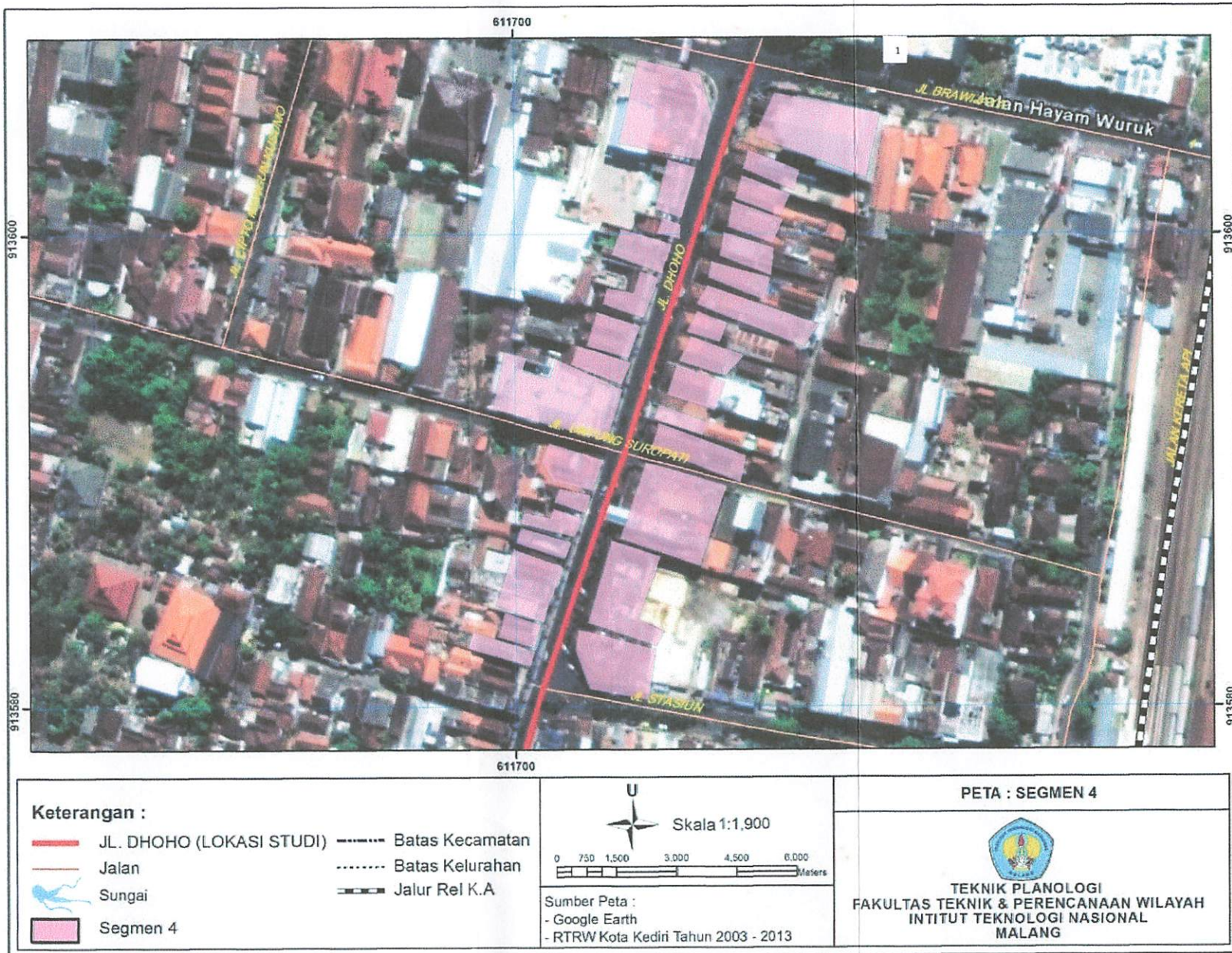
**TEKNIK PLANOLOGI**  
**FAKULTAS TEKNIK & PERENCANAAN WILAYAH**  
**INTITUT TEKNOLOGI NASIONAL**  
**MALANG**



Gambar 1.4. Segmen 2



Gambar 1.5. Segmen 3

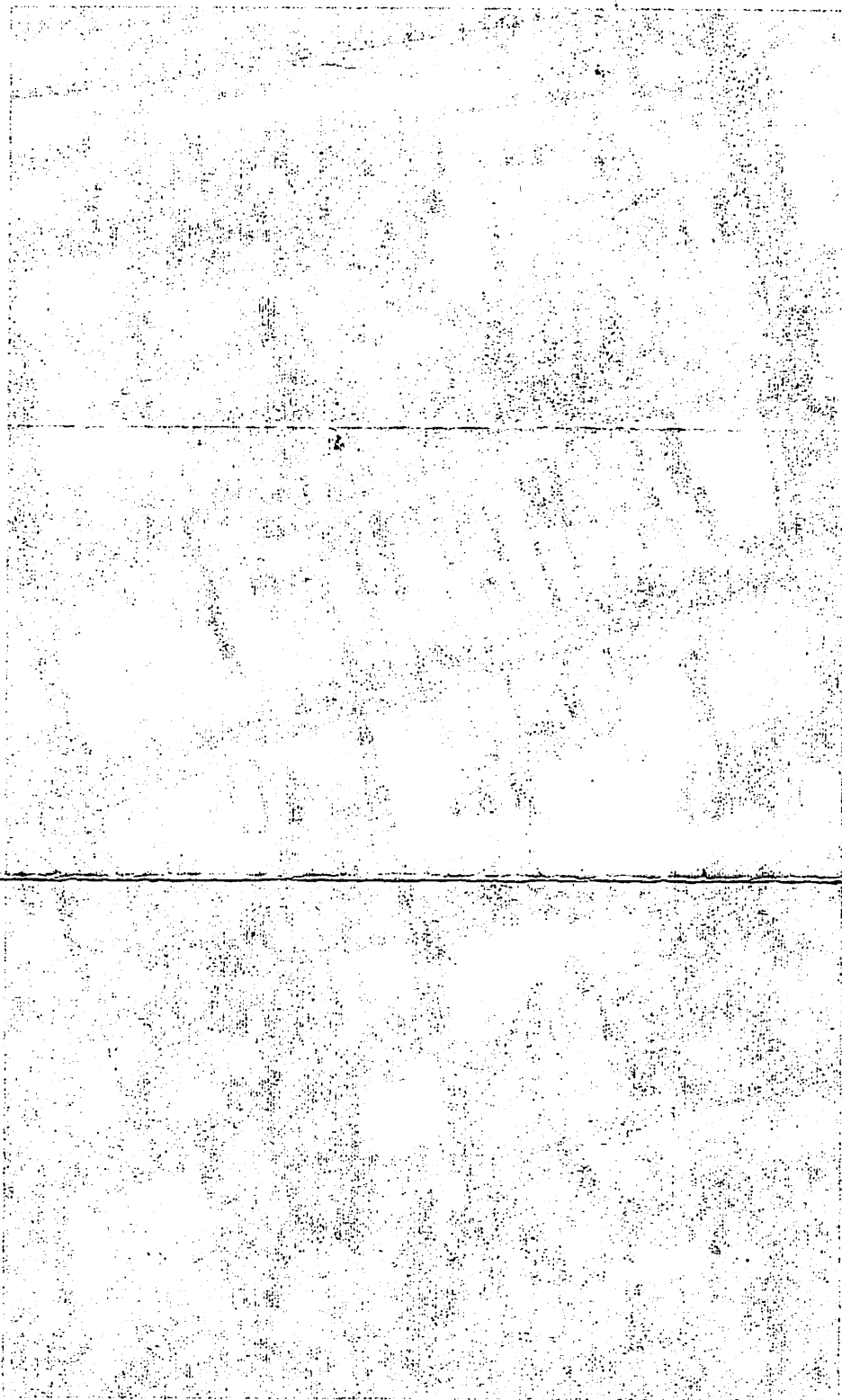


Gambar 1.6 Segmen 4



UNITED STATES GEOLOGICAL SURVEY  
BUREAU OF GEOLOGICAL RESEARCH  
WASHINGTON, D. C.

Geological Research  
Bureau of Geological Research  
Washington, D. C.



Geological Research

## 1.5. Kegunaan Penelitian

Kegunaan penelitian bertujuan untuk menjelaskan tentang manfaat apa yang ingin dicapai oleh penulis setelah terselesaikannya penelitian ini. Dalam hal ini, penulis menuliskan kegunaan penelitian kedalam dua kelompok kegunaan yaitu kegunaan kegunaan praktis dan akademis.

### 1.5.1. Kegunaan Praktis

Kegunaan praktis merupakan manfaat yang ingin dicapai dari penelitian ini yang diperuntukkan bagi pihak pemerintah selaku penanggung jawab untuk menjadikan koridor jalan Dhoho sebagai koridor jalan yang nyaman dan memiliki ciri khas khususnya instansi terkait. Adapun kegunaan praktis adalah:

- Bagi lembaga pemerintahan terutama lembaga terkait, diharapkan dapat di pakai sebagai salah satu acuan dalam membuat kebijakan di bidang penataan koridor jalan yang lebih mendekati kepada kenyamanan dan kemudahan bagi masyarakat sebagai pengguna koridor jalan tersebut.
- Sebagai salah satu acuan karakter jalur *pedestrian* bagi pejalan kaki di pusat kota yang manusiawi dan juga tetap menguntungkan pedagang kaki lima (PKL) sehingga dapat mengurangi konflik antar PKL dengan pejalan kaki.
- Mengevaluasi kinerja pemerintah dalam program-program penanggulangan masalah yang terjadi di setiap koridor jalan yang ada.

### 1.5.2. Kegunaan Akademis

Kegunaan akademis menjelaskan manfaat yang ingin dicapai dari sebuah penelitian yang diperuntukkan untuk pihak akademis yang membutuhkan khususnya pihak yang sedang melakukan penelitian. Adapun kegunaan akademis baik terhadap penulis maupun terhadap pihak lain antara lain :

- Penulis dapat mempelajari lebih banyak lagi tentang perilaku masyarakat yang melakukan berbagai kegiatan di sepanjang koridor jalan Dhoho yang merupakan objek penulisan ini.
- Merumuskan konsep penataan koridor jalan Dhoho dengan tinjauan persepsi pejalan kaki.
- Penulis berikutnya dapat menggunakan kajian dan tinjauan yang ada dalam tulisan ini untuk melengkapi atau menambah literatur untuk tulisannya sebagai referensi terkait dalam penataan koridor jalan lainnya.

### 2.1.1.2. Kelengkapan Koridor Jalan

Dalam perencanaan koridor jalan keberadaan simpang sebidang, simpang susun, jembatan dan elemen keras lainnya perlu mendapatkan perhatian beberapa kelengkapan elemen lain yang dibutuhkan seperti *Public art* atau fasilitas umum lainnya dapat dijadikan daya tarik yang memperkuat karakter atau ciri dari ruang koridor jalan, yaitu aspek lingkungan koridor jalan meliputi kondisi fisik alamiah dan buatan.

### 2.1.2. Definisi Pedestrian

*Pedestrian* berasal dari kata *pedos* bahasa Yunani yang berarti kaki, sehingga *pedestrian* dapat diartikan sebagai pejalan kaki atau orang yang berjalan kaki, sedangkan jalan yaitu media di atas bumi yang memudahkan manusia dalam tujuan berjalan. jadi *pedestrian* dalam hal ini mempunyai arti pergerakan atau perpindahan orang atau manusia dari satu tempat sebagai titik tolak ke tempat lain sebagai tujuan dengan menggunakan moda jalan kaki.<sup>2</sup>

Beberapa pengertian dari jalur *pedestrian* menurut para ahli dapat diketahui sebagai berikut :

- a. Gideon Golany (1977) Jalur *pedestrian* merupakan sarana transportasi yang menghubungkan antara fungsi kawasan satu dengan yang lain terutama kawasan perdagangan, kawasan budaya dan kawasan permukiman dengan jalan kaki.
- b. Amos Rapoport (1977) dilihat dari kecepatannya moda jalan kaki mempunyai kelebihan yaitu kecepatan rendah sehingga menguntungkan karena dapat mengamati lingkungan sekitar ada mengamati orang secara detail (sudah menyadari lingkungan sekitarnya).
- c. Jalur pejalan kaki adalah suatu bentuk transportasi yang penting di daerah perkotaan, oleh karena itu kebutuhan para pejalan kaki merupakan suatu bagian yang integral atau terpadu dalam sistem transportasi jalan.

### 2.1.3. Ciri-ciri Pejalan Kaki

Beberapa ahli menyebutkan berbagai macam ciri-ciri daripada pejalan kaki berdasarkan definisi yang telah dikemukakan diatas, adapun ciri-ciri tersebut antara lain :

- a. Menurut Amos Rapoport (1977)

Dilihat dari kecepatannya, moda jalan kaki mempunyai kelebihan yaitu kecepatan rendah sehingga menguntungkan karena dapat mengamati lingkungan sekitar dan mengamati obyek secara detail serta mudah menyadari lingkungan sekitarnya.

<sup>2</sup> Sirvany, Hamid, "The Urban Design Progress" Van Nostrand, New York, 1985.

## 1.6. Sistematika Pembahasan

Laporan ini akan disajikan dalam 6 bab pembahasan. Secara ringkas pembahasan setiap bab di uraikan sebagai berikut :

### **BAB I PENDAHULUAN**

Menguraikan tentang latar belakang permasalahan studi, perumusan masalah, tujuan dan sasaran, serta ruang lingkup penelitian.

### **BAB II TINJAUAN PUSTAKA**

Berisi tentang kajian-kajian teoritis sesuai dengan lingkup materi yang akan di bahas, dan penjelasan tentang landasan penelitian serta rumusan variabel-variabel penelitian.

### **BAB III METODE PENELITIAN**

Menguraikan metode yang digunakan dalam proses penelitian, baik itu metode pengumpulan data dan metode analisa.

### **BAB IV GAMBARAN UMUM KORIDOR JALAN DHOHO KOTA KEDIRI**

Berisi tentang gambaran karakteristik kegiatan dilokasi studi, baik itu karakteristik penggunaan lahan dan karakteristik pejalan kaki, serta penyajian data hasil survey sesuai dengan variabel-variabel penelitian.

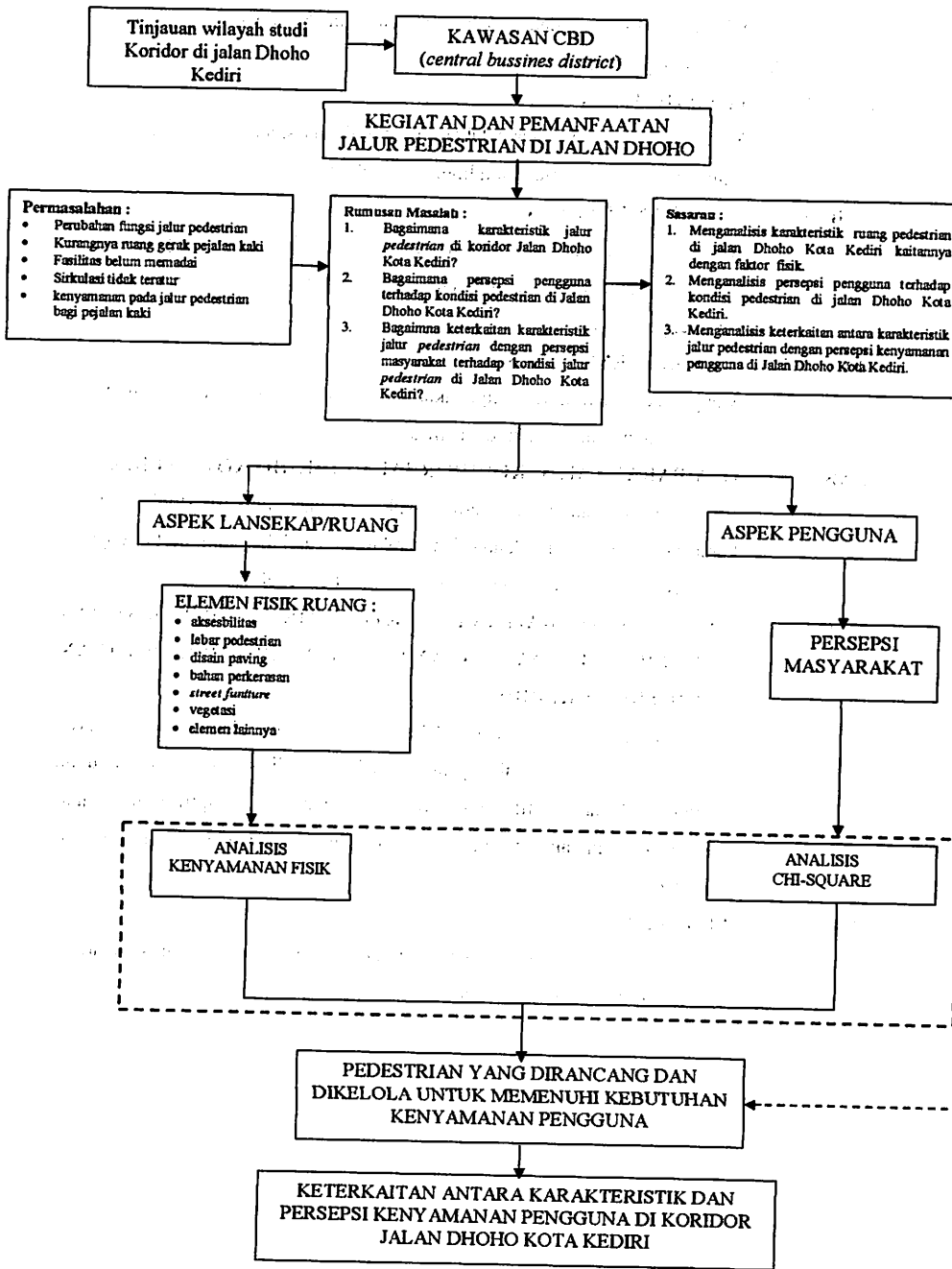
### **BAB V ANALISA KETERKAITAN KARAKTERISTIK JALUR PEDESTRIAN DAN PERSEPSI KENYAMANAN PENGGUNA DI KORIDOR JALAN DHOHO KOTA KEDIRI**

Bab ini akan menyajikan hasil olahan data yang diperoleh dari hasil survey, sesuai dengan metode analisa yang digunakan. Analisis yang digunakan untuk mengitung lebar efektif jalur *pedestrian*, analisis deskriptif kondisi jalur *pedestrian*, dan analisis persepsi pengguna terhadap kenyamanan jalur *pedestrian*.

### **BAB VI PENUTUP**

Berisi tentang kesimpulan akhir penelitian, serta rumusa-rumusan serta arahan rekomendasi penataan jalur *pedestrian*

**KERANGKA PIKIR**



Gambar 1.7. Diagram Kerangka Fikir

## BAB II

### KAJIAN PUSTAKA

#### 2.1. Tinjauan Pustaka

Tinjauan pustaka merupakan kajian secara luas untuk penulisan studi ini yang kemudian dituangkan dalam landasan penelitian, dimana isi dari tinjauan pustaka ini adalah teori-teori dan definisi-definisi beserta sumbernya yang dipakai sebagai dasar dalam penulisan studi ini. Dalam studi ini penulis mengambil judul "Keterkaitan Karakteristik Jalur Pedestrian Dengan Kenyamanan Pengguna studi kasus koridor Jalan Dhoho Kota Kediri" Berikut ini merupakan studi literatur mengenai judul yang diambil.

##### 2.1.1. Definisi Koridor dan Kelengkapannya

###### 2.1.1.1. Definisi Koridor

Koridor adalah suatu lorong yang menghubungkan antara kawasan satu dengan kawasan lain. Ini merupakan hasil definisi yang dikutip dari kamus Besar Bahasa Indonesia. Sedangkan definisi lainnya menurut Sammuel Zisman (1964), menyimpulkan bahwa ruang terbuka berdasarkan tinjauannya yang dibagi menjadi 3 (tiga) tipe yaitu : koridor yang merupakan pergerakan Transportasi, Pedestrian dan guna mobilitas Kota. Ruang terbuka juga bisa berbentuk suatu koridor yang berbentuk linier, diantaranya lorong-lorong tersebut dapat berupa deretan bangunan atau bentuk kegiatan padat. Koridor atau lorong merupakan bagian dari pola-pola *urban open space*, yang mempunyai suatu pola dari koridor yaitu, dilihat dari skala ukuran, misalnya ;

1. Skala lorong (*corridor*) sebagai suatu ruang luar sangat bervariasi.
2. Skala kecil sebagai lorong diantara bangunan.
3. Skala besar merupakan lorong atau koridor jalan raya.

Fungsi lorong ini, biasanya sebagai jalur sirkulasi yang menghubungkan dua fungsi atau lebih. Bentuk ruang disini terdefinisikan oleh jalur jalan dan elemen bangunan yang ada di kedua sisinya. Karakter *corridor space* terbentuk dari perbandingan (skala) elemen pembentuknya serta perbandingan dengan skala manusia, makin lebar jalan dibanding dengan elemen vertikal disisinya, semakin kabur kesan keruangannya.<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> Danisworo, M, DR, IR, M Arch, MUP, Teori Perancangan Urban (Bandung : ITB, 1991), Bab IV. Hal.30.

### 2.1.1.2. Kelengkapan Koridor Jalan

Dalam perencanaan koridor jalan keberadaan simpang sebidang, simpang susun, jembatan dan elemen keras lainnya perlu mendapatkan perhatian beberapa kelengkapan elemen lain yang dibutuhkan seperti *Public art* atau fasilitas umum lainnya dapat dijadikan daya tarik yang memperkuat karakter atau ciri dari ruang koridor jalan, yaitu aspek lingkungan koridor jalan meliputi kondisi fisik alamiah dan buatan.

### 2.1.2. Definisi Pedestrian

*Pedestrian* berasal dari kata *pedos* bahasa Yunani yang berarti kaki, sehingga *pedestrian* dapat diartikan sebagai pejalan kaki atau orang yang berjalan kaki, sedangkan jalan yaitu media di atas bumi yang memudahkan manusia dalam tujuan berjalan. jadi *pedestrian* dalam hal ini mempunyai arti pergerakan atau perpindahan orang atau manusia dari satu tempat sebagai titik tolak ke tempat lain sebagai tujuan dengan menggunakan moda jalan kaki.<sup>2</sup>

Beberapa pengertian dari jalur *pedestrian* menurut para ahli dapat diketahui sebagai berikut :

- a. Gideon Golany (1977) Jalur *pedestrian* merupakan sarana transportasi yang menghubungkan antara fungsi kawasan satu dengan yang lain terutama kawasan perdagangan, kawasan budaya dan kawasan permukiman dengan jalan kaki.
- b. Amos Rapoport (1977) dilihat dari kecepatannya moda jalan kaki mempunyai kelebihan yaitu kecepatan rendah sehingga menguntungkan karena dapat mengamati lingkungan sekitar ada mengamati orang secara detail (sudah menyadari lingkungan sekitarnya).
- c. Jalur pejalan kaki adalah suatu bentuk transportasi yang penting di daerah perkotaan, oleh karena itu kebutuhan para pejalan kaki merupakan suatu bagian yang integral atau terpadu dalam sistem transportasi jalan.

### 2.1.3. Ciri-ciri Pejalan Kaki

Beberapa ahli menyebutkan berbagai macam ciri-ciri daripada pejalan kaki berdasarkan definisi yang telah dikemukakan diatas, adapun ciri-ciri tersebut antara lain :

- a. Menurut Amos Rapoport (1977)

Dilihat dari kecepatannya, moda jalan kaki mempunyai kelebihan yaitu kecepatan rendah sehingga menguntungkan karena dapat mengamati lingkungan sekitar dan mengamati obyek secara detail serta mudah menyadari lingkungan sekitarnya.

<sup>2</sup> Sirvany, Hamid, "The Urban Design Progress" Van Nostrand, New York, 1985.

b. Menurut Gideon Golany (1977)

Berjalan kaki merupakan sarana transportasi yang menghubungkan antara fungsi kawasan satu dengan yang lain terutama kawasan perdagangan, kawasan budaya dan kawasan pemukiman, dengan berjalan kaki menjadikan suatu kota menjadi lebih manusiawi.

c. Menurut John Fruin (1979)

Berjalan kaki merupakan alat untuk pergerakan internal kota, satu-satunya alat untuk memenuhi kebutuhan interaksi tatap muka yang ada di dalam aktivitas komersial dan kultural di lingkungan kehidupan kota. Berjalan kaki merupakan alat penghubung antara moda-moda angkutan yang tidak mungkin dikerjakan oleh moda angkutan yang lain.

#### 2.1.4. Karakteristik Pejalan Kaki

Sesuai dengan karakter pejalan kaki yang cenderung mengambil jarak terpendek, maka diperlukan pengarah pergerakan agar lebih teratur dan terarah. Adapun karakter utama pejalan kaki :<sup>3</sup>

- Pejalan kaki biasanya berjalan pada sisi kanan.
- Proporsi terbesar pejalan kaki adalah masyarakat berjalan secara berkelompok 3 orang atau lebih.
- Kesulitan terbesar untuk mengikuti pejalan kaki yang berkelompok ini adalah mereka yang berjalan secara tidak tertentu, dengan berjalan secara bersebelahan.
- Laki-laki umumnya berjalan lebih cepat dibanding perempuan.
- Kelompok usia muda biasanya berjalan lebih cepat dari kelompok usia tua.
- Pejalan kaki yang berkelompok akan berjalan kaki lebih pelan dibanding bila berjalan sendiri-sendiri.
- Pejalan kaki yang membawa tas atau koper akan berjalan secepat pejalan kaki yang lain.
- Pejalan kaki yang berjalan pada tanjakan yang landai akan berjalan secepat jalan yang datar.
- Pejalan kaki biasanya mengambil jalan pintas terdekat.
- Pejalan kaki yang membentuk kelompok besar akan bergerak dalam kelompoknya untuk satu blok atau lebih dan pejalan kaki akan bergerak lebih efisien pada jam puncak.

<sup>3</sup> Whyte, William H, (1988), "*City : Double Day*", New York, Hal. 57



### 2.1.5. Tipe Pejalan Kaki

Menurut Jhon Fruin (1979) pejalan kaki berdasarkan sarana pejalannya dapat dikategorikan sebagai berikut :<sup>4</sup>

- a. Pejalan kaki penuh adalah mereka yang menggunakan moda jalan kaki sebagai moda utama jalan kaki digunakan sepenuhnya dari tempat asal sampai ketempat tujuan.
- b. Pejalan kaki memakai kendaraan umum adalah pejalan kaki yang menggunakan moda jalan kaki sebagai moda antara. Biasanya dilakukan dari tempat asal ke tempat kendaraan umum, atau pada jalur perpindahan rute kendaraan umum, atau dari tempat pemberhentian kendaraan umum ke tempat tujuan akhir.
- c. Pejalan kaki memakai kendaraan umum dan kendaraan pribadi adalah mereka yang menggunakan moda jalan kaki sebagai moda antara dari tempat parkir kendaraan pribadi ke tempat kendaraan umum dan dari tempat parkir kendaraan umum ke tempat tujuan akhir perjalanan.
- d. Pejalan kaki memakai kendaraan pribadi penuh adalah mereka yang menggunakan moda jalan kaki sebagai moda antara dari tempat akhir kendaraan pribadi ke tempat tujuan bepergian yang hanya ditempuh dengan berjalan kaki.

### 2.1.6. Prasarana Pejalan Kaki

- a. Jalur pejalan kaki yang dibuat terpisah dari jalur kendaraan umum, biasanya terletak bersebelahan atau berdekatan. Pejalan kaki melakukan kegiatan berjalan kaki sebagai sarana angkutan yang akan menghubungkan tempat tujuan. Diperlukan fasilitas yang aman terhadap bahaya kendaraan bermotor dan mempunyai permukaan rata berupa trotoar dan terletak di tepi jalan raya.
- b. Jalur pejalan kaki yang digunakan sebagai jalur menyeberang untuk mengatasi dan menghindari konflik dengan moda angkutan lain yaitu lajur penyeberangan jalan, jembatan penyeberang atau jalur penyeberangan bawah tanah. Untuk itu diperlukan fasilitas yang berupa *zebra cross*, *skyway*, dan *subway*.
- c. Jalur pejalan kaki yang bersifat rekreatif dan mengisi waktu luang, yang terpisah sama sekali dari jalur kendaraan bermotor dan biasanya dapat dinikmati secara santai. tanpa terganggu kendaraan bermotor. Pejalan kaki dapat berhenti dan beristirahat pada bangku-bangku yang disediakan, fasilitas ini berupa *plaza* dan taman kota.
- d. Jalur pejalan kaki yang digunakan untuk berbagai aktifitas, untuk berjualan, duduk santai, dan sekaligus untuk berjalan-jalan sambil melihat etalase pertokoan yang disebut *mall*.

<sup>4</sup> Hamid Sirvany, op-cit III-3

Selain adanya prasarana dapat diketahui beberapa karakteristik. Adapun karakteristik jalur *pedestrian* yang disesuaikan dengan fungsinya secara rinci dapat dilihat pada tabel berikut.<sup>5</sup>

**Tabel 2.1**  
**Karakteristik Jalur Pedestrian**

Jenis Jalur Pedestrian	Fungsi/Kegunaan	Karakteristik
Trotoar	Berjalan kaki di pinggir jalan	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Arah jelas</li> <li>• Lokasi di tepi jalan bebas hambatan</li> <li>• Permukaan rata (max 5 %). Lebar anatar 1,5-2 m</li> </ul>
Jalur Penyeberangan ( <i>Zebra Cross</i> )	Menghindari konflik dengan kendaraan yang lalu lalang di jalan raya	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Menyilang diatas jalan, dilengkapi dengan <i>traffic light</i></li> <li>• Lebar antara 2 – 4 m</li> <li>• Frekuensinya tertentu</li> </ul>
Plaza	Kegiatan santai dan rekreasi	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bebas kendaraan</li> <li>• Ruang lapang</li> <li>• Lebarnya bervariasi</li> <li>• Ada fasilitas</li> </ul>
Mall	Tempat berjalan kaki di kawasan perbelanjaan	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Terpisah dari jalur kendaraan</li> <li>• Terdapat pertokoan</li> <li>• Plaza kecil</li> <li>• Lebarnya bervariasi</li> <li>• Ada fasilitas</li> </ul>
<i>Subway</i>	Tempat berjalan kaki di kawasan perbelanjaan yang menghubungkan antar bangunan di bawah tanah	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Berupa terowongan bawah tanah</li> <li>• Dilengkapi dengan pengkondisian udara dan penerangan</li> <li>• Bebas lalu lintas kendaraan</li> </ul>
<i>Skyway</i>	Tempat berjalan kaki yang menghubungkan antar bangunan di atas tanah	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Berupa jembatan penyeberangan anatar bangunan</li> <li>• Sirkulasi pejalan kaki menerus</li> <li>• Bebas lalu lintas kendaraan</li> </ul>

Sumber : Lynch, Kevin and Hack, Garry, (1984), "Site Planning"

Standart desain trotoar berdasarkan lokasi menurut Keputusan Menteri Perhubungan No. 65 Tahun 1993 adalah seperti pada tabel 2.2 dibawah ini.

**Tabel 2.2**  
**Lebar Trotoar Minimal**

No	Lokasi	Lebar Trotoar Minimal
1.	Jalan di daerah pertokoan atau kaki lima	4 Meter
2.	Di Wilayah Perkantoran Utama	3 Meter
3.	Di Wilayah Industri	
	a. Pada Jalan Primer	3 Meter
	b. Pada Jalan Akses	2 Meter
4.	Di Wilayah Permukiman	
	a. Pada Jalan Primer	2,75 Meter
	b. Pada Jalan Akses	2 Meter

Sumber : Keputusan Menteri Perhubungan No. KM 65 Tahun 1993

<sup>5</sup> Lynch, Kevin and Hack, Garry, (1984), "Site Planning"

Sedangkan lebar trotoar berdasarkan jumlah jumlah pejalan kaki menurut Keputusan Menteri Perhubungan No. 65 Tahun 1993 dapat dilihat di tabel 2.3 di bawah ini.<sup>6</sup>

**Tabel 2.3**  
**Lebar Trotoar Berdasarkan Jumlah Pejalan Kaki**

No	Jumlah Pejalan Kaki /detik/meter	Lebar Trotoar (meter)
1	6 orang/det/m	2,3 – 5
2	3 orang/det/m	1,5 – 2,3
3	2 orang/det/m	0,9 – 1,5
4	1 orang/det/m	0,6 – 0,9

Sumber : Keputusan Menteri Perhubungan No. KM 65 Tahun 1993

## 2.1.7. Perencanaan Trotoar

### 2.1.7.1. Penempatan Trotoar

- a. Suatu ruas jalan dianggap perlu dilengkapi dengan trotoar apabila disepanjang jalan tersebut terdapat penggunaan lahan yang mempunyai potensi menimbulkan pejalan kaki.

Penggunaan lahan tersebut antara lain perumahan, sekolah, pusat perbelanjaan, pusat perdagangan, pusat perkantoran, pusat hiburan, pusat kegiatan sosial, daerah industry, terminal bus dan lain-lain.

- b. Secara umum trotoar dapat direncanakan pada ruas jalan yang terdapat volume pejalan kaki lebih besar dari 300 orang per 12 jam (06.00-18.00) dan volume lalu lintas lebih besar dari 1000 kendaraan per 12 jam (06.00-18.00).
- c. Trotoar hendaknya ditempatkan pada sisi luar bahu jalan atau sisi luar jalur lalu lintas (bila telah tersedia jalur parkir). Trotoar hendaknya dibuat sejajar dengan jalan, akan tetapi trotoar dapat tidak sejajar dengan jalan bila keadaan topografi atau keadaan setempat yang tidak memungkinkan.

Trotoar mungkin ditempatkan pada sisi dalam saluran drainase terbuka atau diatas saluran drainase yang telah ditutup dengan plat beton yang memenuhi syarat. Trotoar pada pemberhentian bus harus ditempatkan berdampingan/sejajar dengan jalur bus.

Trotoar dapat ditempatkan di depan atau di belakang Halte.<sup>7</sup>

### 2.1.7.2. Ruang bebas trotoar

Tinggi bebas trotoar tidak kurang dari 2,5 meter dan kedalaman bebas trotoar tidak kurang dari satu meter dari permukaan trotoar. Kebebasan samping trotoar tidak kurang dari 0,3 meter. Perencanaan pemasangan utilitas selain harus memenuhi ruang bebas trotoar, harus juga memenuhi ketentuan-ketentuan dalam buku petunjuk pelaksanaan pemasangan utilitas.

<sup>6</sup> Keputusan Menteri Perhubungan No. 65 Tahun 1993

<sup>7</sup> Direktorat Jendral Bina Marga no.007/T/BNKT/1990

### 2.1.7.3. Lebar trotoar

Lebar trotoar harus dapat melayani volume pejalan kaki yang ada. Trotoar yang sudah ada perlu ditinjau kapasitas/lebar, keadaan dan penggunaannya apabila terdapat pejalan kaki yang menggunakan jalur lalu lintas kendaraan. Trotoar disarankan untuk direncanakan dengan tingkat pelayanan serendah-rendahnya C. Pada keadaan tertentu yang tidak memungkinkan trotoar dapat direncanakan sampai dengan tingkat pelayanan E.

**Table 2.4**  
**Tingkat Pelayanan Trotoar**

Tingkat Pelayanan	Modul (m <sup>2</sup> /orang)	Volume (orang/meter/menit)
A	≥ 3,25	≤ 23
B	2,30 – 3,25	23 – 33
C	1,40 – 2,30	33 – 50
D	0,90 – 1,40	50 – 66
E	0,45 – 0,90	66 – 82
F	≤ 0,45	≥ 82

### 2.1.7.4. Struktur dan kemiringan

Untuk dapat memberikan pelayanan yang optimal kepada pejalan kaki maka trotoar harus diperkeras, diberi pembatas (dapat berupa kereb atau batas penghalang/barrier) dan diberi elevasi tinggi dari permukaan perkerasan jalan.

Perkerasan trotoar dapat dibuat dengan blok beton, beton, perkerasan aspal, atau plesteran. Permukaan trotoar harus rata dan mempunyai kemiringan melintang 2-4 % supaya tidak terjadi genangan air. Kemiringan memanjang trotoar disesuaikan dengan kemiringan memanjang jalan dan disarankan kemiringan memanjang maksimum 10%.

### 2.1.7.5. Tangga

Tangga digunakan pada jembatan penyeberangan jalan, terowongan penyeberangan jalan dan trotoar yang mempunyai kemiringan memanjang lebih besar dari 10%. Ketinggian jembatan penyeberangan dan kedalaman terowongan penyeberangan jalan harus memenuhi batasan ruang bebas jalan, yaitu 5 meter keatas dan 1,5 meter kebawah dihitung dari permukaan perkerasan jalan.<sup>8</sup>

<sup>8</sup> : Direktorat Jendral Bina Marga no.007/T/BNKT/1990

### 2.1.8. Definisi Ruang Publik

Menurut Rustam Hakim, ruang terbuka publik juga dapat dikatakan sebagai ruang terbuka yang mempunyai arti bentuk dasar dari ruang terbuka di luar bangunan, dapat digunakan oleh publik (setiap orang), dan member kesempatan untuk bermacam-macam kegiatan/aktivitas tertentu dari masyarakatnya. Contohnya taman bermain, plaza, makam, lapangan olah raga, lapangan terbang, taman rekreasi dan lain-lain.<sup>9</sup>

Ruang terbuka atau *Civic centre* adalah merupakan suatu pengertian yang tidak dapat dipisahkan, yang artinya ruang terbuka sebagai wadah yang dapat digunakan untuk aktivitas penduduk sehari - hari. Sedangkan apabila ditinjau secara harafiah *civic centre* adalah<sup>10</sup> :

- *Civic* : masyarakat, yang berhubungan dengan masyarakat atau budaya masyarakat
- *Center*: pusat
- *Civic center*: pusat kegiatan dimana masyarakat melakukan aktivitasnya.

Jadi pengertian ruang publik center adalah suatu ruang luar yang terjadi dengan membatasi alam dan komponen-komponennya menggunakan elemen keras seperti jalan, dan elemen lunak seperti taman dan air sebagai unsur pelembut dalam *landscape* dan merupakan wadah aktivitas masyarakat.

### 2.1.9. Fungsi Ruang Publik

Setelah mengetahui definisi dari ruang publik seperti yang diuraikan diatas, ada beberapa fungsi dari ruang publik. Adapun fungsi ruang publik antara lain :<sup>11</sup>

- a. Sebagai pusat interaksi. Komunikasi masyarakat baik formal maupun informal seperti upacara bendera, sholat Ied pada hari Idul Fitri, peringatan lainnya, pertemuan-pertemuan individual ataupun kelompok.
- b. Sebagai ruang terbuka yang menampung koridor-koridor jalan yang menuju kearah ruang publik tersebut dan sebagai ruang pengikat dilihat dari struktur kota, sekaligus sebagai pembagi ruang-ruang fungsi bangunan disekitarnya serta ruang untuk transit bagi masyarakat yang akan pindah kearah tujuan lain.
- c. Sebagai tempat kegiatan pedagang kaki lima yang menjajalkan makanan dan minuman. pakaian, *souvenir*, dan jasa *entertainment* seperti tukang sulap, tarian kera, ular dan sebagainya.

<sup>9</sup> Rustam Hakim, "Komponen Perancangan Arsitektur Lanskap ,Prinsip - prinsip dan Aplikasi Desain", (C I, Jakarta, Bumi Aksara, 2003), hal.50

<sup>10</sup> Eko Budhardjo, *op.cit.*, h.133

<sup>11</sup> Edy Darmawan "Teori dan Kajian Ruang Publik Kota", (2003) h.2

d. Sebagai paru-paru kota yang semakin padat, sehingga masyarakat banyak yang memanfaatkan sebagai tempat olahraga, bermain dan bersantai bersama keluarga.

Jalur hijau merupakan salah satu bentuk ruang terbuka. Pada jalur hijau biasanya dapat dijumpai berbagai jenis tanaman yang juga memiliki berbagai fungsi. Peletakan tanaman pada jalur tepi dan jalur tengah median disesuaikan dengan potongan melintang standar tergantung pada klasifikasi fungsi jalan yang bersangkutan<sup>12</sup>. Adapun jenis dan fungsi tanaman secara rinci dapat dilihat pada tabel 2.5 berikut :

**Tabel 2.5**  
**Jenis dan Fungsi Tanaman**

Fungsi	Persyaratan	Contoh Tanaman
1. Pada Jalur Tanaman Tepi		
a. Peneduh	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ditempatkan pada jalur tanaman (minimal 1,5 meter)</li> <li>• Percabangan 2 m diatas tanah</li> <li>• Bentuk percabangan batang tidak merunduk</li> <li>• Bermassa daun padat</li> <li>• Ditanam secara berbaris</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kiara payung (<i>Filicium decipiens</i>)</li> <li>• Tanjung (<i>mimusops elengi</i>)</li> <li>• Angsana (<i>ptthrocaerphusindicus</i>)</li> </ul>
b. Peyerap polusi udara	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Terdiri dari pohon, perdu/semak</li> <li>• Memiliki ketahanan tinggi terhadap pengaruh udara</li> <li>• Jarak tanaman rapat</li> <li>• Bermassa daun padat</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Angsana (<i>ptthrocaerphusindicus</i>)</li> <li>• Akasia daun besar (<i>Accasia mangium</i>)</li> <li>• Oleander (<i>Nerium oleander</i>)</li> <li>• Bongenvil (<i>boungenvilea sp</i>)</li> <li>• Teh-tehan pangkas (<i>Acalypha sp</i>)</li> </ul>
c. Penyerap kebisingan	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Terdiri dari pohon, perdu/semak</li> <li>• Membentuk massa</li> <li>• Bermassa daun padat</li> <li>• Berbagai bentuk tajuk</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Tanjung (<i>Mimusops elengi</i>)</li> <li>• Kiara payung (<i>Filicium decipiens</i>)</li> <li>• Teh-tehan pangkas (<i>Acalypha sp</i>)</li> <li>• Kembang Sepatu (<i>Hibiscus rosa sinensis</i>)</li> <li>• Bongenvil (<i>boungenvilea sp</i>)</li> <li>• Oleander (<i>Nerium oleander</i>)</li> </ul>
d. Pemecah angin	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Tanaman tinggi, perdu/semak</li> <li>• Bermassa daun padat</li> <li>• Ditanam berbaris atau membentuk massa</li> <li>• Jarak tanaman rapat &lt; 3 m</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Cemara (<i>Cassuarina equisetifolia</i>)</li> <li>• Angsana (<i>ptthrocaerphusindicus</i>)</li> <li>• Tanjung (<i>Mimusops elengi</i>)</li> <li>• Kiara payung (<i>Filicium decipiens</i>)</li> <li>• Kembang Sepatu (<i>Hibiscus rosa sinensis</i>)</li> </ul>
e. Pembatas pandang	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Tanaman tinggi, perdu/semak</li> <li>• Bermassa daun padat</li> <li>• Ditanam berbaris atau membentuk massa</li> <li>• Jarak tanaman rapat</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Cemara (<i>Cassuarina equisetifolia</i>)</li> <li>• Angsana (<i>ptthrocaerphusindicus</i>)</li> <li>• Tanjung (<i>Mimusops elengi</i>)</li> <li>• Kiara payung (<i>Filicium decipiens</i>)</li> <li>• Kembang Sepatu (<i>Hibiscus rosa sinensis</i>)</li> </ul>
2. Pada Median		
a. Penahan silau lampu kendaraan	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Tanaman perdu/semak</li> <li>• Ditanam rapat</li> </ul>	

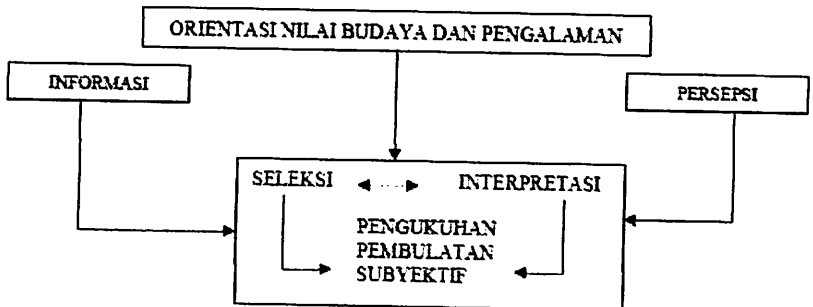
<sup>12</sup> Tata Cara Perencanaan Teknik Lanskep Jalan, Departemen Pekerjaan Umum dan Direktorat Jederal Bina Marga, hal. 10.

Sumber : Departemen Pekerjaan Umum & Direktorat Jenderal Bina Marga tahun 1996

Fungsi	Persyaratan	Contoh Tanaman
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ketinggian 1,5 m</li> <li>• Bermassa daun padat</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bambu (<i>Bambusa sp</i>)</li> <li>• Cemara (<i>Casuarina equisetifolia</i>)</li> <li>• Kembang Sepatu (<i>Hibiscus rosa sinensis</i>)</li> <li>• Oleander (<i>Nerium oleander</i>)</li> <li>• Bongenvil (<i>bougenvilea sp</i>)</li> <li>• Kembang Sepatu (<i>Hibiscus rosa sinensis</i>)</li> <li>• Oleander (<i>Nerium oleander</i>)</li> <li>• Nusa Indah (<i>Mussaenda sp</i>)</li> </ul>

### 2.1.10. Pengertian Persepsi

Persepsi dapat diartikan sebagai pengamatan yang secara langsung dikaitkan dengan suatu makna tertentu. Proses yang melandasi persepsi tentu berawal dari adanya informasi dari lingkungan. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada diagram dibawah ini :<sup>13</sup>



Gambar 2.1 Proses persepsi (Boedojo,1986 )

Adapun pengertian lain dari persepsi berdasarkan pendapat beberapa ahli adalah sebagai berikut.<sup>14</sup>

- Menurut Gibson (1950,1966) menyatakan bahwa sifat-sifat ekologis dari rangsangan lingkungan merupakan hal yang terpenting dalam persepsi. Persepsi lebih bersifat holistik sehingga lingkungan tidak dipersepsi dalam bentuk bagian-bagiannya akan tetapi lingkungan dipahami sebagai satu kesatuan makna. Artinya bila seseorang

<sup>13</sup> Boedojo. "Arsitektur,Manusia, dan Pengamatannya" Jakarta.1986

<sup>14</sup> Sukman, Oman. "Dasar-dasar Psikologi Lingkungan", Penerbit Bayu Media dan UMM Press, Tahun 2003, Hal. 52

menerima banyak nilai informasi maka akan menimbulkan persepsi orang tersebut terhadap lingkungannya

- b. Menurut Schiffman (1976). persepsi seseorang tentang lingkungan tidak hanya didasarkan atas alat indera saja (pengelihatn, pendengaran dan sentuhan), akan tetapi juga melibatkan unsur perasaan. Misalnya persepsi tentang lokasi, bisa dianggap sebagai sesuatu yang tidak terkait dengan pengelihatn pendengaran dan sentuhan.

Persepsi adalah dasar dari setiap pengalaman yang berupa obyek-obyek yang ditangkap keberadaannya melalui indera-indera, seperti indera penglihatan, menangkap cahaya dan benda-benda, indera pendengar menangkap gelombang suara, indera pengecap menangkap rasa dan indera temperatur menangkap suhu udara yang saling berkomunikasi satu dengan yang lainnya.<sup>15</sup>

#### 2.1.11. Proses Terjadinya Persepsi

Menurut Hamka (2002), proses terjadinya persepsi melalui tahap –tahap sebagai berikut :<sup>16</sup>

- a. Tahap pertama, merupakan tahap yang dikenal dengan nama proses kealaman atau proses fisik, yaitu proses ditangkapnya suatu stimulus (objek) oleh panca indera.
- b. Tahap kedua, merupakan tahap yang dikenal dengan proses fisiologis, yaitu proses diteruskannya stimulus atau objek yang telah diterima alat indera melalui syaraf-syaraf sensoris ke otak.
- c. Tahap ketiga merupakan proses yang dikenal dengan nama proses psikologis, yaitu proses dalam otak, sehingga individu mengerti, menyadari, menafsirkan dan menilai objek tersebut.
- d. Tahap keempat, merupakan hasil yang diperoleh dari proses persepsi yaitu berupa tanggapan, gambaran atau kesan.

Persepsi menurut Psikologi lingkungan ada beberapa pandangan antara lain :

- Pandangan / penjelasan manusia mengerti dan menilai lingkungan dapat dilihat dari dua pendekatan yaitu :<sup>17</sup>

##### a. Pandangan Konvensional

Persepsi bermula dari adanya rangsang dari luar diri individu (stimulus), individu menjadi sadar akan adanya stimulus ini melalui sel-sel saraf reseptor (pengindraan) yang peka

<sup>15</sup> Sarwoto, W Sarlito, 1992, "*Psikologi Lingkungan*", Jakarta : PT Gramedia Widiasarana Indonesia, Hal. 45

<sup>16</sup> Hamka, Muhammad. Hubungan Antara Persepsi Terhadap Pengawasan Kerja dengan Motivasi Berprestasi. Skripsi. Surakarta: Universitas Muhammadiyah Fakultas Psikologi, 2002.

<sup>17</sup> Ibid



terhadap bentuk-bentuk energi tertentu (cahaya, suara, suhu). Bila sumber energi itu cukup kuat untuk merangsang sel-sel reseptor maka terjadilah penginderaan. Jika sejumlah penginderaan disatukan dan dikoordinasikan di dalam pusat syaraf yang lebih tinggi (otak) sehingga manusia bisa mengenali obyek-obyek yang dilihatnya.

#### b. Pendekatan Ekologik

Pendekatan ini dikemukakan oleh Gibson (Fisher et al, 1984 : 24) yang menyatakan bahwa individu tidaklah menciptakan makna-makna dari apa yang diinderakannya karena sesungguhnya makna-makna itu telah terkandung dalam stimulus itu sendiri dan tersedia untuk organisme yang siap menyerapnya. Persepsi terjadi secara seponatan dan langsung serta bersifat holistik. Spontanitas ini terjadi ketika organisme selalu menjajaki (eksplorasi) lingkungannya dan dalam penjajakan itu ia melibatkan setiap obyek yang ada dilingkungannya dan setiap objek menonjolkan sifat-sifatnya yang khas untuk organisme yang bersangkutan.

- Teori perubahan sikap ditinjau dari sudut kesadaran atau kehendak dari dalam diri individu terdiri dari :
  - a. Teori Reaksi Psikologik (*psychological reactance*) dari Jack Brehm dinyatakan bahwa manusia cenderung ingin mempunyai kebebasan untuk memilih atau menentukan sendiri alternatif-alternatifnya dalam berpikir, membuat, keputusan dan bertindak. Oleh karena itu, ia cenderung tidak mau terikat pada satu pola pikir, keputusan atau tindakan tertentu. Untuk membentuk atau mengubah sikap menurut teori ini perlu diberikan berbagai macam pilihan dengan alasan, keuntungan dan kerugian masing-masing sehingga orang dengan sendirinya akan mengubah persepsi atau sikapnya jika ia melihat alternatif yang lebih baik.
  - b. Teori Disonansi Kognitif dari Festinger (Beil et al, 1978:55) dikatakan bahwa orang ridik suka kalau dalam dirinya terdapat elemen-elemen kesadaran yang saling bertentangan (keadaan disonan) sebab orang akan cenderung mengubah pola pikirnya atau menambah elemen-elemen kesadaran atau mengubah tingkah lakunya agar terjadi lagi keseimbangan antara elemen-elemen kesadarannya itu (keadaan konsonan).

#### 2.1.12. Kenyamanan

Kenyamanan merupakan salah satu nilai vital yang selayaknya harus dinikmati oleh manusia ketika melakukan aktifitas-aktifitas di dalam suatu ruang. Menurut Rustam Hakim dan Hardi Utomo (2003 : 185) kenyamanan adalah segala sesuatu yang memperlihatkan penggunaan ruang secara sesuai dan harmonis, baik dengan ruang itu sendiri maupun dengan

berbagai bentuk, tekstur, warna, simbol maupun tanda, suara dan bunyi kesan, intensitas dan warna cahaya ataupun bau, atau lainnya. Kenyamanan dapat pula dikatakan sebagai kenikmatan atau kepuasan manusia dalam melaksanakan kegiatannya. Adapun faktor-faktor yang mempengaruhi kenyamanan antara lain :<sup>18</sup>

**a. Sirkulasi**

Jalan berperan sebagai prasarana lalu lintas dan ruang transisi (transitional space), selain itu juga tidak tertutup kemungkinan sebagai ruang beraktivitas (activity area) yang merupakan sebagai ruangterbuka untuk kontak sosial, wadah kegiatan, rekreasi, dan bahkan untuk aktifitas perekonomian masyarakat.

Kenyamanan suatu ruang dapat berkurang akibat sirkulasi yang tidak tertata dengan benar, misalnya kurang adanya kejelasan sirkulasi, tiadanya hierarki sirkulasi, tidak jelasnya pembagian ruang dan fungsi ruang, antara sirkulasi pejalan kaki (pedestrian) dengan sirkulasi kendaraan bermotor (Hakim dan Utomo, 2003 : 186).

**b. Iklim atau Kekuatan Alam**

Faktor iklim adalah faktor kendala yang harus mendapat perhatian serius dalam merencanakan sistem jalan yang terkonsep. Salah satu kendala iklim yang muncul adalah curah hujan, faktor ini tidak jarang menimbulkan gangguan terhadap aktifitas para pejalan kaki, terutama di musim penghujan. Oleh karena itu perlu disediakan tempat berteduh apabila terjadi hujan, seperti shelter dan gazebo.

**c. Kebisingan**

Tingginya tingkat kebisingan suara kendaraan bermotor yang lalu lalang, juga menjadi masalah vital yang dapat mengganggu kenyamanan bagi lingkungan sekitar dan pengguna jalan, terutama pejalan kaki. Oleh sebab itu untuk meminimalisir tingkat kebisingan yang terjadi, dapat dipakai tanaman dengan pola dan ketebalan yang rapat serta tersusun teratur. Namun kebisingan yang muncul dari faktor-faktor lain (seperti suara musik dan transaksi perdagangan dari PKL, kebisingan parkir liar, dan sebagainya) akan sulit dihindari, kecuali adanya pengalokasian yang tepat bagi activity area yang seperti itu.

**d. Aroma atau Bau-bauan**

Aroma atau bau-bauan yang tidak sedap bisa terjadi karena beberapa sebab, seperti bau yang keluar dari asap knalpot kendaraan, atau bak-bak sampah yang kurang terurus yang tersedia di sepanjang pinggir trotoar. Selain itu, kadang terdapat areal pembuangan sampah yang tidak jauh dari daerah perlintasan jalan, maka bau yang tidak

<sup>18</sup> Rustam Hakim dan Hardi Utomo, "Komponen Arsitektur Landscape", PT. Bumi Aksara, Jakarta, Hal.185.

menyenangkan akan tercium oleh para pengguna jalan, baik yang berjalan kaki maupun para pemakai kendaraan bermotor.

Untuk mengurangi gangguan aroma yang kurang sedap tersebut, maka trotoar bisa diberikan sekat penutup tertentu sebagai pandangan visual serta dihalangi oleh tanaman, pepohonan yang cukup tinggi, maupun dengan peninggian muka tanah.

**e. Bentuk**

Bentuk elemen *landscape furniture* harus disesuaikan dengan ukuran standar manusia agar skala yang dibentuk mempunyai rasa nyaman (Hakim dan Utomo, 2003 : 190). Sebagai contoh, misalnya permukaan lantai trotoar mempunyai fungsi yang memberi kemudahan dan sesuai dengan standar kemanfaatan.

Seringkali ditemui bahwa trotoar-trotoar yang telah disediakan tidak mempunyai pembatas yang jelas (kereb) dengan jalur kendaraan bermotor. Jalur trotoar dan jalur kendaraan memiliki ketinggian permukaan lantai (dasar) yang sama. Bentuk yang semacam itu akan mengakibatkan, jalur trotoar menjadi dimanfaatkan untuk lahan parkirparkir liar.

**f. Keamanan**

Tanudjaja dalam Pamungkas (2003 : 19) menyatakan bahwa manusia memiliki jenjang kebutuhan, yang salah satunya adalah *safety need*. *Safety need* merupakan kebutuhan manusia yang berkaitan dengan keselamatan atau keamanan, supaya dirinya merasa terlindungi dari setiap gangguan. Sedangkan Hakim dan Utomo (2003 : 190) mengemukakan bahwa keamanan merupakan masalah yang mendasar, karena masalah ini dapat menghambat aktivitas yang dilakukan.

Pengertian dari keamanan, bukan mencakup dari segi kriminal, tetapi tentang kejelasan fungsi sirkulasi, sehingga pejalan kaki terjamin keamanan atau keselamatannya dari bahaya terserempet maupun tertabrak kendaraan bermotor.

**g. Kebersihan**

Daerah yang terjaga kebersihannya akan menambah daya tarik khusus, selain menciptakan rasa nyaman serta menyenangkan orang-orang yang melalui jalur trotoar. Untuk memenuhi kebersihan suatu lingkungan perlu disediakan bak-bak sampah sebagai elemen lansekap dan sistem saluran air selokan yang terkonsep baik. Selain itu pada daerah tertentu yang menuntut terciptanya kebersihan tinggi, pemilihan jenis tanaman hias dan semak, agar memperhatikan kekuatan daya rontok daun, buah, dan bunganya.

**h. Keindahan**

Keindahan suatu ruang perlu diperhatikan secara serius untuk memperoleh suasana kenyamanan. Keindahan harus selalu terkontrol penataannya, meskipun dalam suatu ruang terdapat berbagai ragam aktivitas manusia yang berbeda-beda. Keindahan mencakup persoalan kepuasan bathin dan panca indera manusia.

Demikian juga pada eksistensi keindahan di suatu jalur jalan raya (termasuk jalur trotoar), harus selalu terhindar dari ketidakberaturan bentuk, warna, atau pula aktifitas manusia yang ada di dalamnya. Untuk memperoleh kenyamanan yang optimal maka keindahan harus dirancang dengan memerhatikan dari berbagai segi, baik itu segi bentuk, warna, komposisi susunan tanaman dan elemen perkerasan, serta diperhatikan juga faktor – faktor pendukung sirkulasi kegiatan manusia.

## 2.2. Landasan Penelitian

Dari berbagai teori yang telah dijabarkan terlebih dahulu, peneliti mencoba merumuskan kajian teori yang ada sebagai landasan dalam penyusunan penelitian ini tanpa mengurangi ataupun menambah kajian teoritis berdasarkan tinjauan pustaka. Landasan penelitian merupakan dasar dalam penyusunan penelitian yang meliputi kesimpulan dari beberapa teori dan pendapat ahli terkait dengan tema penelitian yaitu studi penataan koridor jalan Dhoho di kota Kediri.

### 2.2.1. Jalur *Pedestrian*

Jalur *pedestrian* dalam studi ini mencakup semua elemen yang ada diatas *pedestrian* serta yang mempengaruhi kenyamanan pejalan kaki sebagai penggunanya. Adapun pembahasannya terdiri dari pengertian *pedestrian*, pejalan kaki, prasarana jalur *pedestrian* faktor yang mempengaruhi faktor orang berjalan kaki serta tingkat pelayanan jalur *pedestrian*. Lebih jelasnya dapat dilihat pada uraian dibawah ini.

#### 2.2.1.1. Pengertian *Pedestrian*

Jalur *pedestrian* merupakan jalur jalan yang berada di sepanjang kiri dan kanannya digunakan sebagai tempat pergerakan atau perpindahan orang atau manusia dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan moda jalan kaki biasanya banyak terdapat pada kawasan pusat kota utamanya kawasan perdagangan dan merupakan unsur yang penting dalam perancangan perkotaan yang memerhatikan unsur kenyamanan dan menunjang daya hidup daerah perkotaan. Fasilitas untuk jalur pejalan kaki banyak dibutuhkan pada daerah-daerah :

- Daerah-daerah perkotaan secara umum yang jumlah penduduknya tinggi.
- Jalan-jalan yang memiliki rute angkutan umum yang tetap.
- Daerah-daerah yang memiliki aktivitas kontinue yang tinggi seperti jalan-jalan pasar dan perkotaan.
- Lokasi-lokasi yang memiliki kebutuhan/permintaan yang tinggi dengan periode yang pendek seperti stasiun-stasiun bis dan kereta api, sekolah, rumah sakit, lapangan olahraga.
- Lokasi yang mempunyai permintaan yang tinggi untuk hari-hari tertentu misalnya lapangan gelanggang olah raga, dan masjid.

#### 2.2.1.2. Prasarana Jalur *Pedestrian*

- Trotoar dan terletak di tepi jalan raya sebagai tempat pergantian dari satu moda ke moda yang lain.
- Diperlukan fasilitas yang berupa *zebra cross*, *skyway*, dan *subway* yang dapat membantu pejalan kaki untuk mempercepat perjalanannya, serta fasilitas pendukung berupa plaza dan taman kota.
- Jalur pejalan kaki yang digunakan untuk berbagai aktifitas, untuk berjualan, duduk santai, dan sekaligus untuk berjalan-jalan sambil melihat, etalase pertokoan yang disebut *mall*.

#### 2.2.2. Perabotan Jalur *Pedestrian*

Perabotan pada jalur *pedestrian* merupakan semua elemen-elemen yang ada dan menunjang bagi pengguna jalur pedestrian. Adapun elemen-elemen tersebut meliputi jaringan listrik, jaringan telepon, hydrant, telepon umum, tempat sampah, penerangan, penandaan, pola lantai, jalur hijau dan polisi lalu lintas. Lebih jelasnya dapat dilihat dibawah ini.

##### A. Jaringan Listrik

Elemen perancangan jaringan listrik dan jaringan telepon yang ada meliputi : jarak antar tiang, posisinya terhadap jaringan telepon, jarak terhadap tanah, jarak dengan benda lain, dan kesesuaian dalam penempatan jaringan utilitas pada jaringan jalan.

##### B. Jaringan Telepon

Distribusi jaringan telepon relatif tidak memerlukan persyaratan yang ketat, yakni tergantung pada posisinya terhadap jaringan listrik. Posisi antara jaringan telepon berada di bawah jaringan listrik dengan jarak vertikal umumnya diatas 1 meter. Namun untuk

lokasi-lokasi tertentu kadang terdapat masalah dalam penempatan kedua jaringan tersebut maka perlu pembuatan jarak menjadi 1 meter sesuai standart minimum dan posisi jaringan listrik ditinggikan.

### C. Hydrant

Penempatan hydrant pemadam kebakaran pada dasarnya ada dua yakni syarat lebar jalan dan jarak antar hydrant. Keberadaan hydrant ini sangat penting untuk menunjang aktivitas yang ada di pusat perdagangan mengingat rawan terhadap resiko kebakaran.

### D. Telepon Umum

Telepon umum merupakan fasilitas penunjang kegiatan yang ada dipusat perdagangan. Ukuran telepon umum berdasarkan standart Telkom adalah 20cm x 30cm x 40cm dengan penmpatannya setinggi 160 cm dari lantai.

### E. Tempat Sampah

Tipe tempat samapah ada 2 jenis yaitu tipe pertama berupa bak yang terbuat dari dinding semen yang berkapasitas 1 m<sup>3</sup>. Tipe kedua adalah bak sampah yang berbentuk kotak terbuat dari plat baja atau terbuat dari karet bekas ban mobil.

### F. Penerangan

Penerangan pada tapak dasarnya digunakan untuk menerangi dan untuk memberikan keamanan. Penerangan disediakan pada tempat-tempat yang menerima lalu lintas pejalan kaki yang pada serta di tempat-tempat yang membahayakan seperti tangga dan ramp, persimpangan atau perubahan ketinggian permukaan yang tiba-tiba. Tipe penerangan untuk jalur pedestrian adalah rata-rata mempunyai ketinggian 4-6 meter, jarak penempatan ± 10 – 15 meter, serbaguna karena keanaeka ragam design dan pola pencahayaan, pijar uap merkuri, serta rentan terhadap kejahatan<sup>19</sup>.

### G. Penandaan

Penandaan yang dibahas disini yang berkaitan denagn iklan. Bagian terpenting dari kajian ini adalah kesesuain dengan façade bangunan menciptakan suasana yang meriah tetapi indah, ukuran yang sesuai, dan dapat dinikmati oleh pejalan kaki maupun pengguna kendaraan. Jenis-jenis penandaan dapat dibedakan<sup>20</sup>:

- a. Identitas : nama, profesi
- b. Nama bangunan dan fungsi bangunan
- c. Informasi : berita tentang kejadian
- d. Komersial : tentang harga dan mutu barang

<sup>19</sup> Chiarajoseph De, dan Kopelman, Lee E. 1997. "Standart Perencanaan Tapak", hal 314

<sup>20</sup> Hamid Shirvani, " The Urban Design Progress"1985.

- e. Tanda-tanda lalu lintas : regulating (pengaturan), warning (peringatan), guiding (petunjuk), channelling (pemisahan arus)
- f. Petunjuk lokasi dan fasilitas lain : lokasi kegiatan dan jaraknya

#### H. Pola Lantai

Pembentukan pola-pola lantai berkaitan dengan perkerasan lantai itu sendiri perkerasan lantai tergantung dari bahan atau material perkerasan yang digunakan. Perkerasan pada lantai digunakan pada tempat-tempat utamanya tempat yang mempunyai intensitas kegiatan tinggi. Intensitas penggunaan lantai perkerasan yang tinggi terdapat pada jalan setapak, jalan masuk kendaraan, tempat parkir, areal bermain, plaza tempat berkumpul dan areal duduk<sup>21</sup>. Dua segi yang perlu diperhatikan dalam pembentukan perkerasan adalah segi fungsional dan segi estetikanya.

- Segi fungsional mencakup :
  - a. Kegunaan dan pemanfaatan lantai perkerasan
  - b. Waktu pemakaian kegiatan siang atau malam
- Segi estetika mencakup :
  - a. Bentuk design perkerasan sesuai tema rancangannya
  - b. Ukuran dan patokan umum
  - c. Keamanan konstruksi

#### I. Ruang Terbuka Hijau

Menurut *Ian C. Laurie*, ruang terbuka dalam lingkungan kehidupan (lingkungan alam dan manusia) dapat dikelompokkan sebagai berikut.

- Ruang terbuka sebagai sumber produksi, antara lain berupa, daerah hutan, daerah pertanian, daerah produksi mineral, daerah peternakan, daerah perairan (reservoir, energi), daerah perikanan, dan lainnya.
- Ruang terbuka sebagai perlindungan terhadap kekayaan sumber alam dan manusia, antara lain berupa, cagar alam, cagar budaya, suaka marga satwa, dan taman nasional.
- Ruang terbuka untuk kesehatan, kesejahteraan, dan kenyamanan, yaitu antara lain, melindungi kualitas air tanah, pengaturan dan pengelolaan limbah, mempertahankan dan memperbaiki kualitas udara, daerah rekreasi, dan daerah taman lingkungan.

<sup>21</sup> Hakim, Rustam, Ir, MT.IALI dan Utomo, Hardi, Ir, Ms, IAL; 1983, "Komponen Arsitektur Landscape," hal 180.

## J. Pos Polisi Lalu Lintas

Sarana ini dibutuhkan untuk memantau dan mengamankan arus lalu lintas. Selain berfungsi sebagai pos keamanan lalu lintas sarana ini juga digunakan untuk mengamankan pengguna jalan yang ada utamanya di pusat perdagangan sebagai tempat keramaian dengan tingkat kriminalitas yang tinggi, sehingga tumbuh rasa aman bagi pengguna jalan.

### 2.2.3. Perancangan Jalur *Pedestrian*

Dalam perancangan *design* jalur *pedestrian* yang padat memberikan kenyamanan bagi pejalan kaki ada beberapa hal yang harus diperhatikan keterkaitannya dengan lingkungan yaitu :

- a. Keteraturan (*coherence*), semakin teratur semakin disukai. Misalnya taman-taman yang terpelihara rapi dan bunga-bunga yang teratur lebih disukai daripada halaman yang tak terawat.
- b. *Texture* yaitu kasar-lembutnya suatu pemandangan, semakin lembut semakin disukai. Misalnya hamparan sawah yang menguning atau padang bunga tulip lebih disukai daripada prairi dengan batu-batu karang dan kaktus disana sini.
- c. Keakraban dengan lingkungan semakin kenal suatu lingkungan semakin disukai. Misalnya lingkungan rumah sendiri atau tempat-tempat yang sering dikunjungi lebih disukai dibandingkan dengan daerah yang masih asing dan belum pernah dikunjungi.
- d. Keluasan ruang pandang, semakin luas ruang pandang makin disukai. Misalnya kamar hotel dengan jendela yang menghadap pemandangan luas di luar (pantai, kebun. pemandangan kota) lebih disukai (jadi lebih mahal sewanya) dibandingkan dengan hotel yang tidak ada jendelanya.
- e. Kemajemukan rangsang, semakin banyak elemen yang terdapat dalam pemandangan semakin disukai.

Contoh-contoh gambar perancangan jalur *Pedestrian* sebagai berikut :





6. **Ukuran.** Lebar trotoar berbeda menurut jumlah dan jenis lalu lintas yang melaluinya. Lebar minimum adalah 6 kaki. sehingga arus, 2 arah pada trotoar dapat berjalan dengan lancar.
7. **Stopan Roda.** Fasilitas ini diperlukan apabila kendaraan beroda merosor ke daerah yang berbahaya. Tingginya harus 2 - 3 inci dengan lebar 6 kaki, dan harus memiliki jarak antara didalamnya.
8. **Struktur Drainase.** Struktur Drainase yang tidak dirancang, dibangun atau dipasang dengan baik dapat membahayakan orang-orang yang melaluinya. Peletakkannya harus rata dengan permukaan jalan atau trotoar dan apabila mempunyai penutup lubang, maka batang besi sejajar (gril) atau pola yang memiliki pelubangan yang lebih besar dari  $\frac{3}{4}$  inci tidak boleh digunakan. Penutupan ini harus dijaga agar tetap bersih sehingga tidak mengurangi efisiensi sistem saluran air hujan keseluruhan. Pada musim penghujan luapan air dapat membahayakan pejalan kaki maka struktur drainase tidak boleh diletakkan antara ramp tepi jalan dengan sudut jalan atau langsung dibawah ramp tepi jalan.

#### 2.2.4. Persepsi lingkungan

Menurut Schiffman (1976). persepsi seseorang tentang lingkungan tidak hanya didasarkan atas alat indera saja (pengelihatn, pendengaran dan sentuhan), akan tetapi juga melibatkan unsur perasaan. Misalnya persepsi tentang lokasi, bisa dianggap sebagai sesuatu yang tidak terkait dengan pengelihatn pendengaran dan sentuhan.

Persepsi masyarakat menurut Porteous (1977) dipengaruhi oleh faktor internal dan eksternal. Faktor internal adalah nilai-nilai dari dalam diri dipadukan dengan hal-hal yang ditangkap panca indera pada proses melihat, merasakan, mencium aroma, mendengarkan, dan meraba. Faktor-faktor tersebut kemudian dikombinasikan dengan faktor eksternal, yaitu keadaan lingkungan fisik dan sosial, yang kemudian menjadi suatu respon dalam bentuk tindakan.<sup>22</sup>

Menurut Brockman dan Merrier (1973), faktor-faktor yang mempengaruhi persepsi adalah jenis kelamin dan umur, latar belakang kebudayaan, pendidikan pekerjaan, asal/tempat tinggal, status ekonomi, waktu luang, dan kemampuan fisik dan intelektual. Menurut Grilick dalam Porteous (1977), semakin tinggi pendidikan seseorang, maka persepsinya akan semakin baik. Sedang menurut Tood (1989), persepsi seorang akan ruang tergantung pada

<sup>22</sup> Porteous JD.1977, *Environment and Behavior: Planning and Everyday Urban life*, dalam Mimi Rahmiati, "Aspek kenyamanan ruang pedestrian dalam rangka peningkatan efektivitas penggunaannya pada kawasan jalan M.H. Thamrin- Jend. Sudirman Jakarta" 2009

ukuran usia dan latar belakang budaya, susasana pikiran, pengalaman-pengalaman masa lalu dan pengharapan-pengharapannya.<sup>23</sup>

### 2.3. Variabel Amatan

Variabel adalah konsep yang diterapkan secara empiris atau fakta dalam studi. Variabel amatan diperoleh berdasarkan kondisi eksisting di wilayah studi yang ditinjau dari pemanfaatan ruang yang ada disepanjang koridor jalan. Untuk melihat keterkaitan karakteristik jalur pedestrian dan persepsi kenyamanan pengguna di koridor Jalan Dhoho Kota Kediri. Berdasarkan hal tersebut, maka yang menjadi variabel amatan di wilayah studi ini dapat dilihat pada tabel 2.6.

