

**EVALUASI JALUR PEJALAN KAKI DI JALAN KH WACHID
HASYIM KOTA PASURUAN**

**SKRIPSI
PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA**

Ditujukan untuk Memenuhi Persyaratan
Memperoleh Gelar Sarjana Teknik



**WILDHAN RAGA PRADIGDO
NIM. 115060600111015**

**UNIVERSITAS BRAWIJAYA
FAKULTAS TEKNIK
MALANG
2018**

LEMBAR PENGESAHAN**EVALUASI JALUR PEJALAN KAKI DI JALAN KH WACHID
HASYIM KOTA PASURUAN****SKRIPSI
PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA**

Ditujukan untuk Memenuhi Persyaratan
Memperoleh Gelar Sarjana Teknik



WILDHAN RAGA PRADIGDO
NIM. 115060600111015

Skripsi ini telah direvisi dan disetujui oleh dosen pembimbing
pada tanggal 27 Juli 2018

Dosen Pembimbing I

Dosen Pembimbing II

Ir. Ismu Rini Dwi Ari, MT., Ph.D.
NIP. 19681221 199903 2 001

Dr. Eng. Fadly Usman, ST., MT.
NIP. 19760514 200212 1 002

Mengetahui,
Ketua Jurusan Teknik Perencanaan Wilayah dan Kota



Dr. Ir. Abdul Wahid Hasyim, MSP.
NIP. 19651218 199412 1 001

IDENTITAS TIM PENGUJI SKRIPSI**JUDUL SKRIPSI:**

Evaluasi Jalur Pejalan Kaki di Jalan KH Wachid Hasyim Kota Pasuruan

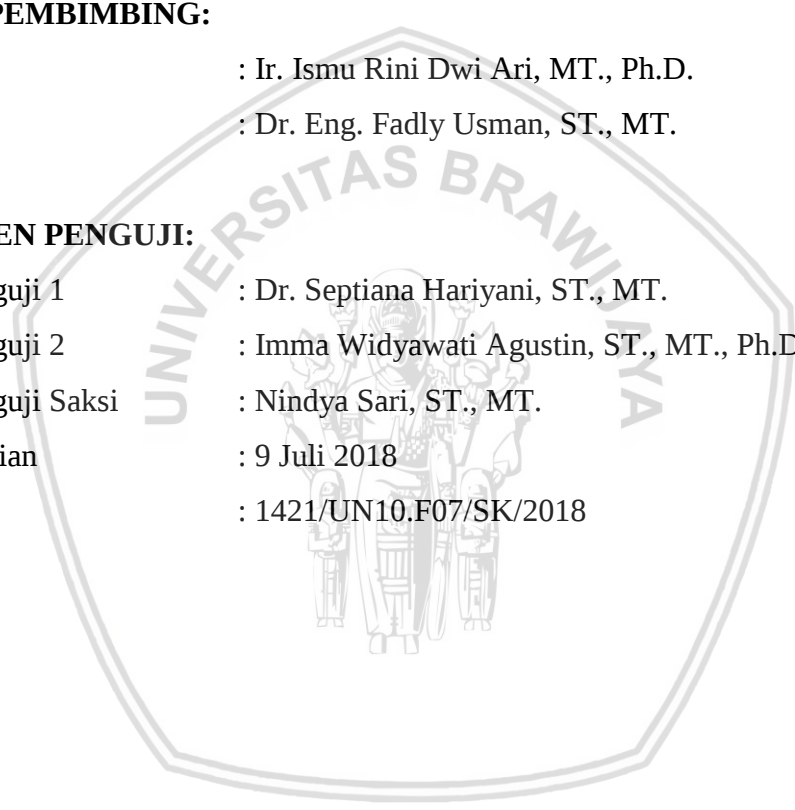
Nama Mahasiswa : Wildhan Raga Pradigdo
NIM : 115060600111015
Program Studi : Perencanaan Wilayah dan Kota

KOMISI PEMBIMBING:

Ketua : Ir. Ismu Rini Dwi Ari, MT., Ph.D.
Anggota : Dr. Eng. Fadly Usman, ST., MT.

TIM DOSEN PENGUJI:

Dosen Penguji 1 : Dr. Septiana Hariyani, ST., MT.
Dosen Penguji 2 : Imma Widyawati Agustin, ST., MT., Ph.D.
Dosen Penguji Saksi : Nindya Sari, ST., MT.
Tanggal Ujian : 9 Juli 2018
SK Penguji : 1421/UN10.F07/SK/2018



PERNYATAAN ORISINALITAS SKRIPSI/TUGAS AKHIR

Saya menyatakan dengan sebenar-benarnya bahwa sepanjang pengetahuan saya dan berdasarkan hasil penelusuran berbagai karya ilmiah, gagasan, dan masalah ilmiah yang diteliti dan diulas di dalam Naskah Skripsi/Tugas Akhir ini adalah asli dari pemikiran saya. Tidak terdapat karya ilmiah yang pernah diajukan oleh orang lain untuk memperoleh gelar akademik di suatu Perguruan Tinggi dan tidak terdapat karya atau pendapat yang pernah ditulis atau diterbitkan oleh orang lain, kecuali yang secara tertulis dikutip dalam naskah ini dan disebutkan dalam sumber kutipan dan daftar pustaka.

Apabila ternyata di dalam naskah Skripsi/Tugas Akhir ini dapat dibuktikan terdapat unsur-unsur jiplakan, saya bersedia Skripsi/Tugas Akhir dibatalkan, serta diproses sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku (Undang-Undang Nomor 20 Tahun 2003 pasal 25 ayat 2 dan pasal 70).

Malang, 27 Juli 2018

Mahasiswa,



Wildhan Raga Pradigdo
NIM. 115060600111015

Tembusan:

1. Kepala Laboratorium Skripsi/Tugas Akhir Jurusan Perencanaan Wilayah dan Kota
2. Dua (2) Dosen Pembimbing Skripsi/Tugas Akhir yang bersangkutan
3. Dosen Pembimbing Akademik yang bersangkutan

RINGKASAN

Wildhan Raga Pradigdo, Jurusan Perencanaan Wilayah dan Kota, Fakultas Teknik Universitas Brawijaya, Juli 2018, *Evaluasi Jalur Pejalan Kaki di Jalan KH Wachid Hasyim Kota Pasuruan*, Dosen Pembimbing: Ir. Ismu Rini Dwi Ari, MT., Ph.D. dan Dr. Eng. Fadly Usman, ST., MT.

Jalur pedestrian dalam konteks perkotaan biasanya dimaksudkan sebagai ruang untuk pejalan kaki yang berfungsi sebagai sarana pencapaian yang dapat melindungi pejalan kaki dari bahaya yang datang dari kendaraan bermotor. Menurut (Abdillah, 2014) jalur pedestrian dinilai menjadi infrastruktur kota yang mampu membantu mobilitas warga khususnya warga perkotaan untuk melakukan aktifitas sehari-hari dalam bermobilitas, jalur pedestrian dinilai bisa melancarkan transportasi apabila terhubung dengan halte atau *shelter* transportasi masal, menekan para pengguna kendaraan pribadi untuk bertransportasi masal. Sedangkan menurut (Putra, 2013) jalur pejalan kaki berupa trotoar merupakan wadah atau ruang untuk kegiatan pejalan kaki melakukan aktivitas dan untuk memberikan pelayanan kepada pejalan kaki.

Koridor jalan KH Wachid Hasyim di Kota Pasuruan merupakan salah satu pusat perdagangan skala kota yang memiliki aktivitas cukup tinggi setiap harinya. Tingginya aktivitas pada jalur pejalan kaki di jalan Wachid Hasyim ini tidak didukung dengan ketersediaan ruang bagi pejalan kaki yang nyaman dan aman. Penggunaan lahan di jalan KH. Wachid Hasyim didominasi oleh penggunaan lahan berupa perdagangan dan jasa. Penelitian ini bertujuan membuat arahan untuk meningkatkan kinerja jalur pejalan kaki di jalan KH. Wachid Hasyim berdasarkan persepsi pengguna jalur pejalan kaki. Metode penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah Analisis kinerja jalur pejalan kaki, Analisis IPA berdasarkan persepsi pengguna jalur pejalan kaki. Dari hasil penelitian ini diperoleh hasil pada beberapa segmen pada jalur pedestrian memiliki tingkat pelayanan C, D, dan E dan berdasarkan persepsi masyarakat perlu peningkatan pada lebar jalur pejalan kaki, keamanan dan kenyamanan jalur pejalan kaki, serta penyediaan jalur bagi orang berkebutuhan khusus.

Kata Kunci: jalur pejalan kaki, *level of service*, persepsi masyarakat.

SUMMARY

Wildhan Raga Pradigdo, Department of Urban and Regional Planning, Faculty of Engineering Universitas Brawijaya, July 2018, Walkway Pedestrian Evaluation on KH Wachid Hasyim Street Pasuruan City, Advisor: Ir. Ismu Rini Dwi Ari, MT., Ph.D. and Dr. Eng. Fadly Usman, ST., MT.

Pedestrian paths in urban contexts are usually intended as pedestrian spaces that serve as a means of attainment that can protect pedestrians from the dangers that come from motor vehicles. According to (Abdillah, 2014) the pedestrian path is considered to be a city infrastructure that is able to assist the mobility of citizens, especially urban residents to carry out daily activities in mobility, pedestrian path can be assessed if transportation is connected to shelters or mass transportation shelters, mass transportation. Meanwhile, according to (Putra, 2013) pedestrian path in the form of a pavement is a container or space for pedestrian activities and activities to provide services to pedestrians.

The road corridor of KH Wachid Hasyim in Pasuruan City is one of the city-scale trading centers that have high activity every day. The high activity on the pedestrian path on Wachid Hasyim street is not supported by the availability of space for comfortable and safe hikers. Land use on KH road. Wachid Hasyim is dominated by land use in the form of trade and services. This study aims to make direction to improve the performance of pedestrian path on KH road. Wachid Hasyim based on pedestrian user perception of the user. The research method used in this study is the analysis of pedestrian path performance, IPA analysis based on pedestrian user perceptions of the pedestrian. From the results of this study, the results obtained in some segments on the pedestrian path have service levels of C, D, and E and based on community perceptions need to increase on the width of pedestrian paths, safety and comfort of pedestrian paths, and the provision of paths for people with special needs.

Keywords: pedestrian path, level of service, public perception.

