

PRIORITAS ALTERNATIF PENGEMBANGAN KONSEP OMOTENASHI DI KORIDOR JL. ZAINUL ARIFIN, KOTA MALANG

Jurnal Pengembangan Kota (2023)

Volume 11 No.1 (1–14)

Tersedia online di:

<http://ejournal2.undip.ac.id/index.php/jpk>

DOI:10.14710/jpk.11.1.1-14

Imma Widyawati Agustin*, M. Rizal Galinato JR, Septiana
Hariyani

Departemen Perencanaan Wilayah dan Kota,
Universitas Brawijaya, Indonesia

Abstrak. Koridor Jalan Zainul Arifin merupakan salah satu koridor yang menghubungkan Kawasan Alun-Alun sebagai pusat kota dengan Pasar Besar Kota Malang. Pasar Besar sebagai pusat perdagangan dan jasa, kuliner, pertokoan, dan wisata memiliki ciri khas dan daya tarik tersendiri. Karakteristik tersebut mampu menarik aktivitas yang masif sehingga diperlukan pengendalian arus lalu lintas dan fasilitas penunjang aktifitas di koridor tersebut. *Omotenashi* memiliki makna keramahan, kehangatan, dan kekeluargaan. Keramahan yang dimaksud ialah ramah dalam hal desain jalan, jalur pejalan kaki dan layanan angkutan umum bagi para penggunanya, adapun kekeluargaan memiliki makna yang berlawanan dengan individualis. Tujuan dari penelitian ini adalah menganalisis tingkat keramahan dalam konsep *omotenashi* dan merumuskan prioritas alternatif pengembangan keramahan. Penelitian ini menggunakan analisis aspek keramahan *omotenashi*, analisis parkir *on-street* berdasarkan aspek kekeluargaan, dan *Quantitative Descriptive Analysis* (QDA) berupa *spiderweb*. Hasil penelitian menunjukkan bahwa tingkat keramahan *omotenashi* pada Koridor Jalan Zainul Arifin memiliki nilai 10,64 yang masuk dalam klasifikasi ramah dan prioritas pengembangan berdasarkan hasil *spiderweb* meliputi pengembangan aspek geometri jalur pejalan kaki, geometri jalan, dan parkir *on-street*.

Kata Kunci: Keramahan; Kekeluargaan; Omotenashi; Spider-web

[Title: Alternative Priority Development of Omotenashi Concept in the Corridor of Zainul Arifin, Malang City] *Corridor of Zainul Arifin Corridor is one of the corridors that connects the Alun-Alun area as the city center with Pasar Besar in the City of Malang. Pasar Besar as a center for trade and services, culinary, shops, and tourism has its own characteristics and attractiveness. The characteristics were able to attract massive activities so that it was necessary to control traffic flow and support facilities for activities in the corridor of Zainul Arifin. Omotenashi was divided into 3 meanings: hospitality, warmth, and familiarity. Hospitality in question is hospitable in terms of road design, pedestrian paths and public transport services for its users, while familiarity has the opposite meaning to individualism. The main purpose of the study was to analyze the level of hospitality in the concept of omotenashi and formulate alternative priorities for the development of omotenashi. The study used an analysis of the hospitality aspect of omotenashi, an analysis of on-street parking based on the familiarity aspect, and a Quantitative Descriptive Analysis (QDA) in the form of a spiderweb. The results showed that the level of hospitality of omotenashi in the Zainul Arifin Corridor has a value of 10.64 which is included in the hospitable classification and priority development based on the spiderweb results includes the development of geometric aspects of pedestrian paths, road geometry, and on-street parking.*

Keyword: Hospitality; Familiarity; Omotenashi; Spider-web

Cara Mengutip: Agustin, Imma Widyawati., JR, M. Rizal Galinato., & Hariyani, Septiana. (2023). Prioritas Alternatif Pengembangan Konsep Omotenashi di Koridor Jl. Zainul Arifin, Kota Malang. **Jurnal Pengembangan Kota**. Vol 11 (1): 1-14. DOI: 10.14710/jpk.11.1.1-14

1. PENDAHULUAN

Transportasi merupakan komponen utama dalam sistem hidup dan kehidupan, sistem pemerintahan, dan sistem kemasyarakatan khususnya kawasan metropolitan Indonesia (Aminah, 2018). Selain itu,

dengan perkembangan dan pertumbuhan wilayah metropolitan, baik secara alami maupun migrasi atau urbanisasi. Persoalan transportasi yang sering muncul di tengah-tengah perkembangan dan pertumbuhan wilayah metropolitan baik itu di sektor infrastruktur, ketersediaan sarana dan

prasarana, serta perilaku masyarakat dalam konteks transportasi. Sistem transportasi merupakan elemen dasar infrastruktur yang menjadi faktor dalam perkembangan perkotaan (Aminah, 2018). Permasalahan transportasi di perkotaan disebabkan oleh volume kendaraan yang ada di jalanan pada kawasan metropolitan. Hal ini diandai dengan meningkatnya jumlah kendaraan sebesar 3% tiap tahunnya. Kondisi tersebut berimplikasi terhadap macetnya jalan dikarenakan kapasitasnya tidak mampu menampung volume yang ada (Mualimmah & Mashpufah, 2021). Meningkatnya penggunaan kendaraan pribadi juga mengakibatkan degradasi kualitas kehidupan, terutama di daerah pusat perkotaan. Degradasi kualitas kehidupan termasuk juga dalam polusi baik udara maupun suara. Tingkat volume pergerakan yang sangat tinggi dan tidak mungkin dihambat, sementara sarana dan prasarana transportasi sangat terbatas, mengakibatkan aksesibilitas dan mobilitas menjadi terganggu (Tamin, 2007).

Fenomena yang terjadi di aspek transportasi dengan tidak adanya intervensi, baik dalam bentuk perangkat lunak (*software/kebijakan*) maupun perangkat keras (*hardware/infrastruktur dan fasilitas*) oleh pemerintah atau administrasi prefektur, akan menghambat kedinamisan kawasan metropolitan sebagai pusat pertumbuhan. Oleh karena itu, intervensi harus diterapkan untuk menyelaraskan pembangunan transportasi dengan konsep transportasi berkelanjutan (Brotodewo, 2010). Salah satu konsep transportasi berkelanjutan ialah *Transportation Demand Management* (TDM) yang merupakan seni memodifikasi perilaku perjalanan, biasanya untuk menghindari perluasan sistem transportasi yang lebih mahal. TDM dapat membantu meringankan beberapa masalah atau beban transportasi. TDM memiliki tujuan untuk memaksimalkan efisiensi sistem transportasi perkotaan dan mendorong moda transportasi yang lebih efektif, sehat dan ramah lingkungan seperti angkutan umum ataupun kendaraan yang tidak bermotor. Konsep tersebut membutuhkan kerjasama dari banyak aktor, yang mungkin termasuk pengembang, asosiasi bisnis, dan tingkat pemerintahan kota, kabupaten, regional, dan negara (Ferguson, 1990).

Koridor Jl. Zainul Arifin merupakan koridor jalan di Kota Malang yang fungsi lahannya didominasi oleh lahan komersil. Jl. Zainul Arifin memiliki hierarki