---

<sup>23</sup> Brockman CF, Merriem LC, 1973, *Recreatoimal Use of Wild land*, dalam Mimi Rahmiati, "Aspek kenyamanan ruang pedestrian dalam rangka peningkatan efektivitas penggunaannya pada kawasan jalan M.H. Thamrin- Jend. Sudirman Jakarta" 2009

Tabel 2.6 Variabel Amatan

no	sasaran	Teori			Variabel amatan	Sub variabel	Analisa																			
		Karakteristik Jalur Pedestrian																								
1	Menganalisis kondisi faktual ruang pedestrian di jalan Doho Kota Kediri kaitannya dengan faktor fisik	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Jenis Jalur Pedestrian</th> <th>Fungsi/Kegunaan</th> <th>Karakteristik</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Trotour</td> <td>Berjalan kaki di pinggir jalan</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> <li>Arah jelas</li> <li>Lokasi di tepi jalan bebas hambatan</li> <li>Pemukaan rata (max 5 %). Lebar antar 1,5-2 m</li> </ul> </td> </tr> <tr> <td>Jalur Penyeberangan (Zebra Cross)</td> <td>Menghindari konflik dengan kendaraan yang lalu lalang di jalan raya</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> <li>Menyilang diatas jalan, dilengkapi dengan <i>traffic light</i></li> <li>Lebar antara 2 - 4 m</li> <li>Frekuensinya tertentu</li> </ul> </td> </tr> <tr> <td>Plaza</td> <td>Kegiatan santai dan rekreasi</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> <li>Bebas kendaraan</li> <li>Ruang lapang</li> <li>Lebarnya bervariasi</li> <li>Ada fasilitas</li> </ul> </td> </tr> <tr> <td>Mall</td> <td>Tempat berjalan kaki di kawasan perbelanjaan</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> <li>Terpisah dari jalur kendaraan</li> <li>Terdapat pertokoan</li> <li>Plaza kecil</li> <li>Lebarnya bervariasi</li> <li>Ada fasilitas</li> </ul> </td> </tr> <tr> <td>Subway</td> <td>Tempat berjalan kaki di kawasan perbelanjaan yang menghubungkan antar bangunan di bawah tanah</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> <li>Berupa terowongan bawah tanah</li> <li>Dilengkapi dengan pengkondisian udara dan penerangan</li> <li>Bebas lalu lintas kendaraan</li> </ul> </td> </tr> <tr> <td>Skyway</td> <td>Tempat berjalan kaki yang menghubungkan antar bangunan di atas tanah</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> <li>Berupa jembatan penyeberangan antar bangunan</li> <li>Sirkulasi pejalan kaki menerus</li> <li>Bebas lalu lintas kendaraan</li> </ul> </td> </tr> </tbody> </table>	Jenis Jalur Pedestrian	Fungsi/Kegunaan	Karakteristik	Trotour	Berjalan kaki di pinggir jalan	<ul style="list-style-type: none"> <li>Arah jelas</li> <li>Lokasi di tepi jalan bebas hambatan</li> <li>Pemukaan rata (max 5 %). Lebar antar 1,5-2 m</li> </ul>	Jalur Penyeberangan (Zebra Cross)	Menghindari konflik dengan kendaraan yang lalu lalang di jalan raya	<ul style="list-style-type: none"> <li>Menyilang diatas jalan, dilengkapi dengan <i>traffic light</i></li> <li>Lebar antara 2 - 4 m</li> <li>Frekuensinya tertentu</li> </ul>	Plaza	Kegiatan santai dan rekreasi	<ul style="list-style-type: none"> <li>Bebas kendaraan</li> <li>Ruang lapang</li> <li>Lebarnya bervariasi</li> <li>Ada fasilitas</li> </ul>	Mall	Tempat berjalan kaki di kawasan perbelanjaan	<ul style="list-style-type: none"> <li>Terpisah dari jalur kendaraan</li> <li>Terdapat pertokoan</li> <li>Plaza kecil</li> <li>Lebarnya bervariasi</li> <li>Ada fasilitas</li> </ul>	Subway	Tempat berjalan kaki di kawasan perbelanjaan yang menghubungkan antar bangunan di bawah tanah	<ul style="list-style-type: none"> <li>Berupa terowongan bawah tanah</li> <li>Dilengkapi dengan pengkondisian udara dan penerangan</li> <li>Bebas lalu lintas kendaraan</li> </ul>	Skyway	Tempat berjalan kaki yang menghubungkan antar bangunan di atas tanah	<ul style="list-style-type: none"> <li>Berupa jembatan penyeberangan antar bangunan</li> <li>Sirkulasi pejalan kaki menerus</li> <li>Bebas lalu lintas kendaraan</li> </ul>	Karakteristik Jalur Pedestrian	Lebar pedestrian  Kondisi pedestrian  Jenis perkerasan  Fungsi pedestrian	Analisa kondisi fisik jalur pedestrian
		Jenis Jalur Pedestrian	Fungsi/Kegunaan	Karakteristik																						
		Trotour	Berjalan kaki di pinggir jalan	<ul style="list-style-type: none"> <li>Arah jelas</li> <li>Lokasi di tepi jalan bebas hambatan</li> <li>Pemukaan rata (max 5 %). Lebar antar 1,5-2 m</li> </ul>																						
		Jalur Penyeberangan (Zebra Cross)	Menghindari konflik dengan kendaraan yang lalu lalang di jalan raya	<ul style="list-style-type: none"> <li>Menyilang diatas jalan, dilengkapi dengan <i>traffic light</i></li> <li>Lebar antara 2 - 4 m</li> <li>Frekuensinya tertentu</li> </ul>																						
		Plaza	Kegiatan santai dan rekreasi	<ul style="list-style-type: none"> <li>Bebas kendaraan</li> <li>Ruang lapang</li> <li>Lebarnya bervariasi</li> <li>Ada fasilitas</li> </ul>																						
		Mall	Tempat berjalan kaki di kawasan perbelanjaan	<ul style="list-style-type: none"> <li>Terpisah dari jalur kendaraan</li> <li>Terdapat pertokoan</li> <li>Plaza kecil</li> <li>Lebarnya bervariasi</li> <li>Ada fasilitas</li> </ul>																						
		Subway	Tempat berjalan kaki di kawasan perbelanjaan yang menghubungkan antar bangunan di bawah tanah	<ul style="list-style-type: none"> <li>Berupa terowongan bawah tanah</li> <li>Dilengkapi dengan pengkondisian udara dan penerangan</li> <li>Bebas lalu lintas kendaraan</li> </ul>																						
Skyway	Tempat berjalan kaki yang menghubungkan antar bangunan di atas tanah	<ul style="list-style-type: none"> <li>Berupa jembatan penyeberangan antar bangunan</li> <li>Sirkulasi pejalan kaki menerus</li> <li>Bebas lalu lintas kendaraan</li> </ul>																								
<p><i>Sumber : Lynch, Kevin and Hack, Garry, (1984), "Site Planning"</i></p> <p><b>Karakteristik Pejalan Kaki</b>            Sesuai dengan karakter pejalan kaki yang cenderung mengambil jarak terdekat, maka diperlukan pengaruh pergerakan agar lebih teratur dan terarah. Adapun karakter utama pejalan kaki :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Pejalan kaki biasanya berjalan pada sisi kanan.</li> <li>Proporsi terbesar pejalan kaki adalah masyarakat berjalan secara berkelompok 3 orang atau lebih.</li> </ul>			Karakteristik pejalan kaki	Jenis kelamin  Umur  Pendidikan	Analisa distribusi Frekuensi																					

no	sasaran	Teori	Variabel amatan	Sub variabel	Analisa
2.	Menganalisis persepsi pengguna ruang terhadap kenyamanan ruang pedestrian di jalan Dhoho Kota Kediri.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kesulitan terbesar untuk mengikuti pejalan kaki yang berkelompok ini adalah mereka yang berjalan secara tidak tertentu, dengan berjalan secara bersebelahan.</li> <li>• Laki-laki umumnya berjalan lebih cepat dibanding perempuan.</li> <li>• Kelompok usia muda biasanya berjalan lebih cepat dari kelompok usia tua.</li> <li>• Pejalan kaki yang berkelompok akan berjalan kaki lebih pelan dibanding bila berjalan sendiri-sendiri.</li> <li>• Pejalan kaki yang membawa tas atau koper akan berjalan secepat pejalan kaki yang lain.</li> <li>• Pejalan kaki yang berjalan pada tanjakan yang landai akan berjalan secepat jalan yang datar.</li> <li>• Pejalan kaki biasanya mengambil jalan pintas terdekat.</li> <li>• Pejalan kaki yang membentuk kelompok besar akan bergerak dalam kelompoknya untuk satu blok atau lebih dan pejalan kaki akan bergerak lebih efisien pada jam puncak.</li> </ul> <p>Menurut William H Whyte (1988), "City :Double Day"</p> <p>Persepsi masyarakat menurut Porteous (1977) dipengaruhi oleh faktor internal dan eksternal. Faktor internal adalah nilai-nilai dari dalam diri dipadukan dengan hal-hal yang ditangkap panca indera pada proses melihat, merasakan, mencium aroma, mendengarkan, dan meraba. Faktor-faktor tersebut kemudian dikombinasikan dengan faktor eksternal, yaitu keadaan lingkungan fisik dan sosial, yang kemudian menjadi suatu respon dalam bentuk tindakan.</p>	Aspek Kenyamanan	Pekerjaan  Kebersihan Keamanan Ukuran Lingkungan alamiah Kelengkapan street furniture Kemudahan pencapaian Informasi Kenyamanan paving Polusi Pengganggu kenyamanan Disain paving Disain elemen jalan Tata letak penempatan elemen jalan Tanaman Gangguan yang merusak pemandangan	Analisa Chi-Square
3.	Menganalisis keterkaitan karakteristik jalur pedestrian dan persepsi kenyamanan pengguna	<p>Menurut Brockman dan Merrier (1973), faktor-faktor yang mempengaruhi persepsi adalah jenis kelamin dan umur, latar belakang kebudayaan, pendidikan pekerjaan, asal/tempat tinggal, status ekonomi, waktu luang, dan kemampuan fisik dan intelektual</p> <p>Menurut Rustam Hakim dan Hardi Utomo (2003 : 185) kenyamanan adalah segala sesuatu yang memperlihatkan penggunaan ruang secara sesuai dan harmonis, baik dengan ruang itu sendiri maupun dengan berbagai bentuk, tekstur, warna, simbol maupun tanda, suara dan bunyi kesan, intensitas dan warna cahaya ataupun bau, atau lainnya. Kenyamanan dapat pula dikatakan sebagai kenikmatan atau kepuasan manusia dalam melaksanakan kegiatannya. Adapun faktor-faktor yang mempengaruhi kenyamanan antara lain : sirkulasi, iklim atau kekuatan alam, kebisingan, aroma dan bau-bauan, bentuk, keamanan, kebersihan, keindahan</p>	Aspek Kenyamanan		

## **BAB III**

### **METODE PENELITIAN**

Metode adalah langkah - langkah yang digunakan dalam upaya mencapai tujuan. Pada metodologi penelitian ini akan diuraikan segala hal yang berkenaan dengan cara dan metode yang digunakan pada penyusunan laporan penelitian, diantaranya metode pengumpulan data dan metode analisa. Metode pengumpulan data merupakan teknik atau pendekatan yang digunakan dalam mengumpulkan data dan informasi terkait tema penelitian, sedangkan metode analisa yaitu teknik atau pendekatan berupa alat analisa yang digunakan dalam menganalisa data dan informasi.

#### **3.1. Metode Pengumpulan Data**

Metode pengumpulan data terdiri dari tahapan persiapan dan teknik survey, tahapan persiapan merupakan tahapan awal dalam mempersiapkan segala kebutuhan berupa data - data awal sebagai bahan persiapan survey, sedangkan teknik survey merupakan tahapan pengumpulan data dan informasi yang terkait dengan tema penelitian dimana terdiri dari survey primer dan survey sekunder.

##### **3.1.1. Teknik Survey**

Tahapan survey merupakan tahapan pengumpulan data yang terdiri dari survey primer berdasarkan kebutuhan data dalam penyusunan studi ini. Survey primer merupakan kegiatan memperoleh data lapangan secara langsung dengan mengamati kondisi lokasi studi. Data primer dapat berupa opini orang baik individu maupun kelompok, serta hasil observasi terhadap fokus amatan yang diperoleh dengan cara wawancara maupun observasi. Adapun kegiatan survey primer yang dilakukan adalah observasi kondisi fisik berupa pengamatan langsung yang mendalam mengenai kondisi wilayah survey yang diamati secara visual sebagai gambaran terhadap fenomena yang ada, kemudian akan direkam dan diinterpretasikan dalam proses analisa. Kondisi fisik tersebut didokumentasikan atau direkam melalui teknik pengambilan gambar kondisi wilayah dengan bantuan peta, wawancara, dan foto.

##### **A. Metode Observasi**

Observasi adalah pemilihan, perubahan, pencatatan dan pengodean serangkaian perilaku dan suasana yang berkenaan dengan organisme *in situ*, sesuai dengan tujuan - tujuan empiris. Teknik observasi yang digunakan dalam penelitian ini adalah teknik observasi berstruktur atau *structured observation* dimana pengamat dalam melaksanakan

observasinya menggunakan pedoman pengamatan. Dasar dari metode observasi pengamatan langsung yang dilakukan peneliti dilapangan yang diharapkan mampu menjawab pertanyaan tentang persepsi pengunjung terhadap kualitas ruang terbuka publik. Adapun tahapan observasi yang dilakukan antara lain : mengidentifikasi karakteristik lokasi studi meliputi ; elemen ruang terbuka publik, fasilitas, iklim dan kekuatan alam, sirkulasi, kondisi kebersihan, kebisingan, tingkat keamanan.

## B. Penyebaran Kuesioner

Penyebaran adalah teknik pengumpulan data dengan menyerahkan atau mengirimkan daftar pertanyaan untuk diisi responden. Responden adalah orang yang memberikan tanggapan, menjawab pertanyaan - pertanyaan yang dikatakan baik, efektif dan efisien apabila memenuhi komponen - komponen dibawah ini :

- Pertanyaan atau pernyataan dibuat harus jelas atau tidak meragukan
- Hindari pertanyaan atau pernyataan ganda
- Responden harus mampu menjawab
- Pertanyaan atau pernyataan harus relevan
- Pertanyaan atau pernyataan sebisa mungkin singkat
- Hindari pertanyaan atau pernyataan yang bias

Untuk dapat menyusun sesuai dengan kriteria diatas maka langkah - langkah yang dapat dilakukan adalah :

- Merumuskan isi pertanyaan yang akan diajukan
- Menentukan format dan gaya dari formulir isian
- Menentukan tipe, format dan susunan pertanyaan yang akan diajukan
- Menyusun penjelasan untuk responden.

Teknik sampling yang digunakan dalam studi ini adalah teknik *Simple Random Sampling* yaitu suatu sampel yang terdiri atas sejumlah elemen yang dipilih secara acak, dimana setiap elemen atau anggota populasi memiliki kesempatan yang sama untuk terpilih menjadi sampel. Pengguna jalur *pedestrian* yang disesuaikan dengan kemampuannya dalam memanfaatkan *pedestrian*. Penyebaran kuesioner berkaitan dengan penentuan jumlah sampel sebagai sasaran penyebaran kuesioner. Sampel sendiri mempunyai pengertian sebagian individu yang diselidiki dari keseluruhan individu penelitian. Sampel yang baik yaitu sampel yang memiliki populasi atau yang representatif artinya menggambarkan keadaan populasi secara maksimal tetapi walaupun mewakili sampel bukan merupakan duplikat dari populasi.

Dalam menentukan besarnya sampel tidak ada ketentuan ataupun ketetapan yang mutlak berapa persen sampel harus diambil dari populasi. Untuk itu diperlukan sebuah prosedur tertentu yang bisa dijadikan kepastian rata-rata untuk mengambil besar sampel yang dibutuhkan bagi seorang peneliti. Sehingga dalam penelitian ini, peneliti menetapkan jumlah sampel dengan menggunakan ketentuan menurut tabel Krejcie dan Morgan. Dimana dalam penentuan jumlah sampel derajat kepercayaan yang digunakan adalah sebesar 95 % dan tingkat kesalahan sebesar 10 %.<sup>1</sup> Untuk mengetahui besarnya sampel maka perlu dilakukan tahapan survey sebagai dasar penetapan jumlah sampel penelitian. Berdasarkan hasil survey lapangan, didapatkan jumlah pejalan kaki dari pukul 07.00 sampai dengan 21.00 adalah sebagai berikut :

**Tabel 3.1**  
**Jumlah pejalan kaki di Jalan Dhoho Kota Kediri**

No	Segmen	Jumlah
1	Segmen 1	102 orang
2	Segmen 2	150 orang
3	Segmen 3	198 orang
4	Segmen 4	200 orang
	Total	650 orang

*Sumber : Hasil survey 12 febuari 2013*

Sehingga berdasarkan ketentuan pengambilan jumlah sampel, maka banyaknya sampel untuk pejalan kaki berdasarkan latar belakang sebanyak 65 sampel dari total populasi sebagai berikut ;

**Tabel 3.2**  
**Jumlah penentuan sampel pejalan kaki di Jalan Dhoho Kota Kediri**

No	Segmen	Jumlah
1	Segmen 1	10 orang
2	Segmen 2	15 orang
3	Segmen 3	20 orang
4	Segmen 4	20 orang
	Total	65 orang

*Sumber : Hasil Analisa*

Selain itu penyebaran kuisioner ditujukan kepada responden untuk mengetahui kondisi yang terjadi di lokasi studi dan tanggapan- tanggapan apa saja yang diberikan responden, selain itu juga penulis ingin mnegetahui indentitas responden sendiri yang kemudian akan dikaitkan dengan pilihan atau opsi aspek kenyamanan pejalan kaki yang telah ada.

<sup>1</sup> Hasan Mustafa, "Teknik Sampling", (2000), h. 4



## FORM KUISONER

Seamen Trotoar, 1/ 2 / 3 / 4 Tanggal : \_\_\_\_\_ 2013, Jam : \_\_\_\_\_

## IDENTITAS RESPONDEN

1. Nama : \_\_\_\_\_
2. Jenis kelamin : L / P
3. Umur : \_\_\_\_\_ th
4. Pendidikan formal terakhir:
5. Pekerjaan utama:

### C. Dokumentasi

Teknik pengumpulan data dengan merekam kejadian atau situasi dilokasi penelitian yang berupa gambar (foto) untuk menunjang dalam penelitian. Dalam hal ini pengambilan gambar akan dilakukan pada beberapa bagian lokasi studi yaitu yang menyangkut tatanan fisik ruang terbuka publik serta ragam aktivitas yang berlangsung di dalamnya. Hal ini dimaksudkan untuk memudahkan dan menunjang tahapan identifikasi dalam penelitian.

Selain kondisi fisik setiap segmen digambarkan dengan penjelasan deskriptif dan untuk memperkuat kondisi tersebut bukti situasi yang apa adanya pada lokasi studi yaitu dari pengambilan gambar atau foto dilokasi studi. Baik dari segmen 1 sampai dengan segmen 4. Kondisi yang diabadikan yaitu sepanjang jalur pedestrian di Jalan Dhoho Kota Kediri, kerusakan yang terjadi pada jalur trotoar. Keberadaan elemen-elemen jalan sebagai pendukung jalur pedestrian, seperti tempat sampah, lampu jalan, marka, hidrant, dan jalur hijau. Selain itu hambatan samping yang dapat mengganggu kenyamanan pejalan kaki juga diambil fotonya. Kondisi pada siang dan malam juga diabadikan dan dilihat kegiatan apa saja yang terjadi dari siang hari hingga malam di koridor Jalan Dhoho Kota Kediri.

#### 3.1.2. Survey Sekunder

Jenis survey sekunder yang dilakukan dalam penelitian ini adalah survey literatur, dengan tujuan untuk memenuhi kebutuhan referensi teori sebagai landasan dalam penelitian dan referensi tentang metode analisa yang akan digunakan. Survey instansi tidak dilakukan dalam studi ini, karena sebagian besar kebutuhan data di peroleh langsung dengan melakukan survey primer, baik itu melalui observasi, maupun penyeberan kuisoner.

Survey literatur yang dilakukan adalah mengacu pada Laporan Rencana Koordinasi Perencanaan Penanganan Perparkiran Koridor Jalan Dhoho – Panglima Sudirman Kota Kediri Tahun 2010, referensi yang berkaitan dengan judul penulis dari tesis maupun skripsi, maupun referensi yang berada di Internet.

### 3.2. Metode Analisa

Analisis data adalah proses penyederhanaan data ke dalam bentuk yang lebih mudah dibaca dan diinterpretasikan. Data yang diperoleh dari proses pengumpulan data dari survey lapangan, kemudian akan diolah dan dianalisis sebagai berikut :

#### 3.2.1. Analisis Kondisi Fisik

Kondisi fisik area studi yang terdiri atas aksesibilitas, lebar pedestrian, disinai paving, bahan perkerasan, *street furniture*, vegetasi dan elemen fisik lainnya dianalisis secara **Deskriptif** dengan menjelaskan secara faktual kondisi-kondisi yang ada pada saat ini. Kondisi faktual yang ditemukan di lapang akan dibandingkan kesesuaiannya dengan standar-standar dimensi ruang dan ilmu Arsitektur Lanskap.

##### 3.2.1.1. Lebar Efektif Jalur Pedestrian

Lebar efektif jalur pedestrian adalah perbandingan antara lebar total jalur pedestrian dan lebar perabot pedestrian. Penentuan lebar efektif jalur pedestrian menggunakan persamaan rumus sebagai berikut:

$$W_E : \text{Lebar Total Pedestrian} - \text{Lebar Perabot Jalan}$$

**Ket:**  $W_E$  = Lebar efektif pedestrian, dalam satuan meter

Hal ini sangat penting, untuk melihat sejauh mana kondisi fisik yang telah terbangun saat ini memberikan dampak dan kesan yang nyaman bagi penggunaannya. Fasilitas atau struktur bangunan yang dibuat tersebut harus mengikuti standar-standar dimensi manusia penggunaannya. Kenyamanan fisik ini sering dikaitkan dengan konsep "ergonomis", yaitu objek atau struktur yang dibangun secara dimensional dan strukturalnya mengikuti lekuk tubuh manusia penggunaannya. Hal ini dimaksudkan agar objek atau struktur yang dibangun dapat optimal dan nyaman untuk digunakan oleh penggunaannya.

Cara menganalisisnya adalah didasarkan pada ukuran fisik (panjang trotoar, lebar trotoar, tinggi *ramp*, bahan/material trotoar) serta peletakan masing-masing jenis elemen *street furniture* di setiap segmen, dari segmen 1 sampai segmen 4 baik yang dikiri dan dikanan. Kemudian untuk menilai pemanfaatan dan peletakan perabotan *pedestrian* sudah berfungsi atau tidak yang didasarkan pada kebutuhan yang disesuaikan dengan kondisi yang ada. Sedangkan untuk elemen pendukung design mencakup, vegetasi, pola paving, bahan perkerasan dan elemen fisik lainnya dipergunakan untuk menunjang penataan jalur *pedestrian* yang manusiawi pada lokasi studi.

### 3.2.2. Analisa Persepsi Aspek Kenyamanan Pengguna

Distribusi frekuensi adalah daftar nilai data (*bisa nilai individual atau nilai data yang sudah dikelompokkan ke dalam selang interval tertentu*) yang disertai dengan nilai frekuensi yang sesuai. Pengelompokkan data ke dalam beberapa kelas dimaksudkan agar ciri-ciri penting data tersebut dapat segera terlihat. Daftar frekuensi ini akan memberikan gambaran yang khas tentang bagaimana keragaman data. Sifat keragaman data sangat penting untuk diketahui, karena dalam pengujian-pengujian statistik selanjutnya kita harus selalu memperhatikan sifat dari keragaman data. Tanpa memperhatikan sifat keragaman data, penarikan suatu kesimpulan pada umumnya tidaklah sah, Fungsi dari metode Distribusi Frekuensi ini adalah<sup>2</sup>:

- Kumpulan data yang besar dapat diringkas
- Kita dapat memperoleh beberapa gambaran mengenai karakteristik data, dan
- Merupakan dasar dalam pembuatan grafik penting (seperti histogram).

Aspek kenyamanan pengguna dapat dicari dengan melakukan penyebaran kuisioner kepada responden di daerah studi. Dari kuisioner yang telah disebarakan kepada responden data yang didapatkan diolah dengan salah satu alat yang dinamakan tabel distribusi frekuensi. Tabel distribusi frekuensi adalah alat bantu penyajian data statistik yang tertuang dalam bentuk kolom dan lajur yang di dalamnya disajikan distribusi (pembagian) frekuensi dari data yang sedang diteliti (Hasan, 2005 : 41) Tabel frekuensi ini dikelompokkan menjadi dua yaitu tabel distribusi frekuensi tunggal dan tabel frekuensi kelompok. Dari setiap kuisioner yang disebarakan di tiap segmen kemudian hasil kuisioner dikelompokkan untuk menunjukkan penilaian terhadap aspek kenyamanan pada jalur pedestrian tersebut.

### 3.2.3. Analisa Chi-Square (Persepsi)

Aspek sosial, yaitu persepsi pengguna (user), dianalisis dengan Chi-Square dengan langkah-langkah pengambilan Sampel dan analisa data. Data persepsi pengguna (user) terhadap kenyamanan ruang *pedestrian* pada tapak dipersentasekan terhadap jumlah masing-masing pilihan dalam kuisioner atau bersifat independen karena responden dapat menjawab dengan lebih dari satu pilihan jawaban. Kemudian data yang diperoleh dianalisa dengan uji Chi-Square.

---

<sup>2</sup> Walpole. Ronald E. *Pengantar Statistik*. Edisi 3. PT. Gramedia Pustaka Utama. Jakarta

Menurut Santoso (2002), uji Chi-Square dilakukan untuk mengetahui apakah ada hubungan diantara dua variabel tertentu atau tidak. Uji ini dilakukan dengan Statistical Product and Service Solution (SPSS) dengan  $\alpha = 0,05$ . Menurut Suharjo dan Siswadi (1999), dari uji ini diketahui nilai uji Pearson chi-square. Bila nilai uji Pearson chi-square  $> 0,05$  maka antar kategori yang diuji tidak saling terikat (bebas), dapat diartikan bahwa besarnya frekuensi (nilai) profil pada satu kategori tidak dipengaruhi oleh profil pada kategori lainnya. Sedang bila nilai uji Pearson chi-square  $< 0,05$  maka antar kategori yang diuji saling terkait, dapat diartikan bahwa besarnya frekuensi (nilai) profil pada satu kategori dipengaruhi oleh profil pada kategori yang lainnya. Rumus analisis uji Chi-Square yang digunakan adalah sebagai berikut (Johnson and D.W. Wichem, 1988):

$$\chi^2 = \sum \frac{(O_{ij} - E_{ij})^2}{E_{ij}}$$

Keterangan :

$\chi^2$  = Chi-Square

$O_{ij}$  = jumlah pilihan jawaban pada kolom i sampai baris j

$E_{ij}$  = nilai harapan pada kolom i dan baris j

Untuk menunjukkan adanya hubungan antara aspek kenyamanan dengan karakteristik pengguna jalan. Maka dapat dilihat pada tabel 3.3 sebagai berikut :

**Tabel 3.3**  
**Persepsi responden terhadap lanskap pedestrian jalan Dhoho, Kota Kediri**

No	Aspek Kenyamanan	Kategori uji			
		Jenis Kelamin	Umur	Pendidikan	Pekerjaan
1	Kebersihan				
2	Keamanan				
3	Ukuran atau lebar				
4	Lingkungan alamiah				
5	Kelengkapan street furniture				
6	Kemudahan pencapaian				
7	Informasi/ penunjuk jalan				
8	Kenyamanan paving				
9	Polusi/kualitas udara				
10	Pengganggu kenyamanan				
11	Disain paving				
12	Disain elemen jalan				
13	Tata letak penempatan elemen jalan				
14	Tanaman				
15	Gangguan yang merusak pemandangan				

Nilai  $\alpha = 0,05$

Bila nilai uji  $> 0,05$ , maka kategori yang diuji tidak saling terikat (bebas) dengan materi kuisioner yang ditanyakan

Bila nilai uji  $< 0,05$ , maka kategori yang diuji saling terikat dengan materi kuisioner yang ditanyakan

Penyebaran kuisioner juga akan digunakan untuk memperoleh data dalam proses analisa persepsi kenyamanan jalur pedestrian, menggunakan uji Chi-Square. Isi pertanyaan dalam kuisioner ini adalah parameter kenyamanan jalur pedestrian, yang selanjutnya akan dijawab oleh responden berdasarkan alternatif jawaban yang tersedia dalam format kuisioner.

Rumusan alternatif jawaban menggunakan perbandingan skala tingkat kepuasan menurut *likert*, dengan range skal 1 – 5 serta perbandingan tingkat kepuasan berikut;

- 5 = Sangat nyaman
- 4 = Nyaman
- 3 = Cukup nyaman
- 2 = Tidak nyaman
- 1 = Sangat tidak nyaman

Berikut rumusan pertanyaan yang akan diajukan dalam penyebaran kuisioner. Untuk lebih jelas dapat dilihat pada tabel 3.4.

**Tabel 3.4**  
**Rumusan Pertanyaan Kuisioner untuk Persepsi Kenyamanan Jalur Pedestrian**

URAIAN  Kenyamanan:	PERSEPSI				
	A Sangat Baik	B Baik	C Cukup	D Tidak Baik	E Sangat Tidak Baik
Kebersihan					
Keamanan					
Ukuran /lebar					
Lingkungan alamiah					
Kelengkapan street furniture					
Kemudahan pencapaian					
Informasi / penunjuk jalan					
Kenyamanan paving					
Polutsi / Kualitas udara					
Pengganggu kenyamanan					
Disain paving					
Disain elemen jalan					
Tata letak penempatan elemen jalan					
Tanaman					
Gangguan yang merusak pemandangan ( Papan reklame, tiang listrik , lampu jalan , telpon, vandalisme					

## BAB IV GAMBARAN UMUM

### 4.1. Karakteristik Kegiatan Jalur Pedestrian di Jalan Dhoho

Jalan Dhoho merupakan jalan yang berada di Pusat Kota Kediri, dan merupakan kawasan yang berkategori bagian CBD, dengan aktivitas utama adalah kegiatan Perdagangan dan Jasa. Secara fisik, jalan ini berupa jalan aspal dengan kualifikasi yang cukup baik, dengan panjang kurang lebih 1 Km, dan lebar ROW rata-rata adalah 8 m. Berdasarkan status administratif, jalan ini berada pada lingkup Kecamatan Kota, khususnya adalah Kelurahan Setono Gedong dan merupakan akses menuju pusat kegiatan perekonomian dan alun-alun Kota Kediri.

Kegiatan perdagangan dan jasa di Jalan Dhoho sangat bervariasi, antara lain kegiatan pertokoan, baik toko pakaian, toko sepatu, toko perhiasan, bahan bangunan, toko alat pertanian, plaza Dhoho, dealer sepeda motor, rumah makan. Untuk kegiatan jasa seperti adanya bangunan Hotel Grand Surya, Hotel Penataran dan beberapa penginapan. Selain itu juga terdapat stasiun Kota Kediri.





Foto. 4.1 Kondisi aktifitas jalur pedestrian, 28/02/2013






Kegiatan pejalan kaki di kawasan ini sangat bergantung pada keberlangsungan aktifitas yang ada pada sepanjang jalur pedestrian, pada jam-jam puncak tertentu kegiatan pejalan kaki di lokasi ini tergolong ramai, jika intensitas kegiatannya mulai menurun maka kegiatan pejalan kakinya pun ikut menurun, terutama pada sore hari. Tetapi di Jalan Dhoho

ini ada sebagian toko – toko yang tutup pada malam hari. Di jalan ini juga dimanfaatkan oleh beberapa pedagang kaki lima yang berjualan di jalur pedestrian maupun dibahu jalan.

Pedagang kaki limamemulai kegiatan berjualan bermacam – macam disepanjang koridor jalan Dhoho. Pada pagi hari salah satu pedagang menjajak menu sarapan bubur ayam menggunakan sepeda motor dan begitu toko buka pada pukul 09.00 WIB pejual bubur tutup. Sedangkan didepan dealer motor, terdapat seorang ibu yang mengotong rujak buah dan rujak cingur. Lain halnya pada malam hari PKL begitu ramai, kegiatan perdagangan dan jasa yang pada tutup PKL memanfaatkan dengan membuka lapak yang memakai jalur pedestrian, dari berjualan nasi pecel, nasi sambel tumpang, gerobak nasi goreng, ayam bakar, serta pejual roti. Kegiatan ini berlangsung hingga dini hari begitu tidak ada yang datang. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel 4.1.

**Tabel 4.1**  
**Kondisi pedestrian di Jalan Dhoho**

No.	Lokasi	Foto	Keterangan
1	SEGMENT 1		<p>Jalur pedestrian yang digunakan untuk parkir</p> <p><i>Lokasi :depan Toko Segi</i></p> <p>Penerangan yang mengandalkan cahaya dari lampu Toko</p> <p><i>Lokasi : depan UD. Semeru</i></p>
2.	SEGMENT 2		<p>Kodisi didepan toko Colombia pada siang hari</p>

			<p>Pejalan roti yang menggunakan bahu jalan</p> <p>Lokasi : <i>depan Toko Emas Mulia</i></p>
3.	SEGMENT 3	 	<p>Pejalan kaki yang melintas pada jalur pedestrian dan karyawan toko yang sedang menunggu toko buka</p> <p>Lokasi : <i>depan Hotel Grand Surya</i></p> <p>Pencahayaannya mengandalkan lampu dari toko</p> <p>Lokasi : <i>depan Toko Bata</i></p>
4.	SEGMENT 4	 	<p>Kondisi koridor jalan yang mengarah ke stasiun K.A kota Kediri pada siang hari</p> <p>Kondisi koridor jalan yang mengarah ke stasiun K.A kota Kediri pada malam hari, terdapat pedagang kaki lima yang berjualan</p>

Sumber : Hasil Survey, 28/02/2013

Dalam pelaksanaan penelitian, lokasi studi di bagi dalam 4 potongan lokasi pengamatan. Pembagian lokasi pengamatan lakukan dengan pertimbangan adanya perbedaan



aktifitas pejalan kaki, serta adanya perpotongan jalan. Pembagian potongan akan dijelaskan sebagai berikut :

a. Segmen 1 : Jalan Patimura – Jalan Sriwijaya

Pada segmen 1 berawal dari Pos polisi sampai Toko Emas Sanjaya disisi kiri jalan, sedangkan pada sisi kanan jalan bermula UD. Semeru hingga Toko Family, dimana pada sisi kanan terdapat Hotel Penataran. Panjang jalur *pedestrian* 300 m.

b. Segmen 2 : Jalan Sriwijaya – Jalan Raden Patah

Pada segmen 2 berawal dari Toko Emas Sentosa sampai Toko pakaian Sarina disisi kiri jalan, sedangkan pada sisi kanan jalan bermula Toko Motor + Alat hingga Toko Santoso. Panjang jalur *pedestrian* 250 m

c. Segmen 3 : Jalan Raden Patah – Jalan Stasiun

Pada segmen 3 berawal dari Toko Sepatu Bata sampai Toko tas disisi kiri jalan, sedangkan pada sisi kanan jalan bermula Rumah Makan Podjok hingga Toko Kurma, dimana pada sisi kiri terdapat Hotel Grand Surya. Panjang jalur *pedestrian* 450 m

d. Segmen 4 : Jalan Stasiun – Jalan Brawijaya

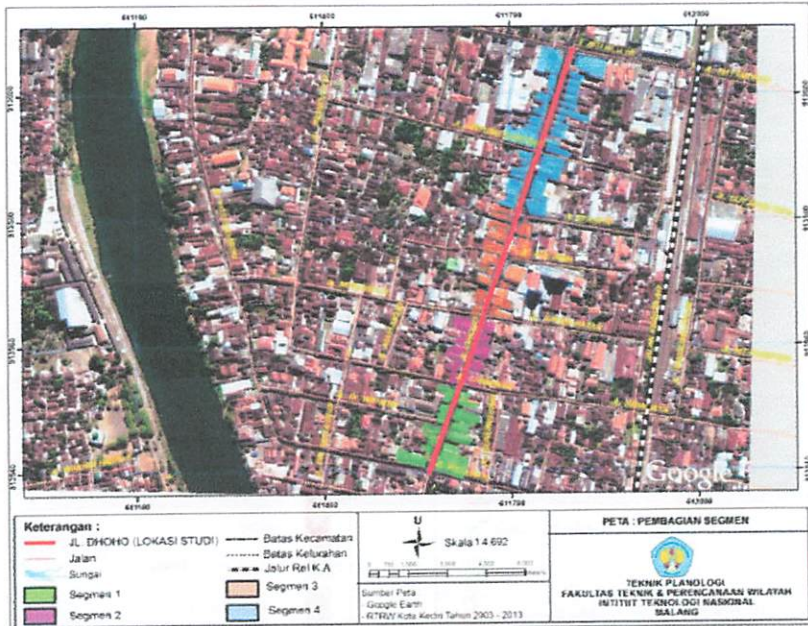
Pada segmen 4 berawal dari Toko Sentra Medika sampai Toko Andika Batik disisi kiri jalan, sedangkan pada sisi kanan jalan bermula Optik Super Eyes hingga Toko Tweety, dimana pada segmen ke 4 merupakan ruas jalan menuju Stasiun Kediri. Panjang jalur *pedestrian* 650 m

Untuk lebih jelas dapat dilihat pada Peta Pembagian Segmen

#### 4.2. Ruang Pedestrian

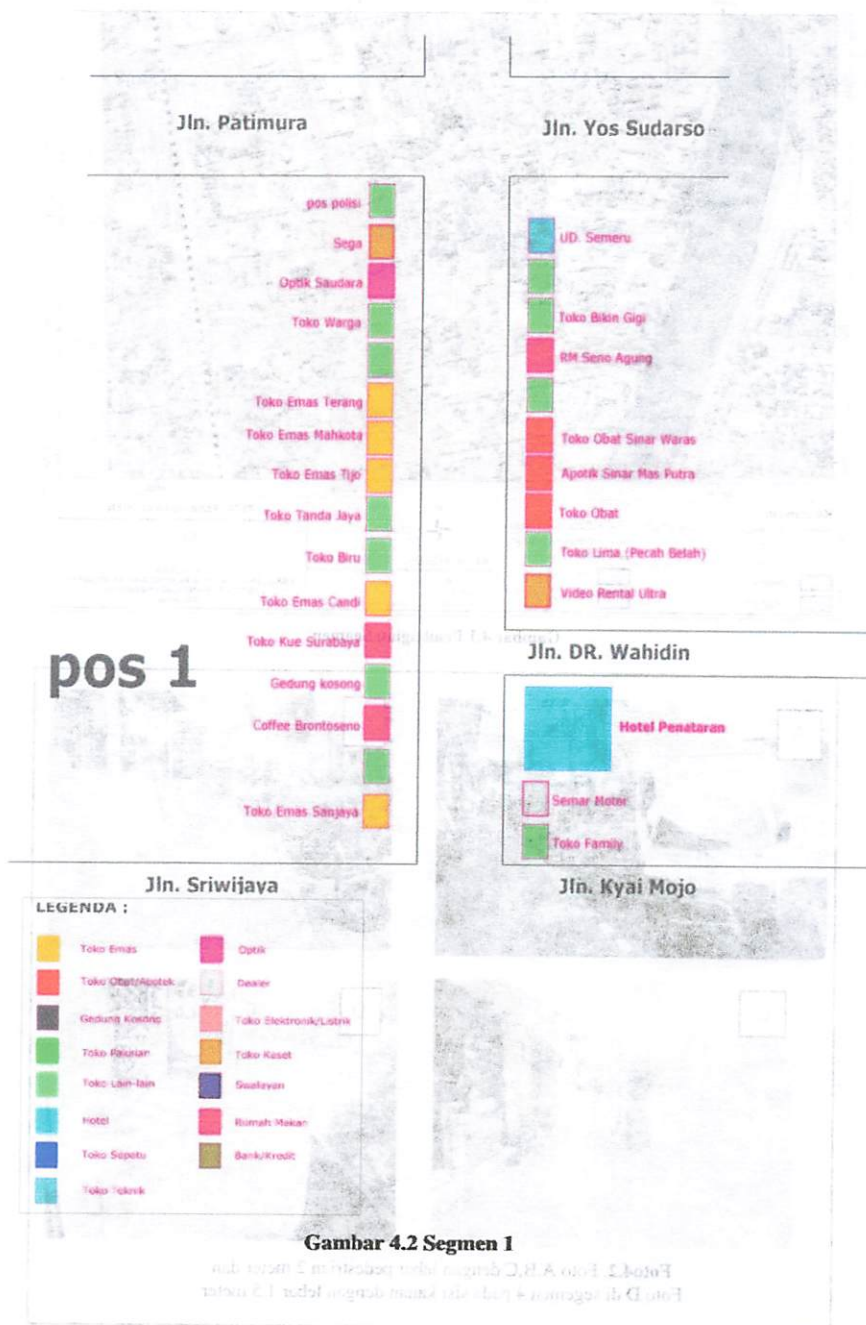
Jalur pedestrian merupakan bagian dari system transportasi terletak pada kiri dan kanan jalan yang diperuntukan bagi pejalan kaki dengan menggunakan moda berjalan kaki. Lebar jalur pedestrian sangat berpengaruh terhadap daya tampung pejalan kaki. Semakin banyak pejalan kaki yang melintas, maka kebutuhan lebar pedestrian harus ditambah. Lebar jalur pedestrian juga dipengaruhi oleh keberadaan fasilitas-fasilitas pendukung pada sepanjang jalur pedestrian. Berdasarkan hasil survey, ruang pedestrian di koridor jalan Dhoho dapat dijelaskan sepanjang jalan Dhoho dari sisi kiri dan sisi kanan dengan lebar 2,5 m sedangkan pada segmen 4 sebelah kanan dengan lebar 1,5 m. Untuk lebih jelasnya, lihat foto

#### 4.2 lebar pedestrian :



Gambar 4.1 Pembagian Segmen





# pos 2



### LEGENDA :

<span style="color: yellow;">■</span> Toko Emas	<span style="color: pink;">■</span> Optik
<span style="color: red;">■</span> Toko Obat/Apotek	<span style="color: lightgrey;">■</span> Dealer
<span style="color: black;">■</span> Gedung Kosong	<span style="color: lightcoral;">■</span> Toko Elektronik/Listrik
<span style="color: green;">■</span> Toko Pakaian	<span style="color: orange;">■</span> Toko Kaset
<span style="color: lightgreen;">■</span> Toko Lain-lain	<span style="color: purple;">■</span> Swastayen
<span style="color: cyan;">■</span> Hotel	<span style="color: magenta;">■</span> Rumah Makan
<span style="color: blue;">■</span> Toko Sepatu	<span style="color: brown;">■</span> Bank/Kredit
<span style="color: lightblue;">■</span> Toko Teknik	

**Gambar 4.3 Segmen 2**

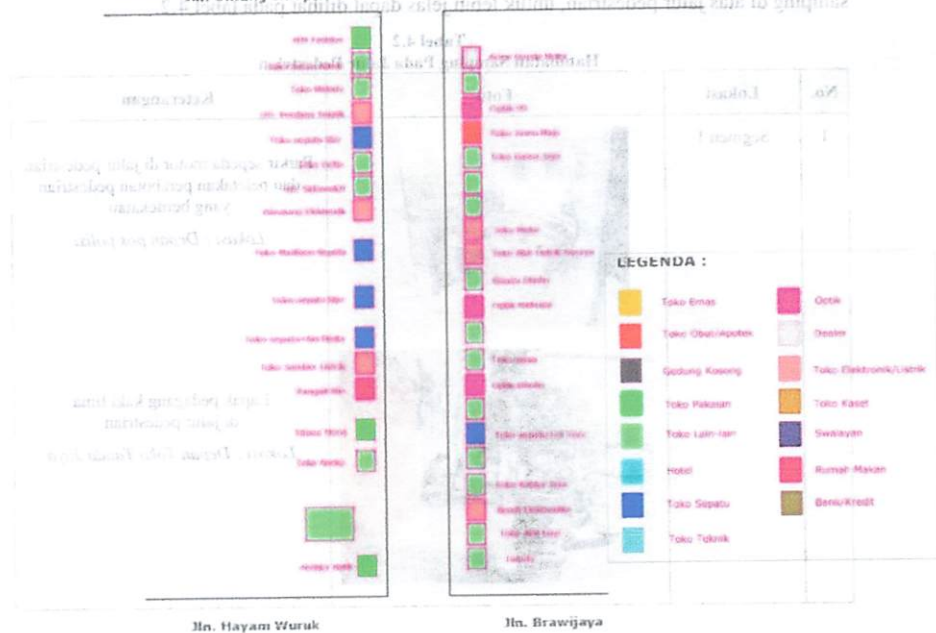


Gambar 4.4 Segmen 3

Pemilihan jalan pedestrian tidak sepenuhnya menjadi hak jalan kota namun menjadi pertimbangan karena sebagai jalan pejalan kaki jalan pedestrian juga harus dapat melayani kebutuhan lain pada saat yang sama. Selain itu, pada saat ini jalan pedestrian juga dapat menjadi sarana kendaran bagi pejalan kaki, seperti halnya jalan pejalan kaki di depan Toko Mula, terdapat pejalan kaki lain sehingga pejalan kaki tidak menggunakan jalan pedestrian sebagai alternatif untuk menghindari kemacetan. Dengan demikian, jalan pedestrian harus dapat melayani kebutuhan lain pada saat yang sama. Selain itu, pada saat ini jalan pedestrian juga dapat menjadi sarana kendaran bagi pejalan kaki, seperti halnya jalan pejalan kaki di depan Toko Mula, terdapat pejalan kaki lain sehingga pejalan kaki tidak menggunakan jalan pedestrian sebagai alternatif untuk menghindari kemacetan. Dengan demikian, jalan pedestrian harus dapat melayani kebutuhan lain pada saat yang sama.

pos 4

Jln. Untung Suropati



Gambar 4.4 Segmen 3




### 4.3. Hambatan Samping

Pemanfaatan Jalur pedestrian tidak sepenuhnya menjadi hak bagi para pejalan kaki, namun menjadi multifungsi karena selain sebagai jalur pejalan kaki, jalur pedestrian juga berfungsi sebagai tempat parkir kendaraan. Jalur pedestrian yang terputus juga dapat menjadi suatu kendala bagi pejalan kaki, contohnya jalur pedestrian di depan Toko Mulia, terdapat pejalan kaki lima sehingga pejalan kaki harus melintas melalui bahu jalan, dan diperparah lagi dengan keberadaan tanaman diatas jalur pedestrian yang tidak memungkinkan bagi pejalan kaki untuk melintas.

Peletakan fasilitas jalur pedestrian di tempatkan dengan fungsi untuk memberikan kemudahan bagi pejalan kaki, sehingga keberadaan fasilitas tidak boleh mengurangi aksesibilitas bagi para pejalan kaki. Secara keseluruhan susunan fasilitas pendukung pada 4 segmen jalur pedestrian di lokasi penelitian tidak mengganggu sirkulasi pejalan kaki, namun terdapat beberapa fasilitas yang penempatannya mengganggu kelancaran pejalan kaki, contohnya pot bunga yang berdekatan dengan fasilitas rambu. Berikut bentuk hambatan samping di atas jalur pedestrian, untuk lebih jelas dapat dilihat pada tabel 4.2.

Tabel 4.2  
Hambatan Samping Pada Jalur Pedestrian

No.	Lokasi	Foto	Keterangan
1	Segmen 1		<p>Parkir sepeda motor di jalur pedestrian dan peletakan perabotan pedestrian yang berdekatan</p> <p><i>Lokasi : Depan pos polisi</i></p> <p>Lapak pedagang kaki lima di jalur pedestrian</p> <p><i>Lokasi : Depan Toko Tanda Jaya</i></p>

No.	Lokasi	Foto	Keterangan
2.	Segmen 2		<p>Parkir becak di separuh badan jalur pedestrian</p> <p><i>Lokasi : depan Cellkit</i></p> <p>Lapak pedagang kaki lima di jalur pedestrian</p> <p><i>Lokasi : Depan Toko</i></p>
3.	Segmen 3		<p>Bekas bongkaran renovasi toko yang masih berada di jalur pedestrian</p> <p><i>Lokasi : Depan Toko Apollo</i></p> <p>Lapak pedagang kaki lima di jalur pedestrian</p> <p><i>Lokasi : Depan Toko Kurma</i></p>
4.	Segmen 4		<p>Parkir sepeda motor yang memakai jalur dan terdapat lapak pedagang kaki lima</p> <p><i>Lokasi : depan Toko Mulia</i></p>

Sumber : Hasil Survey, 28/02/2013



#### 4.4. Karakteristik Fasilitas Pendukung

Penyediaan fasilitas pendukung pada jalur pedestrian berfungsi untuk melayani kebutuhan pejalan kaki, terutama untuk memberikan kenyamanan, ataupun keamanan bagi orang yang melintas pada jalur pedestrian tersebut. Sub bab ini akan memberikan gambaran mengenai fasilitas-fasilitas yang ada pada jalur pedestrian, baik itu jenis fasilitas, kondisi fasilitas serta persebarannya. Untuk lebih jelas, karakteristik fasilitas pendukung ini akan diuraikan berdasarkan potongan lokasi pengamatan.

##### 4.4.1 Fasilitas Pendukung Segmen 1

Jenis fasilitas pendukung yang ada pada jalur pedestrian di segmen 1 yaitu jalur hijau, tempat sampah, rambu lalu lintas, dan lampu penerangan. Untuk lebih jelasnya akan dijelaskan sebagai berikut.

##### a. Jalur hijau

Jalur hijau atau vegetasi di lokasi ini, terdiri dari pepohonan dan bunga dengan menggunakan pot sebagai media tanam. Jalur hijau ini berfungsi sebagai peneduh dan juga sebagai pelindung bagi pejalan kaki dari lalu lintas kendaraan. Letak jalur hijau berada pada sepanjang bahu jalan antara jalan raya dan trotoar serta adapula yang berada pada sebagian badan trotoar dengan jarak antara pepohonan mulai 3 meter – 12 meter. Secara keseluruhan vegetasi yang ada di lokasi ini dalam kondisi baik.



**Foto 4.3**

##### Jalur Hijau di Segmen 1

Lokasi : A. Depan Optik Saudara, B. Depan Toko Bikin gigi

Sumber : Hasil Survey, 28/02/2013

##### b. Tempat sampah

Berdasarkan bahan pembuatannya tempat sampah pada segmen 1 dari bahan karet bekas. Sedangkan untuk tempat penampungannya, tidak dipisahkan antara sampah organik dan anorganik. Penempatan tempat sampah tidak mengikuti suatu pola jarak tertentu, karena

hampir disepanjang jalur pedestrian dapat ditemukan tempat sampah, terutama di depan toko. Secara keseluruhan fasilitas ini dalam kondisi baik.



**Foto 4.4**  
Tempat Sampah Dari Bahan Karet  
Lokasi : A. Depan Pos Polisi, B. Depan Toko Warga  
Sumber : Hasil Survey, 28/02/2013

#### c. Rambu lalu lintas

Pada Segmen ini terdapat 4 jenis rambu lalu lintas, antara lain; rambu dilarang masuk, rambu dilarang becak, rambu dilarang parkir dan rambu tempat parkir. Secara konstruksi, fasilitas-fasilitas ini terbuat dari aluminium, dan masih layak digunakan, namun keberadaan hambatan samping seperti parkir kendaraan dan pepohonan dapat mengganggu pengamatan bagi pejalan kaki ataupun bagi pengguna kendaraan bermotor.



**Foto 4.5**  
Rambu Lalu Lintas di Segmen 1  
Lokasi : A. Depan UD Semeru, B. Depan Toko Tunda Jaya, C. Depan Toko Emar  
Sumber : Hasil Survey, 28/02/2013

#### d. Penerangan

Penerangan lampu sangat diperlukan khususnya pada malam hari, pada segmen 1 lampu penerangan masih bergabung dengan jaringan listrik milik PLN. Penyediaan lampu pada malam hari sudah mencukupi. Pada lokasi studi terdapat dua macam lampu penerangan

dengan tinggi masing – masing 10 meter dan 13 meter. Selain itu lampu penerangan diletakan pada salah satu sisi jalan raya dan dibadan *pedestrian* sedangkan jarak lampu tergantung pada hieraki jalan. Namum ada beberapa tempat yang menggunakan lampu toko sebagai penerang di trotoar.



**Foto 4.6**  
Lampu Penerangan

Lokasi : A. Depan Toko Warga, B. Depan Toko Emas

Sumber : Hasil Survey, 28/02/2013



**Gambar 4.2** Persebaran fasilitas pendukung di segmen 1

#### 4.4.2 Fasilitas Pendukung Segmen 2

Fasilitas pendukung jalur pedestrian yang ada pada segmen 2, antara lain; jalur hijau, tempat sampah, rambu lalu lintas serta lampu penerangan. Selanjutnya akan di jelaskan sebagai berikut.

##### a. Jalur hijau

Jalur hijau atau vegetasi pada potongan ini terdiri dari pepohonan dan juga beberapa jenis tanaman dengan media pot, yang tersebar di sepanjang jalur pedestrian, dengan pola jarak antar tanaman yang tidak tentu antara 4 - 15 meter. Secara keseluruhan kondisi vegetasinya terawat.



**Foto 4.7**

**Jalur Hijau di Segmen 2**

Lokasi : A. Depan Toko Kado Aliota, B. Depan Toko SemarMulyo

Sumber : Hasil Survey, 28/02/2013

##### b. Tempat sampah

Berdasarkan bahan pembuatannya tempat sampah pada lokasi ini terdiri dari 2 jenis, baik itu tong dari bahan seng serta karet bekas. Sedangkan untuk tempat penampungannya, dipisahkan antara sampah organik dan anorganik.

Penempatan tempat sampah tidak mengikuti suatu pola jarak tertentu, karena hampir disepanjang jalur pedestrian dapat ditemukan tempat sampah, terutama di depan toko ataupun rumah makan. Secara keseluruhan fasilitas ini dalam kondisi baik, serta memisahkan antara wadah sampah basan dan sampah kering. Terdapat beberapa tempat sampah yang telah rusak dan perlu diperbaiki ataupun diganti, seperti yang terletak di depan Toko Frame Galeria.



**Foto 4.8**  
**Tempat Sampah Dari Bahan Karet**  
 Lokasi : A. Depan Toko Sinar jaya  
 Sumber : Hasil Survey, 28/02/2013

### c. Rambu lalu lintas

Rambu yang ada pada potongan ini berupa, rambu penyeberangan, rambu parkir, dan rambu larangan bagi becak untuk melintas. Seluruh rambu ini terbuat dari bahan alumunium dan masih dalam kondisi baik, namun terdapat 1 fasilitas rambu yang terganggu oleh tempelan stiker, yaitu rambu tanda menyebrang di depan toko emas semar mulyo. Untuk lebih jelas dapat dilihat pada foto 4.9 dibawah ini.



**Foto 4.9**  
**Rambu Lalu Lintas di Segmen 2**  
 Lokasi : A. Depan Toko, B. Depan Colombia, C. Depan Toko Emas Semar Mulyo  
 Sumber : Hasil Survey, 28/02/2013

### d. Penerangan

Sama halnya dengan fasilitas lampu penerangan yang ada di segmen 1, pada segmen kedua ini peletakkannya pada salah satu sisi jalan raya dan dibadan *pedestrian* sedangkan jarak lampu terkatung pada hieraki jalan. Namun ada beberapa tempat yang menggunakan lampu toko sebagai penerang di trotoar. Untuk lebih jelas dapat dilihat pada foto 4.10 dibawah ini.



**Foto 4.10**  
**Penerangan dari lampu toko**  
 Lokasi : A. Depan Toko Enas Subur  
 Sumber : Hasil Survey, 28/02/2013



**Gambar 4.3 Persebaran Fasilitas Pendukung di Segmen 2**

#### 4.4.3 Fasilitas Pendukung Segmen 3

Jenis fasilitas pendukung yang ada pada jalur pedestrian di segmen 3 yaitu jalur hijau, tempat sampah, rambu lalu lintas, dan lampu penerangan. Untuk lebih jelasnya akan dijelaskan sebagai berikut.

##### a. Jalur hijau

Jalur hijau atau vegetasi di lokasi ini, terdiri dari pepohonan dan bunga dengan menggunakan pot sebagai media tanam. Jalur hijau ini berfungsi sebagai peneduh dan juga sebagai pelindung bagi pejalan kaki dari lalu lintas kendaraan. Letak jalur hijau berada pada sepanjang bahu jalan antara jalan raya dan trotoar serta adapula yang berada pada sebagian badan trotoar dengan jarak antara pepohonan mulai 3 meter – 12 meter. Secara keseluruhan vegetasi yang ada di lokasi ini dalam kondisi baik.



**Foto 4.11**

Jalur Hijau di Segmen 3

Lokasi : A. Depan Toko President B. Depan Toko Irama

Sumber : Hasil Survei, 28/02/2013

##### b. Tempat sampah

Berdasarkan bahan pembuatannya tempat sampah pada segmen 3 dari bahan karet bekas. Sedangkan untuk tempat penampungannya, tidak dipisahkan antara sampah organik dan anorganik. Penempatan tempat sampah tidak mengikuti suatu pola jarak tertentu, karena hampir disepanjang jalur pedestrian di kiri jalan tidak terdapat tempat sampah. Untuk lebih jelas dapat dilihat pada foto 4.12 dibawah ini.



**Foto 4.12**

Tempat Sampah

Lokasi : Depan Toko Kencana

Sumber : Hasil Survei, 28/02/2013

### c. Rambu lalu lintas

Pada Segmen ini terdapat 5 jenis rambu lalu lintas, antara lain; rambu dilarang masuk, rambu simpang 4, rambu mesin ATM, rambu dilarang parkir dan rambu tempat parkir. Secara konstruksi, fasilitas-fasilitas ini terbuat dari alumunium, dan masih layak digunakan, namun keberadaan hambatan samping seperti parkir kendaraan dan pepohonan dapat mengganggu pengamatan bagi pejalan kaki ataupun bagi pengguna kendaraan bermotor.



**Foto 4.13**  
Rambu lalu lintas di segmen 3

Lokasi : A. Depan Podjok, B. Depan Hotel Grand Surya, C. Depan Toko Mentari

Sumber : Hasil Survey, 28/02/2013

### d. Penerangan

Penerangan lampu sangat diperlukan khususnya pada malam hari, pada segmen 1 lampu penerangan masih bergabung dengan jaringan listrik milik PLN. Penyediaan lampu pada malam hari sudah mencukupi. Pada lokasi studi terdapat dua macam lampu penerangan dengan tinggi masing – masing 10 meter dan 13 meter. Selain itu lampu penerangan diletakan pada salah satu sisi jalan raya dan dibadan *pedestrian* sedangkan jarak lampu tergantung pada hieraki jalan. Namun ada beberapa tempat yang menggunakan lampu toko sebagai penerang di trotoar. Untuk lebih jelas dapat dilihat pada foto 4.14 dibawah ini.

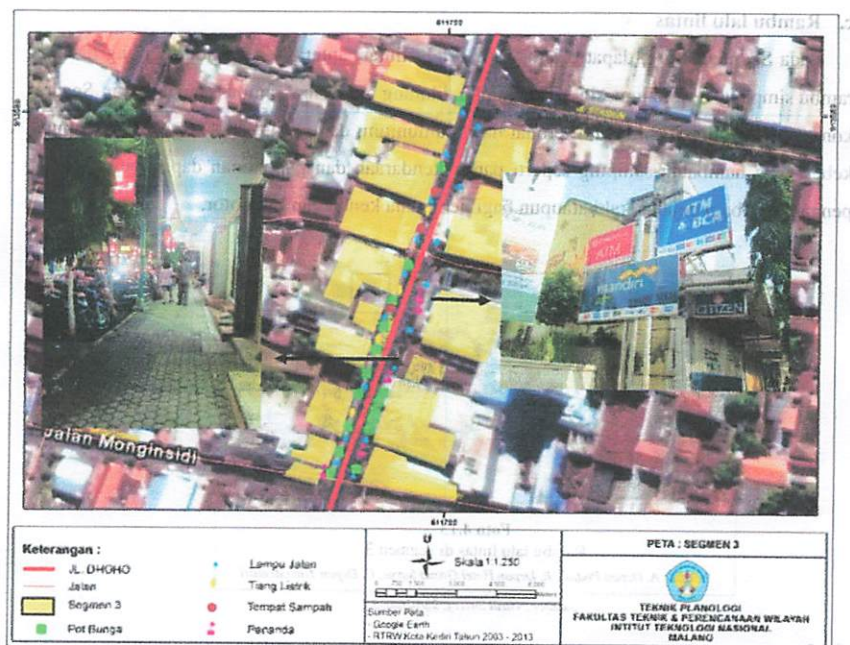


**Foto 4.14**  
Lampu Penerangan

Lokasi : A. Depan Toko Madinah B. Depan Toko Miracel Sanjaya

Sumber : Hasil Survey, 02/03/2013





**Gambar 4.3 Persebaran Fasilitas Pendukung Di Segmen 3**

#### 4.4.4 Fasilitas Pendukung Segmen 4

Jenis fasilitas pendukung yang ada pada jalur pedestrian di segmen 4 yaitu jalur hijau, tempat sampah, rambu lalu lintas, lampu penerangan dan hidrant. Untuk lebih jelasnya akan dijelaskan sebagai berikut.

##### a. Jalur hijau

Jalur hijau atau vegetasi di lokasi ini, terdiri dari pepohonan dan bunga dengan menggunakan pot sebagai media tanam. Jalur hijau ini berfungsi sebagai peneduh dan juga sebagai pelindung bagi pejalan kaki dari lalu lintas kendaraan. Letak jalur hijau berada pada sepanjang bahu jalan antara jalan raya dan trotoar serta adapula yang berada pada sebagian badan trotoar dengan jarak antara pepohonan mulai 3 meter – 12 meter. Secara keseluruhan vegetasi yang ada di lokasi ini dalam kondisi baik. Untuk lebih jelas dapat dilihat pada foto 4.15 dibawah ini.



**Foto 4.15**  
**Jalur Hijau di Segmen 4**  
 Lokasi : A. Depan Toko Tweety, B. Depan Toko Optik Dhuha  
 Sumber : Hasil Survey, 28/02/2013

#### b. Tempat sampah

Berdasarkan bahan pembuatannya tempat sampah pada segmen I dari bahan karet bekas. Sedangkan untuk tempat penampungannya, tidak dipisahkan antara sampah organik dan anorganik. Penempatan tempat sampah tidak mengikuti suatu pola jarak tertentu. Konstruksi fasilitas ini masih dalam kondisi yang baik dan terawat sehingga dapat dengan optimal menampung sampah baik itu sampah basah dan sampah kering, sesuai dengan kapasitas tempat sampah itu sendiri. Namun, terdapat 1 fasilitas tempat sampah yang rusak, dan harus menggunakan bantuan tali untuk menopangnya. Untuk lebih jelas dapat dilihat pada foto 4.16 dibawah ini.

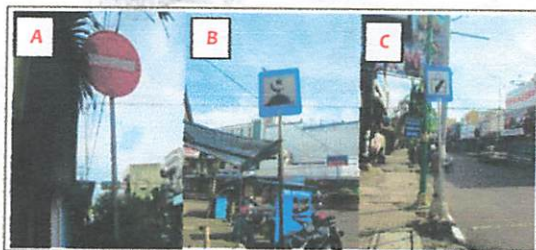


**Foto 4.16**  
**Tempat Sampah Dari Bahan Aluminium dan Karet**  
 Lokasi : A. Depan Toko Star, B. Depan Aries Honda Motor  
 Sumber : Hasil Survey, 28/02/2013

#### c. Rambu lalu lintas

Pada Segmen ini terdapat 8 jenis rambu lalu lintas, antara lain; rambu dilarang masuk, rambu dilarang becak melintas, rambu mengenakan sabuk, rambu nama jalan, rambu zona

zero traffic, rambu menyebrang, rambu masjid dan rambu tempat parkir. Secara konstruksi, fasilitas-fasilitas ini terbuat dari aluminium, dan masih layak digunakan, namun keberadaan hambatan samping seperti parkir kendaraan dan pepohonan dapat mengganggu pengamatan bagi pejalan kaki ataupun bagi pengguna kendaraan bermotor. Untuk lebih jelas dapat dilihat pada foto 4.17 dibawah ini.



**Foto 4.17**

Rambu lalu lintas di segmen 4

Lokasi : A. Depan Aries honda, B. Depan Sentra Medika, C. Depan Toko Batik

Sumber : Hasil Survey, 28/02/2013

#### d. Penerangan

Penerangan lampu sangat diperlukan khususnya pada malam hari, pada segmen 1 lampu penerangan masih bergabung dengan jaringan listrik milik PLN. Penyediaan lampu pada malam hari sudah mencukupi. Pada lokasi studi terdapat dua macam lampu penerangan dengan tinggi masing – masing 10 meter dan 13 meter. Selain itu lampu penerangan diletakkan pada salah satu sisi jalan raya dan dibadan *pedestrian* sedangkan jarak lampu tergantung pada hieraki jalan. Namun ada beberapa tempat yang menggunakan lampu toko sebagai penerang di trotoar. Untuk lebih jelas dapat dilihat pada foto 4.18 dibawah ini.



**Foto 4.18**

Lampu Penerangan

Lokasi : A. Depan Toko Kukha Jaya, B. Depan Jalan

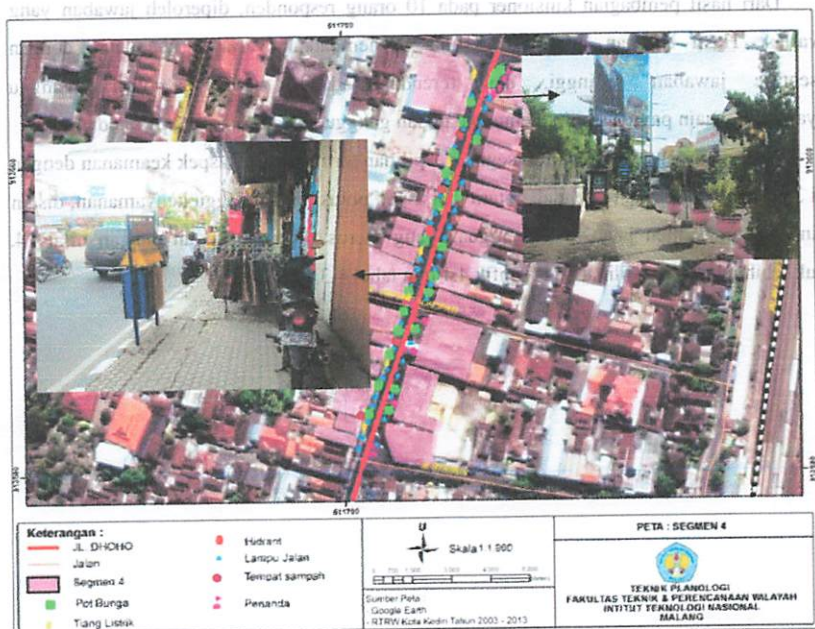
Sumber : Hasil Survey, 02/03/2013

### e. Hidrant

Hidrant pemadam kebakaran pada lokasi studi jumlahnya hanya 1 buah meskipun pada lokasi ini terdapat banyak kegiatan yang sangat rawan terhadap resiko kebakaran. Adapun bentuk dan ukuran hydrant air adalah tinggi 0,3 – 05 meter dengan warna merah. Hidrant kebakaran terdapat di depan toko Optik 99 dengan kondisi terawat. Untuk lebih jelas dapat dilihat pada foto 4.19 dibawah ini.



**Foto 4.19**  
Hidrant Kebakaran  
Lokasi : A. Depan Toko Optik 99  
Sumber : Hasil Survey, 02/03/2013



**Gambar 4.5** Persebaran Fasilitas Pendukung Di Segmen 4

#### 4.5. Persepsi Pejalan Kaki Terhadap Jalur Pedestrian

Pejalan kaki merupakan orang yang perlu dilindungi dan berhak untuk menggunakan jalur *pedestrian* dengan nyaman, dan bebas dari lalu lintas kendaraan serta tindak kriminal. Jalur *pedestrian* juga harus mampu menampung jumlah pejalan kaki yang melintas, sehingga pejalan kaki dapat dengan leluasa berjalan walaupun berpapasan dengan pejalan kaki lain. Melihat pada fungsi dan kriteria jalur pedestrian, maka perlu untuk mengetahui penilaian pejalan kaki terhadap tingkat keberhasilan pelayanan jalur pedestrian.

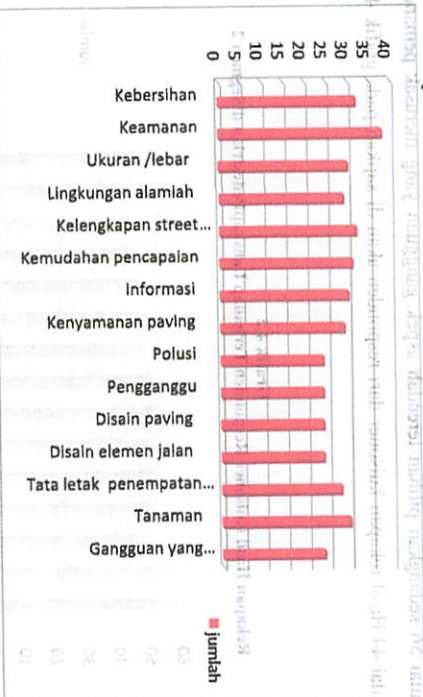
Kuisoner yang disebarakan berjumlah 65 eksemplar, pembagian pada setiap segmen didasarkan pada panjang tiap segmen. Dengan pertimbangan tersebut, maka distribusi kuisoner pada pada segmen 1 berjumlah 10 eksemplar, segmen 2 berjumlah 15 eksemplar, segmen 3 berjumlah 20 eksemplar dan segmen 4 berjumlah 20 eksemplar. Kodefikasi data kuisoner menggunakan skala *likert*, yaitu; 1 = *sangat tidak baik*, 2 = *tidak baik*, 3 = *cukup*, 4 = *baik*, dan 5 = *sangat baik*. Untuk lebih jelas, hasil rekapan kuisoner akan di uraikan sebagai berikut.

##### 4.5.1 Persepsi Pejalan Kaki Pada Segmen 1

Dari hasil pembagian kuisoner pada 10 orang responden, diperoleh jawaban yang bervariasi. Hasil rekapan jawaban kuisoner menempatkan variabel keamanan dengan prosentase jawaban tertinggi, dan terendah adalah variabel polusi, pengganggu kenyamanan, disain paving, disain elemen jalan, dan gangguan yang merusak pemandangan.

Pada persepsi pejalan kaki di segmen 1 pilihan tertinggi pada aspek keamanan dengan nilai 38 sedangkan pilihan terendah antara lain aspek polusi, pengganggu kenyamanan, disain paving, disain elemen jalan, dan gangguan yang merusak pemandangan dengan nilai 24. Untuk lebih jelas dapat dilihat pada grafik 4.1 dan tabel 4.3.

Grafik 4.1  
Rekapan Hasil Kuisioner Responden Terhadap LanskapPecelahan di Segmen 1



Tabel 4.3  
Rekapan Hasil Kuisioner Segmen 1

No	Kenyamanan :	Alternatif Jawaban Responden									
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1	Kebersihan	3	3	3	3	3	3	3	4	4	3
2	Keamanan	4	4	4	4	4	4	4	3	4	3
3	Ukuran /lebar	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
4	Lingkungan alamiah	2	3	3	3	3	3	3	3	2	4
5	Kelengkapan street furniture	3	3	3	4	3	3	3	3	3	4
6	Kemudahan pencapalan	3	3	3	3	3	3	3	3	4	3
7	Informasi	3	3	2	3	3	3	3	3	2	4
8	Kenyamanan paving	3	3	2	3	3	3	3	3	2	4
9	Polusi	2	2	3	2	2	3	3	2	2	3
10	Pengganggu	2	2	2	2	2	2	2	3	4	3
11	Disain paving	2	2	2	2	2	2	2	3	3	4
12	Disain elemen jalan	2	2	2	2	2	2	2	3	3	4
13	Tata letak penempatan elemen jalan	2	3	3	3	3	3	3	2	3	3
14	Tanaman	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
15	Gangguan yang merusak pemandangan	2	2	2	2	2	2	2	3	3	4

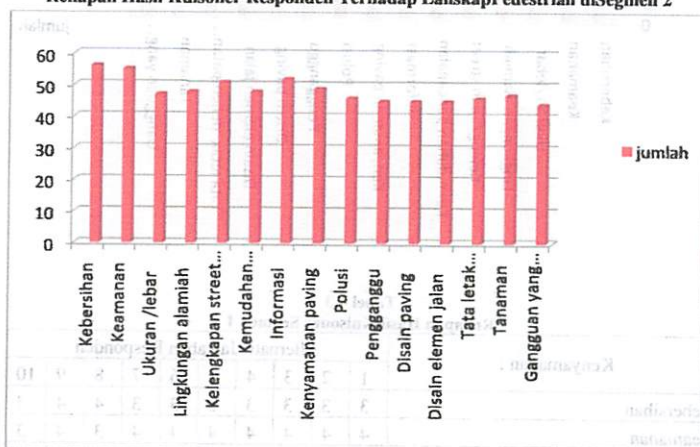
Sumber : Rekapan Kuisioner

#### 4.5.2 Persepsi Pejalan Kaki PadaSegmen 2

Kuisioner yang disebarkan pada segmen ini berjumlah 15 eksemplar. prosentase jawaban, diketahui variabel kebersihan dengan prosentase : sedangkan variabel gangguan yang merusak pemandanganperoleh terendah.