KATA PENGANTAR

Puji syukur kehadirat ALLAH SWT atas rahmat dan karunia-Nya, sehingga penulis dapat menyelesaikan Skripsi/Tugas Akhir dengan judul **“Evaluasi Jalur Pejalan Kaki di Jalan KH. Wachid Hasyim Kota Pasuruan”**. Penulis menyadari bahwa penelitian ini dapat terselesaikan berkat bimbingan, bantuan dan saran dari berbagai pihak, untuk itu pada kesempatan ini penulis mengucapkan terima kasih yang sebesar besarnya kepada:

1. Allah SWT atas segala rahmat dan hidayahNya.
2. Kedua orang tua saya tercinta, yaitu Bapak Ary Wikiono, SH. dan Ibu Titik Rinajati, kaka perempuan saya satu-satunya tersayang Karina Risti Pradipta, S.Psi. serta seluruh keluarga yang telah memberi dukungan semangat, motivasi, doa maupun nasehat dalam proses perkuliahan.
3. Ibu Ir. Ismu Rini Dwi Ari, MT., Ph.D., dan Bapak Dr. Eng. Fadly Usman, ST., MT. selaku dosen pembimbing yang telah bersedia meluangkan waktu untuk memberikan pengarahan serta bimbingan.
4. Ibu Dr. Septiana Hariyani, ST., MT. dan Ibu Imma Widyawati Agustin, ST., MT., Ph.D. selaku dosen penguji yang telah bersedia memberikan kritik dan saran untuk penyempurnaan penelitian ini.
5. Dosen-dosen serta staf dan karyawan pengajar Jurusan Perencanaan Wilayah dan Kota, terima kasih atas segala ilmu dan pengalaman yang telah diberikan.
6. Teman-teman “History Maker” PWK FT-UB 2011, serta kakak- kakak dan adik-adik PWK yang telah memberikan bantuan yang sangat luar biasa dalam proses perkuliahan dan organisasi.
7. Terimakasih kepada sahabat - sahabat terdekat, khususnya Indra Wahyu P, Angge Supriyanto, Wahyu Sugih P, Arif Frediansyah, Satria Pinayungan, Abraham Yusuf, Ummu Hanik, Indah Dwi, Endang Pakaya, Gatot Wondo, Irsyadul, Tyo, Punjung, Miko, Iqbal, Ridhadang, Dzacky, Bima, Vinta, Dyna, Zia, Nindya, Wahyu, yang berkenan memberikan bantuan, dukungan serta semangat kepada penulis selama masa perkuliahan hingga penyusunan Tugas Akhir selesai.
8. Semua pihak baik secara langsung maupun tidak langsung yang mendukung terselesaikannya Tugas Akhir ini.

repository.ub.ac.id

Penulis menyadari bahwa Tugas Akhir ini masih jauh dari sempurna. Oleh karena itu, penulis mengharapkan kritik dan saran dari berbagai pihak demi terciptanya penelitian yang lebih baik di masa mendatang. Semoga Tugas Akhir ini bermanfaat bagi banyak pihak.

Malang, 27 Juli 2018

Penulis



DAFTAR ISI

	Halaman
RINGKASAN	i
SUMMARY	ii
KATA PENGANTAR.....	iii
DAFTAR ISI	iv
DAFTAR TABEL	vi
DAFTAR GAMBAR.....	vii
DAFTAR LAMPIRAN	viii
BAB I PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang.....	1
1.2 Identifikasi Masalah.....	3
1.3 Rumusan Masalah.....	4
1.4 Tujuan.....	4
1.5 Ruang Lingkup	4
1.5.1 Ruang Lingkup Materi.....	4
1.5.2 Ruang Lingkup Wilayah.....	5
1.6 Manfaat Penelitian	7
1.7 Kerangka Pemikiran	8
1.8 Sistematika Pembahasan.....	9
BAB II TINJAUAN PUSTAKA.....	11
2.1 Jalur Pejalan Kaki	11
2.1.1 Ruang Bebas Jalan	11
2.1.2 Jalur Pejalan Kaki	12
2.1.3 Fasilitas Pendukung Jalur Pejalan Kaki.....	12
2.1.4 Fasilitas Pejalan Kaki Untuk Kaum Yang Memiliki Keterbatasan Kemampuan	17
2.1.5 Tingkat Pelayanan Jalur Pejalan Kaki	17
2.1.6 Kriteria Jalur Pejalan Kaki.....	20
2.2 Pejalan Kaki.....	22
2.2.1 Jenis Pejalan Kaki.....	22
2.2.2 Pola Pergerakan Pejalan Kaki.....	23
2.2.3 Kemampuan Berjalan Pejalan Kaki.....	24
2.2.4 Tujuan Pergerakan Pejalan Kaki.....	25
2.2.5 Waktu Pergerakan Pejalan Kaki	25
2.3 Tingkat Pelayanan Jalur Pejalan Kaki	26
2.4 Tinjauan Metode Analisis IPA	30
2.5 Kerangka Teori	32
2.6 Studi Terdahulu	22
BAB III METODE PENELITIAN.....	39
3.1 Jenis Penelitian	39
3.2 Definisi Operasional	39
3.3 Diagram Alir Penelitian	40
3.4 Lokasi Penelitian	42
3.5 Pembagian Segmen Wilayah Studi.....	43
3.6 Instrumen Penelitian	45
3.6.1 Variabel Penelitian.....	45

3.6.2	Populasi dan Sampel Penelitian	46
3.7	Metode Pengumpulan Data	47
3.7.1	Survei Primer	50
3.7.2	Survei Sekunder	50
3.8	Metode Analisis Data	50
3.8.1	Metode Analisis Deskriptif	50
3.8.2	Metode Analisis Evaluatif	51
BAB IV	HASIL DAN PEMBAHASAN	59
4.1	Gambaran Umum Wilayah Penelitian	59
4.1.1	Gambaran Umum Kota Pasuruan	59
4.1.2	Penggunaan Lahan Kota Pasuruan	60
4.2	Gambaran Umum Lokasi Penelitian	61
4.2.1	Administrasi	61
4.2.2	Penggunaan Lahan Jalan KH. Wachid Hasyim Kota Pasuruan	61
4.3	Karakteristik Pejalan Kaki	62
4.3.1	Karakteristik Pejalan Kaki Berdasarkan Usia	62
4.3.2	Karakteristik Pejalan Kaki Berdasarkan Jenis Kelamin	62
4.3.3	Karakteristik Pejalan Kaki Berdasarkan Tujuan Perjalanan	63
4.4	Karakteristik Jalur Pejalan Kaki	64
4.5	Analisis Tingkat Pelayanan Jalur Pejalan Kaki di Jalan KH. Wachid Hasyim ..	76
4.6	Analisis Tingkat Pelayanan Jalur Pejalan Kaki Berdasarkan Presepsi Pengguna Jalur Pejalan Kaki	95
4.7	Rekomendasi	98
BAB V	PENUTUP	103
5.1	Kesimpulan	103
5.2	Saran	104
	DAFTAR PUSTAKA	105
	LAMPIRAN	L-1

DAFTAR TABEL

No.	Judul	Halaman
Tabel 2.1	Tingkat Pelayanan Jalur Pejalan Kaki	18
Tabel 2.2	Standar Penyediaan Pelayanan Jalur Pejalan Kaki	26
Tabel 2.3	Skala Likert Kepentingan dan Kepuasan	30
Tabel 2.4	Studi Terdahulu.....	34
Tabel 3.1	Penentuan Segmen dan Zona	43
Tabel 3.2	Variabel Penelitian.....	45
Tabel 3.3	Jadwal Pelaksanaan Survei	47
Tabel 3.4	Skala Likert Kepentingan dan Kepuasan	54
Tabel 3.5	Atribut.....	54
Tabel 3.6	Desain Survei	57
Tabel 4.1	Tingkat Pelayanan Jalur Pejalan Kaki di Jalan KH. Wachid Hasyim Kota Pasuruan Pada Hari Kerja (<i>Weekday</i>)	62
Tabel 4.2	Tingkat Pelayanan Jalur Pejalan Kaki di Jalan KH. Wachid Hasyim Kota Pasuruan Pada Hari Libur (<i>Weekend</i>)	62
Tabel 4.3	Analisis Tingkat Pelayanan Jalur Pejalan Kaki di Jalan KH. Wachid Hasyim Kota Pasuruan.....	79
Tabel 4.4	Hasil Analisis <i>Important Performance Analysis</i> (IPA) Jalur Pejalan Kaki di Jalan KH. Wachid Hasyim.....	95
Tabel 4.5	Hasil <i>Importance Performance Analysis</i> Tingkat Pelayanan Jalur Pejalan Kaki di Jalan KH. Wachid Hasyim Kota Pasuruan.....	97
Tabel 4.6	Atribut kuadran D	97
Tabel 4.7	Atribut kuadran A	98
Tabel 4.8	Atribut kuadran B	98
Tabel 4.9	Atribut kuadran C	98
Tabel 4.10	Arahan Peningkatan Kinerja Jalur Pejalan Kaki Di Jalan KH. Wachid Hasyim Pada Saat <i>Weekday</i>	99
Tabel 4.11	Arahan Peningkatan Kinerja Jalur Pejalan Kaki Di Jalan KH. Wachid Hasyim Pada Saat <i>Weekend</i>	99

DAFTAR GAMBAR

No.	Judul	Halaman
Gambar 1.1	Identifikasi Masalah.....	4
Gambar 1.2	Peta Wilayah Studi.....	6
Gambar 1.3	Kerangka Pemikiran.....	8
Gambar 2.1	Rumaja, Rumija dan Ruwasja.....	12
Gambar 2.2	Drainase di bawah ruang pejalan kaki	13
Gambar 2.3	Penempatan jalur hijau sebagai peneduh	13
Gambar 2.4	Penempatan lampu penerangan.....	14
Gambar 2.5	Contoh fasilitas tempat duduk bagi pengguna pedestrian.....	14
Gambar 2.6	Fasilitas pagar pengaman	15
Gambar 2.7	Fasilitas tempat sampah	15
Gambar 2.8	Fasilitas marka jalan	15
Gambar 2.9	Contoh fasilitas halte/ shelter bus	16
Gambar 2.10	Fasilitas telepon umum	16
Gambar 2.11	Kondisi Pedestrian Tingkat Pelayanan LOS A	18
Gambar 2.12	Kondisi Pedestrian Tingkat Pelayanan LOS B	19
Gambar 2.13	Kondisi Pedestrian Tingkat Pelayanan LOS C	19
Gambar 2.14	Kondisi Pedestrian Tingkat Pelayanan LOS D	19
Gambar 2.15	Kondisi Pedestrian Tingkat Pelayanan LOS E	20
Gambar 2.16	Kondisi Pedestrian Tingkat Pelayanan LOS F.....	20
Gambar 2.17	Kerangka Teori	33
Gambar 3.1	Diagram Alir Penelitian	41
Gambar 3.2	Peta Lokasi Survei Primer	42
Gambar 3.3	Peta Pembagian Segmen dan Titik Pengamatan Wilayah Studi.....	44
Gambar 3.4	Peta Persebaran Surveyor	49
Gambar 3.5	Kuadran Analisis IPA	55
Gambar 4.1	Jumlah pejalan kaki berdasarkan usia.....	62
Gambar 4.2	Jumlah Pejalan Kaki Berdasarkan Jenis Kelamin.....	63
Gambar 4.3	Jumlah Pejalan Kaki Berdasarkan Tujuan Perjalanan	63
Gambar 4.4	Peta Pembagian Segmen dan Zona	65
Gambar 4.5	Penampang segmen 1.....	66
Gambar 4.6	Foto Lokasi Penampang segmen 1	67
Gambar 4.7	Penampang segmen 2.....	68
Gambar 4.8	Foto Lokasi Penampang segmen 2	69
Gambar 4.9	Penampang segmen 3.....	70
Gambar 4.10	Foto Lokasi Penampang segmen 3	71
Gambar 4.11	Penampang segmen 4.....	72
Gambar 4.12	Foto Lokasi Penampang segmen 4	73
Gambar 4.13	Penampang segmen 5.....	74
Gambar 4.14	Foto Lokasi Penampang segmen 5	75
Gambar 4.15	Peta <i>Level of Service Weekday</i> Pada Pagi Hari.....	89
Gambar 4.16	Peta <i>Level of Service Weekday</i> Pada Siang Hari.....	90
Gambar 4.17	Peta <i>Level of Service Weekday</i> Pada Sore Hari	91
Gambar 4.18	Peta <i>Level of Service Weekend</i> Pada Pagi Hari.....	92
Gambar 4.19	Peta <i>Level of Service Weekend</i> Pada Siang Hari.....	93
Gambar 4.20	Peta <i>Level of Service Weekend</i> Pada Sore Hari	94

Gambar 4.21	Diagram Kartesius	96
-------------	-------------------------	----

DAFTAR LAMPIRAN

No.	Judul	Halaman
Lampiran 1.	Kuisisioner IPA	L-1
Lampiran 2.	Perhitungan <i>Level of Service</i> (LOS)	L-3
Lampiran 3.	Perhitungan Analisis IPA	L-7



BAB I PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Menurut Carr, Stephen, *et. all* (1992) jalur pejalan kaki merupakan bagian dari kota, dimana orang bergerak dengan kaki, biasanya disepanjang sisi jalan yang direncanakan atau terbentuk dengan sendirinya yang menghubungkan satu tempat dengan tempat lainnya. Berjalan kaki awalnya adalah salah satu terpenting dalam sirkulasi, namun dalam perkembangannya seolah sering terlupakan. Ruang jalan dalam ruang publik kota menjadi begitu diperhatikan akhir-akhir ini karena banyak pihak mulai merasakan perlunya suatu ruang luar bangunan yang tidak hanya berfungsi sebagai penghubung (*link*) antar bangunan, melainkan dapat memiliki nilai lebih nilainya sebagai sebuah tempat beraktivitas.