jalan kolektor sekunder dengan perkerasan aspal. Perkembangan kawasan perdagangan jasa, dan kesehatan di wilayah studi mampu menarik pengunjung untuk melakukan aktivitas atau kegiatan di kawasan tersebut. Aktivitas Koridor Jl. Zainul Arifin berpotensi menimbulkan arus pergerakan yang masif terhadap kawasan tersebut khususnya jaringan jalan, jalur pejalan kaki, dan penggunaan angkutan umum yang menghubungkan kawasan lainnya dengan pusat perdagangan tersebut serta parkir *on-street*. Aktivitas tersebut merupakan perwujudan dalam memenuhi kebutuhan masing-masing masyarakat untuk berkunjung ke koridor tersebut, namun kebutuhan oleh masyarakat tersebut menghasilkan permasalahan transportasi yang umumnya terjadi di Indonesia khususnya Kota Malang yaitu kemacetan atau penumpukan kendaraan. Dibuktikan dengan permasalahan terkait jalan yaitu kemacetan di sekitar pasar ketika aktivitas pasar sedang berlangsung. Dibuktikan berdasarkan analisis *level of service* Jl. Zainul Arifin yang termasuk ruas jalan menghubungkan Kawasan Pasar Besar memiliki derajat kejenuhan C (Agustin, 2015). Selain permasalahan jalan, adapun permasalahan terkait jalur pejalan kaki di Jl. Zainul Arifin yaitu geometri yang kurang diakibatkan pedagang kaki lima atau PKL yang berjualan pada jalur pejalan kaki yang seharusnya ditempatkan sebagai jalur pejalan kaki tetapi digunakan sebagai tempat berjualan yang mengambil lebar efektif jalur pejalan kaki sebesar 1 meter (Endarwati, , & 2018). Kurangnya keramahan dalam menunjang atau mengakomodasi pejalan kaki yang difabel disebabkan oleh fasilitas penunjang yang kurang (Asmaranda, 2019). Pelayanan angkutan umum menjadi salah satu masalah khususnya rute yang memiliki pelayanan yang kurang prima terkait fasilitas tempat duduk, kebersihan, dan perilaku mengemudi supir dibuktikan dengan hasil *Customer Satisfaction Index* bernilai 0,4870 yang mengindikasikan kurang puas (Agustin & Hariyani, 2020). Selain faktor kenyamanan, adapun faktor waktu tunggu berkisar 15 menit hingga 30 menit. Kondisi tersebut sangat berimplikasi kepada

ISSN 2337-7062 © 2023

This is an open access article under the CC-BY-NC-ND license (<http://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/4.0/>). – see the front matter © 2023

*Email: immasaitama@ub.ac.id

Submitted 16 January 2023, accepted 30 July 2023

kenyamanan penumpang dalam menggunakan angkutan umum (Bakhtiar, 2019) serta adanya faktor penumpukan penumpang dengan kapasitas di bawah 70% yang tidak sesuai dengan SPM (Standar Pelayanan Minimal) (Andriani, Ardiansyah, & 2017).

Adapun parkir *on-street* Koridor Jl. Zainul Arifin menggunakan sudut parkir 60° untuk kendaraan mobil dan 90° untuk kendaraan motor. Posisi dengan sudut ini memang lebih menguntungkan, karena dapat menyediakan ruang parkir yang lebih banyak dan untuk roda dua biasanya terdiri dari 2 lapis karena memakai posisi sudut 90°. Namun, pada waktu tertentu parkir kendaraan roda dua bisa sampai dengan 3 lapis dan bahkan memanfaatkan trotoar sebagai lahan parkir. Penggunaan badan jalan yang digunakan sebagai lahan parkir berkontribusi besar dalam penurunan kapasitas jalan dan menyebabkan kemacetan lalu lintas. Selain itu, terdapat kendaraan roda empat yang parkir tidak sesuai marka atau petak parkir yang telah disediakan yaitu bersudut 60°, namun eksisting kendaraan parkir dengan sudut 90° hal tersebut timbul karena keinginan pengendara untuk mudah dan dekat mencapai tujuan (Andaru, Dwi Ari, & Firdausiyah, 2021). Dibuktikan dengan derajat kejenuhan pada *level of service* Koridor Jl. Zainul Arifin yaitu C yang telah menunjukkan kemacetan (Agustin, 2015).

Permasalahan di atas membutuhkan konsep transportasi berkelanjutan. Konsep *Omotenashi* merupakan salah satu perwujudan dari strategi *Transportation Demand Management* (TDM). *Omotenashi* berasal dari Bahasa Jepang dengan arti keramahan, kehangatan, dan kekeluargaan. Secara khusus keramahan (*hospitality*) mengandung makna keakraban dengan meningkatkan fungsi place terkait dengan desain jalan, *pedestrian way*, dan minat dalam penggunaan angkutan umum (Agustin, 2015). Tingkat keramahan dalam Konsep *Omotenashi* adalah konsep dengan mencoba memberikan pelayanan prima dalam mengendalikan lalu lintas kendaraan baik kendaraan umum maupun angkutan umum secara khusus serta aktifitas di dalamnya berupa jalur pejalan kaki. Selain itu, memberikan dorongan dengan karakter Koridor Jl. Zainul Arifin sebagai salah satu koridor yang berada di pusat Kota Malang dalam menggunakan angkutan umum untuk transit (Agustin & Hariyani, 2020). Salah satu aspek dalam

Konsep *Omotenashi* ialah aspek geometri jalan dan jalur pejalan kaki dengan menggunakan *designing street* atau desain jalan oleh Donneley (2010).

Aspek kekeluargaan merupakan solusi mengendalikan lalu lintas khususnya aktivitas parkir *on-street* (Agustin & Hariyani, 2020). Secara khusus kekeluargaan mengandung makna pengaturan dan manajemen yang prima dalam membentuk harmoni dengan mendorong interaksi sosial yang intens dan menciptakan warga kota yang lebih kondusif (Palandi, 2019). Manajemen parkir yang prima menurut aspek kekeluargaan adalah menerapkan teknologi yang menggabungkan lokasi, persediaan, dan permintaan mengarah pada penggunaan sumber daya taman yang lebih baik dan efisien. Manajemen tempat parkir dapat membantu memecahkan masalah lalu lintas banyak digunakan karena didasarkan pada teori penawaran dan permintaan. Kebutuhan terhadap lahan parkir dapat dikurangi 10-30%. Pelaksanaan manajemen parkir dapat bersifat fleksibel, mengurangi masalah parkir dengan cepat dan efisien. Selain itu juga bisa untuk membantu mencapai tujuan lain, seperti mengurangi kemacetan dan keamanan, meningkatkan kualitas kesehatan lingkungan, yaitu penggunaan lahan lebih efisien Donneley (2010). Donneley (2010) mengemukakan 6 kualitas dalam pengembangan jalan atau *designing street* untuk menjawab isu-isu permasalahan perancangan jalan meliputi *distinctive, safe and pleasant, easy to move around, welcoming, adaptable, dan resource efficient* (Donneley, 2010).

Aspek kekeluargaan merupakan solusi mengendalikan lalu lintas khususnya aktivitas parkir *on-street* (Agustin & Hariyani, 2020). Secara khusus kekeluargaan mengandung makna pengaturan dan manajemen yang prima dalam membentuk harmoni dengan mendorong interaksi sosial yang intens dan menciptakan warga kota yang lebih kondusif (Palandi, 2019). Manajemen parkir yang prima menurut aspek kekeluargaan adalah menerapkan teknologi yang menggabungkan lokasi, persediaan, dan permintaan mengarah pada penggunaan sumber daya taman yang lebih baik dan efisien. Manajemen tempat parkir dapat membantu memecahkan masalah lalu lintas banyak digunakan karena didasarkan pada teori penawaran dan permintaan. Kebutuhan terhadap lahan parkir dapat dikurangi 10-30%. Pelaksanaan manajemen parkir dapat bersifat fleksibel, mengurangi masalah

parkir dengan cepat dan efisien. Selain itu juga bisa untuk membantu mencapai tujuan lain, seperti mengurangi kemacetan dan keamanan, meningkatkan kualitas kesehatan lingkungan, yaitu penggunaan lahan lebih efisien (Angeline, Popang, & Setiawan, 2018).

2. METODE PENELITIAN

Penelitian ini merupakan penelitian deksriptif. Apabila ditinjau berdasarkan metodenya, penelitian ini termasuk dalam penelitian kuantitatif dan kualitatif. Metode penelitian kuantitatif adalah suatu metode penelitian yang bersifat induktif, objektif, dan ilmiah dimana data yang didapatkan berupa angka, skor/nilai atau pernyataan-pernyataan yang memiliki nilai tersendiri, dan kemudian akan dianalisis dengan analisis statistik (Hermawan, 2019). Penelitian kuantitatif meliputi

mengidentifikasi aspek keramahan omotenashi berdasarkan geometri jalan dan jalur pejalan kaki, tingkat pelayanan jalan, tingkat pelayanan jalur pejalan kaki, serta indeks parkir *on-street* yang berasal dari variabel kekeluargaan *omotenashi* (Agustin, Adhianti, Shakia, & Maulidiah, 2019). Adapun penelitian kualitatif meliputi penilaian tingkat kepuasan penumpang angkutan umum yang menggunakan persepsi masyarakat sebagai pengguna tiap trayek angkutan umum. Kemudian berdasarkan penelitian tersebut menghasilkan nilai keramahan dan indeks parkir *on-street* berdasarkan aspek kekeluargaan yang digabungkan sebagai prioritas pengembangan (Agustin & Hariyani, 2020). Tabel 1 menjelaskan variabel penelitian yang berasal dari teori maupun studi terdahulu yang disesuaikan dengan kondisi wilayah studi.