Pada persepsi pejalan kaki di segmen 2 pilihan tertinggi pada aspek kebersihan dengan nilai 56 sedangkan pilihan terendah aspek gangguan yang merusak pemandangan dengan nilai 44. Hasil rekapan kuisioner dari responden akan di sajikan pada grafik 4.2 dan tabel 4.4.

Grafik 4.2  
Rekapan Hasil Kuisioner Responden Terhadap Lanskap Pedestrian di Segmen 2



Tabel 4.4  
Rekapan Hasil Kuisioner Segmen 2

No	Kenyamanan :	Alternatif Jawaban Responden														
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
1	Kebersihan	4	3	3	3	3	3	5	4	5	4	5	3	4	3	4
2	Keamanan	4	4	4	4	4	3	4	3	4	3	4	4	3	3	4
3	Ukuran / lebar	3	3	3	3	3	3	4	3	3	3	3	4	3	3	3
4	Lingkungan alamiah	3	3	3	3	3	4	4	3	4	4	4	3	2	2	3
5	Kelengkapan street furniture	4	3	3	3	3	4	3	4	3	4	3	4	3	3	4
6	Kemudahan pencapaian	3	3	3	3	3	4	3	3	3	4	3	4	3	3	3
7	Informasi	4	3	3	3	4	4	4	3	3	4	3	4	3	3	4
8	Kenyamanan paving	4	3	3	3	3	3	4	3	3	4	3	4	3	4	3
9	Polusi	3	3	3	3	3	3	3	3	3	4	4	3	2	3	3
10	Pengganggu	3	2	2	2	3	4	4	4	3	4	3	4	3	3	3
11	Disain paving	3	2	2	2	2	3	3	3	4	2	3	4	4	4	4
12	Disain elemen jalan	4	2	2	2	2	4	4	4	3	3	3	3	3	3	3
13	Tata letak penempatan elemen jalan	4	2	2	2	2	3	4	4	3	4	3	3	3	4	3
14	Tanaman	3	3	3	3	2	3	4	4	3	3	4	3	3	3	3
15	Gangguan yang merusak pemandangan	4	2	2	2	2	3	3	3	4	3	3	4	3	3	3

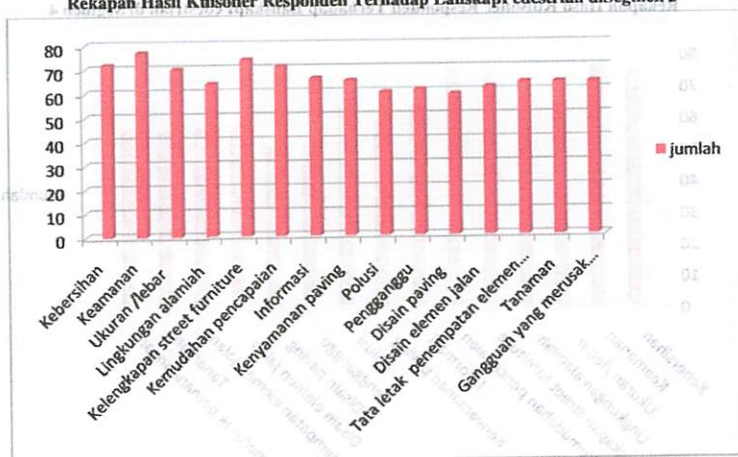
Sumber : Rekapan Kuisioner

#### 4.5.3 Persepsi Pejalan Kaki Pada Segmen 3

Kuisoner yang disebarakan pada segmen ini berjumlah 20 eksemplar, berdasarkan prosentase jawaban, diketahui variabel keamanan dengan prosentase jawaban tertinggi, sedangkan variabel disain paving memperoleh prosentase jawaban terendah.

Pada persepsi pejalan kaki di segmen 3 pilihan tertinggi pada aspek keamanan dengan nilai 77 sedangkan pilihan terendah disain paving dengan nilai 59. Hasil rekapan kuisoner dari responden akan disajikan pada grafik 4.3 dan tabel 4.5.

Grafik 4.3  
Rekapan Hasil Kuisoner Responden Terhadap Lanskap Pedestrian di Segmen 3



Tabel 4.5  
Rekapan Hasil Kuisoner Segmen 3

No	Kenyamanan :	Alternatif Jawaban Responden																			
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
1	Kebersihan	4	3	4	4	4	4	3	3	3	3	3	4	4	4	4	4	3	4	3	5
2	Keamanan	4	4	3	4	4	4	3	4	4	4	5	4	4	4	4	4	4	3	4	5
3	Ukuran / lebar	3	3	4	4	4	4	3	3	4	4	3	3	3	3	4	4	4	4	3	4
4	Lingkungan alamiah	3	3	2	3	3	3	3	3	4	3	3	3	4	4	4	3	3	3	4	3
5	Kelengkapan street furniture	4	3	3	3	3	3	3	3	3	3	4	4	5	5	5	5	3	4	3	5
6	Kemudahan pencapaian	3	3	3	3	4	4	4	4	4	4	3	4	4	4	4	2	4	2	4	4
7	Informasi	4	3	3	3	5	4	3	4	3	3	3	4	2	2	2	4	3	4	3	4
8	Kenyamanan paving	3	3	3	3	4	3	4	2	3	4	3	3	3	3	4	2	4	2	5	5
9	Polusi	3	2	2	3	3	3	3	3	2	2	3	3	4	4	4	3	3	3	3	4
10	Pengganggu	3	3	3	2	4	3	3	3	3	3	3	3	2	2	2	3	4	3	4	5
11	Disain paving	3	3	3	3	3	4	3	3	3	3	2	4	2	2	2	4	2	4	2	4
12	Disain elemen jalan	3	3	3	3	3	3	3	4	3	3	3	4	3	3	3	4	2	4	2	3
13	Tata letak penempatan elemen jalan	4	3	3	3	3	3	3	3	4	4	3	3	3	3	3	3	3	3	3	4
14	Tanaman	4	3	4	3	4	3	4	3	3	4	3	3	2	2	2	4	3	4	3	3
15	Gangguan yang merusak pemandangan	3	3	3	3	3	3	2	3	3	3	3	3	4	4	4	3	4	3	4	3

Sumber : Rekapan Kuisoner

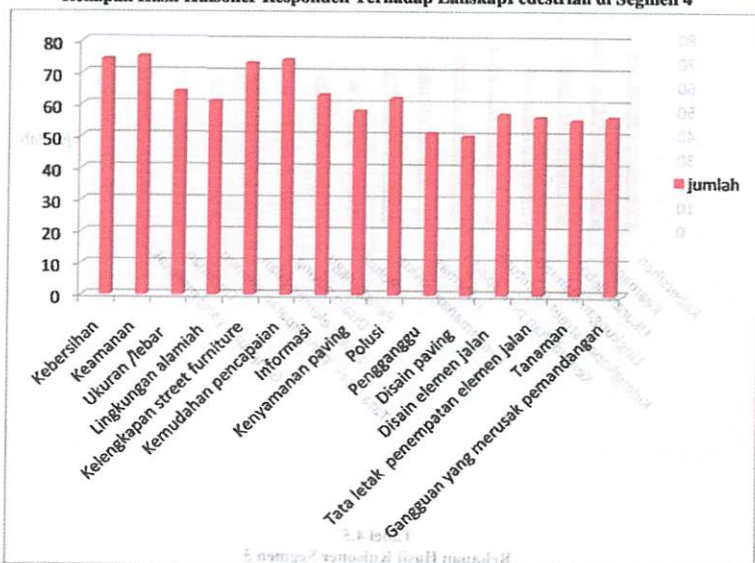


#### 4.5.4 Persepsi Pejalan Kaki Pada Segmen 4

Kuisoner yang disebarakan pada segmen ini berjumlah 20 eksemplar, berdasarkan prosentase jawaban, diketahui variabel keamanan dengan prosentase jawaban tertinggi, sedangkan variabel disain paving memperoleh prosentase jawaban terendah.

Pada persepsi pejalan kaki di segmen 4 pilihan tertinggi pada aspek keamanan dengan nilai 75 sedangkan pilihan terendah aspek disain paving dengan nilai 50. Hasil rekapan kuisoner dari responden akan di sajikan pada grafik 4.4 dan tabel 4.6.

Grafik 4.4  
Rekapan Hasil Kuisoner Responden Terhadap Lanskap Pedestrian di Segmen 4



Tabel 4.6  
Rekapan Hasil Kuisoner Segmen 4

No	Kenyamanan	Alternatif Jawaban Responden																			
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
1	Kebersihan	4	2	4	4	5	4	4	3	4	4	3	4	3	2	4	5	4	3	4	4
2	Keamanan	3	4	4	5	4	4	3	4	4	3	4	3	4	3	4	5	3	3	4	4
3	Ukuran /lebar	1	3	3	4	5	3	4	3	3	3	3	4	2	3	3	4	3	4	3	
4	Lingkungan alamiah	2	3	3	4	5		3	3	4	4	3	4	3	2	4	4	4	3	1	4
5	Kelengkapan street furniture	3	3	3	4	5	3	3	4	5	5	3	5	3	3	5	3	3	2	3	5
6	Kemudahan pencapaian	3	4	3	4	5	4	3	4	4	4	3	4	3	4	4	4	3	3	4	4
7	Informasi	3	5	4	5	4	3	3	2	2	2	3	2	4	2	3	3	3	4	2	2
8	Kenyamanan paving	3	2	2	4	5	3	2	1	3	3	3	2	3	4	3	3	3	3	3	3
9	Polusi	2	3	2	3	5	4	2	2	4	4	4	4	3	3	4	2	3	3	1	4
10	Pengganggu	3	3	3	3	2	3	2	1	2	2	3	2	3	3	2	3	2	4	3	2
11	Disain paving	3	2	3	4	3	3	2	2	2	2	2	2	2	2	3	2	3	2	4	2
12	Disain elemen jalan	3	2	3	3	4	4	2	2	3	3	2	3	3	2	3	2	5	2	3	3
13	Tata letak, penempatan elemen jalan	3	4	3	3	2	3	2	3	3	3	2	3	2	2	3	2	4	3	3	3
14	Tanaman	3	4	2	3	2	3	3	2	2	3	2	3	2	3	2	3	5	3	2	2
15	Gangguan yang merusak pemandangan	3	2	2	2	2	3	2	2	4	3	3	4	2	3	4	2	3	3	3	4

Sumber : Rekapan Kuisoner

## BAB V

# ANALISA KETERKAITAN KARAKTERISTIK JALUR PEDESTRIAN DENGAN PERSEPSI KENYAMANAN PENGGUNA

### 5.1. Analisa Jalur Pedestrian

Analisa pada jalur *pedestrian* terdiri dari analisa lebar efektif dan kondisi *pedestrian*. Dari kedua alat analisa yang digunakan untuk mengetahui karektristik jalur *pedestrian* di lokasi studi.

#### 5.1.1. Lebar Efektif Jalur Pedestrian

Lebar efektif jalur *pedestrian* merupakan perbandingan antara lebar total jalur *pedestrian* dikurangi dengan lebar fasilitas pada jalur *pedestrian*. Tujuan dari perhitungan ini adalah untuk mengetahui ruang efektif, yang dapat digunakan oleh pejalan kaki yang menggunakan jalur *pedestrian*.

Secara matematis, persamaan untuk menghitung lebar efektif *pedestrian* adalah sebagai berikut:

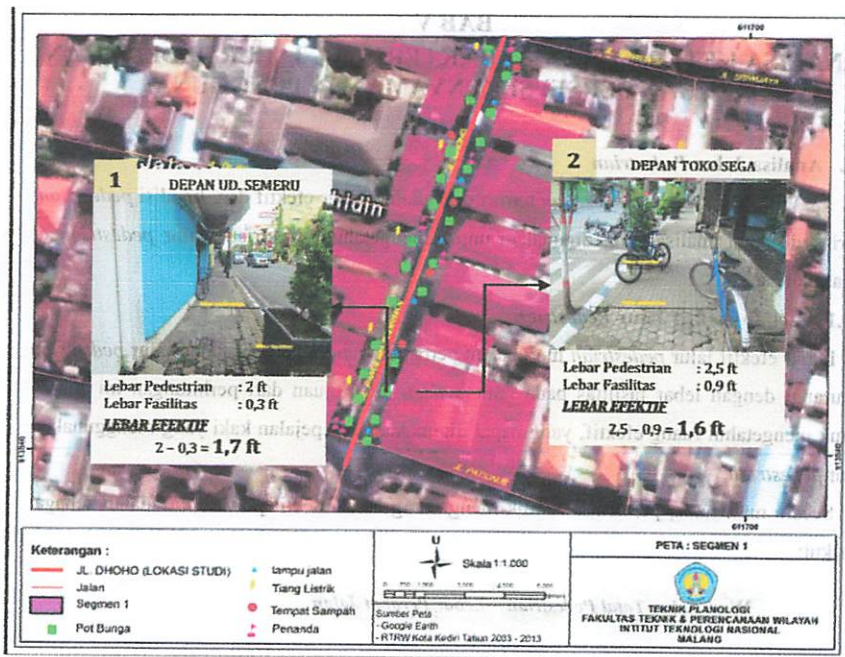
$$W_E : \text{Lebar Total Pedestrian} - \text{Lebar Perabot Jalan}$$

Ket :  $W_E$  = Lebar efektif pedestrian, dalam satuan meter(feet)

Perhitungan lebar *pedestrian* akan jelaskan secara detail pada setiap segmen lokasi pengamatan. Untuk lebih jelasnya akan diuraikan sebagai berikut.

#### a. Segmen 1

Pada segmen 1 didapatkan lebar jalur *pedestriannya* 2,5 meter yang sudah memenuhi standar. Kondisi pada segmen ini cukup baik dengan jenis pekerasan paving beton. Dan jarang ditemui lubang-lubang yang dapat menghambat pejalan kaki. Hambatan disegmen ini lebih banyak pot bunga yang memiliki lebar 0,3 – 0,9 meter. Tidak ada hambatan berupa Pedagang Kaki Lima yang berjualan diatas trotoar. Untuk mengetahui lebar efektif jalur *pedestrian*, maka diambil 2 sampel lebar jalur *pedestrian*. Hasil perhitungan pada setiap sampel dapat di lihat pada gambar 5.1. Lebar efektif.



Sumber : Hasil Analisa

Gambar 5.1 Lebar Efektif di Segmen 1

Berdasarkan hasil perhitungan, lebar efektif jalur *pedestrian* pada sampel 1 lebih baik dibandingkan dengan sampel 2. Hal ini karena penempatan pot tanaman yang tidak menutupi badan jalur *pedestrian*, sednilain pada sampel 2 dipengaruhi lebar fasilitas yang begitu besar dan berada dibadan jalur *pedestrian*.

#### b. Segmen 2

Pada segmen 2 didapatkan lebar jalur *pedestriannya* 2,5 meter yang sudah memenuhi standar. Kondisi pada segmen ini cukup baik dengan jenis pekerasan paving beton. Dan jarang ditemui lubang-lubang yang dapat menghambat pejalan kaki. Hambatan disegmen ini berupa lampu penerangan dan pot bunga yang memiliki lebar masing-masing 0,21 + 0,42 meter. Jumlah sampel lebar *pedestrian* yang diambil pada segmen ini sebanyak 2 sampel lokasi, dan tersebar disepanjang jalur *pedestrian* pada segmen 2. Hasil perhitungan lebar efektif pada setiap sampel dapat dilihat pada gambar 5.2.



Sumber : Hasil Analisa

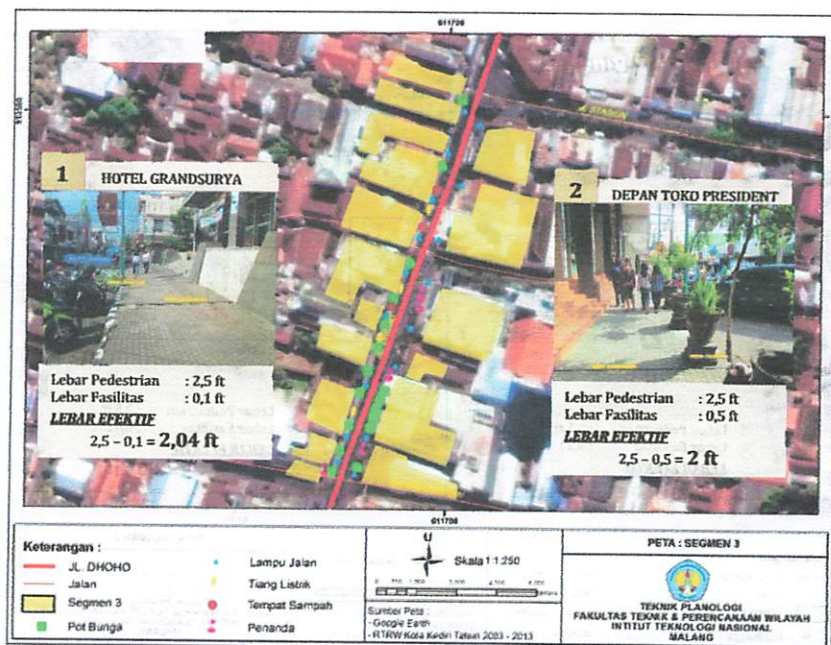
Gambar 5.2 Lebar Efektif di Segmen 2

Lebar efektif jalur *pedestrian* di segmen 2 secara keseluruhan cukup baik, karena tidak ada pengurangi badan jalur *pedestrian* yang cukup mengganggu pejalan kaki yang melintas. Dari 2 sampel yang diambil, dilihat bahwa tata letak fasilitas pendukung pot bunga maupun lampu penerangan tidak mengganggu ataupun mengurangi lebar efektif dari jalur *pedestrian*.

### c. Segmen 3

Jumlah sampel lebar *pedestrian* yang diambil pada segmen ini sebanyak 2 sampel lokasi, dan tersebar disepanjang jalur *pedestrian* pada segmen 3. Hasil perhitungan lebar efektif pada setiap sampel dapat dilihat pada gambar 5.3.

Berdasarkan hasil perhitungan, lebar efektif jalur *pedestrian* pada sampel 1 lebih baik dibandingkan dengan sampel 2. Hal ini karena penempatan penanda rambu lalu lintas yang tidak menutupi badan jalur *pedestrian*, sednilain pada sampel 2 dipengaruhi lebar fasilitas pos bunga yang berada dibadan jalur *pedestrian*.



Sumber : Hasil Analisa

Gambar 5.3 Lebar Efektif di Segmen 3

#### d. Segmen 4

Jumlah sampel lebar *pedestrian* yang diambil pada segmen ini sebanyak 2 sampel lokasi, dan tersebar disepanjang jalur *pedestrian* pada segmen 4. Hasil perhitungan lebar efektif pada setiap sampel dapat dilihat pada gambar 5.4.

Berdasarkan hasil perhitungan, lebar efektif jalur *pedestrian* pada sampel 2 lebih baik dibandingkan dengan sampel 1. Hal ini karena penempatan penandaan rambu lalu lintas yang tidak menutupi badan jalur *pedestrian*, sednilain pada sampel 1 dipengaruhi lebar jalur *pedestrian* yang kecil, walaupun penempatan tempat penampungan sampah tidak berada dibadan jalur *pedestrian* dipengaruhi lebar fasilitas hidrant yang berada dibadan jalur *pedestrian*.



Sumber : Hasil Analisa

Gambar 5.4 Lebar Efektif di Segmen 4

### 5.1.2. Analisa Kondisi Pedestrian

Jalur *pedestrian* merupakan bagian dari sistem transportasi terletak pada kiri dan kanan jalan yang diperuntukan bagi pejalan kaki dengan menggunakan moda berjalan kaki. Lebar jalur *pedestrian* sangat berpengaruh terhadap daya tampung pejalan kaki. Semakin banyak pejalan kaki yang melintas, maka kebutuhan lebar *pedestrian* harus ditambah. Lebar jalur *pedestrian* juga dipengaruhi oleh keberadaan fasilitas-fasilitas pendukung pada sepanjang jalur *pedestrian*. Berdasarkan hasil survey, ruang *pedestrian* di koridor Jalan Dhoho dapat dijelaskan sebagai berikut :

#### a. Segmen 1

Pada segmen 1 terdapat dua sisi jalur trotoar yaitu sisi kiri dan sisi kanan dimana lebar trotoar adalah 2,5 meter. Pada lebar *pedestrian* dari segmen satu menunjukkan baik. Yaitu dengan lebar trotoar memenuhi standar dari Keputusan Menteri Perhubungan No. 65 tahun 1993. Dimana para pejalan kaki merupakan pejalan kaki pemakai kendaraan umum dan kendaraan pribadi untuk mencapai tempat tujuannya.

Dengan panjang jalur *pedestrian* 300 meter. Kondisi di segmen 1 dapat dikategorikan baik, walaupun terdapat permukaan trotoar yang tidak rata seperti didepan toko sega. Karena sesuai dengan dasar teori yg ada. Dengan kondisi yang berada di sisi jalan dan bebas hambatan.



Foto5.1 Trotoar didepan toko sega

Jenis perkerasan di segmen 1 dapat dikatakan baik, karena menggunakan blok beton. Namun harus ada pembetulan atau pemeliharaan fasilitas ini. Terdapat bagian – bagian trotoar yang mulai rusak seperti, permukaan tidak rata, serta perlu pengecatan ulang sebab warna trotoar sudah memudar. Untuk fungsi dari trotoar pada segmen ini dapat dikatakan sesuai dengan karakteristiknya yaitu arah jelas, lokasi di tepi jalan bebas hambatan, permukaan rata (max 5 %). lebar anatar 1,5-2 m.

#### b. Segmen 2

Pada segmen 2 terdapat dua sisi jalur trotoar yaitu sisi kiri dan sisi kanan dimana lebar trotoar adalah 2,5 meter. Pada lebar *pedestrian* dari segmen dua menunjukkan baik. Yaitu dengan lebar trotoar memenuhi standar dari Keputusan Menteri Perhubungan No. 65 tahun 1993. Dimana para pejalan kaki merupakan pejalan kaki pemakai kendaraan umum dan kendaraan pribadi untuk mencapai tempat tujuannya.

Dengan panjang jalur *pedestrian* 250 meter. Kondisi di segmen 2 dapat dikategorikan kurang baik, dikarenakan terdapat banyak permukaan trotoar yang tidak rata, berlubang, dan banyak area yang dipakai pedagang kaki lima untuk berjualan sehingga menyebabkan pada segmen 2 belum bisa dikatakan bebas hambatan. Contoh kondisi tersebut dapat dilihat didepan toko perhiasan emas sentosa.



Foto 5.2 Trotoar di depan toko



Foto 5.3 Trotoar di depan toko emas mulia

Jenis perkerasan di segmen 2 dapat dikatakan baik, karena menggunakan blok beton. Namun harus ada pemeliharaan atau pemeliharaan fasilitas ini. Terdapat bagian – bagian trotoar yang mulai rusak seperti, permukaan tidak rata, serta perlu pengecatan ulang sebab warna trotoar sudah memudar. Untuk fungsi dari trotoar pada segmen ini dapat dikatakan sesuai dengan karakteristiknya yaitu arah jelas, lokasi di tepi jalan bebas hambatan, permukaan rata (max 5 %). lebar anatar 1,5-2 m.

### c. Segmen 3

Pada segmen 3 terdapat dua sisi jalur trotoar yaitu sisi kiri dan sisi kanan dimana lebar trotoar adalah 2,5 meter. Pada lebar *pedestrian* dari segmen tiga menunjukkan baik. Yaitu dengan lebar trotoar memenuhi standar dari Keputusan Menteri Perhubungan No. 65 tahun 1993. Dimana para pejalan kaki merupakan pejalan kaki pemakai kendaraan umum dan kendaraan pribadi untuk mencapai tempat tujuannya.

Dengan panjang jalur *pedestrian* 450 meter. Kondisi di segmen 3 dapat dikategorikan kurang baik, dikarenakan terdapat banyak permukaan trotoar yang tidak rata, berlubang, dan banyak area yang dipakai pedagang kaki lima untuk berjualan sehingga menyebabkan pada segmen 3 belum bisa dikatakan bebas hambatan. Contoh kondisi tersebut dapat dilihat di depan toko appolo dan kurma.



Foto 5.4 Trotoar di depan toko appolo



Foto 5.5 Trotoar di depan toko kurma



Jenis perkerasan di segmen 3 dapat dikatakan baik, karena menggunakan blok beton. Namun harus ada pembetulan atau pemeliharaan fasilitas ini. Terdapat bagian – bagian trotoar yang mulai rusak seperti, permukaan tidak rata, serta perlu pengecatan ulang sebab warna trotoar sudah memudar. Untuk fungsi dari trotoar pada segmen ini dapat dikatakan sesuai dengan karakteristiknya yaitu terpisah dari jalur kendaraan terdapat pertokoan plaza kecil lebarnya bervariasi ada fasilitas.

#### d. Segmen 4

Pada segmen 4 terdapat dua sisi jalur trotoar yaitu sisi kiri dan sisi kanan dimana lebar trotoar adalah 2,5 meter dan 1,5 meter disisi kanan. Pada lebar *pedestrian* dari segmen empat menunjukkan baik. Yaitu dengan lebar trotoar memenuhi standar dari Keputusan Menteri Perhubungan No. 65 tahun 1993. Dimana para pejalan kaki merupakan pejalan kaki pemakai kendaraan umum dan kendaraan pribadi untuk mencapai tempat tujuannya.

Dengan panjang jalur *pedestrian* 650 meter. Kondisi di segmen 4 dapat dikategorikan baik, walaupun terdapat permukaan trotoar yang tidak rata seperti didepan toko sumber medika. Karena sesuai dengan dasar teori yg ada. Dengan kondisi yang berada di sisi jalan dan bebas hambatan.



Foto5.6 Trotoar didepan toko sumber medika

Jenis perkerasan di segmen 4 dapat dikatakan baik, karena menggunakan blok beton. Namun harus ada pembetulan atau pemeliharaan fasilitas ini. Terdapat bagian – bagian trotoar yang mulai rusak seperti, permukaan tidak rata, serta perlu pengecatan ulang sebab warna trotoar sudah memudar. Untuk fungsi dari trotoar pada segmen ini dapat dikatakan sesuai dengan karakteristiknya yaitu arah jelas, lokasi di tepi jalan bebas hambatan, permukaan rata (max 5 %). lebar anatar 1,5-2 m. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada table 5.1 kondisi pada jalur *pedestrian* dibawah ini.

Tabel 5.1  
Kondisi Pada Jalur Pedestrian

Sub Variabel	Teori			Segmen I	Seg II		
Lebar Pedestrian	<b>Lebar Trotoar Berdasarkan Jumlah Pejalan Kaki</b>			✓	✓	✓	✓
	No	Jumlah Pejalan Kaki /detik/meter	Lebar Trotoar (meter)				
	1	6 orang/det/m	2,3 – 5				
	2	3 orang/det/m	1,5 – 2,3				
	3	2 orang/det/m	0,9 – 1,5				
4	1 orang/det/m	0,6 – 0,9					
<i>Keputusan Menteri Perhubungan No. 65 KM Tahun 1993-</i>							
Kondisi Pedestrian	a. Lokasi di tepi jalan bebas hambatan b. Permukaan rata (max 5%) Lebar antara 1,5 – 2 meter Menurut : Kevin Lynch dan Gary Hack "Site Planning" c. Tinggi bebas trotoar tidak kurang dari 2,5 meter dan kedalam bebas trotoar tidak kurang dari satu meter dari permukaan trotoar. Kebebasan samping trotoar tidak kurang dari 0,3 meter. Menurut : Direktorat Jendral Bina Marga no.007/T/BNKT/1990			✓	✗	✗	✓
Jenis Perkerasan	Perkerasan trotoar dapat dibuat dengan blok beton, beton, perkerasan aspal, atau plesteran. Permukaan trotoar harus rata dan mempunyai kemiringan melintang 2-4% supaya tidak terjadi genangan air. Kemiringan memanjang trotoar disesuaikan dengan kemiringan memanjang jalan dan disarankan kemiringan memanjang maksimum 10%. Menurut : Direktorat Jendral Bina Marga no.007/T/BNKT/1990			✓	✓	✓	✓
Fungsi Pedestrian	<b>Karakteristik Jalur Pedestrian</b>			Trotoar	Trotoar	Mall	Trotoar
	<b>Jenis Jalur Pedestrian</b>	<b>Fungsi/Kegunaan</b>	<b>Karakteristik</b>				
	Trotoar	Berjalan kaki di pinggir jalan	<ul style="list-style-type: none"> <li>Arah jelas</li> <li>Lokasi di tepi jalan bebas hambatan</li> <li>Permukaan rata (max 5 %) Lebar anatar 1,5-2 m</li> </ul>				
	Jalur Penyeberangan (Zebra Cross)	Menghindari konflik dengan kendaraan yang lalu lalang di jalan raya	<ul style="list-style-type: none"> <li>Menyilang diatas jalan, dilengkapi dengan <i>traffic light</i></li> <li>Lebar antara 2 – 4 m</li> <li>Frekuensinya tertentu</li> </ul>				
	Plaza	Kegiatan santai dan rekreasi	<ul style="list-style-type: none"> <li>Bebas kendaraan</li> <li>Ruang lapang</li> <li>Lebar nya bervariasi</li> <li>Ada fasilitas</li> </ul>				
	Mall	Tempat berjalan kaki di kawasan perbelanjaan	<ul style="list-style-type: none"> <li>Terpisah dari jalur kendaraan</li> <li>Terdapat pertokoan</li> <li>Plaza kecil</li> <li>Lebar nya bervariasi</li> <li>Ada fasilitas</li> </ul>				
	Subway	Tempat berjalan kaki di kawasan perbelanjaan yang menghubungkan antar bangunan di bawah tanah	<ul style="list-style-type: none"> <li>Berupa terowongan bawah tanah</li> <li>Dilengkapi dengan pengkondisian udara dan penerangan</li> <li>Bebas lalu lintas kendaraan</li> </ul>				
Skyway	Tempat berjalan kaki yang menghubungkan antar bangunan di atas tanah	<ul style="list-style-type: none"> <li>Berupa jembatan penyeberangan anatar bangunan</li> <li>Sirkulasi pejalan kaki menerus</li> <li>Bebas lalu lintas kendaraan</li> </ul>					

## 5.2. Analisa Persepsi Aspek Kenyamanan Pengguna

Pada analisa persepsi aspek kenyamanan pengguna jalur pedestrian di koridor Jalan Dhoho menggunakan alat analisis distribusi frekuensi, ini digunakan untuk melihat seberapa besar penilaian terhadap kondisi jalur pedestrian yang ada dengan responden. Penyebaran kuisioner dilakukan untuk mendapatkan data kuantitatif yang dapat digunakan sebagai penentu banyaknya pilihan responden pada suatu tempat. Pada analisis penelitian ini terdapat 4 indikator kategori pengguna, yaitu kategori gender/jenis kelamin, umur, pendidikan dan pekerjaan. Indikator ketegori gender/jenis kelamin dijadikan sebagai indikator atau variabel kontrol. Jumlah kuisioner yang disebarakan sebanyak 65 eksemplar kepada responden yang dipilih secara acak pada titik-titik tempat pengambilan sampel. Lebih lengkapnya karakteristik responden dapat dilihat pada Tabel 5.2 di bawah ini. Dengan 15 macam indikator variabel persepsi diharapkan dapat mewakili penjabaran tentang persepsi pengguna tapak terhadap kenyamanan ruang *pedestrian*.

Tabel 5.2  
Karakteristik Responden

Karakter Responden	Kategori	segmen 1	segmen 2	segmen 3	segmen 4
Jenis Kelamin	Laki-laki :	9	10	11	14
	Perempuan :	1	5	9	6
Umur	≤ 20 tahun :	1	5	6	3
	21-30 tahun :	4	4	12	11
	31-40 tahun :	3	5	1	2
	41-50 tahun :	1	1	1	3
	≥ 51 tahun :	1	0	0	1
Pendidikan	Perguruan Tinggi	0	1	7	5
	SMA/Sederajat	7	7	8	9
	SMP/Sederajat	2	5	3	4
	Tidak Sekolah	0	0	0	0
	Tidak Menjawab	1	2	2	2
Pekerjaan	karyawan swasta	8	10	7	11
	wiraswasta	0	3	5	5
	PNS/TNI/POLRI	0	0	3	4
	Pelajar/Mahasiswa	1	1	3	0
	Tidak bekerja	0	0	1	0
	Tidak Menjawab	0	1	1	0

Sumber : Hasil Survey

Prosentase distribusi frekuensi yg didapatkan dari perhitungan SPSS untuk tiap segmen dapat diringkas pada tabel 5.3

**Tabel 5.3**  
**Distribusi Frekuensi Segmen 1**

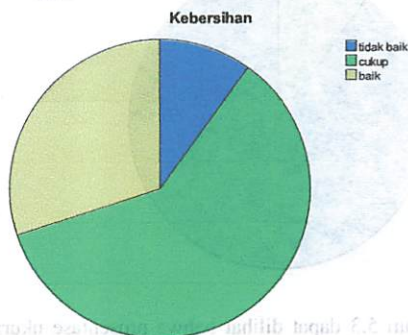
Komponen	Segmen 1				
	1	2	3	4	5
Kebersihan	-	10 %	60 %	30 %	-
Keamanan	-	-	10 %	90 %	-
Ukuran	-	-	90 %	10 %	-
Lingkungan	-	10 %	60 %	30 %	-
Kelengkapan street furniture	-	-	70 %	-	30 %
Kemudahan Pencapaian	-	-	50 %	50 %	-
Informasi	-	30 %	60 %	-	10 %
Kenyamanan Paving	-	10 %	90 %	-	-
Polusi	-	30 %	30 %	40 %	-
Pengganggu Kenyamanan	-	80 %	10 %	10 %	-
Disain Paving	-	90 %	-	10 %	-
Disain Elemen Jalan	-	60 %	30 %	10 %	-
Tata letak	-	30 %	60 %	10 %	-
Tanaman	-	20 %	70 %	10 %	-
Gangguan yg merusak pemandangan	-	70 %	-	30 %	-

Ket : (1) Sangat tidak baik, (2) Tidak baik, (3) Cukup, (4) Baik, (5) Sangat baik

Tabel diatas menjelaskan prosentase responden terhadap aspek kenyamanan di jalur pedestrian pada segmen 1 yang dikaitkan dengan karakter responden sehingga menghasilkan nilai yang dapat diubah kedalam suatu diagram seperti dibawah ini. Untuk mempermudah pemahaman tentang prosentase distribusi berdasarkan aspek kenyamanan maka dapat digambarkan melalui diagram sebagai berikut.

#### a. Komponen Kebersihan

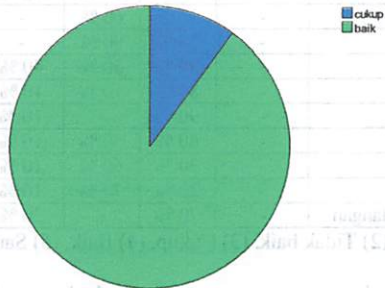
**Diagram 5.1.**  
**Komponen Kebersihan**



Berdasarkan diagram 5.1 dapat dilihat bahwa prosentase kebersihan di segmen 1 yang bernilai tidak baik 10 %, untuk nilai cukup 60 %, sedangkan nilai baik 30 % dari total responden di segmen 1.

**b. Komponen Keamanan**

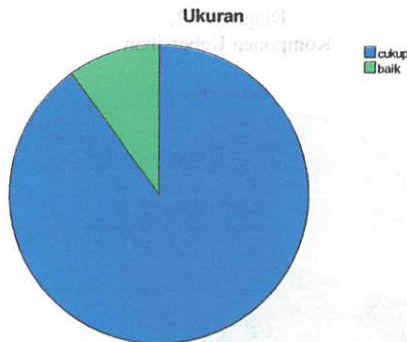
Diagram 5.2.  
Komponen Keamanan



Berdasarkan diagram 5.2 dapat dilihat bahwa prosentase keamanan di segmen I yang bernilai cukup 10 %, sedangkan nilai baik 90 % dari total responden di segmen 1.

**c. Komponen Ukuran**

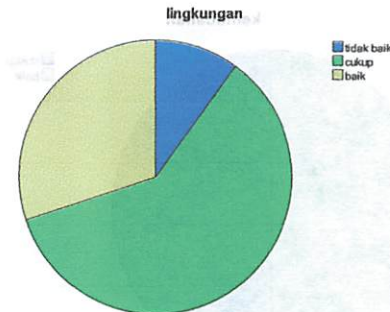
Diagram 5.3.  
Komponen Ukuran



Berdasarkan diagram 5.3 dapat dilihat bahwa prosentase ukuran di segmen 1 yang bernilai cukup 90 %, dan nilai baik 10 % dari total responden di segmen 1.

#### d. Komponen Lingkungan

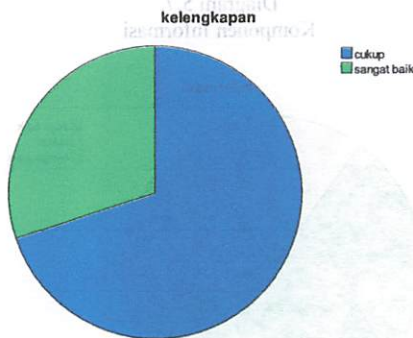
Diagram 5.4.  
Komponen Lingkungan



Berdasarkan diagram 5.4 dapat dilihat bahwa prosentase lingkungan di segmen 1 yang bernilai tidak baik 10 %, dan nilai cukup 60 %, sedangkan nilai baik 30 % dari total responden di segmen 1.

#### e. Komponen Kelengkapan Street Furniture

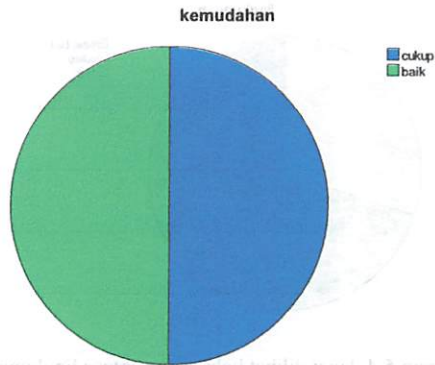
Diagram 5.5.  
Komponen Kelengkapan Street Furniture



Berdasarkan diagram 5.5 dapat dilihat bahwa prosentase kelengkapan street furniture di segmen 1 yang bernilai cukup 70 %, sedangkan nilai sangat baik 30 % dari total responden di segmen 1.

### f. Komponen Kemudahan Pencapaian

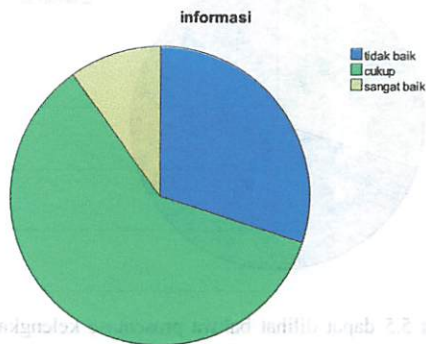
Diagram 5.6.  
Komponen Kemudahan Pencapaian



Berdasarkan diagram 5.6 dapat dilihat bahwa prosentase kemudahan pencapaian di segmen 1 yang bernilai cukup 50 %, sedangkan nilai baik 50 % dari total responden di segmen 1.

### g. Komponen Informasi

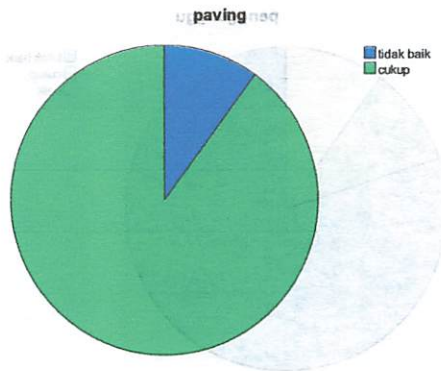
Diagram 5.7.  
Komponen Informasi



Berdasarkan diagram 5.7 dapat dilihat bahwa prosentase informasi atau penunjuk jalan di segmen 1 yang bernilai tidak baik 30 %, untuk nilai cukup 60 %, sedangkan nilai sangat baik 10 % dari total responden di segmen 1.

## h. Komponen Kenyamanan Paving

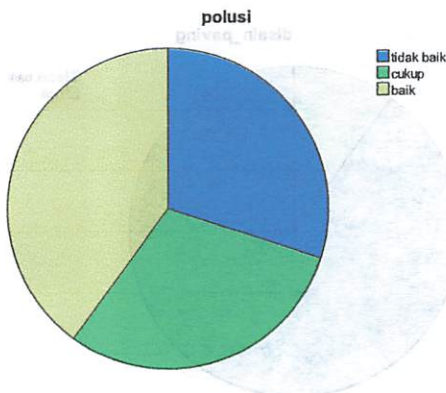
Diagram 5.8.  
Komponen Kenyamanan Paving



Berdasarkan diagram 5.8 dapat dilihat bahwa prosentase kenyamanan paving di segmen 1 yang bernilai tidak baik 10 %, sedangkan nilai cukup 90 % dari total responden di segmen 1.

## i. Komponen Polusi

Diagram 5.9.  
Komponen Polusi

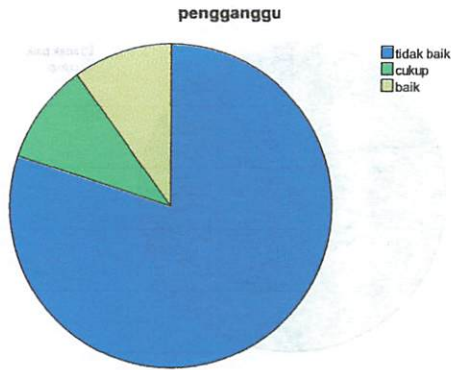


Berdasarkan diagram 5.9 dapat dilihat bahwa prosentase polusi di segmen 1 yang bernilai tidak baik 30 %, untuk nilai cukup 30 %, sedangkan nilai baik 40 % dari total responden di segmen 1.



### j. Komponen Pengganggu Kenyamanan

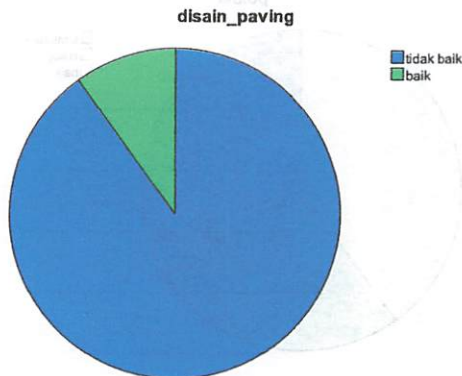
Diagram 5.10.  
Komponen Pengganggu Kenyamanan



Berdasarkan diagram 5.10 dapat dilihat bahwa prosentase pengganggu kenyamanan di segmen 1 yang bernilai tidak baik 80 %, nilai cukup 10 %, sedangkan nilai baik 10 % dari total responden di segmen 1.

### k. Komponen Disain Paving

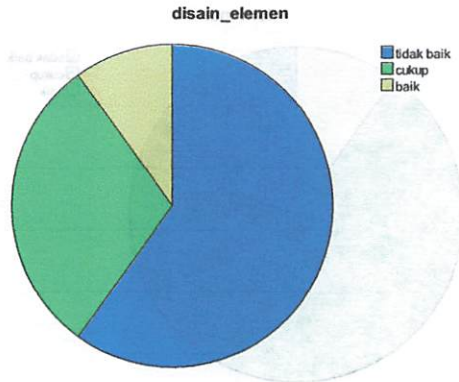
Diagram 5.11.  
Komponen Disain Paving



Berdasarkan diagram 5.11 dapat dilihat bahwa prosentase disain paving di segmen 1 yang bernilai tidak baik 90 %, sedangkan nilai baik 10 % dari total responden di segmen 1.

## l. Komponen Disain Elemen Jalan

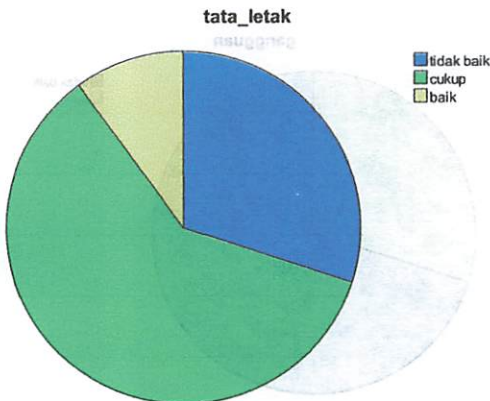
Diagram 5.12.  
Komponen Disain Elemen Jalan



Berdasarkan diagram 5.12 dapat dilihat bahwa prosentase disain elemen jalan di segmen 1 yang bernilai tidak baik 60 %, nilai cukup 30 %, sedangkan nilai baik 10 % dari total responden di segmen 1.

## m. Komponen Tata Letak Penempatan Elemen Jalan

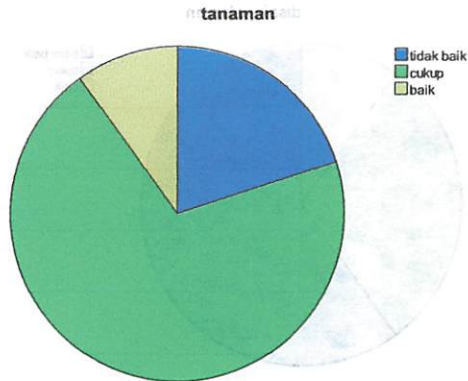
Diagram 5.13.  
Komponen Tata Letak Penempatan Elemen Jalan



Berdasarkan diagram 5.13 dapat dilihat bahwa prosentase tata letak penempatan elemen jalan di segmen 1 yang bernilai tidak baik 30 %, untuk nilai cukup 60 %, sedangkan nilai baik 10 % dari total responden di segmen 1.

### n. Komponen Tanaman

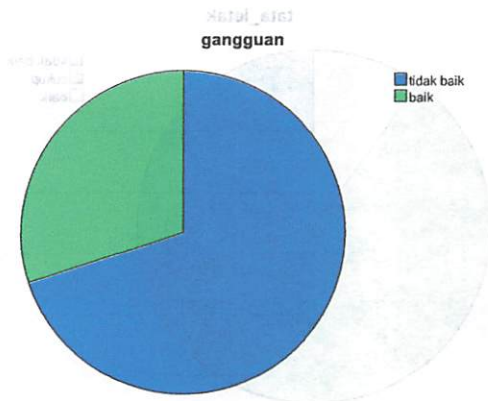
Diagram 5.14.  
Komponen Tanaman



Berdasarkan diagram 5.14 dapat dilihat bahwa prosentase tanaman di segmen 1 yang bernilai tidak baik 20 %, nilai cukup 70 %, sedangkan nilai baik 10 % dari total responden di segmen 1.

### o. Komponen Gangguan yang Merusak Pemandangan

Diagram 5.15.  
Komponen Gangguan yang Merusak Pemandangan



Berdasarkan diagram 5.15 dapat dilihat bahwa prosentase gangguan yang merusak pemandangan di segmen 1 yang bernilai tidak baik 70 %, dan nilai baik 30 % dari total responden di segmen 1.

**Tabel 5.4**  
**Distribusi Frekuensi Segmen 2**

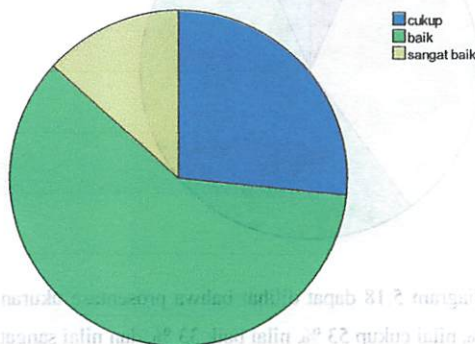
Komponen	Segmen 2				
	1	2	3	4	5
Kebersihan	-	-	27 %	60 %	13 %
Keamanan	-	-	27 %	60 %	13 %
Ukuran	-	7 %	53 %	33 %	7 %
Lingkungan	-	7 %	53 %	27 %	13 %
Kelengkapan street furniture	-	7 %	33 %	20 %	40 %
Kemudahan Pencapaian	-	7 %	33 %	53 %	7 %
Informasi	-	13 %	33 %	47 %	7 %
Kenyamanan Paving	7 %	20 %	47 %	20 %	7 %
Polusi	-	27 %	40 %	27 %	7 %
Pengganggu Kenyamanan	7 %	40 %	27 %	13 %	13 %
Disain Paving	-	60 %	13 %	20 %	7 %
Disain Elemen Jalan	-	27 %	40 %	27 %	7 %
Tata letak	-	13 %	73 %	7 %	7 %
Tanaman	-	33 %	47 %	13 %	7 %
Gangguan yg merusak pemandangan	-	20 %	47 %	27 %	7 %

Ket : (1) Sangat tidak baik, (2) Tidak baik, (3) Cukup, (4) Baik, (5) Sangat baik

Tabel diatas menjelaskan prosentase responden terhadap aspek kenyamanan di jalur pedestrian pada segmen 2 yang dikaitkan dengan karakter responden sehingga menghasilkan nilai yang dapat diubah kedalam suatu diagram seperti dibawah ini. Untuk mempermudah pemahaman tentang prosentase distribusi berdasarkan aspek kenyamanan maka dapat digambarkan melalui diagram sebagai berikut.

#### a. Komponen Kebersihan

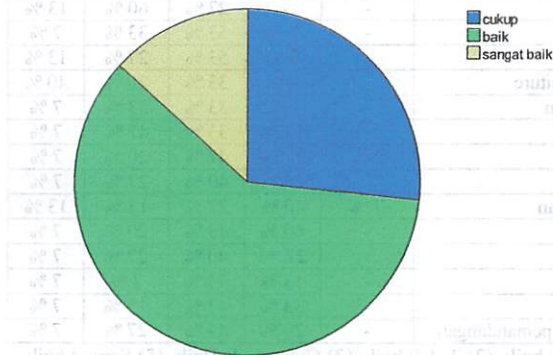
**Diagram 5.16.**  
**Komponen Kebersihan**  
**Kebersihan**



Berdasarkan diagram 5.16 dapat dilihat bahwa prosentase kebersihan di segmen 2 yang bernilai cukup 27 %, untuk nilai baik 60 %, sedangkan nilai sangat baik 13 % dari total responden di segmen 2.

## b. Komponen Keamanan

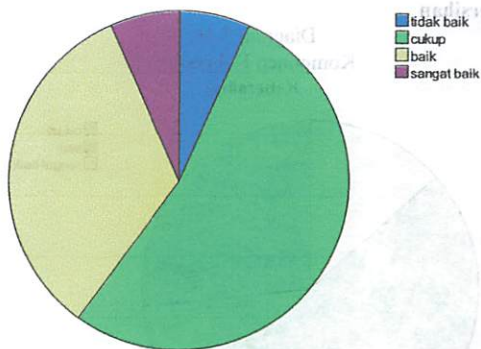
Diagram 5.17.  
Komponen Keamanan  
Keamanan



Berdasarkan diagram 5.17 dapat dilihat bahwa prosentase keamanan di segmen 2 yang bernilai cukup 27 %, untuk nilai baik 60 %, sedangkan nilai sangat baik-13 % dari total responden di segmen 2.

## c. Komponen Ukuran

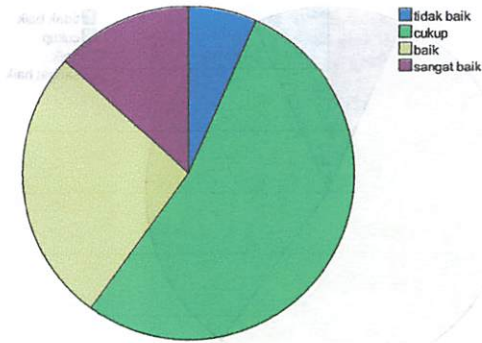
Diagram 5.18.  
Komponen Ukuran  
Ukuran



Berdasarkan diagram 5.18 dapat dilihat bahwa prosentase ukuran di segmen 2 yang bernilai tidak baik 7 %, nilai cukup 53 %, nilai baik 33 %, dan nilai sangat baik 7 % dari total responden di segmen 2.

#### d. Komponen Lingkungan

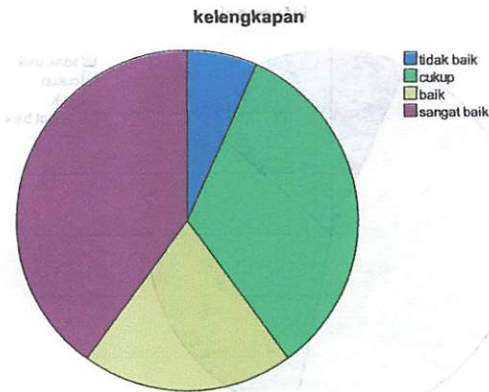
Diagram 5.19.  
Komponen Lingkungan



Berdasarkan diagram 5.19 dapat dilihat bahwa prosentase lingkungan di segmen 2 yang bernilai tidak baik 7 %, nilai cukup 53 %, nilai baik 27 %, dan nilai sangat baik 13 % dari total responden di segmen 2.

#### e. Komponen Kelengkapan Street Furniture

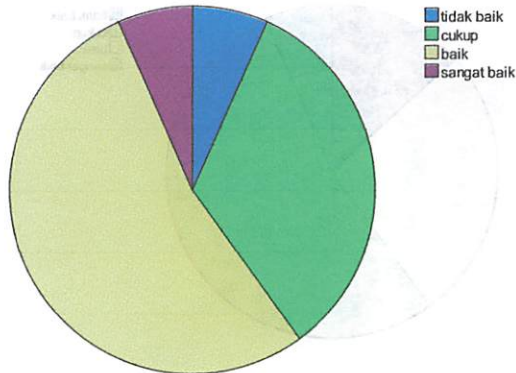
Diagram 5.20.  
Komponen Kelengkapan Street Furniture



Berdasarkan diagram 5.20 dapat dilihat bahwa prosentase kelengkapan street furniture di segmen 2 yang bernilai tidak baik 7 %, nilai cukup 33 %, nilai baik 20 %, sedangkan nilai sangat baik 40 % dari total responden di segmen 2.

### f. Komponen Kemudahan Pencapaian

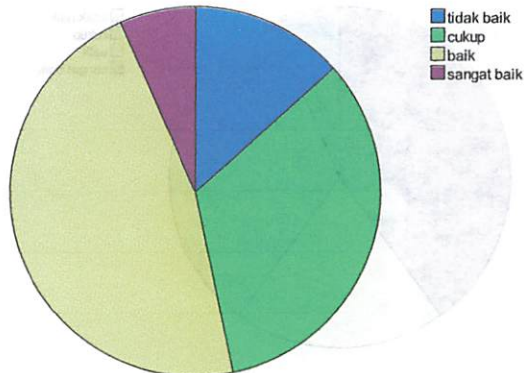
Diagram 5.21.1  
Komponen Kemudahan Pencapaian  
kemudahan



Berdasarkan diagram 5.21 dapat dilihat bahwa prosentase kemudahan pencapaian di segmen 2 yang bernilai tidak baik 7 %, nilai cukup 33 %, nilai baik 53 %, sedangkan nilai sangat baik 7 % dari total responden di segmen 2.

### g. Komponen Informasi

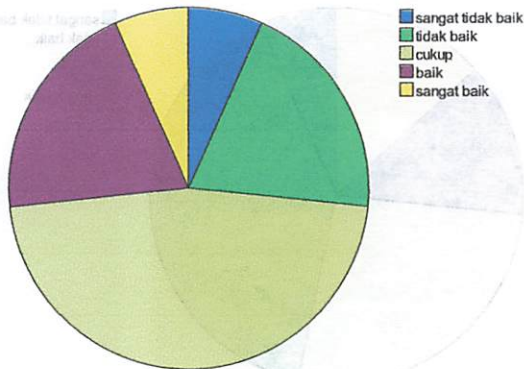
Diagram 5.22.1  
Komponen Informasi  
informasi



Berdasarkan diagram 5.22 dapat dilihat bahwa prosentase informasi atau penunjuk jalan di segmen 2 yang bernilai tidak baik 13 %, untuk nilai cukup 33 %, nilai baik 47 %, sedangkan nilai sangat baik 7 % dari total responden di segmen 2.

## h. Komponen Kenyamanan Paving

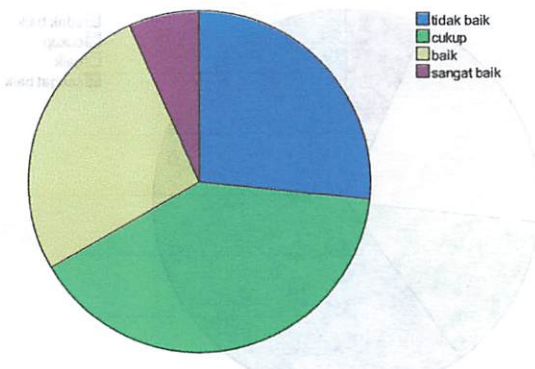
Diagram 5.23.  
Komponen Kenyamanan Paving



Berdasarkan diagram 5.23 dapat dilihat bahwa prosentase kenyamanan paving di segmen 2 yang bernilai sangat tidak baik 7 %, nilai tidak baik 20 %, nilai cukup 47 %, nilai baik 20 %, sedangkan sangat baik 7 % dari total responden di segmen 2.

## i. Komponen Polusi

Diagram 5.24.  
Komponen Polusi

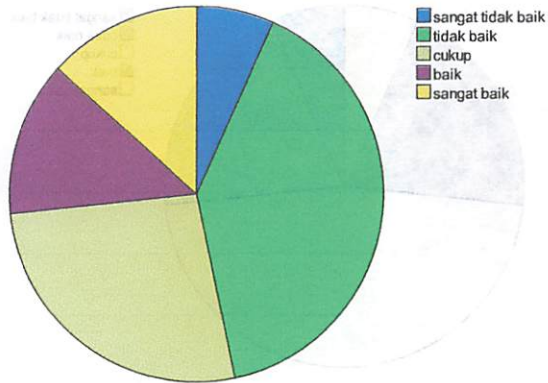


Berdasarkan diagram 5.24 dapat dilihat bahwa prosentase polusi di segmen 2 yang bernilai tidak baik 27 %, untuk nilai cukup 40 %, nilai baik 27 %, sedangkan nilai sangat baik 7 % dari total responden di segmen 2.



### j. Komponen Pengganggu Kenyamanan

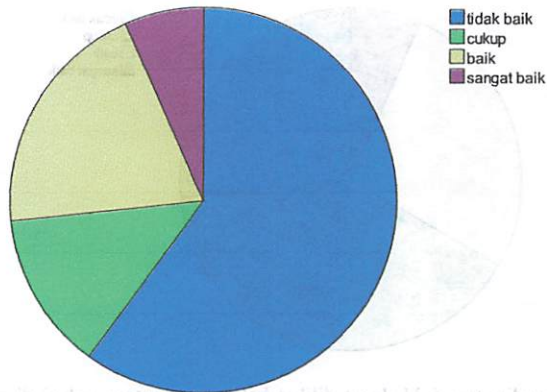
Diagram 5.25.  
Komponen Pengganggu Kenyamanan  
pengganggu



Berdasarkan diagram 5.25 dapat dilihat bahwa prosentase pengganggu kenyamanan di segmen 2 yang bernilai sangat tidak baik 7 %, nilai tidak baik 40 %, nilai cukup 27 %, nilai baik 13 %, sedangkan nilai sangat baik 13 % dari total responden di segmen 2.

### k. Komponen Disain Paving

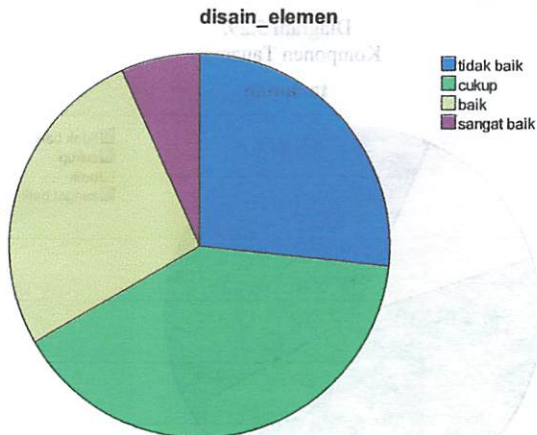
Diagram 5.26.  
Komponen Disain Paving  
disain\_paving



Berdasarkan diagram 5.26 dapat dilihat bahwa prosentase disain paving di segmen 2 yang bernilai tidak baik 60 %, nilai cukup 13 %, nilai baik 20 %, sedangkan nilai sangat baik 7 % dari total responden di segmen 2.

### l. Komponen Disain Elemen Jalan

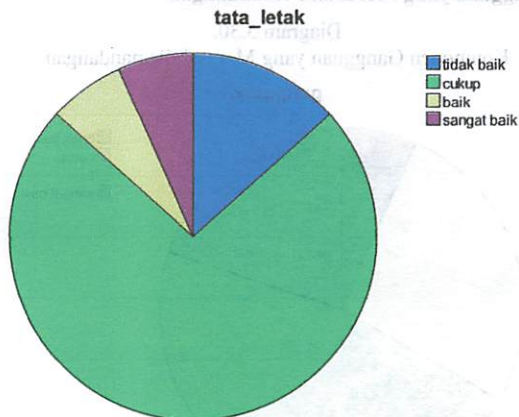
Diagram 5.27.  
Komponen Disain Elemen Jalan



Berdasarkan diagram 5.27 dapat dilihat bahwa prosentase disain elemen jalan di segmen 2 yang bernilai tidak baik 27 %, nilai cukup 40 %, nilai baik 27 %, sedangkan nilai sangat baik 7 % dari total responden di segmen 2.

### m. Komponen Tata Letak Penempatan Elemen Jalan

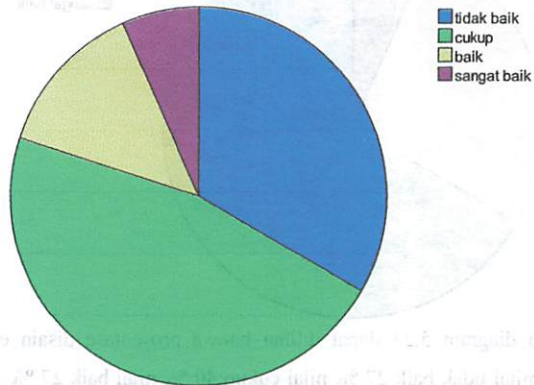
Diagram 5.28.  
Komponen Tata Letak Penempatan Elemen Jalan



Berdasarkan diagram 5.28 dapat dilihat bahwa prosentase tata letak penempatan elemen jalan di segmen 2 yang bernilai tidak baik 13 %, untuk nilai cukup 73 %, nilai baik 7 %, sedangkan nilai sangat baik 7 % dari total responden di segmen 2.

**n. Komponen Tanaman**

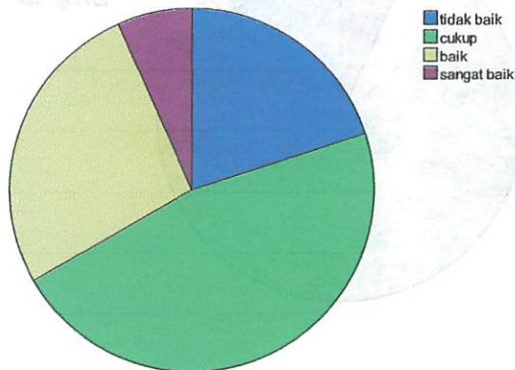
Diagram 5.29.  
Komponen Tanaman  
tanaman



Berdasarkan diagram 5.29 dapat dilihat bahwa prosentase tanaman di segmen 2 yang bernilai tidak baik 33 %, nilai cukup 47 %, nilai baik 13 %, sedangkan nilai sangat baik 7 % dari total responden di segmen 2.

**o. Komponen Gangguan yang Merusak Pemandangan**

Diagram 5.30.  
Komponen Gangguan yang Merusak Pemandangan  
gangguan



Berdasarkan diagram 5.30 dapat dilihat bahwa prosentase gangguan yang merusak pemandangan di segmen 2 yang bernilai tidak baik 20 %, nilai cukup 47 %, nilai baik 27 %, dan nilai sangat baik 7 % dari total responden di segmen 2.

**Tabel 5.5**  
**Distribusi Frekuensi Segmen 3**

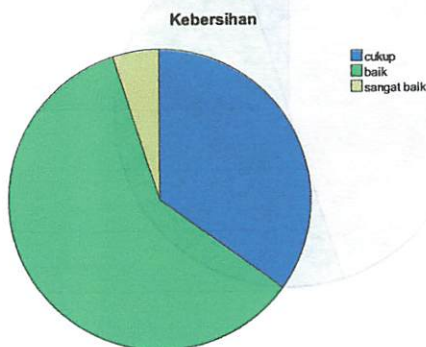
Komponen	Segmen 3				
	1	2	3	4	5
Kebersihan	-	-	35 %	60 %	5 %
Keamanan	-	-	45 %	50 %	5 %
Ukuran	-	5 %	50 %	45 %	-
Lingkungan	-	25 %	50 %	20 %	5 %
Kelengkapan street furniture	-	5 %	60 %	25 %	10 %
Kemudahan Pencapaian	-	5 %	50 %	40 %	5 %
Informasi	-	15 %	45 %	35 %	5 %
Kenyamanan Paving	-	10 %	75 %	15 %	-
Polusi	-	30 %	60 %	10 %	-
Pengganggu Kenyamanan	-	30 %	50 %	15 %	5 %
Disain Paving	-	25 %	45 %	25 %	5 %
Disain Elemen Jalan	-	20 %	65 %	15 %	-
Tata letak	-	10 %	75 %	15 %	-
Tanaman	-	20 %	45 %	30 %	5 %
Gangguan yg merusak pemandangan	-	20 %	65 %	15 %	-

Ket : (1) Sangat tidak baik, (2) Tidak baik, (3) Cukup, (4) Baik, (5) Sangat baik

Tabel diatas menjelaskan prosentase responden terhadap aspek kenyamanan di jalur pedestrian pada segmen 3 yang dikaitkan dengan karakter responden sehingga menghasilkan nilai yang dapat diubah kedalam suatu diagram seperti dibawah ini. Untuk mempermudah pemahaman tentang prosentase distribusi berdasarkan aspek kenyamanan maka dapat digambarkan melalui diagram sebagai berikut.

#### a. Komponen Kebersihan

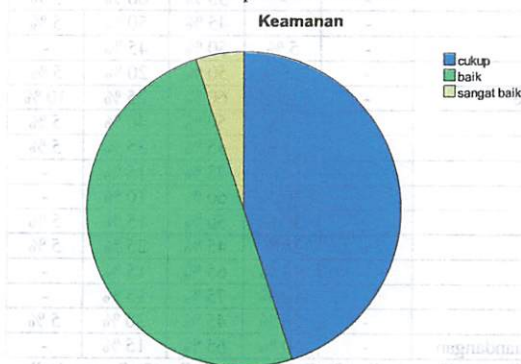
Diagram 5.31.  
Komponen Kebersihan



Berdasarkan diagram 5.31 dapat dilihat bahwa prosentase kebersihan di segmen 3 yang bernilai cukup 35 %, nilai baik 60 %, sedangkan nilai sangat baik 5 % dari total responden di segmen 3.

#### b. Komponen Keamanan

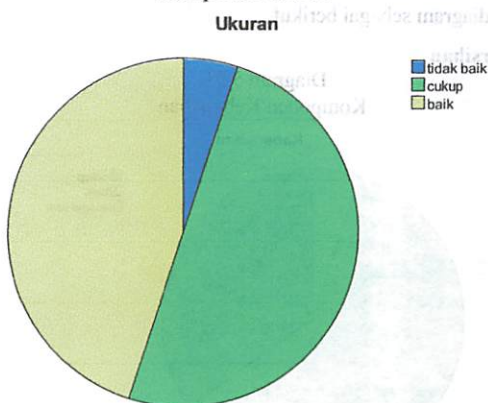
Diagram 5.32.  
Komponen Keamanan



Berdasarkan diagram 5.32 dapat dilihat bahwa prosentase keamanan di segmen 3 yang bernilai cukup 45 %, nilai baik 50 %, sedangkan nilai sangat baik 5 % dari total responden di segmen 3.

#### c. Komponen Ukuran

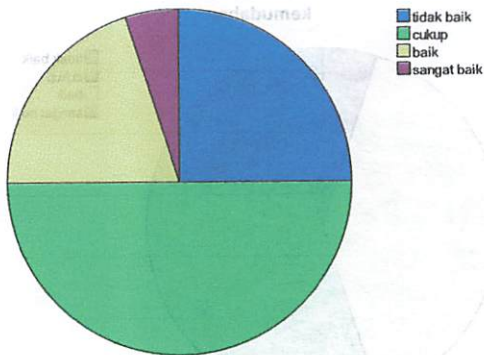
Diagram 5.33.  
Komponen Ukuran



Berdasarkan diagram 5.33 dapat dilihat bahwa prosentase ukuran di segmen 3 yang bernilai tidak baik 5 %, nilai cukup 50 %, sedangkan nilai baik 45 % dari total responden di segmen 3.

#### d. Komponen Lingkungan

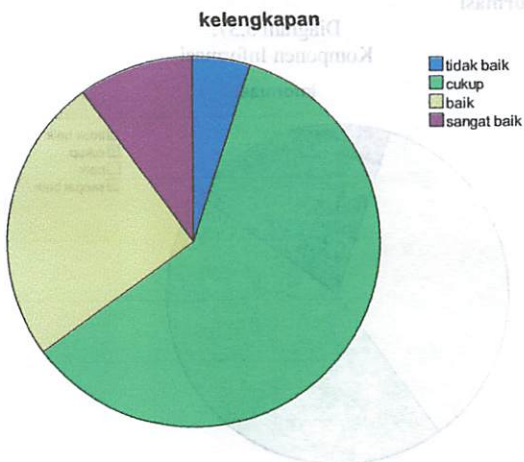
Diagram 5.34.  
Komponen Lingkungan



Berdasarkan diagram 5.34 dapat dilihat bahwa prosentase lingkungan di segmen 3 yang bernilai tidak baik 25 %, nilai cukup 50 %, nilai baik 20 %, sedangkan nilai sangat baik 5 % dari total responden di segmen 3.

#### e. Komponen Kelengkapan Street Furniture

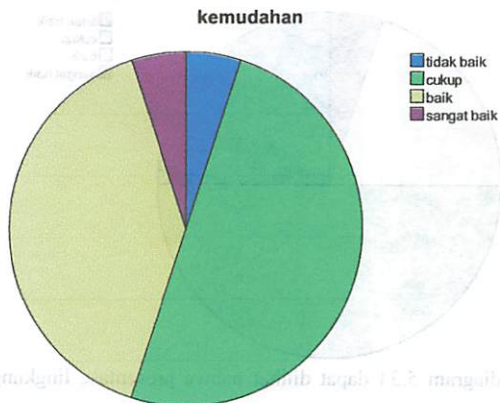
Diagram 5.35.  
Komponen Kelengkapan Street Furniture



Berdasarkan diagram 5.35 dapat dilihat bahwa prosentase kelengkapan street furniture di segmen 3 yang bernilai tidak baik 5 %, nilai cukup 60 %, nilai baik 25 %, sedangkan nilai sangat baik 10 % dari total responden di segmen 3.

#### f. Komponen Kemudahan Pencapaian

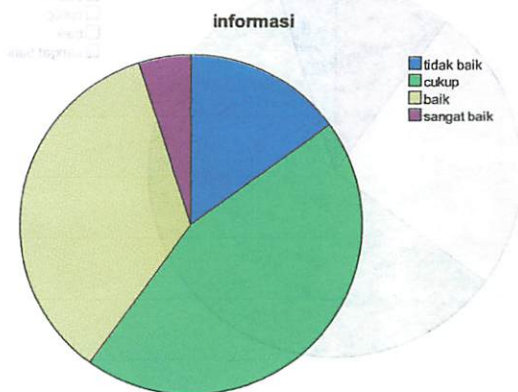
Diagram 5.36.  
Komponen Kemudahan Pencapaian



Berdasarkan diagram 5.36 dapat dilihat bahwa prosentase kemudahan pencapaian di segmen 3 yang bernilai tidak baik 5 %, nilai cukup 50 %, nilai baik 40 %, sedangkan nilai sangat baik 5 % dari total responden di segmen 3.