Jalur pedestrian pada dasarnya merupakan suatu area atau tempat untuk ruang kegiatan pejalan kaki untuk melakukan suatu aktivitas atau kegiatan lainnya dan dapat berfungsi sebagai ruang sirkulasi bagi pejalan kaki yang terpisah dari sirkulasi kendaraan lainnya, baik kendaraan bermotor atau tidak, serta dapat memberikan pelayanan kepada pejalan kaki sehingga dapat meningkatkan kelancaran, keamanan, dan kenyamanan bagi pejalan kaki. Menurut Danisworo (1991), jalur pejalan kaki merupakan jalur yang dibuat terpisah dari jalur kendaraan umum, biasanya terletak bersebelahan atau berdekatan dengan jalur kendaraan.

Jalur pedestrian dalam konteks perkotaan biasanya dimaksudkan sebagai ruang untuk pejalan kaki yang berfungsi sebagai sarana pencapaian yang dapat melindungi pejalan kaki dari bahaya yang datang dari kendaraan bermotor. Menurut (Abdillah, 2014) jalur pedestrian dinilai menjadi infrastruktur kota yang mampu membantu mobilitas warga khususnya warga perkotaan untuk melakukan aktifitas sehari-hari dalam bermobilitas, jalur pedestrian dinilai bisa melancarkan transportasi apabila terhubung dengan halte atau *shelter* transportasi masal, menekan para pengguna kendaraan pribadi untuk bertransportasi masal. Sedangkan menurut (Putra, 2013) jalur pejalan kaki berupa trotoar merupakan wadah atau ruang untuk kegiatan pejalan kaki melakukan aktivitas dan untuk memberikan pelayanan kepada pejalan kaki.

Jalan KH. Wachid Hasyim merupakan salah satu jalan dengan rutinitas pejalan kaki yang cukup aktif. Jalan KH. Wachid Hasyim menjadi salah satu jalan yang berada di pusat kota yang menjadi citra dan identitas kota, sehingga perlu untuk ditata. Disepanjang Jalan KH. Wachid Hasyim didominasi oleh jenis kegiatan komersial berupa usaha ekonomi seperti perdagangan dan jasa yang mendukung kegiatan ekonomi kota. Keberadaan pedagang eceran, rumah makan/restoran, swalayan, pelayanan umum seperti pendidikan (SD dan SMA), tempat ibadah dan pelayanan kesehatan dan permukiman penduduk. Keseluruhan kegiatan tersebut telah menimbulkan peluang aktifitas jarak pendek yaitu berjalan kaki.

Jalan KH. Wachid Hasyim merupakan salah satu ruas jalan yang berada di pusat Kota Pasuruan dengan fungsi kawasan dominan berupa perdagangan dan jasa. Menurut (Arifia, 2017) bahwa perkembangan kegiatan perdagangan dan jasa dapat memicu pertumbuhan kegiatan-kegiatan lain, baik itu kegiatan sejenis maupun kegiatan pendukungnya. Dengan adanya perkembangan aktivitas tersebut pada pusat kota mengakibatkan tarikan pergerakan pengunjung. (Nurgianto, 2013). Sedangkan menurut (Iswanto, 2006) bahwa pada suatu ruas perlu dilengkapi jalur pedestrian apabila pada sepanjang jalan terdapat penggunaan lahan yang memiliki potensi menimbulkan pejalan kaki. Jalan KH. Wachid Hasyim merupakan bagian dari kawasan pecinan yang ramai, hal tersebut tampak dari bentuk bangunan-bangunan yang berdiri disana. Selain itu fenomena yang terjadi saat ini di Jalan KH. Wachid Hasyim adalah tidak efektifnya jalur pejalan kaki dimana fungsi trotoar yang seharusnya menjadi salah satu ruang publik yang memberikan suatu ruang/jalur bagi pejalan kaki, telah dipersempit dan semakin terdesak oleh pemanfaatan lain yang lebih mengarah pada pemanfaatan untuk ruang pribadi dan komersil terutama kegiatan perdagangan. Keadaan tersebut memaksa para pejalan kaki sering menggunakan jalur kendaraan bermotor karena trotoar yang merupakan fasilitas bagi pejalan kaki justru digunakan oleh pedagang kaki lima serta fungsi-fungsi lainnya.

Penelitian ini diperlukan untuk mengevaluasi jalur pejalan kaki guna dapat menyediakan kebutuhan ruang bagi pejalan kaki yang lebih besar, aman, nyaman dan lebih baik lagi serta dapat mendukung keberlangsungan kegiatan yang ada sebagai langkah solusi dari permasalahan yang terdapat di Jalan KH. Wachid Hasyim tersebut.

1.1 Identifikasi Masalah

Berdasarkan kondisi yang ada pada jalur pejalan kaki di jalan KH. Wachid Hasyim maka identifikasi masalah yang dapat diambil berdasarkan hasil survei pendahuluan antar lain sebagai berikut:

1. Terdapat 15% jalur pejalan kaki beralih fungsi menjadi tempat parkir dan tempat berjualan pedagang kaki lima (gambar 1.A, 1.B, 1.D, 1.E, 1.F). (hasil pengamatan survey primer)
2. Kurangnya vegetasi pohon peneduh pada jalur pejalan kaki dengan ciri bermasa daun lebat dengan percabangan 2 meter di atas tanah, bentuk percangangan batang tidak menunduk dan tidak mudah tumbang. Seperti pohon kiara payung, pohon tanjung dan pohon bungur (gambar 1.A). (hasil pengamatan survey primer)
3. Belum tersedia fasilitas penunjang bagi kaum berkebutuhan khusus berupa *ramp*. Kaum berkebutuhan khusus yang dimaksud yaitu para pengguna kursi roda dan para tuna netra (gambar 1.C, 1.D). (hasil pengamatan survey primer)
4. Terdapat beberapa tiang listrik/telpon yang berada di tengah-tengah jalur pejalan kaki (gambar 1.G). (hasil pengamatan survey primer)



(A)



(B)



(C)



(D)



Gambar 1.1 Identifikasi Masalah

Sumber: hasil survey primer

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang dan pembahasan masalah dalam evaluasi jalur pejalan kaki di jalan KH. Wachid Hasyim Kota Pasuruan maka rumusan masalah yang dapat diambil yaitu:

1. Bagaimana tingkat pelayanan jalur pejalan kaki di jalan KH. Wachid Hasyim Kota Pasuruan?
2. Bagaimana arahan untuk meningkatkan kinerja jalur pejalan kaki di jalan KH. Wachid Hasyim Kota Pasuruan berdasarkan persepsi pengguna jalur pejalan kaki?

1.3 Tujuan

Berdasarkan rumusan masalah dalam evaluasi jalur pejalan kaki di jalan KH. Wachid Hasyim Kota Pasuruan, maka tujuan yang dapat diambil yaitu:

1. Mengetahui tingkat pelayanan jalur pejalan kaki di jalan KH. Wachid Hasyim Kota Pasuruan.
2. Membuat arahan untuk meningkatkan kinerja jalur pejalan kaki di jalan KH. Wachid Hasyim Kota Pasuruan berdasarkan persepsi pengguna jalur pejalan kaki.

1.4 Ruang Lingkup

1.5.1 Ruang Lingkup Materi

Ruang lingkup materi penelitian merupakan pembatasan ranah materi kajian agar keluaran yang dihasilkan sesuai dengan topik dan judul penelitian. Materi yang akan dibahas pada penelitian “Evaluasi Jalur Pejalan Kaki di Jalan KH. Wachid Hasyim Kota Pasuruan”, sebagai berikut:

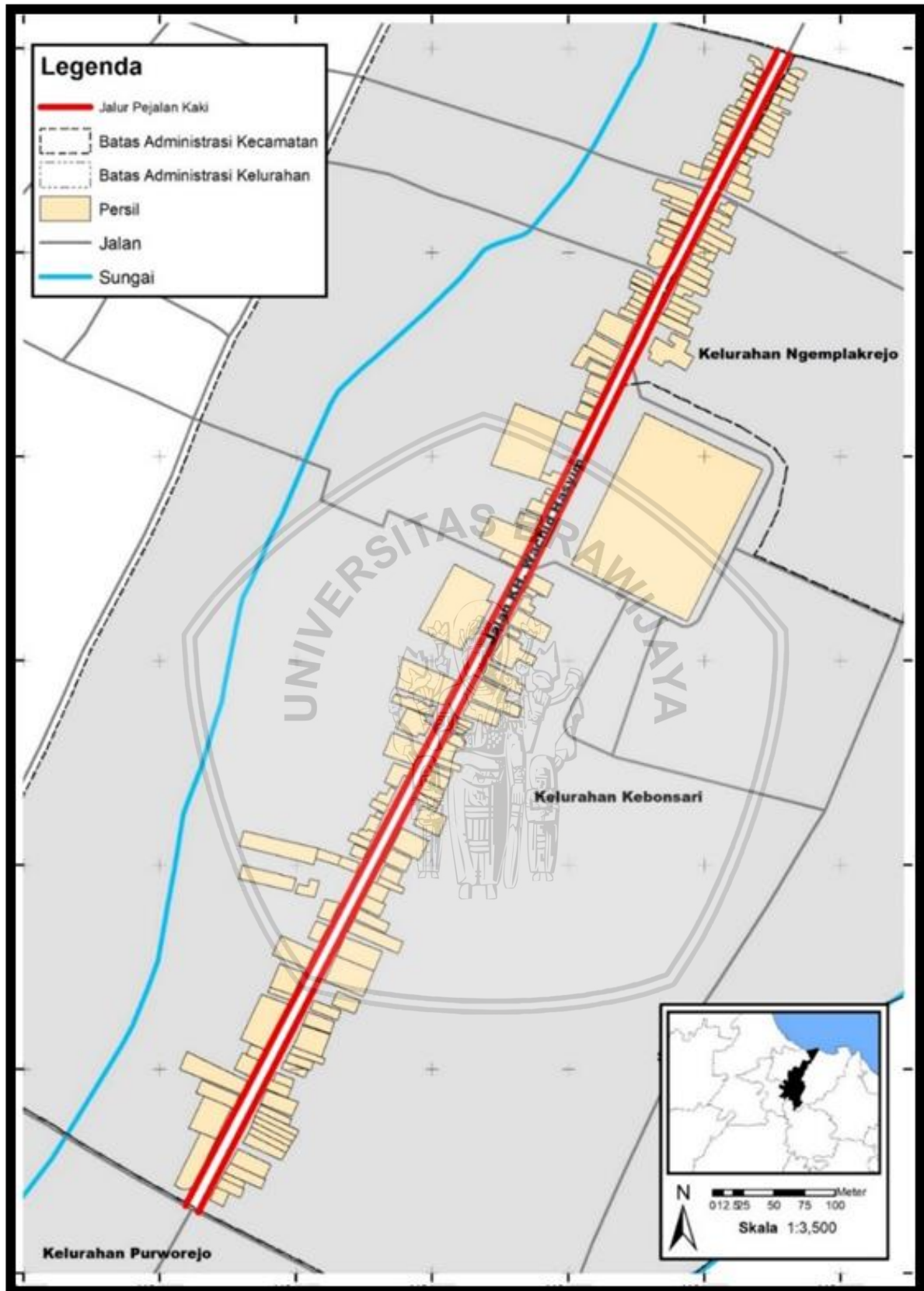
1. Menganalisis kinerja jalur pejalan kaki adalah sebuah langkah untuk mengetahui tingkat pelayanan jalur pejalan kaki yang ada di Jalan KH. Wachid Hasyim.