Tabel 1. Variabel Penelitian

Tujuan Penelitian	Variabel	Sumber
Mengidentifikasi dan menganalisis tingkat keramahan pada Koridor Jl. Zainul Arifin Kota Malang berdasarkan Konsep <i>Omotenashi</i>	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Distinctive</i> : <ul style="list-style-type: none"> - Keberadaan jalur pejalan kaki (m) - Keberadaan jalur bersepeda (m) - Keberadaan bangunan bersejarah di sepanjang koridor wilayah studi (unit) • <i>Safe and pleasant</i> <ul style="list-style-type: none"> - Lebar <i>pedestrian way</i> (m) - Lebar jalan (m) - Keberadaan marka dan <i>ramp</i> (unit) - Keberadaan median dan bundaran (m) - Keberadaan marka pada jalan (unit) - Keberadaan lampu penerangan (unit) • <i>Easy to move around</i> <ul style="list-style-type: none"> - Keterjangkauan dengan sistem transportasi • <i>Adaptable</i> <ul style="list-style-type: none"> - Keterhubungan hierarki jalan - Fasilitas parkir (m) - Lebar Ruang Milik Jalan (m) • <i>Resource efficient</i> <ul style="list-style-type: none"> - Keberadaan vegetasi (unit) - Perkerasan aspal atau beton 	<ul style="list-style-type: none"> • Donneley, 2010 • Saaty,1993
	<ul style="list-style-type: none"> • Kapasitas Jalan (C) • Kapasitas dasar jalan kota • Kapasitas untuk pengaruh lebar jalur lalu lintas • Kapasitas untuk pemisah arah • Hambatan samping, • Jumlah penduduk • Volume arus lalu lintas (Q) • Derajat kejenuhan 	<ul style="list-style-type: none"> • PKJI,2014 • Kota Malang dalam Angka,2021
	<ul style="list-style-type: none"> • Arus pejalan kaki • Lebar efektif trotoar • Kecepatan rata-rata pejalan kaki • Kepadatan pejalan kaki • Ruang pejalan kaki 	<ul style="list-style-type: none"> • Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 03/PRT/M/2014

Tujuan Penelitian	Variabel	Sumber
	<ul style="list-style-type: none"> • Kenyamanan • Keamanan • Kemudahan mendapatkan angkutan umum 	<ul style="list-style-type: none"> • Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor 687/AJ.206/DRJD/2002 • Aritonang dalam Syukri (2014)
	<ul style="list-style-type: none"> • Akumulasi Parkir • Durasi Parkir • Tingkat Pergantian Parkir • Volume Parkir • Kapasitas parkir • Indeks Parkir 	<ul style="list-style-type: none"> • Keputusan Dirjen Perhubungan Darat Nomor 272/HK.105/DRJD/96 • Agustin dan Hariyani, 2020
Merumuskan prioritas alternatif pengembangan berdasarkan tingkat keramahan dalam Konsep <i>Omotenashi</i> pada Koridor Jl. Zainul Arifin	<ul style="list-style-type: none"> • Tingkat keramahan geometri jalan • Tingkat keramahan geometri jalur pejalan kaki • Tingkat keramahan pelayanan jalan • Tingkat keramahan pelayanan jalur pejalan kaki • Tingkat keramahan kepuasan penumpang angkutan umum • Tingkat keramahan Koridor Jl. Zainul Arifin • Klasifikasi indeks parkir <i>on-street</i> berdasarkan aspek kekeluargaan 	<ul style="list-style-type: none"> • Agustin dan Hariyani, 2020

Penelitian ini terdiri atas delapan tahapan (Gambar 1) meliputi, pengumpulan data baik primer yaitu dengan observasi. Observasi ialah salah satu kegiatan ilmiah empiris yang mendasarkan fakta-fakta lapangan maupun teks, melalui pengalaman panca indra tanpa menggunakan manipulasi apapun. Maupun data sekunder untuk memenuhi analisis yang digunakan, selanjutnya dilakukan analisis yang dimulai dari analisis geometri jalan dan jalur pejalan kaki, analisis tingkat pelayanan jalan, analisis tingkat pelayanan jalur pejalan kaki, analisis tingkat kepuasan penumpang angkutan umum trayek MK, analisis keramahan Koridor Jl. Zainul Arifin analisis parkir *on-street* berdasarkan aspek kekeluargaan, dan analisis QDA (*spider web*). Analisis QDA (*spider web*) digunakan untuk membandingkan *value* atau variabel yang berbeda, analisis data mampu lebih informatif dan menarik (Zulham, Fathullah, Suryobuwono, & Sampurna, 2019).

Pada analisis tingkat kepuasan penumpang angkutan umum dilakukan dengan penyebaran kuesioner, sehingga diperlukannya pemilihan sampel penumpang untuk mengetahui kinerja angkutan umum yang melewati Koridor Jl. Zainul Arifin yaitu trayek MK. Penelitian ini menggunakan teknik *probability sampling*. *Probability sampling* adalah teknik pengambilan sampel yang memberikan seluruh peluang yang sama bagi setiap anggota populasi untuk masuk anggota sampel (Sugiyono, 2009). Penentuan jumlah sampel

menggunakan Rumus Yamane yang dikemukakan Adam (2020) dengan taraf signifikan 10%.

$$n = \frac{N}{1 + N d^2} \quad (1)$$

Keterangan:

n = ukuran sampel

N = ukuran populasi

d = Taraf signifikan (10% atau 0,1)

Perhitungan trayek MK dapat dilihat di bawah ini.

$$n \text{ Trayek AG/AH} = \frac{868}{1 + 868(0,1)^2} = 89,66 \approx 100 \text{ sampel}$$

Koridor Jl. Zainul Arifin memiliki panjang ±169 m. Adapun survei volume pejalan kaki terbagi atas 2 segmen yaitu Jl. Zainul Arifin Barat dan Jl. Zainul Arifin Timur. Penentuan segmen dilakukan dengan pertimbangan adanya jalur pejalan kaki yang terpisah atau memutus karena terdapat perdagangan dan jasa atau pertokoan yang membedakan jalur pejalan kaki antara segmen dikarenakan Jl. Zainul Arifin tidak memiliki jalur pejalan kaki yang terputus dan sepanjang koridor merupakan perdagangan dan jasa, maka penentuan segmen dilakukan dengan pertimbangan sisi barat dan timur. Pemenuhan data analisis tingkat pelayanan jalan dilakukan dengan penyebaran titik pengamatan lalu lintas pada masing-masing persimpangan pada Koridor Jl. Zainul Arifin. Adapun, tingkat pelayanan jalur pejalan kaki dilakukan dengan penyebaran titik pengamatan jalur pejalan kaki pada setiap 10 hingga 30 meter