#### g. Komponen Informasi

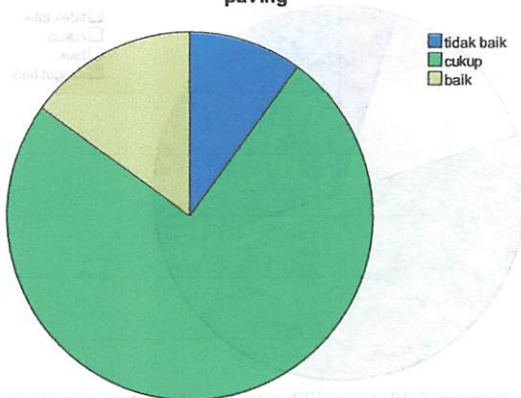
Diagram 5.37.  
Komponen Informasi



Berdasarkan diagram 5.37 dapat dilihat bahwa prosentase informasi atau penunjuk jalan di segmen 3 yang bernilai tidak baik 15 %, untuk nilai cukup 45 %, nilai baik 35 %, sedangkan nilai sangat baik 5 % dari total responden di segmen 3.

#### h. Komponen Kenyamanan Paving

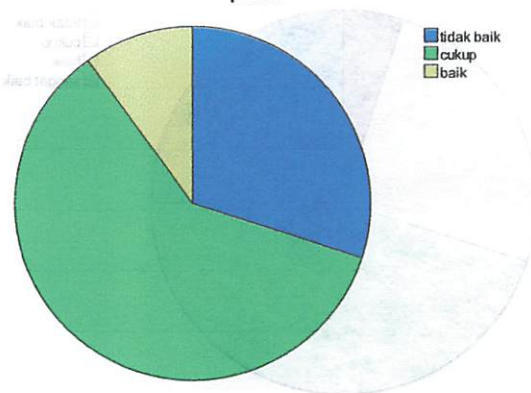
Diagram 5.38.  
Komponen Kenyamanan Paving paving



Berdasarkan diagram 5.38 dapat dilihat bahwa prosentase kenyamanan paving di segmen 3 yang bernilai tidak baik 10 %, nilai cukup 75 %, dan nilai baik 15 % dari total responden di segmen 3.

#### i. Komponen Polusi

Diagram 5.39.  
Komponen Polusi polusi

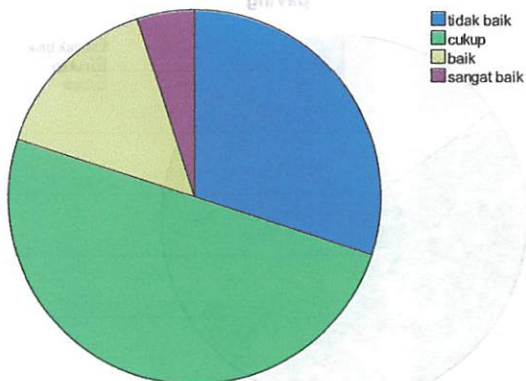




Berdasarkan diagram 5.39 dapat dilihat bahwa prosentase polusi di segmen 3 yang bernilai tidak baik 30 %, nilai cukup 60 %, sedangkan nilai baik 10 % dari total responden di segmen 3.

**j. Komponen Pengganggu Kenyamanan**

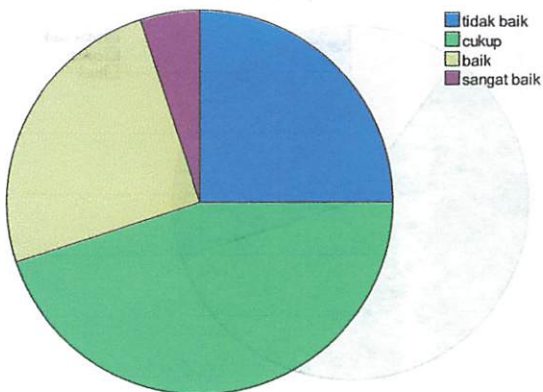
Diagram 5.40.  
Komponen Pengganggu Kenyamanan  
pengganggu



Berdasarkan diagram 5.40 dapat dilihat bahwa prosentase pengganggu kenyamanan di segmen 3 yang bernilai tidak baik 30 %, nilai cukup 50 %, nilai baik 15 %, sedangkan nilai baik 10 % dari total responden di segmen 3.

**k. Komponen Disain Paving**

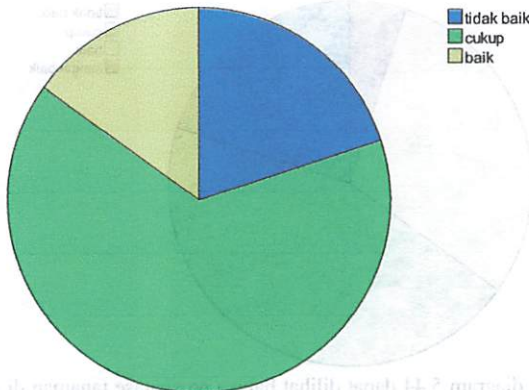
Diagram 5.41.  
Komponen Disain Paving  
disain\_paving



Berdasarkan diagram 5.41 dapat dilihat bahwa prosentase disain paving di segmen 3 yang bernilai tidak baik 25 %, nilai cukup 45 %, nilai baik 25 %, sedangkan nilai sangat baik 5 % dari total responden di segmen 3.

#### **I. Komponen Disain Elemen Jalan**

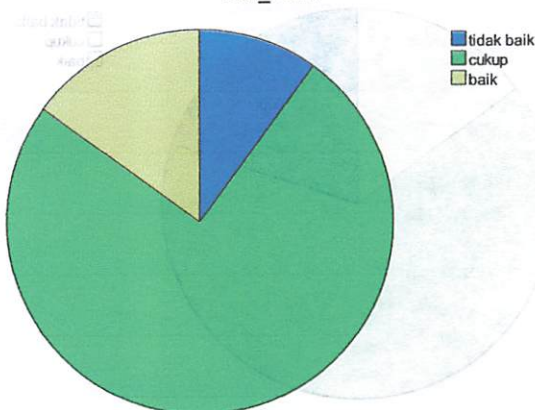
Diagram 5.42.  
Komponen Disain Elemen Jalan  
disain\_elemen



Berdasarkan diagram 5.42 dapat dilihat bahwa prosentase disain elemen jalan di segmen 3 yang bernilai tidak baik 20 %, nilai cukup 65 %, sedangkan nilai baik 15 % dari total responden di segmen 3.

#### **m. Komponen Tata Letak Penempatan Elemen Jalan**

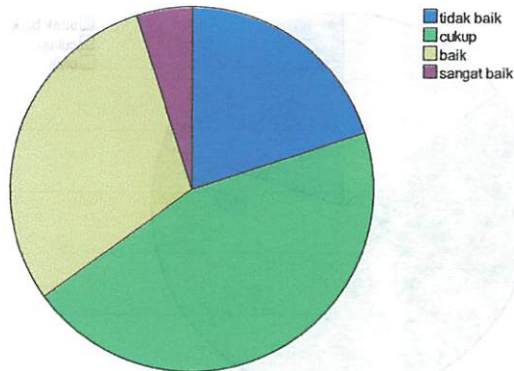
Diagram 5.43.  
Komponen Tata Letak Penempatan Elemen Jalan  
tata\_letak



Berdasarkan diagram 5.43 dapat dilihat bahwa prosentase tata letak penempatan elemen jalan di segmen 3 yang bernilai tidak baik 10 %, nilai cukup 75 %, sedangkan nilai baik 15 % dari total responden di segmen 3.

#### n. Komponen Tanaman

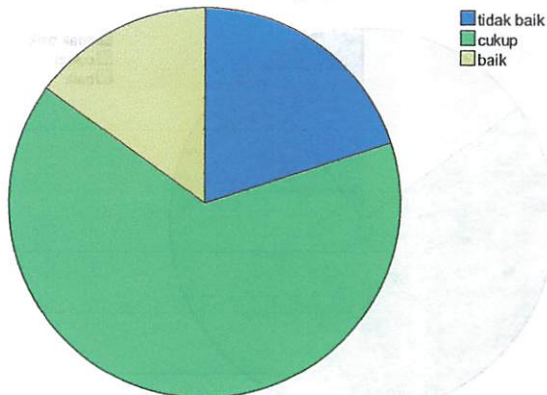
Diagram 5.44.  
Komponen Tanaman  
tanaman



Berdasarkan diagram 5.44 dapat dilihat bahwa prosentase tanaman di segmen 3 yang bernilai tidak baik 20 %, nilai cukup 45 %, nilai baik 30 %, sedangkan nilai baik 5 % dari total responden di segmen 3.

#### o. Komponen Gangguan yang Merusak Pemandangan

Diagram 5.45.  
Komponen Gangguan yang Merusak Pemandangan  
gangguan



Berdasarkan diagram 5.45 dapat dilihat bahwa prosentase gangguan yang merusak pemandangan di segmen 3 yang bernilai tidak baik 20 %, nilai cukup 65 %, dan nilai baik 15 % dari total responden di segmen 3.

**Tabel 5.5**  
**Distribusi Frekuensi Segmen 4**

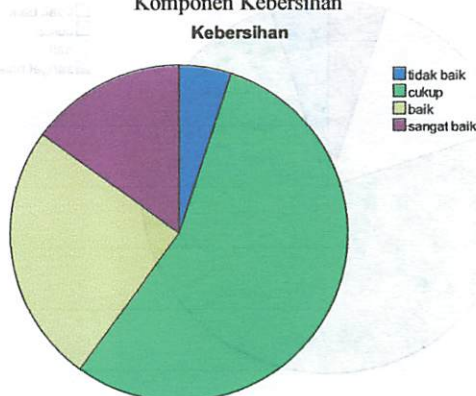
Komponen	Segmen 4				
	1	2	3	4	5
Kebersihan	-	5 %	55 %	25 %	15 %
Keamanan	-	-	30 %	65 %	5 %
Ukuran	-	5 %	75 %	15 %	5 %
Lingkungan	-	10 %	55 %	35 %	-
Kelengkapan street furniture	-	-	65 %	35 %	-
Kemudahan Pencapaian	-	5 %	50 %	45 %	-
Informasi	-	-	55 %	45 %	-
Kenyamanan Paving	-	15 %	45 %	40 %	-
Polusi	-	20%	65 %	15 %	-
Penganggu Kenyamann	-	15 %	50 %	35 %	-
Disain Paving	-	40 %	45 %	15 %	-
Disain Elemen Jalan	-	30 %	40 %	30 %	-
Tata letak	-	25 %	45 %	30 %	-
Tanaman	-	-	80 %	20 %	-
Gangguan yg merusak pemandangan	-	20 %	60 %	20 %	-

Ket : (1) Sangat tidak baik, (2) Tidak baik, (3) Cukup, (4) Baik, (5) Sangat baik

Tabel diatas menjelaskan prosentase responden terhadap aspek kenyamanan di jalur pedestrian pada segmen 4 yang dikaitkan dengan karakter responden sehingga menghasilkan nilai yang dapat diubah kedalam suatu diagram seperti dibawah ini. Untuk mempermudah pemahaman tentang prosentase distribusi berdasarkan aspek kenyamanan maka dapat digambarkan melalui diagram sebagai berikut.

#### a. Komponen Kebersihan

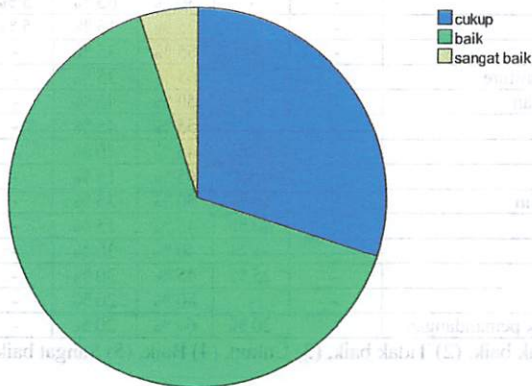
Diagram 5.46.  
Komponen Kebersihan  
Kebersihan



Berdasarkan diagram 5.46 dapat dilihat bahwa prosentase kebersihan di segmen 4 yang bernilai tidak baik 5 %, nilai cukup 55 %, nilai baik 25 %, sedangkan nilai sangat baik 15 % dari total responden di segmen 4.

#### b. Komponen Keamanan

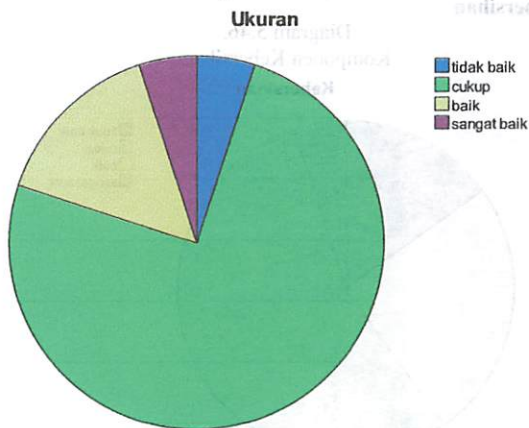
Diagram 5.47.  
Komponen Keamanan  
Keamanan



Berdasarkan diagram 5.47 dapat dilihat bahwa prosentase keamanan di segmen 4 yang bernilai cukup 30 %, untuk nilai baik 65 %, sedangkan nilai sangat baik 5 % dari total responden di segmen 4.

#### c. Komponen Ukuran

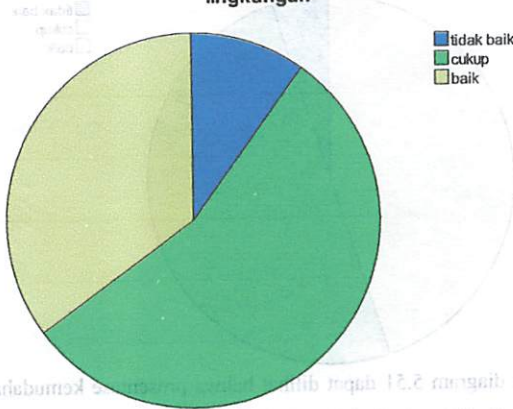
Diagram 5.48.  
Komponen Ukuran



Berdasarkan diagram 5.48 dapat dilihat bahwa prosentase ukuran di segmen 4 yang bernilai tidak baik 5 %, nilai cukup 75 %, nilai baik 15 %, dan nilai sangat baik 5 % dari total responden di segmen 4.

#### d. Komponen Lingkungan

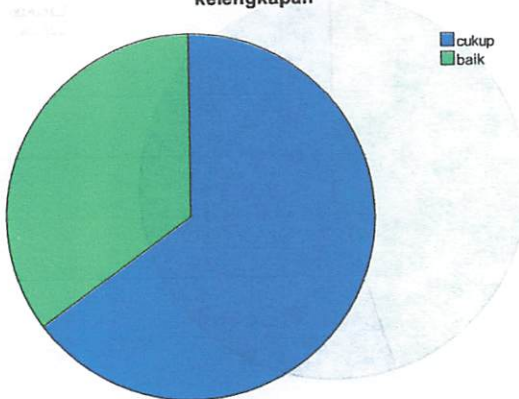
Diagram 5.49.  
Komponen Lingkungan  
lingkungan



Berdasarkan diagram 5.49 dapat dilihat bahwa prosentase lingkungan di segmen 4 yang bernilai tidak baik 10 %, nilai cukup 55 %, dan nilai baik 35 % dari total responden di segmen 4.

#### e. Komponen Kelengkapan Street Furniture

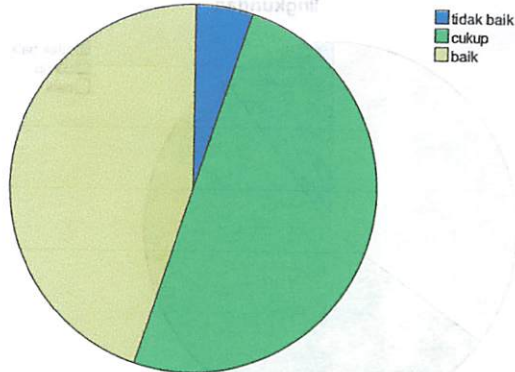
Diagram 5.50.  
Komponen Kelengkapan Street Furniture  
kelengkapan



Berdasarkan diagram 5.50 dapat dilihat bahwa prosentase kelengkapan street furniture di segmen 4 yang bernilai cukup 65 %, dan nilai baik 35 % dari total responden di segmen 4.

#### f. Komponen Kemudahan Pencapaian

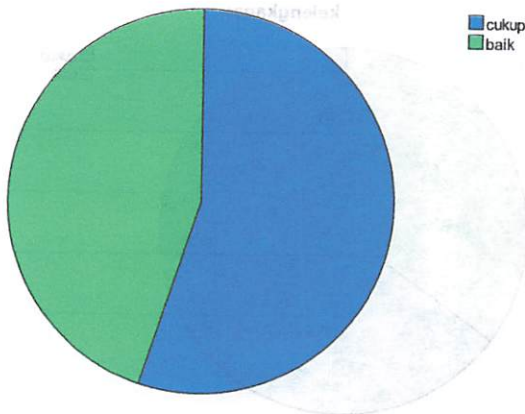
Diagram 5.51.  
Komponen Kemudahan Pencapaian



Berdasarkan diagram 5.51 dapat dilihat bahwa prosentase kemudahan pencapaian di segmen 4 yang bernilai tidak baik 5 %, nilai cukup 50 %, dan nilai baik 45 % dari total responden di segmen 4.

#### g. Komponen Informasi

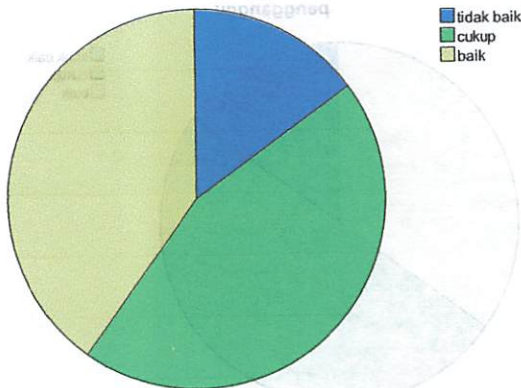
Diagram 5.52.  
Komponen Informasi



Berdasarkan diagram 5.52 dapat dilihat bahwa prosentase informasi atau penunjuk jalan di segmen 4 yang bernilai cukup 55 %, dan nilai baik 45 % dari total responden di segmen 4.

#### h. Komponen Kenyamanan Paving

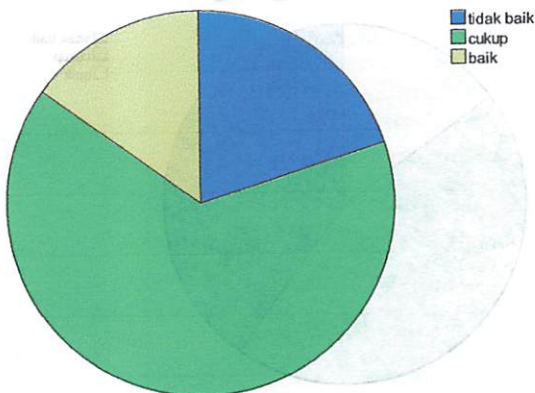
Diagram 5.53.  
Komponen Kenyamanan Paving



Berdasarkan diagram 5.53 dapat dilihat bahwa prosentase kenyamanan paving di segmen 4 yang bernilai tidak baik 15 %, nilai cukup 45 %, dan nilai baik 40 % dari total responden di segmen 4.

#### i. Komponen Polusi

Diagram 5.54.  
Komponen Polusi

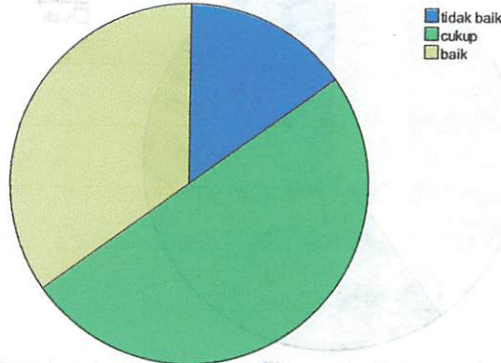




Berdasarkan diagram 5.54 dapat dilihat bahwa prosentase polusi di segmen 4 yang bernilai tidak baik 20 %, nilai cukup 65 %, dan nilai baik 15 % dari total responden di segmen 4.

#### j. Komponen Pengganggu Kenyamanan

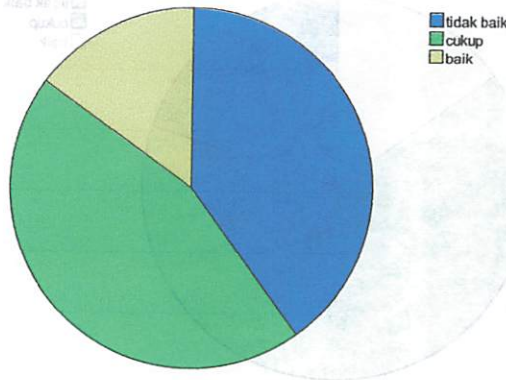
Diagram 5.55.  
Komponen Pengganggu Kenyamanan  
pengganggu



Berdasarkan diagram 5.55 dapat dilihat bahwa prosentase pengganggu kenyamanan di segmen 4 yang bernilai tidak baik 15 %, nilai cukup 50 %, dan nilai baik 35 % dari total responden di segmen 4.

#### k. Komponen Disain Paving

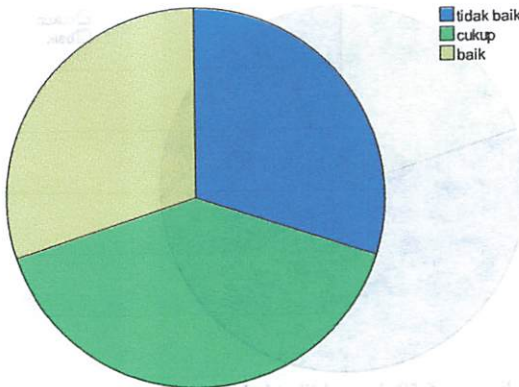
Diagram 5.56.  
Komponen Disain Paving  
disain\_paving



Berdasarkan diagram 5.56 dapat dilihat bahwa prosentase disain paving di segmen 4 yang bernilai tidak baik 40 %, nilai cukup 45 %, dan nilai baik 15 % dari total responden di segmen 4.

#### l. Komponen Disain Elemen Jalan

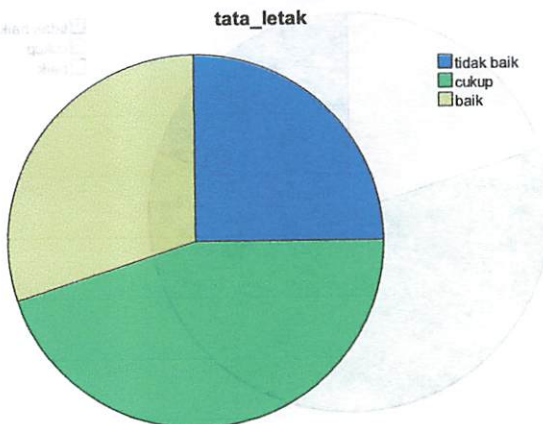
Diagram 5.57.  
Komponen Disain Elemen Jalan  
disain\_element



Berdasarkan diagram 5.57 dapat dilihat bahwa prosentase disain elemen jalan di segmen 4 yang bernilai tidak baik 30 %, nilai cukup 40 %, dan nilai baik 30 % dari total responden di segmen 4.

#### m. Komponen Tata Letak Penempatan Elemen Jalan

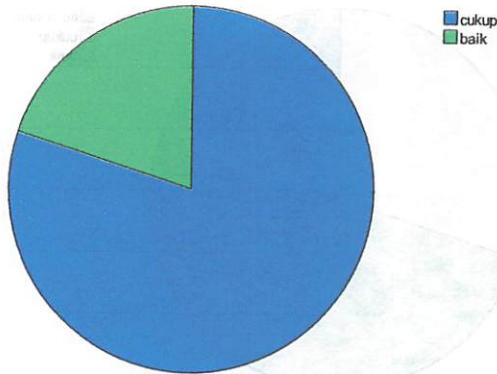
Diagram 5.58.  
Komponen Tata Letak Penempatan Elemen Jalan  
tata\_letak



Berdasarkan diagram 5.58 dapat dilihat bahwa prosentase tata letak penempatan elemen jalan di segmen 4 yang bernilai tidak baik 25 %, untuk nilai cukup 45 %, dan nilai baik 30 % dari total responden di segmen 4.

**n. Komponen Tanaman**

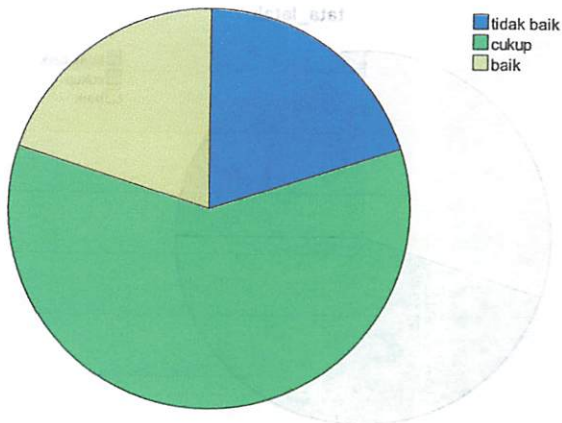
Diagram 5.59.  
Komponen Tanaman  
tanaman



Berdasarkan diagram 5.59 dapat dilihat bahwa prosentase tanaman di segmen 4 yang bernilai cukup 80 %, dan nilai baik 20 % dari total responden di segmen 4.

**o. Komponen Gangguan yang Merusak Pemandangan**

Diagram 5.60.  
Komponen Gangguan yang Merusak Pemandangan  
gangguan



Berdasarkan diagram 5.60 dapat dilihat bahwa prosentase gangguan yang merusak pemandangan di segmen 4 yang bernilai tidak baik 20 %, nilai cukup 60 %, sedangkan nilai baik 20 % dari total responden di segmen 4.

### 5.3. Analisa Persepsi Pengguna

Dalam kasus dimana variabel yang dihubungkan bersifat numerik, maka analisis menggunakan korelasi merupakan salah satu pilihan. Namun, jika kedua variabel yang dihubungkan bersifat kategorik, maka penggunaan analisis korelasi tidak bisa lagi digunakan karena nilai pada suatu kategori hanya berupa kode bukan nilai yang sebenarnya sehingga operasi aritmatika tidak sah untuk kasus data kategorik. Alasan yang lain mengapa analisis korelasi tidak bisa digunakan pada data kategorik karena salah satu tipe variabel kategorik adalah nominal yang tidak bisa diurutkan kategorinya. Pemberian urutan yang berbeda jelas akan memberikan nilai korelasi yang berbeda pula sehingga dua orang yang menghitung nilai korelasi besar kemungkinan memberikan hasil yang tidak sama. Untuk itulah maka analisis chi-square yang akan digunakan untuk mencari apakah ada hubungan (asosiasi) antar variabel-variabel kategorik tersebut.

Berdasarkan dari data yang ada maka variabel yang ada akan di proses ketahap selanjutnya dengan menggunakan bantuan program software statistic SPSS untuk mencari nilai chi-square dapat dilihat dengan jelas adakah hubungan antara variabel karakter pejalan kaki dengan persepsi kenyamanan.

#### 5.3.1. Segmen 1

##### 5.3.1.1. Jenis kelamin

Perhitungan chi-square dilakukan dengan membandingkan variabel jenis kelamin dan 15 aspek kenyamanan dengan nilai signifikansi ( $\alpha = 0,05$ ). Selain itu hipotesis dapat ditulis sebagai berikut :

- Hipotesis :
  - $H_0$  = Bahwa tidak ada hubungan antara baris dan kolom.
  - $H_1$  = Bahwa ada hubungan antara baris dan kolom.
- Kriteria chi-square sebagai berikut :
  - Jika  $x^2_{hitung} < x^2_{tabel}$  :  $H_0$  diterima
  - Jika  $x^2_{hitung} > x^2_{tabel}$  :  $H_0$  ditolak

- Kriteria signifikansi sebagai berikut :

- Jika nilai Sig > 0,05 : **H<sub>0</sub> diterima**
- Jika nilai Sig < 0,05 : **H<sub>0</sub> ditolak**

#### a. Variabel jenis kelamin terhadap variabel kebersihan

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel jenis kelamin terhadap variabel kebersihan koridor jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat dilihat pada tabel 5.7 di bawah ini :

**Tabel 5.7**  
chi-square tests variabel jenis kelamin terhadap variabel kebersihan

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	.741 <sup>a</sup>	2	.690
Likelihood Ratio	1.095	2	.578
Linear-by-Linear Association	.111	1	.739
N of Valid Cases	10		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.7 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2_{hitung}$  sebesar 0,741 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,690. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2_{hitung}$  ( $0,741$ ) <  $\chi^2_{tabel}[(2-1)(3-1);0,05]$  ( $5,99$ ) serta nilai signifikansi ( $0,69$ ) >  $\alpha$  ( $0,05$ ) sehingga **H<sub>0</sub> diterima**. Sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara jenis kelamin dengan kebersihan.

#### b. Variabel jenis kelamin terhadap variabel keamanan

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel jenis kelamin terhadap variabel keamanan *pedestrian* di jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat dilihat pada tabel 5.8 di bawah ini :

**Tabel 5.8**  
chi-square tests variabel jenis kelamin terhadap variabel keamanan

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	10.000 <sup>a</sup>	1	.002
Continuity Correction <sup>b</sup>	1.975	1	.160
Likelihood Ratio	6.502	1	.011
Fisher's Exact Test			
Linear-by-Linear Association	9.000	1	.003
N of Valid Cases	10		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.8 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2_{hitung}$  sebesar 10,00 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,02. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2_{hitung} (10) > \chi^2_{tabel}[(2-1)(2-1);0,05] (3,84)$  serta nilai signifikansi  $(0,02) < \alpha (0,05)$  sehingga **H<sub>0</sub> ditolak**. Sehingga dapat disimpulkan bahwa ada hubungan antara jenis kelamin dengan keamanan.

### c. Variabel jenis kelamin terhadap variabel ukuran

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana Variabel jenis kelamin terhadap variabel ukuran *pedestrian* di jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat di lihat pada tabel 5.9 di bawah ini :

Tabel 5.9  
Chi-square tests variabel jenis kelamin terhadap variabel ukuran

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	.123 <sup>a</sup>	1	.725
Continuity Correction <sup>b</sup>	.000	1	1.000
Likelihood Ratio	.223	1	.637
Fisher's Exact Test			
Linear-by-Linear Association	.111	1	.739
N of Valid Cases	10		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.9 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2_{hitung}$  sebesar 0,123 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,725. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2_{hitung} (0,123) < \chi^2_{tabel}[(2-1)(2-1);0,05] (3,84)$  serta nilai signifikansi  $(0,725) > \alpha (0,05)$  sehingga **H<sub>0</sub> diterima**. Sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara jenis kelamin dengan ukuran.

### d. Variabel jenis kelamin terhadap variabel lingkungan

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel Jenis kelamin terhadap variabel lingkungan *pedestrian* di jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat di lihat pada tabel 5.10 di bawah ini :

Tabel 5.10  
Chi-square tests variabel jenis kelamin terhadap variabel lingkungan

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	.741 <sup>a</sup>	2	.690
Likelihood Ratio	1.095	2	.578
Linear-by-Linear Association	.111	1	.739
N of Valid Cases	10		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.10 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2_{hitung}$  sebesar 0,741 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,690. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2_{hitung}$  (0,741) <  $\chi^2_{tabel}[(2-1)(3-1);0,05]$  (5,99) serta nilai signifikansi (0,690) >  $\alpha$  (0,05) sehingga **H<sub>0</sub> diterima**. Sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara jenis kelamin dengan lingkungan.

**e. Variabel jenis kelamin terhadap variabel kelengkapan**

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel jenis kelamin terhadap variabel kelengkapan *pedestrian* di jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat dilihat pada tabel 5.11 di bawah ini :

Tabel 5.11  
Chi-square tests variabel jenis kelamin terhadap variabel kelengkapan

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	.476 <sup>a</sup>	1	.490
Continuity Correction <sup>b</sup>	.000	1	1.000
Likelihood Ratio	.760	1	.383
Fisher's Exact Test			
Linear-by-Linear Association	.429	1	.513
N of Valid Cases	10		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.11 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2_{hitung}$  sebesar 0,476 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,490. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2_{hitung}$  (0,476) <  $\chi^2_{tabel}[(2-1)(2-1);0,05]$  (3,84) serta nilai signifikansi (0,476) >  $\alpha$  (0,05) sehingga **H<sub>0</sub> diterima**. Sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara jenis kelamin dengan kelengkapan.

#### f. Variabel jenis kelamin terhadap variabel kemudahan

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel jenis kelamin terhadap variabel kemudahan pencapaian *pedestrian* di jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat di lihat pada tabel 5.12 di bawah ini :

**Tabel 5.12**  
Chi-square tests variabel jenis kelamin terhadap variabel kemudahan

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	1.111 <sup>a</sup>	1	.292
Continuity Correction <sup>b</sup>	.000	1	1.000
Likelihood Ratio	1.498	1	.221
Fisher's Exact Test			
Linear-by-Linear Association	1.000	1	.317
N of Valid Cases	10		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.12 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2$  hitung sebesar 1,111 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,292. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2$  hitung ( $1,111 < \chi^2$  tabel[(2-1)(2-1);0,05] (3,84) serta nilai signifikansi ( $0,292 > \alpha (0,05)$ ) sehingga **H<sub>0</sub> diterima** . Sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara jenis kelamin dengan kemudahan.

#### g. Variabel jenis kelamin terhadap variabel informasi

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel jenis kelamin terhadap variabel informasi *pedestrian* di jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat di lihat pada tabel 5.13 di bawah ini :

**Tabel 5.13**  
Chi-square tests variabel jenis kelamin terhadap variabel informasi

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	.741 <sup>a</sup>	2	.690
Likelihood Ratio	1.095	2	.578
Linear-by-Linear Association	.014	1	.904
N of Valid Cases	10		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.13 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2$  hitung sebesar 0,741 dengan nilai



signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,690. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2_{hitung}$  ( $0,741$ )  $< \chi^2_{tabel}[(2-1)(3-1);0,05]$  ( $5,99$ ) serta nilai signifikansi ( $0,690$ )  $> \alpha$  ( $0,05$ ) sehingga **H<sub>0</sub> diterima**. Sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara jenis kelamin dengan informasi.

#### h. Variabel jenis kelamin terhadap variabel kenyamanan paving

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel jenis kelamin terhadap variabel kenyamanan paving *pedestrian* di jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat dilihat pada tabel 5.14 di bawah ini :

**Tabel 5.14**  
Chi-square tests variabel jenis kelamin terhadap kenyamanan paving

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	.123 <sup>a</sup>	1	.725
Continuity Correction <sup>b</sup>	.000	1	1.000
Likelihood Ratio	.223	1	.637
Fisher's Exact Test			
Linear-by-Linear Association	.111	1	.739
N of Valid Cases	10		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.14 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2_{hitung}$  sebesar 0,123 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,725. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2_{hitung}$  ( $0,123$ )  $< \chi^2_{tabel}[(2-1)(2-1);0,05]$  ( $3,84$ ) serta nilai signifikansi ( $0,725$ )  $> \alpha$  ( $0,05$ ) sehingga **H<sub>0</sub> diterima**. Sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara jenis kelamin dengan kenyamanan paving.

#### i. Variabel jenis kelamin terhadap variabel polusi

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel jenis kelamin terhadap variabel polusi *pedestrian* di jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat dilihat pada tabel 5.15 di bawah ini :

**Tabel 5.15**  
Chi-square tests variabel jenis kelamin terhadap variabel polusi

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	2.593 <sup>a</sup>	2	.274
Likelihood Ratio	2.683	2	.262
Linear-by-Linear Association	1.754	1	.185
N of Valid Cases	10		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.15 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2$ hitung sebesar 2,593 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,274. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2$ hitung (2,593) <  $\chi^2$ tabel[(2-1)(3-1);0,05] (5,99) serta nilai signifikansi (0,274) >  $\alpha$  (0,05) sehingga **H0 diterima**. Sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara jenis kelamin dengan polusi.

#### j. Variabel jenis kelamin terhadap variabel pengganggu kenyamanan

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel jenis kelamin terhadap variabel pengganggu kenyamanan *pedestrian* di jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat dilihat pada tabel 5.16 di bawah ini :

**Tabel 5.16**  
Chi-square tests variabel jenis kelamin terhadap variabel pengganggu kenyamanan

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	0.278 <sup>a</sup>	2	.870
Likelihood Ratio	.473	2	.789
Linear-by-Linear Association	.220	1	.639
N of Valid Cases	10		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.16 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2$ hitung sebesar 0,278 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,870. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2$ hitung (0,278) <  $\chi^2$ tabel[(2-1)(3-1);0,05] (5,99) serta nilai signifikansi (0,870) >  $\alpha$  (0,05) sehingga **H0 diterima**. Sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara jenis kelamin dengan pengganggu kenyamanan.

### k. Variabel jenis kelamin terhadap variabel desain paving

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel jenis kelamin terhadap variabel desain paving *pedestrian* di jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat dilihat pada tabel 5.17 di bawah ini :

Tabel 5.17  
Chi-square tests variabel jenis kelamin terhadap variabel desain paving

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	.123 <sup>a</sup>	1	.725
Continuity Correction <sup>b</sup>	.000	1	1.000
Likelihood Ratio	.223	1	.637
Fisher's Exact Test			
Linear-by-Linear Association	.111	1	.739
N of Valid Cases	10		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.17 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2_{hitung}$  sebesar 0,123 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,725. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2_{hitung}$  ( $0,123 < \chi^2_{tabel}[(2-1)(2-1);0,05]$  (3,84) serta nilai signifikansi ( $0,725 > \alpha$  (0,05) sehingga  $H_0$  diterima . Sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara jenis kelamin dengan desain paving.

### l. Variabel jenis kelamin terhadap variabel desain elemen jalan

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel jenis kelamin terhadap variabel desain elemen jalan *pedestrian* di jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat dilihat pada tabel 5.18 di bawah ini :

Tabel 5.18  
Chi-square tests variabel jenis kelamin terhadap variabel desain elemen jalan

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	.741 <sup>a</sup>	2	.690
Likelihood Ratio	1.095	2	.578
Linear-by-Linear Association	.556	1	.456
N of Valid Cases	10		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.18 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2_{hitung}$  sebesar 0,741 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,690. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2_{hitung}$  ( $0,741 < \chi^2_{tabel}[(2-1)(3-1);0,05]$  (5,99) serta nilai signifikansi

$(0,690) > \alpha (0,05)$  sehingga **H<sub>0</sub> diterima**. Sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara jenis kelamin dengan disain elemen jalan.

#### m. Variabel jenis kelamin terhadap variabel tata letak

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel jenis kelamin terhadap variabel tata letak *pedestrian* di jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat dilihat pada tabel 5.19 di bawah ini :

Tabel 5.19  
Chi-square tests variabel jenis kelamin terhadap variabel tata letak

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	.741 <sup>a</sup>	2	.690
Likelihood Ratio	1.095	2	.578
Linear-by-Linear Association	.111	1	.739
N of Valid Cases	10		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.19 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2$  hitung sebesar 0,741 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,690. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2$  hitung ( $0,741 < \chi^2_{tabel}[(2-1)(2-1);0,05]$  (5,99) serta nilai signifikansi ( $0,690 > \alpha (0,05)$ ) sehingga **H<sub>0</sub> diterima**. Sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara jenis kelamin dengan tata letak.

#### n. Variabel jenis kelamin terhadap variabel tanaman

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel jenis kelamin terhadap variabel tanaman *pedestrian* di jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat dilihat pada tabel 5.20 di bawah ini :

Tabel 5.20  
Chi-square tests variabel jenis kelamin terhadap variabel tanaman

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	.476 <sup>a</sup>	2	.788
Likelihood Ratio	.760	2	.684
Linear-by-Linear Association	.034	1	.853
N of Valid Cases	10		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.20 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2$  hitung sebesar 0,476 dengan nilai

signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,788. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2_{hitung}$  (0,476) <  $\chi^2_{tabel}[(2-1)(3-1);0,05]$  (5,99) serta nilai signifikansi (0,788) >  $\alpha$  (0,05) sehingga **H<sub>0</sub> diterima**. Sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara jenis kelamin dengan tanaman.

#### o. Variabel jenis kelamin terhadap variabel gangguan yang merusak pemandangan

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel jenis kelamin terhadap variabel gangguan yang merusak pemandangan *pedestrian* di jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat di lihat pada tabel 5.21 di bawah ini :

Tabel 5.21  
Chi-square tests variabel jenis kelamin terhadap variabel gangguan yang merusak pemandangan

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	.476 <sup>a</sup>	1	.490
Continuity Correction <sup>b</sup>	.000	1	1.000
Likelihood Ratio	.760	1	.383
Fisher's Exact Test			
Linear-by-Linear Association	.429	1	.513
N of Valid Cases	10		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.21 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2_{hitung}$  sebesar 0,476 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,490. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2_{hitung}$  (0,476) <  $\chi^2_{tabel}[(2-1)(2-1);0,05]$  (3,84) serta nilai signifikansi (0,490) >  $\alpha$  (0,05) sehingga **H<sub>0</sub> diterima**. Sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara jenis kelamin dengan gangguan yang merusak pemandangan.

#### 5.3.1.2. Umur

Perhitungan chi-square dilakukan dengan membandingkan variabel umur dan 15 aspek kenyamanan dengan nilai signifikansi ( $\alpha = 0,05$ ). Selain itu hipotesis dapat ditulis sebagai berikut :

- Hipotesis :
  - H<sub>0</sub> = Bahwa tidak ada hubungan antara baris dan kolom.
  - H<sub>1</sub> = Bahwa ada hubungan antara baris dan kolom.
- Kriteria chi-square sebagai berikut :
  - Jika  $\chi^2_{hitung} < \chi^2_{tabel}$  : **H<sub>0</sub> diterima**
  - Jika  $\chi^2_{hitung} > \chi^2_{tabel}$  : **H<sub>0</sub> ditolak**

un -> Kriteria signifikansi sebagai berikut :

- Jika nilai Sig > 0,05 : **H0 diterima** .
- Jika nilai Sig < 0,05 : **H0 ditolak**

#### a. Variabel umur terhadap variabel kebersihan

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel umur terhadap variabel kebersihan koridor jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat di lihat pada tabel 5.22 di bawah ini :

**Tabel 5.22**  
Chi-square tests variabel umur terhadap variabel kebersihan

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	10.833 <sup>a</sup>	8	.211
Likelihood Ratio	12.414	8	.134
Linear-by-Linear Association	1.059	1	.303
N of Valid Cases	10		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.22 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2$ hitung sebesar 10.833 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,211. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2$ hitung (10,833) <  $\chi^2$ tabel[(5-1)(3-1);0,05] (15,51) serta nilai signifikansi (0,211) >  $\alpha$  (0,05) sehingga **H0 diterima** . Sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara umur dengan kebersihan.

#### b. Variabel umur terhadap variabel keamanan

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel umur terhadap variabel keamanan *pedestrian* di jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat di lihat pada tabel 5.23 di bawah ini :

**Tabel 5.23**  
Chi-square tests variabel umur terhadap variabel keamanan

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	1.667 <sup>a</sup>	4	.797
Likelihood Ratio	2.003	4	.735
Linear-by-Linear Association	.471	1	.493
N of Valid Cases	10		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.23 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2$ hitung sebesar 1,667 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,797. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2$ hitung ( $1,667 < \chi^2$ tabel[(5-1)(2-1);0,05] (9,49) serta nilai signifikansi ( $0,797 > \alpha$  (0,05) sehingga **H<sub>0</sub> diterima**. Sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara umur dengan keamanan.

### c. Variabel umur terhadap variabel ukuran

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel jenis kelamin terhadap variabel ukuran *pedestrian* di jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat di lihat pada tabel 5.24 di bawah ini :

**Tabel 5.24**  
Chi-square tests variabel umur terhadap variabel ukuran

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	1.667 <sup>a</sup>	4	.797
Likelihood Ratio	2.003	4	.735
Linear-by-Linear Association	.471	1	.493
N of Valid Cases	10		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.24 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2$ hitung sebesar 1,667 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,797. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2$ hitung ( $1,667 < \chi^2$ tabel[(5-1)(2-1);0,05] (9,49) serta nilai signifikansi ( $0,797 > \alpha$  (0,05) sehingga **H<sub>0</sub> diterima**. Sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara umur dengan ukuran.

### d. Variabel umur terhadap variabel lingkungan

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel umur terhadap variabel lingkungan *pedestrian* di jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat di lihat pada tabel 5.25 di bawah ini

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	1.667 <sup>a</sup>	4	.797
Likelihood Ratio	2.003	4	.735
Linear-by-Linear Association	.471	1	.493
N of Valid Cases	10		

**Tabel 5.25**  
Chi-square tests variabel umur terhadap variabel lingkungan

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	6.250 <sup>a</sup>	8	.619
Likelihood Ratio	7.915	8	.442
Linear-by-Linear Association	3.559	1	.059
N of Valid Cases	10		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.25 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2$  hitung sebesar 6,250 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,619. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2$  hitung ( $6,250 < \chi^2_{tabel}[(5-1)(3-1);0,05]$  (15,51) serta nilai signifikansi ( $0,619 > \alpha$  (0,05) sehingga **H<sub>0</sub> diterima**. Sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara umur dengan ukuran.

### c. Variabel umur terhadap variabel kelengkapan

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel jenis kelamin terhadap variabel kelengkapan *pedestrian* di jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat dilihat pada tabel 5.26 di bawah ini :

**Tabel 5.26**  
Chi-square tests variabel jenis kelamin terhadap variabel kelengkapan

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	5.238 <sup>a</sup>	4	.264
Likelihood Ratio	6.672	4	.154
Linear-by-Linear Association	4.084	1	.043
N of Valid Cases	10		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.26 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2$  hitung sebesar 5,238 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,264. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2$  hitung ( $5,238 < \chi^2_{tabel}[(5-1)(2-1);0,05]$  (9,49) serta nilai signifikansi ( $0,264 > \alpha$  (0,05) sehingga **H<sub>0</sub> diterima**. Sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara umur dengan kelengkapan.



#### f. Variabel umur terhadap variabel kemudahan

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel umur terhadap variabel kemudahan pencapaian *pedestrian* di jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat dilihat pada tabel 5.27 di bawah ini :

Tabel 5.27  
Chi-square tests variabel umur terhadap variabel kemudahan

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	5.000 <sup>a</sup>	4	.287
Likelihood Ratio	6.592	4	.159
Linear-by-Linear Association	4.235	1	.040
N of Valid Cases	10		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.27 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2$  hitung sebesar 5 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,287. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2$  hitung (5) <  $\chi^2$  tabel[(5-1)(2-1);0,05] (9,49) serta nilai signifikansi (0,287) >  $\alpha$  (0,05) sehingga **H0 diterima**. Sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara umur dengan kemudahan.

#### g. Variabel umur terhadap variabel informasi

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel umur terhadap variabel informasi *pedestrian* di jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat dilihat pada tabel 5.28 di bawah ini :

Tabel 5.28  
Chi-square tests variabel umur terhadap variabel informasi

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	10.833 <sup>a</sup>	8	.211
Likelihood Ratio	12.414	8	.134
Linear-by-Linear Association	.138	1	.710
N of Valid Cases	10		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.28 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2$  hitung sebesar 10,833 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,211. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2$  hitung (10,833) <  $\chi^2$  tabel[(5-1)(3-1);0,05] (15,51) serta nilai

signifikansi  $(0,211) > \alpha (0,05)$  sehingga **H<sub>0</sub> diterima**. Sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara umur dengan informasi.

#### h. Variabel umur terhadap variabel kenyamanan paving

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel umur terhadap variabel kenyamanan paving *pedestrian* di jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat dilihat pada tabel 5.29 di bawah ini :

**Tabel 5.29**  
Chi-square tests variabel umur terhadap variabel kenyamanan paving

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	4.444 <sup>a</sup>	4	.349
Likelihood Ratio	3.729	4	.444
Linear-by-Linear Association	1.059	1	.303
N of Valid Cases	10		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.29 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2$ hitung sebesar 4,444 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,349. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2$ hitung  $(4,444) < \chi^2$ tabel $[(5-1)(2-1);0,05]$  (9,49) serta nilai signifikansi  $(0,349) > \alpha (0,05)$  sehingga **H<sub>0</sub> diterima**. Sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara umur dengan kenyamanan paving.

#### i. Variabel umur terhadap variabel polusi

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel umur terhadap variabel polusi *pedestrian* di jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat dilihat pada tabel 5.30 di bawah ini :

**Tabel 5.30**  
Chi-square tests variabel umur terhadap variabel polusi

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	9.167 <sup>a</sup>	8	.328
Likelihood Ratio	11.734	8	.163
Linear-by-Linear Association	1.692	1	.193
N of Valid Cases	10		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.30 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2_{hitung}$  sebesar 9,167 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,328. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2_{hitung}$  ( $9,167$ ) <  $\chi^2_{tabel}[(5-1)(3-1);0,05]$  (15,51) serta nilai signifikansi ( $0,328$ ) >  $\alpha$  (0,05) sehingga **H<sub>0</sub> diterima**. Sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara umur dengan polusi.

#### j. Variabel umur terhadap variabel pengganggu kenyamanan

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel umur terhadap variabel pengganggu kenyamanan *pedestrian* di jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat di lihat pada tabel 5.31 di bawah ini :

Tabel 5.31  
Chi-square tests variabel umur terhadap variabel pengganggu kenyamanan

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	14.375 <sup>a</sup>	8	.072
Likelihood Ratio	10.008	8	.264
Linear-by-Linear Association	.930	1	.335
N of Valid Cases	10		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.31 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2_{hitung}$  sebesar 14,375 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,072. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2_{hitung}$  ( $14,375$ ) <  $\chi^2_{tabel}[(5-1)(3-1);0,05]$  (15,51) serta nilai signifikansi ( $0,072$ ) >  $\alpha$  (0,05) sehingga **H<sub>0</sub> diterima**. Sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara umur dengan pengganggu kenyamanan.

#### k. Variabel umur terhadap variabel disain paving

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel umur terhadap variabel disain paving *pedestrian* di jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat di lihat pada tabel 5.32 di bawah ini :

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	11.724 <sup>a</sup>	8	.123
Likelihood Ratio	11.724	8	.123
Linear-by-Linear Association	1.022	1	.313
N of Valid Cases	10		

**Tabel 5.32**  
Chi-square tests variabel umur terhadap variabel disain paving

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	10.000 <sup>a</sup>	4	.040
Likelihood Ratio	6.502	4	.165
Linear-by-Linear Association	2.382	1	.123
N of Valid Cases	10		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.32 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2$ hitung sebesar 10 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,040. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2$ hitung (10) >  $\chi^2$ tabel[(5-1)(2-1);0,05] (9.49) serta nilai signifikansi (0,04) <  $\alpha$  (0,05) sehingga **H<sub>0</sub> ditolak**. Sehingga dapat disimpulkan bahwa ada hubungan antara umur dengan disain paving.

#### l. Variabel umur terhadap variabel disain elemen jalan

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel umur terhadap variabel disain elemen jalan *pedestrian* di jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat di lihat pada tabel 5.33 di bawah ini :

**Tabel 5.33**  
Chi-square tests variabel umur terhadap variabel disain elemen jalan

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	15.000 <sup>a</sup>	8	.059
Likelihood Ratio	12.414	8	.134
Linear-by-Linear Association	.000	1	1.000
N of Valid Cases	10		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.33 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2$ hitung sebesar 15 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,059. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2$ hitung (15) <  $\chi^2$ tabel[(5-1)(3-1);0,05] (15,51) serta nilai signifikansi (0,059) >  $\alpha$  (0,05) sehingga **H<sub>0</sub> diterima**. Sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara umur dengan disain elemen jalan.

### m. Variabel umur terhadap variabel tata letak

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel umur terhadap variabel tata letak *pedestrian* di jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat di lihat pada tabel 5.34 di bawah ini :

Tabel 5.34  
Chi-square tests variabel umur terhadap variabel tata letak

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	6.667 <sup>a</sup>	8	.573
Likelihood Ratio	6.869	8	.551
Linear-by-Linear Association	1.243	1	.265
N of Valid Cases	10		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.34 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2$ hitung sebesar 6,667 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,573. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2$ hitung ( $6,667 < \chi^2_{tabel}[(5-1)(3-1);0,05]$  (15,51) serta nilai signifikansi ( $0,573 > \alpha$  (0,05) sehingga **H<sub>0</sub> diterima** . Sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara umur dengan tata letak.

### n. Variabel umur terhadap variabel tanaman

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel umur terhadap variabel tanaman *pedestrian* di jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat di lihat pada tabel 5.35 di bawah ini :

Tabel 5.35  
Chi-square tests variabel umur terhadap variabel tanaman

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	11.071 <sup>a</sup>	8	.198
Likelihood Ratio	10.491	8	.232
Linear-by-Linear Association	.329	1	.566
N of Valid Cases	10		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.35 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2$ hitung sebesar 11,071 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,198. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2$ hitung ( $11,071 < \chi^2_{tabel}[(5-1)(3-1);0,05]$  (15,51) serta nilai

signifikansi  $(0,198) > \alpha (0,05)$  sehingga **H<sub>0</sub> diterima**. Sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara umur dengan tanaman.

#### o. Variabel umur terhadap variabel gangguan yang merusak pemandangan

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel umur terhadap variabel gangguan yang merusak pemandangan *pedestrian* di jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat di lihat pada tabel 5.36 di bawah ini :

Tabel 5.36  
Chi-square tests variabel umur terhadap variabel gangguan yang merusak pemandangan

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	5.238 <sup>a</sup>	4	.264
Likelihood Ratio	6.672	4	.154
Linear-by-Linear Association	4.084	1	.043
N of Valid Cases	10		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.36 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2$  hitung sebesar 5,238 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,264. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2$  hitung  $(5,238) < \chi^2$  tabel  $[(5-1)(2-1); 0,05]$  (9,49) serta nilai signifikansi  $(0,264) > \alpha (0,05)$  sehingga **H<sub>0</sub> diterima**. Sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara umur dengan gangguan yang merusak pemandangan.

#### 5.3.1.3. Pendidikan

Perhitungan chi-square dilakukan dengan membandingkan variabel pendidikan dan 15 aspek kenyamanan dengan nilai signifikasi  $(\alpha = 0,05)$ . Selain itu hipotesis dapat ditulis sebagai berikut :

- Hipotesis :
  - H<sub>0</sub> = Bahwa tidak ada hubungan antara baris dan kolom.
  - H<sub>1</sub> = Bahwa ada hubungan antara baris dan kolom.
- Kriteria chi-square sebagai berikut :
  - Jika  $\chi^2$  hitung  $< \chi^2$  tabel : **H<sub>0</sub> diterima**
  - Jika  $\chi^2$  hitung  $> \chi^2$  tabel : **H<sub>0</sub> ditolak**

Kriteria signifikansi sebagai berikut :

- Jika nilai Sig > 0,05 : **H0 diterima**
- Jika nilai Sig < 0,05 : **H0 ditolak**

#### a. Variabel pendidikan terhadap variabel kebersihan

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel pendidikan terhadap variabel kebersihan koridor jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat di lihat pada tabel 5.37 di bawah ini :

**Tabel 5.37**  
Chi-square tests variabel pendidikan terhadap variabel kebersihan

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	12.500 <sup>a</sup>	4	.014
Likelihood Ratio	8.962	4	.062
Linear-by-Linear Association	4.000	1	.046
N of Valid Cases	10		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.37 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2$ hitung sebesar 12,50 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,014. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2$ hitung (12,50) >  $\chi^2$ tabel[(3-1)(3-1);0,05] (9,49) serta nilai signifikansi (0,014) <  $\alpha$  (0,05) sehingga **H0 ditolak**. Sehingga dapat disimpulkan bahwa ada hubungan antara pendidikan dengan kebersihan.

#### b. Variabel pendidikan terhadap variabel keamanan

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel pendidikan terhadap variabel keamanan *pedestrian* di jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat di lihat pada tabel 5.38 di bawah ini :

**Tabel 5.38**  
Chi-square tests variabel pendidikan terhadap variabel keamanan

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	.278 <sup>a</sup>	2	.870
Likelihood Ratio	.473	2	.789
Linear-by-Linear Association	.020	1	.886
N of Valid Cases	10		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.38 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2_{hitung}$  sebesar 0,278 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,870. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2_{hitung}$  ( $0,278$ ) <  $\chi^2_{tabel}[(3-1)(2-1);0,05]$  (5,99) serta nilai signifikansi ( $0,870$ ) <  $\alpha$  (0,05) sehingga **H0 diterima**. Sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara pendidikan dengan keamanan.

### c. Variabel pendidikan terhadap variabel ukuran

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel jenis kelamin terhadap variabel ukuran *pedestrian* di jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat dilihat pada tabel 5.39 di bawah ini :

**Tabel 5.39**  
Chi-square tests variabel pendidikan terhadap variabel ukuran

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	.278 <sup>a</sup>	2	.870
Likelihood Ratio	.473	2	.789
Linear-by-Linear Association	.020	1	.886
N of Valid Cases	10		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.39 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2_{hitung}$  sebesar 0,278 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,870. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2_{hitung}$  ( $0,278$ ) <  $\chi^2_{tabel}[(3-1)(2-1);0,05]$  (5,99) serta nilai signifikansi ( $0,870$ ) >  $\alpha$  (0,05) sehingga **H0 diterima**. Sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara pendidikan dengan ukuran.

### d. Variabel pendidikan terhadap variabel lingkungan

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel pendidikan terhadap variabel lingkungan *pedestrian* di jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat dilihat pada tabel 5.40 di bawah ini :



Tabel 5.40  
Chi-square tests variabel pendidikan terhadap variabel lingkungan

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	3.125 <sup>a</sup>	4	.537
Likelihood Ratio	3.555	4	.470
Linear-by-Linear Association	1.653	1	.199
N of Valid Cases	10		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.40 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2$ hitung sebesar 3,125 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,537. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2$ hitung (3,125) <  $\chi^2$ tabel[(3-1)(3-1);0,05] (9,49) serta nilai signifikansi (0,537) >  $\alpha$  (0,05) sehingga **H<sub>0</sub> diterima**. Sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara pendidikan dengan ukuran.

#### e. Variabel pendidikan terhadap variabel kelengkapan

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel pendidikan terhadap variabel kelengkapan *pedestrian* di jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat di lihat pada tabel 5.41 di bawah ini :

Tabel 5.41  
Chi-square tests variabel pendidikan terhadap variabel kelengkapan

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	2.857 <sup>a</sup>	2	.240
Likelihood Ratio	3.220	2	.200
Linear-by-Linear Association	2.528	1	.112
N of Valid Cases	10		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.41 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2$ hitung sebesar 2,857 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,240. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2$ hitung (2,857) <  $\chi^2$ tabel[(3-1)(2-1);0,05] (5,99) serta nilai signifikansi (0,240) >  $\alpha$  (0,05) sehingga **H<sub>0</sub> diterima**. Sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara pendidikan dengan kelengkapan.

#### f. Variabel pendidikan terhadap variabel kemudahan

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel pendidikan terhadap variabel kemudahan pencapaian *pedestrian* di jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat di lihat pada tabel 5.42 di bawah ini :

Tabel 5.42  
Chi-square tests variabel pendidikan terhadap variabel kemudahan

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	2.500 <sup>a</sup>	2	.287
Likelihood Ratio	3.278	2	.194
Linear-by-Linear Association	.184	1	.668
N of Valid Cases	10		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.42 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2$  hitung sebesar 2,500 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,287. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2$  hitung ( $2,500 < \chi^2$  tabel[(3-1)(2-1);0,05] (5,99) serta nilai signifikansi ( $0,287 > \alpha$  (0,05) sehingga **H<sub>0</sub> diterima** . Sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara pendidikan dengan kemudahan.

#### g. Variabel pendidikan terhadap variabel informasi

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel pendidikan terhadap variabel informasi *pedestrian* di jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat di lihat pada tabel 5.43 di bawah ini :

Tabel 5.43  
Chi-square tests variabel pendidikan terhadap variabel informasi

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	12.500 <sup>a</sup>	4	.014
Likelihood Ratio	8.962	4	.062
Linear-by-Linear Association	4.049	1	.044
N of Valid Cases	10		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.43 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2$  hitung sebesar 12,5 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,014. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2$  hitung ( $12,5 > \chi^2$  tabel[3-1)(3-1);0,05] (9,49) serta nilai signifikansi

$(0,014) < \alpha (0,05)$  sehingga **H<sub>0</sub> ditolak**. Sehingga dapat disimpulkan bahwa ada hubungan antara pendidikan dengan informasi.

#### h. Variabel pendidikan terhadap variabel kenyamanan paving

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel pendidikan terhadap variabel kenyamanan paving *pedestrian* di jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat di lihat pada tabel 5.44 di bawah ini :

**Tabel 5.44**  
Chi-square tests variabel pendidikan terhadap variabel kenyamanan paving

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	10.000 <sup>a</sup>	2	.007
Likelihood Ratio	6.502	2	.039
Linear-by-Linear Association	2.469	1	.118
N of Valid Cases	10		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.44 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2$  hitung sebesar 10 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,07. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2$  hitung  $(10) > \chi^2$  tabel $[(3-1)(2-1);0,05]$  (5,99) serta nilai signifikansi  $(0,007) < \alpha (0,05)$  sehingga **H<sub>0</sub> ditolak**. Sehingga dapat disimpulkan bahwa ada hubungan antara pendidikan dengan kenyamanan paving.

#### i. Variabel pendidikan terhadap variabel polusi

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel pendidikan terhadap variabel polusi *pedestrian* di jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat di lihat pada tabel 5.45 di bawah ini

**Tabel 5.45**  
Chi-square tests variabel pendidikan terhadap variabel polusi

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	4.063 <sup>a</sup>	4	.398
Likelihood Ratio	4.463	4	.347
Linear-by-Linear Association	.981	1	.327
N of Valid Cases	10		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.45 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2_{hitung}$  sebesar 4,063 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,398. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2_{hitung}$  ( $4,063 < \chi^2_{tabel}[(3-1)(3-1);0,05]$  (9,49) serta nilai signifikansi ( $0,398 > \alpha$  (0,05) sehingga **H0 diterima**. Sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara pendidikan dengan polusi.

#### j. Variabel pendidikan terhadap variabel pengganggu kenyamanan

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel pendidikan terhadap variabel pengganggu kenyamanan *pedestrian* di jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat dilihat pada tabel 5.46 di bawah ini :

**Tabel 5.46**  
Chi-square tests variabel pendidikan terhadap variabel pengganggu kenyamanan

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	10.156 <sup>a</sup>	4	.038
Likelihood Ratio	6.752	4	.150
Linear-by-Linear Association	.757	1	.384
N of Valid Cases	10		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.46 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2_{hitung}$  sebesar 10,156 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,038. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2_{hitung}$  ( $10,156 > \chi^2_{tabel}[(3-1)(3-1);0,05]$  (9,49) serta nilai signifikansi ( $0,038 < \alpha$  (0,05) sehingga **H0 ditolak**. Sehingga dapat disimpulkan bahwa ada hubungan antara pendidikan dengan pengganggu kenyamanan.

#### k. Variabel pendidikan terhadap variabel disain paving

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel pendidikan terhadap variabel disain paving *pedestrian* di jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat dilihat pada tabel 5.47 di bawah ini :

Tabel 5.47  
Chi-square tests variabel pendidikan terhadap variabel disain paving

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	.278 <sup>a</sup>	2	.870
Likelihood Ratio	.473	2	.789
Linear-by-Linear Association	.020	1	.886
N of Valid Cases	10		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.47 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2$ hitung sebesar 0,278 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,870. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2$ hitung (0,278) <  $\chi^2$ tabel[(3-1)(2-1);0,05] (5,99) serta nilai signifikansi (0,870) >  $\alpha$  (0,05) sehingga **H<sub>0</sub> diterima**. Sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara pendidikan dengan disain paving.

#### I. Variabel pendidikan terhadap variabel disain elemen jalan

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel pendidikan terhadap variabel disain elemen jalan *pedestrian* di jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat dilihat pada tabel 5.48 di bawah ini :

Tabel 5.48  
Chi-square tests variabel pendidikan terhadap variabel disain elemen jalan

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	3.125 <sup>a</sup>	4	.537
Likelihood Ratio	3.555	4	.470
Linear-by-Linear Association	.918	1	.338
N of Valid Cases	10		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.48 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2$ hitung sebesar 3,125 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,537. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2$ hitung (3,125) <  $\chi^2$ tabel[(3-1)(3-1);0,05] (5,99) serta nilai signifikansi (0,537) >  $\alpha$  (0,05) sehingga **H<sub>0</sub> diterima**. Sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara pendidikan dengan disain elemen jalan.

### m. Variabel pendidikan terhadap variabel tata letak

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel pendidikan terhadap variabel tata letak *pedestrian* di jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat di lihat pada tabel 5.49 di bawah ini:

**Tabel 5.49**  
Chi-square tests variabel pendidikan terhadap variabel tata letak

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	10.625 <sup>a</sup>	4	.031
Likelihood Ratio	7.374	4	.117
Linear-by-Linear Association	.327	1	.568
N of Valid Cases	10		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.49 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2$ hitung sebesar 10,625 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,031. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2$ hitung ( $10,625 > \chi^2_{tabel}[(3-1)(3-1);0,05]$  (9,49) serta nilai signifikansi ( $0,031 < \alpha$  (0,05) sehingga **H<sub>0</sub> ditolak**. Sehingga dapat disimpulkan bahwa ada hubungan antara pendidikan dengan tata letak.

### n. Variabel pendidikan terhadap variabel tanaman

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel pendidikan terhadap variabel tanaman *pedestrian* di jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat di lihat pada tabel 5.50 di bawah ini :

**Tabel 5.50**  
Chi-square tests variabel pendidikan terhadap variabel tanaman

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	14.375 <sup>a</sup>	4	.006
Likelihood Ratio	10.008	4	.040
Linear-by-Linear Association	5.327	1	.021
N of Valid Cases	10		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.50 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2$ hitung sebesar 14,375 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,006. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2$ hitung ( $14,375 > \chi^2_{tabel}[(3-1)(3-1);0,05]$  (9,49) serta nilai signifikansi

$(0,006) < \alpha (0,05)$  sehingga **H<sub>0</sub> ditolak**. Sehingga dapat disimpulkan bahwa ada hubungan antara jenis kelamin dengan tanaman.

#### o. Variabel pendidikan terhadap variabel gangguan yang merusak pemandangan

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel pendidikan terhadap variabel gangguan yang merusak pemandangan *pedestrian* di jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat di lihat pada tabel 5.51 di bawah ini :

Tabel 5.51

Chi-square tests variabel pendidikan terhadap variabel gangguan yang merusak pemandangan

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	2.857 <sup>a</sup>	2	.240
Likelihood Ratio	3.220	2	.200
Linear-by-Linear Association	2.528	1	.112
N of Valid Cases	10		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.51 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2$ hitung sebesar 2,857 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,240. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2$ hitung  $(2,857) < \chi^2$ tabel $[(3-1)(2-1);0,05]$  (5,99) serta nilai signifikansi  $(0,240) > \alpha (0,05)$  sehingga **H<sub>0</sub> diterima**. Sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara pendidikan dengan gangguan yang merusak pemandangan.

#### 5.3.1.4.Pekerjaan

Perhitungan chi-square dilakukan dengan membandingkan variabel pendidikan dan 15 aspek kenyamanan dengan nilai signifikasi ( $\alpha = 0,05$ ). Selain itu hipotesis dapat ditulis sebagai berikut :

- Hipotesis :
  - H<sub>0</sub> =Bahwa tidak ada hubungan antara baris dan kolom.
  - H<sub>1</sub> = Bahwa ada hubungan antara antara baris dan kolom.

- Kriteria chi-square sebagai berikut :

- Jika  $x^2$ hitung $<x^2$ tabel : **H<sub>0</sub> diterima**
- Jika  $x^2$ hitung $>x^2$ tabel : **H<sub>0</sub> ditolak**

- Kriteria signifikansi sebagai berikut :

- Jika nilai Sig > 0,05 : **H0 diterima** .
- Jika nilai Sig < 0,05 : **H0 ditolak**

#### a. Variabel pekerjaan terhadap variabel kebersihan

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel pekerjaan terhadap variabel kebersihan koridor jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat di lihat pada tabel 5.52 di bawah ini :

**Tabel 5.52**  
Chi-square tests variabel pekerjaan terhadap variabel kebersihan

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	1.667 <sup>a</sup>	4	.797
Likelihood Ratio	2.370	4	.668
Linear-by-Linear Association	.190	1	.663
N of Valid Cases	10		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.52 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2_{hitung}$  sebesar 1,667 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,797. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2_{hitung}$  ( $1,667 < \chi^2_{tabel}[(3-1)(3-1);0,05]$  (9,49) serta nilai signifikansi ( $0,797 > \alpha$  (0,05) sehingga **H0 diterima** . Sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara pekerjaan dengan kebersihan.

#### b. Variabel pekerjaan terhadap variabel keamanan

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel pekerjaan terhadap variabel keamanan *pedestrian* di jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat di lihat pada tabel 5.53 di bawah ini :

**Tabel 5.53**  
Chi-square tests variabel pekerjaan terhadap variabel keamanan

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	.278 <sup>a</sup>	2	.870
Likelihood Ratio	.473	2	.789
Linear-by-Linear Association	.190	1	.663
N of Valid Cases	10		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17



Pada tabel 5.53 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2_{hitung}$  sebesar 0,278 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,870. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2_{hitung}$  ( $0,278$ )  $<$   $\chi^2_{tabel}[(3-1)(2-1);0,05]$  (5,99) serta nilai signifikansi ( $0,870$ )  $>$   $\alpha$  (0,05) sehingga **H<sub>0</sub> diterima**. Sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara pekerjaan dengan keamanan.

### c. Variabel pekerjaan terhadap variabel ukuran

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel pekerjaan terhadap variabel ukuran *pedestrian* di jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat di lihat pada tabel 5.54 di bawah ini:

Tabel 5.54  
Chi-square tests variabel pekerjaan terhadap variabel ukuran

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	.278 <sup>a</sup>	2	.870
Likelihood Ratio	.473	2	.789
Linear-by-Linear Association	.190	1	.663
N of Valid Cases	10		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.54 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2_{hitung}$  sebesar 0,278 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,870. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2_{hitung}$  ( $0,278$ )  $<$   $\chi^2_{tabel}[(3-1)(2-1);0,05]$  (5,99) serta nilai signifikansi ( $0,870$ )  $>$   $\alpha$  (0,05) sehingga **H<sub>0</sub> diterima**. Sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara pekerjaan dengan ukuran.

### d. Variabel pekerjaan terhadap variabel lingkungan

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel pekerjaan terhadap variabel lingkungan *pedestrian* di jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat di lihat pada tabel 5.55 di bawah ini :

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	.278 <sup>a</sup>	2	.870
Likelihood Ratio	.473	2	.789
Linear-by-Linear Association	.190	1	.663
N of Valid Cases	10		

Tabel 5.55  
Chi-square tests variabel pekerjaan terhadap variabel lingkungan

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	1.667 <sup>a</sup>	4	.797
Likelihood Ratio	2.370	4	.668
Linear-by-Linear Association	.190	1	.663
N of Valid Cases	10		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.55 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2$ hitung sebesar 1,667 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,797. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2$ hitung ( $1,667 < \chi^2_{tabel}[(3-1)(3-1);0,05]$  (9,49) serta nilai signifikansi ( $0,797 > \alpha$  (0,05) sehingga **H<sub>0</sub> diterima** . Sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara pekerjaan dengan ukuran.

#### e. Variabel pekerjaan terhadap variabel kelengkapan

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel pekerjaan terhadap variabel kelengkapan *pedestrian* di jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat di lihat pada tabel 5.56 di bawah ini :

Tabel 5.56  
Chi-square tests variabel pekerjaan terhadap variabel kelengkapan

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	1.071 <sup>a</sup>	2	.585
Likelihood Ratio	1.632	2	.442
Linear-by-Linear Association	.735	1	.391
N of Valid Cases	10		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.56 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2$ hitung sebesar 1,071 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,585. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2$ hitung ( $1,071 < \chi^2_{tabel}[(3-1)(2-1);0,05]$  (5,99) serta nilai signifikansi ( $0,585 > \alpha$  (0,05) sehingga **H<sub>0</sub> diterima** . Sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara pekerjaan dengan kelengkapan.

### f. Variabel pekerjaan terhadap variabel kemudahan

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel pekerjaan terhadap variabel kemudahan pencapaian *pedestrian* di jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat di lihat pada tabel 5.57 di bawah ini :

Tabel 5.57  
Chi-square tests variabel pekerjaan terhadap variabel kemudahan

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	2.500 <sup>a</sup>	2	.287
Likelihood Ratio	3.278	2	.194
Linear-by-Linear Association	1.714	1	.190
N of Valid Cases	10		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.57 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2$ hitung sebesar 2,5 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,287. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2$  hitung (2,5) <  $\chi^2$  tabel[(3-1)(2-1);0,05] (5,99) serta nilai signifikansi (0,287) >  $\alpha$  (0,05) sehingga **H0 diterima** . Sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara pekerjaan dengan kemudahan.