Penelitian ini akan menganalisis kinerja jalur pejalan kaki di Jalan KH. Wachid Hasyim dengan tiga waktu yaitu pagi, siang, dan sore hari. Dalam menganalisis kinerja jalur pejalan kaki (Peraturan Menteri Pekerjaan Umum no 3 tahun 2014) dibutuhkan data-data berupa:

- a. Geometrik jalur pejalan kaki:
 - 1) Panjang.
 - 2) Lebar.
 - 3) Tinggi.
 - 4) Jenis perkerasan.
- b. Lalu lintas jalur pejalan kaki:
 - 1) Jumlah pejalan kaki.
 - 2) Kecepatan pejalan kaki.
 - 3) Kepadatan pejalan kaki
 - 4) Arus pejalan kaki.
2. Analisis tingkat kepentingan dan tingkat kepuasan (analisis IPA) jalur pejalan kaki berdasarkan persepsi pengguna jalur pejalan kaki.

1.5. 2 Ruang Lingkup Wilayah

Wilayah studi dalam penelitian ini merupakan jalur pejalan kaki yang berada di Jalan KH. Wachid Hasyim, Kelurahan Kebonsari, Kecamatan Purworejo, Kota Pasuruan dengan panjang $\pm$ 1055 meter. Wilayah studi dapat dilihat pada **Gambar 1.2**



Gambar 1.2 Peta Wilayah Studi

1.5 Manfaat Penelitian

Penelitian yang dilakukan diharapkan dapat bermanfaat bagi beberapa pihak antara lain:

1. Bagi peneliti

Adanya penelitian ini dapat menjadi media bagi peneliti dalam menerapkan ilmu-ilmu yang telah diperoleh selama perkuliahan. Dengan penerapan ilmu yang diperoleh peneliti selama perkuliahan pada penelitian ini, peneliti dapat memahami persoalan yang terdapat pada wilayah studi serta dapat mengevaluasi kondisi eksisting sesuai dengan ilmu yang di peroleh selanjutnya dapat memberikan arahan pengembangan bagi wilayah studi.

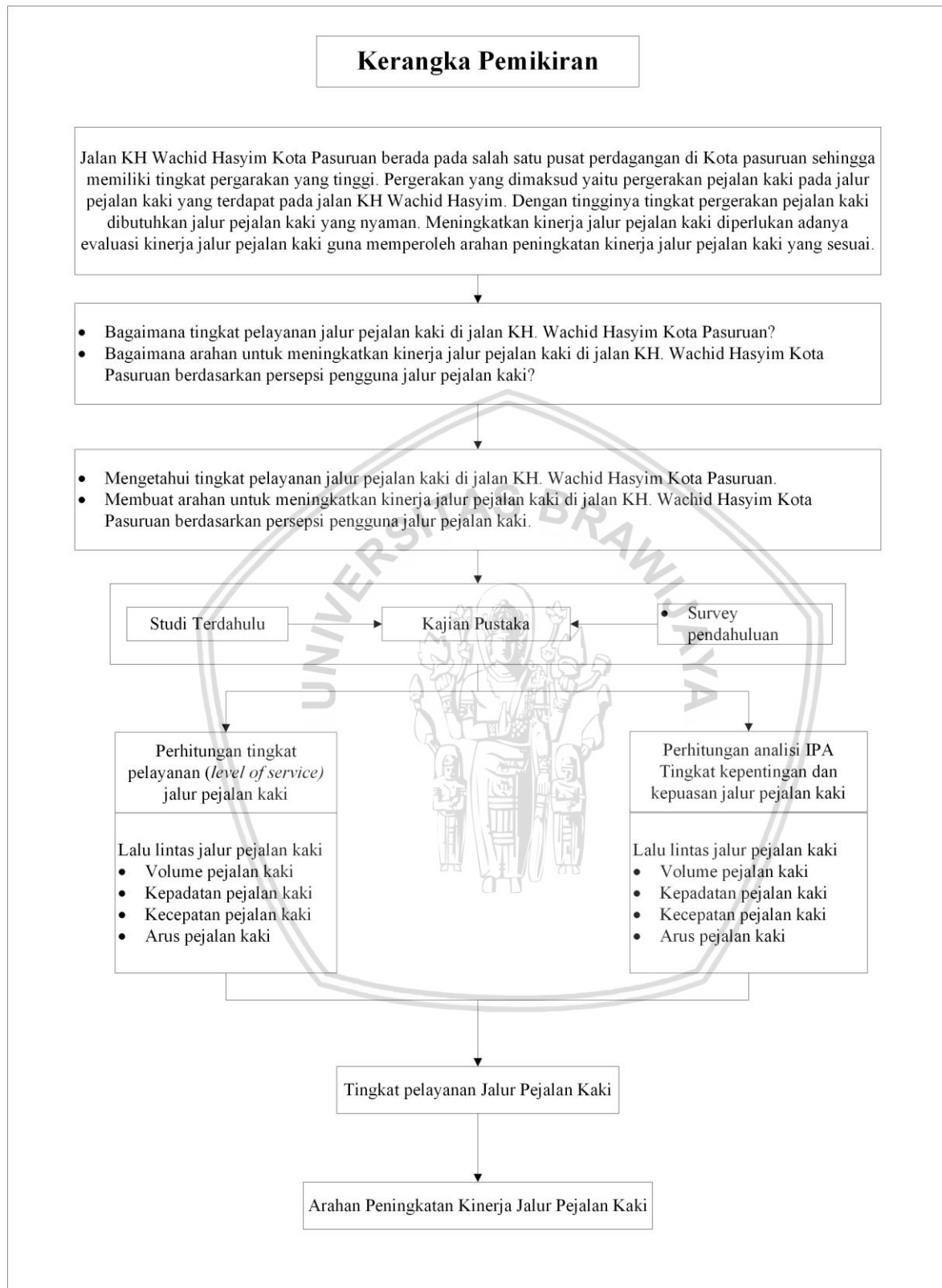
2. Bagi masyarakat

Adanya penelitian ini diharapkan mampu memberikan informasi mengenai pentingnya penambahan ruang pejalan kaki di jalan KH. Wachid Hasyim Kota Pasuruan sehingga mampu memberikan manfaat bagi masyarakat dalam pemenuhan kebutuhan ruang pejalan kaki sehingga masyarakat dapat berjalan dengan rasa aman dan nyaman.

3. Bagi pemerintah

Adanya penelitian ini dapat digunakan sebagai masukan dan pertimbangan untuk penataan jalur pejalan kaki di jalan. KH. Wachid Hasyim Kota Pasuruan. Selain itu Penelitian ini memberikan manfaat bagi pemerintah dalam hal perencanaan permukiman di kawasan perkotaan yang layak huni. Hasil penelitian ini juga dapat digunakan pemerintah dalam mengetahui kondisi jalur pejalan kaki di jalan KH. Wachid Hasyim. Selanjutnya pemerintah dapat mengetahui bagaimana pengelolaan dan pengembangan jalur pejalan kaki di jalan KH. Wachid Hasyim dengan lebih baik sehingga dapat memberikan manfaat bagi masyarakat beserta pengguna jalur pejalan kaki yang melintas.

1.7 Kerangka Pemikiran



Gambar 1.3 Kerangka Pemikiran

1.8 Sistematika Pembahasan

Sistematika pembahasan merupakan urutan bab yang digunakan peneliti untuk melaksanakan penelitian berjudul “Evaluasi Jalur Pejalan Kaki di Jalan KH. Wachid Hasyim Kota Pasuruan”. Sistematika pembahasan pada penelitian ini terdiri dari lima bab, yaitu:

BAB I PENDAHULUAN

Bab ini menguraikan tentang latar belakang dari penelitian yang dilakukan, rumusan masalah, tujuan, ruang lingkup wilayah, ruang lingkup materi, manfaat, diagram alir pemikiran dalam penyusunan penelitian, dan sistematika pembahasan.

BAB II TINJAUAN PUSTAKA

Bab ini berisi tentang teori-teori dan metode-metode yang mendukung dalam penelitian. Antara lain tinjauan jalur pejalan kaki, tinjauan metode analisis data dan studi terdahulu yang nantinya digunakan untuk menyelesaikan masalah dalam penelitian.

BAB III METODE PENELITIAN

Bab ini menjelaskan tentang sistematika penelitian, metode penelitian yang digunakan, lokasi dan waktu survei, penentuan variabel, metode pengumpulan data, metode analisa data yang digunakan, dan desain survei. Di dalamnya juga dijelaskan mengenai penggunaan analisis tingkat pelayanan jalur pejalan kaki (*LOS*) serta analisis IPA (*Importance Performance Analysis*) untuk mengevaluasi tingkat pelayanan jalur pedestrian berdasarkan persepsi masyarakat.

BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN

Berisikan data hasil survei dan data yang dianalisis sesuai dengan metode analisis data yang digunakan untuk menjawab rumusan masalah.

BAB V PENUTUP

Berisi kesimpulan hasil dari pembahasan yang sesuai dengan tujuan penelitian dan temuan serta saran untuk penelitian selanjutnya.



BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Jalur Pejalan Kaki

2.1.1 Ruang Bebas Jalan

Berdasarkan Petunjuk Tertib Pemanfaatan Jalan No. 004/T/BNKT/1990 Direktorat Jenderal Bina Marga Direktorat Pembinaan Jalan Kota, ruang bebas jalan dibagi menjadi beberapa bagian, yaitu RUMAJA, RUMIJA, dan RUWASJA.