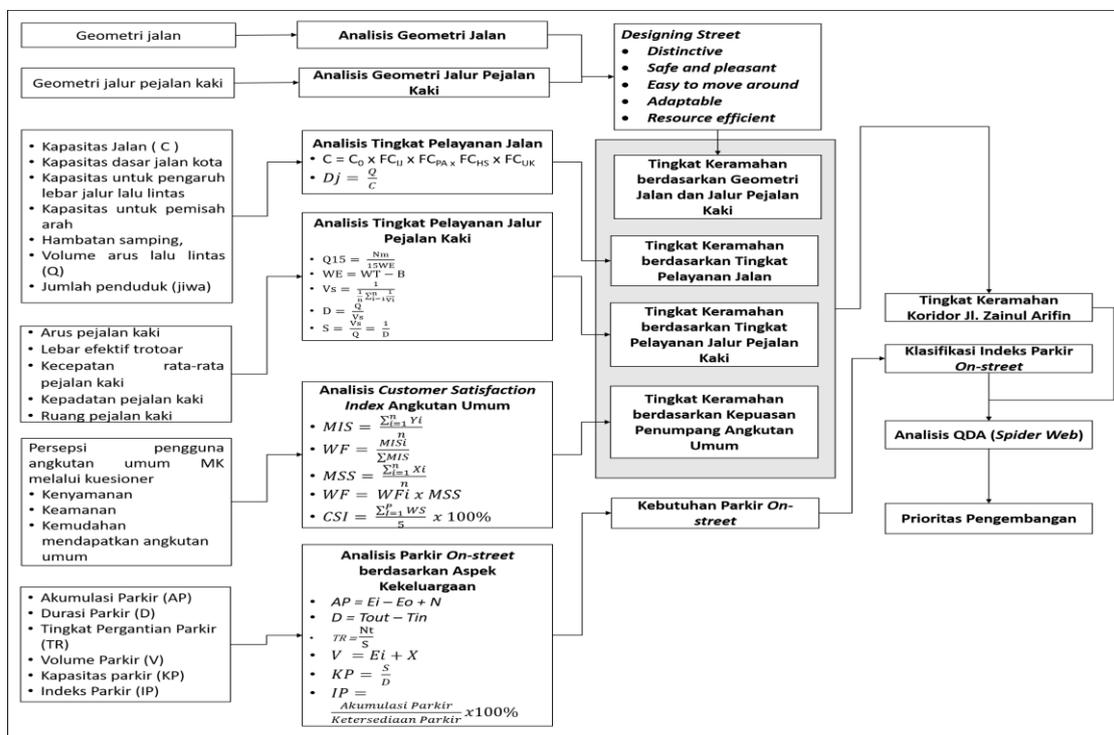
pada 8 segmen terkait jumlah dan waktu tempuh pejalan kaki.

Parkir *on-street* Zainul Arifin memiliki 1 titik pengamatan dengan jenis kendaraan mobil dan sepeda motor dengan waktu jam 08 :00 hingga 20 :00, waktu tersebut didasarkan atas hasil

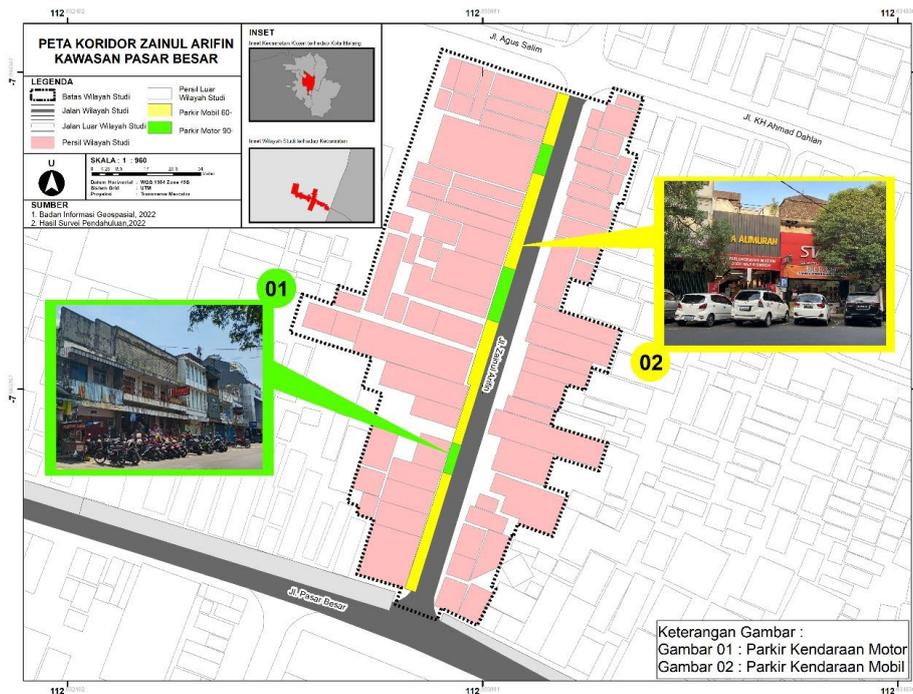
wawancara dengan petugas parkir bahwa jam tersebut disesuaikan dengan jam toko buka hingga toko tutup sepanjang koridor jalan tersebut. Kinerja operasional parkir *on-street* berdasarkan aspek kekeluargaan dinilai dengan *range* 1 hingga 3 yang ditunjukkan pada Tabel 2.

Tabel 2. Skoring Aspek Kekeluargaan

Variabel	Nilai	Indikator
Akumulasi Parkir	3	Akumulasi parkir tidak melebihi ruang parkir dalam waktu per jam
	2	Akumulasi parkir sesuai dengan jumlah parkir dalam waktu per jam
	1	Akumulasi parkir melebihi ruang petak parkir per hari
Tingkat Pergantian Parkir	3	Tingkat pergantian parkir < 1
	2	Tingkat pergantian parkir =1
	1	Tingkat pergantian parkir >1
Vokume Parkir	3	Volume parkir kurang dari kapasitas maksimal harian ruang parkir (mobil : 600 kend/hari dan motor : 1200 kend/hari)
	2	Volume parkir sama dengan kapasitas maksimal harian ruang parkir (mobil : 600 kend/hari dan motor : 1200 kend/hari)
	1	Volume parkir lebih dari kapasitas maksimal harian ruang parkir (mobil : 600 kend/hari dan motor : 1200 kend/hari)
Indeks Parkir	3	Indeks parkir <100%
	2	Indeks parkir =100%
	1	Indeks parkir >100%
Konfigurasi Parkir	3	Konfigurasi parkir sesuai standar, memiliki petak parkir, tidak melebihi kapasitas yang disediakan dan pengguna parkir sesuai dengan petaknya
	2	Konfigurasi parkir sesuai standar, tidak memiliki petak parkir, parkir melebihi ruang yang disediakan
	1	Konfigurasi parkir tidak sesuai standar, tidak memiliki petak parkir dan parkir melebihi ruang yang disediakan



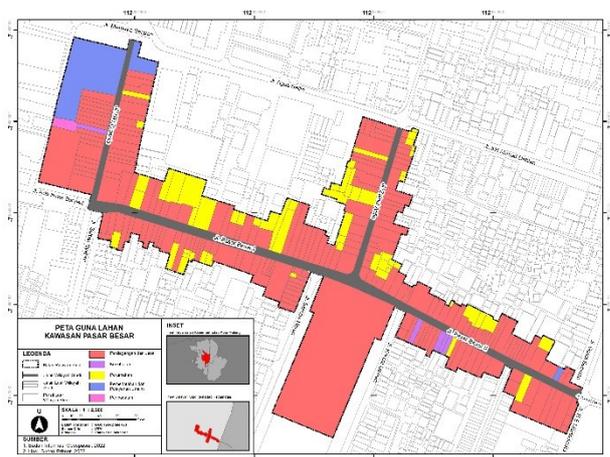
Gambar 1. Kerangka Metode



Gambar 2. Peta Wilayah Studi

3. HASIL DAN PEMBAHASAN

Aspek keramahan (*hospitality*) dalam Konsep *Omotenashi* adalah keramahan bagi para pengguna jalan, jalur pejalan kaki, dan angkutan umum. Tingkat keramahan ini menawarkan jalur pejalan kaki dengan konsep tidak membedakan ketinggian perkerasan dengan jalan utama sehingga sangat ramah bagi para penggunaannya (Agustin & Hariyani, 2020). Penelitian ini dibagi atas dua bagian meliputi aspek keramahan dan aspek kekeluargaan. Aspek keramahan terdiri atas geometri jalan dan jalur pejalan kaki, tingkat pelayanan jalan, tingkat pelayanan jalur pejalan kaki, dan kepuasan penumpang angkutan umum. Aspek kekeluargaan terdiri atas indeks parkir dan rekapitulasi serta arahan peningkatan kinerja operasional parkir *on-street* berdasarkan aspek kekeluargaan. Koridor Jl. Zainul Arifin yang termasuk dalam koridor yang menghubungkan dengan kegiatan pusat grosir kebutuhan primer di Kota Malang dengan hierarki jalan Kolektor Sekunder dengan total panjang keseluruhan ±169 m (Gambar 2). Koridor ini memiliki dominasi guna lahan yaitu perdagangan dan jasa mulai dari rumah makan hingga penjualan kebutuhan sehari-hari hingga toko pakaian. Selain itu, adapun pendukungnya seperti kesehatan yaitu apotek maupun jenis guna lahan perkantoran seperti kantor bank (Gambar 3 dan Gambar 4).