### g. Variabel pekerjaan terhadap variabel informasi

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel pekerjaan terhadap variabel informasi *pedestrian* di jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat di lihat pada tabel 5.58 di bawah ini :

Tabel 5.58  
Chi-square tests variabel pekerjaan terhadap variabel informasi

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	1.667 <sup>a</sup>	4	.797
Likelihood Ratio	2.370	4	.668
Linear-by-Linear Association	.025	1	.875
N of Valid Cases	10		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.58 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2$ hitung sebesar 1,667 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,797. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2$ hitung (1,667) <  $\chi^2$ tabel[(3-1)(3-1);0,05] (9,49) serta nilai signifikansi

$(0,797) > \alpha (0,05)$  sehingga **H<sub>0</sub> diterima**. Sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara pekerjaan dengan informasi.

#### h. Variabel pekerjaan terhadap variabel kenyamanan paving

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel pekerjaan terhadap variabel kenyamanan paving *pedestrian* di jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat dilihat pada tabel 5.59 di bawah ini :

**Tabel 5.59**  
Chi-square tests variabel pekerjaan terhadap variabel kenyamanan paving

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	.278 <sup>a</sup>	2	.870
Likelihood Ratio	.473	2	.789
Linear-by-Linear Association	.190	1	.663
N of Valid Cases	10		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.59 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2_{hitung}$  sebesar 0,278 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,870. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2_{hitung} (0,278) < \chi^2_{tabel} [(3-1)(2-1); 0,05] (5,99)$  serta nilai signifikansi  $(0,870) > \alpha (0,05)$  sehingga **H<sub>0</sub> diterima**. Sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara pekerjaan dengan kenyamanan paving.

#### i. Variabel pekerjaan terhadap variabel polusi

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel pekerjaan terhadap variabel polusi *pedestrian* di jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat dilihat pada tabel 5.60 dibawah ini:

**Tabel 5.60**  
Chi-square tests variabel pekerjaan terhadap variabel polusi

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	4.063 <sup>a</sup>	4	.398
Likelihood Ratio	4.463	4	.347
Linear-by-Linear Association	1.050	1	.306
N of Valid Cases	10		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.60 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2_{hitung}$  sebesar 4,063 dengan nilai

signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,398. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2_{hitung}$  (4,063) <  $\chi^2_{tabel}[(3-1)(3-1);0,05]$  (9,49) serta nilai signifikansi (0,398) >  $\alpha$  (0,05) sehingga **H<sub>0</sub> diterima**. Sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara pekerjaan dengan polusi.

#### j. Variabel pekerjaan terhadap variabel pengganggu kenyamanan

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel pekerjaan terhadap variabel pengganggu kenyamanan *pedestrian* di jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat dilihat pada tabel 5.61 di bawah ini :

**Tabel 5.61**  
Chi-square tests variabel pekerjaan terhadap variabel pengganggu kenyamanan

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	10.156 <sup>a</sup>	4	.038
Likelihood Ratio	6.752	4	.150
Linear-by-Linear Association	6.021	1	.014
N of Valid Cases	10		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.61 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2_{hitung}$  sebesar 10,156 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,038. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2_{hitung}$  (10,156) >  $\chi^2_{tabel}[(3-1)(3-1);0,05]$  (9,49) serta nilai signifikansi (0,038) >  $\alpha$  (0,05) sehingga **H<sub>0</sub> ditolak**. Sehingga dapat disimpulkan bahwa ada hubungan antara pekerjaan dengan pengganggu kenyamanan.

#### k. Variabel pekerjaan terhadap variabel disain paving

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel pekerjaan terhadap variabel disain paving *pedestrian* di jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat dilihat pada tabel 5.62 di bawah ini :

**Tabel 5.62**  
Chi-square tests variabel pekerjaan terhadap variabel disain paving

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	10.000 <sup>a</sup>	2	.007
Likelihood Ratio	6.502	2	.039
Linear-by-Linear Association	8.048	1	.005
N of Valid Cases	10		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.62 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2$ hitung sebesar 10 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,007. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2$ hitung (10) >  $\chi^2$ tabel[(2-1)(2-1);0,05] (5,99) serta nilai signifikansi (0,007) <  $\alpha$  (0,05) sehingga **H<sub>0</sub> ditolak**. Sehingga dapat disimpulkan bahwa ada hubungan antara pekerjaan dengan disain paving.

#### l. Variabel pekerjaan terhadap variabel disain elemen jalan

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel pekerjaan terhadap variabel disain elemen jalan *pedestrian* di jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat di lihat pada tabel 5.63 di bawah ini :

**Tabel 5.63**  
Chi-square tests variabel pekerjaan terhadap variabel disain elemen jalan

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	10.625 <sup>a</sup>	4	.031
Likelihood Ratio	7.374	4	.117
Linear-by-Linear Association	3.810	1	.051
N of Valid Cases	10		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.63 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2$ hitung sebesar 10,625 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,031. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2$ hitung (10,625) >  $\chi^2$ tabel[(3-1)(3-1);0,05] (9,49) serta nilai signifikansi (0,031) <  $\alpha$  (0,05) sehingga **H<sub>0</sub> ditolak**. Sehingga dapat disimpulkan bahwa ada hubungan antara pekerjaan dengan disain elemen jalan.

#### m. Variabel pekerjaan terhadap variabel tata letak

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel pekerjaan terhadap variabel tata letak *pedestrian* di jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat di lihat pada tabel 5.64 di bawah ini :

Tabel 5.64  
Chi-square tests variabel pekerjaan terhadap variabel tata letak

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	3.125 <sup>a</sup>	4	.537
Likelihood Ratio	3.555	4	.470
Linear-by-Linear Association	.012	1	.913
N of Valid Cases	10		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.64 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2$ hitung sebesar 3,125 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,537. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2$ hitung ( $3,125 < \chi^2_{tabel}[(3-1)(3-1);0,05]$  (9,49) serta nilai signifikansi ( $0,537 > \alpha$  (0,05) sehingga **H<sub>0</sub> diterima** . Sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara pekerjaan dengan tata letak.

#### n. Variabel pekerjaan terhadap variabel tanaman

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel pekerjaan terhadap variabel tanaman *pedestrian* di jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat di lihat pada tabel 5.65 di bawah ini :

Tabel 5.65  
Chi-square tests variabel pekerjaan terhadap variabel tanaman

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	1.071 <sup>a</sup>	4	.899
Likelihood Ratio	1.632	4	.803
Linear-by-Linear Association	.059	1	.808
N of Valid Cases	10		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.65 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2$ hitung sebesar 1,071 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,889. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2$ hitung ( $1,071 < \chi^2_{tabel}[(3-1)(3-1);0,05]$  (9,49) serta nilai signifikansi ( $0,889 > \alpha$  (0,05) sehingga **H<sub>0</sub> diterima** . Sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara pekerjaan dengan tanaman.

### o. Variabel pekerjaan terhadap variabel gangguan yang merusak pemandangan

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel pekerjaan terhadap variabel gangguan yang merusak pemandangan *pedestrian* di jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat di lihat pada tabel 5.66 di bawah ini :

Tabel 5.66  
Chi-square tests variabel pekerjaan terhadap variabel gangguan yang merusak pemandangan

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	1.071 <sup>a</sup>	2	.585
Likelihood Ratio	1.632	2	.442
Linear-by-Linear Association	.735	1	.391
N of Valid Cases	10		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.66 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2$  hitung sebesar 1,071 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,585. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2$  hitung ( $1,071 < \chi^2$  tabel[(3-1)(2-1);0,05] (5,99) serta nilai signifikansi (0,585)  $> \alpha$  (0,05) sehingga **H<sub>0</sub> diterima**. Sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara pekerjaan dengan gangguan yang merusak pemandangan.

#### 5.3.1.5. Kesimpulan

Hasil dari analisa diatas dapat disimpulkan pada tabel 5.67 menunjukkan ada 11 hasil yang berbeda yaitu pada keamanan dengan jenis kelamin, disain paving dengan umur, kebersihan dengan pendidikan, informasi dengan pendidikan, kenyamanan paving dengan pendidikan, pengganggu dengan pendidikan, tata letak dengan pendidikan, tanaman dengan pendidikan, pengganggu dengan pekerjaan, disain paving dengan pekerjaan dan disain elemen dengan pekerjaan.

Tabel 5.67  
Chi-square tests Segmen 1

Komponen	Jenis Kelamin		Umur		Pendidikan		Pekerjaan	
	Value	Signifikansi	Value	Signifikansi	Value	Signifikansi	Value	Signifikansi
Kebersihan	0,741	0,690	10,833	0,211	12,5	0,014	1,667	0,797
Keamanan	10	0,002	1,667	0,797	0,278	0,870	0,278	0,870
Ukuran	0,123	0,725	1,667	0,797	0,278	0,870	0,278	0,870
Lingkungan	0,741	0,690	6,250	0,619	3,125	0,537	1,667	0,797
Kelengkapan	0,476	0,490	5,238	0,264	2,857	0,240	1,071	0,585
Kemudahan	1,111	0,292	5	0,287	2,5	0,287	2,5	0,287
Informasi	0,741	0,690	10,833	0,211	12,5	0,014	1,667	0,797
Kenyaman Paving	0,123	0,725	4,444	0,349	10	0,007	0,278	0,870
Polusi	2,593	0,274	9,167	0,328	4,063	0,398	4,063	0,398



Komponen	Jenis Kelamin		Umur		Pendidikan		Pekerjaan	
	Value	Signifikansi	Value	Signifikansi	Value	Signifikansi	Value	Signifikansi
Penganggu	0,278	0,870	14,375	0,072	10,156	0,038	10,156	0,038
Disain Paving	0,123	0,725	10	0,040	0,278	0,870	10	0,007
Disain Elemen	0,741	0,690	15	0,059	3,125	0,537	10,625	0,031
Tata letak	0,741	0,690	6,667	0,573	10,625	0,031	3,125	0,537
Tanaman	0,476	0,788	11,071	0,198	14,375	0,006	1,071	0,899
Gangguan	0,476	0,490	5,238	0,264	2,857	0,240	1,071	0,585

- $H_0$  = ditolak maka terdapat hubungan antara variabel baris dan kolom  
  $H_0$  = diterima maka tidak ada hubungan antara variabel baris dan kolom

### 5.3.2. Segmen 2

#### 5.3.2.1. Jenis kelamin

Perhitungan chi-square dilakukan dengan membandingkan variabel jenis kelamin dan 15 aspek kenyamanan dengan nilai signifikansi ( $\alpha = 0,05$ ). Selain itu hipotesis dapat ditulus sebagai berikut :

- Hipotesis :
  - $H_0$  = Bahwa tidak ada hubungan antara baris dan kolom.
  - $H_1$  = Bahwa ada hubungan antara antara baris dan kolom.
- Kriteria chi-square sebagai berikut :
  - Jika  $\chi^2_{hitung} < \chi^2_{tabel}$  :  $H_0$  diterima
  - Jika  $\chi^2_{hitung} > \chi^2_{tabel}$  :  $H_0$  ditolak
- Kriteria signifikansi sebagai berikut :
  - Jika nilai Sig > 0,05 :  $H_0$  diterima .
  - Jika nilai Sig < 0,05 :  $H_0$  ditolak

#### a. Variabel jenis kelamin terhadap variabel kebersihan

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel jenis kelamin terhadap variabel kebersihan koridor jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat di lihat pada tabel 5.68 di bawah ini :

Kebersihan	Laki-laki		Perempuan		Total
	Value	Signifikansi	Value	Signifikansi	
Kebersihan Koridor	0,278	0,870	14,375	0,072	10,156
Kebersihan Jalan	0,123	0,725	10	0,040	0,278
Kebersihan Trotoar	0,741	0,690	15	0,059	3,125
Kebersihan Halaman	0,741	0,690	6,667	0,573	10,625
Kebersihan Bangunan	0,476	0,788	11,071	0,198	14,375
Kebersihan Fasilitas	0,476	0,490	5,238	0,264	2,857

**Tabel 5.68**  
Chi-square tests variabel jenis kelamin terhadap variabel kebersihan

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	1.250 <sup>a</sup>	2	.535
Likelihood Ratio	1.243	2	.537
Linear-by-Linear Association	.081	1	.775
N of Valid Cases	15		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.68 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2_{hitung}$  sebesar 1,250 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,535. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2_{hitung}$  ( $1,250 < \chi^2_{tabel}[(2-1)(3-1);0,05]$  (5,99) serta nilai signifikansi ( $0,535 > \alpha$  (0,05) sehingga **H<sub>0</sub> diterima** . Sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara jenis kelamin dengan kebersihan.

#### b. Variabel jenis kelamin terhadap variabel keamanan

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel jenis kelamin terhadap variabel keamanan *pedestrian* di jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat dilihat pada tabel 5.69 di bawah ini :

**Tabel 5.69**  
Chi-square tests variabel jenis kelamin terhadap variabel keamanan

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	1.250 <sup>a</sup>	2	.535
Likelihood Ratio	1.243	2	.537
Linear-by-Linear Association	.081	1	.775
N of Valid Cases	15		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.69 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2_{hitung}$  sebesar 1,250 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,535. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2_{hitung}$  ( $1,250 < \chi^2_{tabel}[(2-1)(3-1);0,05]$  (5,99) serta nilai signifikansi ( $0,535 > \alpha$  (0,05) sehingga **H<sub>0</sub> diterima** . Sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara jenis kelamin dengan keamanan.

### c. Variabel jenis kelamin terhadap variabel ukuran

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel jenis kelamin terhadap variabel ukuran *pedestrian* di jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat di lihat pada tabel 5.70 di bawah ini :

Tabel 5.70  
Chi-square tests variabel jenis kelamin terhadap variabel ukuran

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	2.850 <sup>a</sup>	3	.415
Likelihood Ratio	3.368	3	.338
Linear-by-Linear Association	2.211	1	.137
N of Valid Cases	15		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.70 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2_{hitung}$  sebesar 2,850 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,415. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2_{hitung}$  (2,850) <  $\chi^2_{tabel}[(2-1)(4-1);0,05]$  (7,81) serta nilai signifikansi (0,415) >  $\alpha$  (0,05) sehingga **H<sub>0</sub> diterima** . Sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara jenis kelamin dengan ukuran.

### d. Variabel jenis kelamin terhadap variabel lingkungan

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel jenis kelamin terhadap variabel lingkungan *pedestrian* di jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat di lihat pada tabel 5.71 di bawah ini :

Tabel 5.71  
Chi-square tests variabel jenis kelamin terhadap variabel lingkungan

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	.938 <sup>a</sup>	3	.816
Likelihood Ratio	1.239	3	.744
Linear-by-Linear Association	.192	1	.661
N of Valid Cases	15		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.71 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2_{hitung}$  sebesar 0,938 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,816. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2_{hitung}$  (0,938) <  $\chi^2_{tabel}[(2-1)(4-1);0,05]$  (7,81) serta nilai signifikansi

$(0,816) > \alpha (0,05)$  sehingga **H<sub>0</sub> diterima**. Sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara jenis kelamin dengan lingkungan.

#### e. Variabel jenis kelamin terhadap variabel kelengkapan

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel jenis kelamin terhadap variabel kelengkapan *pedestrian* di jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat dilihat pada tabel 5.72 di bawah ini :

**Tabel 5.72**  
Chi-square tests variabel jenis kelamin terhadap variabel kelengkapan

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	2.850 <sup>a</sup>	3	.415
Likelihood Ratio	4.048	3	.256
Linear-by-Linear Association	.500	1	.480
N of Valid Cases	15		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.72 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2$ hitung sebesar 2,850 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,415. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2$ hitung  $(2,850) < \chi^2$ tabel $[(2-1)(4-1);0,05]$  (7,81) serta nilai signifikansi  $(0,415) > \alpha (0,05)$  sehingga **H<sub>0</sub> diterima**. Sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara jenis kelamin dengan kelengkapan.

#### f. Variabel jenis kelamin terhadap variabel kemudahan

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel jenis kelamin terhadap variabel kemudahan pencapaian *pedestrian* di jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat dilihat pada tabel 5.73 di bawah ini :

**Tabel 5.73**  
Chi-square tests variabel jenis kelamin terhadap variabel kemudahan

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	4.650 <sup>a</sup>	3	.199
Likelihood Ratio	5.094	3	.165
Linear-by-Linear Association	.000	1	1.000
N of Valid Cases	15		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.73 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2$ hitung sebesar 4,650 dengan nilai

signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,199. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2$  hitung (4,650) <  $\chi^2$  tabel[(2-1)(4-1);0,05] (7,81) serta nilai signifikansi (0,199) >  $\alpha$  (0,05) sehingga **H<sub>0</sub> diterima**. Sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara jenis kelamin dengan kemudahan.

#### g. Variabel jenis kelamin terhadap variabel informasi

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel jenis kelamin terhadap variabel informasi *pedestrian* di jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat dilihat pada tabel 5.74 di bawah ini :

Tabel 5.74  
Chi-square tests variabel jenis kelamin terhadap variabel informasi

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	3.493 <sup>a</sup>	3	.322
Likelihood Ratio	3.851	3	.278
Linear-by-Linear Association	.048	1	.827
N of Valid Cases	15		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.74 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2$  hitung sebesar 3,493 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,322. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2$  hitung (3,493) <  $\chi^2$  tabel[(2-1)(4-1);0,05] (7,81) serta nilai signifikansi (0,322) >  $\alpha$  (0,05) sehingga **H<sub>0</sub> diterima**. Sehingga dapat disimpulkan bahwa ada hubungan antara jenis kelamin dengan informasi.

#### h. Variabel jenis kelamin terhadap variabel kenyamanan paving

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel jenis kelamin terhadap variabel kenyamanan paving *pedestrian* di jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat dilihat pada tabel 5.75 di bawah ini :

Tabel 5.75  
Chi-square tests variabel jenis kelamin terhadap variabel kenyamanan paving

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	2.571 <sup>b</sup>	4	.632
Likelihood Ratio	3.081	4	.544
Linear-by-Linear Association	1.200	1	.273
N of Valid Cases	15		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.75 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar ke- melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2$ hitung sebesar 2,57 signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,632. Berdasarkan hasil yang terlihat bahwa nilai  $\chi^2$ hitung (2,571) <  $\chi^2$ tabel[(2-1)(5-1);0,05] (9,49) serta (0,632) >  $\alpha$  (0,05) sehingga **H0 diterima**. Sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara jenis kelamin dengan kenyamanan paving.

#### i. Variabel jenis kelamin terhadap variabel polusi

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel jenis kelamin terhadap variabel polusi *pedestrian* di jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat di lihat pada tabel 5.76 di bawah ini :

Tabel 5.76  
Chi-square tests variabel jenis kelamin terhadap variabel polusi

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	4.875 <sup>a</sup>	3	.181
Likelihood Ratio	6.279	3	.099
Linear-by-Linear Association	.040	1	.842
N of Valid Cases	15		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.76 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2$ hitung sebesar 4,875 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,181. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2$ hitung (4,875) <  $\chi^2$ tabel[(2-1)(4-1);0,05] (7,81) serta nilai signifikansi (0,181) >  $\alpha$  (0,05) sehingga **H0 diterima**. Sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara jenis kelamin dengan polusi.

#### j. Variabel jenis kelamin terhadap variabel pengganggu kenyamanan

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel jenis kelamin terhadap variabel pengganggu kenyamanan *pedestrian* di jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat di lihat pada tabel 5.77 di bawah ini :



Tabel 5.77

Chi-square tests variabel jenis kelamin terhadap variabel penganggu kenyamanan

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	1.125 <sup>a</sup>	4	.890
Likelihood Ratio	1.413	4	.842
Linear-by-Linear Association	.591	1	.442
N of Valid Cases	15		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.77 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2_{hitung}$  sebesar 1,125 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,890. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2_{hitung} (1,125) < \chi^2_{tabel}[(2-1)(5-1);0,05] (9,49)$  serta nilai signifikansi  $(0,890) > \alpha (0,05)$  sehingga **H<sub>0</sub> diterima**. Sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara jenis kelamin dengan penganggu kenyamanan.

#### k. Variabel jenis kelamin terhadap variabel disain paving

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel jenis kelamin terhadap variabel disain paving *pedestrian* di jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat dilihat pada tabel 5.78 di bawah ini :

Tabel 5.78

Chi-square tests variabel jenis kelamin terhadap variabel disain paving

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	3.000 <sup>a</sup>	3	.392
Likelihood Ratio	3.819	3	.282
Linear-by-Linear Association	.500	1	.480
N of Valid Cases	15		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.78 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2_{hitung}$  sebesar 3 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,392. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2_{hitung} (3) < \chi^2_{tabel}[(2-1)(4-1);0,05] (7,81)$  serta nilai signifikansi  $(0,392) > \alpha (0,05)$  sehingga **H<sub>0</sub> diterima**. Sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara jenis kelamin dengan disain paving.

### l. Variabel jenis kelamin terhadap variabel disain elemen jalan

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel jenis kelamin terhadap variabel disain elemen jalan *pedestrian* di jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat di lihat pada tabel 5.79 di bawah ini :

**Tabel 5.79**  
Chi-square tests variabel jenis kelamin terhadap variabel disain elemen jalan

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	3,375 <sup>a</sup>	3	.337
Likelihood Ratio	3,645	3	.302
Linear-by-Linear Association	.040	1	.842
N of Valid Cases	15		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.79 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2$  hitung sebesar 3,375 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,337. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2$  hitung ( $3,375 < \chi^2_{tabel}[(2-1)(4-1);0,05]$  (7,81) serta nilai signifikansi ( $0,337 > \alpha$  (0,05) sehingga **H<sub>0</sub> diterima**. Sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara jenis kelamin dengan disain elemen jalan.

### m. Variabel jenis kelamin terhadap variabel tata letak

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel jenis kelamin terhadap variabel tata letak *pedestrian* di jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat di lihat pada tabel 5.80 di bawah ini :

**Tabel 5.80**  
Chi-square tests variabel jenis kelamin terhadap variabel tata letak

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	2,932 <sup>a</sup>	3	.402
Likelihood Ratio	3,432	3	.330
Linear-by-Linear Association	.269	1	.604
N of Valid Cases	15		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.80 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2$  hitung sebesar 2,932 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,402. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2$  hitung ( $2,932 < \chi^2_{tabel}[(2-1)(4-1);0,05]$  (7,81) serta nilai signifikansi



$(0,402) > \alpha (0,05)$  sehingga **H<sub>0</sub> diterima** ! Sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara jenis kelamin dengan tata letak.

**n. Variabel jenis kelamin terhadap variabel tanaman**

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel jenis kelamin terhadap variabel tanaman *pedestrian* di jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat di lihat pada tabel 5.81 di bawah ini :

**Tabel 5.81**  
Chi-square tests variabel jenis kelamin terhadap variabel tanaman

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	3.493 <sup>a</sup>	3	.322
Likelihood Ratio	3.851	3	.278
Linear-by-Linear Association	.683	1	.409
N of Valid Cases	15		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.81 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2$ hitung sebesar 3,493 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,322. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2$ hitung  $(3,493) < \chi^2$ tabel $[(2-1)(4-1);0,05]$  (7,81) serta nilai signifikansi  $(0,322) > \alpha (0,05)$  sehingga **H<sub>0</sub> diterima** ! Sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara jenis kelamin dengan tanaman.

**o. Variabel jenis kelamin terhadap variabel gangguan yang merusak pemandangan**

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel jenis kelamin terhadap variabel gangguan yang merusak pemandangan *pedestrian* di jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat di lihat pada tabel 5.82 di bawah ini :

**Tabel 5.82**  
Chi-square tests variabel jenis kelamin terhadap variabel gangguan yang merusak pemandangan

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	4.071 <sup>a</sup>	3	.254
Likelihood Ratio	5.174	3	.159
Linear-by-Linear Association	3.635	1	.057
N of Valid Cases	15		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.82 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2$  hitung sebesar 4,071 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,254. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2$  hitung ( $4,071 < \chi^2$  tabel  $[(2-1)(4-1); 0,05]$  ( $7,81$ ) serta nilai signifikansi ( $0,254 > \alpha$  ( $0,05$ )) sehingga **H<sub>0</sub> diterima**. Sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara jenis kelamin dengan gangguan yang merusak pemandangan.

### 5.3.2.2. Umur

Perhitungan chi-square dilakukan dengan membandingkan variabel umur dan 15 aspek kenyamanan dengan nilai signifikansi ( $\alpha = 0,05$ ). Selain itu hipotesis dapat ditulis sebagai berikut :

- Hipotesis :
  - H<sub>0</sub> = Bahwa tidak ada hubungan antara baris dan kolom.
  - H<sub>1</sub> = Bahwa ada hubungan antara baris dan kolom.
- Kriteria chi-square sebagai berikut :
  - Jika  $\chi^2$  hitung  $< \chi^2$  tabel : **H<sub>0</sub> diterima**
  - Jika  $\chi^2$  hitung  $> \chi^2$  tabel : **H<sub>0</sub> ditolak**
- Kriteria signifikansi sebagai berikut :
  - Jika nilai Sig  $> 0,05$  : **H<sub>0</sub> diterima**
  - Jika nilai Sig  $< 0,05$  : **H<sub>0</sub> ditolak**

#### a. Variabel umur terhadap variabel kebersihan

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel umur terhadap variabel kebersihan koridor jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat di lihat pada tabel 5.83 di bawah ini :

Tabel 5.83  
Chi-square tests variabel umur terhadap variabel kebersihan

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	12.500 <sup>a</sup>	6	.052
Likelihood Ratio	11.596	6	.072
Linear-by-Linear Association	4.932	1	.026
N of Valid Cases	15		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.83 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2$ hitung sebesar 12,5 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,052. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2$ hitung (12,5) <  $\chi^2$ tabel[(4-1)(3-1);0,05] (12,59) serta nilai signifikansi (0,052) >  $\alpha$  (0,05) sehingga **H<sub>0</sub> diterima**. Sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara umur dengan kebersihan.

#### b. Variabel umur terhadap variabel keamanan

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel umur terhadap variabel keamanan *pedestrian* di jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat di lihat pada tabel 5.84 di bawah ini :

Tabel 5.84  
Chi-square tests variabel umur terhadap variabel keamanan

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	11.000 <sup>a</sup>	6	.088
Likelihood Ratio	10.549	6	.103
Linear-by-Linear Association	1.897	1	.168
N of Valid Cases	15		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.84 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2$ hitung sebesar 11 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,088. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2$ hitung (11) <  $\chi^2$ tabel[(4-1)(3-1);0,05] (12,59) serta nilai signifikansi (0,088) >  $\alpha$  (0,05) sehingga **H<sub>0</sub> diterima**. Sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara umur dengan keamanan.

#### c. Variabel umur terhadap variabel ukuran

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel umur terhadap variabel ukuran *pedestrian* di jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat di lihat pada tabel 5.85 di bawah ini :

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	11.000 <sup>a</sup>	6	.088
Likelihood Ratio	10.549	6	.103
Linear-by-Linear Association	1.897	1	.168
N of Valid Cases	15		

Tabel 5.85  
Chi-square tests variabel umur terhadap variabel ukuran

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	6.844 <sup>a</sup>	9	.653
Likelihood Ratio	7.325	9	.603
Linear-by-Linear Association	1.193	1	.660
N of Valid Cases	15		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.85 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2$ hitung sebesar 6,844 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,653. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2$ hitung (6,844) <  $\chi^2$ tabel[(4-1)(4-1);0,05] (16,92) serta nilai signifikansi (0,653) >  $\alpha$  (0,05) sehingga **H<sub>0</sub> diterima**. Sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara umur dengan ukuran.

#### d. Variabel umur terhadap variabel lingkungan

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel umur terhadap variabel lingkungan *pedestrian* di jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat di lihat pada tabel 5.86 di bawah ini

Tabel 5.86  
Chi-square tests variabel umur terhadap variabel lingkungan

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	15.281 <sup>a</sup>	9	.083
Likelihood Ratio	16.287	9	.061
Linear-by-Linear Association	1.985	1	.321
N of Valid Cases	15		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.86 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2$ hitung sebesar 15,281 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,083. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2$ hitung (15,281) <  $\chi^2$ tabel[(4-1)(4-1);0,05] (16,92) serta nilai signifikansi (0,083) >  $\alpha$  (0,05) sehingga **H<sub>0</sub> diterima**. Sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara umur dengan ukuran.

### e. Variabel umur terhadap variabel kelengkapan

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel jenis kelamin terhadap variabel kelengkapan *pedestrian* di jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat dilihat pada tabel 5.87 di bawah ini :

Tabel 5.87  
Chi-square tests variabel jenis kelamin terhadap variabel kelengkapan

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	16.200 <sup>a</sup>	9	.063
Likelihood Ratio	18.729	9	.028
Linear-by-Linear Association	1.166	1	.280
N of Valid Cases	15		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.87 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2_{hitung}$  sebesar 16,2 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,063. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2_{hitung}$  ( $16,2 < \chi^2_{tabel}[(4-1)(4-1);0,05]$  ( $16,92$ ) serta nilai signifikansi ( $0,063 > \alpha$  ( $0,05$ )) sehingga  $H_0$  diterima. Sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara umur dengan kelengkapan.

### f. Variabel umur terhadap variabel kemudahan

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel umur terhadap variabel kemudahan pencapaian *pedestrian* di jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat dilihat pada tabel 5.88 di bawah ini :

Tabel 5.88  
Chi-square tests variabel umur terhadap variabel kemudahan

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	10.050 <sup>a</sup>	9	.346
Likelihood Ratio	11.824	9	.223
Linear-by-Linear Association	3.090	1	.079
N of Valid Cases	15		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.88 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2_{hitung}$  sebesar 10,050 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,346. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2_{hitung}$  ( $10,050 < \chi^2_{tabel}[(4-1)(4-1);0,05]$  ( $16,92$ ) serta nilai

signifikansi  $(0,346) > \alpha (0,05)$  sehingga **H<sub>0</sub> diterima**. Sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara umur dengan kemudahan.

#### g. Variabel umur terhadap variabel informasi

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel umur terhadap variabel informasi *pedestrian* di jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat di lihat pada tabel 5.89 di bawah ini :

**Tabel 5.89**  
Chi-square tests variabel umur terhadap variabel informasi

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	11.014 <sup>a</sup>	9	.275
Likelihood Ratio	12.307	9	.197
Linear-by-Linear Association	.985	1	.321
N of Valid Cases	15		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.89 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2$ hitung sebesar 11,014 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,275. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2$ hitung  $(11,014) < \chi^2$ tabel $[(4-1)(4-1);0,05]$  (16,92) serta nilai signifikansi  $(0,275) > \alpha (0,05)$  sehingga **H<sub>0</sub> diterima**. Sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara umur dengan informasi.

#### h. Variabel umur terhadap variabel kenyamanan paving

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel umur terhadap variabel kenyamanan paving *pedestrian* di jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat di lihat pada tabel 5.90 di bawah ini :

**Tabel 5.90**  
Chi-square tests Umur Terhadap Kenyamanan Paving

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	8.357 <sup>a</sup>	12	.757
Likelihood Ratio	9.673	12	.645
Linear-by-Linear Association	.073	1	.787
N of Valid Cases	15		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.90 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2$ hitung sebesar 8,357 dengan signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,757. Berdasarkan hasil yang telah dipe

terlihat bahwa nilai  $\chi^2_{hitung}$  (8,357) <  $\chi^2_{tabel}[(4-1)(5-1);0,05]$  (21,03) serta nilai signifikansi (0,757) >  $\alpha$  (0,05) sehingga **H<sub>0</sub> diterima**. Sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara umur dengan kenyamanan paving.

#### i. Variabel umur terhadap variabel polusi

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel umur terhadap variabel polusi *pedestrian* di jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat di lihat pada tabel 5.91 di bawah ini :

Tabel 5.91  
Chi-square tests variabel umur terhadap variabel polusi

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	10.063 <sup>a</sup>	9	.345
Likelihood Ratio	10.916	9	.282
Linear-by-Linear Association	1.211	1	.271
N of Valid Cases	15		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.91 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2_{hitung}$  sebesar 10,063 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,345. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2_{hitung}$  (10,063) <  $\chi^2_{tabel}[(4-1)(4-1);0,05]$  (16,92) serta nilai signifikansi (0,345) >  $\alpha$  (0,05) sehingga **H<sub>0</sub> diterima**. Sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara umur dengan polusi.

#### j. Variabel umur terhadap variabel pengganggu kenyamanan

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel umur terhadap variabel pengganggu kenyamanan *pedestrian* di jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat di lihat pada tabel 5.92 di bawah ini :

Tabel 5.92  
Chi-square tests variabel umur terhadap variabel pengganggu kenyamanan

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	12.813 <sup>a</sup>	12	.383
Likelihood Ratio	11.963	12	.449
Linear-by-Linear Association	1.433	1	.231
N of Valid Cases	15		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.92 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2_{hitung}$  sebesar 12,813 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,383. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2_{hitung}$  (12,813) <  $\chi^2_{tabel}[(4-1)(5-1);0,05]$  (21,03) serta nilai signifikansi (0,383) >  $\alpha$  (0,05) sehingga **H<sub>0</sub> diterima**. Sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara umur dengan gangguan kenyamanan.

#### k. Variabel umur terhadap variabel disain paving

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel umur terhadap variabel disain paving *pedestrian* di jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat di lihat pada tabel 5.93 di bawah ini :

Tabel 5.93  
Chi-square tests variabel umur terhadap variabel disain paving

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	8.000 <sup>a</sup>	9	.534
Likelihood Ratio	8.823	9	.454
Linear-by-Linear Association	.852	1	.356
N of Valid Cases	15		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.93 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2_{hitung}$  sebesar 8 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,534. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2_{hitung}$  (8) <  $\chi^2_{tabel}[(4-1)(4-1);0,05]$  (16,92) serta nilai signifikansi (0,534) >  $\alpha$  (0,05) sehingga **H<sub>0</sub> diterima**. Sehingga dapat disimpulkan bahwa ada hubungan antara umur dengan disain paving.

#### l. Variabel umur terhadap variabel disain elemen jalan

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel umur terhadap variabel disain elemen jalan *pedestrian* di jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat di lihat pada tabel 5.94 di bawah ini :



Tabel 5.94  
Chi-square tests variabel umur terhadap variabel disain elemen jalan

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	9.813 <sup>a</sup>	9	.366
Likelihood Ratio	10.237	9	.332
Linear-by-Linear Association	2.856	1	.091
N of Valid Cases	15		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.94 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2_{hitung}$  sebesar 9,813 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,366. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2_{hitung}$  ( $9,813$ ) <  $\chi^2_{tabel}[(4-1)(4-1);0,05]$  (16,92) serta nilai signifikansi ( $0,366$ ) >  $\alpha$  (0,05) sehingga **H<sub>0</sub> diterima**. Sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara umur dengan disain elemen jalan.

#### m. Variabel umur terhadap variabel tata letak

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel umur terhadap variabel tata letak *pedestrian* di jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat di lihat pada tabel 5.95 di bawah ini :

Tabel 5.95  
Chi-square tests variabel umur terhadap variabel tata letak

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	21.273 <sup>a</sup>	9	.011
Likelihood Ratio	13.981	9	.123
Linear-by-Linear Association	5.060	1	.024
N of Valid Cases	15		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.95 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2_{hitung}$  sebesar 21,273 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,011. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2_{hitung}$  ( $21,273$ ) >  $\chi^2_{tabel}[(4-1)(4-1);0,05]$  (16,92) serta nilai signifikansi ( $0,011$ ) <  $\alpha$  (0,05) sehingga **H<sub>0</sub> ditolak**. Sehingga dapat disimpulkan bahwa ada hubungan antara umur dengan tata letak.

#### n. Variabel umur terhadap variabel tanaman

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel umur terhadap variabel tanaman *pedestrian* di jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat di lihat pada tabel 5.96 di bawah ini :

**Tabel 5.96**  
Chi-square tests variabel umur terhadap variabel tanaman

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	9.182 <sup>a</sup>	9	.421
Likelihood Ratio	11.628	9	.235
Linear-by-Linear Association	.120	1	.729
N of Valid Cases	15		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.96 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2$  hitung sebesar 9,182 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,421. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2$  hitung ( $9,182 < \chi^2_{tabel}[(4-1)(4-1);0,05]$  (16,92) serta nilai signifikansi ( $0,198 > \alpha$  (0,05) sehingga  $H_0$  diterima . Sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara umur dengan tanaman.

#### o. Variabel umur terhadap variabel gangguan yang merusak pemandangan

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel umur terhadap variabel gangguan yang merusak pemandangan *pedestrian* di jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat di lihat pada tabel 5.97 di bawah ini :

**Tabel 5.97**  
Chi-square tests variabel umur terhadap variabel gangguan yang merusak pemandangan

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	10.437 <sup>a</sup>	9	.316
Likelihood Ratio	11.766	9	.227
Linear-by-Linear Association	.016	1	.900
N of Valid Cases	15		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.97 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2$  hitung sebesar 10,437 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,316. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2$  hitung ( $10,437 < \chi^2_{tabel}[(4-1)(4-1);0,05]$  (16,92) serta nilai

signifikansi  $(0,316) > \alpha (0,05)$  sehingga **H<sub>0</sub> diterima**. Sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara umur dengan gangguan yang merusak pemandangan.

### 5.3.2.3. Pendidikan

Perhitungan chi-square dilakukan dengan membandingkan variabel pendidikan dan 15 aspek kenyamanan dengan nilai signifikansi  $(\alpha = 0,05)$ . Selain itu hipotesis dapat ditulis sebagai berikut :

- Hipotesis :
  - H<sub>0</sub> = Bahwa tidak ada hubungan antara baris dan kolom.
  - H<sub>1</sub> = Bahwa ada hubungan antara baris dan kolom.

- Kriteria chi-square sebagai berikut :

➤ Jika  $\chi^2_{\text{hitung}} < \chi^2_{\text{tabel}}$  : **H<sub>0</sub> diterima**

➤ Jika  $\chi^2_{\text{hitung}} > \chi^2_{\text{tabel}}$  : **H<sub>0</sub> ditolak**

- Kriteria signifikansi sebagai berikut :

➤ Jika nilai Sig  $> 0,05$  : **H<sub>0</sub> diterima**

➤ Jika nilai Sig  $< 0,05$  : **H<sub>0</sub> ditolak**

#### a. Variabel pendidikan terhadap variabel kebersihan

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel pendidikan terhadap variabel kebersihan koridor jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat di lihat pada tabel 5.98 di bawah ini :

**Tabel 5.98**  
Chi-square tests variabel pendidikan terhadap variabel kebersihan

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	10.139 <sup>a</sup>	6	.119
Likelihood Ratio	7.973	6	.240
Linear-by-Linear Association	4.884	1	.027
N of Valid Cases	15		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.98 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2_{\text{hitung}}$  sebesar 10,139 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,119. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2_{\text{hitung}}$   $(10,139) > \chi^2_{\text{tabel}}[(4-1)(3-1); 0,05] (12,59)$  serta nilai

signifikansi  $(0,014) < \alpha (0,05)$  sehingga **H<sub>0</sub> diterima**. Sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara pendidikan dengan kebersihan.

**b. Variabel pendidikan terhadap variabel keamanan**

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel pendidikan terhadap variabel keamanan *pedestrian* di jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat di lihat pada tabel 5.99 di bawah ini :

**Tabel 5.99**  
Chi-square tests variabel pendidikan terhadap variabel keamanan

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	17.208 <sup>a</sup>	6	.009
Likelihood Ratio	15.048	6	.020
Linear-by-Linear Association	7.631	1	.006
N of Valid Cases	15		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.99 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2$ hitung sebesar 17,208 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,009. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2$ hitung  $(17,208) > \chi^2$ tabel $[(4-1)(3-1);0,05]$  (12,59) serta nilai signifikansi  $(0,009) < \alpha (0,05)$  sehingga **H<sub>0</sub> ditolak**. Sehingga dapat disimpulkan bahwa ada hubungan antara pendidikan dengan keamanan.

**c. Variabel pendidikan terhadap variabel ukuran**

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel pendidikan terhadap variabel ukuran *pedestrian* di jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat di lihat pada tabel 5.100 dibawah ini:

**Tabel 5.100**  
Chi-square tests variabel pendidikan terhadap variabel ukuran

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	9.513 <sup>a</sup>	9	.391
Likelihood Ratio	9.248	9	.415
Linear-by-Linear Association	2.072	1	.150
N of Valid Cases	15		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.100 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2_{hitung}$  sebesar 9,513 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,391. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2_{hitung}$  ( $9,513$ )  $<$   $\chi^2_{tabel}[(4-1)(4-1);0,05]$  ( $16,92$ ) serta nilai signifikansi ( $0,391$ )  $>$   $\alpha$  ( $0,05$ ) sehingga **H<sub>0</sub> diterima**. Sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara pendidikan dengan ukuran.

#### d. Variabel pendidikan terhadap variabel lingkungan

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel pendidikan terhadap variabel lingkungan *pedestrian* di jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat di lihat pada tabel 5.101 di bawah ini :

**Tabel 5.101**  
Chi-square tests variabel pendidikan terhadap variabel lingkungan

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	9.188 <sup>a</sup>	9	.420
Likelihood Ratio	9.695	9	.376
Linear-by-Linear Association	.719	1	.396
N of Valid Cases	15		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.101 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2_{hitung}$  sebesar 9,188 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,420. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2_{hitung}$  ( $9,188$ )  $<$   $\chi^2_{tabel}[(3-1)(3-1);0,05]$  ( $9,49$ ) serta nilai signifikansi ( $0,537$ )  $>$   $\alpha$  ( $0,05$ ) sehingga **H<sub>0</sub> diterima**. Sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara pendidikan dengan lingkungan.

#### e. Variabel pendidikan terhadap variabel kelengkapan

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel pendidikan terhadap variabel kelengkapan *pedestrian* di jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat di lihat pada tabel 5.102 di bawah ini :

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	9.188 <sup>a</sup>	9	.420
Likelihood Ratio	9.695	9	.376
Linear-by-Linear Association	.719	1	.396
N of Valid Cases	15		

**Tabel 5.102**  
Chi-square tests variabel pendidikan terhadap variabel kelengkapan

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	12.450 <sup>a</sup>	9	.189
Likelihood Ratio	12.642	9	.179
Linear-by-Linear Association	2.930	1	.087
N of Valid Cases	15		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.102 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2$ hitung sebesar 12,450 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,189. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2$ hitung ( $12,450 < \chi^2$ tabel[(4-1)(4-1);0,05] (16,92) serta nilai signifikansi (0,189)  $> \alpha$  (0,05) sehingga **H<sub>0</sub> diterima**. Sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara pendidikan dengan kelengkapan.

#### f. Variabel pendidikan terhadap variabel kemudahan

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel pendidikan terhadap variabel kemudahan pencapaian *pedestrian* di jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat dilihat pada tabel 5.103 di bawah ini :

**Tabel 5.103**  
Chi-square tests variabel pendidikan terhadap variabel kemudahan

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	8.700 <sup>a</sup>	9	.465
Likelihood Ratio	10.098	9	.343
Linear-by-Linear Association	3.684	1	.055
N of Valid Cases	15		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.103 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2$ hitung sebesar 8,7 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,465. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2$  hitung ( $8,7 < \chi^2$  tabel[(4-1)(4-1);0,05] (16,92) serta nilai signifikansi (0,465)  $> \alpha$  (0,05) sehingga **H<sub>0</sub> diterima**. Sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara pendidikan dengan kemudahan.

### g. Variabel pendidikan terhadap variabel informasi

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel pendidikan terhadap variabel informasi *pedestrian* di jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat di lihat pada tabel 5.104 di bawah ini :

Tabel 5.104  
Chi-square tests variabel pendidikan terhadap variabel informasi

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	9.343 <sup>a</sup>	9	.406
Likelihood Ratio	10.720	9	.295
Linear-by-Linear Association	1.618	1	.203
N of Valid Cases	15		

Sumber : output Chi-Square SPSS.17

Pada tabel 5.104 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2_{hitung}$  sebesar 9,343 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,406. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2_{hitung}$  ( $9,343 < \chi^2_{tabel}[(4-1)(4-1);0,05]$  (16,92) serta nilai signifikansi ( $0,406 > \alpha$  (0,05) sehingga  $H_0$  diterima . Sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara pendidikan dengan informasi.

### h. Variabel pendidikan terhadap variabel kenyamanan paving

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel pendidikan terhadap variabel kenyamanan paving *pedestrian* di jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat di lihat pada tabel 5.105 di bawah ini :

Tabel 5.105  
Chi-square tests variabel pendidikan terhadap variabel kenyamanan paving

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	7.095 <sup>a</sup>	12	.851
Likelihood Ratio	7.580	12	.817
Linear-by-Linear Association	.500	1	.480
N of Valid Cases	15		

Sumber : output Chi-Square SPSS.17

Pada tabel 5.105 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2_{hitung}$  sebesar 7,095 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,851. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2_{hitung}$  ( $7,095 < \chi^2_{tabel}[(4-1)(5-1);0,05]$  (21,03) serta nilai signifikansi

$(0,851) > \alpha (0,05)$  sehingga  $H_0$  diterima . Sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara pendidikan dengan kenyamanan paving.

#### i. Variabel pendidikan terhadap variabel polusi

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel pendidikan terhadap variabel polusi *pedestrian* di jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat di lihat pada tabel 5.106 di bawah ini : Tabel 5.106

Chi-square tests variabel pendidikan terhadap variabel polusi

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	6.333 <sup>a</sup>	9	.706
Likelihood Ratio	7.464	9	.589
Linear-by-Linear Association	1.342	1	.247
N of Valid Cases	15		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.106 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2_{hitung}$  sebesar 6,333 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,706. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2_{hitung} (6,333) < \chi^2_{tabel}[(4-1)(4-1);0,05] (16,92)$  serta nilai signifikansi  $(0,706) > \alpha (0,05)$  sehingga  $H_0$  diterima . Sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara pendidikan dengan polusi.

#### j. Variabel pendidikan terhadap variabel pengganggu kenyamanan

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel pendidikan terhadap variabel pengganggu kenyamanan *pedestrian* di jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat di lihat pada tabel 5.107 di bawah ini :

Tabel 5.107

Chi-square tests variabel pendidikan terhadap variabel pengganggu kenyamanan

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	16.458 <sup>a</sup>	12	.171
Likelihood Ratio	13.148	12	.358
Linear-by-Linear Association	2.217	1	.136
N of Valid Cases	15		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.107 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2_{hitung}$  sebesar 16,458 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,171. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh,



terlihat bahwa nilai  $\chi^2_{hitung}$  (16,458) <  $\chi^2_{tabel}[(4-1)(5-1);0,05]$  (21,03) serta nilai signifikansi (0,171) >  $\alpha$  (0,05) sehingga **H<sub>0</sub> diterima**. Sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara pendidikan dengan pengganggu kenyamanan.

#### k. Variabel pendidikan terhadap variabel disain paving

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel pendidikan terhadap variabel disain paving *pedestrian* di jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat di lihat pada tabel 5.108 di bawah ini :

Tabel 5.108  
Chi-square tests variabel pendidikan terhadap variabel disain paving

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	6.639 <sup>a</sup>	9	.675
Likelihood Ratio	6.730	9	.665
Linear-by-Linear Association	1.055	1	.304
N of Valid Cases	15		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.108 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2_{hitung}$  sebesar 6,639 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,675. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2_{hitung}$  (6,639) <  $\chi^2_{tabel}[(4-1)(4-1);0,05]$  (16,92) serta nilai signifikansi (0,675) >  $\alpha$  (0,05) sehingga **H<sub>0</sub> diterima**. Sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara pendidikan dengan disain paving.

#### l. Variabel pendidikan terhadap variabel disain elemen jalan

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel pendidikan terhadap variabel disain elemen jalan *pedestrian* di jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat di lihat pada tabel 5.109 di bawah ini :

Tabel 5.109  
Chi-square tests variabel pendidikan terhadap variabel disain elemen jalan

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	9.083 <sup>a</sup>	9	.430
Likelihood Ratio	9.328	9	.408
Linear-by-Linear Association	3.729	1	.053
N of Valid Cases	15		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.109 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2_{hitung}$  sebesar 9,083 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,430. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2_{hitung}$  ( $9,083 < \chi^2_{tabel}[(4-1)(4-1);0,05]$  (16,92) serta nilai signifikansi ( $0,430 > \alpha$  (0,05) sehingga **H<sub>0</sub> diterima**. Sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara pendidikan dengan disain elemen jalan.

#### m. Variabel pendidikan terhadap variabel tata letak

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel pendidikan terhadap variabel tata letak *pedestrian* di jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat di lihat pada tabel 5.110 di bawah ini :

**Tabel 5.110**  
Chi-square tests variabel pendidikan terhadap variabel tata letak

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	16.659 <sup>a</sup>	9	.054
Likelihood Ratio	9.115	9	.427
Linear-by-Linear Association	2.272	1	.132
N of Valid Cases	15		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.110 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2_{hitung}$  sebesar 16,659 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,054. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2_{hitung}$  ( $16,659 > \chi^2_{tabel}[(4-1)(4-1);0,05]$  (16,92) serta nilai signifikansi ( $0,054 < \alpha$  (0,05) sehingga **H<sub>0</sub> diterima**. Sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara pendidikan dengan tata letak.

#### n. Variabel pendidikan terhadap variabel tanaman

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel pendidikan terhadap variabel tanaman *pedestrian* di jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat di lihat pada tabel 5.111 di bawah ini :

Tabel 5.111  
Chi-square tests variabel pendidikan terhadap variabel tanaman

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	4.371 <sup>a</sup>	9	.885
Likelihood Ratio	5.716	9	.768
Linear-by-Linear Association	.160	1	.689
N of Valid Cases	15		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.111 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2_{hitung}$  sebesar 4,371 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,885. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2_{hitung}$  ( $4,371$ )  $<$   $\chi^2_{tabel}[(4-1)(4-1);0,05]$  ( $16,92$ ) serta nilai signifikansi ( $0,885$ )  $>$   $\alpha$  ( $0,05$ ) sehingga **H<sub>0</sub> diterima**. Sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara jenis kelamin dengan tanaman.

**o. Variabel pendidikan terhadap variabel gangguan yang merusak pemandangan**

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel pendidikan terhadap variabel gangguan yang merusak pemandangan *pedestrian* di jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat di lihat pada tabel 5.112 di bawah ini :

Tabel 5.112  
Chi-square tests variabel pendidikan terhadap variabel gangguan yang merusak pemandangan

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	6.554 <sup>a</sup>	9	.683
Likelihood Ratio	6.901	9	.647
Linear-by-Linear Association	.673	1	.412
N of Valid Cases	15		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.112 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2_{hitung}$  sebesar 6,554 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,683. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2_{hitung}$  ( $6,554$ )  $<$   $\chi^2_{tabel}[(4-1)(4-1);0,05]$  ( $16,92$ ) serta nilai signifikansi ( $0,683$ )  $>$   $\alpha$  ( $0,05$ ) sehingga **H<sub>0</sub> diterima**. Sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara pendidikan dengan gangguan yang merusak pemandangan.

### 5.3.2.4. Pekerjaan

Perhitungan chi-square dilakukan dengan membandingkan variabel pekerjaan dan 15 aspek kenyamanan dengan nilai signifikansi ( $\alpha = 0,05$ ). Selain itu hipotesis dapat ditulis sebagai berikut :

- Hipotesis :
  - $H_0$  = Bahwa tidak ada hubungan antara baris dan kolom.
  - $H_1$  = Bahwa ada hubungan antara baris dan kolom.
- Kriteria chi-square sebagai berikut :
  - Jika  $\chi^2_{hitung} < \chi^2_{tabel}$  :  **$H_0$  diterima**
  - Jika  $\chi^2_{hitung} > \chi^2_{tabel}$  :  **$H_0$  ditolak**
- Kriteria signifikansi sebagai berikut :
  - Jika nilai Sig > 0,05 :  **$H_0$  diterima** .
  - Jika nilai Sig < 0,05 :  **$H_0$  ditolak**

#### a. Variabel pekerjaan terhadap variabel kebersihan

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel pekerjaan terhadap variabel kebersihan koridor jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat di lihat pada tabel 5.113 di bawah ini :

**Tabel 5.113**  
Chi-square tests variabel pekerjaan terhadap variabel kebersihan

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	10.324 <sup>a</sup>	6	.112
Likelihood Ratio	12.749	6	.047
Linear-by-Linear Association	.251	1	.616
N of Valid Cases	15		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.113 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2_{hitung}$  sebesar 10,324 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,112. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2_{hitung}$  ( $10,324 < \chi^2_{tabel}[(4-1)(3-1);0,05]$  (12,59) serta nilai signifikansi ( $0,112 > \alpha$  (0,05) sehingga  **$H_0$  diterima** . Sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara pekerjaan dengan kebersihan.

### b. Variabel pekerjaan terhadap variabel keamanan

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel pekerjaan terhadap variabel keamanan *pedestrian* di jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat di lihat pada tabel 5.114 di bawah ini :

Tabel 5.114  
Chi-square tests variabel pekerjaan terhadap variabel keamanan

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	10.324 <sup>a</sup>	6	.112
Likelihood Ratio	12.749	6	.047
Linear-by-Linear Association	.251	1	.616
N of Valid Cases	15		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.114 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2$ hitung sebesar 10,324 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,112. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2$ hitung (10,324) <  $\chi^2$ tabel[(4-1)(3-1);0,05] (12,59) serta nilai signifikansi (0,112) >  $\alpha$  (0,05) sehingga **H0 diterima** . Sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara pekerjaan dengan keamanan.

### c. Variabel pekerjaan terhadap variabel ukuran

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel pekerjaan terhadap variabel ukuran *pedestrian* di jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat di lihat pada tabel 5.115 di bawah ini :

Tabel 5.115  
Chi-square tests variabel pekerjaan terhadap variabel ukuran

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	7.594 <sup>a</sup>	9	.576
Likelihood Ratio	8.282	9	.506
Linear-by-Linear Association	1.140	1	.286
N of Valid Cases	15		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.115 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2$ hitung sebesar 7,594 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,576. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2$ hitung (7,594) <  $\chi^2$ tabel[(4-1)(4-1);0,05] (16,92) serta nilai signifikansi

$(0,576) > \alpha (0,05)$  sehingga **H0 diterima**. Sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara pekerjaan dengan ukuran.

#### d. Variabel pekerjaan terhadap variabel lingkungan

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel pekerjaan terhadap variabel lingkungan *pedestrian* di jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat di lihat pada tabel 5.116 di bawah ini :

**Tabel 5.116**  
Chi-square tests variabel pekerjaan terhadap variabel lingkungan

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	5.885 <sup>a</sup>	9	.751
Likelihood Ratio	7.741	9	.560
Linear-by-Linear Association	.675	1	.411
N of Valid Cases	15		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.116 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2_{hitung}$  sebesar 5,885 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,751. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2_{hitung} (5,885) < \chi^2_{tabel}[(4-1)(4-1);0,05] (16,92)$  serta nilai signifikansi  $(0,751) > \alpha (0,05)$  sehingga **H0 diterima**. Sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara pekerjaan dengan lingkungan.

#### e. Variabel pekerjaan terhadap variabel kelengkapan

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel pekerjaan terhadap variabel kelengkapan *pedestrian* di jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat di lihat pada tabel 5.117 di bawah ini :

**Tabel 5.117**  
Chi-square tests variabel pekerjaan terhadap variabel kelengkapan

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	7.167 <sup>a</sup>	9	.620
Likelihood Ratio	6.869	9	.651
Linear-by-Linear Association	.072	1	.789
N of Valid Cases	15		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.117 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2_{hitung}$  sebesar 7,167 dengan nilai

signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,620. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2_{hitung}$  (7,167) <  $\chi^2_{tabel}[(4-1)(4-1);0,05]$  (16,92) serta nilai signifikansi (0,620) >  $\alpha$  (0,05) sehingga **H<sub>0</sub> diterima**. Sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara pekerjaan dengan kelengkapan.

#### f. Variabel pekerjaan terhadap variabel kemudahan

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel pekerjaan terhadap variabel kemudahan pencapaian *pedestrian* di jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat dilihat pada tabel 5.118 di bawah ini :

Tabel 5.118  
Chi-square tests variabel pekerjaan terhadap variabel kemudahan

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	6.125 <sup>a</sup>	9	.727
Likelihood Ratio	6.694	9	.669
Linear-by-Linear Association	.172	1	.678
N of Valid Cases	15		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.118 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2_{hitung}$  sebesar 6,125 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,727. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2_{hitung}$  (6,125) <  $\chi^2_{tabel}[(4-1)(4-1);0,05]$  (16,92) serta nilai signifikansi (0,727) >  $\alpha$  (0,05) sehingga **H<sub>0</sub> diterima**. Sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara pekerjaan dengan kemudahan.

#### g. Variabel pekerjaan terhadap variabel informasi

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel pekerjaan terhadap variabel informasi *pedestrian* di jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat dilihat pada tabel 5.119 di bawah ini :

Tabel 5.119  
Chi-square tests variabel pekerjaan terhadap variabel informasi

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	6.714 <sup>a</sup>	9	.667
Likelihood Ratio	7.719	9	.563
Linear-by-Linear Association	1.627	1	.202
N of Valid Cases	15		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.119 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2_{hitung}$  sebesar 6,714 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,667. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2_{hitung}$  ( $6,714$ )  $<$   $\chi^2_{tabel}[(4-1)(4-1);0,05]$  ( $16,92$ ) serta nilai signifikansi ( $0,667$ )  $>$   $\alpha$  ( $0,05$ ) sehingga **H<sub>0</sub> diterima**. Sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara pekerjaan dengan informasi.

#### h. Variabel pekerjaan terhadap variabel kenyamanan paving

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel pekerjaan terhadap variabel kenyamanan paving *pedestrian* di jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat dilihat pada tabel 5.120 di bawah ini :

**Tabel 5.120**  
Chi-square tests variabel pekerjaan terhadap variabel kenyamanan paving

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	15.040 <sup>a</sup>	12	.239
Likelihood Ratio	14.587	12	.265
Linear-by-Linear Association	.048	1	.827
N of Valid Cases	15		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.120 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2_{hitung}$  sebesar 15,040 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,239. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2_{hitung}$  ( $15,040$ )  $<$   $\chi^2_{tabel}[(4-1)(5-1);0,05]$  ( $21,03$ ) serta nilai signifikansi ( $0,239$ )  $>$   $\alpha$  ( $0,05$ ) sehingga **H<sub>0</sub> diterima**. Sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara pekerjaan dengan kenyamanan paving.

#### i. Variabel pekerjaan terhadap variabel polusi

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel pekerjaan terhadap variabel polusi *pedestrian* di jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat dilihat pada tabel 5.121 di bawah ini :



Tabel 5.121  
Chi-square tests variabel pekerjaan terhadap variabel polusi

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	7.361 <sup>a</sup>	9	.600
Likelihood Ratio	7.374	9	.598
Linear-by-Linear Association	.347	1	.556
N of Valid Cases	15		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.121 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2_{hitung}$  sebesar 7,361 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,600. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2_{hitung}$  ( $7,361 < \chi^2_{tabel}[(4-1)(4-1);0,05]$  (16,92) serta nilai signifikansi ( $0,600 > \alpha$  (0,05) sehingga **H<sub>0</sub> diterima**. Sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara pekerjaan dengan polusi.

#### j. Variabel pekerjaan terhadap variabel pengganggu kenyamanan

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel pekerjaan terhadap variabel pengganggu kenyamanan *pedestrian* di jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat dilihat pada tabel 5.122 di bawah ini :

Tabel 5.122  
Chi-square tests variabel pekerjaan terhadap variabel pengganggu kenyamanan

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	16.319 <sup>a</sup>	12	.177
Likelihood Ratio	16.877	12	.154
Linear-by-Linear Association	.206	1	.650
N of Valid Cases	15		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.122 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2_{hitung}$  sebesar 16,319 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,177. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2_{hitung}$  ( $16,319 < \chi^2_{tabel}[(4-1)(5-1);0,05]$  (21,03) serta nilai signifikansi ( $0,177 > \alpha$  (0,05) sehingga **H<sub>0</sub> diterima**. Sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara pekerjaan dengan pengganggu kenyamanan.

### k. Variabel pekerjaan terhadap variabel disain paving

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel pekerjaan terhadap variabel disain paving *pedestrian* di jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat di lihat pada tabel 5.123 di bawah ini :

Tabel 5.123  
Chi-square tests variabel pekerjaan terhadap variabel disain paving

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	14.630 <sup>a</sup>	9	.102
Likelihood Ratio	11.702	9	.231
Linear-by-Linear Association	2.819	1	.093
N of Valid Cases	15		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.123 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2$ hitung sebesar 14,630 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,102. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2$ hitung ( $14,630$ )  $< \chi^2$ tabel $[(4-1)(4-1);0,05]$  ( $16,92$ ) serta nilai signifikansi ( $0,102$ )  $> \alpha$  ( $0,05$ ) sehingga **H<sub>0</sub> diterima**. Sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara pekerjaan dengan disain paving.

### l. Variabel pekerjaan terhadap variabel disain elemen jalan

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel pekerjaan terhadap variabel disain elemen jalan *pedestrian* di jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat di lihat pada tabel 5.124 di bawah ini :

Tabel 5.124  
Chi-square tests variabel pekerjaan terhadap variabel disain elemen jalan

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	9.965 <sup>a</sup>	9	.353
Likelihood Ratio	11.331	9	.254
Linear-by-Linear Association	.712	1	.399
N of Valid Cases	15		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.124 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2$ hitung sebesar 9,965 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,353. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2$ hitung ( $9,965$ )  $< \chi^2$ tabel $[(4-1)(4-1);0,05]$  ( $16,92$ ) serta nilai signifikansi

$(0,353) > \alpha (0,05)$  sehingga  $H_0$  diterima . Sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara pekerjaan dengan disain elemen jalan.

#### m. Variabel pekerjaan terhadap variabel tata letak

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel pekerjaan terhadap variabel tata letak *pedestrian* di jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat di lihat pada tabel 5.125 di bawah ini :

Tabel 5.125  
Chi-square tests variabel pekerjaan terhadap variabel tata letak

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	7.973 <sup>a</sup>	9	.537
Likelihood Ratio	8.346	9	.500
Linear-by-Linear Association	.155	1	.694
N of Valid Cases	15		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.125 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2$ hitung sebesar 7,973 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,537. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2$ hitung  $(7,973) < \chi^2$ tabel $[(4-1)(4-1);0,05]$  (16,92) serta nilai signifikansi  $(0,537) > \alpha (0,05)$  sehingga  $H_0$  diterima . Sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara pekerjaan dengan tata letak.

#### n. Variabel pekerjaan terhadap variabel tanaman

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel pekerjaan terhadap variabel tanaman *pedestrian* di jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat di lihat pada tabel 5.126 di bawah ini :

Tabel 5.126  
Chi-square tests variabel pekerjaan terhadap variabel tanaman

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	11.262 <sup>a</sup>	9	.258
Likelihood Ratio	9.445	9	.397
Linear-by-Linear Association	2.011	1	.156
N of Valid Cases	15		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.126 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2$ hitung sebesar 11,262 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,258. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2$ hitung (11,262) <  $\chi^2$ tabel[(4-1)(4-1);0,05] (16,92) serta nilai signifikansi (0,258) >  $\alpha$  (0,05) sehingga **H<sub>0</sub> diterima**. Sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara pekerjaan dengan tanaman.

#### o. Variabel pekerjaan terhadap variabel gangguan yang merusak pemandangan

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel pekerjaan terhadap variabel gangguan yang merusak pemandangan *pedestrian* di jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat di lihat pada tabel 5.127 di bawah ini :

Tabel 5.127

Chi-square tests variabel pekerjaan terhadap variabel gangguan yang merusak pemandangan

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	7.460 <sup>a</sup>	9	.589
Likelihood Ratio	8.904	9	.446
Linear-by-Linear Association	.093	1	.761
N of Valid Cases	15		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.127 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2$ hitung sebesar 7,460 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,589. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2$ hitung (7,460) <  $\chi^2$ tabel[(4-1)(4-1);0,05] (16,92) serta nilai signifikansi (0,589) >  $\alpha$  (0,05) sehingga **H<sub>0</sub> diterima**. Sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara pekerjaan dengan gangguan yang merusak pemandangan.

#### 5.3.2.5. Kesimpulan

Hasil dari analisa diatas dapat disimpulkan pada tabel 5.128 menunjukkan ada dua hasil yang berbeda yaitu pada tata letak dengan umur dan keamanan dengan pendidikan.

Tabel 5.128  
Chi-square tests Segmen 2

Komponen	Jenis Kelamin		Umur		Pendidikan		Pekerjaan	
	Value	Signifikansi	Value	Signifikansi	Value	Signifikansi	Value	Signifikansi
Kebersihan	1,250	0,535	12,5	0,052	10,139	0,119	10,324	0,112
Keamanan	1,250	0,535	11	0,088	17,208	0,009	10,324	0,112
Ukuran	2,850	0,415	6,844	0,653	9,513	0,391	7,594	0,576
Lingkungan	0,938	0,816	15,281	0,083	9,188	0,420	5,885	0,751
Kelengkapan	2,850	0,415	16,2	0,063	12,450	0,189	7,167	0,620
Kemudahan	4,650	0,199	10,050	0,346	8,7	0,465	6,125	0,727
Informasi	3,493	0,322	11,014	0,275	9,343	0,406	6,714	0,667
Kenyaman Paving	2,571	0,632	8,357	0,757	7,095	0,851	15,040	0,239
Polusi	4,875	0,181	10,063	0,345	6,333	0,706	7,361	0,600
Penganggu	1,125	0,890	12,813	0,383	16,458	0,171	16,319	0,177
Disain Paving	3	0,392	8	0,534	6,639	0,675	14,630	0,102
Disain Elemen	3,375	0,337	9,813	0,366	9,083	0,430	9,965	0,353
Tata letak	2,932	0,402	21,273	0,011	16,659	0,054	7,973	0,537
Tanaman	3,493	0,322	9,182	0,421	4,371	0,885	11,262	0,258
Gangguan	4,071	0,254	10,437	0,316	6,554	0,683	7,460	0,589

$H_0$  = ditolak maka terdapat hubungan antara variabel baris dan kolom

$H_0$  = diterima maka tidak ada hubungan antara variabel baris dan kolom

### 5.3.3. Segmen 3

#### 5.3.3.1. Jenis kelamin

Perhitungan chi-square dilakukan dengan membandingkan variabel jenis kelamin dan 15 aspek kenyamanan dengan nilai signifikansi ( $\alpha = 0,05$ ). Selain itu hipotesis dapat ditulis sebagai berikut :

- Hipotesis :
  - $H_0$  = Bahwa tidak ada hubungan antara baris dan kolom.
  - $H_1$  = Bahwa ada hubungan antara baris dan kolom.
- Kriteria chi-square sebagai berikut :
  - Jika  $x^2_{hitung} < x^2_{tabel}$  :  **$H_0$  diterima**
  - Jika  $x^2_{hitung} > x^2_{tabel}$  :  **$H_0$  ditolak**
- Kriteria signifikansi sebagai berikut :
  - Jika nilai Sig > 0,05 :  **$H_0$  diterima** .
  - Jika nilai Sig < 0,05 :  **$H_0$  ditolak**

#### a. Variabel jenis kelamin terhadap variabel kebersihan

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel jenis kelamin terhadap variabel kebersihan koridor jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat dilihat pada tabel 5.129 di bawah ini :

**Tabel 5.129**  
Chi-square tests variabel jenis kelamin terhadap variabel kebersihan

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	1.476 <sup>a</sup>	2	.478
Likelihood Ratio	1.865	2	.394
Linear-by-Linear Association	.000	1	1.000
N of Valid Cases	20		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.129 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2$  hitung sebesar 1,476 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,478. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2$  hitung (1,476) <  $\chi^2$  tabel[(2-1)(3-1);0,05] (5,99) serta nilai signifikansi (0,69) >  $\alpha$  (0,05) sehingga **H<sub>0</sub> diterima**. Sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara jenis kelamin dengan kebersihan.

#### b. Variabel jenis kelamin terhadap variabel keamanan

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana Variabel jenis kelamin terhadap variabel keamanan *pedestrian* di jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat dilihat pada tabel 5.130 di bawah ini :

**Tabel 5.130**  
Chi-square tests variabel jenis kelamin terhadap variabel keamanan

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	1.511 <sup>a</sup>	2	.470
Likelihood Ratio	1.900	2	.387
Linear-by-Linear Association	.000	1	1.000
N of Valid Cases	20		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.130 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2$  hitung sebesar 1,511 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,470. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2$  hitung (1,511) <  $\chi^2$  tabel[(2-1)(3-1);0,05] (5,99) serta nilai signifikansi

$(0,470) > \alpha (0,05)$  sehingga **H<sub>0</sub> diterima**. Sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara jenis kelamin dengan keamanan.

#### c. Variabel jenis kelamin terhadap variabel ukuran

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana Variabel jenis kelamin terhadap variabel ukuran *pedestrian* di jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat di lihat pada tabel 5.131 di bawah ini :

**Tabel 5.131**  
Chi-square tests variabel jenis kelamin terhadap variabel ukuran

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	1.511 <sup>a</sup>	2	.470
Likelihood Ratio	1.900	2	.387
Linear-by-Linear Association	.000	1	1.000
N of Valid Cases	20		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.131 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2_{hitung}$  sebesar 1,511 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,470. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2_{hitung}$  ( $1,511 < \chi^2_{tabel}[(2-1)(3-1);0,05]$  ( $5,99$ ) serta nilai signifikansi  $(0,470) > \alpha (0,05)$  sehingga **H<sub>0</sub> diterima**. Sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara jenis kelamin dengan ukuran.

#### d. Variabel Jenis kelamin terhadap variabel lingkungan

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana Variabel Jenis kelamin terhadap variabel lingkungan *pedestrian* di jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat di lihat pada tabel 5.132 di bawah ini :

**Tabel 5.132**  
Chi-square tests variabel Jenis kelamin terhadap variabel lingkungan

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	2.600 <sup>a</sup>	3	.457
Likelihood Ratio	3.037	3	.386
Linear-by-Linear Association	1.834	1	.176
N of Valid Cases	20		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.132 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2_{hitung}$  sebesar 2,6 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,457. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2_{hitung} (2,6) < \chi^2_{tabel}[(2-1)(4-1);0,05] (7,81)$  serta nilai signifikansi  $(0,457) > \alpha (0,05)$  sehingga **H<sub>0</sub> diterima**. Sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara jenis kelamin dengan lingkungan.

#### e. Variabel jenis kelamin terhadap variabel kelengkapan

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel jenis kelamin terhadap variabel kelengkapan *pedestrian* di jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat dilihat pada tabel 5.133 di bawah ini :

**Tabel 5.133**  
Chi-square tests variabel jenis kelamin terhadap variabel kelengkapan

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	4.533 <sup>a</sup>	3	.209
Likelihood Ratio	5.719	3	.126
Linear-by-Linear Association	1.407	1	.235
N of Valid Cases	20		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.133 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2_{hitung}$  sebesar 4,533 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,209. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2_{hitung} (4,533) < \chi^2_{tabel}[(2-1)(4-1);0,05] (7,81)$  serta nilai signifikansi  $(0,209) > \alpha (0,05)$  sehingga **H<sub>0</sub> diterima**. Sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara jenis kelamin dengan kelengkapan.

#### f. Variabel jenis kelamin terhadap variabel kemudahan

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel jenis kelamin terhadap variabel kemudahan pencapaian *pedestrian* di jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat dilihat pada tabel 5.134 di bawah ini :



Tabel 5.134  
Chi-square tests variabel jenis kelamin terhadap variabel kemudahan

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	4.400 <sup>a</sup>	3	.221
Likelihood Ratio	5.268	3	.153
Linear-by-Linear Association	.955	1	.328
N of Valid Cases	20		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.134 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2$  hitung sebesar 4,400 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,221. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2$  hitung ( $4,400 < \chi^2$  tabel[(2-1)(4-1);0,05] (7,81) serta nilai signifikansi ( $0,221 > \alpha$  (0,05) sehingga **H<sub>0</sub> diterima**. Sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara jenis kelamin dengan kemudahan.

#### g. Variabel jenis kelamin terhadap variabel informasi

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel jenis kelamin terhadap variabel informasi *pedestrian* di jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat dilihat pada tabel 5.135 di bawah ini :

Tabel 5.135  
Chi-square tests variabel jenis kelamin terhadap variabel informasi

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	3.619 <sup>a</sup>	3	.306
Likelihood Ratio	4.074	3	.254
Linear-by-Linear Association	.000	1	1.000
N of Valid Cases	20		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.135 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2$  hitung sebesar 3,619 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,306. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2$  hitung ( $3,619 < \chi^2$  tabel[(2-1)(4-1);0,05] (7,81) serta nilai signifikansi ( $0,306 > \alpha$  (0,05) sehingga **H<sub>0</sub> diterima**. Sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara jenis kelamin dengan informasi.