A. Ruang Manfaat Jalan (RUMAJA)

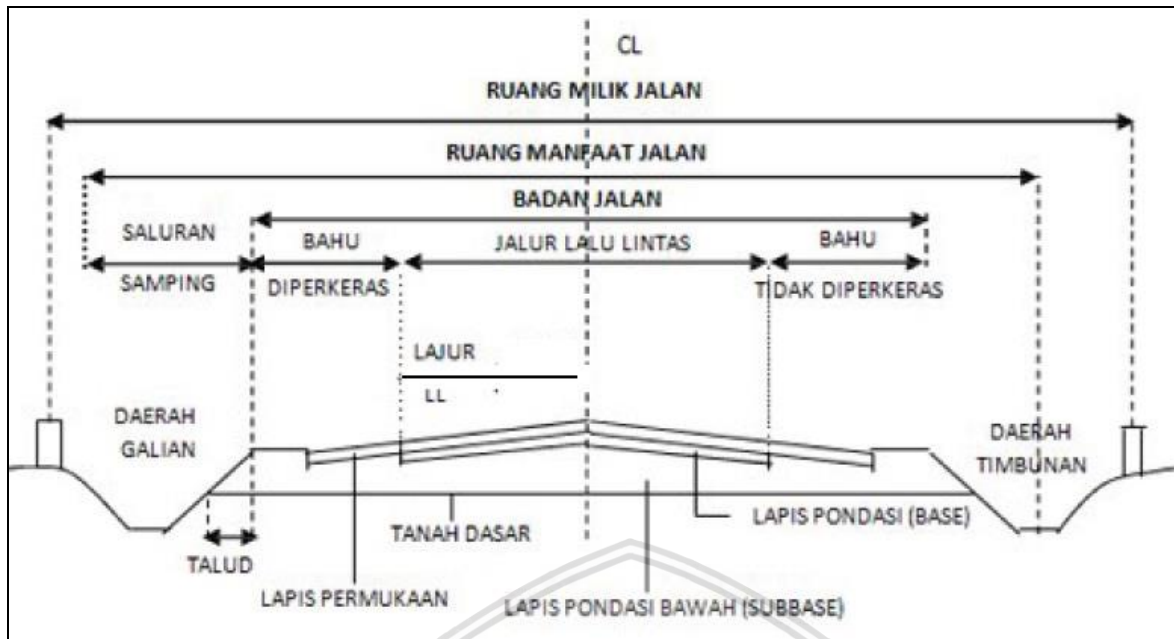
Ruang manfaat jalan adalah ruang sepanjang jalan yang dibatasi oleh lebar, tinggi dan kedalaman ruang bebas tertentu. Sedangkan untuk peruntukannya yaitu bagi median, perkerasan jalan, pemisahan jalan, bahu jalan, saluran tepi jalan, trotoar, lereng, ambang pengaman timbunan dan galian gorong-gorong perlengkapan jalan dan bangunan pelengkap lainnya. Setiap orang dilarang memanfaatkan rumaja yang mengakibatkan terganggunya fungsi jalan.

B. Ruang Milik Jalan (RUMIJA)

Ruang milik jalan adalah ruang sepanjang jalan yang dibatasi oleh lebar, tinggi dan kedalaman ruang bebas tertentu. Rumija sendiri terdiri dari ruang manfaat jalan dan tanah tertentu diluar rumaja. Peruntukan rumija yaitu bagi pelebaran jalan, penambahan jalur lalu lintas di masa akan datang, dan ruangan pengamanan jalan.

C. Ruang pengawasan Jalan (RUWASJA)

Merupakan ruang tertetu di luar ruang milik jalan yang penggunaannya berada di bawah pengawasan penyelenggaraan jalan, yaitu ruang sepanjang jalan diluar rumija yang dibatasi lebar dan tinggi tertentu.



Gambar 2.1 Rumaja, Rumija dan Ruwasja

Sumber: Dirjen Binaamarga Petunjuk Tertib Pemanfaatan Jalan No. 004/T/BNKT/1990

2.1.2 Jalur Pejalan Kaki

Dalam (Diansya, 2015), pedestrian/ pe-des-tri-an merupakan kata serapan yang memiliki arti pejalan kaki, maka dari itu secara harfiah jalur pedestrian adalah jalur pejalan kaki. Sedangkan jalur pejalan kaki menurut (Rubenstein, 1992) dalam (Ashadi, 2012) diartikan sebagai sirkulasi atau perpindahan orang atau manusia dari satu tempat ke titik asal atau ke tempat lain sebagai tujuan dengan berjalan kaki. Sedangkan berdasarkan bahas Yunani pedestrian atau *pedos* memiliki arti kaki, sehingga pedestrian dapat diartikan sebagai pejalan kaki atau orang yang berjalan.

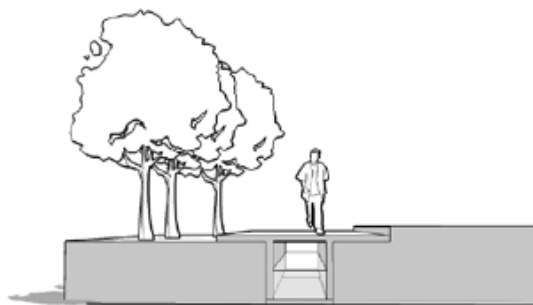
2.1.3 Fasilitas Pendukung Jalur Pejalan Kaki

Yang termasuk fasilitas pendukung jalur pejalan kaki menurut Pedoman Penyediaan dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Ruang Pejalan Kaki di Perkotaan (2008) adalah drainase, jalur hijau, lampu penerangan, tempat duduk, pagar pengaman, tempat sampah, marka dan perambuan, papan informasi (*signage*, halte/ *shelter* bus dan lapak tunggu, serta telepon umum yang disediakan demi menunjangnya kenyamanan dan keamanan pengguna jalur pejalan kaki. Berikut penjelasan dari fasilitas pendukung jalur pejalan kaki

1. Drainase

Drainase terletak berdampingan atau dibawah dari ruang pejalan kaki. Drainase berfungsi sebagai penampung dan jalur aliran air pada ruang pejalan kaki. Dimensi minimal drainase adalah lebar 50 cm dan tinggi 50 cm. keberadaan drainase akan

dapat mencegah terjadinya banjir dan genangan air pada saat hujan. Berikut contoh drainase yang terletak pada bawah ruang pejalan kaki dapat di lihat pada



Gambar 2.2 Drainase di bawah ruang pejalan kaki

Sumber: Pedestrian Ways dalam Perancangan Kota (2009)

2. Jalur Hijau

Jalur hijau diletakkan pada jalur amenitas dengan lebar 150 cm dan bahan yang digunakan adalah tanaman peneduh. Terdapat beberapa jenis tanaman peneduh yang dapat digunakan yaitu jenis Kiara Payung, Tanjung atau Bungur. Jenis-jensi tanaman tersebut haruslah yang memiliki batang serta percabangan yang kuat dan tidak mudah patah dan tidanam secara berbaris (Tata Cara Perencanaan Teknik Lansekap Jalan No. 033/T/BM/1996) dalam (Darmayani, 2014)



Gambar 2.3 Penempatan jalur hijau sebagai peneduh

Sumber: Pedestrian Ways dalam Perancangan Kota (2009)

3. Lampu Penerangan

Lampu penerangan diletakkan pada jalur amenitas. Terletak setiap 10 m dengan tinggi maksimal 4 m, dan bahan yang digunakan adalah bahan dengan durabilitas tinggi seperti metal & beton cetak.

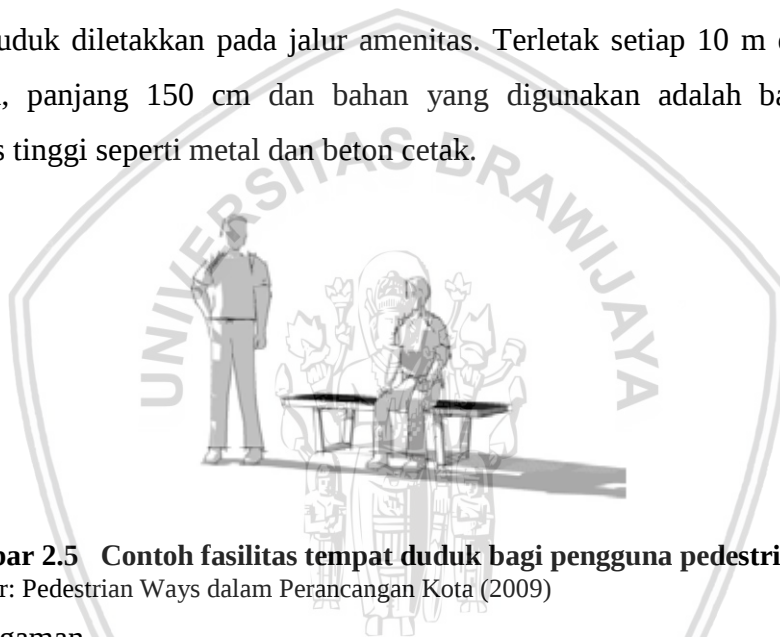


Gambar 2.4 Penempatan lampu penerangan

Sumber: Pedestrian Ways dalam Perancangan Kota (2009)

4. Tempat Duduk

Tempat duduk diletakkan pada jalur amenitas. Terletak setiap 10 m dengan lebar 40-50 cm, panjang 150 cm dan bahan yang digunakan adalah bahan dengan durabilitas tinggi seperti metal dan beton cetak.

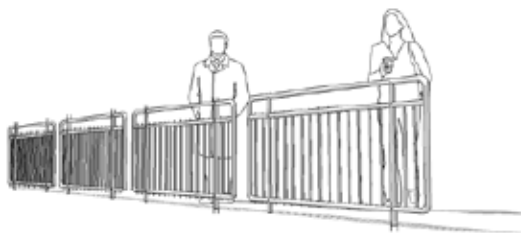


Gambar 2.5 Contoh fasilitas tempat duduk bagi pengguna pedestrian

Sumber: Pedestrian Ways dalam Perancangan Kota (2009)

5. Pagar Pengaman

Pagar pengaman diletakkan pada jalur amenitas. Pada titik tertentu yang bercahaya dan memerlukan perlindungan dengan 90 cm, dan bahan yang digunakan adalah metal/ beton yang tahan terhadap cuaca, kerusakan, dan murah pemeliharanya. Penyediaan pagar pengaman apabila volume pejalan kaki di satu sisi jalan sudah >459 orang/jam/lebar, volume kendaraan >500 kendaraan/jam dan kecepatan kendaraan >40 km/jam serta kecenderungan pejalan kaki tidak menggunakan fasilitas penyeberangan.



Gambar 2.6 Fasilitas pagar pengaman

Sumber: Pedestrian Ways dalam Perancangan Kota (2009)

6. Tempat Sampah

Tempat sampah diletakkan pada jalur amenitas. Terletak setiap 20 m dengan besaran sesuai kebutuhan, dan bahan yang digunakan adalah bahan dengan durabilitas tinggi seperti metal dan beton cetak. Sedangkan model tempat sampah mengacu pada kondisi/lokasi penempatan dan tempat sampah haruslah fungsional.