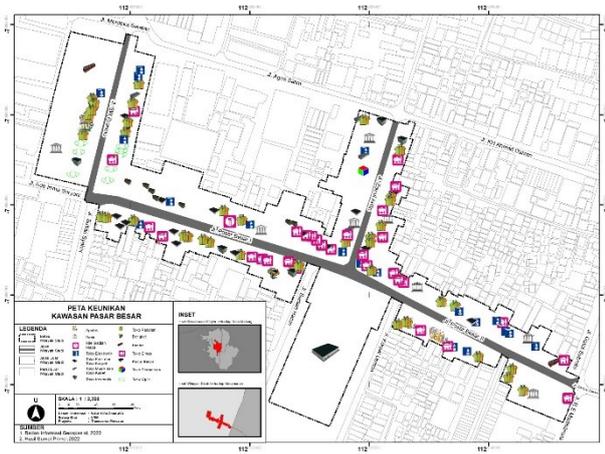
Gambar 3. Fungsi Guna Lahan di Wilayah Studi

3.1 Aspek Keramahan *Omotenashi*

3.1.1 Geometri Jalan dan Jalur Pejalan Kaki

Penilaian geometri jalan dan jalur pejalan kaki menggunakan parameter *Donneley* (2010) tentang *Designing Street*. Hasil skoring dari penilaian geometri jalan dan jalur pejalan kaki dibagi atas aspek jalan dan jalur pejalan kaki, namun untuk melihat keseluruhan dapat digabung pada kedua aspek tersebut yang dapat dilihat pada tabel di bawah ini. Tabel 3 menunjukkan koridor bersifat ramah berdasarkan aspek geometri jalan dan jalur pejalan kaki. Geometri jalan dan jalur pejalan kaki secara keseluruhan pada Koridor Jl. Zainul Arifin memiliki tingkat keramahan dengan skor 2,45 atau masuk dalam kategori ramah. Hal tersebut

menunjukkan bahwa secara fisik geometri jalan dan jalur pejalan kaki di Koridor Jl. Zainul Arifin sudah mendukung pengguna, sehingga ramah bagi pejalan kaki maupun pengendara kendaraan bermotor. Berdasarkan tingkat keramahan yang sudah ada, pejalan kaki maupun pengendara kendaraan bermotor merasa nyaman ketika melintasi Koridor Jl. Zainul Arifin.



Gambar 4. Keunikan Wilayah Studi

Tabel 3. Hasil Skoring Keseluruhan Geometri Jalan dan Jalur Pejalan Kaki

Analisis Geometri	Parameter	Koridor Jl. Zainul Arifin
Jalur Pejalan Kaki	Keberadaan jalur pejalan kaki (A1)	3.0
	Jalur pejalan kaki lebih lebar daripada jalur kendaraan (B1)	1.0
	Keberadaan marka dan ramp untuk memudahkan kaum difable pada jalur pejalan kaki (B2)	2.0
Jalan	Keberadaan jalur bersepeda (A2)	1.0
	Keberadaan bangunan bersejarah di sepanjang koridor wilayah studi (A3)	3.0
	Keberadaan <i>traffic calming</i> berupa median atau bundaran (B3)	1.0
	Keberadaan marka pada jalan (B4)	3.0
	Keberadaan lampu penerangan (B5)	3.0
	Keterjangkauan dengan sistem transportasi massal (C1)	3.0
	Terdapat link atau keterhubungan langsung dengan jalan arteri primer,	4.0

Analisis Geometri	Parameter	Koridor Jl. Zainul Arifin
	kolektor primer dan lokal primer (D1)	
	Tersedia fasilitas parkir (D2)	2.0
	Lebar Ruang Milik Jalan (RUMIJA) lebih dari 3,7 m (D3)	3.0
	Terdapat vegetasi pada koridor jalan (E1)	3.0
	Menggunakan perkerasan aspal atau beton (E2)	3.0
Rata-rata Geometri Jalan dan Jalur Pejalan Kaki		2.5

Tabel 4. Hasil Skoring Tiap Aspek

No	Aspek	Skor Keramahan dan QDA	Klasifikasi Keramahan
1	Geometri Jalan	2.00	Cukup Ramah
2	Geometri Jalur Pejalan Kaki	2.67	Ramah

Keramahan aspek geometri jalur pejalan kaki masuk dalam klasifikasi cukup ramah dengan nilai 2,00 pada Tabel 4. Adapun parameter yang kurang pada koridor tersebut yaitu marka ataupun *ramp* bagi pengguna. Sedangkan aspek geometri jalan, memiliki nilai 2,67 yang masuk dalam klasifikasi ramah. Parameter yang kurang pada aspek jalan berupa *traffic calming*. Perlunya parameter tersebut untuk memenuhi aspek memberikan rasa aman serta menyenangkan atau *safe and pleasant*.

3.1.2 Tingkat Pelayanan Jalan

Tingkat pelayanan jalan ialah salah satu analisis untuk mengukur tingkat keramahan berdasarkan nilai *level of service* pada jalan Koridor Jl. Zainul Arifin. Tabel 5 menjelaskan tingkat pelayanan jalan ini dihitung dengan kapasitas jalan dan volume lalu lintas pada *weekday* dan *weekend*. Volume masuk dari Koridor Jl. Zainul Arifin berasal dari Jl. Pasar Besar dari kedua arah.

Derajat kejenuhan didominasi oleh A maupun B. Hal tersebut menunjukkan tingkat pelayanan jalan yang ramah karena derajat kejenuhan tidak mencapai C. Derajat kejenuhan paling tinggi terdapat pada *weekend* waktu siang hari dengan derajat kejenuhan 0,28. Koridor Jl. Zainul Arifin memiliki skor keramahan dan QDA 3.

Tabel 5. Tingkat Pelayanan Jalan Koridor Jl. Zainul Arifin

Koridor Jalan	Waktu	Weekday				Weekend				
		Volume Puncak (skr./jam)	Derajat Kejenuhan (Dj)	LOS	Skor Keramahan dan QDA	Waktu	Volume Puncak (skr./jam)	Derajat Kejenuhan (Dj)	LOS	Skor Keramahan dan QDA
Jl. Zainul Arifin	07:00-08:00	489,2	0,18	A	3	08:00-09:00	571,6	0,22	A	3
	12:00-13:00	451,6	0,17	B	3	12:00-13:00	734,2	0,28	B	3
	16:00-17:00	640,4	0,24	B	3	17:00-18:00	442,4	0,17	A	3

3.1.3 Tingkat Pelayanan Jalur Pejalan Kaki

Tingkat pelayanan jalur pejalan kaki melihat ruang jalur pejalan kaki yang didapatkan dari perhitungan kecepatan rata-rata jalur pejalan kaki pada segmen tersebut dibagi dengan arus jalur pejalan kaki.

Adapun acuan standar ruang jalur pejalan kaki mengacu pada Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 03/PRT/M/2014. Setelah melihat ruang yang digolongkan dalam klasifikasi A hingga F yang menunjukkan kinerja jalur pejalan kaki pada segmen tersebut.

Tabel 6. Tingkat Pelayanan Jalur Pejalan Kaki Segmen Jl. Zainul Arifin

Segmen Jalur Pejalan Kaki	Weekday			Tingkat Keramahan	Weekend			
	Waktu Puncak (WIB)	Nilai Ruang (m ² /org)	SOT		Waktu Puncak (WIB)	Nilai Ruang (m ² /org)	SOT	Tingkat Keramahan
Zainul Arifin Barat	13.15-13.31	12,97	A	Ramah	15.30-15.45	14,93	A	Ramah
Zainul Arifin Timur	13.15-13.32	13,71	A	Ramah	09.15-08.30	7,34	B	Ramah

Level of service jalur pejalan kaki di Koridor Jl. Zainul Arifin berdasarkan nilai variabel ruang terendah didominasi B yang menunjukkan para pejalan kaki masih dapat berjalan dengan nyaman dan cepat tanpa mengganggu pejalan kaki lainnya, namun keberadaan pejalan kaki yang lainnya sudah mulai berpengaruh pada arus pejalan kaki pada Tabel 6. Lalu selanjutnya, dengan nilai *level of service* A. Kedua *level of service* tersebut menunjukkan tingkat keramahan ramah. Sehingga 2 segmen pada Koridor Jl. Zainul Arifin seluruhnya dalam kategori ramah yang masuk dalam skor keramahan dan QDA 3.