#### h. Variabel jenis kelamin terhadap variabel kenyamanan paving

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel jenis kelamin terhadap variabel kenyamanan paving *pedestrian* di jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat di lihat pada tabel 5.136 di bawah ini :

**Tabel 5.136**  
Chi-square tests variabel jenis kelamin terhadap variabel kenyamanan paving

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	5.067 <sup>a</sup>	2	.079
Likelihood Ratio	6.998	2	.030
Linear-by-Linear Association	4.798	1	.028
N of Valid Cases	20		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.136 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2_{hitung}$  sebesar 5,067 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,079. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2_{hitung}$  ( $5,067 < \chi^2_{tabel}[(2-1)(3-1);0,05]$  ( $5,99$ ) serta nilai signifikansi ( $0,079 > \alpha$  ( $0,05$ )) sehingga  $H_0$  diterima . Sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara jenis kelamin dengan kenyamanan paving.

#### i. Variabel jenis kelamin terhadap variabel polusi

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel jenis kelamin terhadap variabel polusi *pedestrian* di jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat di lihat pada tabel 5.137 di bawah ini :

**Tabel 5.137**  
Chi-square tests variabel jenis kelamin terhadap variabel polusi

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	2.667 <sup>a</sup>	2	.264
Likelihood Ratio	3.452	2	.178
Linear-by-Linear Association	2.111	1	.146
N of Valid Cases	20		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.137 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2_{hitung}$  sebesar 2,667 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,264. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2_{hitung}$  ( $2,667 < \chi^2_{tabel}[(2-1)(3-1);0,05]$  ( $5,99$ ) serta nilai signifikansi

$(0,264) > \alpha (0,05)$  sehingga  $H_0$  diterima. Sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara jenis kelamin dengan polusi.

**j. Variabel jenis kelamin terhadap variabel pengganggu kenyamanan**

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel jenis kelamin terhadap variabel pengganggu kenyamanan *pedestrian* di jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat di lihat pada tabel 5.138 di bawah ini :

**Tabel 5.138**  
Chi-square tests variabel jenis kelamin terhadap variabel pengganggu kenyamanan

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	1.333 <sup>a</sup>	3	.721
Likelihood Ratio	1.726	3	.631
Linear-by-Linear Association	.073	1	.787
N of Valid Cases	20		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.138 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2$  hitung sebesar 1,333 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,721. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2$  hitung  $(1,333) < \chi^2$  tabel  $[(2-1)(4-1); 0,05]$  (7,81) serta nilai signifikansi  $(0,721) > \alpha (0,05)$  sehingga  $H_0$  diterima. Sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara jenis kelamin dengan pengganggu kenyamanan.

**k. Variabel jenis kelamin terhadap variabel disain paving**

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel jenis kelamin terhadap variabel disain paving *pedestrian* di jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat di lihat pada tabel 5.139 di bawah ini :

**Tabel 5.139**  
Chi-square tests variabel jenis kelamin terhadap variabel disain paving

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	1.511 <sup>a</sup>	3	.680
Likelihood Ratio	1.900	3	.593
Linear-by-Linear Association	.275	1	.600
N of Valid Cases	20		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.139 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2$ hitung sebesar 1,511 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,680. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2$ hitung ( $1,511 < \chi^2$ tabel[(2-1)(4-1);0,05] (7,81) serta nilai signifikansi ( $0,680 > \alpha$  (0,05) sehingga **H0 diterima**. Sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara jenis kelamin dengan disain paving.

#### l. Variabel jenis kelamin terhadap variabel disain elemen jalan

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel jenis kelamin terhadap variabel disain elemen jalan *pedestrian* di jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat di lihat pada tabel 5. 140 di bawah ini :

**Tabel 5.140**  
Chi-square tests variabel jenis kelamin terhadap variabel disain elemen jalan

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	.410 <sup>a</sup>	2	.815
Likelihood Ratio	.417	2	.812
Linear-by-Linear Association	.137	1	.712
N of Valid Cases	20		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.140 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2$ hitung sebesar 0,410 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,815. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2$ hitung ( $0,410 < \chi^2$ tabel[(2-1)(3-1);0,05] (5,99) serta nilai signifikansi ( $0,815 > \alpha$  (0,05) sehingga **H0 diterima**. Sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara jenis kelamin dengan disain elemen jalan.

#### m. Variabel jenis kelamin terhadap variabel tata letak

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel jenis kelamin terhadap variabel tata letak *pedestrian* di jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat di lihat pada tabel 5.141 di bawah ini :

Tabel 5.141  
Chi-square tests variabel jenis kelamin terhadap variabel tata letak

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	2.933 <sup>a</sup>	2	.231
Likelihood Ratio	3.716	2	.156
Linear-by-Linear Association	.192	1	.661
N of Valid Cases	20		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.141 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2$  hitung sebesar 2,933 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,231. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2$  hitung (2,933) <  $\chi^2$  tabel[(2-1)(3-1);0,05] (5,99) serta nilai signifikansi (0,231) >  $\alpha$  (0,05) sehingga **H<sub>0</sub> diterima**. Sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara jenis kelamin dengan tata letak.

#### n. Variabel jenis kelamin terhadap variabel tanaman

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel jenis kelamin terhadap variabel tanaman *pedestrian* di jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat di lihat pada tabel 5.142 di bawah ini :

Tabel 5.142  
Chi-square tests variabel jenis kelamin terhadap variabel tanaman

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	5.667 <sup>a</sup>	3	.129
Likelihood Ratio	6.363	3	.095
Linear-by-Linear Association	4.606	1	.032
N of Valid Cases	20		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.142 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2$  hitung sebesar 5,667 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,129. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2$  hitung (5,667) <  $\chi^2$  tabel[(2-1)(4-1);0,05] (7,81) serta nilai signifikansi (0,129) >  $\alpha$  (0,05) sehingga **H<sub>0</sub> diterima**. Sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara jenis kelamin dengan tanaman.

### o. Variabel jenis kelamin terhadap variabel gangguan yang merusak pemandangan

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel jenis kelamin terhadap variabel gangguan yang merusak pemandangan *pedestrian* di jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat di lihat pada tabel 5.143 di bawah ini :

Tabel 5.143

Chi-square tests variabel jenis kelamin terhadap variabel gangguan yang merusak pemandangan

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	1.410 <sup>a</sup>	2	.494
Likelihood Ratio	1.463	2	.481
Linear-by-Linear Association	1.230	1	.267
N of Valid Cases	20		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.143 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2_{hitung}$  sebesar 1,410 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,494. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2_{hitung}$  ( $1,410 < \chi^2_{tabel}[(2-1)(3-1);0,05]$  (5,99) serta nilai signifikansi ( $0,494 > \alpha$  (0,05) sehingga **H0 diterima** . Sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara jenis kelamin dengan gangguan yang merusak pemandangan.

### 5.3.3.2. Umur

Perhitungan chi-square dilakukan dengan membandingkan variabel umur dan 15 aspek kenyamanan dengan nilai signifikansi ( $\alpha = 0,05$ ). Selain itu hipotesis dapat ditulis sebagai berikut :

- Hipotesis :
  - H0 =Bahwa tidak ada hubungan antara baris dan kolom.
  - H1 = Bahwa ada hubungan antara antara baris dan kolom.
- Kriteria chi-square sebagai berikut :
  - Jika  $\chi^2_{hitung} < \chi^2_{tabel}$  : **H0 diterima**
  - Jika  $\chi^2_{hitung} > \chi^2_{tabel}$  : **H0 ditolak**
- Kriteria signifikansi sebagai berikut :
  - Jika nilai Sig > 0,05 : **H0 diterima** .
  - Jika nilai Sig < 0,05 : **H0 ditolak**

### a. variabel umur terhadap variabel kebersihan

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel umur terhadap variabel kebersihan koridor jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat di lihat pada tabel 5.144 di bawah ini :

Tabel 5.144  
Chi-square tests variabel umur terhadap variabel kebersihan

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	4.960 <sup>a</sup>	6	.549
Likelihood Ratio	5.536	6	.477
Linear-by-Linear Association	1.049	1	.306
N of Valid Cases	20		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.144 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2_{hitung}$  sebesar 4,960 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,549. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2_{hitung}$  (4,960) <  $\chi^2_{tabel}[(4-1)(3-1);0,05]$  (12,59) serta nilai signifikansi (0,549) >  $\alpha$  (0,05) sehingga **H<sub>0</sub> diterima** . Sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara umur dengan kebersihan.

### b. Variabel umur terhadap variabel keamanan

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel umur terhadap variabel keamanan *pedestrian* di jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat di lihat pada tabel 5.145 di bawah ini :

Tabel 5.145  
Chi-square tests variabel umur terhadap variabel keamanan

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	4.667 <sup>a</sup>	6	.587
Likelihood Ratio	5.455	6	.487
Linear-by-Linear Association	.170	1	.681
N of Valid Cases	20		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.145 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2_{hitung}$  sebesar 4,667 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,587. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2_{hitung}$  (4,667) <  $\chi^2_{tabel}[(4-1)(3-1);0,05]$  (12,59) serta nilai signifikansi

$(0,587) > \alpha (0,05)$  sehingga **H0 diterima**. Sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara umur dengan keamanan.

### c. Variabel umur terhadap variabel ukuran

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel umur terhadap variabel ukuran *pedestrian* di jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat di lihat pada tabel 5.146 di bawah ini :

**Tabel 5.146**  
Chi-square tests variabel umur terhadap variabel ukuran

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	6.074 <sup>a</sup>	6	.415
Likelihood Ratio	6.814	6	.338
Linear-by-Linear Association	1.282	1	.258
N of Valid Cases	20		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.146 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2$ hitung sebesar 6,074 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,415. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2$ hitung  $(6,074) < \chi^2$ tabel $[(4-1)(3-1);0,05]$  (12,59) serta nilai signifikansi  $(0,415) > \alpha (0,05)$  sehingga **H0 diterima**. Sehingga dapat disimpulkan bahwa ada hubungan antara umur dengan ukuran.

### d. Variabel umur terhadap variabel lingkungan

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel umur terhadap variabel lingkungan *pedestrian* di jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat di lihat pada tabel 5.147 di bawah ini :

**Tabel 5.147**  
Chi-square tests variabel umur terhadap variabel lingkungan

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	4.250 <sup>a</sup>	9	.894
Likelihood Ratio	5.317	9	.806
Linear-by-Linear Association	.003	1	.955
N of Valid Cases	20		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.147 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2$ hitung sebesar 4,250 dengan nilai



signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,894. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2_{hitung}$  ( $4,250$ )  $< \chi^2_{tabel}[(4-1)(4-1);0,05]$  ( $16,92$ ) serta nilai signifikansi ( $0,894$ )  $> \alpha$  ( $0,05$ ) sehingga **H<sub>0</sub> diterima**. Sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara umur dengan ukuran.

**e. variabel umur terhadap variabel kelengkapan**

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel umur terhadap variabel kelengkapan *pedestrian* di jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat di lihat pada tabel 5.148 di bawah ini :

**Tabel 5.148**  
**Chi-square tests variabel umur terhadap variabel kelengkapan**

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	5.917 <sup>a</sup>	9	.748
Likelihood Ratio	6.837	9	.654
Linear-by-Linear Association	.240	1	.624
N of Valid Cases	20		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.148 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2_{hitung}$  sebesar 5,917 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,748. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2_{hitung}$  ( $5,917$ )  $< \chi^2_{tabel}[(4-1)(4-1);0,05]$  ( $16,92$ ) serta nilai signifikansi ( $0,748$ )  $> \alpha$  ( $0,05$ ) sehingga **H<sub>0</sub> diterima**. Sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara umur dengan kelengkapan.

**f. Variabel umur terhadap variabel kemudahan**

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel umur terhadap variabel kemudahan pencapaian *pedestrian* di jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat di lihat pada tabel 5.149 di bawah ini :

**Tabel 5.149**  
**Chi-square tests variabel umur terhadap variabel kemudahan**

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	8.083 <sup>a</sup>	9	.526
Likelihood Ratio	8.962	9	.441
Linear-by-Linear Association	.367	1	.545
N of Valid Cases	20		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.149 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2$ hitung sebesar 8,083 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,526. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2$  hitung (8,083) <  $\chi^2$  tabel[(4-1)(4-1);0,05] (16,92) serta nilai signifikansi (0,526) >  $\alpha$  (0,05) sehingga **H0 diterima**. Sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara umur dengan kemudahan.

#### g. Variabel umur terhadap variabel informasi

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel umur terhadap variabel informasi *pedestrian* di jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat di lihat pada tabel 5.150 di bawah ini :

**Tabel 5.150**  
Chi-square tests variabel umur terhadap variabel informasi

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	3.757 <sup>a</sup>	9	.927
Likelihood Ratio	4.628	9	.865
Linear-by-Linear Association	.533	1	.465
N of Valid Cases	20		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.150 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2$ hitung sebesar 3,757 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,927. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2$ hitung (3,757) <  $\chi^2$ tabel[(4-1)(4-1);0,05] (16,92) serta nilai signifikansi (0,927) >  $\alpha$  (0,05) sehingga **H0 diterima**. Sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara umur dengan informasi.

#### h. Variabel umur terhadap variabel kenyamanan paving

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel umur terhadap variabel kenyamanan paving *pedestrian* di jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat di lihat pada tabel 5.151 di bawah ini :

Tabel 5.151  
Chi-square tests variabel umur terhadap variabel kenyamanan paving

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	11.556 <sup>a</sup>	6	.073
Likelihood Ratio	10.772	6	.096
Linear-by-Linear Association	3.610	1	.057
N of Valid Cases	20		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.151 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2$ hitung sebesar 11,556 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,073. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2$ hitung (11,556) <  $\chi^2$ tabel[(4-1)(3-1);0,05] (12,59) serta nilai signifikansi (0,073) >  $\alpha$  (0,05) sehingga **H0 diterima**. Sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara umur dengan kenyamanan paving.

#### i. Variabel umur terhadap variabel polusi

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel umur terhadap variabel polusi *pedestrian* di jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat di lihat pada tabel 5.152 di bawah ini :

Tabel 5.152  
Chi-square tests variabel umur terhadap variabel polusi

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	4.583 <sup>a</sup>	6	.598
Likelihood Ratio	5.835	6	.442
Linear-by-Linear Association	.040	1	.841
N of Valid Cases	20		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.152 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2$ hitung sebesar 4,583 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,598. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2$ hitung (4,583) <  $\chi^2$ tabel[(4-1)(3-1);0,05] (12,59) serta nilai signifikansi (0,598) >  $\alpha$  (0,05) sehingga **H0 diterima**. Sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara umur dengan polusi.

#### j. Variabel umur terhadap variabel pengganggu kenyamanan

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel umur terhadap variabel pengganggu kenyamanan *pedestrian* di jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat dilihat pada tabel 5.153 di bawah ini :

Tabel 5.153  
Chi-square tests variabel umur terhadap variabel pengganggu kenyamanan

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	9.278 <sup>a</sup>	9	.412
Likelihood Ratio	10.517	9	.310
Linear-by-Linear Association	.003	1	.955
N of Valid Cases	20		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.153 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2$ hitung sebesar 9,278 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,412. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2$ hitung (9,278) <  $\chi^2$ tabel[(4-1)(4-1);0,05] (16,92) serta nilai signifikansi (0,412) >  $\alpha$  (0,05), sehingga **H<sub>0</sub> diterima**. Sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara umur dengan pengganggu kenyamanan.

#### k. Variabel umur terhadap variabel disain paving

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel umur terhadap variabel disain paving *pedestrian* di jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat dilihat pada tabel 5.154 di bawah ini :

Tabel 5.154  
Chi-square tests variabel umur terhadap variabel disain paving

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	7.037 <sup>a</sup>	9	.633
Likelihood Ratio	7.181	9	.618
Linear-by-Linear Association	.221	1	.639
N of Valid Cases	20		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.154 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2$ hitung sebesar 7,037 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,633. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2$ hitung (7,037) <  $\chi^2$ tabel[(4-1)(4-1);0,05] (16,92) serta nilai signifikansi

$(0,633) > \alpha (0,05)$  sehingga **H<sub>0</sub> diterima**. Sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara umur dengan disain paving.

#### l. Variabel umur terhadap variabel disain elemen jalan

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel umur terhadap variabel disain elemen jalan *pedestrian* di jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat di lihat pada tabel 5.155 di bawah ini :

**Tabel 5.155**  
Chi-square tests variabel umur terhadap variabel disain elemen jalan

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	4.487 <sup>a</sup>	6	.611
Likelihood Ratio	4.960	6	.549
Linear-by-Linear Association	.006	1	.939
N of Valid Cases	20		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.155 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2$ hitung sebesar 4,487 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,611. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2$ hitung  $(4,487) < \chi^2$ tabel $[(4-1)(3-1);0,05]$  (12,59) serta nilai signifikansi  $(0,059) > \alpha (0,05)$  sehingga **H<sub>0</sub> diterima**. Sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara umur dengan disain elemen jalan.

#### m. Variabel umur terhadap variabel tata letak

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel umur terhadap variabel tata letak *pedestrian* di jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat di lihat pada tabel 5.156 di bawah ini :

**Tabel 5.156**  
Chi-square tests variabel umur terhadap variabel tata letak

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	5.778 <sup>a</sup>	6	.449
Likelihood Ratio	6.273	6	.393
Linear-by-Linear Association	.481	1	.488
N of Valid Cases	20		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.156 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2$ hitung sebesar 5,778 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,449. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2$ hitung (5,778) <  $\chi^2$ tabel[(4-1)(3-1);0,05] (12,59) serta nilai signifikansi (0,449) >  $\alpha$  (0,05) sehingga **H0 diterima**. Sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara umur dengan tata letak.

#### n. Variabel umur terhadap variabel tanaman

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel umur terhadap variabel tanaman *pedestrian* di jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat di lihat pada tabel 5.157 di bawah ini :

**Tabel 5.157**  
Chi-square tests variabel umur terhadap variabel tanaman

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	6.898 <sup>a</sup>	9	.648
Likelihood Ratio	7.825	9	.552
Linear-by-Linear Association	1.577	1	.209
N of Valid Cases	20		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.157 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2$ hitung sebesar 6,898 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,648. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2$ hitung (6,898) <  $\chi^2$ tabel[(4-1)(4-1);0,05] (16,92) serta nilai signifikansi (0,648) >  $\alpha$  (0,05) sehingga **H0 diterima**. Sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara umur dengan tanaman.

#### o. Variabel umur terhadap variabel gangguan yang merusak pemandangan

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel umur terhadap variabel gangguan yang merusak pemandangan *pedestrian* di jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat di lihat pada tabel 5.158 di bawah ini :



**Tabel 5.158**  
**Chi-square tests variabel umur terhadap variabel gangguan yang merusak pemandangan**

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	11.635 <sup>a</sup>	6	.071
Likelihood Ratio	9.736	6	.136
Linear-by-Linear Association	3.841	1	.050
N of Valid Cases	20		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.158 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2$  hitung sebesar 11,635 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,071. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2$  hitung (5,238) <  $\chi^2$  tabel [(4-1)(3-1);0,05] (12,59) serta nilai signifikansi (0,071) >  $\alpha$  (0,05) sehingga **H<sub>0</sub> diterima**. Sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara umur dengan gangguan yang merusak pemandangan.

### 5.3.3.3. Pendidikan

Perhitungan chi-square dilakukan dengan membandingkan variabel pendidikan dan 15 aspek kenyamanan dengan nilai signifikansi ( $\alpha = 0,05$ ). Selain itu hipotesis dapat ditulis sebagai berikut :

- Hipotesis :

- H<sub>0</sub> = Bahwa tidak ada hubungan antara baris dan kolom.
- H<sub>1</sub> = Bahwa ada hubungan antara baris dan kolom.

- Kriteria chi-square sebagai berikut :

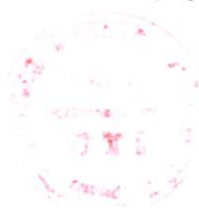
- Jika  $x^2$  hitung <  $x^2$  tabel : **H<sub>0</sub> diterima**
- Jika  $x^2$  hitung >  $x^2$  tabel : **H<sub>0</sub> ditolak**

- Kriteria signifikansi sebagai berikut :

- Jika nilai Sig > 0,05 : **H<sub>0</sub> diterima**
- Jika nilai Sig < 0,05 : **H<sub>0</sub> ditolak**

#### a. Variabel pendidikan terhadap variabel kebersihan

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel pendidikan terhadap variabel kebersihan koridor jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat di lihat pada tabel 5.159 di bawah ini :



**Tabel 5.159**  
Chi-square tests variabel pendidikan terhadap variabel kebersihan

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	3.673 <sup>a</sup>	6	.721
Likelihood Ratio	4.293	6	.637
Linear-by-Linear Association	1.216	1	.270
N of Valid Cases	20		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.159 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2$ hitung sebesar 3,673 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,721. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2$ hitung (3,673) >  $\chi^2$ tabel[(4-1)(3-1);0,05] (12,59) serta nilai signifikansi (0,721) <  $\alpha$  (0,05) sehingga **H<sub>0</sub> diterima**. Sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara pendidikan dengan kebersihan.

#### b. Variabel pendidikan terhadap variabel keamanan

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel pendidikan terhadap variabel keamanan *pedestrian* di jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat di lihat pada tabel 5.160 di bawah ini :

**Tabel 5.160**  
Chi-square tests variabel pendidikan terhadap variabel keamanan

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	4.713 <sup>a</sup>	6	.581
Likelihood Ratio	5.571	6	.473
Linear-by-Linear Association	.586	1	.444
N of Valid Cases	20		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.160 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2$ hitung sebesar 4,713 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,581. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2$ hitung (4,713) <  $\chi^2$ tabel[(4-1)(3-1);0,05] (12,59) serta nilai signifikansi (0,581) <  $\alpha$  (0,05) sehingga **H<sub>0</sub> diterima**. Sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara pendidikan dengan keamanan.



### c. Variabel pendidikan terhadap variabel ukuran

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel pendidikan terhadap variabel ukuran *pedestrian* di jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat di lihat pada tabel 5.161 di bawah ini :

Tabel 5.161  
Chi-square tests variabel pendidikan terhadap variabel ukuran

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	20.564 <sup>a</sup>	6	.002
Likelihood Ratio	8.482	6	.205
Linear-by-Linear Association	.449	1	.503
N of Valid Cases	20		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.161 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2_{hitung}$  sebesar 20,564 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,002. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2_{hitung}$  (20,564) >  $\chi^2_{tabel}[(4-1)(3-1);0,05]$  (12,59) serta nilai signifikansi (0,002) <  $\alpha$  (0,05) sehingga **H<sub>0</sub> ditolak**. Sehingga dapat disimpulkan bahwa ada hubungan antara pendidikan dengan ukuran.

### d. Variabel pendidikan terhadap variabel lingkungan

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel pendidikan terhadap variabel lingkungan *pedestrian* di jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat di lihat pada tabel 5.162 di bawah ini :

Tabel 5.162  
Chi-square tests variabel pendidikan terhadap variabel lingkungan

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	9.016 <sup>a</sup>	9	.436
Likelihood Ratio	8.711	9	.464
Linear-by-Linear Association	3.378	1	.066
N of Valid Cases	20		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.162 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2_{hitung}$  sebesar 9,016 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,436. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2_{hitung}$  (9,016) <  $\chi^2_{tabel}[(4-1)(4-1);0,05]$  (16,92) serta nilai signifikansi

$(0,436) > \alpha (0,05)$  sehingga **H<sub>0</sub> diterima**. Sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara pendidikan dengan ukuran.

#### e. Variabel pendidikan terhadap variabel kelengkapan

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel pendidikan terhadap variabel kelengkapan *pedestrian* di jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat di lihat pada tabel 5.163 di bawah ini :

**Tabel 5.163**  
Chi-square tests variabel pendidikan terhadap variabel kelengkapan

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	5.757 <sup>a</sup>	9	.764
Likelihood Ratio	7.262	9	.610
Linear-by-Linear Association	.831	1	.362
N of Valid Cases	20		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.163 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2$ hitung sebesar 5,757 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,764. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2$ hitung  $(5,757) < \chi^2$ tabel $[(4-1)(4-1);0,05]$  (16,92) serta nilai signifikansi  $(0,764) > \alpha (0,05)$  sehingga **H<sub>0</sub> diterima**. Sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara pendidikan dengan kelengkapan.

#### f. Variabel pendidikan terhadap variabel kemudahan

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel pendidikan terhadap variabel kemudahan pencapaian *pedestrian* di jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat di lihat pada tabel 5.164 di bawah ini :

**Tabel 5.164**  
Chi-square tests variabel pendidikan terhadap variabel kemudahan

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	23.619 <sup>a</sup>	9	.005
Likelihood Ratio	11.850	9	.222
Linear-by-Linear Association	1.269	1	.260
N of Valid Cases	20		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.164 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2$  hitung sebesar 23,619 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,005. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2$  hitung (23,619) >  $\chi^2$  tabel[(4-1)(4-1);0,05] (16,92) serta nilai signifikansi (0,005) <  $\alpha$  (0,05) sehingga **H0 ditolak**. Sehingga dapat disimpulkan bahwa ada hubungan antara pendidikan dengan kemudahan.

#### g. Variabel pendidikan terhadap variabel informasi

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel pendidikan terhadap variabel informasi *pedestrian* di jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat di lihat pada tabel 5.165 di bawah ini :

Tabel 5.165  
Chi-square tests variabel pendidikan terhadap variabel informasi

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	11.010 <sup>a</sup>	9	.275
Likelihood Ratio	11.197	9	.262
Linear-by-Linear Association	.618	1	.432
N of Valid Cases	20		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.165 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2$  hitung sebesar 11,010 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,275. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2$  hitung (11,010) <  $\chi^2$  tabel[4-1)(4-1);0,05] (16,92) serta nilai signifikansi (0,275) >  $\alpha$  (0,05) sehingga **H0 diterima**. Sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara pendidikan dengan informasi.

#### h. Variabel pendidikan terhadap variabel kenyamanan paving

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel pendidikan terhadap variabel kenyamanan paving *pedestrian* di jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat di lihat pada tabel 5.166 di bawah ini :

Tabel 5.166  
Chi-square tests variabel pendidikan terhadap variabel kenyamanan paving

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	16.212 <sup>a</sup>	6	.013
Likelihood Ratio	13.384	6	.037
Linear-by-Linear Association	.154	1	.695
N of Valid Cases	20		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.166 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2$  hitung sebesar 16,212 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,013. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2$  hitung ( $16,212 > \chi^2$  tabel[(4-1)(3-1);0,05] (12,59) serta nilai signifikansi ( $0,013 < \alpha$  (0,05) sehingga **H<sub>0</sub> ditolak**. Sehingga dapat disimpulkan bahwa ada hubungan antara pendidikan dengan kenyamanan paving.

#### i. Variabel pendidikan terhadap variabel polusi

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel pendidikan terhadap variabel polusi *pedestrian* di jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat di lihat pada tabel 5.167 di bawah ini :

Tabel 5.167  
Chi-square tests variabel pendidikan terhadap variabel polusi

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	5.079 <sup>a</sup>	6	.534
Likelihood Ratio	6.354	6	.385
Linear-by-Linear Association	.701	1	.403
N of Valid Cases	20		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.167 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2$  hitung sebesar 5,079 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,534. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2$  hitung ( $5,079 < \chi^2$  tabel[(4-1)(3-1);0,05] (12,59) serta nilai signifikansi ( $0,534 > \alpha$  (0,05) sehingga **H<sub>0</sub> diterima**. Sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara pendidikan dengan polusi.

### j. Variabel pendidikan terhadap variabel pengganggu kenyamanan

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel pendidikan terhadap variabel pengganggu kenyamanan *pedestrian* di jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat di lihat pada tabel 5.168 di bawah ini :

Tabel 5.168  
Chi-square tests variabel pendidikan terhadap variabel pengganggu kenyamanan

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	7.238 <sup>a</sup>	9	.612
Likelihood Ratio	7.803	9	.554
Linear-by-Linear Association	.011	1	.917
N of Valid Cases	20		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.168 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2$ hitung sebesar 7,238 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,612. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2$ hitung ( $7,238 < \chi^2$ tabel[(4-1)(4-1);0,05] (16,92) serta nilai signifikansi ( $0,612 > \alpha$  (0,05) sehingga  $H_0$  diterima. Sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara pendidikan dengan pengganggu kenyamanan.

### k. Variabel pendidikan terhadap variabel disain paving

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel pendidikan terhadap variabel disain paving *pedestrian* di jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat di lihat pada tabel 5.169 di bawah ini :

Tabel 5.169  
Chi-square tests variabel pendidikan terhadap variabel disain paving

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	15.358 <sup>a</sup>	9	.082
Likelihood Ratio	15.074	9	.089
Linear-by-Linear Association	.018	1	.893
N of Valid Cases	20		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.169 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2$ hitung sebesar 15,358 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,082. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2$ hitung ( $15,358 < \chi^2$ tabel[(4-1)(4-1);0,05] (16,92) serta nilai

signifikansi  $(0,082) > \alpha (0,05)$  sehingga **H<sub>0</sub> diterima**. Sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara pendidikan dengan disain paving.

#### l. Variabel pendidikan terhadap variabel disain elemen jalan

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel pendidikan terhadap variabel disain elemen jalan *pedestrian* di jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat dilihat pada tabel 5.170 di bawah ini :

**Tabel 5.170**  
Chi-square tests variabel pendidikan terhadap variabel disain elemen jalan

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	7.359 <sup>a</sup>	6	.289
Likelihood Ratio	7.987	6	.239
Linear-by-Linear Association	3.068	1	.080
N of Valid Cases	20		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.170 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2_{hitung}$  sebesar 7,359 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,289. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2_{hitung} (7,359) < \chi^2_{tabel} [(4-1)(3-1); 0,05] (12,59)$  serta nilai signifikansi  $(0,289) > \alpha (0,05)$  sehingga **H<sub>0</sub> diterima**. Sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara pendidikan dengan disain elemen jalan.

#### m. Variabel pendidikan terhadap variabel tata letak

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel pendidikan terhadap variabel tata letak *pedestrian* di jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat dilihat pada tabel 5.171 di bawah ini :

**Tabel 5.171**  
Chi-square tests variabel pendidikan terhadap variabel tata letak

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	11.217 <sup>a</sup>	6	.082
Likelihood Ratio	8.206	6	.223
Linear-by-Linear Association	.532	1	.466
N of Valid Cases	20		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.171 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2_{hitung}$  sebesar 11,217 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,082. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2_{hitung}$  (11,217) >  $\chi^2_{tabel}[(4-1)(3-1);0,05]$  (12,59) serta nilai signifikansi (0,082) <  $\alpha$  (0,05) sehingga **H<sub>0</sub> diterima**. Sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara pendidikan dengan tata letak.

#### n. Variabel pendidikan terhadap variabel tanaman

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel pendidikan terhadap variabel tanaman *pedestrian* di jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat di lihat pada tabel 5.172 di bawah ini :

Tabel 5.172  
Chi-square tests variabel pendidikan terhadap variabel tanaman

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	16.720 <sup>a</sup>	9	.053
Likelihood Ratio	16.259	9	.062
Linear-by-Linear Association	2.081	1	.149
N of Valid Cases	20		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.172 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2_{hitung}$  sebesar 16,720 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,053. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2_{hitung}$  (16,720) <  $\chi^2_{tabel}[(4-1)(4-1);0,05]$  (16,92) serta nilai signifikansi (0,053) >  $\alpha$  (0,05) sehingga **H<sub>0</sub> diterima**. Sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara jenis kelamin dengan tanaman.

#### o. Variabel pendidikan terhadap variabel gangguan yang merusak pemandangan

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel pendidikan terhadap variabel gangguan yang merusak pemandangan *pedestrian* di jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat di lihat pada tabel 5.173 di bawah ini :

**Tabel 5.173**  
**Chi-square tests variabel pendidikan terhadap variabel gangguan yang merusak pemandangan**

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	10.716 <sup>a</sup>	6	.098
Likelihood Ratio	10.622	6	.101
Linear-by-Linear Association	.379	1	.538
N of Valid Cases	20		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.173 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2$  hitung sebesar 10,716 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,098. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2$  hitung (10,716) <  $\chi^2$  tabel[(4-1)(3-1);0,05] (12,59) serta nilai signifikansi (0,098) >  $\alpha$  (0,05) sehingga **H<sub>0</sub> diterima**. Sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara umur dengan gangguan yang merusak pemandangan.

#### 5.3.3.4. Pekerjaan

Perhitungan chi-square dilakukan dengan membandingkan variabel pekerjaan dan 15 aspek kenyamanan dengan nilai signifikansi ( $\alpha = 0,05$ ). Selain itu hipotesis dapat ditulis sebagai berikut :

- Hipotesis :
  - H<sub>0</sub> = Bahwa tidak ada hubungan antara baris dan kolom.
  - H<sub>1</sub> = Bahwa ada hubungan antara antara baris dan kolom.
- Kriteria chi-square sebagai berikut :
  - Jika  $\chi^2$  hitung <  $\chi^2$  tabel : **H<sub>0</sub> diterima**
  - Jika  $\chi^2$  hitung >  $\chi^2$  tabel : **H<sub>0</sub> ditolak**
- Kriteria signifikansi sebagai berikut :
  - Jika nilai Sig > 0,05 : **H<sub>0</sub> diterima**
  - Jika nilai Sig < 0,05 : **H<sub>0</sub> ditolak**

#### a. Variabel pekerjaan terhadap variabel kebersihan

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel pekerjaan terhadap variabel kebersihan koridor jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat di lihat pada tabel 5.174 di bawah ini :



Tabel 5.174  
Chi-square tests variabel pekerjaan terhadap variabel kebersihan

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	7.526 <sup>a</sup>	8	.481
Likelihood Ratio	9.493	8	.302
Linear-by-Linear Association	1.801	1	.180
N of Valid Cases	20		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.174 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2_{hitung}$  sebesar 7,526 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,481. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2_{hitung}$  ( $7,526 < \chi^2_{tabel}[(5-1)(3-1);0,05]$  (15,51) serta nilai signifikansi ( $0,481 > \alpha$  (0,05) sehingga **H<sub>0</sub> diterima**. Sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara pekerjaan dengan kebersihan.

#### b. Variabel pekerjaan terhadap variabel keamanan

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel pekerjaan terhadap variabel keamanan *pedestrian* di jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat di lihat pada tabel 5.175 di bawah ini :

Tabel 5.175  
Chi-square tests variabel pekerjaan terhadap variabel keamanan

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	4.980 <sup>a</sup>	8	.760
Likelihood Ratio	5.768	8	.673
Linear-by-Linear Association	.140	1	.709
N of Valid Cases	20		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.175 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2_{hitung}$  sebesar 4,980 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,760. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2_{hitung}$  ( $4,980 < \chi^2_{tabel}[(5-1)(3-1);0,05]$  (15,51) serta nilai signifikansi ( $0,760 > \alpha$  (0,05) sehingga **H<sub>0</sub> diterima**. Sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara pekerjaan dengan keamanan.

### c. Variabel pekerjaan terhadap variabel ukuran

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel pekerjaan terhadap variabel ukuran *pedestrian* di jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat di lihat pada tabel 5.176 di bawah ini :

Tabel 5.176  
Chi-square tests variabel pekerjaan terhadap variabel ukuran

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	14.440 <sup>a</sup>	8	.071
Likelihood Ratio	12.360	8	.136
Linear-by-Linear Association	1.508	1	.219
N of Valid Cases	20		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.176 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2_{hitung}$  sebesar 14,440 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,071. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2_{hitung}$  ( $14,440 < \chi^2_{tabel}[(5-1)(3-1);0,05]$  (15,51) serta nilai signifikansi ( $0,071 > \alpha$  (0,05) sehingga **H<sub>0</sub> diterima** . Sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara pekerjaan dengan ukuran.

### d. Variabel pekerjaan terhadap variabel lingkungan

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel pekerjaan terhadap variabel lingkungan *pedestrian* di jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat di lihat pada tabel 5.177 di bawah ini :

Tabel 5.177  
Chi-square tests variabel pekerjaan terhadap variabel lingkungan

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	9.622 <sup>a</sup>	12	.649
Likelihood Ratio	8.769	12	.723
Linear-by-Linear Association	.054	1	.816
N of Valid Cases	20		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.177 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2_{hitung}$  sebesar 9,622 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,649. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2_{hitung}$  ( $9,622 < \chi^2_{tabel}[(5-1)(4-1);0,05]$  (21,03) serta nilai signifikansi

$(0,649) > \alpha (0,05)$  sehingga  $H_0$  diterima . Sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara pekerjaan dengan ukuran.

#### e. Variabel pekerjaan terhadap variabel kelengkapan

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel pekerjaan terhadap variabel kelengkapan *pedestrian* di jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat di lihat pada tabel 5.178 di bawah ini :

Tabel 5.178  
Chi-square tests variabel pekerjaan terhadap variabel kelengkapan

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	17.556 <sup>a</sup>	12	.130
Likelihood Ratio	16.546	12	.168
Linear-by-Linear Association	.582	1	.446
N of Valid Cases	20		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.178 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2$ hitung sebesar 17,556 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,130. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2$ hitung ( $17,556 < \chi^2$ tabel[(5-1)(4-1);0,05] (21,03) serta nilai signifikansi ( $0,130 > \alpha (0,05)$ ) sehingga  $H_0$  diterima . Sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara pekerjaan dengan kelengkapan.

#### f. Variabel pekerjaan terhadap variabel kemudahan

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel pekerjaan terhadap variabel kemudahan pencapaian *pedestrian* di jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat di lihat pada tabel 5.179 di bawah ini :

Tabel 5.179  
Chi-square tests variabel pekerjaan terhadap variabel kemudahan

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	19.483 <sup>a</sup>	12	.078
Likelihood Ratio	17.454	12	.133
Linear-by-Linear Association	1.248	1	.264
N of Valid Cases	20		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.179 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2$ hitung sebesar 19,483 dengan nilai

signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,078. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2$  hitung (19,483) <  $\chi^2$  tabel[(5-1)(4-1);0,05] (21,03) serta nilai signifikansi (0,078) >  $\alpha$  (0,05) sehingga **H0 diterima**. Sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara pekerjaan dengan kemudahan.

#### g. Variabel pekerjaan terhadap variabel informasi

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel pekerjaan terhadap variabel informasi *pedestrian* di jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat di lihat pada tabel 5.180 di bawah ini :

**Tabel 5.180**  
Chi-square tests variabel pekerjaan terhadap variabel informasi

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	19.915 <sup>a</sup>	12	.069
Likelihood Ratio	17.847	12	.120
Linear-by-Linear Association	.129	1	.720
N of Valid Cases	20		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.180 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2$  hitung sebesar 19,915 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,069. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2$  hitung (19,915) <  $\chi^2$  tabel[(5-1)(4-1);0,05] (21,03) serta nilai signifikansi (0,069) >  $\alpha$  (0,05) sehingga **H0 diterima**. Sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara pekerjaan dengan informasi.

#### h. Variabel pekerjaan terhadap variabel kenyamanan paving

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel pekerjaan terhadap variabel kenyamanan paving *pedestrian* di jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat di lihat pada tabel 5.181 di bawah ini:

**Tabel 5.181**  
Chi-square tests variabel pekerjaan terhadap variabel kenyamanan paving

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	7.844 <sup>a</sup>	8	.449
Likelihood Ratio	7.414	8	.493
Linear-by-Linear Association	1.003	1	.317
N of Valid Cases	20		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.181 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2$ hitung sebesar 7,844 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,449. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2$ hitung (7,844) <  $\chi^2$ tabel[(5-1)(3-1);0,05] (15,51) serta nilai signifikansi (0,449) >  $\alpha$  (0,05) sehingga **H<sub>0</sub> diterima**. Sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara pekerjaan dengan kenyamanan paving.

#### i. Variabel pekerjaan terhadap variabel polusi

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel pekerjaan terhadap variabel polusi *pedestrian* di jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat di lihat pada tabel 5.182 di bawah ini :

**Tabel 5.182**  
Chi-square tests variabel pekerjaan terhadap variabel polusi

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	8.889 <sup>a</sup>	8	.352
Likelihood Ratio	9.184	8	.327
Linear-by-Linear Association	.528	1	.468
N of Valid Cases	20		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.182 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2$ hitung sebesar 8,889 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,352. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2$ hitung (8,889) <  $\chi^2$ tabel[(5-1)(3-1);0,05] (15,51) serta nilai signifikansi (0,352) >  $\alpha$  (0,05) sehingga **H<sub>0</sub> diterima**. Sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara pekerjaan dengan polusi.

#### j. Variabel pekerjaan terhadap variabel pengganggu kenyamanan

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel pekerjaan terhadap variabel pengganggu kenyamanan *pedestrian* di jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat di lihat pada tabel 5.183 di bawah ini :

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	7.414	8	.517
Likelihood Ratio	7.003	8	.577
Linear-by-Linear Association	.403	1	.527
N of Valid Cases	20		

**Tabel 5.183**  
Chi-square tests variabel pekerjaan terhadap variabel pengganggu kenyamanan

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	11.326 <sup>a</sup>	12	.501
Likelihood Ratio	14.314	12	.281
Linear-by-Linear Association	.181	1	.670
N of Valid Cases	20		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.183 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2$ hitung sebesar 11,326 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,501. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2$ hitung ( $11,326 > \chi^2_{tabel}[(5-1)(4-1);0,05]$  (21,03) serta nilai signifikansi ( $0,501 > \alpha$  (0,05) sehingga **H0 diterima**. Sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara pekerjaan dengan pengganggu kenyamanan.

#### k. Variabel pekerjaan terhadap variabel disain paving

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel pekerjaan terhadap variabel disain paving *pedestrian* di jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat di lihat pada tabel 5.184 di bawah ini :

**Tabel 5.184**  
Chi-square tests variabel pekerjaan terhadap variabel disain paving

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	11.556 <sup>a</sup>	12	.482
Likelihood Ratio	12.901	12	.376
Linear-by-Linear Association	.202	1	.653
N of Valid Cases	20		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.184 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2$ hitung sebesar 11,556 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,482. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2$ hitung ( $11,556 > \chi^2_{tabel}[(5-1)(4-1);0,05]$  (21,03) serta nilai signifikansi ( $0,482 < \alpha$  (0,05) sehingga **H0 diterima**. Sehingga dapat disimpulkan bahwa ada hubungan antara pekerjaan dengan disain paving.

### l. Variabel pekerjaan terhadap variabel disain elemen jalan

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel pekerjaan terhadap variabel disain elemen jalan *pedestrian* di jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat di lihat pada tabel 5.185 di bawah ini :

Tabel 5.185  
Chi-square tests variabel pekerjaan terhadap variabel disain elemen jalan

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	4,583 <sup>a</sup>	8	,801
Likelihood Ratio	5,814	8	,668
Linear-by-Linear Association	,226	1	,635
N of Valid Cases	20		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.185 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2$ hitung sebesar 4,583 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,801. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2$ hitung (4,583) >  $\chi^2$ tabel[(5-1)(3-1);0,05] (15,51) serta nilai signifikansi (0,801) <  $\alpha$  (0,05) sehingga **H<sub>0</sub> diterima**. Sehingga dapat disimpulkan bahwa ada hubungan antara pekerjaan dengan disain elemen jalan.

### m. Variabel pekerjaan terhadap variabel tata letak

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel pekerjaan terhadap variabel tata letak *pedestrian* di jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat di lihat pada tabel 5.186 di bawah ini :

Tabel 5.186  
Chi-square tests variabel pekerjaan terhadap variabel tata letak

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	12,111 <sup>a</sup>	8	,146
Likelihood Ratio	10,325	8	,243
Linear-by-Linear Association	,063	1	,802
N of Valid Cases	20		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.186 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2$ hitung sebesar 12,111 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,146. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2$ hitung (12,111) <  $\chi^2$ tabel[(5-1)(3-1);0,05] (15,51) serta nilai

signifikansi  $(0,146) > \alpha (0,05)$  sehingga  $H_0$  diterima . Sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara pekerjaan dengan tata letak.

#### n. Variabel pekerjaan terhadap variabel tanaman

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel pekerjaan terhadap variabel tanaman *pedestrian* di jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat di lihat pada tabel 5.187 di bawah ini :

**Tabel 5.187**  
Chi-square tests variabel pekerjaan terhadap variabel tanaman

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	13.340 <sup>a</sup>	12	.345
Likelihood Ratio	16.997	12	.150
Linear-by-Linear Association	.846	1	.358
N of Valid Cases	20		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.187 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2$  hitung sebesar 13,340 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,345. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2$  hitung  $(13,340) < \chi^2$  tabel  $[(5-1)(4-1); 0,05]$  (21,03) serta nilai signifikansi  $(0,345) > \alpha (0,05)$  sehingga  $H_0$  diterima . Sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara pekerjaan dengan tanaman.

#### o. Variabel pekerjaan terhadap variabel gangguan yang merusak pemandangan

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel pekerjaan terhadap variabel gangguan yang merusak pemandangan *pedestrian* di jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat di lihat pada tabel 5.188 di bawah ini :

**Tabel 5.188**  
Chi-square tests variabel pekerjaan terhadap variabel gangguan yang merusak pemandangan

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	9.910 <sup>a</sup>	8	.271
Likelihood Ratio	9.829	8	.277
Linear-by-Linear Association	.338	1	.561
N of Valid Cases	20		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17



Pada tabel 5.188 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2_{hitung}$  sebesar 9,910 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,271. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2_{hitung}$  ( $9,910 < \chi^2_{tabel}[(5-1)(3-1);0,05]$  (15,51) serta nilai signifikansi ( $0,271 > \alpha$  (0,05) sehingga **H<sub>0</sub> diterima**. Sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara pekerjaan dengan gangguan yang merusak pemandangan.

### 5.3.3.5. Kesimpulan

Hasil dari analisa diatas dapat disimpulkan pada tabel 5.189 menunjukan ada 3 hasil yang berbeda yaitu pada ukuran dengan pendidikan, kemudahan dengan pendidikan dan kenyamanan paving dengan pendidikan.

Tabel 5.189  
Chi-square tests segmen 3

Komponen	Jenis Kelamin		Umur		Pendidikan		Pekerjaan	
	Value	Signifikansi	Value	Signifikansi	Value	Signifikansi	Value	Signifikansi
Kebersihan	1,476	0,478	4,960	0,549	3,673	0,721	7,526	0,481
Keamanan	1,511	0,470	4,667	0,587	4,713	0,581	4,980	0,760
Ukuran	1,511	0,470	6,074	0,415	20,564	0,002	14,440	0,071
Lingkungan	2,600	0,457	4,250	0,894	9,016	0,436	9,622	0,649
Kelengkapan	4,533	0,209	5,917	0,748	5,757	0,764	17,556	0,130
Kemudahan	4,400	0,221	8,083	0,526	23,619	0,005	19,483	0,078
Informasi	3,619	0,306	3,757	0,927	11,010	0,275	19,915	0,069
Kenyaman Paving	5,067	0,079	11,556	0,073	16,212	0,013	7,884	0,449
Polusi	2,667	0,264	4,583	0,598	5,079	0,534	8,889	0,352
Pengganggu	1,333	0,721	9,278	0,412	7,238	0,612	11,326	0,501
Disain Paving	1,511	0,680	7,037	0,633	15,358	0,082	11,556	0,482
Disain Elemen	0,410	0,815	4,487	0,611	7,359	0,289	4,583	0,801
Tata letak	2,933	0,231	5,778	0,449	11,217	0,082	12,111	0,146
Tanaman	5,667	0,129	6,898	0,648	16,720	0,053	13,340	0,345
Gangguan	1,410	0,494	11,635	0,071	10,716	0,098	9,910	0,271

H<sub>0</sub> = ditolak maka terdapat hubungan antara variabel baris dan kolom

H<sub>0</sub> = diterima maka tidak ada hubungan antara variabel baris dan kolom

### 5.3.4. Segmen 4

#### 5.3.4.1. Jenis kelamin

Perhitungan chi-square dilakukan dengan membandingkan variabel jenis kelamin dan 15 aspek kenyamanan dengan nilai signifikansi ( $\alpha = 0,05$ ). Selain itu hipotesis dapat ditulis sebagai berikut :

- Hipotesis :
  - $H_0$  = Bahwa tidak ada hubungan antara baris dan kolom.
  - $H_1$  = Bahwa ada hubungan antara baris dan kolom.

- Kriteria chi-square sebagai berikut :

- Jika  $\chi^2_{hitung} < \chi^2_{tabel}$  :  $H_0$  diterima
- Jika  $\chi^2_{hitung} > \chi^2_{tabel}$  :  $H_0$  ditolak

- Kriteria signifikansi sebagai berikut :

- Jika nilai Sig > 0,05 :  $H_0$  diterima .
- Jika nilai Sig < 0,05 :  $H_0$  ditolak

#### a. Variabel jenis kelamin terhadap variabel kebersihan

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel jenis kelamin terhadap variabel kebersihan koridor jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat di lihat pada tabel 5.190 di bawah ini :

**Tabel 5.190**  
Chi-square tests variabel jenis kelamin terhadap variabel kebersihan

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	.895 <sup>a</sup>	3	.827
Likelihood Ratio	1.191	3	.755
Linear-by-Linear Association	.000	1	1.000
N of Valid Cases	20		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.190 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2_{hitung}$  sebesar 0,895 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,827. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2_{hitung}$  (0,895) <  $\chi^2_{tabel}[(2-1)(4-1);0,05]$  (7,81) serta nilai signifikansi (0,827) >  $\alpha$  (0,05) sehingga  $H_0$  diterima . Sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara jenis kelamin dengan kebersihan.

#### b. Variabel jenis kelamin terhadap variabel keamanan

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel jenis kelamin terhadap variabel keamanan *pedestrian* di jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat di lihat pada tabel 5.191 di bawah ini :

**Tabel 5.191**  
**Chi-square tests variabel jenis kelamin terhadap variabel keamanan**

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	4.615 <sup>a</sup>	2	.099
Likelihood Ratio	6.490	2	.039
Linear-by-Linear Association	1.770	1	.183
N of Valid Cases	20		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.191 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2_{hitung}$  sebesar 4,615 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,099. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2_{hitung}$  ( $4,615 < \chi^2_{tabel}[(2-1)(3-1);0,05]$  ( $5,99$ ) serta nilai signifikansi ( $0,099 > \alpha$  ( $0,05$ )) sehingga **H<sub>0</sub> diterima**. Sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara jenis kelamin dengan keamanan.

### c. Variabel jenis kelamin terhadap variabel ukuran

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana Variabel jenis kelamin terhadap variabel ukuran *pedestrian* di jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat dilihat pada tabel 5.192 di bawah ini :

**Tabel 5.192**  
**Chi-square tests variabel jenis kelamin terhadap variabel ukuran**

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	.952 <sup>a</sup>	3	.813
Likelihood Ratio	1.520	3	.678
Linear-by-Linear Association	.025	1	.874
N of Valid Cases	20		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.192 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2_{hitung}$  sebesar 0,952 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,813. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2_{hitung}$  ( $0,952 < \chi^2_{tabel}[(2-1)(4-1);0,05]$  ( $7,81$ ) serta nilai signifikansi ( $0,813 > \alpha$  ( $0,05$ )) sehingga **H<sub>0</sub> diterima**. Sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara jenis kelamin dengan ukuran.

#### d. Variabel jenis kelamin terhadap variabel lingkungan

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel jenis kelamin terhadap variabel lingkungan *pedestrian* di jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat dilihat pada tabel 5.193 di bawah ini :

Tabel 5.193  
Chi-square tests variabel jenis kelamin terhadap variabel lingkungan

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	2,931 <sup>a</sup>	2	.231
Likelihood Ratio	3,535	2	,171
Linear-by-Linear Association	,146	1	,702
N of Valid Cases	20		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.193 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2_{hitung}$  sebesar 2,931 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,231. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2_{hitung}$  (2,931) <  $\chi^2_{tabel}[(2-1)(3-1);0,05]$  (5,99) serta nilai signifikansi (0,690) >  $\alpha$  (0,05) sehingga  $H_0$  diterima. Sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara jenis kelamin dengan lingkungan.

#### e. Variabel jenis kelamin terhadap variabel kelengkapan

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel jenis kelamin terhadap variabel kelengkapan *pedestrian* di jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat dilihat pada tabel 5.194 di bawah ini :

Tabel 5.194  
Chi-square tests variabel jenis kelamin terhadap variabel kelengkapan

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	1,266 <sup>a</sup>	1	,260
Continuity Correction <sup>b</sup>	,377	1	,539
Likelihood Ratio	1,370	1	,242
Fisher's Exact Test			
Linear-by-Linear Association	1,203	1	,273
N of Valid Cases	20		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.194 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2_{hitung}$  sebesar 1,266 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,260. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2_{hitung}$  (1,266) <  $\chi^2_{tabel}[(2-1)(2-1);0,05]$  (3,84) serta nilai signifikansi

$(0,260) > \alpha (0,05)$  sehingga **H<sub>0</sub> diterima**. Sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara jenis kelamin dengan kelengkapan.

**f. Variabel jenis kelamin terhadap variabel kemudahan**

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel jenis kelamin terhadap variabel kemudahan pencapaian *pedestrian* di jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat di lihat pada tabel 5.195 di bawah ini :

**Tabel 5.195**  
Chi-square tests variabel jenis kelamin terhadap variabel kemudahan

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	3.862 <sup>a</sup>	2	.145
Likelihood Ratio	4.293	2	.117
Linear-by-Linear Association	1.304	1	.253
N of Valid Cases	20		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.195 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2$  hitung sebesar 3,862 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,145. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2$  hitung  $(3,862) < \chi^2$  tabel  $[(2-1)(3-1); 0,05]$  (5,99) serta nilai signifikansi  $(0,145) > \alpha (0,05)$  sehingga **H<sub>0</sub> diterima**. Sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara jenis kelamin dengan kemudahan.

**g. Variabel jenis kelamin terhadap variabel informasi**

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel jenis kelamin terhadap variabel informasi *pedestrian* di jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat di lihat pada tabel 5.196 di bawah ini :

**Tabel 5.196**  
Chi-square tests variabel jenis kelamin terhadap variabel informasi

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	.087 <sup>a</sup>	1	.769
Continuity Correction <sup>b</sup>	.000	1	1.000
Likelihood Ratio	.086	1	.769
Fisher's Exact Test			
Linear-by-Linear Association	.082	1	.774
N of Valid Cases	20		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.196 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2_{hitung}$  sebesar 0,087 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,769. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2_{hitung}$  ( $0,087 < \chi^2_{tabel}[(2-1)(2-1);0,05]$  (3,84) serta nilai signifikansi ( $0,769 > \alpha$  (0,05) sehingga **H0 diterima**. Sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara jenis kelamin dengan informasi.

#### h. Variabel jenis kelamin terhadap variabel kenyamanan paving

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel jenis kelamin terhadap variabel kenyamanan paving *pedestrian* di jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat dilihat pada tabel 5.197 di bawah ini :

Tabel 5.197

Chi-square tests variabel jenis kelamin terhadap variabel kenyamanan paving

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	2.275 <sup>a</sup>	2	.321
Likelihood Ratio	3.072	2	.215
Linear-by-Linear Association	.116	1	.733
N of Valid Cases	20		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.197 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2_{hitung}$  sebesar 2,275 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,321. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2_{hitung}$  ( $2,275 < \chi^2_{tabel}[(2-1)(3-1);0,05]$  (5,99) serta nilai signifikansi ( $0,321 > \alpha$  (0,05) sehingga **H0 diterima**. Sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara jenis kelamin dengan kenyamanan paving.

#### i. Variabel jenis kelamin terhadap variabel polusi

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel jenis kelamin terhadap variabel polusi *pedestrian* di jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat dilihat pada tabel 5.198 di bawah ini :

**Tabel 5.198**  
**Chi-square tests variabel jenis kelamin terhadap variabel polusi**

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	4,615 <sup>a</sup>	2	,099
Likelihood Ratio	6,490	2	,039
Linear-by-Linear Association	,059	1	,809
N of Valid Cases	20		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.198 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2_{hitung}$  sebesar 4,615 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,099. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2_{hitung}$  ( $4,615$ ) <  $\chi^2_{tabel}[(2-1)(3-1);0,05]$  ( $5,99$ ) serta nilai signifikansi ( $0,099$ ) >  $\alpha$  ( $0,05$ ) sehingga **H<sub>0</sub> diterima**. Sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara jenis kelamin dengan polusi.

**j. Variabel jenis kelamin terhadap variabel pengganggu kenyamanan**

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel jenis kelamin terhadap variabel pengganggu kenyamanan *pedestrian* di jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat di lihat pada tabel 5.199 di bawah ini :

**Tabel 5.199**  
**Chi-square tests variabel jenis kelamin terhadap variabel pengganggu kenyamanan**

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	8,299 <sup>a</sup>	2	,016
Likelihood Ratio	8,685	2	,013
Linear-by-Linear Association	5,035	1	,025
N of Valid Cases	20		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.199 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2_{hitung}$  sebesar 8,299 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,016. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2_{hitung}$  ( $8,299$ ) >  $\chi^2_{tabel}[(2-1)(3-1);0,05]$  ( $5,99$ ) serta nilai signifikansi ( $0,016$ ) <  $\alpha$  ( $0,05$ ) sehingga **H<sub>0</sub> ditolak**. Sehingga dapat disimpulkan bahwa ada hubungan antara jenis kelamin dengan pengganggu kenyamanan.

### k. Variabel jenis kelamin terhadap variabel disain paving

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel jenis kelamin terhadap variabel disain paving *pedestrian* di jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat dilihat pada tabel 5.200 di bawah ini :

Tabel 5.200  
Chi-square tests variabel jenis kelamin terhadap variabel disain paving

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	1,548 <sup>a</sup>	2	,461
Likelihood Ratio	2,392	2	,302
Linear-by-Linear Association	1,044	1	,307
N of Valid Cases	20		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.200 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2$  hitung sebesar 1,548 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,461. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2$  hitung ( $1,548 < \chi^2_{tabel}[(2-1)(3-1);0,05]$  (5,99) serta nilai signifikansi ( $0,461 > \alpha$  (0,05) sehingga **H<sub>0</sub> diterima**. Sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara jenis kelamin dengan disain paving.

### l. Variabel jenis kelamin terhadap variabel disain elemen jalan

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel jenis kelamin terhadap variabel disain elemen jalan *pedestrian* di jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat dilihat pada tabel 5.201 di bawah ini :

Tabel 5.201  
Chi-square tests variabel jenis kelamin terhadap variabel disain elemen jalan

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	5,714 <sup>a</sup>	2	,057
Likelihood Ratio	7,799	2	,020
Linear-by-Linear Association	,000	1	1,000
N of Valid Cases	20		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.201 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2$  hitung sebesar 5,714 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,057. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2$  hitung ( $5,714 < \chi^2_{tabel}[(2-1)(3-1);0,05]$  (5,99) serta nilai signifikansi



$(0,057) > \alpha (0,05)$  sehingga **H<sub>0</sub> diterima**. Sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara jenis kelamin dengan disain elemen jalan.

#### m. Variabel jenis kelamin terhadap variabel tata letak

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel jenis kelamin terhadap variabel tata letak *pedestrian* di jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat di lihat pada tabel 5.202 di bawah ini :

**Tabel 5.202**  
Chi-square tests variabel jenis kelamin terhadap variabel tata letak

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	3.704 <sup>a</sup>	2	.157
Likelihood Ratio	3.787	2	.151
Linear-by-Linear Association	.698	1	.403
N of Valid Cases	20		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.202 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2_{hitung}$  sebesar 3,704 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,157. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2_{hitung}$  ( $3,704 < \chi^2_{tabel}[(2-1)(3-1);0,05]$  ( $5,99$ ) serta nilai signifikansi  $(0,157) > \alpha (0,05)$  sehingga **H<sub>0</sub> diterima**. Sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara jenis kelamin dengan tata letak.

#### n. Variabel jenis kelamin terhadap variabel tanaman

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel jenis kelamin terhadap variabel tanaman *pedestrian* di jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat di lihat pada tabel 5.203 di bawah ini :

**Tabel 5.203**  
Chi-square tests variabel jenis kelamin terhadap variabel tanaman

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	.060 <sup>a</sup>	1	.807
Continuity Correction <sup>b</sup>	.000	1	1.000
Likelihood Ratio	.061	1	.805
Fisher's Exact Test			
Linear-by-Linear Association	.057	1	.812
N of Valid Cases	20		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.203 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2$ hitung sebesar 0,060 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,807. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2$ hitung ( $0,060 < \chi^2$ tabel[(2-1)(2-1);0,05] (3,84) serta nilai signifikansi ( $0,807 > \alpha$  (0,05) sehingga **H<sub>0</sub> diterima** . Sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara jenis kelamin dengan tanaman.

#### o. Variabel jenis kelamin terhadap variabel gangguan yang merusak pemandangan

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel jenis kelamin terhadap variabel gangguan yang merusak pemandangan *pedestrian* di jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat di lihat pada tabel 5.204 di bawah ini :

**Tabel 5.204**  
Chi-square tests variabel jenis kelamin terhadap variabel gangguan yang merusak pemandangan

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	4.921 <sup>a</sup>	2	.085
Likelihood Ratio	4.624	2	.099
Linear-by-Linear Association	2.262	1	.133
N of Valid Cases	20		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.204 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2$ hitung sebesar 4,921 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,085. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2$ hitung ( $4,921 < \chi^2$ tabel[(2-1)(3-1);0,05] (5,99) serta nilai signifikansi ( $0,085 > \alpha$  (0,05) sehingga **H<sub>0</sub> diterima** . Sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara jenis kelamin dengan gangguan yang merusak pemandangan.

#### 5.3.4.2. Umur

Perhitungan chi-square dilakukan dengan membandingkan variabel umur dan 15 aspek kenyamanan dengan nilai signifikansi ( $\alpha = 0,05$ ). Selain itu hipotesis dapat ditulis sebagai berikut :

- Hipotesis :
  - H<sub>0</sub> = Bahwa tidak ada hubungan antara baris dan kolom.
  - H<sub>1</sub> = Bahwa ada hubungan antara antara baris dan kolom.

ini Kriteria chi-square sebagai berikut :

➤ Jika  $\chi^2_{hitung} < \chi^2_{tabel}$  : **H<sub>0</sub> diterima**

➤ Jika  $\chi^2_{hitung} > \chi^2_{tabel}$  : **H<sub>0</sub> ditolak**

Kriteria signifikansi sebagai berikut :

➤ Jika nilai Sig > 0,05 : **H<sub>0</sub> diterima**

➤ Jika nilai Sig < 0,05 : **H<sub>0</sub> ditolak**

#### a. variabel umur terhadap variabel kebersihan

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel umur terhadap variabel kebersihan koridor jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat di lihat pada tabel 5.205 di bawah ini :

Tabel 5.205  
Chi-square tests variabel umur terhadap variabel kebersihan

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	24.011 <sup>a</sup>	12	.020
Likelihood Ratio	13.275	12	.349
Linear-by-Linear Association	2.308	1	.129
N of Valid Cases	20		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.205 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2_{hitung}$  sebesar 24,011 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,020. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2_{hitung}$  (24,011) >  $\chi^2_{tabel}[(5-1)(4-1);0,05]$  (21,03) serta nilai signifikansi (0,020) <  $\alpha$  (0,05) sehingga **H<sub>0</sub> ditolak**. Sehingga dapat disimpulkan bahwa ada hubungan antara umur dengan kebersihan.

#### b. Variabel umur terhadap variabel keamanan

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel umur terhadap variabel keamanan pedestrian di jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat di lihat pada tabel 5.206 di bawah ini :

Tabel 5.206  
Chi-square tests variabel umur terhadap variabel keamanan

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	9,763 <sup>a</sup>	8	.282
Likelihood Ratio	8,025	8	.431
Linear-by-Linear Association	2,319	1	.128
N of Valid Cases	20		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.206 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2$ hitung sebesar 9,763 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,282. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2$ hitung (9,763) <  $\chi^2$ tabel[(5-1)(3-1);0,05] (15,51) serta nilai signifikansi (0,282) >  $\alpha$  (0,05), sehingga **H0 diterima**. Sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara umur dengan keamanan.

### c. Variabel umur terhadap variabel ukuran

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel umur terhadap variabel ukuran *pedestrian* di jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat di lihat pada tabel 5.207 di bawah ini :

Tabel 5.207  
Chi-square tests variabel umur terhadap variabel ukuran

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	22,667 <sup>a</sup>	12	.031
Likelihood Ratio	11,467	12	.489
Linear-by-Linear Association	.782	1	.376
N of Valid Cases	20		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.203 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2$ hitung sebesar 22,667 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,031. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2$ hitung (22,667) >  $\chi^2$ tabel[(5-1)(4-1);0,05] (21,03) serta nilai signifikansi (0,031) <  $\alpha$  (0,05) sehingga **H0 ditolak**. Sehingga dapat disimpulkan bahwa ada hubungan antara umur dengan ukuran.

#### d. Variabel umur terhadap variabel lingkungan

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel umur terhadap variabel lingkungan *pedestrian* di jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat di lihat pada tabel 5.208 di bawah ini :

Tabel 5.208  
Chi-square tests variabel umur terhadap variabel lingkungan

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	17.190 <sup>a</sup>	8	.028
Likelihood Ratio	16.048	8	.042
Linear-by-Linear Association	.430	1	.512
N of Valid Cases	20		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.208 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2$ hitung sebesar 17,190 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,028. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2$ hitung (17,190) >  $\chi^2$ tabel[(5-1)(3-1);0,05] (15,51) serta nilai signifikansi (0,028) <  $\alpha$  (0,05) sehingga  $H_0$  ditolak. Sehingga dapat disimpulkan bahwa ada hubungan antara umur dengan lingkungan.

#### e. Variabel umur terhadap variabel kelengkapan

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel umur terhadap variabel kelengkapan *pedestrian* di jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat di lihat pada tabel 5.209 di bawah ini :

Tabel 5.209  
Chi-square tests variabel umur terhadap variabel kelengkapan

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	2.884 <sup>a</sup>	4	.577
Likelihood Ratio	4.148	4	.386
Linear-by-Linear Association	1.436	1	.231
N of Valid Cases	20		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.209 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2$ hitung sebesar 2,884 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,577. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2$ hitung (2,884) <  $\chi^2$ tabel[(5-1)(2-1);0,05] (9,49) serta nilai signifikansi

(0,577 >  $\alpha$  (0,05) sehingga **H<sub>0</sub> diterima** . Sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara umur dengan kelengkapan.

#### f. Variabel umur terhadap variabel kemudahan

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel umur terhadap variabel kemudahan pencapaian *pedestrian* di jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat di lihat pada tabel 5.210 di bawah ini :

Tabel 5.210  
Chi-square tests variabel umur terhadap variabel kemudahan

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	11.623 <sup>a</sup>	8	.169
Likelihood Ratio	12.169	8	.144
Linear-by-Linear Association	.005	1	.944
N of Valid Cases	20		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.210 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2$ hitung sebesar 11,623 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,169. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2$  hitung (11,623) <  $\chi^2$  tabel[(5-1)(3-1);0,05] (15,51) serta nilai signifikansi (0,169) >  $\alpha$  (0,05) sehingga **H<sub>0</sub> diterima** . Sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara umur dengan kemudahan.

#### g. Variabel umur terhadap variabel informasi

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel umur terhadap variabel informasi *pedestrian* di jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat di lihat pada tabel 5.211 di bawah ini :

Tabel 5.211  
Chi-square tests variabel umur terhadap variabel informasi

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	7.022 <sup>a</sup>	4	.135
Likelihood Ratio	9.286	4	.054
Linear-by-Linear Association	.330	1	.566
N of Valid Cases	20		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.211 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2_{hitung}$  sebesar 7,022 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,135. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2_{hitung}$  ( $7,022$ )  $<$   $\chi^2_{tabel}[(5-1)(2-1);0,05]$  ( $9,49$ ) serta nilai signifikansi ( $0,135$ )  $>$   $\alpha$  ( $0,05$ ) sehingga **H<sub>0</sub> diterima**. Sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara umur dengan informasi.

#### h. Variabel umur terhadap variabel kenyamanan paving

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel umur terhadap variabel kenyamanan paving *pedestrian* di jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat di lihat pada tabel 5.212 di bawah ini :

Tabel 5.212  
Chi-square tests variabel umur terhadap variabel kenyamanan paving

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	21.612 <sup>a</sup>	8	.006
Likelihood Ratio	18.667	8	.017
Linear-by-Linear Association	2.137	1	.144
N of Valid Cases	20		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.212 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2_{hitung}$  sebesar 21,612 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,006. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2_{hitung}$  ( $21,612$ )  $>$   $\chi^2_{tabel}[(5-1)(3-1);0,05]$  ( $15,51$ ) serta nilai signifikansi ( $0,006$ )  $<$   $\alpha$  ( $0,05$ ) sehingga **H<sub>0</sub> ditolak**. Sehingga dapat disimpulkan bahwa ada hubungan antara umur dengan kenyamanan paving.

#### i. Variabel umur terhadap variabel polusi

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel umur terhadap variabel polusi *pedestrian* di jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat di lihat pada tabel 5.213 di bawah ini :

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	7.022 <sup>a</sup>	1	.081
Likelihood Ratio	6.296	1	.022
Linear-by-Linear Association	7.022	1	.081
N of Valid Cases	20		

**Tabel 5.213**  
Chi-square tests variabel umur terhadap variabel polusi

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	8.275 <sup>a</sup>	8	.407
Likelihood Ratio	8.901	8	.351
Linear-by-Linear Association	.811	1	.368
N of Valid Cases	20		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.213 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2_{hitung}$  sebesar 8,275 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,407. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2_{hitung}$  ( $8,275 < \chi^2_{tabel}[(5-1)(3-1);0,05]$  (15,51) serta nilai signifikansi ( $0,407 > \alpha$  (0,05) sehingga **H<sub>0</sub> diterima** . Sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara umur dengan polusi.

#### j. Variabel umur terhadap variabel pengganggu kenyamanan

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel umur terhadap variabel pengganggu kenyamanan *pedestrian* di jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat dilihat pada tabel 5.214 di bawah ini :

**Tabel 5.214**  
Chi-square tests variabel umur terhadap variabel pengganggu kenyamanan

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	5.443 <sup>a</sup>	8	.709
Likelihood Ratio	6.736	8	.565
Linear-by-Linear Association	.522	1	.470
N of Valid Cases	20		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.214 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2_{hitung}$  sebesar 5,443 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,709. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2_{hitung}$  ( $5,443 < \chi^2_{tabel}[(5-1)(3-1);0,05]$  (15,51) serta nilai signifikansi ( $0,709 > \alpha$  (0,05) sehingga **H<sub>0</sub> diterima** . Sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara umur dengan pengganggu kenyamanan.



### k. Variabel umur terhadap variabel desain paving

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel umur terhadap variabel desain paving *pedestrian* di jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat di lihat pada tabel 5.215 di bawah ini :

Tabel 5.215  
Chi-square tests variabel umur terhadap variabel desain paving

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	6.696 <sup>a</sup>	8	.570
Likelihood Ratio	8.117	8	.422
Linear-by-Linear Association	.085	1	.770
N of Valid Cases	20		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.215 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2$ hitung sebesar 6,696 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,570. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2$ hitung ( $6,696 > \chi^2$ tabel[(5-1)(3-1);0,05] (15,51) serta nilai signifikansi ( $0,570 < \alpha (0,05)$  sehingga **H<sub>0</sub> diterima** . Sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara umur dengan desain paving.

### l. Variabel umur terhadap variabel desain elemen jalan

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel umur terhadap variabel desain elemen jalan *pedestrian* di jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat di lihat pada tabel 5.216 di bawah ini :

Tabel 5.216  
Chi-square tests variabel umur terhadap variabel desain elemen jalan

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	7.980 <sup>a</sup>	8	.435
Likelihood Ratio	10.349	8	.241
Linear-by-Linear Association	1.111	1	.292
N of Valid Cases	20		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.216 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2$ hitung sebesar 7,980 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,435. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2$ hitung ( $7,980 < \chi^2$ tabel[(5-1)(3-1);0,05] (15,51) serta nilai signifikansi

$(0,435) > \alpha (0,05)$  sehingga **H<sub>0</sub> diterima** . Sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara umur dengan disain elemen jalan.

#### m. Variabel umur terhadap variabel tata letak

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel umur terhadap variabel tata letak *pedestrian* di jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat di lihat pada tabel 5.217 di bawah ini :

Tabel 5.217  
Chi-square tests variabel umur terhadap variabel tata letak

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	9,226 <sup>a</sup>	8	.324
Likelihood Ratio	10,523	8	.230
Linear-by-Linear Association	1,473	1	.225
N of Valid Cases	20		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.217 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2$  hitung sebesar 9,226 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,324. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2$  hitung  $(9,226) < \chi^2$  tabel  $[(5-1)(3-1); 0,05]$  (15,51) serta nilai signifikansi  $(0,324) > \alpha (0,05)$  sehingga **H<sub>0</sub> diterima** . Sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara umur dengan tata letak.