Gambar 2.7 Fasilitas tempat sampah

Sumber: Pedestrian Ways dalam Perancangan Kota (2009)

7. Marka, Perambuan, Papan Informasi (*Signage*)

Marka dan perambuan Papan Informasi (*Signage*) diletakkan pada jalur amenitas, pada titik interaksi sosial, pada jalur dengan arus pedestrian padat, dengan besaran sesuai kebutuhan. Marka jalan di letakkan agar mudah terlihat dengan jelas bagi pengguna jalur pejalan kaki (Tata Cara Perencanaan Fasilitas Pejalan Kaki di Kawasan Perkotaan No. 011/T/Bt/1995) dalam (Darmayani, 2014).

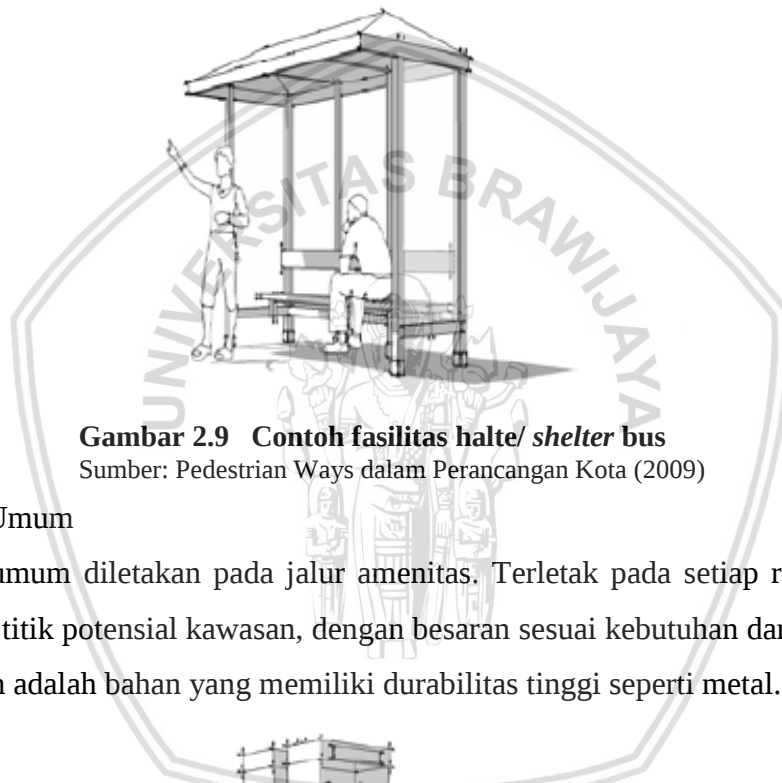


Gambar 2.8 Fasilitas marka jalan

Sumber: Pedestrian Ways dalam Perancangan Kota (2009)

8. Halte/ *Shelter* Bus dan Lapak Tunggu

Halte/ *Shelter* Bus dan Lapak Tunggu diletakkan pada jalur amenitas. Shelter harus diletakkan pada setiap radius 300 m atau pada titik potensial kawasan, dengan besaran sesuai kebutuhan. Sedangkan jarak maksimal halte terhadap fasilitas penyeberangan pejalan kaki 100 m (Pedoman Teknis Perencanaan Tempat Perhentian Kendaraan Penumpang Umum No. 27/HK.105/DRJD/96) dalam (Darmayani, 2014). Sedangkan lapak tunggu difungsikan sebagai tempat menunggu untuk sementara bagi penyebrang jalan menunggu untuk menyebrang. Dengan lebar lapak tunggu minimum 1,20 m.

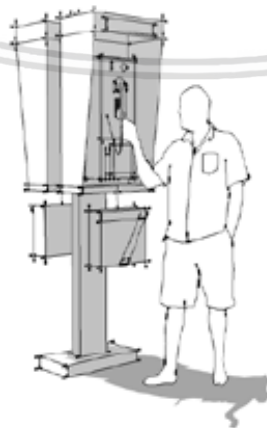


Gambar 2.9 Contoh fasilitas halte/ *shelter* bus

Sumber: Pedestrian Ways dalam Perancangan Kota (2009)

9. Telepon Umum

Telepon umum diletakkan pada jalur amenitas. Terletak pada setiap radius 300 m atau pada titik potensial kawasan, dengan besaran sesuai kebutuhan dan bahan yang digunakan adalah bahan yang memiliki durabilitas tinggi seperti metal.



Gambar 2.10 Fasilitas telepon umum

Sumber: Pedestrian Ways dalam Perancangan Kota (2009)

2.1.4 Fasilitas Pejalan Kaki Untuk Kaum Yang Memiliki Keterbatasan Kemampuan

Menurut Pedoman Penyediaan dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Ruang Pejalan Kaki di Perkotaan (2008) persyaratan khusus untuk rancangan pengguna jalur pejalan kaki yang memiliki keterbatasan kemampuan adalah sebagai berikut:

1. Jalan tersebut setidaknya memiliki lebar 1,5 m.
2. Pejalan kaki harus mudah mengenal permukaan jalan yang lurus atau jika ada berbagai perubahan jalan yang curam pada tingkat tertentu.
3. Menghindari berbagai bahaya yang berpotensi mengancam keselamatan penyandang cacat seperti teruji, lubang, dan lain-lain yang tidak harus ditempatkan di jala yang mereka lalui.
4. Ketika penyandang cacat menyeberang jalan, tingkat trotoarnya harus disesuaikan sehingga mereka mudah melaluinya.
5. Jika jalan tersebut digunakan oleh orang tua netra, berbagai perubahan dalam tekstur trotoar dapat digunakan sebagai tanda-tanda praktis.
6. Jalan tersebut tidak boleh memiliki permukaan yang licin.

Sedangkan fasilitas bagi pejalan kaki yang memiliki keterbatasan kemampuan atau difabel yaitu sebagai berikut:

1. Ram (*ramp*), di letakkan di setiap persimpangan, prasarana ruang pejalan kaki yang memasuki *entrance* bangunan, dan pada titik-titik penyeberangan. Ram merupakan jalur sirkulasi yang memiliki bidang kemiringan tertentu, yaitu memiliki kelandaian tidak melebihi 10% bagi pengguna keterbatasan kemampuan, serta digunakan sebagai alternatif bagi orang yang tidak dapat menggunakan tangga.
2. Jalur *difabel*, diletakkan di sepanjang prasarana jalur pejalan kaki.

2.1.5 Tingkat Pelayanan Jalur Pejalan Kaki

Secara umum tingkat pelayanan jalur pejalan kaki ditentukan oleh para pejalan kaki yang memiliki kebebasan dalam memilih kecepatan berjalan yang diinginkannya, atau untuk mendahului pejalan kaki lain yang berjalan lebih lambat. Namun terdapat standar pengukuran yang lain terkait tingkat pelayanan jalur pejalan kaki ketika menyeberang ataupun memotong arus pejalan kaki, serta mengubah kecepatan berjalan atau kecepatan melangkah (Lions, 2012).

Tingkat pelayanan (*Level of Service, LOS*) jalur pejalan kaki didapat dari perbandingan antara luas jalur pedestrian dengan pejalan kaki serta arus pejalan kaki.

Selain itu tingkat pelayanan jalur pejalan kaki adalah salah satu yang mempengaruhi penyediaan pelayanan ruang pejalan kaki, yang mana termasuk ukuran serta dimensinya yang terdapat pada pedoman penyediaan dan pemanfaatan prasarana dan sarana ruang pejalan kaki di perkotaan yang di keluarkan oleh Dirjen Penataan Ruang, Departemen Pekerjaan Umum (2008).

1. Perhitungan arus
2. Perhitungan kecepatan pejalan kaki
3. Perhitungan kepadatan pejalan kaki
4. Perhitungan ruang pejalan kaki

Tabel 2.1 Tingkat Pelayanan Jalur Pejalan Kaki

Tingkat Pelayanan	Ruang Pedestrian (m ²)	Kecepatan Rata-rata (meter/min)	Besaran Arah		Volume/ Kapasitas Rasio
			Pedestrian/Min/Lebar/Meter (Ped/Min)		
A	≥12	≥78	≤6,7		≤0,08
B	≥3,6	≥75	≤23		≤0,28
C	≥2,2	≥72	≤33		≤0,40
D	≥1,4	≥68	≤50		≤0,60
E	≥0,5	≥45	≤83		≤1,00
F	<0,5	<45	>83		>1.00

Sumber: Pedoman Penyediaan dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Ruang Pejalan Kaki di Perkotaan (2008)

A. LOS A

Jalur pejalan kaki seluas $>5,6 \text{ m}^2/\text{pedestrian}$, besar arus pejalan kaki <16 pedestrian/menit/meter. Pada ruang pejalan kaki dengan LOS A orang dapat berjalan dengan bebas, para pejalan kaki dapat menentukan arah berjalan dengan bebas, dengan kecepatan yang relatif cepat tanpa menimbulkan gangguan antar sesama pejalan kaki.



Gambar 2.11 Kondisi Pedestrian Tingkat Pelayanan LOS A

Sumber: Pedestrian Ways dalam Perancangan Kota (2009)

B. LOS B

Jalur pejalan kaki seluas $5,6 \text{ m}^2/\text{pedestrian}$, besar arus pejalan kaki $>16-23$ pedestrian/menit/meter. Pada LOS B, ruang pejalan kaki masih nyaman untuk dilewati dengan kecepatan yang cepat. Keberadaan pejalan kaki yang lainnya sudah mulai

berpengaruh pada arus pedestrian, tetapi para pejalan kaki masih dapat berjalan dengan nyaman tanpa mengganggu pejalan kaki lainnya.



Gambar 2.12 Kondisi Pedestrian Tingkat Pelayanan LOS B

Sumber: Pedestrian Ways dalam Perancangan Kota (2009)

C. LOS C

Jalur pejalan kaki seluas $>2,2-3,7 \text{ m}^2/\text{pedestrian}$, besar arus pejalan kaki $>23-33$ pedestrian/menit/meter. Pada LOS C, ruang pejalan kaki masih memiliki kapasitas normal, para pejalan kaki dapat bergerak dengan arus yang searah secara normal walaupun pada arah yang berlawanan akan terjadi persinggungan kecil. Arus pejalan kaki berjalan berjalan dengan normal tetapi relatif lambat karena keterbatasan ruang antar pejalan kaki.



Gambar 2.13 Kondisi Pedestrian Tingkat Pelayanan LOS C

Sumber: Pedestrian Ways dalam Perancangan Kota (2009)

D. LOS D

Jalur pejalan kaki seluas $>1,1-2,2 \text{ m}^2/\text{pedestrian}$, besar arus pejalan kaki $>33-49$ pedestrian/menit/meter. Pada LOS D, ruang pejalan kaki mulai terbatas, untuk berjalan dengan arus normal harus sering berganti posisi dan merubah kecepatan. Arus berlawanan pejalan kaki memiliki potensi untuk dapat menimbulkan konflik. LOS D masih menghasilkan arus ambang nyaman untuk pejalan kaki tetapi berpotensi timbulnya persinggungan dan interaksi antar pejalan kaki.



Gambar 2.14 Kondisi Pedestrian Tingkat Pelayanan LOS D

Sumber: Pedestrian Ways dalam Perancangan Kota (2009)

E. LOS E

Jalur pejalan kaki seluas $>0,75-1,4 \text{ m}^2/\text{pedestrian}$, besar arus pejalan kaki $>49-75$ pedestrian/menit/meter. Pada LOS E, setiap pejalan kaki akan memiliki kecepatan yang sama, karena banyaknya pejalan kaki yang ada. Berbalik arah, atau berhenti akan memberikan dampak pada arus secara langsung. Pergerakan akan relatif lambat dan tidak teratur. Keadaan ini mulai tidak nyaman untuk dilalui tetapi masih merupakan ambang bawah dari kapasitas rencana ruang pejalan kaki.