3.1.4 Kepuasan Penumpang Angkutan Umum

Kepuasan penumpang angkutan umum melihat tujuh aspek meliputi fasilitas tempat duduk, kondisi kebersihan, perilaku pengemudi angkot, jadwal keberangkatan, keterhubungan, keamanan, kenyamanan dan kemudahan. Pengukuran kepuasan tersebut menggunakan analisis CSI (*Customer Satisfaction Index*) dengan 100 responden penumpang yang dipilih dengan teknik

probability sampling dimana seluruh populasi memiliki kesempatan yang sama masuk dalam sampel pada masing-masing trayek. Perhitungan CSI dilakukan dengan total *weighted scores* (WS) dibagi dengan 5.

Tabel 7. Nilai CSI Trayek MK

Atribut	Weighted Scores (WS)
	Trayek MK
Fasilitas tempat duduk	57,69
Kondisi kebersihan	48,04
Perilaku pengemudi	48,75
Jadwal keberangkatan	19,13
Keterhubungan	33,88
Kenyamanan	48,89
Keamanan	50,23
Kemudahan	50,40
Total	357,01
Nilai CSI (%)	71,40

Tingkat keramahan dalam kepuasan penumpang angkutan umum trayek MK pada Tabel 7 masuk dalam klasifikasi ramah dengan skor keramahan dan QDA yaitu 3. Hal tersebut menunjukkan pengguna angkutan umum Kota Malang khususnya trayek MK sudah puas dengan fasilitas yang

disediakan, namun nilai ramah tetap memerlukan perbaikan pelayanan angkutan umum agar pelayanan yang diberikan kepada penumpang angkutan umum tetap prima dan maksimal sehingga mampu meningkatkan minat masyarakat untuk bepergian ke Koridor Jl. Zainul Arifin Kota Malang dengan angkutan umum.

3.1.5 Tingkat Keramahan Koridor Jl. Zainul Arifin

Tingkat keramahan adalah analisis dalam melakukan pembobotan aspek keramahan dalam Konsep *Omotenashi* dilakukan berdasarkan aspek yang diteliti meliputi geometri jalan dan jalur pejalan kaki, tingkat pelayanan jalan, tingkat pelayanan jalur pejalan kaki, dan kepuasan penumpang angkutan umum. Nilai dari seluruh aspek yang diteliti dapat dilihat pada sub-bab 3.1.1 hingga 3.1.4. Berdasarkan hasil perhitungan dan total skoring maka didapatkan nilai keramahan untuk seluruh Koridor Jl. Zainul Arifin dapat dilihat pada Tabel 8.

Tabel 8. Tingkat Keramahan Koridor Jl. Zainul Arifin

Sub variabel	Skor	Nilai
Geometrik jalan dan jalur pejalan kaki		
- Ramah → Bobot 3	Rata-rata hasil skoring = 2,50	2,50
- Cukup → Bobot 2		
- Tidak Ramah → Bobot 1		
Tingkat pelayanan jalan		
- LOS A = Ramah → Bobot 3	Hasil Skoring = (Jumlah Nilai Ramah) x 3 = 1 x 3 = 3	3,00
- LOS B = Ramah → Bobot 3	(Jumlah Nilai Cukup Ramah) x 2 = 0 x 2 = 0	
- LOS C = Cukup → Bobot 2	(Jumlah Nilai Tidak Ramah) x 1 = 0 x 1 = 0	
- LOS D = Cukup → Bobot 2	Total = 3	
- LOS E = Tidak Ramah → Bobot 1	Total/total koridor = 3/1 = 3	
- LOS F = Tidak Ramah → Bobot 1		
Tingkat pelayanan jalur pejalan kaki		
- LOS A = Ramah → Bobot 3	(Total LOS A) x 3 = 1 x 3 = 3	3,00
- LOS B = Ramah → Bobot 3	(Total LOS B) x 3 = 1 x 3 = 3	
- LOS C = Cukup → Bobot 2	(Total LOS C) x 2 = 0 x 2 = 0	
- LOS D = Tidak Ramah → Bobot 1	(Total LOS D) x 1 = 0 x 1 = 0	
- LOS E = Tidak Ramah → Bobot 1	(Total LOS E) x 1 = 0 x 1 = 0	
- LOS F = Tidak Ramah → Bobot 1	(Total LOS F) x 1 = 0 x 1 = 0	
- LOS F = Tidak Ramah → Bobot 1	Total = 6	

Sub variabel	Skor	Nilai
	Total /total segmen = 6/2 = 3	
Kepuasan penumpang terhadap pelayanan angkutan umum		
Nilai CSI :	Nilai CSI 0,00-1,00 disetarakan dengan tingkat keramahan 1-3, sehingga dikalikan 3	2,14
- 0,81-1 = Ramah		
- 0,66-0,80 = Ramah		
- 0,51-0,65 = Cukup		
- 0,35-0,50 = Tidak Ramah	Nilai CSI x 3 = 0,7140 x 3 = 2,14	
- 0,00-0,34 = Tidak Ramah		
Total Tingkat Keramahan = 10,64		

Total hasil skoring dari empat variabel akan penentuan penilaian terkait aspek keramahan dalam Konsep *Omotenashi* di Koridor Jl. Zainul Arifin, berikut merupakan klasifikasi aspek keramahan:

8,01-12,00 = Ramah

4,01-8,00 = Cukup

0,01-4,00 = Tidak ramah

Berdasarkan perhitungan skoring tingkat keramahan Koridor Jl. Zainul Arifin menunjukkan 10,64 yang masuk dalam kategori ramah. Kategori ramah didasarkan atas aspek geometri jalan dan jalur pejalan kaki, tingkat pelayanan jalan, tingkat pelayanan jalur pejalan kaki, dan tingkat kepuasan penumpang angkutan umum. Keramahan dalam koridor tersebut perlu dipertahankan dan juga ditingkatkan agar memberikan pelayanan yang prima kepada pengguna jalan, jalur pejalan kaki maupun angkutan umum dengan melakukan *Transportation Demand Management (TDM)*.

3.2 Aspek Kekeluargaan *Omotenashi*

3.2.1 Kinerja Operasional Parkir *On-street*

Parkir *on-street* berdasarkan aspek kekeluargaan (*familiarity*) pada Koridor Jl. Zainul Arifin ditinjau melalui kinerja operasional parkir *on-street*. Kinerja operasional parkir *on-street* adalah perhitungan jumlah kendaraan maksimum yang dapat dilayani oleh suatu lahan parkir selama waktu pelayanan atau jumlah maksimum volume kendaraan pemakai fasilitas parkir (biasanya menggunakan satuan per-jam atau per-hari). Jenis parkir *on-street* Zainul Arifin terbagi atas kendaraan mobil dan sepeda motor (Gambar 2).

Tabel 9. Kinerja Operasional Parkir *On-street* Zainul Arifin

Parkir <i>On-street</i>	Kendaraan	Konfigurasi Parkir	Weekday					Weekend				
			Akumulasi Parkir (Kend/jam)	Tingkat Pergantian Parkir (kend/petak/jam)	Volume Parkir (unit)	Indeks Parkir (%)	Keterangan	Akumulasi Parkir (Kend/jam)	Tingkat Pergantian Parkir (kend/petak/jam)	Volume Parkir (unit)	Indeks Parkir (%)	Keterangan
Zainul Arifin	Mobil	32 petak dengan pola 60°	26	0.81	281	43.33	Mampu	26	0.88	305	49.06	Mampu
	Sepeda Motor	67 petak dengan pola 90°	68	1.01	855	49.64	Mampu	57	0.85	689	42.54	Mampu

Indeks parkir seluruh Zainul Arifin mampu menampung kendaraan pada Tabel 9. Hal tersebut menunjukkan pada waktu *weekday* maupun *weekend* Zainul Arifin mampu menampung seluruh kendaraan yang berparkir pada parkir tersebut. Adapun tingkat pergantian parkir pada jenis kendaraan sepeda motor memiliki nilai di atas 1 yang menandakan kendaraan yang masuk lebih banyak dibandingkan petak parkir yang tersedia sehingga sepeda motor akan parkir tidak sesuai petak yang ada dengan pola 90°.