#### n. Variabel umur terhadap variabel tanaman

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel umur terhadap variabel tanaman *pedestrian* di jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat di lihat pada tabel 5.218 di bawah ini :

Tabel 5.218  
Chi-square tests variabel umur terhadap variabel tanaman

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	4,091 <sup>a</sup>	4	.394
Likelihood Ratio	5,595	4	.231
Linear-by-Linear Association	.687	1	.414
N of Valid Cases	20		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.218 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2_{hitung}$  sebesar 4,091 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,394. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2_{hitung}$  ( $4,091 < \chi^2_{tabel}[(5-1)(2-1);0,05]$  (9,49) serta nilai signifikansi ( $0,494 > \alpha$  (0,05) sehingga **H<sub>0</sub> diterima**. Sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara umur dengan tanaman.

#### o. Variabel umur terhadap variabel gangguan yang merusak pemandangan

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel umur terhadap variabel gangguan yang merusak pemandangan *pedestrian* di jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat di lihat pada tabel 5.219 di bawah ini :

**Tabel 5.219**  
Chi-square tests variabel umur terhadap variabel gangguan yang merusak pemandangan

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	5.505 <sup>a</sup>	8	.702
Likelihood Ratio	7.634	8	.470
Linear-by-Linear Association	.938	1	.333
N of Valid Cases	20		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.219 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2_{hitung}$  sebesar 5,505 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,702. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2_{hitung}$  ( $5,505 < \chi^2_{tabel}[(5-1)(3-1);0,05]$  (15,51) serta nilai signifikansi ( $0,702 > \alpha$  (0,05) sehingga **H<sub>0</sub> diterima**. Sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara umur dengan gangguan yang merusak pemandangan.

#### 5.3.4.3. Pendidikan

Perhitungan chi-square dilakukan dengan membandingkan variabel pendidikan dan 15 aspek kenyamanan dengan nilai signifikansi ( $\alpha = 0,05$ ). Selain itu hipotesis dapat ditulis sebagai berikut :

- Hipotesis :
  - H<sub>0</sub> = Bahwa tidak ada hubungan antara baris dan kolom.
  - H<sub>1</sub> = Bahwa ada hubungan antara antara baris dan kolom.

- Kriteria chi-square sebagai berikut :

- Jika  $\chi^2_{hitung} < \chi^2_{tabel}$  : **H0 diterima**
- Jika  $\chi^2_{hitung} > \chi^2_{tabel}$  : **H0 ditolak**

- Kriteria signifikansi sebagai berikut :

- Jika nilai Sig > 0,05 : **H0 diterima** .
- Jika nilai Sig < 0,05 : **H0 ditolak**

#### a. Variabel pendidikan terhadap variabel kebersihan

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel pendidikan terhadap variabel kebersihan koridor jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat di lihat pada tabel 5.220 di bawah ini :

**Tabel 5.220**  
Chi-square tests variabel pendidikan terhadap variabel kebersihan

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	8.057 <sup>a</sup>	6	.234
Likelihood Ratio	9.567	6	.144
Linear-by-Linear Association	.597	1	.440
N of Valid Cases	20		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.220 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2_{hitung}$  sebesar 8,057 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,234. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2_{hitung}$  (8,057) <  $\chi^2_{tabel}[(3-1)(4-1);0,05]$  (12,59) serta nilai signifikansi (0,234) >  $\alpha$  (0,05) sehingga **H0 diterima** . Sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara pendidikan dengan kebersihan.

#### b. Variabel pendidikan terhadap variabel keamanan

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel pendidikan terhadap variabel keamanan *pedestrian* di jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat di lihat pada tabel 5.221 di bawah ini :

Tabel 5.221  
Chi-square tests variabel pendidikan terhadap variabel keamanan

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	2.440 <sup>a</sup>	4	.655
Likelihood Ratio	2.867	4	.580
Linear-by-Linear Association	.084	1	.772
N of Valid Cases	20		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.221 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2_{hitung}$  sebesar 2,440 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,655. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2_{hitung}$  (2,440) <  $\chi^2_{tabel}[(3-1)(3-1);0,05]$  (9,49) serta nilai signifikansi (0,655) <  $\alpha$  (0,05) sehingga **H0 diterima**. Sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara pendidikan dengan keamanan.

### c. Variabel pendidikan terhadap variabel ukuran

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel pendidikan terhadap variabel ukuran *pedestrian* di jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat di lihat pada tabel 5.222 di bawah ini :

Tabel 5.222  
Chi-square tests variabel pendidikan terhadap variabel ukuran

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	5.867 <sup>a</sup>	6	.438
Likelihood Ratio	5.491	6	.483
Linear-by-Linear Association	1.551	1	.213
N of Valid Cases	20		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.222 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2_{hitung}$  sebesar 5,867 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,438. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2_{hitung}$  (5,867) <  $\chi^2_{tabel}[(3-1)(4-1);0,05]$  12,59) serta nilai signifikansi (0,438) >  $\alpha$  (0,05) sehingga **H0 diterima**. Sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara pendidikan dengan ukuran.

#### d. Variabel pendidikan terhadap variabel lingkungan

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel pendidikan terhadap variabel lingkungan *pedestrian* di jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat di lihat pada tabel 5.223 di bawah ini :

Tabel 5.223  
Chi-square tests variabel pendidikan terhadap variabel lingkungan

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	4.234 <sup>a</sup>	4	.375
Likelihood Ratio	4.388	4	.356
Linear-by-Linear Association	1.564	1	.211
N of Valid Cases	20		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.223 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2$  hitung sebesar 4,234 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,375. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2$  hitung ( $4,234 < \chi^2_{tabel}[(3-1)(3-1);0,05]$  (9,49) serta nilai signifikansi ( $0,375 > \alpha$  (0,05) sehingga **H<sub>0</sub> diterima** . Sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara pendidikan dengan lingkungan.

#### e. Variabel pendidikan terhadap variabel kelengkapan

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel pendidikan terhadap variabel kelengkapan *pedestrian* di jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat di lihat pada tabel 5.224 di bawah ini :

Tabel 5.224  
Chi-square tests variabel pendidikan terhadap variabel kelengkapan

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	3.150 <sup>a</sup>	2	.207
Likelihood Ratio	4.397	2	.111
Linear-by-Linear Association	.720	1	.396
N of Valid Cases	20		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.224 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2$  hitung sebesar 3,150 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,207. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2$  hitung ( $3,150 < \chi^2_{tabel}[(3-1)(2-1);0,05]$  (5,99) serta nilai signifikansi

$(0,207) > \alpha (0,05)$  sehingga  $H_0$  diterima. Sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara pendidikan dengan kelengkapan.

#### f. Variabel pendidikan terhadap variabel kemudahan

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel pendidikan terhadap variabel kemudahan pencapaian *pedestrian* di jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat dilihat pada tabel 5.225 di bawah ini :

Tabel 5.225  
Chi-square tests variabel pendidikan terhadap variabel kemudahan

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	7.315 <sup>a</sup>	4	.120
Likelihood Ratio	8.228	4	.084
Linear-by-Linear Association	5.029	1	.025
N of Valid Cases	20		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.225 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2$  hitung sebesar 7,315 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,120. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2$  hitung  $(7,315) < \chi^2$  tabel  $[(3-1)(3-1); 0,05]$  (9,49) serta nilai signifikansi  $(0,120) > \alpha (0,05)$  sehingga  $H_0$  diterima. Sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara pendidikan dengan kemudahan.

#### g. Variabel pendidikan terhadap variabel informasi

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel pendidikan terhadap variabel informasi *pedestrian* di jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat dilihat pada tabel 5.226 di bawah ini :

Tabel 5.226  
Chi-square tests variabel pendidikan terhadap variabel informasi

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	.202 <sup>a</sup>	2	.904
Likelihood Ratio	.202	2	.904
Linear-by-Linear Association	.004	1	.950
N of Valid Cases	20		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.226 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2$ hitung sebesar 0,202 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,904. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2$ hitung (0,202) <  $\chi^2$ tabel[3-1)(2-1);0,05] (5,99) serta nilai signifikansi (0,904) >  $\alpha$  (0,05) sehingga **H0 diterima**. Sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara pendidikan dengan informasi.

#### h. Variabel pendidikan terhadap variabel kenyamanan paving

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel pendidikan terhadap variabel kenyamanan paving *pedestrian* di jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat dilihat pada tabel 5.227 di bawah ini :

Tabel 5.227

Chi-square tests variabel pendidikan terhadap variabel kenyamanan paving

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	5.079 <sup>a</sup>	4	.279
Likelihood Ratio	6.502	4	.165
Linear-by-Linear Association	.050	1	.824
N of Valid Cases	20		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.227 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2$ hitung sebesar 5,079 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,279. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2$ hitung (5,079) <  $\chi^2$ tabel[(3-1)(3-1);0,05] (9,49) serta nilai signifikansi (0,279) >  $\alpha$  (0,05) sehingga **H0 diterima**. Sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara pendidikan dengan kenyamanan paving.

#### i. Variabel pendidikan terhadap variabel polusi

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel pendidikan terhadap variabel polusi *pedestrian* di jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat dilihat pada tabel 5.228 di bawah ini :



Tabel 5.228  
Chi-square tests variabel pendidikan terhadap variabel polusi

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	2.085 <sup>a</sup>	4	.720
Likelihood Ratio	2.787	4	.594
Linear-by-Linear Association	1.007	1	.316
N of Valid Cases	20		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.228 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2_{hitung}$  sebesar 2,085 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,720. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2_{hitung}$  (2,085) <  $\chi^2_{tabel}[(3-1)(3-1);0,05]$  (9,49) serta nilai signifikansi (0,720) >  $\alpha$  (0,05) sehingga **H<sub>0</sub> diterima**. Sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara pendidikan dengan polusi.

**j. Variabel pendidikan terhadap variabel pengganggu kenyamanan**

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel pendidikan terhadap variabel pengganggu kenyamanan *pedestrian* di jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat dilihat pada tabel 5.229 di bawah ini :

Tabel 5.229  
Chi-square tests variabel pendidikan terhadap variabel pengganggu kenyamanan

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	6.343 <sup>a</sup>	4	.175
Likelihood Ratio	8.801	4	.066
Linear-by-Linear Association	.034	1	.854
N of Valid Cases	20		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.229 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2_{hitung}$  sebesar 6,343 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,175. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2_{hitung}$  (6,343) >  $\chi^2_{tabel}[(3-1)(3-1);0,05]$  (9,49) serta nilai signifikansi (0,175) <  $\alpha$  (0,05) sehingga **H<sub>0</sub> diterima**. Sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara pendidikan dengan pengganggu kenyamanan.

### k. Variabel pendidikan terhadap variabel disain paving

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel pendidikan terhadap variabel disain paving *pedestrian* di jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat di lihat pada tabel 5.230 di bawah ini :

**Tabel 5.230**  
Chi-square tests variabel pendidikan terhadap variabel disain paving

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	3.389 <sup>a</sup>	4	.495
Likelihood Ratio	3.868	4	.424
Linear-by-Linear Association	2.436	1	.119
N of Valid Cases	20		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.230 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2$ hitung sebesar 3,389 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,495. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2$ hitung (3,389) <  $\chi^2$ tabel[(3-1)(3-1);0,05] (9,49) serta nilai signifikansi (0,495) >  $\alpha$  (0,05) sehingga **H0 diterima** . Sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara pendidikan dengan disain paving.

### l. Variabel pendidikan terhadap variabel disain elemen jalan

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel pendidikan terhadap variabel disain elemen jalan *pedestrian* di jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat di lihat pada tabel 5.231 di bawah ini :

**Tabel 5.231**  
Chi-square tests variabel pendidikan terhadap variabel disain elemen jalan

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	1.319 <sup>a</sup>	4	.858
Likelihood Ratio	1.323	4	.857
Linear-by-Linear Association	.646	1	.421
N of Valid Cases	20		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.231 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2$ hitung sebesar 1,319 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,858. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2$ hitung (1,319) <  $\chi^2$ tabel[(3-1)(3-1);0,05] (9,49) serta nilai signifikansi

$(0,858) > \alpha (0,05)$  sehingga  $H_0$  diterima . Sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara pendidikan dengan disain elemen jalan.

#### m. Variabel pendidikan terhadap variabel tata letak

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel pendidikan terhadap variabel tata letak *pedestrian* di jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat di lihat pada tabel 5.232 di bawah ini :

Tabel 5.232  
Chi-square tests variabel pendidikan terhadap variabel tata letak

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	6.804 <sup>a</sup>	4	.147
Likelihood Ratio	8.366	4	.079
Linear-by-Linear Association	.214	1	.643
N of Valid Cases	20		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.232 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2$ hitung sebesar 6,804 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,147. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2$ hitung  $(6,804) < \chi^2$ tabel $[(3-1)(3-1);0,05]$  (9,49) serta nilai signifikansi  $(0,147) > \alpha (0,05)$  sehingga  $H_0$  diterima . Sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara pendidikan dengan tata letak.

#### n. Variabel pendidikan terhadap variabel tanaman

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel pendidikan terhadap variabel tanaman *pedestrian* di jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat di lihat pada tabel 5.233 di bawah ini :

Tabel 5.233  
Chi-square tests variabel pendidikan terhadap variabel tanaman

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	3.750 <sup>a</sup>	2	.153
Likelihood Ratio	4.463	2	.107
Linear-by-Linear Association	3.490	1	.062
N of Valid Cases	20		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.233 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2$  hitung sebesar 3,750 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,153. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2$  hitung (3,750) <  $\chi^2$  tabel[(3-1)(2-1);0,05] (5,99) serta nilai signifikansi (0,153) >  $\alpha$  (0,05) sehingga **H<sub>0</sub> diterima**. Sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara jenis kelamin dengan tanaman.

#### o. Variabel pendidikan terhadap variabel gangguan yang merusak pemandangan

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel pendidikan terhadap variabel gangguan yang merusak pemandangan *pedestrian* di jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat di lihat pada tabel 5.234 di bawah ini :

Tabel 5.234

Chi-square tests variabel pendidikan terhadap variabel gangguan yang merusak pemandangan

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	1.500 <sup>a</sup>	4	.827
Likelihood Ratio	1.520	4	.823
Linear-by-Linear Association	.242	1	.623
N of Valid Cases	20		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.234 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2$  hitung sebesar 1,500 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,827. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2$  hitung (1,500) <  $\chi^2$  tabel[(3-1)(3-1);0,05] (9,49) serta nilai signifikansi (0,827) >  $\alpha$  (0,05) sehingga **H<sub>0</sub> diterima**. Sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara pendidikan dengan gangguan yang merusak pemandangan.

#### 5.3.4.4. Pekerjaan

Perhitungan chi-square dilakukan dengan membandingkan variabel pekerjaan dan 15 aspek kenyamanan dengan nilai signifikansi ( $\alpha = 0,05$ ). Selain itu hipotesis dapat ditulis sebagai berikut :

- Hipotesis :
  - H<sub>0</sub> = Bahwa tidak ada hubungan antara baris dan kolom.
  - H<sub>1</sub> = Bahwa ada hubungan antara antara baris dan kolom.

Kriteria chi-square sebagai berikut :

- Jika  $\chi^2_{hitung} < \chi^2_{tabel}$  : **H0 diterima**
  - Jika  $\chi^2_{hitung} > \chi^2_{tabel}$  : **H0 ditolak**
- Kriteria signifikansi sebagai berikut :
- Jika nilai Sig  $> 0,05$  : **H0 diterima**
  - Jika nilai Sig  $< 0,05$  : **H0 ditolak**

#### a. Variabel pekerjaan terhadap variabel kebersihan

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel pekerjaan terhadap variabel kebersihan koridor jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat di lihat pada tabel 5.235 di bawah ini :

Tabel 5.235  
Chi-square tests variabel pekerjaan terhadap variabel kebersihan

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	4.307 <sup>a</sup>	9	.890
Likelihood Ratio	5.748	9	.765
Linear-by-Linear Association	.023	1	.879
N of Valid Cases	20		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.235 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2_{hitung}$  sebesar 4,307 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,890. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2_{hitung}$  (4,307)  $< \chi^2_{tabel}[(4-1)(4-1);0,05]$  (16,92) serta nilai signifikansi (0,890)  $> \alpha$  (0,05) sehingga **H0 diterima**. Sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara pekerjaan dengan kebersihan.

#### b. Variabel pekerjaan terhadap variabel keamanan

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel pekerjaan terhadap variabel keamanan *pedestrian* di jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat di lihat pada tabel 5.236 di bawah ini :

Tabel 5.236  
Chi-square tests variabel pekerjaan terhadap variabel keamanan

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	6.940 <sup>a</sup>	6	.326
Likelihood Ratio	7.965	6	.241
Linear-by-Linear Association	.013	1	.909
N of Valid Cases	20		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.236 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2_{hitung}$  sebesar 6,940 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,326. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2_{hitung}$  ( $6,940 < \chi^2_{tabel}[(4-1)(3-1);0,05]$  (12,59) serta nilai signifikansi ( $0,326 > \alpha$  (0,05) sehingga **H<sub>0</sub> diterima**. Sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara pekerjaan dengan keamanan.

#### c. Variabel pekerjaan terhadap variabel ukuran

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel pekerjaan terhadap variabel ukuran *pedestrian* di jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat di lihat pada tabel 5.237 di bawah ini :

Tabel 5.237  
Chi-square tests variabel pekerjaan terhadap variabel ukuran

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	3.467 <sup>a</sup>	9	.943
Likelihood Ratio	4.811	9	.850
Linear-by-Linear Association	.670	1	.413
N of Valid Cases	20		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.237 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2_{hitung}$  sebesar 3,467 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,943. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2_{hitung}$  ( $3,467 < \chi^2_{tabel}[(4-1)(4-1);0,05]$  (16,92) serta nilai signifikansi ( $0,943 > \alpha$  (0,05) sehingga **H<sub>0</sub> diterima**. Sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara pekerjaan dengan ukuran.

#### d. Variabel pekerjaan terhadap variabel lingkungan

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel pekerjaan terhadap variabel lingkungan *pedestrian* di jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat di lihat pada tabel 5.238 di bawah ini :

Tabel 5.238  
Chi-square tests variabel pekerjaan terhadap variabel lingkungan

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	10.835 <sup>a</sup>	6	.094
Likelihood Ratio	11.798	6	.067
Linear-by-Linear Association	.088	1	.767
N of Valid Cases	20		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.238 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2_{hitung}$  sebesar 10,835 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,094. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2_{hitung}$  (10,835) <  $\chi^2_{tabel}[(4-1)(3-1);0,05]$  (12,59) serta nilai signifikansi (0,094) >  $\alpha$  (0,05) sehingga **H<sub>0</sub> diterima**. Sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara pekerjaan dengan lingkungan.

#### e. Variabel pekerjaan terhadap variabel kelengkapan

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel pekerjaan terhadap variabel kelengkapan *pedestrian* di jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat di lihat pada tabel 5.239 di bawah ini :

Tabel 5.239  
Chi-square tests variabel pekerjaan terhadap variabel kelengkapan

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	1.245 <sup>a</sup>	3	.742
Likelihood Ratio	1.544	3	.672
Linear-by-Linear Association	.017	1	.898
N of Valid Cases	20		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.239 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2_{hitung}$  sebesar 1,245 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,742. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2_{hitung}$  (1,245) <  $\chi^2_{tabel}[(4-1)(2-1);0,05]$  (7,81) serta nilai signifikansi

$(0,742) > \alpha (0,05)$  sehingga **H<sub>0</sub> diterima** . Sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara pekerjaan dengan kelengkapan.

#### f. Variabel pekerjaan terhadap variabel kemudahan

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel pekerjaan terhadap variabel kemudahan pencapaian *pedestrian* di jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat dilihat pada tabel 5.240 di bawah ini :

**Tabel 5.240**  
Chi-square tests variabel pekerjaan terhadap variabel kemudahan

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	4.422 <sup>a</sup>	6	.620
Likelihood Ratio	4.811	6	.568
Linear-by-Linear Association	.710	1	.400
N of Valid Cases	20		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.240 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2$  hitung sebesar 4,422 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,620. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2$  hitung  $(4,422) < \chi^2$  tabel  $[(4-1)(3-1); 0,05]$  (12,59) serta nilai signifikansi  $(0,620) > \alpha (0,05)$  sehingga **H<sub>0</sub> diterima** . Sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara pekerjaan dengan kemudahan.

#### g. Variabel pekerjaan terhadap variabel informasi

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel pekerjaan terhadap variabel informasi *pedestrian* di jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat dilihat pada tabel 5.241 di bawah ini :

**Tabel 5.241**  
Chi-square tests variabel pekerjaan terhadap variabel informasi

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	3.838 <sup>a</sup>	3	.279
Likelihood Ratio	4.437	3	.218
Linear-by-Linear Association	.381	1	.537
N of Valid Cases	20		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17



Pada tabel 5.241 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2_{hitung}$  sebesar 3,838 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,279. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2_{hitung}$  ( $3,838$ )  $<$   $\chi^2_{tabel}[(4-1)(2-1);0,05]$  ( $7,81$ ) serta nilai signifikansi ( $0,279$ )  $>$   $\alpha$  ( $0,05$ ) sehingga **H<sub>0</sub> diterima**. Sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara pekerjaan dengan informasi.

#### h. Variabel pekerjaan terhadap variabel kenyamanan paving

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel pekerjaan terhadap variabel kenyamanan paving *pedestrian* di jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat dilihat pada tabel 5.242 di bawah ini :

Tabel 5.242  
Chi-square tests variabel pekerjaan terhadap variabel kenyamanan paving

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	5.889 <sup>a</sup>	6	.436
Likelihood Ratio	7.181	6	.304
Linear-by-Linear Association	.070	1	.792
N of Valid Cases	20		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.242 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2_{hitung}$  sebesar 5,889 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,436. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2_{hitung}$  ( $5,889$ )  $<$   $\chi^2_{tabel}[(4-1)(3-1);0,05]$  ( $12,59$ ) serta nilai signifikansi ( $0,436$ )  $>$   $\alpha$  ( $0,05$ ) sehingga **H<sub>0</sub> diterima**. Sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara pekerjaan dengan kenyamanan paving.

#### i. Variabel pekerjaan terhadap variabel polusi

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel pekerjaan terhadap variabel polusi *pedestrian* di jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat dilihat pada tabel 5.243 di bawah ini :

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	5.889 <sup>a</sup>	6	.436
Likelihood Ratio	7.181	6	.304
Linear-by-Linear Association	.070	1	.792
N of Valid Cases	20		

Tabel 5.243  
Chi-square tests variabel pekerjaan terhadap variabel polusi

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	2.192 <sup>a</sup>	6	.901
Likelihood Ratio	2.420	6	.877
Linear-by-Linear Association	.098	1	.755
N of Valid Cases	20		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.243 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2_{hitung}$  sebesar 2,192 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,901. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2_{hitung}$  (2,192) <  $\chi^2_{tabel}[(4-1)(3-1);0,05]$  (12,59) serta nilai signifikansi (0,901) >  $\alpha$  (0,05) sehingga **H0 diterima**. Sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara pekerjaan dengan polusi.

**j. Variabel pekerjaan terhadap variabel pengganggu kenyamanan**

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel pekerjaan terhadap variabel pengganggu kenyamanan *pedestrian* di jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat di lihat pada tabel 5.244 di bawah ini :

Tabel 5.244  
Chi-square tests variabel pekerjaan terhadap variabel pengganggu kenyamanan

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	2.730 <sup>a</sup>	6	.842
Likelihood Ratio	3.394	6	.758
Linear-by-Linear Association	.524	1	.469
N of Valid Cases	20		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.244 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2_{hitung}$  sebesar 2,730 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,842. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2_{hitung}$  (2,730) <  $\chi^2_{tabel}[(4-1)(3-1);0,05]$  (12,59) serta nilai signifikansi (0,842) >  $\alpha$  (0,05) sehingga **H0 diterima**. Sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara pekerjaan dengan pengganggu kenyamanan.

#### k. Variabel pekerjaan terhadap variabel disain paving

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel pekerjaan terhadap variabel disain paving *pedestrian* di jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat di lihat pada tabel 5.245 di bawah ini :

Tabel 5.245  
Chi-square tests variabel pekerjaan terhadap variabel disain paving

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	2.583 <sup>a</sup>	6	.859
Likelihood Ratio	2.821	6	.831
Linear-by-Linear Association	.379	1	.538
N of Valid Cases	20		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.245 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2_{hitung}$  sebesar 2,583 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,859. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2_{hitung}$  ( $2,583 < \chi^2_{tabel}[(4-1)(3-1);0,05]$  (12,59) serta nilai signifikansi ( $0,859 > \alpha$  (0,05) sehingga  $H_0$  diterima . Sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara pekerjaan dengan disain paving.

#### l. Variabel pekerjaan terhadap variabel disain elemen jalan

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel pekerjaan terhadap variabel disain elemen jalan *pedestrian* di jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat di lihat pada tabel 5.246 di bawah ini :

Tabel 5.246  
Chi-square tests variabel pekerjaan terhadap variabel disain elemen jalan

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	3.889 <sup>a</sup>	6	.692
Likelihood Ratio	4.776	6	.573
Linear-by-Linear Association	.101	1	.751
N of Valid Cases	20		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.246 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2_{hitung}$  sebesar 3,889 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,692. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2_{hitung}$  ( $3,889 < \chi^2_{tabel}[(4-1)(3-1);0,05]$  (12,59) serta nilai signifikansi

$(0,692) < \alpha (0,05)$  sehingga **H<sub>0</sub> diterima**. Sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara pekerjaan dengan disain elemen jalan.

### m. Variabel pekerjaan terhadap variabel tata letak

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel pekerjaan terhadap variabel tata letak *pedestrian* di jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat di lihat pada tabel 5.247 di bawah ini :

Tabel 5.247  
Chi-square tests variabel pekerjaan terhadap variabel tata letak

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	3.674 <sup>a</sup>	6	.721
Likelihood Ratio	4.950	6	.550
Linear-by-Linear Association	.337	1	.561
N of Valid Cases	20		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.247 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2_{hitung}$  sebesar 3,674 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,721. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2_{hitung} (3,674) < \chi^2_{tabel} [(4-1)(3-1); 0,05] (12,59)$  serta nilai signifikansi  $(0,721) > \alpha (0,05)$  sehingga **H<sub>0</sub> diterima**. Sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara pekerjaan dengan tata letak.

### n. Variabel pekerjaan terhadap variabel tanaman

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel pekerjaan terhadap variabel tanaman *pedestrian* di jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat di lihat pada tabel 5.248 di bawah ini :

Tabel 5.248  
Chi-square tests variabel pekerjaan terhadap variabel tanaman

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	1.867 <sup>a</sup>	3	.644
Likelihood Ratio	2.392	3	.495
Linear-by-Linear Association	1.508	1	.219
N of Valid Cases	20		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.248 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2$ hitung sebesar 1,667 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,644. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2$ hitung (1,667) <  $\chi^2$ tabel[(4-1)(2-1);0,05] (7,81) serta nilai signifikansi (0,644) >  $\alpha$  (0,05) sehingga **H<sub>0</sub> diterima**. Sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara pekerjaan dengan tanaman.

#### o. Variabel pekerjaan terhadap variabel gangguan yang merusak pemandangan

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel pekerjaan terhadap variabel gangguan yang merusak pemandangan *pedestrian* di jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat dilihat pada tabel 5.249 di bawah ini :

Tabel 5.249

Chi-square tests variabel pekerjaan terhadap variabel gangguan yang merusak pemandangan

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	2.889 <sup>a</sup>	6	.823
Likelihood Ratio	3.246	6	.777
Linear-by-Linear Association	.151	1	.698
N of Valid Cases	20		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.249 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2$ hitung sebesar 2,889 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,823. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2$ hitung (2,889) <  $\chi^2$ tabel[(4-1)(3-1);0,05] (12,59) serta nilai signifikansi (0,823) >  $\alpha$  (0,05) sehingga **H<sub>0</sub> diterima**. Sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara pekerjaan dengan gangguan yang merusak pemandangan.

#### 5.3.4.5. Kesimpulan

Hasil dari analisa diatas dapat disimpulkan pada tabel 5.250 menunjukkan ada 5 hasil yang berbeda yaitu pada pengganggu kenyamanan dengan jenis kelamin, kebersihan dengan umur, ukuran dengan umur, lingkungan dengan umur dan kenyamanan paving dengan umur.

Tabel 5.250  
Chi-square tests Segmen 4

Komponen	Jenis Kelamin		Umur		Pendidikan		Pekerjaan	
	Value	Signifikansi	Value	Signifikansi	Value	Signifikansi	Value	Signifikansi
Persyaratan	0,895	0,827	24,011	0,02	8,057	0,234	4,307	0,89
Keamanan	4,615	0,099	9,763	0,282	2,440	0,655	6,94	0,326
Kebersihan	0,952	0,813	22,667	0,031	5,867	0,438	3,467	0,943
Kelegakan	2,931	0,231	17,190	0,028	4,234	0,375	10,835	0,084
Keengkapan	1,266	0,260	2,884	0,557	3,150	0,207	1,245	0,742
Kemudahan	3,862	0,145	11,623	0,169	7,315	0,120	4,422	0,62
Informasi	0,087	0,769	7,022	0,135	0,202	0,904	3,838	0,279
Kenyamanan Paving	2,275	0,321	21,612	0,006	5,079	0,279	5,889	0,436
Kejelasan	4,615	0,099	8,275	0,407	2,085	0,72	2,192	0,901
Keganggu	8,299	0,016	5,443	0,709	6,343	0,175	2,73	0,842
Disain Paving	1,548	0,461	6,696	0,570	3,389	0,495	2,583	0,859
Disain Elemen	5,714	0,057	7,980	0,435	1,319	0,858	3,889	0,692
Tata letak	3,704	0,157	9,226	0,324	6,804	0,147	3,674	0,721
Tanaman	0,06	0,807	4,091	0,394	3,75	0,153	1,667	0,644
Gangguan	4,921	0,085	5,505	0,702	1,5	0,827	2,889	0,823

$H_0$  = ditolak maka terdapat hubungan antara variabel baris dan kolom

$H_0$  = diterima maka tidak ada hubungan antara variabel baris dan kolom

### 5.3.5. Total Segmen

#### 5.3.5.1. Jenis kelamin

Perhitungan chi-square dilakukan dengan membandingkan variabel pendidikan dan 15 aspek kenyamanan dengan nilai signifikansi ( $\alpha = 0,05$ ). Selain itu hipotesis dapat ditulis sebagai berikut :

- Hipotesis :
  - $H_0$  = Bahwa tidak ada hubungan antara baris dan kolom.
  - $H_1$  = Bahwa ada hubungan antara baris dan kolom.
- Kriteria chi-square sebagai berikut :
  - Jika  $\chi^2_{hitung} < \chi^2_{tabel}$  :  $H_0$  diterima
  - Jika  $\chi^2_{hitung} > \chi^2_{tabel}$  :  $H_0$  ditolak
- Kriteria signifikansi sebagai berikut :
  - Jika nilai Sig > 0,05 :  $H_0$  diterima
  - Jika nilai Sig < 0,05 :  $H_0$  ditolak

### a. Variabel jenis kelamin terhadap variabel kebersihan

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel jenis kelamin terhadap variabel kebersihan koridor jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat di lihat pada tabel 5.251 di bawah ini :

Tabel 5.251  
Chi-square tests variabel jenis kelamin terhadap variabel kebersihan

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	2.600 <sup>a</sup>	3	.457
Likelihood Ratio	3.201	3	.362
Linear-by-Linear Association	.089	1	.765
N of Valid Cases	65		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.251 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2_{hitung}$  sebesar 2,600 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,457. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2_{hitung}$  ( $2,600$ ) <  $\chi^2_{tabel}[(2-1)(4-1);0,05]$  (7,81) serta nilai signifikansi ( $0,457$ ) >  $\alpha$  ( $0,05$ ) sehingga  $H_0$  diterima . Sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara jenis kelamin dengan kebersihan.

### b. Variabel jenis kelamin terhadap variabel keamanan

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana Variabel jenis kelamin terhadap variabel keamanan *pedestrian* di jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat di lihat pada tabel 5.252 di bawah ini :

Tabel 5.252  
Chi-square tests variabel jenis kelamin terhadap variabel keamanan

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	.699 <sup>a</sup>	2	.705
Likelihood Ratio	.676	2	.713
Linear-by-Linear Association	.001	1	.971
N of Valid Cases	65		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.252 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2_{hitung}$  sebesar 0,699 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,705. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2_{hitung}$  ( $0,699$ ) <  $\chi^2_{tabel}[(2-1)(3-1);0,05]$  (5,99) serta nilai signifikansi

$(0,705) > \alpha (0,05)$  sehingga **H<sub>0</sub> diterima**. Sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara jenis kelamin dengan keamanan.

**c. Variabel jenis kelamin terhadap variabel ukuran**

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana Variabel jenis kelamin terhadap variabel ukuran *pedestrian* di jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat dilihat pada tabel 5.253 di bawah ini :

**Tabel 5.253**  
Chi-square tests variabel jenis kelamin terhadap variabel ukuran

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	1.658 <sup>a</sup>	3	.646
Likelihood Ratio	1.624	3	.654
Linear-by-Linear Association	1.238	1	.266
N of Valid Cases	65		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.253 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2_{hitung}$  sebesar 1,658 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,646. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2_{hitung} (1,658) < \chi^2_{tabel}[(2-1)(4-1);0,05] (7,81)$  serta nilai signifikansi  $(0,646) > \alpha (0,05)$  sehingga **H<sub>0</sub> diterima**. Sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara jenis kelamin dengan ukuran.

**d. Variabel Jenis kelamin terhadap variabel lingkungan**

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana Variabel Jenis kelamin terhadap variabel lingkungan *pedestrian* di jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat dilihat pada tabel 5.254 di bawah ini :

**Tabel 5.254**  
Chi-square tests variabel jenis kelamin terhadap variabel lingkungan

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	3.643 <sup>a</sup>	3	.303
Likelihood Ratio	3.901	3	.272
Linear-by-Linear Association	1.171	1	.279
N of Valid Cases	65		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17



Pada tabel 5.254 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2$ hitung sebesar 3,643 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,303. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2$ hitung (3,643) <  $\chi^2$ tabel[(2-1)(4-1);0,05] (7,81) serta nilai signifikansi (0,303) >  $\alpha$  (0,05) sehingga **H0 diterima**. Sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara jenis kelamin dengan lingkungan.

#### e. Variabel jenis kelamin terhadap variabel kelengkapan

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel jenis kelamin terhadap variabel kelengkapan *pedestrian* di jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat dilihat pada tabel 5.255 di bawah ini :

Tabel 5.255  
Chi-square tests variabel jenis kelamin terhadap variabel kelengkapan

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	3.979 <sup>a</sup>	3	.264
Likelihood Ratio	4.683	3	.197
Linear-by-Linear Association	.845	1	.358
N of Valid Cases	65		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.255 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2$ hitung sebesar 3,979 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,264. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2$ hitung (3,979) <  $\chi^2$ tabel[(2-1)(4-1);0,05] (7,81) serta nilai signifikansi (0,264) >  $\alpha$  (0,05) sehingga **H0 diterima**. Sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara jenis kelamin dengan kelengkapan.

#### f. Variabel jenis kelamin terhadap variabel kemudahan

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel jenis kelamin terhadap variabel kemudahan pencapaian *pedestrian* di jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat dilihat pada tabel 5.256 di bawah ini :

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	3.979 <sup>a</sup>	3	.264
Likelihood Ratio	4.683	3	.197
Linear-by-Linear Association	.845	1	.358
N of Valid Cases	65		

Tabel 5.256  
Chi-square tests variabel jenis kelamin terhadap variabel kemudahan

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	10.513 <sup>a</sup>	3	.015
Likelihood Ratio	11.295	3	.010
Linear-by-Linear Association	2.048	1	.153
N of Valid Cases	65		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.256 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2$  hitung sebesar 10,513 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,015. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2$  hitung ( $10,513 > \chi^2$  tabel  $[(2-1)(4-1); 0,05]$  (7,81) serta nilai signifikansi ( $0,015 < \alpha$  (0,05) sehingga **H<sub>0</sub> ditolak**. Sehingga dapat disimpulkan bahwa ada hubungan antara jenis kelamin dengan kemudahan.

#### g. Variabel jenis kelamin terhadap variabel informasi

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel jenis kelamin terhadap variabel informasi *pedestrian* di jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat dilihat pada tabel 5.257 di bawah ini :

Tabel 5.257  
Chi-square tests variabel jenis kelamin terhadap variabel informasi

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	2.669 <sup>a</sup>	3	.446
Likelihood Ratio	2.602	3	.457
Linear-by-Linear Association	.097	1	.756
N of Valid Cases	65		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.257 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2$  hitung sebesar 2,669 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,446. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2$  hitung ( $2,669 < \chi^2$  tabel  $[(2-1)(4-1); 0,05]$  (7,81) serta nilai signifikansi ( $0,4446 > \alpha$  (0,05) sehingga **H<sub>0</sub> diterima**. Sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara jenis kelamin dengan informasi.

#### h. Variabel jenis kelamin terhadap variabel kenyamanan paving

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel jenis kelamin terhadap variabel kenyamanan paving *pedestrian* di jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat di lihat pada tabel 5.258 di bawah ini :

Tabel 5.258  
Chi-square tests variabel jenis kelamin terhadap variabel kenyamanan paving

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	3.670 <sup>a</sup>	4	.453
Likelihood Ratio	4.271	4	.371
Linear-by-Linear Association	.014	1	.907
N of Valid Cases	65		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.258 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2_{hitung}$  sebesar 3,670 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,453. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2_{hitung}$  (3,670) <  $\chi^2_{tabel}[(2-1)(5-1);0,05]$  (9,49) serta nilai signifikansi (0,453) >  $\alpha$  (0,05) sehingga  $H_0$  diterima. Sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara jenis kelamin dengan kenyamanan paving.

#### i. Variabel jenis kelamin terhadap variabel polusi

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel jenis kelamin terhadap variabel polusi *pedestrian* di jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat di lihat pada tabel 5.259 di bawah ini :

Tabel 5.259  
Chi-square tests variabel jenis kelamin terhadap variabel polusi

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	10.224 <sup>a</sup>	3	.017
Likelihood Ratio	14.464	3	.002
Linear-by-Linear Association	1.431	1	.232
N of Valid Cases	65		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.259 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2_{hitung}$  sebesar 10,224 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,017. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2_{hitung}$  (10,224) >  $\chi^2_{tabel}[(2-1)(4-1);0,05]$  (7,81) serta nilai signifikansi

$(0,017) > \alpha (0,05)$  sehingga  $H_0$  ditolak. Sehingga dapat disimpulkan bahwa ada hubungan antara jenis kelamin dengan polusi.

**j. Variabel jenis kelamin terhadap variabel pengganggu kenyamanan**

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel jenis kelamin terhadap variabel pengganggu kenyamanan *pedestrian* di jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat di lihat pada tabel 5.260 di bawah ini :

**Tabel 5.260**  
Chi-square tests variabel jenis kelamin terhadap variabel pengganggu kenyamanan

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	2.953 <sup>a</sup>	4	.566
Likelihood Ratio	3.204	4	.524
Linear-by-Linear Association	.000	1	.993
N of Valid Cases	65		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.260 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2$ hitung sebesar 2,953 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,566. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2$ hitung ( $2,953 < \chi^2_{tabel}[(2-1)(5-1);0,05]$  (9,49) serta nilai signifikansi ( $0,566 > \alpha (0,05)$ ) sehingga  $H_0$  diterima. Sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara jenis kelamin dengan pengganggu kenyamanan.

**k. Variabel jenis kelamin terhadap variabel disain paving**

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel jenis kelamin terhadap variabel disain paving *pedestrian* di jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat di lihat pada tabel 5.261 di bawah ini :

**Tabel 5.261**  
Chi-square tests variabel jenis kelamin terhadap variabel disain paving

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	4.988 <sup>a</sup>	3	.173
Likelihood Ratio	5.433	3	.143
Linear-by-Linear Association	.876	1	.349
N of Valid Cases	65		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.261 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2_{hitung}$  sebesar 4,988 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,173. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2_{hitung}$  ( $4,988$ )  $<$   $\chi^2_{tabel}[(2-1)(4-1);0,05]$  ( $7,81$ ) serta nilai signifikansi ( $0,173$ )  $>$   $\alpha$  ( $0,05$ ) sehingga **H<sub>0</sub> diterima**. Sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara jenis kelamin dengan disain paving.

#### l. Variabel jenis kelamin terhadap variabel disain elemen jalan

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel jenis kelamin terhadap variabel disain elemen jalan *pedestrian* di jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat di lihat pada tabel 5.262 di bawah ini :

**Tabel 5.262**  
Chi-square tests variabel jenis kelamin terhadap variabel disain elemen jalan

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	4.281 <sup>a</sup>	3	.233
Likelihood Ratio	4.563	3	.207
Linear-by-Linear Association	.213	1	.644
N of Valid Cases	65		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.262 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2_{hitung}$  sebesar 4,281 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,233. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2_{hitung}$  ( $4,281$ )  $<$   $\chi^2_{tabel}[(2-1)(4-1);0,05]$  ( $7,81$ ) serta nilai signifikansi ( $0,233$ )  $>$   $\alpha$  ( $0,05$ ) sehingga **H<sub>0</sub> diterima**. Sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara jenis kelamin dengan disain elemen jalan.

#### m. Variabel jenis kelamin terhadap variabel tata letak

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel jenis kelamin terhadap variabel tata letak *pedestrian* di jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat di lihat pada tabel 5.263 di bawah ini :

**Tabel 5.263**  
Chi-square tests variabel jenis kelamin terhadap variabel tata letak

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	4.286 <sup>a</sup>	3	.232
Likelihood Ratio	4.458	3	.216
Linear-by-Linear Association	7.019	1	.891
N of Valid Cases	65		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.263 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2_{hitung}$  sebesar 4,286 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,232. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2_{hitung}$  ( $4,286 < \chi^2_{tabel}[(2-1)(4-1);0,05]$  (7,81) serta nilai signifikansi ( $0,232 > \alpha$  (0,05) sehingga **H0 diterima**. Sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara jenis kelamin dengan tata letak.

#### n. Variabel jenis kelamin terhadap variabel tanaman

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel jenis kelamin terhadap variabel tanaman *pedestrian* di jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat dilihat pada tabel 5.264 di bawah ini :

**Tabel 5.264**  
Chi-square tests variabel jenis kelamin terhadap variabel tanaman

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	7.616 <sup>a</sup>	3	.055
Likelihood Ratio	7.963	3	.047
Linear-by-Linear Association	4.983	1	.026
N of Valid Cases	65		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.264 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2_{hitung}$  sebesar 7,616 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,055. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2_{hitung}$  ( $7,616 < \chi^2_{tabel}[(2-1)(4-1);0,05]$  (7,81) serta nilai signifikansi ( $0,055 > \alpha$  (0,05) sehingga **H0 diterima**. Sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara jenis kelamin dengan tanaman.

**o. Variabel jenis kelamin terhadap variabel gangguan yang merusak pemandangan**

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel jenis kelamin terhadap variabel gangguan yang merusak pemandangan *pedestrian* di jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat di lihat pada tabel 5.265 di bawah ini :

**Tabel 5.265**  
Chi-square tests variabel jenis kelamin terhadap variabel gangguan yang merusak pemandangan

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	2.429 <sup>a</sup>	3	.488
Likelihood Ratio	2.643	3	.450
Linear-by-Linear Association	.013	1	.910
N of Valid Cases	65		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.265 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2_{hitung}$  sebesar 2,429 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,488. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2_{hitung}$  ( $2,429 < \chi^2_{tabel}[(2-1)(4-1);0,05]$  (7,81) serta nilai signifikansi ( $0,488 > \alpha$  (0,05) sehingga **H<sub>0</sub> diterima** . Sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara jenis kelamin dengan gangguan yang merusak pemandangan.

### 5.3.5.2. Umur

Perhitungan chi-square dilakukan dengan membandingkan variabel umur dan 15 aspek kenyamanan dengan nilai signifikansi ( $\alpha = 0,05$ ). Selain itu hipotesis dapat ditulis sebagai berikut :

- Hipotesis :

- H<sub>0</sub> = Bahwa tidak ada hubungan antara baris dan kolom.
- H<sub>1</sub> = Bahwa ada hubungan antara antara baris dan kolom.

- Kriteria chi-square sebagai berikut :

- Jika  $x^2_{hitung} < x^2_{tabel}$  : **H<sub>0</sub> diterima**
- Jika  $x^2_{hitung} > x^2_{tabel}$  : **H<sub>0</sub> ditolak**

- Kriteria signifikansi sebagai berikut :

- Jika nilai Sig  $> 0,05$  : **H<sub>0</sub> diterima** .
- Jika nilai Sig  $< 0,05$  : **H<sub>0</sub> ditolak**

### a. variabel umur terhadap variabel kebersihan

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel umur terhadap variabel kebersihan koridor jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat di lihat pada tabel 5.266 di bawah ini :

Tabel 5.266  
Chi-square tests variabel umur terhadap variabel kebersihan

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	21.303 <sup>a</sup>	12	.046
Likelihood Ratio	12.117	12	.436
Linear-by-Linear Association	.480	1	.489
N of Valid Cases	65		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.266 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2$  hitung sebesar 21,303 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,046. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2$  hitung (21,303) >  $\chi^2$  tabel[(5-1)(4-1);0,05] (21,03) serta nilai signifikansi (0,046) <  $\alpha$  (0,05) sehingga **H<sub>0</sub> ditolak**. Sehingga dapat disimpulkan bahwa ada hubungan antara umur dengan kebersihan.

### b. Variabel umur terhadap variabel keamanan

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel umur terhadap variabel keamanan *pedestrian* di jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat di lihat pada tabel 5.267 di bawah ini :

Tabel 5.267  
Chi-square tests variabel umur terhadap variabel keamanan

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	7.169 <sup>a</sup>	8	.519
Likelihood Ratio	8.719	8	.367
Linear-by-Linear Association	.294	1	.588
N of Valid Cases	65		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.267 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2$  hitung sebesar 7,169 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,519. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2$  hitung (7,169) <  $\chi^2$  tabel[(5-1)(3-1);0,05] (15,51) serta nilai signifikansi



$(0,519) > \alpha (0,05)$  sehingga **H<sub>0</sub> diterima**. Sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara umur dengan keamanan.

### c. Variabel umur terhadap variabel ukuran

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel umur terhadap variabel ukuran *pedestrian* di jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat di lihat pada tabel 5.268 di bawah ini :

Tabel 5.268  
Chi-square tests variabel umur terhadap variabel ukuran

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	15,706 <sup>a</sup>	12	.205
Likelihood Ratio	11,950	12	.450
Linear-by-Linear Association	.230	1	.632
N of Valid Cases	65		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.268 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2$ hitung sebesar 15,706 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,205. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2$ hitung  $(15,706) < \chi^2$ tabel $[(5-1)(4-1);0,05]$  (21,03) serta nilai signifikansi  $(0,205) > \alpha (0,05)$  sehingga **H<sub>0</sub> diterima**. Sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara umur dengan ukuran.

### d. Variabel umur terhadap variabel lingkungan

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel umur terhadap variabel lingkungan *pedestrian* di jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat di lihat pada tabel 5.269 di bawah ini :

Tabel 5.269  
Chi-square tests variabel umur terhadap variabel lingkungan

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	17,387 <sup>a</sup>	12	.136
Likelihood Ratio	17,099	12	.146
Linear-by-Linear Association	1,140	1	.286
N of Valid Cases	65		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.269 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2$ hitung sebesar 17,387 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,136. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2$ hitung ( $17,387$ ) <  $\chi^2$ tabel[(5-1)(4-1);0,05] (21,03) serta nilai signifikansi ( $0,136$ ) <  $\alpha$  ( $0,05$ ) sehingga **H<sub>0</sub> diterima**. Sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara umur dengan lingkungan.

#### e. variabel umur terhadap variabel kelengkapan

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel umur terhadap variabel kelengkapan *pedestrian* di jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat di lihat pada tabel 5.270 di bawah ini :

**Tabel 5.270**  
Chi-square tests variabel umur terhadap variabel kelengkapan

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	9.099 <sup>a</sup>	12	.694
Likelihood Ratio	11.714	12	.469
Linear-by-Linear Association	2.214	1	.137
N of Valid Cases	65		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.270 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2$ hitung sebesar 9,099 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,694. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2$ hitung ( $9,099$ ) <  $\chi^2$ tabel[(5-1)(4-1);0,05] (21,03) serta nilai signifikansi ( $0,694$ ) >  $\alpha$  ( $0,05$ ) sehingga **H<sub>0</sub> diterima**. Sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara umur dengan kelengkapan.

#### f. Variabel umur terhadap variabel kemudahan

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel umur terhadap variabel kemudahan pencapaian *pedestrian* di jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat di lihat pada tabel 5.271 di bawah ini :

Tabel 5.271  
Chi-square tests variabel umur terhadap variabel kemudahan

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	19.690 <sup>a</sup>	12	.073
Likelihood Ratio	24.411	12	.018
Linear-by-Linear Association	3.504	1	.061
N of Valid Cases	65		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.271 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2$ hitung sebesar 19,690 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,073. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2$  hitung (19,690) <  $\chi^2$  tabel[(5-1)(4-1);0,05] (21,03) serta nilai signifikansi (0,073) >  $\alpha$  (0,05) sehingga **H<sub>0</sub> diterima**. Sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara umur dengan kemudahan.

#### g. Variabel umur terhadap variabel informasi

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel umur terhadap variabel informasi *pedestrian* di jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat di lihat pada tabel 5.272 di bawah ini :

Tabel 5.272  
Chi-square tests variabel umur terhadap variabel informasi

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	10.486 <sup>a</sup>	12	.573
Likelihood Ratio	10.700	12	.555
Linear-by-Linear Association	.260	1	.610
N of Valid Cases	65		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.272 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2$ hitung sebesar 10,486 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,573. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2$ hitung (10,486) <  $\chi^2$ tabel[(5-1)(4-1);0,05] (21,03) serta nilai signifikansi (0,573) >  $\alpha$  (0,05) sehingga **H<sub>0</sub> diterima**. Sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara umur dengan informasi.

#### h. Variabel umur terhadap variabel kenyamanan paving

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel umur terhadap variabel kenyamanan paving *pedestrian* di jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat dilihat pada tabel 5.273 di bawah ini :

Tabel 5.273  
Chi-square tests variabel umur terhadap variabel kenyamanan paving

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	32.264 <sup>a</sup>	16	.009
Likelihood Ratio	30.181	16	.017
Linear-by-Linear Association	.144	1	.705
N of Valid Cases	65		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.273 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2_{hitung}$  sebesar 32,264 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,009. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2_{hitung}$  (32,264) >  $\chi^2_{tabel}[(5-1)(5-1);0,05]$  (26,30) serta nilai signifikansi (0,009) <  $\alpha$  (0,05) sehingga **H<sub>0</sub> ditolak**. Sehingga dapat disimpulkan bahwa ada hubungan antara umur dengan kenyamanan paving.

#### i. Variabel umur terhadap variabel polusi

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel umur terhadap variabel polusi *pedestrian* di jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat dilihat pada tabel 5.274 di bawah ini :

Tabel 5.274  
Chi-square tests variabel umur terhadap variabel polusi

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	11.138 <sup>a</sup>	12	.517
Likelihood Ratio	9.954	12	.620
Linear-by-Linear Association	1.555	1	.212
N of Valid Cases	65		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.274 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2_{hitung}$  sebesar 11,138 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,517. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2_{hitung}$  (11,138) <  $\chi^2_{tabel}[(5-1)(4-1);0,05]$  (21,03) serta nilai

signifikansi  $(0,517) > \alpha (0,05)$  sehingga **H<sub>0</sub> diterima**. Sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara umur dengan polusi.

**j. Variabel umur terhadap variabel pengganggu kenyamanan**

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel umur terhadap variabel pengganggu kenyamanan *pedestrian* di jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat di lihat pada tabel 5.275 di bawah ini :

**Tabel 5.275**  
**Chi-square tests variabel umur terhadap variabel pengganggu kenyamanan**

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	12.109 <sup>a</sup>	16	.736
Likelihood Ratio	11.916	16	.750
Linear-by-Linear Association	.105	1	.746
N of Valid Cases	65		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.275 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2$ hitung sebesar 12,109 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,736. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2$ hitung  $(12,109) < \chi^2$ tabel $[(5-1)(5-1);0,05]$  (26,30) serta nilai signifikansi  $(0,736) > \alpha (0,05)$  sehingga **H<sub>0</sub> diterima**. Sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara umur dengan pengganggu kenyamanan.

**k. Variabel umur terhadap variabel disain paving**

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel umur terhadap variabel disain paving *pedestrian* di jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat di lihat pada tabel 5.276 di bawah ini :

**Tabel 5.276**  
**Chi-square tests variabel umur terhadap variabel disain paving**

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	8.033 <sup>a</sup>	12	.783
Likelihood Ratio	9.243	12	.682
Linear-by-Linear Association	.611	1	.434
N of Valid Cases	65		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.276 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2$ hitung sebesar 8,033 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,783. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2$ hitung (8,033) >  $\chi^2$ tabel[(5-1)(4-1);0,05] (21,03) serta nilai signifikansi (0,783) <  $\alpha$  (0,05) sehingga **H0 diterima**. Sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara umur dengan disain paving.

#### l. Variabel umur terhadap variabel disain elemen jalan

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel umur terhadap variabel disain elemen jalan *pedestrian* di jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat dilihat pada tabel 5.277 di bawah ini :

**Tabel 5.277**  
Chi-square tests variabel umur terhadap variabel disain elemen jalan

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	8.234 <sup>a</sup>	12	.767
Likelihood Ratio	6.900	12	.864
Linear-by-Linear Association	.029	1	.865
N of Valid Cases	65		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.277, menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2$ hitung sebesar 8,234 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,767. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2$ hitung (8,234) <  $\chi^2$ tabel[(5-1)(4-1);0,05] (21,03) serta nilai signifikansi (0,435) >  $\alpha$  (0,05) sehingga **H0 diterima**. Sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara umur dengan disain elemen jalan.

#### m. Variabel umur terhadap variabel tata letak

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel umur terhadap variabel tata letak *pedestrian* di jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat dilihat pada tabel 5.278 di bawah ini :

Tabel 5.278  
Chi-square tests variabel umur terhadap variabel tata letak

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	13.935 <sup>a</sup>	12	.305
Likelihood Ratio	14.733	12	.256
Linear-by-Linear Association	.499	1	.480
N of Valid Cases	65		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.278 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2$ hitung sebesar 13,935 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,305. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2$ hitung (13,935) <  $\chi^2$ tabel[(5-1)(4-1);0,05] (21,03) serta nilai signifikansi (0,305) >  $\alpha$  (0,05) sehingga **H<sub>0</sub> diterima**. Sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara umur dengan tata letak.

#### n. Variabel umur terhadap variabel tanaman

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel umur terhadap variabel tanaman *pedestrian* di jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat di lihat pada tabel 5.279 di bawah ini :

Tabel 5.279  
Chi-square tests variabel umur terhadap variabel tanaman

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	10.763 <sup>a</sup>	12	.549
Likelihood Ratio	14.234	12	.286
Linear-by-Linear Association	1.228	1	.268
N of Valid Cases	65		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.279 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2$ hitung sebesar 10,763 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,549. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2$ hitung (10,763) <  $\chi^2$ tabel[(5-1)(4-1);0,05] (21,03) serta nilai signifikansi (0,549) >  $\alpha$  (0,05) sehingga **H<sub>0</sub> diterima**. Sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara umur dengan tanaman.

### o. Variabel umur terhadap variabel gangguan yang merusak pemandangan

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel umur terhadap variabel gangguan yang merusak pemandangan *pedestrian* di jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat di lihat pada tabel 5.280 di bawah ini :

Tabel 5.280

Chi-square tests variabel umur terhadap variabel gangguan yang merusak pemandangan

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	12.267 <sup>a</sup>	12	.425
Likelihood Ratio	10.652	12	.559
Linear-by-Linear Association	3.464	1	.063
N of Valid Cases	65		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.280 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2$  hitung sebesar 12,267 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,425. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2$  hitung (12,267) <  $\chi^2$  tabel [(5-1)(4-1);0,05] (21,03) serta nilai signifikansi (0,425) >  $\alpha$  (0,05) sehingga **H<sub>0</sub> diterima**. Sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara umur dengan gangguan yang merusak pemandangan.

#### 5.3.5.3. Pendidikan

Perhitungan chi-square dilakukan dengan membandingkan variabel pendidikan dan 15 aspek kenyamanan dengan nilai signifikansi ( $\alpha = 0,05$ ). Selain itu hipotesis dapat ditulis sebagai berikut :

- Hipotesis :
  - H<sub>0</sub> = Bahwa tidak ada hubungan antara baris dan kolom.
  - H<sub>1</sub> = Bahwa ada hubungan antara baris dan kolom.
- Kriteria chi-square sebagai berikut :
  - Jika  $x^2$  hitung <  $x^2$  tabel : **H<sub>0</sub> diterima**
  - Jika  $x^2$  hitung >  $x^2$  tabel : **H<sub>0</sub> ditolak**
- Kriteria signifikansi sebagai berikut :
  - Jika nilai Sig > 0,05 : **H<sub>0</sub> diterima**
  - Jika nilai Sig < 0,05 : **H<sub>0</sub> ditolak**



### a. Variabel pendidikan terhadap variabel kebersihan

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel pendidikan terhadap variabel kebersihan koridor jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat di lihat pada tabel 5.281 di bawah ini :

Tabel 5.281  
Chi-square tests variabel pendidikan terhadap variabel kebersihan

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	6.833 <sup>a</sup>	9	.654
Likelihood Ratio	6.148	9	.725
Linear-by-Linear Association	.383	1	.536
N of Valid Cases	65		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.281 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2$  hitung sebesar 6,833 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,654. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2$  hitung ( $6,833 < \chi^2$  tabel[(4-1)(4-1);0,05] (16,92) serta nilai signifikansi ( $0,654 > \alpha$  (0,05) sehingga  $H_0$  diterima. Sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara pendidikan dengan kebersihan.

### b. Variabel pendidikan terhadap variabel keamanan

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel pendidikan terhadap variabel keamanan *pedestrian* di jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat di lihat pada tabel 5.282 di bawah ini :

Tabel 5.282  
Chi-square tests variabel pendidikan terhadap variabel keamanan

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	10.825 <sup>a</sup>	6	.094
Likelihood Ratio	10.330	6	.111
Linear-by-Linear Association	.867	1	.352
N of Valid Cases	65		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.282 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2$  hitung sebesar 10,825 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,094. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2$  hitung ( $10,825 < \chi^2$  tabel[(4-1)(3-1);0,05] (12,59) serta nilai

signifikansi ( $0,094$ )  $>$   $\alpha$  ( $0,05$ ) sehingga **H<sub>0</sub> diterima**. Sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara pendidikan dengan keamanan.

#### c. Variabel pendidikan terhadap variabel ukuran

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel pendidikan terhadap variabel ukuran *pedestrian* di jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat di lihat pada tabel 5.283 di bawah ini :

**Tabel 5.283**  
Chi-square tests variabel pendidikan terhadap variabel ukuran

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	11.449 <sup>a</sup>	9	.246
Likelihood Ratio	8.953	9	.442
Linear-by-Linear Association	.030	1	.862
N of Valid Cases	65		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.283 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2$ hitung sebesar 11,449 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,246. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2$ hitung ( $11,449$ )  $<$   $\chi^2$ tabel[(4-1)(4-1);0,05] ( $16,92$ ) serta nilai signifikansi ( $0,246$ )  $>$   $\alpha$  ( $0,05$ ) sehingga **H<sub>0</sub> diterima**. Sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara pendidikan dengan ukuran.

#### d. Variabel pendidikan terhadap variabel lingkungan

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel pendidikan terhadap variabel lingkungan *pedestrian* di jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat di lihat pada tabel 5.284 di bawah ini :

**Tabel 5.284**  
Chi-square tests variabel pendidikan terhadap variabel lingkungan

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	6.517 <sup>a</sup>	9	.687
Likelihood Ratio	7.226	9	.614
Linear-by-Linear Association	1.298	1	.255
N of Valid Cases	65		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.284 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2$ hitung sebesar 6,517 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,687. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2$ hitung (6,517) <  $\chi^2$ tabel[(4-1)(4-1);0,05] (16,92) serta nilai signifikansi (0,687) >  $\alpha$  (0,05) sehingga  $H_0$  diterima. Sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara pendidikan dengan lingkungan.

#### e. Variabel pendidikan terhadap variabel kelengkapan

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel pendidikan terhadap variabel kelengkapan *pedestrian* di jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat di lihat pada tabel 5.285 di bawah ini :

Tabel 5.285  
Chi-square tests variabel pendidikan terhadap variabel kelengkapan

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	17.042 <sup>a</sup>	9	.048
Likelihood Ratio	21.141	9	.012
Linear-by-Linear Association	1.608	1	.205
N of Valid Cases	65		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.285 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2$ hitung sebesar 17,042 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,048. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2$ hitung (17,042) >  $\chi^2$ tabel[(4-1)(4-1);0,05] (16,92) serta nilai signifikansi (0,048) <  $\alpha$  (0,05) sehingga  $H_0$  ditolak. Sehingga dapat disimpulkan bahwa ada hubungan antara pendidikan dengan kelengkapan.

#### f. Variabel pendidikan terhadap variabel kemudahan

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel pendidikan terhadap variabel kemudahan pencapaian *pedestrian* di jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat di lihat pada tabel 5.286 di bawah ini :

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	17.042 <sup>a</sup>	9	.048
Likelihood Ratio	21.141	9	.012
Linear-by-Linear Association	1.608	1	.205
N of Valid Cases	65		

Tabel 5.286  
Chi-square tests variabel pendidikan terhadap variabel kemudahan

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	17.902 <sup>a</sup>	9	.036
Likelihood Ratio	17.382	9	.043
Linear-by-Linear Association	2.224	1	.138
N of Valid Cases	65		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.286 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2$  hitung sebesar 17,902 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,036. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2$  hitung (17,902) >  $\chi^2$  tabel[(4-1)(4-1);0,05] (16,92) serta nilai signifikansi (0,036) <  $\alpha$  (0,05) sehingga **H<sub>0</sub> ditolak**. Sehingga dapat disimpulkan bahwa ada hubungan antara pendidikan dengan kemudahan.

#### g. Variabel pendidikan terhadap variabel informasi

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel pendidikan terhadap variabel informasi *pedestrian* di jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat di lihat pada tabel 5.287 di bawah ini :

Tabel 5.287  
Chi-square tests variabel pendidikan terhadap variabel informasi

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	14.027 <sup>a</sup>	9	.121
Likelihood Ratio	13.589	9	.138
Linear-by-Linear Association	.059	1	.808
N of Valid Cases	65		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.287 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2$  hitung sebesar 14,027 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,121. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2$  hitung (14,027) <  $\chi^2$  tabel[(4-1)(4-1);0,05] (16,92) serta nilai signifikansi (0,121) >  $\alpha$  (0,05) sehingga **H<sub>0</sub> diterima**. Sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara pendidikan dengan informasi.

### h. Variabel pendidikan terhadap variabel kenyamanan paving

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel pendidikan terhadap variabel kenyamanan paving *pedestrian* di jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat di lihat pada tabel 5.288 di bawah ini :

Tabel 5.288  
Chi-square tests variabel pendidikan terhadap variabel kenyamanan paving

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	13.836 <sup>a</sup>	12	.311
Likelihood Ratio	13.900	12	.307
Linear-by-Linear Association	1.085	1	.298
N of Valid Cases	65		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.288 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2_{hitung}$  sebesar 13,836 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,311. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2_{hitung}$  (13,836) <  $\chi^2_{tabel}[(4-1)(5-1);0,05]$  (21,03) serta nilai signifikansi (0,279) >  $\alpha$  (0,05) sehingga  $H_0$  diterima . Sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara pendidikan dengan kenyamanan paving.

### i. Variabel pendidikan terhadap variabel polusi

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel pendidikan terhadap variabel polusi *pedestrian* di jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat di lihat pada tabel 5.289 di bawah ini :

Tabel 5.289  
Chi-square tests variabel pendidikan terhadap variabel polusi

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	9.894 <sup>a</sup>	9	.359
Likelihood Ratio	10.501	9	.311
Linear-by-Linear Association	.004	1	.949
N of Valid Cases	65		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.289 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2_{hitung}$  sebesar 9,894 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,359. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2_{hitung}$  (9,894) <  $\chi^2_{tabel}[(4-1)(4-1);0,05]$  (16,92) serta nilai signifikansi

$(0,720) > \alpha (0,05)$  sehingga **H<sub>0</sub> diterima**. Sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara pendidikan dengan polusi.

**l. Variabel pendidikan terhadap variabel pengganggu kenyamanan**

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel pendidikan terhadap variabel pengganggu kenyamanan *pedestrian* di jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat di lihat pada tabel 5.290 di bawah ini :

**Tabel 5.290**  
Chi-square tests variabel pendidikan terhadap variabel pengganggu kenyamanan

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	19,367 <sup>a</sup>	12	.080
Likelihood Ratio	20,230	12	.063
Linear-by-Linear Association	.511	1	.475
N of Valid Cases	65		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.290 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2$ hitung sebesar 19,367 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,080. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2$ hitung (19,367)  $>$   $\chi^2$ tabel[(4-1)(5-1);0,05] (21,03) serta nilai signifikansi (0,175)  $<$   $\alpha$  (0,05) sehingga **H<sub>0</sub> diterima**. Sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara pendidikan dengan pengganggu kenyamanan.

**k. Variabel pendidikan terhadap variabel disain paving**

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel pendidikan terhadap variabel disain paving *pedestrian* di jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat di lihat pada tabel 5.291 di bawah ini :

**Tabel 5.291**  
Chi-square tests variabel pendidikan terhadap variabel disain paving

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	15,343 <sup>a</sup>	9	.082
Likelihood Ratio	18,231	9	.033
Linear-by-Linear Association	2,456	1	.117
N of Valid Cases	65		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.291 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2_{hitung}$  sebesar 15,343 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,082. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2_{hitung}$  (15,343) <  $\chi^2_{tabel}[(4-1)(4-1);0,05]$  (16,92) serta nilai signifikansi (0,495) >  $\alpha$  (0,05) sehingga **H<sub>0</sub> diterima**. Sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara pendidikan dengan disain paving.

#### l. Variabel pendidikan terhadap variabel disain elemen jalan

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel pendidikan terhadap variabel disain elemen jalan *pedestrian* di jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat di lihat pada tabel 5.292 di bawah ini :

**Tabel 5.292**  
Chi-square tests variabel pendidikan terhadap variabel disain elemen jalan

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	4.456 <sup>a</sup>	9	.879
Likelihood Ratio	4.932	9	.840
Linear-by-Linear Association	.983	1	.321
N of Valid Cases	65		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.292 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2_{hitung}$  sebesar 4,456 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,879. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2_{hitung}$  (4,456) <  $\chi^2_{tabel}[(4-1)(4-1);0,05]$  (16,92) serta nilai signifikansi (0,879) >  $\alpha$  (0,05) sehingga **H<sub>0</sub> diterima**. Sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara pendidikan dengan disain elemen jalan.

#### m. Variabel pendidikan terhadap variabel tata letak

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel pendidikan terhadap variabel tata letak *pedestrian* di jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat di lihat pada tabel 5.293 di bawah ini :

Tabel 5.293  
Chi-square tests variabel pendidikan terhadap variabel tata letak

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	5.447 <sup>a</sup>	9	.794
Likelihood Ratio	6.129	9	.727
Linear-by-Linear Association	1.001	1	.972
N of Valid Cases	65		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.293 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2$  hitung sebesar 5,447 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,794. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2$  hitung ( $5,447 < \chi^2_{tabel}[(4-1)(4-1);0,05]$  (16,92) serta nilai signifikansi ( $0,794 > \alpha$  (0,05) sehingga **H<sub>0</sub> diterima**. Sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara pendidikan dengan tata letak.

#### n. Variabel pendidikan terhadap variabel tanaman

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel pendidikan terhadap variabel tanaman *pedestrian* di jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat di lihat pada tabel 5.294 di bawah ini :

Tabel 5.294  
Chi-square tests variabel pendidikan terhadap variabel tanaman

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	15.928 <sup>a</sup>	9	.068
Likelihood Ratio	17.049	9	.048
Linear-by-Linear Association	3.491	1	.062
N of Valid Cases	65		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.294 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2$  hitung sebesar 15,928 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,068. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2$  hitung ( $15,928 < \chi^2_{tabel}[(4-1)(4-1);0,05]$  (16,92) serta nilai signifikansi ( $0,068 > \alpha$  (0,05) sehingga **H<sub>0</sub> diterima**. Sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara jenis kelamin dengan tanaman.



#### o. Variabel pendidikan terhadap variabel gangguan yang merusak pemandangan

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel pendidikan terhadap variabel gangguan yang merusak pemandangan *pedestrian* di jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat di lihat pada tabel 5.295 di bawah ini :

Tabel 5.295  
Chi-square tests variabel pendidikan terhadap variabel gangguan yang merusak pemandangan

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	3.217 <sup>a</sup>	9	.955
Likelihood Ratio	3.695	9	.930
Linear-by-Linear Association	.535	1	.465
N of Valid Cases	65		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.295 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2$  hitung sebesar 3,217 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,955. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2$  hitung ( $3,217 < \chi^2$  tabel[(4-1)(4-1);0,05] (16,92) serta nilai signifikansi ( $0,955 > \alpha$  (0,05) sehingga **H<sub>0</sub> diterima**. Sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara pendidikan dengan gangguan yang merusak pemandangan.

#### 5.3.5.4. Pekerjaan

Perhitungan chi-square dilakukan dengan membandingkan variabel pendidikan dan 15 aspek kenyamanan dengan nilai signifikansi ( $\alpha = 0,05$ ). Selain itu hipotesis dapat ditulis sebagai berikut :

- Hipotesis :

- H<sub>0</sub> = Bahwa tidak ada hubungan antara baris dan kolom.
- H<sub>1</sub> = Bahwa ada hubungan antara antara baris dan kolom.

- Kriteria chi-square sebagai berikut :

- Jika  $\chi^2$  hitung  $< \chi^2$  tabel : **H<sub>0</sub> diterima**
- Jika  $\chi^2$  hitung  $> \chi^2$  tabel : **H<sub>0</sub> ditolak**

- Kriteria signifikansi sebagai berikut :

- Jika nilai Sig  $> 0,05$  : **H<sub>0</sub> diterima**
- Jika nilai Sig  $< 0,05$  : **H<sub>0</sub> ditolak**

### a. Variabel pekerjaan terhadap variabel kebersihan

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel pekerjaan terhadap variabel kebersihan koridor jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat di lihat pada tabel 5.296 di bawah ini :

**Tabel 5.296**  
Chi-square tests variabel pekerjaan terhadap variabel kebersihan

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	5,671 <sup>a</sup>	12	,932
Likelihood Ratio	6,824	12	,869
Linear-by-Linear Association	,045	1	,833
N of Valid Cases	65		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.296 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2$ hitung sebesar 5,671 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,932. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2$ hitung (5,671) <  $\chi^2$ tabel[(5-1)(4-1);0,05] (21,03) serta nilai signifikansi (0,932) >  $\alpha$  (0,05) sehingga  $H_0$  diterima . Sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara pekerjaan dengan kebersihan.

### b. Variabel pekerjaan terhadap variabel keamanan

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel pekerjaan terhadap variabel keamanan *pedestrian* di jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat di lihat pada tabel 5.297 di bawah ini :

**Tabel 5.297**  
Chi-square tests variabel pekerjaan terhadap variabel keamanan

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	6,452 <sup>a</sup>	8	,597
Likelihood Ratio	8,058	8	,428
Linear-by-Linear Association	,237	1	,627
N of Valid Cases	65		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.297 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2$ hitung sebesar 6,452 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,597. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2$ hitung (6,452) <  $\chi^2$ tabel[(5-1)(3-1);0,05] (15,51) serta nilai signifikansi

(0,597) >  $\alpha$  (0,05) sehingga **H<sub>0</sub> diterima**. Sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara pekerjaan dengan keamanan.

### c. Variabel pekerjaan terhadap variabel ukuran

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel pekerjaan terhadap variabel ukuran *pedestrian* di jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat di lihat pada tabel 5.298 di bawah ini :

**Tabel 5.298**  
Chi-square tests variabel pekerjaan terhadap variabel ukuran

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	14.896 <sup>a</sup>	12	.247
Likelihood Ratio	16.155	12	.184
Linear-by-Linear Association	.098	1	.755
N of Valid Cases	65		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.298 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2$ hitung sebesar 14,896 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,247. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2$ hitung (14,896) <  $\chi^2$ tabel[(5-1)(4-1);0,05] (21,03) serta nilai signifikansi (0,247) >  $\alpha$  (0,05) sehingga **H<sub>0</sub> diterima**. Sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara pekerjaan dengan ukuran.