Gambar 2.15 Kondisi Pedestrian Tingkat Pelayanan LOS E

Sumber: Pedestrian Ways dalam Perancangan Kota (2009)

F. LOS F

Jalur pejalan kaki seluas $<0,75 \text{ m}^2/\text{pedestrian}$, besar arus pejalan kaki beragam pedestrian/menit/meter. Pada LOS F, kecepatan arus pejalan kaki sangat lambat dan teratas. Akan sering terjadi konflik dengan para pejalan kaki yang searah ataupun berlawanan. Untuk berbalik arah atau berhenti tidak memungkinkan dilakukan. Karakter ruang pejalan kaki ini lebih kearah berjalan sangat pelan dan mengantri. LOS F ini merupakan tingkat pelayanan yang sudah tidak nyaman dan sudah tidak sesuai dengan kapasitas ruang pejalan kaki.



Gambar 2.16 Kondisi Pedestrian Tingkat Pelayanan LOS F

Sumber: Pedestrian Ways dalam Perancangan Kota (2009)

2.1.6 Kriteria Jalur Pejalan Kaki

Menurut (Untermann, 1984) terdapat kriteria yang tepat untuk desain jalur pejalan kaki yang tepat bagi pergerakan pengguna jalur pejalan kaki, kriteria umum tersebut yaitu *safety* (keselamatan), *convenience* (kondisi menyenangkan), *comfort* (kenyamanan), dan *attractiveness* (daya tarik).

A. *Safety* (keselamatan)

Keselamatan menurut (Untermann, 1984) adalah berhubungan dengan besar kecilnya konflik yang terjadi antar kendaraan yang menggunakan jalan yang sama, terutama pengguna dengan karakteristik khusus seperti anak-anak, lansia dan orang-orang dengan keterbatasan fisik. Pejalan kaki seharusnya dapat bergerak dan berpindah dengan mudah dan terlindung dari kendaraan bermotor. Keselamatan pejalan kaki dapat berkurang ketika sirkulasi yang kurang baik. Untuk keselamatan pejalan kaki maka trotoar harus dibuat terpisah dari jalur lalu lintas kendaraan, oleh struktur fisik berupa *kereb* (Anggriani, 2009).

B. *Convenience* (kondisi menyenangkan)

Kondisi menyenangkan dalam kriteria jalur pejalan kaki adalah pejalan kaki dapat bebas dari hambatan ketika memilih suatu rute dari satu lokas ke lokasi lainnya. Karakteristik perjalanan pejalan kaki yang sesuai bergantung kepada sistem perjalanan yang langsung, kontinuitas serta ketersediaan jalur pejalan kaki.

Kondisi menyenangkan meliputi kesesuaian desain skala lingkungan dengan kemampuan pejalan kaki, yakni:

1. Nyaman dalam berjalan adalah bebas dari gangguan yang dapat mengurangi kelancaran pergerakan pejalan kaki dalam melakukan perpindahan dari satu tempat ke tempat lain.
2. Kesenambungan perjalanan tidak ada halangan sepanjang jalur sirkulasi. Halangan dapat berupa kondisi jalur sirkulasi yang rusak ataupun aktifitas dalam jalur sirkulasi.

C. *Comfort* (kenyamanan)

Kenyamanan dipengaruhi oleh jarak tempuh, sehingga memungkinkan pejalan kaki memperpanjang perjalanannya. Berikut faktor yang mempengaruhi jarak tempuh:

- a. Waktu yang berkaitan dengan maksud atau kepentingan berjalan kaki
 - b. Kenyamanan orang berjalan kaki dipengaruhi oleh cuaca dan jenis aktifitas
- Faktor-faktor yang mempengaruhi kenyamanan (Anggriani, 2009)

a. Sirkulasi

Kenyamanan dapat berkurang akibat sirkulasi yang kurang baik, seperti tidak jelasnya pembagian ruang antara sirkulasi antara pejalan kaki dengan kendaraan. Untuk hal tersebut perlunya pembagian ruang sirkulasi sesuai dengan penggunaannya, pembagian antara manuasia dengan kendaraan.

b. Gaya alam dan iklim

Faktor alam dan iklim seperti radiasi matahari dapat mengurangi kenyamanan terutama pada siang hari pada daerah tropis. Pada saat musim penghujan pula dapat mengganggu aktifitas pejalan kaki di luar, sehingga perlu adanya peneduh.

c. Kebersihan

Faktor kebersihan akan mempengaruhi kenyamanan dari pejalan kaki seperti bebas dari kotoran sampah serta bau-bauan yang tidak menyenangkan. Faktor kebersihan dapat di wujudkan dengan memberikan tempat sampah pada jalur pejalan kaki.

d. Keindahan

Keindahan termasuk unsur kenyamanan yang mencakup kepuasan batin dan panca indera, sehingga sulit untuk menilai suatu keindahan karena setiap orang memiliki persepsi yang berbeda terhadap sesuatu yang dikatakan indah.

D. *Attractiveness* (daya tarik)

Jalur pejalan kaki pada tempat-tempat tertentu dapat diberikan elemen yang dapat menimbulkan daya tarik seperti elemen estetika, lampu penerang jalan dan lain-lain. Salah satu contoh pada kawasan perdagangan kriteria daya tarik ini dilihat dari segi yang berbeda, terdapatnya etalase pertokoan akan menarik pejalan kaki. Pola guna lahan seperti pada contoh dapat mendorong pejalan kaki berjalan lebih jauh (Anggriani, 2009).

2.2 Pejalan Kaki

Pejalan kaki adalah setiap orang yang menggunakan kaki, kursi roda, atau alat yang digerakan oleh manusia diluar kendaraan bermotor. Maka, dari pendapat tersebut dapat diketahui bahwa pejalan kaki tidak hanya manusia yang sehat, melainkan juga penyandang cacat (*difable*).

2.2.1 Jenis Pejalan Kaki

Menurut moda perjalanan pejalan kaki terdapat 4 kategori pejalan kaki (Indraswara, 2007:62), yaitu sebagai berikut:

1. Pejalan kaki penuh, yaitu pejalan kaki yang memanfaatkan berjalan kaki sebagai moda utama, sepenuhnya digunakan dari tempat asal sampai tujuan, antara lain karena jaraknya dekat, berjalan sambil berekreasi lebih mudah dengan berjalan kaki.

2. Pejalan kaki pemakai kendaraan umum, yaitu pejalan kaki yang berjalan kaki sebagai moda perantara antara dari tempat asal ke tempat kendaraan umum, pada perpindahan rute kendaraan umum atau dari pemberhentian kendaraan umum ke tujuan akhir.
3. Pejalan kaki pemakai kendaraan pribadi dan kendaraan umum, yaitu mereka yang menggunakan moda jalan kaki sebagai perantara antara dari tempat parkir kendaraan pribadi ke tempat pemberhentian kendaraan umum dan ke tempat tujuan akhir.
4. Pejalan kaki pemakai kendaraan pribadi penuh, yakni mereka yang menggunakan moda berjalan kaki sebagai moda antara tempat parkir pribadi ke tujuan akhir yang hanya bisa dilalui dengan berjalan kaki.

Kategori pejalan kaki yang digunakan dalam penelitian ini adalah pejalan kaki penuh, pejalan kaki pemakai kendaraan umum, dan pejalan kaki pemakai kendaraan pribadi penuh untuk menjelaskan jumlah prosentase setiap kategori pejalan kaki yang berada pada wilayah studi.

2.2.2 Pola Pergerakan Pejalan Kaki

Menurut Rubenstein (1978:13), pola pergerakan pejalan kaki umumnya dapat dikategorikan menjadi tiga bagian utama, yaitu, perjalanan fungsional, perjalanan rekreasional dan perjalanan terminal. Penjelasannya sebagai berikut :

1. Perjalanan Fungsional
Perjalanan ini terjadi dengan membawa suatu fungsi spesifik tertentu seperti perjalanan dari kesibukan seseorang yang berhubungan dengan pekerjaannya atau hal-hal pribadi yang menyangkut antara lain berbelanja, makan malam, atau ke dokter.
2. Perjalanan Rekreasional
Perjalanan ini terjadi karena adanya maksud yang berhubungan dengan waktu senggang/santai atau bersenang-senang, seperti perjalanan ke teater, konser, gelanggang olah raga ataupun aktivitas sosial dimana berjalan kaki merupakan tujuan utama.
3. Perjalanan Terminal
Perjalanan ini terjadi dari dan ke rumah atau lokasi tertentu yang diadakan dengan moda transportasi ke area tertentu seperti pelataran parkir, tempat pemberhentian angkutan umum, terminal maupun stasiun.

Kategori pola pergerakan pejalan kaki diperlukan dalam penelitian ini untuk melihat pola pergerakan apa saja dan termasuk dalam kategori pola pergerakan mana yang ada pada wilayah studi dalam mengidentifikasi karakteristik pejalan kaki.

2.2.3 Kemampuan Berjalan Pejalan Kaki

Menurut Unterman (1984), terdapat 4 faktor penting yang mempengaruhi panjang atau jarak orang untuk berjalan kaki, yaitu :

1. Waktu

Berjalan kaki pada waktu-waktu tertentu mempengaruhi panjang atau jarak yang mampu ditempuh. Misalnya: berjalan kaki pada waktu rekreasi memiliki jarak yang relatif, sedangkan waktu berbelanja terkadang dapat dilakukan 2 jam dengan jarak sampai 2 mil tanpa disadari sepenuhnya oleh si pejalan kaki.

2. Kenyamanan

Kenyamanan orang untuk berjalan kaki dipengaruhi oleh faktor cuaca dan jenis aktivitas. Iklim yang kurang baik akan mengurangi keinginan orang untuk berjalan kaki.

3. Ketersediaan Kendaraan Bermotor

Kesinambungan penyediaan moda angkutan kendaraan bermotor baik umum maupun pribadi sebagai moda pengantar sebelum atau sesudah berjalan kaki sangat mempengaruhi jarak tempuh orang berjalan kaki. Ketersediaan fasilitas kendaraan angkutan umum yang memadai dalam hal penempatan penyediaannya akan mendorong orang untuk berjalan lebih jauh dibanding dengan apabila tidak tersedianya fasilitas ini secara merata, termasuk juga penyediaan fasilitas transportasi lainnya seperti jaringan jalan yang baik, kemudahan parkir dan lokasi penyebaran, serta pola penggunaan lahan campuran (*mixed use*) dan sebagainya.

4. Pola Tata Guna Lahan

Pada daerah dengan penggunaan lahan campuran (*mixed use*) seperti yang banyak ditemui di pusat kota, perjalanan dengan berjalan kaki dapat dilakukan dengan lebih cepat dibanding perjalanan dengan kendaraan bermotor karena perjalanan dengan kendaraan bermotor sulit untuk berhenti setiap saat.

Penjelasan mengenai kemampuan orang dalam berjalan dibutuhkan dalam penelitian ini untuk pertimbangan dalam penataan dan penyediaan fasilitas jalur pejalan kaki terkait standart kemampuan seseorang dalam berjalan.