3.2.2 Rekapitulasi dan Arahan Peningkatan Kinerja Operasional Parkir *On-street*

Rekapitulasi kinerja operasional parkir *on-street* berdasarkan aspek kekeluargaan terdiri atas akumulasi parkir, tingkat pergantian parkir, volume parkir, indeks parkir, dan konfigurasi parkir. Skoring dilakukan berdasarkan klasifikasi yang telah dibagi menjadi 3 *range* (Tabel 2). Rekapitulasi dan arahan peningkatan dibagi atas kendaraan mobil dan motor.

Tabel 10. Rekapitulasi Parkir *On-street* berdasarkan Aspek Kekeluargaan Kendaraan Mobil

No	Kinerja Operasional	Skoring	Justifikasi	Aspek Kekeluargaan (<i>Familiarity</i>)
1	Akumulasi Parkir	3	Akumulasi parkir tidak melebihi ruang parkir dalam waktu per jam	Akumulasi parkir telah bersifat kekeluargaan (<i>familiarity</i>) dikarenakan akumulasi kendaraan tidak melebihi kapasitas yang disediakan
2	Tingkat Pergantian Parkir	3	Tingkat pergantian parkir tidak melebihi 1 artinya parkir mobil telah sesuai dengan petaknya dan menempati ruang parkir dengan sesuai	Tingkat pergantian parkir telah bersifat kekeluargaan (<i>familiarity</i>) dikarenakan kendaraan mobil yang masuk telah sesuai dengan petak parkir yang disediakan
3	Volume Parkir	3	Volume parkir kendaraan harian tidak melebihi ruang yang telah disediakan pada saat <i>weekday</i> dan <i>weekend</i> , ditunjukkan dengan volume yang tidak melebihi 600 kend/hari	Volume parkir telah bersifat kekeluargaan (<i>familiarity</i>) dikarenakan volume tidak melebihi volume maksimal
4	Indeks Parkir	3	Indeks parkir baik <i>weekday</i> maupun <i>weekend</i> tidak melebihi 100% yang menandakan parkir mampu menampung kendaraan	Indeks parkir telah bersifat kekeluargaan (<i>familiarity</i>) dikarenakan indeks parkir mampu menampung seluruh kendaraan
5	Konfigurasi Parkir	3	Nilai 3 artinya kendaraan telah parkir sesuai dengan petak yang telah disediakan yaitu 60°	Konfigurasi parkir tidak bersifat kekeluargaan (<i>familiarity</i>) dikarenakan konfigurasi parkir dalam aspek kekeluargaan <i>Omatenashi</i> adalah parkir 0° dan 180°

Tabel 10 menunjukkan diperlukannya arahan peningkatan kinerja operasional khususnya aspek konfigurasi parkir yang tidak bersifat kekeluargaan (*familiarity*). Arahan peningkatan kinerja operasional yaitu mengubah parkir 60° menjadi pola paralel 0° atau 180° (Gambar 3). Hal tersebut

mampu membatasi kendaraan pribadi untuk masuk ke dalam Koridor Jl. Zainul Arifin. Aspek kekeluargaan juga menawarkan transit untuk meningkatkan penggunaan moda dengan perencanaan alternatif *carpool*. Alternatif *carpool* akan diletakkan pada Kawasan Stasiun Kota Malang

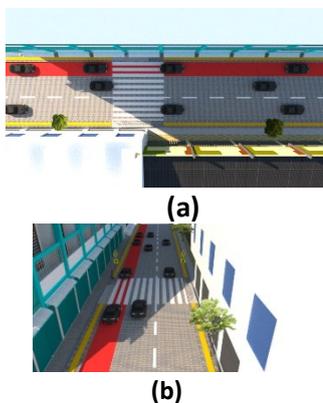
Baru dan Kawasan MOG. Adapun rencana untuk memenuhi kebutuhan parkir pada Koridor Jl. Zainul Arifin dilakukan penambahan parkir *off-street* yang terletak pada lantai 1 dan 2 Gedung Pasar Besar, hal tersebut dapat dimaksimalkan kembali untuk meminimalisir penggunaan parkir pada badan jalan.

Tabel 11 menunjukkan diperlukannya arahan peningkatan kinerja operasional khususnya aspek konfigurasi parkir dan tingkat pergantian parkir yang tidak bersifat kekeluargaan (*familiarity*). Arahan peningkatan kinerja operasional meliputi

penawaran transit melalui alternatif carpool dan penambahan parkir *off-street* yang terletak pada lantai 1 dan 2 gedung Pasar Besar. Namun, parkir paralel 0° tidak dilakukan pada kendaraan motor dikarenakan arahan tersebut hanya dilakukan pada kendaraan mobil yang menggunakan strategi HOV (*high-occupant vehicle*) *priority* dimana menampung lebih banyak orang dalam kendaraan dengan melihat kondisi lahan parkir *on-street* yang terbatas maka hanya dapat dilakukan pada satu jenis kendaraan agar tidak terjadi *overlap* (Gambar 5).

Tabel 11. Rekapitulasi Parkir *On-street* berdasarkan Aspek Kekeluargaan Kendaraan Motor

No	Kinerja Operasional	Parkir <i>On-street</i>	Skoring	Justifikasi	Aspek Kekeluargaan (<i>Familiarity</i>)
1	Akumulasi Parkir	Zainul Arifin	3	Akumulasi parkir tidak melebihi ruang parkir dalam waktu per jam	Akumulasi parkir telah bersifat kekeluargaan (<i>familiarity</i>) dikarenakan akumulasi kendaraan tidak melebihi kapasitas yang disediakan
2	Tingkat Pergantian Parkir	Zainul Arifin	1	Tingkat pergantian parkir melebihi 1 artinya parkir motor tidak sesuai dengan petaknya dan menempati ruang parkir	Tingkat pergantian parkir tidak bersifat kekeluargaan (<i>familiarity</i>) dikarenakan kendaraan motor yang masuk tidak sesuai dengan petak parkir yang disediakan
3	Volume Parkir	Zainul Arifin	3	Volume parkir kendaraan harian tidak melebihi ruang yang telah disediakan pada saat <i>weekday</i> dan <i>weekend</i> , ditunjukkan dengan volume yang tidak melebihi 1200 kend/hari	Volume parkir telah bersifat kekeluargaan (<i>familiarity</i>) dikarenakan volume tidak melebihi volume maksimal
4	Indeks Parkir	Zainul Arifin	3	Indeks parkir baik <i>weekday</i> maupun <i>weekend</i> tidak melebihi 100% yang menandakan parkir mampu menampung kendaraan	Indeks parkir telah bersifat kekeluargaan (<i>familiarity</i>) dikarenakan indeks parkir mampu menampung seluruh kendaraan
5	Konfigurasi Parkir	Zainul Arifin	3	Nilai 3 artinya kendaraan telah parkir sesuai dengan petak yang telah disediakan yaitu 90°	Konfigurasi parkir tidak bersifat kekeluargaan (<i>familiarity</i>) dikarenakan konfigurasi parkir dalam aspek kekeluargaan <i>Omotenashi</i> adalah parkir 0 dan 180



Gambar 5. Design Parkir *On-street* Zainul Arifin

Keterangan:

(a) Tampak Atas

(b) Tampak Depan

3.3 Prioritas Pengembangan

Penentuan prioritas pengembangan menggunakan analisis QDA (*spider web*). Analisis QDA yang disajikan dalam bagan radar/laba-laba berfungsi untuk menyatukan analisis yang berbeda dalam bentuk kuantitatif maupun kualitatif yang akan dikuantitatifkan, dalam penelitian kali ini yang digabungkan dari analisis yang berbeda ialah analisis aspek keramahan dan analisis parkir *on-street* berdasarkan aspek kekeluargaan. Tabel 12 menjelaskan prioritas pengembangan yang dibagi berdasarkan aspek pengembangan.