### d. Variabel pekerjaan terhadap variabel lingkungan

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel pekerjaan terhadap variabel lingkungan *pedestrian* di jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat di lihat pada tabel 5.299 di bawah ini :

**Tabel 5.299**  
Chi-square tests variabel pekerjaan terhadap variabel lingkungan

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	10.565 <sup>a</sup>	12	.567
Likelihood Ratio	13.358	12	.344
Linear-by-Linear Association	1.125	1	.289
N of Valid Cases	65		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.299 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2$ hitung sebesar 10,565 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,567. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2$ hitung (10,565) <  $\chi^2$ tabel[(5-1)(4-1);0,05] (21,03) serta nilai signifikansi (0,567) >  $\alpha$  (0,05) sehingga **H0 diterima**. Sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara pekerjaan dengan lingkungan.

#### e. Variabel pekerjaan terhadap variabel kelengkapan

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel pekerjaan terhadap variabel kelengkapan *pedestrian* di jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat di lihat pada tabel 5.300 di bawah ini :

**Tabel 5.300**  
Chi-square tests variabel pekerjaan terhadap variabel kelengkapan

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	9,334 <sup>a</sup>	12	,674
Likelihood Ratio	9,991	12	,617
Linear-by-Linear Association	1,403	1	,236
N of Valid Cases	65		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.297 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2$ hitung sebesar 9,334 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,674. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2$ hitung (9,334) <  $\chi^2$ tabel[(5-1)(4-1);0,05] (21,03) serta nilai signifikansi (0,674) >  $\alpha$  (0,05) sehingga **H0 diterima**. Sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara pekerjaan dengan kelengkapan.

#### f. Variabel pekerjaan terhadap variabel kemudahan

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel pekerjaan terhadap variabel kemudahan pencapaian *pedestrian* di jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat di lihat pada tabel 5.301 di bawah ini :

**Tabel 5.301**  
Chi-square tests variabel pekerjaan terhadap variabel kemudahan

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	13.256 <sup>a</sup>	12	.351
Likelihood Ratio	12.250	12	.426
Linear-by-Linear Association	.386	1	.534
N of Valid Cases	65		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.301 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2$  hitung sebesar 13,256 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,351. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2$  hitung (13,256) <  $\chi^2$  tabel[(5-1)(4-1);0,05] (21,03) serta nilai signifikansi (0,351) >  $\alpha$  (0,05) sehingga **H<sub>0</sub> diterima**. Sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara pekerjaan dengan kemudahan.

#### g. Variabel pekerjaan terhadap variabel informasi

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel pekerjaan terhadap variabel informasi *pedestrian* di jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat di lihat pada tabel 5.302 di bawah ini :

**Tabel 5.302**  
Chi-square tests variabel pekerjaan terhadap variabel informasi

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	13.386 <sup>a</sup>	12	.342
Likelihood Ratio	12.722	12	.390
Linear-by-Linear Association	1.810	1	.179
N of Valid Cases	65		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.302 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2$  hitung sebesar 13,386 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,342. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2$  hitung (13,386) <  $\chi^2$  tabel[(5-1)(4-1);0,05] (21,03) serta nilai signifikansi (0,342) >  $\alpha$  (0,05) sehingga **H<sub>0</sub> diterima**. Sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara pekerjaan dengan informasi.

#### h. Variabel pekerjaan terhadap variabel kenyamanan paving

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel pekerjaan terhadap variabel kenyamanan paving *pedestrian* di jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat dilihat pada tabel 5.303 di bawah ini :

Tabel 5.303  
Chi-square tests variabel pekerjaan terhadap variabel kenyamanan paving

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	9,213 <sup>a</sup>	16	.904
Likelihood Ratio	8,471	16	.934
Linear-by-Linear Association	.109	1	.742
N of Valid Cases	65		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.303 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2$ hitung sebesar 9,213 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,904. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2$ hitung (9,213) <  $\chi^2$ tabel[(5-1)(5-1);0,05] (26,30) serta nilai signifikansi (0,904) >  $\alpha$  (0,05) sehingga  $H_0$  diterima. Sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara pekerjaan dengan kenyamanan paving.

#### i. Variabel pekerjaan terhadap variabel polusi

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel pekerjaan terhadap variabel polusi *pedestrian* di jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat dilihat pada tabel 5.304 di bawah ini :

Tabel 5.304  
Chi-square tests variabel pekerjaan terhadap variabel polusi

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	6,826 <sup>a</sup>	12	.869
Likelihood Ratio	7,672	12	.810
Linear-by-Linear Association	.058	1	.809
N of Valid Cases	65		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.304 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2$ hitung sebesar 6,826 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,869. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2$ hitung (6,826) <  $\chi^2$ tabel[(5-1)(4-1);0,05] (21,03) serta nilai signifikansi

$(0,869) > \alpha (0,05)$  sehingga **H<sub>0</sub> diterima**. Sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara pekerjaan dengan polusi.

**j. Variabel pekerjaan terhadap variabel pengganggu kenyamanan**

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel pekerjaan terhadap variabel pengganggu kenyamanan *pedestrian* di jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat di lihat pada tabel 5.305 di bawah ini :

**Tabel 5.305**  
Chi-square tests variabel pekerjaan terhadap variabel pengganggu kenyamanan

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	15.919 <sup>a</sup>	16	.459
Likelihood Ratio	18.369	16	.303
Linear-by-Linear Association	2.729	1	.099
N of Valid Cases	65		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.305 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2$  hitung sebesar 15,919 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,459. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2$  hitung  $(15,919) < \chi^2$  tabel  $[(5-1)(5-1); 0,05]$  (26,30) serta nilai signifikansi  $(0,459) > \alpha (0,05)$  sehingga **H<sub>0</sub> diterima**. Sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara pekerjaan dengan pengganggu kenyamanan.

**k. Variabel pekerjaan terhadap variabel desain paving**

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel pekerjaan terhadap variabel desain paving *pedestrian* di jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat di lihat pada tabel 5.306 di bawah ini :

**Tabel 5.306**  
Chi-square tests variabel pekerjaan terhadap variabel desain paving

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	11.252 <sup>a</sup>	12	.507
Likelihood Ratio	10.753	12	.550
Linear-by-Linear Association	4.605	1	.032
N of Valid Cases	65		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.306 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2$ hitung sebesar 11,252 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,507. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2$ hitung (11,252) <  $\chi^2$ tabel[(5-1)(4-1);0,05] (21,03) serta nilai signifikansi (0,507) >  $\alpha$  (0,05) sehingga **H0 diterima**. Sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara pekerjaan dengan disain paving.

#### l. Variabel pekerjaan terhadap variabel disain elemen jalan

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel pekerjaan terhadap variabel disain elemen jalan *pedestrian* di jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat di lihat pada tabel 5.307 di bawah ini :

Tabel 5.307

Chi-square tests variabel pekerjaan terhadap variabel disain elemen jalan

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	8.792 <sup>a</sup>	12	.721
Likelihood Ratio	8.790	12	.721
Linear-by-Linear Association	1.317	1	.251
N of Valid Cases	65		

Sumner : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.307 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2$ hitung sebesar 8,792 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,721. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2$ hitung (8,792) <  $\chi^2$ tabel[(5-1)(4-1);0,05] (21,03) serta nilai signifikansi (0,721) >  $\alpha$  (0,05) sehingga **H0 diterima**. Sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara pekerjaan dengan disain elemen jalan.

#### m. Variabel pekerjaan terhadap variabel tata letak

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel pekerjaan terhadap variabel tata letak *pedestrian* di jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat di lihat pada tabel 5.308 di bawah ini :



Tabel 5.308  
Chi-square tests variabel pekerjaan terhadap variabel tata letak

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	7.045 <sup>a</sup>	12	.855
Likelihood Ratio	8.784	12	.721
Linear-by-Linear Association	.036	1	.849
N of Valid Cases	65		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.308 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2_{hitung}$  sebesar 7,045 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,855. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2_{hitung}$  ( $7,045$ ) <  $\chi^2_{tabel}[(5-1)(4-1);0,05]$  ( $21,03$ ) serta nilai signifikansi ( $0,855$ ) >  $\alpha$  ( $0,05$ ) sehingga **H<sub>0</sub> diterima**. Sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara pekerjaan dengan tata letak.

#### n. Variabel pekerjaan terhadap variabel tanaman

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel pekerjaan terhadap variabel tanaman *pedestrian* di jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat di lihat pada tabel 5.309 di bawah ini :

Tabel 5.309  
Chi-square tests variabel pekerjaan terhadap variabel tanaman

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	13.331 <sup>a</sup>	12	.345
Likelihood Ratio	16.758	12	.159
Linear-by-Linear Association	.024	1	.878
N of Valid Cases	65		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.309 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2_{hitung}$  sebesar 13,331 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,345. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2_{hitung}$  ( $13,331$ ) <  $\chi^2_{tabel}[(5-1)(4-1);0,05]$  ( $21,03$ ) serta nilai signifikansi ( $0,345$ ) >  $\alpha$  ( $0,05$ ) sehingga **H<sub>0</sub> diterima**. Sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara pekerjaan dengan tanaman.

### o. Variabel pekerjaan terhadap variabel gangguan yang merusak pemandangan

Dapat dilihat pada tabel tabulasi silang dimana variabel pekerjaan terhadap variabel gangguan yang merusak pemandangan *pedestrian* di jalan Dhoho memiliki hubungan yang signifikan dapat di lihat pada tabel 5.310 di bawah ini :

Tabel 5.310

Chi-square tests variabel pekerjaan terhadap variabel gangguan yang merusak pemandangan

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	6,866 <sup>a</sup>	12	,866
Likelihood Ratio	6,940	12	,862
Linear-by-Linear Association	,009	1	,926
N of Valid Cases	65		

Sumber : output Chi-Square SPSS 17

Pada tabel 5.310 menampilkan hasil pengujian keterkaitan antar kedua variabel ini melalui uji Chi-Square, dimana diperoleh nilai  $\chi^2$  hitung sebesar 6,866 dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-sided)) sebesar 0,866. Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, terlihat bahwa nilai  $\chi^2$  hitung ( $6,866 < \chi^2$  tabel[(5-1)(4-1);0,05] (21,03) serta nilai signifikansi ( $0,866 > \alpha$  (0,05) sehingga **H<sub>0</sub> diterima** . Sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara pekerjaan dengan gangguan yang merusak pemandangan.

### 5.3.5.5. Kesimpulan

Hasil dari analisa diatas dapat disimpulkan pada tabel 5.311 menunjukan ada 6 hasil yang berbeda yaitu pada kemudahan dengan jenis kelamin, polusi dengan jenis kelamin kebersihan dengan umur, kenyamanan paving dengan umur, kelengkapan dengan pendidikan dan kemudahan dengan pendidikan.

Tabel 5.311  
Chi-square tests Total Segmen

Komponen	Jenis Kelamin		Umur		Pendidikan		Pekerjaan	
	Value	Signifikansi	Value	Signifikansi	Value	Signifikansi	Value	Signifikansi
Kebersihan	2,6	0,457	21,303	0,046	6,833	0,654	5,671	0,932
Keamanan	0,699	0,705	7,169	0,519	10,825	0,094	6,452	0,597
Ukuran	1,658	0,646	15,706	0,205	11,449	0,246	14,896	0,247
Lingkungan	3,643	0,303	17,387	0,136	6,517	0,687	10,565	0,567
Kelengkapan	3,979	0,264	9,099	0,694	17,042	0,048	9,334	0,674
Kemudahan	10,513	0,015	19,69	0,073	17,902	0,036	13,256	0,351
Informasi	2,669	0,446	10,486	0,573	14,027	0,121	13,386	0,342
Kenyaman Paving	3,67	0,453	32,264	0,009	13,836	0,311	9,213	0,904
Polusi	10,224	0,017	11,138	0,517	9,894	0,359	6,826	0,869
Pengganggu	2,953	0,566	12,109	0,736	19,367	0,080	15,919	0,459
Disain Paving	4,988	0,173	8,033	0,783	15,343	0,082	11,252	0,507

Komponen	Jenis Kelamin		Umur		Pendidikan		Pekerjaan	
	Value	Signifikansi	Value	Signifikansi	Value	Signifikansi	Value	Signifikansi
Disain Elemen	4,281	0,233	8,234	0,767	4,456	0,879	8,792	0,721
Tata letak	4,286	0,232	13,935	0,305	5,447	0,794	7,045	0,855
Tanaman	7,616	0,055	10,763	0,549	15,928	0,068	13,331	0,345
Gangguan	2,429	0,488	12,267	0,425	3,217	0,955	6,866	0,866

$H_0 =$  ditolak maka terdapat hubungan antara variabel baris dan kolom  
 $H_0 =$  diterima maka tidak ada hubungan antara variabel baris dan kolom

Hasil dan analisis data dapat diungkapkan pada tabel 2.11 menunjukkan ada perbedaan yang berbeda yaitu pada kecenderungan dengan jenis kelamin, dengan jenis kelamin kecenderungan minat kepengembangan housing dengan minat kepengembangan perumahan dan kecenderungan dengan pendidikan.

### 2.1.3.3. Kesimpulan

Hasil dan analisis data dapat diungkapkan pada tabel 2.11 menunjukkan ada perbedaan yang berbeda yaitu pada kecenderungan dengan jenis kelamin, dengan jenis kelamin kecenderungan minat kepengembangan housing dengan minat kepengembangan perumahan dan kecenderungan dengan pendidikan.

Tabel 2.11

Komponen	Jenis Kelamin		Umur		Pendidikan		Pekerjaan	
	Value	Signifikansi	Value	Signifikansi	Value	Signifikansi	Value	Signifikansi
Disain Elemen	4,281	0,233	8,234	0,767	4,456	0,879	8,792	0,721
Tata letak	4,286	0,232	13,935	0,305	5,447	0,794	7,045	0,855
Tanaman	7,616	0,055	10,763	0,549	15,928	0,068	13,331	0,345
Gangguan	2,429	0,488	12,267	0,425	3,217	0,955	6,866	0,866

INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL



MALANG

## BAB VI

### KESIMPULAN DAN REKOMENDASI

Bagian ini merupakan akhir dari keseluruhan pembahasan dari keseluruhan yang telah dilakukan. Pada bab ini akan dibahas kesimpulan mengenai penataan Kota Kediri. Selain itu akan di ungkapkan pula beberapa rekomendasi yang diharapkan dapat menjadi masukan bagi pihak yang terkait.

#### 6.1 Kesimpulan

Kesimpulan yang terkait dari penelitian ini adalah kesimpulan pertama berupa hasil dari analisis kondisi faktual ruang pedestrian, lalu kesimpulan kedua merupakan kesimpulan dari perhitungan yang digunakan dalam menentukan keterkaitan variabel kenyamanan ruang pedestrian dengan variabel persepsi penggunaannya.

Secara umum jalur pedestrian di koridor Jalan Dhoho sudah cukup baik, dilihat dari kondisi fisik koridor dan variabel persepsi kenyamanan pejalan kaki yang digunakan sebagai ukuran penulis dalam menilai koridor Jalan Dhoho. Berdasarkan persepsi responden dengan menggunakan penyebaran kuisioner didapatkan beberapa kesimpulan di tiap tiap segmen pada koridor tersebut.

- Segmen 1

Pada segmen 1 didapatkan hasil bahwa terdapat beberapa faktor-faktor yang mempengaruhi kondisi jalan yaitu jenis kelamin sangat berpengaruh terhadap keamanan dengan nilai 10 serta memiliki signifikansi 0,002 sedangkan kebersihan mempengaruhi pendidikan sebesar 12,5 serta nilai signifikansi 0,0014. Untuk nilai informasi penunjuk jalandidapatkan 12,5 serta signifikasinya 0,0014, kenyamanan paving sebesar 10 dan signifikansi 0,007. Pendidikan dan pekerjaan mempengaruhi komponen pengganggu kenyamanan sebesar 10,156 dan nilai signifikansi 0,038. Untuk variabel umur dan pekerjaan mempengaruhi komponen desain paving sebesar 10 dan signifikansi 0,04. Pekerjaan mempengaruhi desain elemen sebesar 10,625 dan nilai signifikansi 0,031. Tata letak penempatan elemen jalan dan tanaman dipengaruhi pekerjaan dari responden dengan nilai 10,625 serta signifikansi 0,031 dan 14,375 serta nilai signifikansi 0,006 dengan hasil chi-square pada dapat digunakan untuk perbaikan dari segi desain.

Pada segmen ini harus ada penambahan penggunaan pagar pengamanan disepanjang segmen satu. Desain paving harus dijilat bewarna agar menambah keindahan jalan selian itu peletakan tempat sampah harus ada di setiap 10 sampai dengan 15 meter agar lingkungan tetap terjaga kebersihannya. Untuk memperlancar jalannya air dapat dibangun juga gorong-gorong dengan desain tutup gorong yang dapat menunjukkan ciri dari kota yang akan dituju seperti kebanyakan di Jepang. Selanjutnya tanaman peneduh dapat ditambah agar lebih rindang. Peletakan elemen dan disain lampu-lampu jalan diletakan sesuai dengan standar.

- Segmen 2

Pada segmen 2 didapatkan hasil bahwa pada kondisi permukaan trotoar yang tidak baik, karena pada segmen kedua terdapat banyak permukaan trotoar yang tidak rata, selain itu kondisi elemen jalan yang sudah tidak terawat lagi seperti banyak cat-cat yang telah pudar maupun perabotan jalan tidak dapat digunakan. Terdapat dua faktor yang mempengaruhi yaitu tata letak penempatan elemen jalan dipengaruhi oleh umur sebesar 21,273 serta nilai signifikansi 0,011 dan keamanan dipengaruhi tingkat pendidikan sebesar 17,208 serta nilai signifikansi 0,009.

Pada segmen ini sebaiknya lebar trotoar serta penempatan elemen seperti, tempat duduk, lampu jalan, tempat sampah dan disain resapan air harus disesuaikan dengan standar yang ada sehingga dapat menciptakan kenyamanan bagi pejalan kaki. Untuk menjaga keamanan pada segmen 2 dapat ditempatkan pos polisi di area yang dianggap rawan kejahatan agar pejalan kaki merasa lebih aman.

- Segmen 3

Pada segmen ke 3 didapatkan bahwa pada kondisi pedestrian yang tidak baik, karena permukaan yang tidak rata dan berlubang selain itu banyak gangguan PKL yang berjualan di segmen ini. Faktor yang mempengaruhi kondisi jalan yaitu pendidikan berpengaruh terhadap ukuran, kemudahan pencapaian, dan nyaman paving. Variabel pendidikan mempengaruhi komponen ukuran sebesar 20,564 serta signifikansi 0,002 selain itu mempengaruhi komponen keindahan sebesar 23,619 dengan nilai signifikansi 0,005 dan komponen kenyamanan paving sebesar 16,212 serta nilai signifikansi 0,013.

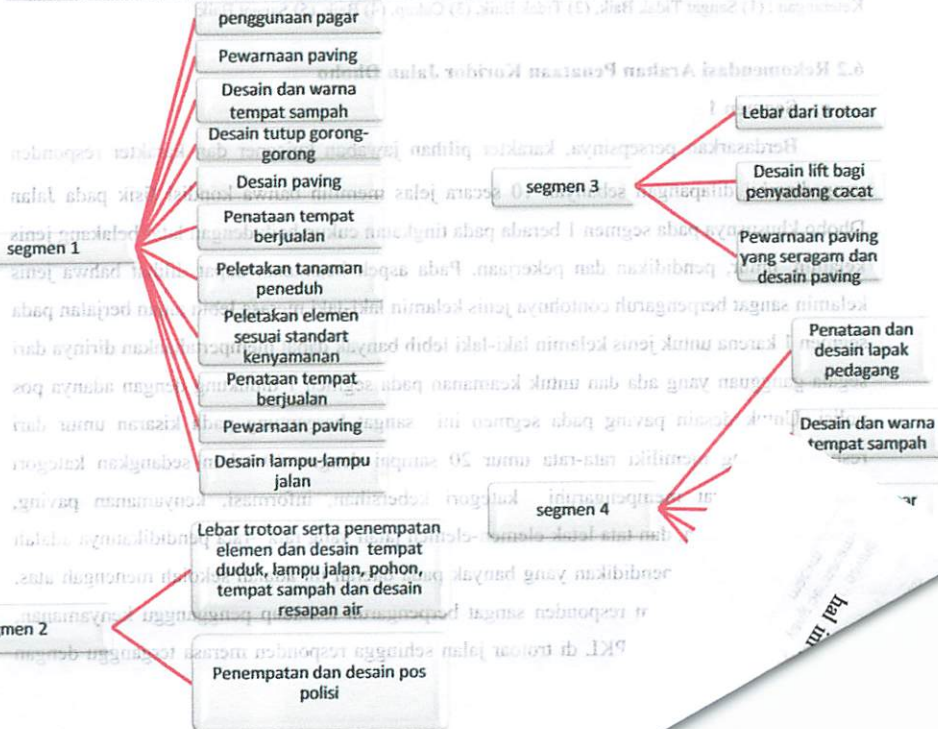
Pada segmen 3 lebar trotoar dapat disesuaikan dengan standar pada segmen ini dapat ditambahkan jembatan layang atau jembatan yang disediakan khusus bagi penyandang cacat. Untuk pavingnya dapat didesain dengan warna seragam agar lebih indah dipandang.

#### • Segmen 4

Pada segmen 4 didapatkan hasil bahwa terdapat beberapa faktor-faktor yang mempengaruhi kondisi jalan yaitu jenis kelamin sangat berpengaruh terhadap pengganggu kenyamanan sedangkan umur mempengaruhi kebersihan, ukuran, lingkungan, dan kenyamanan paving. Variabel jenis kelamin mempengaruhi komponen pengganggu kenyamanan sebesar 8,299 dengan nilai signifikansi 0,016. Sedangkan variabel umur mempengaruhi komponen kebersihan dengan nilai 24,011 serta signifikansi 0,02 selain itu juga mempengaruhi komponen ukuran sebesar 22,667 serta nilai signifikansi 0,031 selanjutnya mempengaruhi juga komponen lingkungan sebesar 17,19 dengan signifikansi 0,028 dan yang terakhir kenyamanan paving dipengaruhi sebesar 21,612 dengan nilai signifikansi 0,006.

Pada segmen 4 pohon peneduh dapat dipilih dengan bentuk percabangan batang tidak merunduk dan bermasa daun padat. Tempat sampah dapat diletakan antara 10-15 meter selain itu paving dapat dibuat berwarna-warni atau berpola. Berhubung disegmen 4 banyak sekali pedagang maka dapat di buat desain lapak yang menarik sehingga medatangkan keuntungan.

Pendekatan perancangan pada setiap segmen sebagai berikut :



Tabel 6.5 Total Distribusi Frekuensi

Komponen Kenyamanan	Segmen 1					Segmen 2					Segmen 3					Segmen 4				
	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
Kebersihan	-	10%	60%	30%	-	-	-	27%	60%	13%	-	-	35%	60%	5%	-	-	30%	60%	15%
Konsumen	-	-	10%	30%	-	-	-	27%	60%	13%	-	-	45%	50%	5%	-	-	30%	60%	5%
Ukuran	-	-	90%	10%	-	-	7%	53%	33%	7%	-	5%	50%	45%	-	-	5%	75%	15%	5%
Lingkungan	-	10%	60%	30%	-	-	7%	53%	27%	13%	-	25%	50%	20%	5%	-	10%	55%	35%	-
Kelengkapan street furniture	-	-	70%	-	30%	-	7%	33%	20	40%	-	5%	60%	25%	10%	-	-	60%	35%	-
Kemudahan	-	-	50%	50%	-	-	7%	33%	53%	7%	-	5%	50%	40%	5%	-	5%	50%	40%	-
Pencapaian	-	-	50%	50%	-	-	7%	33%	53%	7%	-	5%	50%	40%	5%	-	5%	50%	40%	-
Informasi	-	30%	60%	-	10%	-	13%	33%	47%	7%	-	15%	45%	35%	5%	-	-	45%	45%	-
Kenyamanan Paving	-	10%	90%	-	-	7%	20%	47%	20%	7%	-	10%	75%	15%	-	-	15%	45%	40%	-
Polusi	-	30%	30%	40%	-	-	27%	40%	27%	7%	-	30%	60%	10%	-	-	20%	60%	15%	-
Pengganggu Kenyamanan	-	80%	10%	10%	-	7%	40%	27%	13%	13%	-	30%	50%	15%	5%	-	15%	50%	35%	-
Desain Paving	-	90%	-	10%	-	-	60%	13%	20%	7%	-	25%	45%	25%	5%	-	40%	45%	15%	-
Desain Elemen Jalan	-	60%	30%	10%	-	-	27%	40%	27%	7%	-	20%	60%	15%	-	-	30%	40%	30%	-
Tata Letak	-	30%	60%	10%	-	-	13%	73%	7%	7%	-	10%	25%	15%	-	-	25%	45%	30%	-
Tanaman	-	20%	70%	10%	-	-	33%	47%	13%	7%	-	20%	45%	30%	5%	-	-	80%	20%	-
Gangguan yg memukul persampungan	-	70%	-	30%	-	-	20%	47%	27%	7%	-	20%	65%	15%	-	-	20%	60%	20%	-

Keterangan : (1) Sangat Tidak Baik, (2) Tidak Baik, (3) Cukup, (4) Baik, (5) Sangat Baik

## 6.2 Rekomendasi Arahkan Penataan Keridor Jalan Dhoho

### a. Segmen 1

Berdasarkan persepsinya, karakter pilihan jawaban kuisioner dan karakter responden yang diambil dilapangan sebanyak 10 secara jelas memilih bahwa kondisi fisik pada Jalan Dhoho khususnya pada segmen 1 berada pada tingkatan cukup baik dengan latar belakang jenis kelamin, umur, pendidikan dan pekerjaan. Pada aspek keamanan dapat dilihat bahwa jenis kelamin sangat berpengaruh contohnya jenis kelamin laki-laki merasa lebih aman berjalan pada segmen 1 karena untuk jenis kelamin laki-laki lebih banyak dapat mempertahankan dirinya dari segala gangguan yang ada dan untuk keamanan pada segmen 1 didukung dengan adanya pos polisi. Untuk desain paving pada segmen ini sangat bergantung pada kisaran umur dari responden yang memiliki rata-rata umur 20 sampai dengan 30 tahun sedangkan kategori pendidikan sangat mempengaruhi kategori kebersihan, informasi, kenyamanan paving, pengganggu, tanaman, dan tata letak elemen-elemen jalan yang rata-rata pendidikannya adalah SMA karena jenjang pendidikan yang banyak pada daerah ini adalah sekolah menengah atas. Untuk kategori pekerjaan responden sangat berpengaruh terhadap pengganggu kenyamanan, akibat dari adanya PKL di trotoar jalan sehingga responden merasa terganggu dengan



adanya penghalang yaitu kios PKL selain itu untuk desain paving dan desain elemen jalan yang digunakan juga dapat dipengaruhi oleh pekerjaan responden karena mungkin pemakai trotoar jalan adalah para karyawan swasta yang sering berjalan di trotoar tersebut.

Faktor-faktor yang signifikan di segmen 1 yaitu :

- Keamanan × Jenis kelamin
- Desain paving × Umur
- Kebersihan × Pendidikan
- Informasi × Pendidikan
- Kenyamanan paving × Pendidikan
- Pengganggu kenyamanan × Pendidikan
- Tanaman × Pendidikan
- Tata letak penempatan elemen jalan × Pendidikan
- Pengganggu kenyamanan × Pekerjaan
- Disain paving × Pekerjaan
- Disain elemen jalan × Pekerjaan

#### b. Segmen 2

Pada segmen 2 berdasarkan persepsinya, karakter pilihan jawaban kuisioner dan karakter responden yang diambil dilapangan sebanyak 15 secara jelas memilih bahwa kondisi fisik pada Jalan Dhoho khususnya pada segmen 2 berada pada tingkatan cukup baik dengan latar belakang jenis kelamin, umur, pendidikan dan pekerjaan. Pada aspek kondisi *pedestrian* yang tidak baik karena pada segmen kedua terdapat banyak permukaan trotoar yang tidak rata, berlubang, dan banyak gangguan PKL yang berjualan disegmen ini. Ditambah lagi menurut hamper semua responden yang dikategorikan berdasarkan umur, tata letak penempatan elemen jalan yang kurang tepat penempatannya maupun kondisi yang tidak terawat lagi seperti banyak cat-cat yang telah pudar atau adanya perabotan jalan tidak dapat digunakan, seperti tempat sampah yang tidak ada pada setiap depan toko maupun kondisinya sudah rusak sehingga banyak sampah yang dibuang sembarangan. Selain itu kategori keamanan berkaitan erat dengan pendidikan responden yang rata-rata berpendidikan SMA karena di daerah survey banyak responden yang masih berstatus pelajar atau tamat SMA.

Faktor-faktor yang signifikan di segmen 2 yaitu :

- Tata letak penempatan elemen jalan × Umur
- Keamanan × Pendidikan

### c. Segmen 3

Berdasarkan persepsinya, karakter pilihan jawaban kuisioner dan karakter responden yang diambil dilapangan sebanyak 20 secara jelas memilih bahwa kondisi fisik pada Jalan Dhoho khususnya pada segmen 3 berada pada tingkatan cukup baik dengan latar belakang jenis kelamin, umur, pendidikan dan pekerjaan. Pada aspek kondisi *pedestrian* yang tidak baik karena pada segmen ketiga terdapat banyak permukaan trotoar yang tidak rata, berlubang, dan banyak gangguan PKL yang berjualan disegmen ini. Ditambah lagi menurut responden, ukuran, kemudahan pencapaian, dan kenyamanan paving menjadi permasalahan yang ada kaitannya dengan pendidikan responden yang banyak adalah tamatan SMA. Karena kondisi *pedestrian* yang kurang nyaman akibat permukaan tidak rata serta adanya bongkaran bangunan yang menagakibatkan pejalan kaki harus turun dibahu jalan untuk melewati belum lagi penjual lapak buku dan baju yang memakai seluruh bagian trotoar. Sehingga mempersulit kemudahan pejalan kaki menuju tempat tujuan mereka.

Faktor-faktor yang signifikan di segmen 3 yaitu :

- Ukuran × Pendidikan
- Kemudahan pencapaian × Pendidikan
- Kenyamanan paving × Pendidikan

### d. Segmen 4

Berdasarkan persepsinya, karakter pilihan jawaban kuisioner dan karakter responden yang diambil dilapangan sebanyak 20 secara jelas memilih bahwa kondisi fisik pada Jalan Dhoho khususnya pada segmen 4 berada pada tingkatan cukup baik dengan latar belakang jenis kelamin, umur, pendidikan dan pekerjaan. Untuk kategori jenis kelamin responden sangat berpengaruh terhadap pengganggu kenyamanan, hal ini akibat dari adanya PKL di trotoar jalan sehingga responden merasa terganggu dengan adanya penghalang yaitu kios PKL contohnya jenis kelamin perempuan merasa kurang nyaman berjalan jika suasana pada trotor sesak dengan pedagang yang mengakibatkan bersenggolan antara pembeli dan pejalan kaki dan makin banyaknya kendaraan bermotor yang diparkir diatas trotoar sehingga menyebabkan wilayah trotoar menjadi sempit dan dapat berdampak adanya pencopetan. Keterkaitan selanjutnya pada kategori umur disegmen ini berpengaruh terhadap kebersihan, ukuran, lingkungan, dan kenyamanan paving dari kisaran hampir semua umur telah bisa memberikan pendapat yang objektif pada kuisioner ini sehingga didapatkan hasil yang hampir sesuai kondisi yang ada.

Faktor – faktor yang signifikan di segmen 4 yaitu :

- Pengganggu kenyamanan × Jenis kelamin
- Kebersihan × Umur
- Ukuran × Umur
- Lingkungan × Umur
- Kenyamanan paving × Umur

Beberapa contoh desain – desain yang mungkin dapat digunakan sebagai acuan untuk memperbaiki *pedestrian* di Jalan Dhoho, Kota Kediri :

- Segmen 1 : Keamanan × Jenis kelamin



Sumber : Buku *Pedestrian ways dalam perancangan kota (ninić anggriani)* diakses 20 september 2013

Menurut responden di lapangan yang terbanyak adalah laki-laki, yaitu 9 orang menyatakan keamanan baik tetapi pengamanan dapat ditambah dengan pagar pengaman diletakkan pada jalur amenities. Pada titik tertentu yang berbahaya dan memerlukan perlindungan dengan tinggi 90 centimeter, dan bahan yang digunakan adalah metal/beton yang tahan terhadap cuaca, kerusakan, dan murah pemeliharannya.

- Segmen 1 : Desain paving × Umur



Sumber : [www.interlocking paving stonescaption.com](http://www.interlockingpavingstonescaption.com) diakses 24 november 2013

Dari segi umur antara 21 – 30 tahun yang realtif muda memilih desain yang penuh warna karena terlihat cerah dipandang, sedangkan pilihan yang orang lebih tua lebih memilih desain yang satu warna tapi yang penting kenyamanan paving. Hal ini dapat diterapkan pada segmen 1 yang desain pavingnya kurang baik. Kelebihan dari desain diatas adalah memberikan kesan yang penuh warna dan menarik bagi pejalan kaki yang melintasi jalan Dhoho.

- Segmen 1 : Kebersihan × Pendidikan



Sumber : [www.septiaritripurwangi.blogspot.com](http://www.septiaritripurwangi.blogspot.com) diakses 24 nopember 2013

Dari responden dilihat dari segi pendidikan terbanyak adalah tamatan SMA dengan jumlah responden 8 orang mengatakan bahwa pada segmen 1 cukup bersih tetapi alangkah baiknya penempatan tempat sampah terdapat disetiap 10 – 15 meter untuk menjaga kebersihan di area pedestrian dijalan Dhoho. tempat sampah yang didesain dengan warna yang menarik dan terdiri dari 3 jenis, yaitu sampah organik, sampah anorganik dan sampah limbah rumah tangga.

- Segmen 1 : Informasi × Pendidikan



Sumber : [www.travel.detik.com](http://www.travel.detik.com) diakses 26 nopember 2013

Pada jalan dhoho dengan tingkat pendidikan SMU memberikan pendapat bahwa papan informasi di daerah ini masih cukup baik untuk itu dapat ditambah dengan contoh Desain tutup gorong di jepang memberikan informasi penunjuk dimana keberadaan kita disetiap kota selain

itu mencerminkan ciri khas dari kota yang kita tuju sehingga tiap pejalan kaki yang melintasi tutup gorong-gorong tersebut akan selalu penasaran gambar apalagi yang akan ditemui di sepanjang koridor jalan. Pada tutup gorong-gorong tersebut juga memiliki fungsi berdasarkan gambarnya.

- Segmen 1 : Pengganggu Kenyamanan × Pendidikan



Sumber : [www. udis-tmc.blogspot.com](http://www.udis-tmc.blogspot.com) diakses 26 november 2013

Dari foto pertama merupakan kondisi lapak PKL yang berada di trotoar jalan Doho dilihat dari latar belakang pendidikan SMA yang mengatakan kenyamanan disegmen ini sangat kurang baik sehingga dapat diperbaiki seperti pada foto kedua merupakan lapak PKL yang tertata rapi dan tidak mengganggu aktifitas pejalan kaki. Di desain dengan tenda sebagai pelindung dari air hujan dan panas dan desain kursi yang seragam dengan warna tenda sehingga menarik konsumen.

- Segmen 1 : Tanaman × Pendidikan



Sumber : [www. hevdestyamalia.blogspot.com](http://www.hevdestyamalia.blogspot.com) diakses 26 november 2013

Desain diatas menunjukan bahwa tanaman yang diletakkan sebagai peneduh para pejalan kaki dan tata peletakan perabotan pejalan kaki yang tertata dengan rapi dan seimbang menambah keserasian antara tanaman dan elemen jalan tetapi tetap tidak boleh menghalangi pejalan kaki

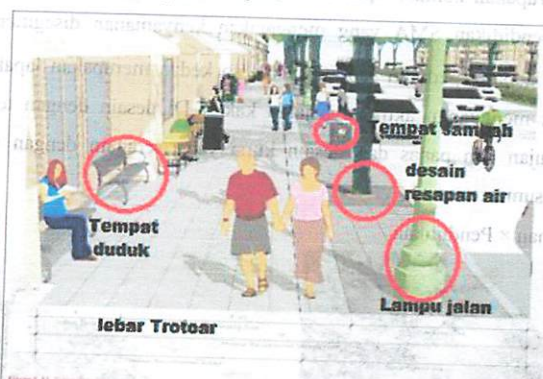
dapat dilihat pula desain lampu yang berbeda dapat memberikan keindahan pandangan dilihat dari segala pendidikan responden jalan Dhoho dilihat dari tingkat pendidikan yang mayoritas tamatan SMA.

Desain-desain pada segmen 1 dapat diringkas dalam tabel di bawah ini.

Tabel 6.6 Pendekatan Perancangan Segmen 1

No	Komponen	Pendekatan Perancangan
1	Kecamatan × Jenis kelamin	Penggunaan pagar
2	Desain paving × Umur	Pewarnaan paving
3	Kebersihan × Pendidikan	Desain dan warna tempat sampah
4	Informasi × Pendidikan	Desain gorong-gorong
5	Kenyamanan paving × Pendidikan	Desain paving
6	Pengganggu kenyamanan × Pendidikan	Penataan tempat berjualan
7	Tanaman × Pendidikan	Peletakan tanaman peneduh
8	Tata letak penempatan elemen jalan × Pendidikan	Peletakan elemen sesuai standart kenyamanan
9	Pengganggu kenyamanan × Pekerjaan	Penataan tempat berjualan
10	Desain paving × Pekerjaan	Pewarnaan paving
11	Desain elemen jalan × Pekerjaan	Desain lampu-lampu jalan

- Segmen 2 : Tata letak elemen jalan × Umur



Sumber : [www.grandboulevard.net](http://www.grandboulevard.net) diakses 26 november 2013

Pada segmen 2 dengan jumlah 15 responden menunjukkan bahwa umur 0-40 tahun sangat dominan melewati trotoar dengan kondisi yang masih dibawah standar, sehingga dapat dibuatkan desain seperti diatas yang menjelaskan peletakan tempat duduk, tempat sampah, desain paving, lampu penerangan, pohon peneduh, serta lubang resapan yang berada di sekeliling pohon. Semua elemen terletak sesuai dengan ukuran dan fungsi kegunaannya. Sehingga dari anak - anak hingga orang tua dapat beristirahat bila lelah berjalan.

- Segmen 2 : Keamanan × Pendidikan



Sumber : [www.ibudy1606.blogspot.com](http://www.ibudy1606.blogspot.com) diakses 26 november 2013

Menurut responden yang berlatar belakang pendidikan SMA sebanyak 10 orang masih memerlukan pengaman pada segmen ini. Untuk itu desain keamanan disegmen dua dapat diberikan pos keamanan. Dikarenakan dari tingkat pendidikan membutuhkan rasa aman dari tindakan-tindakan yang tidak diinginkan, seperti, kriminalitas.

**Tabel 6.7**  
**Pendekatan Perancangan Segmen 2**

No	Komponen	Pendekatan Perancangan
1	Tata letak elemen jalan × Umur	Lebar trotoar serta penempatan elemen dan desain tempat duduk, lampu jalan, pohon, tempat sampah dan desain resapan air
2	Keamanan × Pendidikan	Penempatan dan desain pos polisi

- Segmen 3 : Ukuran × Pendidikan, Kemudahan pencapaian × pendidikan, Kenyaman Paving × Pendidikan



Sumber : [www.skyscrapercity.com](http://www.skyscrapercity.com) diakses 26 november 2013

Menurut 9 orang responden dengan tingkat pendidikan SMA mengatakan cukup terhadap kemudahan pencapaian seseorang menuju tempat tujuan, oleh sebab itu pada segmen tiga untuk mempermudah orang menyebrang jalan untuk menuju suatu tempat maka dibuat jembatan penyebrangan. Alangkah baiknya desain yang akan kita buat memperhatikan juga penyandang cacat untuk melakukan aktifitas mereka agar lebih mudah yaitu penambahan lift yang khusus, selain itu bisa disediakan juga eskalator untuk para pejalan kaki yang sudah lelah menaiki tangga.



Sumber : [www.castrobiscuit.com](http://www.castrobiscuit.com) diakses 26 nopember 2013

Dari desain diatas menunjukkan permintaan responden yang menuntut lebar *pedestrian* dijalan Dhoho di tambah. Selain itu untuk memberikan kesan estetika diletakan berbagai tanaman untuk menghiasi trotoar pejalan kaki. Terdapat pula café spot yang menjajalakan berbagai makanan maupun minuman selain itu penempatan tempat sampah tetap jadi elemen utama untuk menjaga kebersihan sekitar.

Desain-desain pada segmen 3 dapat diringkas dalam tabel di bawah ini.

**Tabel 6.8**  
**Pendekatan Perancangan Segmen 3**

No	Komponen	Pendekatan Perancangan
1	Ukuran × Pendidikan	Lebar dari trotoar
2	Kemudahan pencapaian × Pendidikan	Desain lift bagi penyandang cacat
3	Kenyamanan Paving × Pendidikan	Pewarnaan paving yang seragam dan desain paving



- Segmen 4 : Pengganggu Kenyamanan × Jenis kelamin



Sumber : [www.en.wikipedia.org](http://www.en.wikipedia.org) diakses 26 nopember 2013

Untuk para pedagang kaki lima dapat dibuatkan tempat khusus untuk berjualan yang tidak mengganggu sehingga trotoar menjadi lebar bagi pejalan kaki. Selain itu lokasi tempat berjualan sebaiknya tidak terlalu jauh dari pusat perbelanjaan. Desain harus dapat disesuaikan untuk semua jenis kelamin agar mendatangkan keuntungan yang berlipat. Dengan responden terbanyak berjumlah 14 orang laki-laki.

- Segmen 4 : Kebersihan × Umur, Ukuran × Umur, Lingkungan × Umur, Kenyamanan Paving × Umur



Sumber : [www.airbnb.com](http://www.airbnb.com) diakses 26 nopember 2013

Untuk desain yang menunjukkan kebersihan, ukuran, lingkungan, dan kenyamanan paving dengan kaitannya dari segi umur berkisar antara 21-30 tahun dengan jumlah 11 orang. Dapat dilihat pada gambar diatas. Dimana lokasi begitu bersih dan lebar trotoar yang begitu luas sehingga sangat nyaman untuk segala usia. Selain itu pohon- pohon yang ditanam begitu

banyak disekitar lokasi memberikan fungsi asri dan sejuk. Karena pohon dapat menyerap polusi asap kendaraan motor. Pada desain trotoar diatas tidak nampak lubang yang dapat menghambat perjalanan kita menuju suatu tempat.

Desain-desain pada segmen 1 dapat diringkas dalam tabel di bawah ini.

**Tabel 6.9**  
**Pendekatan Perancangan Segmen 4**

No	Komponen	Pendekatan Perancangan
1	Pengganggu kenyamanan × Jenis kelamin	Penataan dan desain lapak pedagang
2	Kebersihan × Umur	Desain dan warna tempat sampah
3	Ukuran × Umur	Lebar trotoar pejalan kaki
4	Lingkungan × Umur	Pohon peneduh
5	Kenyamanan paving × Umur	Motif dari paving yang bermacam-macam

Sumber: *www.google.com*, diakses 20 September 2017

Letak pada pedangang laki-laki yang dapat dibentangkan tempat khusus untuk pedagang yang tidak mengganggu sehingga trotoar menjadi lebar bagi pejalan kaki. Selain itu lokasi tempat pedagang sebaiknya tidak terlalu jauh dari pusat perbelanjaan. Desain harus dapat disesuaikan untuk semua jenis kelamin agar mendapatkan kenyamanan yang optimal. Trotoar sebaiknya mempunyai lebar yang tidak

• Segmen 4 : Kebersihan × Umur, Lingkungan × Umur, Paving × Umur



Sumber: *www.google.com*, diakses 20 September 2017

Letak desain yang memperhatikan kebersihan, ukuran lingkungan dan kenyamanan paving dengan kaitannya dari segi warna, bentuk, ukuran 21-30 tahun dengan jumlah 14 orang. Dapat dilihat pada gambar diatas. Dimana lokasi begini bersih dan lebar trotoar yang begitu luas sehingga sangat nyaman untuk segala usia. Selain itu pohon-pohon yang ditanam begitu

## DAFTAR PUSTAKA

- Aribowo, M. Arief, 2008, "*Penataan Jalur Pejalan Kaki Pada Koridor Jalan Malioboro berdasarkan Persepsi dan Preferensi Pengunjung*". Skripsi Program perencanaan wilayah dan kota, Fakultas Teknik Universitas Diponegoro, Semarang.
- Chiarajoseph De, dan Kopellman, Lee, 1997, "*Standar Perencanaan Tapak*", Erlangga, Jakarta.
- Danisworo, M, DR, IR, M Arch, MUP, "Teori Perencanaan Urban (Bandung :ITB, 1991)
- Daniel TC, Booster RS, 1976, "*Measuring Landscape Aesthetic: The Scenic Beauty Estimation Method*", USDA Forest Service Research Paper RM.
- Departemen Pekerjaan Umum dan Direktorat Jenderal Bina Marga, "*Tata Cara Perencanaan Teknik Lanskap Jalan*".
- Fruin, John, J, 1979, "*Pedestrian Transportation*", Prentice Inc, London.
- Gunadi, Sugeng, 1989, "*Pedoman Perencanaan tapak dan Lingkungan*" terjemahan dari buku "*Guide to Site and Environment Planning*" oleh Harvey M. Rubenstein, Utama Press Surabaya.
- Hamid, Shirvani 1985, "*The Urban Design Progress*", Van Nostran Reinhold Company, New York.
- Hakim R. 1991. "*Unsur Perancangan Dalam Arsitektur Lanskap*", Bumi Aksara, Jakarta.
- Hakim, Rustam, Ir dan Hardi Utomo, 2008, "*Komponen Perancangan Arsitektur Lanskap*", PT Bumi Aksara, Jakarta.
- Laurie, Ian. C, 1979, "*Nature in Cities*", Jhon Wiley & Sons, New York.
- Lynch, Kevin and Hack, Garry, 1984, "*Site Planning*".
- Sandyohutomo, Mulyono Ir MCRP, 2006, "*Penatagunaan Tanah sebagai subsistem dari penataan ruang*", Aditya Media, Surabaya.
- Sarwoto, Sarlito Wirawan, 1992, "*Psikologi Lingkungan*", PT. Gramedia Widiasarana Indonesia, Jakarta.
- Sujarto, Djoko, 2002, "*Suatu Tinjauan Rancang Kota*", Teknik Planologi ITB, Bandung.
- Sukman, Oman, 2003, "*Dasar- dasar Psikologi Lingkungan*", Bayu Media dan UMM Press, Malang.
- Syaifudin, 1988, "*Pedestrian Kota Bandung*", Jurusan Teknik Planologi ITB, Bandung.
- Tood, Kim. W, "*Tapak Ruang dan Struktur*", PT. Bumi Aksara, Jakarta.
- Whyte, William H, 1988, "*City: Double Day*", New York.
- www. Dexigener.com, tanggal akses 11 Oktober 2012.

## LAMPIRAN

### LAMPIRAN : PENGAJUAN TUGAS AKHIR/SKRIPSI

#### DAFTAR PKN DAN STUDIO YANG SUDAH DI TEMPUH

NO	MATA KULIAH	BELUM /SELESAI	NILAI	LAMPIRAN
1	STD PROSES PERENCANAAN	selesai	C+	KHS / SURAT PUAS
2	STD PERENC. KOTA	selesai	B+	KHS / SURAT PUAS
3	STD PENGEMBANGAN WILAYAH	selesai	B	KHS / SURAT PUAS
4	PKN	selesai	B	KHS / SURAT PUAS
5	KOLOKUIUM			KHS / SURAT PUAS

MALANG, 19 - 11 - 2012  
DOSEN WALI

  
Dr. Ir. Ibnu Soesanto, MTP



INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL  
Jl. Bendungan Sigura-Gura 2  
MALANG

Lamp : 1 Lembar  
Perihal : Permohonan Tugas Akhir/Skripsi

Kepada : Yth. Ketua Jurusan Teknik Planologi  
Institut Teknologi Nasional  
Malang

Dengan Hormat,  
Bersama ini saya mahasiswa/i Jurusan Teknik Planologi

Nama : Andri Eko Prasetyo

NIM : 06 24 008

Dapat diijinkan untuk mengambil tugas akhir/Skripsi

Adapun hasil studi yang telah saya peroleh adalah :

Kredit : 136

IPK : 2.81

Studio/PKN:

Selesai : \_\_\_\_\_ Studio (studio proses, kota, wilayah, PKN).  
Apabila dalam penyelesaian/ penyusunan Tugas akhir tersebut melampaui batas waktu yang telah ditetapkan, saya sanggup untuk daftar ulang kembali  
Demikian permohonan ini saya buat dengan sebenar-benarnya, atas kebijaksanaan dan perhatian Ketua Jurusan disampaikan terima kasih.

Malang, 19-11-2012

Hormat Saya

Andri Eko Prasetyo

Mengetahui dan menyetujui

BAUTUK 11/12

14/12/12

Sekretaris  
Jurusan T. Planologi

[Signature]

Dosen Wali

[Signature]  
Dr. Ir. Ibnu Sasongko, MTP

Recording  
Jurusan T. Planologi

[Signature]

**Keterangan Seminar Proposal / Hasil / Sidang Skripsi**

Nama : ANDRI GHO PRASETIYO  
Nim : 08.22.008  
Judul : PENATAAN KORIDOR JALAN DMCNO BERDASARKAN PERSEPSI  
PENGUNYANYA DI KOTA KEDIRI  
Pembimbing I : Dr. Ir. IGUN SARONGHO, M.P.  
Pembimbing II : ENDEANNO SUPRI S. ST

**Keterangan :**

- Administrasi/ dana Bimbingan, seminar Proposal, Hasil, Sidang / cek ke mbak Puji
- Toefl : 413 (Lampirkan Sertifikat Toefl)
- Nilai : Tesprax 0 Kolektif

Malang, 29/11/2012

Sekjur T. Planologi

Arief Setijawan, ST, MT

**Keterangan Seminar Proposal / Hasil / Sidang Skripsi**

Nama : ANDRI GHO PRASETIYO  
Nim : 08.22.008  
Judul : PENATAAN KORIDOR JALAN DMCNO BERDASARKAN PERSEPSI  
PENGUNYANYA DI KOTA KEDIRI  
Pembimbing I : Dr. Ir. IGUN SARONGHO, M.P.  
Pembimbing II : ENDEANNO SUPRI S. ST

**Keterangan :**

- Administrasi/ dana Bimbingan, seminar Proposal, Hasil, Sidang / cek ke mbak Puji
- Toefl : 413 (Lampirkan Sertifikat Toefl)
- Nilai : Tesprax 0 Kolektif

Malang, 29/11/2012

Sekjur T. Planologi

Arief Setijawan, ST, MT

**Keterangan Seminar Proposal / Hasil / Sidang Skripsi**

Nama : .....  
Nim : .....  
Judul : .....

Pembimbing I : .....  
Pembimbing II : .....



**JURUSAN TEKNIK PLANOLOGI/PWK  
FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN  
INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL MALANG**

Lamp : 4 Lembar  
Perihal : Seminar Dan Sidang Tugas Akhir

Kepada : Yth. Ketua Jurusan Teknik Planologi  
Institut Teknologi Nasional  
Malang

Dengan Hormat,  
Bersama ini saya mahasiswa/i Jurusan Teknik Planologi

Nama : Andri Eko Prasetyo

NIM : 06 24 008

Dapat diijinkan untuk mengikuti Seminar dan Sidang tugas akhir/Skripsi  
Adapun hasil studi yang telah saya peroleh adalah :

Kredit : 136

IPK : 2,81

Dengan rekapitulasi DPA (Daftar Prestasi Akademik) Mahasiswa terlampir  
Demikian Permohonan ini saya buat dengan sebenar-benarnya.

Malang, 19 - 11 - 2012 .....

Hormat Saya

.....  
Andri Eko Prasetyo

Mengetahui dan menyetujui

Rekording Jur. T. Planologi

Dosen Wali

  
Dra. Sunarsih  
Dr. Ir. Ibnu Sasengko, MTP

Sekretaris  
Jurusan T. Planologi

  
Ariq Setyawan, ST, MTP



INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL

Jl. Bendungan Sigura-gura No. 2

Malang

NAMA : Andri Eko Prasetyo

NIM : 06 24 008

JURUSAN : T. Planologi

PEMBIMBING : Ir. Ibnu Sasongko, MT

LEMBAR ASISTENSI

Studi kasus : Penataan Koridor di Jalan Dhoho Kota Kediri

Tanggal	Catatan / Keterangan	Tanda Tangan
12/11/12	Questionnaire metode survey	
17/11/12	ACC skema proposal ( cek cover, margin dan penomoran pd Pjl kali )	
21/12/13	metode analisis perantara keangulan - bukan tabel	
23/12/13	Perancangan - keangulan skema ops di mana	
30/12/13	- cek kelengkapan materi - siapkan materi presentasi - ACC	





INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL

Jl. Bendungan Sigura-gura No. 2

Malang

NAMA : ANDRI EKO PRASETYO.

NIM : 06 24 008

JURUSAN : T. Planologi

LEMBAR ASISTENSI

Tugas : STUDI PENATAAN KORIDOR JALAN DHOHO DI KOTA KEDIRI

Tanggal	Catatan / Keterangan	Tanda Tangan
12/7/2012	Buat tabel memajang di Variabel dengan kebutuhan data Keringker Pikir	
16/7/2012	<ul style="list-style-type: none"><li>- Muncul kan permasalahan real dan Pnawisan</li><li>- Analisa detailnya</li><li>- Konsultasi keterbatasan penelitian bukan rancangan</li></ul>	
17/7/2012	Acc Pbb I <del>P. Koto</del> P. Budi	



INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL

Jl. Bendungan Sigura-gura No. 2

Malang

NAMA : Andri Eko Prasetyo

NIM : 06 24 008

JURUSAN : T. Planologi

PEMBIMBING : Endratno Budi. S, ST

LEMBAR ASISTENSI

Studi kasus : Arahan Penataan Pejalan Kaki Sepanjang Koridor Jalan Doho Berdasarkan Persepsi penggunaanya Di Kota Kediri

Tanggal	Catatan / Keterangan	Tanda Tangan
22/10/13	Perbaiki lagi Arahan ke 3 Arahan Aranan - kergain Bob Penutup & PPT	
5/12/13	- Perbaiki kesimpulan ya - Masukkan contoh 3 Desain	 
15/12 '13	✓ cek ulang rekapitulasi re mas + tujuan ! ✓ Desain ppt !!! ✓ jika sudah - berikan magnum sem. hat !	



INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL

Jl. Bendungan Sigura-gura No. 2

Malang

NAMA : Andri Eko Prasetyo

NIM : 06 24 008

JURUSAN : T. Planologi

PEMBIMBING : Endratno Budi. S, ST

LEMBAR ASISTENSI

Studi kasus : Penataan Koridor di Jalan Dhoho Kota Kediri

Tanggal	Catatan / Keterangan	Tanda Tangan
15/11/12	<ul style="list-style-type: none"><li>✓ cek ulang koridor: trotoar vs ppt</li><li>✓ cek restorasi</li><li>✓ jika sudah <u>lalu dilindungi dengan pagar</u></li></ul>	
27/05/13	<ul style="list-style-type: none"><li>- Lanjutin Bab Analisa</li><li>- Dibagi bagi disetiap segmen</li></ul>	
9/10/13	<ul style="list-style-type: none"><li>- Perbaiki Analisa karakteristik pedestrian</li><li>- Bukan dilirik di- scan Te keseluruhannya</li><li>- Lihan standar P.U</li></ul>	
9/10/13	<ul style="list-style-type: none"><li>- Dibaca per segmen / Ader Tabel dan teori-teori</li><li>- Menentukan deskripsinya</li><li>- Grabungin Analisa ke 1 dan ke 2 dilihat yang kurang (-)</li></ul>	



**TUGAS AKHIR**  
**PENATAAN PEJALAN KAKI SEPANJANG KORIDOR JALAN DHOHO**  
**BERDASARKAN PERSEPSI PENGGUNANYA DI KOTA KEDIRI**  
 Jurusan Teknik Planologi Institut Teknologi Nasional Malang  
 Jl. Bunderungan Sigurgura No. 2 Malang Telp. (0341) 567154

**FORM KUISIONER**

Segmen Trotoar : 1/ 2 / 3 / 4 Tanggal : 02 - 03 2013, Jam : \_\_\_\_\_

**I. IDENTITAS RESPONDEN**

1. Nama : DNV KRISTIAN
2. Jenis kelamin : C/P
3. Umur : 25 th
4. Pendidikan formal terakhir : S-1
5. Pekerjaan utama : POLISI

**II. UNTUK MENGETAHUI ASPEK LANSKAP/RUANG, BERIKAN TANDA (V)**

1. Menurut anda, apa fungsi ruang pedestrian di Jl. Dhoho?

No	FUNGSI	Prioritas
1	Tempat Berjalan Kaki	✓
2	Tempat Tunggu Kendaraan	
3	Tempat Interaksi	✓
4	Tempat berteduh	
5	Kelindahan Kota	
6	Tempat Olahraga	
7	Tempat Rekreasi	
8	Tempat PKL	
9	Lainnya, sebutkan:	

2. Bagaimana pendapat Saudara tentang ruang pedestrian yang sudah ada?

URAIAN	PERSEPSI				
	A Sangat Baik	B Baik	C Cukup	D Tidak Baik	E Sangat Tidak Baik
Kebersihan			✓		
Keamanan		✓			
Ukuran / lebar			✓		
Lingkungan alamiah (suhu, cahaya, udara, suara)			✓		
Kelengkapan street furniture (jaringan listrik, telepon, hydrant, telepon umum, tempat sampah, penerangan, penandaan, pola lantai, jalur hijau, dan pos polisi)			✓		
Kemudahan pencapaian informasi / penunjuk jalan			✓		
Kenyamanan paving (perkerasan permukaan jalan)			✓		
Polusi / Kualitas udara			✓		



**TUGAS AKHIR**  
**PENATAAN PEJALAN KAKI SEPANJANG KORIDOR JALAN DHOHO**  
**BERDASARKAN PERSEPSI PENGGUNANYA DI KOTA KEDIRI**

Jurusan Teknik Planologi Institut Teknologi Nasional Malang  
 Jl. Bendungan Sigura-gura No. 2 Malang Telp. (0341) 567154

Pengganggu kenyamanan sebuatan (PKL, Kebersihan)				✓	
<b>Keindahan (visual):</b>					
Desain paving ( pekerasan permukaan jalan)				✓	
Desain elemen jalan				✓	
Tata letak penempatan elemen jalan				✓	
Tanaman			✓		
Gangguan yang merusak pemandangan ( Papan reklame, tiang listrik , lampu jalan , telepon, vandalisme				✓	

3. Menurut Anda, apa penyebab utama ketidaknyamanan ruang pedestrian? Sebutkan!  
 - Rambu rambu yang ada di koridor jalan tidak sejalan hali  
 - Tidak sempat melihat & memenuhi kebutuhan legemendat  
 - Tidak ada tempat yang nyaman masyarakat untuk beristirahat  
 - Sampah dan bau busuk

4. Menurut Anda, apa penyebab utama ketidakindahan ruang pedestrian? Sebutkan!  
 - Papan reklame yang ada di koridor  
 - Papan reklame di mana saja  
 - Sampah di mana saja

5. Bagaimana pendapat anda tentang fasilitas yang tersedia pada ruang pedestrian di Jl. Dhoho?

Fasilitas	Ada	Tidak	Kondisi	Lokasi
1. Rambu Lahiritas	✓		a. Sangat Baik b. Baik c. Cukup d. Tidak Baik e. Sangat Tidak Baik	R. J. J. Dhoho dan sepanjang J. Dhoho
2. Lampu Jalan	✓		a) Sangat Baik b. Baik c. Cukup d. Tidak Baik e. Sangat Tidak Baik	sepanjang J. Dhoho
3. Halte		✓	a. Sangat Baik b. Baik c. Cukup d. Tidak Baik e. Sangat Tidak Baik	





**TUGAS AKHIR**  
**PENATAAN PEJALAN KAKI SEPANJANG KORIDOR JALAN DHOHO**  
**BERDASARKAN PERSEPSI PENGGUNANYA DI KOTA KEDIRI**

Jurusan Teknik Planologi Institut Teknologi Nasional Malang  
 Jl. Bendungan Sigura-gura No. 2 Malang Telp. (0341) 567154

8. Bagaimana pendapat saudara tentang pedestrian yang sudah ada dan manfaatnya?  
 a. Sangat baik      b. Baik       c. Tidak baik      d. Sangat tidak baik

**III. UNTUK MENGETAHUI PERSEPSI PENGGUNA**

1. Seperti apa bentuk ruang pedestrian yang anda inginkan?  
 a. penuh pengerasan, b. Kombinasi perkerasan dan tanaman c. Kombinasi perkerasan dan fasilitas penunjang       d. Kombinasi perkerasan, tanaman, dan fasilitas penunjang.
2. Bagaimana pola perkerasan yang anda inginkan untuk ruang pedestrian di Jl. Doho?  
 a. Berpola      b. Bertekstur      c. Polos       d. Lain-lain
3. Menurut anda elemen apa yang harus ada pada ruang pedestrian di Jl. Doho?  
 a. Tanaman : Pohon peneduh, semak perdu, rumput  
 b. Tempat duduk  
 c. Tempat sampah  
 d. Papan informasi  
 e. Pos penjagaan  
 f. Telepon umum  
 g. Lampu penerangan  
 h. Air minum bersih  
 i. Lain-lain
4. Bagaimana bentuk fasilitas pengamanan yang anda inginkan?  
 a. Ada pembatas bagi jalur kendaraan dan jalur pejalan kaki  
 b. Menambah lampu penerangan  
 c. Pos keamanan  
 d. Petugas keamanan sepanjang jalan  
 e. Lain-lainnya

**14. Saran atau komentar saudara tentang kondisi dan permasalahan ruang pedestrian?**

PERMASALAHAN	SARAN/KOMENTAR	LOKASI
<b>Kenyamanan :</b>		
Kebersihan	Cukup baik, karena tiap 2 jam ada petugas yang membersihkan	Depan Jl. Doho
Keamanan	Cukup baik, karena terdapat pagar pembatas	//
Ukuran/lebar	2,5 m, sudah cukup lebar jalan	//
Lingkungan alamiah	Cukup baik	//
Kelengkapan Street Furniture (Jaringan listrik, telepon, hydrant, telepon umum, tempat sampah, penerangan, perondanan, pola lantai, jalur hijau, dan pos polisi)	tidak baik, ukurannya kecil dan ada pagar di tambah jalur hijau	//



TUGAS AKHIR  
PENATAAN PEJALAN KAKI SEPANJANG KORIDOR JALAN DHOHO  
BERDASARKAN PERSEPSI PENGGUNANYA DI KOTA KEDIRI

Jurusan Teknik Planologi Institut Teknologi Nasional Malang  
Jl. Bendungan Sigura-gura No. 2 Malang Telp. (0341) 567154

Kemudahan pencapaian	Cukup mudah di Capai	''
Informasi penunjuk jalan	Bentuk Cukup baik	''
Kenyamanan paving	Cukup nyaman	''
Polusi/kuualitas udara	Cukup bersih	''
Pengganggu kenyamanan	Banyak PKL	''

PERMASALAHAN	SARAN/KOMENTAR	LOKASI
Kelindungan: Disain Paving	Perk. ada masalah	Jl. Doho, opor D. Plocean
Disain elemen jalan	Cukup baik	''
Tata letak Penempatan elemen jalan	Cukup baik	''
Bentuk pola tanaman	Kadang bisa di beri pohon nyaya tdk terlalu perus	''
Gangguan yang merusak pemandangan	Banyak PKL	''
Kualitas visual di luar jalur pedestrian	Cukup baik	''
Pengelolaan dan pemeliharaan	Cukup baik	''
Lainnya:	-	-

Tertima Kasih atas Partisipasi Anda





## PERBAIKAN SEMINAR HASIL SKRIPSI

Nama Mahasiswa : ANDRI EKO PRASETYO  
Nim : 08.24.008  
Hari / Tanggal : Rabu, 22 Januari 2014  
Judul Skripsi : *Arahan Penataan Pojolan Kaki Sepanjang Koridor Jalan Doho Berdasarkan Persepsi Penggunanya di Kota Kediri*

Perbaikan tersebut meliputi :

### Redaksional

- o Penulisan titik, koma, dll
- o Spasi → dirangsangkan
- o Referensi → dirangsangkan
- o Abstrak → check kembali
- o Bab - bab bab

### Materi

- Metode penelitian di bab III → lebih mengambarkan ke renc penelitian, menggunakan apa, tuju & sasaran?
- Pembagian kepen → dasarnya?
- Quisioer → pijalan kaki → global → bukan persejmen?
- Chi square → lampiran?
- Kesimpulan?
- Tujuan & sasaran → ? (sana)
- Judul
- Elemen & yg merupakan hasil akhir analisis belum ditrapikan pada arahan penataan.
- Segmen 1 → titik butuh kebaruan? ; segmen 2-4 → ada kebaruan?
- rel (1) → lebar 2,5 m → sama?

Dosen Penguji 2



### PERBAIKAN SEMINAR HASIL SKRIPSI

Nama Mahasiswa : ANDRI EKO PRASETYO  
N I m : 06.24.008  
Hari / Tanggal : Rabu, 22 Januari 2014  
Judul Skripsi : Arahan Penataan Pejalan Kaki Sepanjang Koridor Jalan  
Dhoho Berdasarkan Persepsi Penggunanya di Kota Kediri

Perbaikan tersebut meliputi :

- "Korelasi" metode dg tema eslet / membicarakan utk dilaksanakan
- Hasil analisis "statistik" dg "Pembaca" dalam blok
- ~~Populasi~~ Populasi → responden
- Struktur Data, konsistensi penulisan
- Pembahasan, strong & lemah

Dosen Penguji 1

  
ARIF SETYAWAN, ST. MT



### PERBAIKAN SEMINAR HASIL SKRIPSI

Nama Mahasiswa : ANDRI EKO PRASETYO  
Nim : 06.24.008  
Hari / Tanggal : Rabu, 22 Januari 2014  
Judul Skripsi : *Arahan Penataan Pejalan Kaki Sepanjang Koridor Jalan Dhoho Berdasarkan Persepsi Penggunanya di Kota Kediri*

Perbaikan tersebut meliputi :

• Tolak ukur statistik → pematam!

• Prototype!

• Skema gambar!

• Perapik → p. ds → p. prasarana! → "jurnal ap!"

• pengulangan → cek Ho-ti

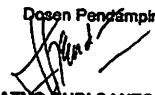
• pengingatn = volume!

• penyalam - Hany melon!

• kerangka dan menulis

• Cek ulang judul : *Salah fatal!*

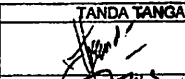


Dosen Pembimbing

  
ENDRATNO BUDI SANTOSO, ST, MT

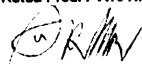


**DAFTAR HADIR PENGUJI SEMINAR HASIL SKRIPSI  
 PRODI PWK / TEKNIK PLANOLOGI  
 PERIODE I 2014  
 INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL MALANG**

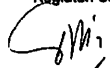
1. Nama Mahasiswa : **ANDRI EKO PRASETYO**
2. N I m : **06.24.008**
3. Prodi/Jurusan : **PWK/Teknik Planologi**
4. Hari / Tanggal : **Rabu, 22 Januari 2014**
5. Waktu : **12.30 – 14.00 WIB**
6. Ruang : **30**
7. Judul Skripsi : **Arahan Penataan Pejalan Kaki Sepanjang Koridor Jalan Dhoho Berdasarkan Persepsi Penggunaanya di Kota Kediri**

NO	NAMA DOSEN PENGUJI	TANDA TANGAN
1	ENDRATNO BUDI SANTOSO, ST, MT	
2	ARIF SETYAWAN, ST, MT	
3	MARIA CHRISTINA E., ST, MIUEM	

Mengetahui,  
 Ketua Prodi PWK/T. Planologi

  
**IDA SOEWARNI, ST, MT**  
 NIP.Y. 1039600293

Malang, 22 Januari 2014  
 Koordinator Pelaksana  
 Kegiatan Skripsi

  
**Ir. TITIK POERWATI, MT.**  
 NIP.Y.1039400286

DAFTAR ABSENSI MENGIKUTI  
**SEMINAR HASIL SKRIPSI**  
 JURUSAN TEKNIK PLANOLOGI / PWK



Nama Mahasiswa : Andri Eko P  
 NIM : 06.24.001

NO.	NAMA MAHASISWA & NIM	JUDUL SKRIPSI	TTD PENGUJI
1.	Molitana Kharisma 06.24.023	Hubungan Antara Kinerja Pelayanan Dengan Faktor Lokasinya	1. 2. 3.
2.	Ardyanto Max Bai 06.24.041	Kesiapan Kota Kabupaten Mamuju Menjadi Kota Administrasi	1. 2. 3.
3.	Taufik Z Karim 06.24.019	Konsep Pengembangan Pariwisata di Pulau Hiri, Kota Ternate	1. 2. 3.
4.	Yokang Ferianto 06.24.055	Konsep Pengembangan Semesta Industri model Gayaan	1. 2. 3.
5.	Yasethi Situmorang 06.24.058	Kinerja Ruang terbuka publik berdasarkan psikologis kenyamanan wanita	1. 2. 3.

Mengetahui  
 Sekretaris Jurusan

Arief Setiawan, ST, MTP

DAFTAR ABSENSI MENGIKUTI  
**SEMINAR PROPOSAL SKRIPSI**  
 JURUSAN TEKNIK PLANOLOGI / PWK



Nama Mahasiswa : Andri Eko . P.  
 NIM : 06 24 008

NO.	NAMA MAHASISWA & NIM	JUDUL SKRIPSI	TTD PENGUJ
1.	Yeci I.F. Halitik 06 24 011	Arahan Sistem Sanitasi Limbah Domestik Berdasarkan Karakteristik Wilayah	1. As. 2. 3.
2.	Maria Patricia P 06 24 002	Pancang Ulang Pelko Pamah Lingkungan	1. As. 2. 3.
3.	Maria Nag. 2. Dami 06 24 018	Pengembangan Pariwisata Taman Laut 17 Pulau Riung berbasis Pemberdayaan Masy. Pesisir	1. 2. 3.
4.	Maria. A.S. Marafie 06.24010	Pemsejahteraan Lahan bekas tambang di desa Tukamre kec. Tasbar - Kab. Belu	1. 2. 3.
5.	Alpino Papu 06-24 015	Arahan Penataan Perumahan Kependudukan di Desa Warka Kabupaten Ende	1. 2. 3.

Mengetahui  
 Sekretaris Jurusan

Ariel Setiawan, ST, M.P.

DAFTAR ABSENSI MENGIKUTI  
**UJIAN SKRIPSI / SIDANG KOMPREHENSIF**  
 JURUSAN TEKNIK PLANOLOGI / PWK



Nama Mahasiswa : Andri Eko P.  
 NIM : 06 24 008

NO.	NAMA MAHASISWA & NIM	JUDUL SKRIPSI	TTD PENGUJI
1.	Burhanudin (06 24 042)	Pengembangan Pariwisata Berbasis Budaya di objek wisata Pantai Arah	1. <i>[Signature]</i> 2. <i>[Signature]</i> 3. <i>[Signature]</i>
2.	Lain Pahlawan-Siripar (06 24 045)	Perencanaan Ruang Wilayah Kecamatan Ponorogo, Nganjara	1. <i>[Signature]</i> 2. <i>[Signature]</i> 3. <i>[Signature]</i>
3.	Hana azzahra Dione (06 24 023)	Studi tata letak dan Perencanaan Hutan di kaki Malang	1. <i>[Signature]</i> 2. <i>[Signature]</i> 3. <i>[Signature]</i>
4.	Mirinda Tri wahyuni (02 24 105)	Identifikasi Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Masyarakat dalam Penggunaan lahan tidak terarah, Inklusif, Inklusif Berkelanjutan	1. <i>[Signature]</i> 2. <i>[Signature]</i> 3. <i>[Signature]</i>
5.	BAYU abang s. P (06 24 005)	Kajian Potensi masyarakat terhadap Perubahan tata guna lahan di Jelek Sunan Kalijati - Mlati Yogyakarta	1. <i>[Signature]</i> 2. <i>[Signature]</i> 3. <i>[Signature]</i>

Mengetahui  
 Sekretaris Jurusan

Ariel Setiawan, ST, MTP



**LANGUAGE LABORATORY**  
**NATIONAL INSTITUTE OF TECHNOLOGY MALANG**

Bendungan Sigura-gura Street No. 2 Malang, Phone (0341) 551431 Ext. 261

*Certificate Of Achievement*

**TOEFL**



This certifies that

ANDRI EKO PRASETIYO

has taken

TOEFL - PREDICTION TEST

Administered

by ITN LANGUAGE LABORATORY

November 27, 2012

**TOEFL-PREDICTION SCORE RECORD**

Section 1	Section 2	Section 3	Total Score
42	39	43	413
SCALED SCORES			



Head of Language Laboratory

*[Signature]*  
**Drs. Addy Utomo, M.Pd**

NIP.Y.102 87 00162