Tabel 12. Prioritas Pengembangan Menggunakan *Spiderweb*

Spiderweb		Prioritas Pengembangan	
Aspek		Pengembangan	
Geometri Jalur Pejalan Kaki		<ul style="list-style-type: none"> • Relokasi PKL yang menjual di sepanjang segmen jalur pejalan kaki • Penambahan fasilitas bagi pengguna disabilitas berupa <i>ramp</i> 	
Geometri Jalan		<ul style="list-style-type: none"> • Perubahan perkerasan jalan menjadi <i>paving block</i> sebagai alternatif <i>traffic calming</i> 	
Parkir <i>On-street</i>		<ul style="list-style-type: none"> • Implementasi parkir paralel 0° atau 180° • Alternatif <i>carpool</i> • Pengalihan parkir <i>on-street</i> ke <i>off-street</i> 	

Bagan atau gambar *spiderweb* pada Tabel 12, dapat diartikan sebagai prioritas pembangunan yang dilakukan di setiap koridor yang dimulai dari geometri jalur pejalan kaki. Pengembangan yang perlu dilakukan adalah relokasi PKL yang banyak mengambil jalur pejalan kaki agar pengguna bebas dan tidak terganggu, serta penambahan fasilitas *ramp* bagi pengguna difabel. Selain itu, diperlukan pengembangan geometri jalan berupa penggantian perkerasan menjadi *paving block* sebagai alternatif *traffic calming* menurut Donneley 2010. Walaupun parkir *on-street* memiliki 3 nilai QDA namun perlu adanya pengembangan pada perubahan pola parkir 60° dan 90° menjadi paralel 0° atau 180°. Tujuannya adalah untuk mengurangi kendaraan pribadi yang parkir di kedua koridor tersebut, sehingga dapat meningkatkan keamanan bagi pejalan kaki dan mengurangi tingkat kejenuhan. Pengembangan lain untuk *on-street park* adalah alternatif *carpool* yang dapat meningkatkan transit sehingga pengguna kendaraan pribadi dapat parkir di *carpool* dan menggunakan angkutan umum lain atau jalur pejalan kaki di koridor serta penambahan kapasitas parkir melalui pengalihan parkir *on-street* ke *off-street* sehingga tidak memakan badan jalan.

4. KESIMPULAN

Tingkat keramahan di Koridor Jl. Zainul Arifin adalah 10,64 yang termasuk dalam kategori ramah 8.01-12.00. Tingkat keramahan diperoleh melalui analisis geometri jalan dan jalur pejalan kaki dengan nilai keramahan 2,50 dengan klasifikasi ramah 2,01-3,00, analisis tingkat pelayanan jalan dengan nilai keramahan 3,00 dengan klasifikasi ramah 2,01-3,00, analisis tingkat pelayanan jalan pejalan kaki dengan nilai keramahan 3,00 dengan klasifikasi ramah 2,01-3,00, dan analisis indeks kepuasan pelanggan pada

trayek MK memiliki klasifikasi indeks CSI puas 66%-80% dengan ramah klasifikasi. Prioritas pengembangan pada Koridor Jl. Zainul Arifin didasarkan pada aspek keramahan dan aspek kekeluargaan. Pengembangan pada aspek geometri jalur pejalan kaki berupa penambahan fasilitas *ramp* bagi pengguna difabel serta relokasi PKL yang mengambil lebar efektif trotoar untuk setiap ruas jalur pejalan kaki. Pengembangan selanjutnya adalah aspek geometri jalan dengan perubahan perkerasan aspal menjadi *paving block* sebagai alternative *traffic calming* dengan haraman dapat meningkatkan keamanan dan kenyamanan bagi masyarakat yang beraktifitas khususnya pejalan kaki menurut teori Donneley (2010). Parkir *on-street* juga merupakan aspek yang perlu dikembangkan meskipun memiliki nilai QDA = 3. Pengembangan tersebut berdasarkan strategi TDM yang menggunakan pola parkir paralel 0° dan alternatif *carpool* serta pengalihan parkir *on-street* menjadi parkir *off-street* pada Gedung Pasar Besar.

5. DAFTAR PUSTAKA

Agustin, I., Adhianti, R., Shakia, N., & Maulidiah, I. (2019). *Exploring the Role of Transportation Demand Omotenashi (TDO) in the City Center Plaza of Batu*. Paper presented at the IOP Conference Series: Earth and Environmental Science.

Agustin, I. W. (2015). Tingkat Keramahan dalam Kemungkinan Penerapan Transportation Demand Omotenashi (TDO) di Kawasan Pusat Kota Malang. *Jurnal Sosek Pekerjaan Umum, Vol.7 No.2*, 144-145.

Agustin, I. W., & Hariyani, S. (2020). *Transportation Demand Omotenashi VS Transportation*

- Demand Management*. Kota Malang: CV AE MEDIA GRAFIKA.
- Aminah, S. (2018). Transportasi Publik dan Aksesibilitas Masyarakat Perkotaan. *Jurnal Teknik Sipil UBL Volume 9, Nomor 1*, 1142-1143.
- Andaru, N. M., Dwi Ari, I. R., & Firdausiyah, N. (2021). Arahan Penataan Parkir On-street berdasarkan Pengaruh Perilaku Parkir terhadap Kinerja Ruas Jalan Pasar Besar. *Planning for Urban Region and Environment Journal (PURE) Volume 10 Nomor 2*, 12.
- Andriani, G. N., Ardiansyah, L. O., , H. S., & , A. W. (2017). Kajian Lokasi Halte Dan Jam Operasi Kota Malang. *Simposium I Jaringan Perguruan Tinggi untuk Pembangunan Infrastruktur Indonesia*, 6-8.
- Angeline, Popang, I. D. S., & Setiawan, R. (2018). Manajemen Ketersediaan dan Kebutuhan Parkir Mobil di Universitas Kristen Petra. *Jurnal Dimensi Pratama Teknik Sipil*, 31-32.
- Asmaranda, E. (2019). Evaluasi Jalur Pejalan Kaki Kawasan Pasar Besar. *Repository Untag*, 3-4.
- Bakhtiar, A. (2019). Evaluasi Kinerja Angkutan Umum Kota Malang. *Eprints ITN*, 6-8.
- Brotodewo, N. (2010). Penilaian Indikator Transportasi Berkelanjutan pada Kawasan Metropolitan di Indonesia. *Jurnal Perencanaan Wilayah dan Kota Vol 21 No. 3*, 165-166.
- Donneley. (2010). *Desingning Street*. Scotland: GovScot.
- Endarwati, M. C., , A. S., & , O. M. (2018). Penilaian Walkability Score Index pada Pusat Pelayanan dalam Menuju Kota Malang Berkelanjutan. *Prosiding Seminar Nasional Kota Berkelanjutan*, 15.
- Ferguson, E. (1990). Transportation Demand Management Planning, Development, and Implementation. *Journal of The American Planning Association Volume 56*, 442-443.
- Hermawan, I. (2019). *Metodologi Penelitian Pendidikan (Kualitatif, Kuantitatif dan Mixed Method)*. Kuningan: Hidayatul Quran.
- Mualimmah, & Mashpufah, R. N. (2021). Analisis Kebijakan Pemerintah Provinsi DKI Jakarta dalam Mengatasi Permasalahan Transportasi di Perkotaan. *Jurnal Manajemen dan Administrasi Publik*, 291-296.
- Palandi, E. H. (2019). Filosofi dalam Konsep Omotenashi pada Tutur Bahasa Jepang. *Outlook Japan: Omotenashi As Japanese Culture Vol.7 No.2*, 4-5.
- Sugiyono. (2009). *Metode Penelitian Bisnis (Pendekatan Kuantitatif, Kualitatif dan R&D)*. Bandung: Alfabeta.
- Tamin, O. Z. (2007). Menuju Terciptanya Sistem Transportasi Berkelanjutan di Kota-Kota Besar di Indonesia. *Jurnal Transportasi Vol. 7 No. 2*, 87-88.
- Zulham, A. C., Fathullah, T., Suryobuwono, A., & Sampurna, H. (2019). The Effect of Service Quality Towards Customer Satisfaction in Jakarta (Case Study: Minimum Service Standards). *Advances in Transportation and Logistics Research*, 2, 696-701. Doi: <https://doi.org/10.25292/atlr.v2i0.227>