2.2.4 Tujuan Pergerakan Pejalan Kaki

Klasifikasi pergerakan orang di perkotaan yang didasarkan pada maksud pergerakannya adalah: (Tamin, 2008)

1. Ekonomi

Kegiatan pergerakan ini adalah dari suatu bangkitan menuju tempat kerja atau kegiatan apapun yang berkaitan dengan bekerja, dan dari bangkitan menuju menuju ketempat pemenuhan kebutuhan.

2. Sosial

Kegiatan untuk bersosialisasi dari bangkitan menuju suatu tempat komunitas ataupun menuju kerumah teman. Terkadang fasilitas terdapat pada lingkungan keluarga dan tidak menghasilkan banyak perjalanan.

3. Pendidikan

Kegiatan ini adalah untuk memenuhi kegiatan pemenuhan kebutuhan akan pendidikan, yaitu biasanya dilakukan dari bangkitan menuju tempat sekolah, kampus dll. Kegiatan ini biasanya dilakukan oleh penduduk yang berusia 5-22 Tahun.

4. Rekreasi dan Hiburan

Kegiatan ini terjadi berasal dari bangkitan ke tempat rekreasi yang berkaitan dengan perjalanan untuk berekreasi. Hal ini biasanya perjalanan untuk menuju taman bermain, kolam renang dll.

5. Kebudayaan

Kegiatan kebudayaan ini adalah suatu kegiatan yang dilakukan dari bangkitan menuju tempat ibadah. Dimana kegiatan kebudayaan ini dan rekreasi sangat sulit untuk dibedakan.

Tujuan pergerakan pejalan kaki diperlukan dalam penelitian ini untuk melihat mayoritas tujuan orang dalam berjalan pada wilayah studi sebagai langkah untuk mengidentifikasi karakteristik pejalan kaki.

2.2 5 Waktu Pergerakan Pejalan Kaki

Menurut (Tamin, 2008), waktu terjadinya pergerakan tergantung pada kapan seseorang untuk melakukan aktivitasnya. Pola perjalanan di kota pada dasarnya merupakan gabungan dari pola perjalanan untuk bekerja, pendidikan, berbelanja dan kegiatan sosial. Pola perjalanan tersebut biasanya dikenal dengan nama pola variasi harian, yaitu terdiri dari:

1. Waktu puncak pagi

Waktu puncak ini biasanya sekitar jam 06.00-08.00 hal ini dikarenakan perjalanan yang terjadi akibat orang yang bekerja, bersekolah dan menuju tempat lainnya untuk memenuhi kehidupannya.

2. Waktu puncak siang

Waktu puncak ini biasanya sekitar jam 12.00-14.00 hal ini dikarenakan pada jam tersebut pekerja pergi untuk makan siang atau beristirahat dan kembali ke kantornya masing-masing. Namun, jumlah perjalanan pada puncak siang ini tidak sebanyak pada saat pagi dan sore.

3. Waktu puncak sore

Waktu puncak ini biasanya sekitar jam 16.00-18.00 hal ini dikarenakan pada jam tersebut banyak dijumpai perjalanan dari tempat kerja menuju kerumah.

Waktu pergerakan pejalan kaki diperlukan dalam penelitian ini sebagai pertimbangan dalam menentukan waktu survei pejalan kaki dan waktu pengamatan.

2.3 Tingkat Pelayanan Jalur Pejalan Kaki

Tingkat pelayanan atau *level of service (LOS)* merupakan salah satu yang mempengaruhi penyediaan pelayanan ruang pejalan kaki, termasuk ukuran dan dimensinya. Dalam pedoman penyediaan dan pemanfaatan prasarana dan sarana ruang pejalan kaki di perkotaan yang dikeluarkan oleh Dirjen Penataan Ruang, Departemen Pekerjaan Umum Tahun 2014, tingkat pelayanan jalur pejalan kaki diperoleh dari perbandingan luas jalur pedestrian dengan pejalan kaki serta arus pejalan kaki. Berikut **Tabel 2.2** merupakan standar tingkat pelayanan jalur pedestrian.

Luas pedestrian way/pedestrian (m²/orang)	Arus pejalan kaki (pedestrian/menit/ meter)	Tingkat pelayanan (LOS)	Keterangan
≥ 12	< 16	A	Orang dapat berjalan dengan bebas, para pejalan kaki dapat menentukan arah berjalan dengan bebas, dengan kecepatan yang relatif cepat tanpa menimbulkan gangguan sesama pejalan kaki.
≥ 3,6	> 16 - 23	B	Ruang pejalan kaki masih nyaman

Luas pedestrian way/pedestrian (m ² /orang)	Arus pejalan kaki (pedestrian/menit/meter)	Tingkat pelayanan (LOS)	Keterangan
			untuk dilewati dengan kecepatan yang cepat. Keberadaan pejalan kaki yang lainnya sudah mulai berpengaruh pada arus pedestrian, tetapi para pejalan kaki masih dapat berjalan dengan nyaman tanpa mengganggu pejalan kaki lainnya.
$\geq 2,2 - 3,5$	$> 23 - 33$	C	Ruang pejalan kaki masih memiliki kapasitas normal, para pejalan kaki dapat bergerak dengan arus yang searah secara normal walaupun pada arah yang berlawanan akan terjadi persinggungan kecil. Arus pejalan kaki berjalan dengan normal tetapi relatif lambat karena keterbatasan ruang antar pejalan kaki.
$\geq 1,2 - 2,1$	$> 33 - 49$	D	Ruang pejalan kaki mulai terbatas, untuk berjalan dengan arus normal harus sering berganti posisi dan merubah kecepatan. Arus berlawanan pejalan kaki memiliki potensi untuk dapat menimbulkan konflik. LOS yang demikian masih menghasilkan arus ambang nyaman untuk pejalan kaki tetapi berpotensi timbulnya persinggungan dan interaksi antar
$\geq 0,5 - 1,3$	$> 49 - 75$	E	pejalan kaki. Setiap pejalan kaki akan memiliki kecepatan yang sama, karena banyaknya pejalan kaki yang ada. Berbalik arah, atau berhenti akan memberikan dampak pada arus secara langsung. Pergerakan akan relatif lambat dan tidak teratur. Keadaan ini mulai tidak nyaman

Luas pedestrian way/pedestrian (m ² /orang)	Arus pejalan kaki (pedestrian/menit/ meter)	Tingkat pelayanan (LOS)	Keterangan
			untuk dilalui tetapi masih merupakan ambang bawah dari kapasitas rencana ruang pejalan kaki.
< 0,5	Beragam	F	Kecepatan arus pejalan kaki sangat lambat dan terbatas. Akan sering terjadi konflik dengan para pejalan kaki yang sedarag ataupun berlawanan. Untuk berbalik arah atau berhenti tidak mungkin dilakukan. Karakter ruang pejalan kaki ini lebih kearah berjalan sangat pelan dan mengantri. LOS yang seperti demikian merupakan tingkat pelayanan yang sudah tidak nyaman dan sudah tidak sesuai dengan kapasitas ruang pejalan kaki.

Sumber: Pedoman Penyediaan dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Ruang Pejalan Kaki di Perkotaan

Standart pelayanan jalur pejalan kaki di atas dibutuhkan dalam penelitian ini sebagai standart penilaian untuk mengetahui pelayanan jalur pejalan kaki yang ada di wilayah studi.

Untuk menghitung kapasitas pejalan kaki maka digunakan rumus untuk menghitung arus pejalan kaki, kecepatan pejalan kaki, kepadatan pejalan kaki, ruang pejalan kaki sehingga menghasilkan tingkat pelayanan pejalan kaki.

1. *Pedestrian Flow Rate*

Faktor jumlah dari para pejalan kaki yang melewati sebuah titik tertentu pada trotoar pada tiap satuan waktu. Factor ini dipakai untuk mendesain lebar jalur pejalan kaki. Arus pejalan kaki merupakan jumlah dari pejalan kaki yang melintas suatu titik pada penggal trotoar dan diukur dalam satuan pejalan kaki per meter permenit.

$$Q = \frac{N}{T} \dots \dots \dots (2.1)$$

Dimana:

Q = arus pejalan kaki, (org/m/mnt)

N = jumlah pejalan kaki yang lewat, (org/m)

T = waktu pengamatan, (mnt)

2. *Pedestrian Speed*

Faktor kecepatan rata-rata dalam berjalan dari pejalan kaki. Dalam hal ini yang berhubungan dengan usia, keadaan tubuh dari pejalan kaki. Secara langsung usia dan juga keadaan tubuh akan mempengaruhi kecepatan pejalan kaki dalam berjalan.

Kecepatan merupakan jarak tempuh pejalan kaki pada suatu ruas trotoar.

$$V_s = \frac{1}{\frac{1}{n} \sum_{i=1}^n \frac{1}{v_i}} \dots \dots \dots (2.2)$$

Dimana:

V_s = kecepatan rata-rata ruang, (m/mnt)

N = jumlah data

V_i = kecepatan tiap pejalan kaki yang diamati (m/mnt)

3. *Pedestrian Density*

Faktor jumlah rata-rata pejalan kaki per satuan daerah pada trotoar.

Kepadatan merupakan jumlah dari pejalan kaki persatuan luas trotoar.

$$D = \frac{Q}{V_s} \dots \dots \dots (2.3)$$

Dimana:

D = kepadatan, (org/m²)

Q = arus, (rg/m/mnt)

V_s = kecepatan rata-rata ruang, (m/mnt)

4. *Pedestrian Space*

Faktor luasan daerah yang diperlukan oleh tiap pejalan kaki untuk bergerak secara bebas, dimana factor ini berbanding terbalik dengan faktor *pedestrian kaki density*.

Ruang pejalan kaki merupakan luasan area rata-rata yang tersedia untuk masing-masing pejalan kaki pada trotoar.

$$S = \frac{V_s}{Q} = \frac{1}{D} \dots \dots \dots (2.4)$$

Dimana:

S = ruang pejalan kaki (m²/org)

D = kepadatan, (org/m²)

Q = arus, (org/m/mnt)

V_s = kecepatan rata-rata ruang, (m/mnt)

2.4 Tinjauan Metode Analisis IPA

Analisis *Importance Performance Analysis* (IPA) menurut Supranto (2001) merupakan metode analisis evaluative yang dilakukan untuk mengevaluasi tingkat pelayanan jalur pedestrian berdasarkan persepsi masyarakat. Melalui metode analisis Importance Performance Analysis (IPA) dapat diidentifikasi variabel yang terpilih berdasarkan tingkat kepentingan dan tingkat kepuasan.

Dalam penelitian ini terdapat 2 buah variabel yang diwakilkan oleh X dan Y. X merupakan tingkat kepuasan dan Y merupakan tingkat kepentingan. Menurut Supranto dalam buku Pengukuran Tingkat Kepuasan Pelanggan Untuk Meningkatkan Pangsa Pasar, rumus yang digunakan adalah:

$$Tk_i = \frac{x_i}{y_i} \times 100\% \dots \dots \dots (2.5)$$

Dimana;

Tki= tingkat kesesuaian responden

Xi = skor penilaian tingkat kepuasan pengunjung

Yi = skor penilaian tingkat kepentingan

Sumbu mendatar X akan diisi dengan tingkat kepuasan dan sumbu Y akan diisi dengan tingkat kepentingan. Dalam penyederhanaan rumus maka untuk setiap faktor yang mempengaruhi tingkat kepuasan ialah:

$$Tk_i = \frac{\sum x_i}{n} \dots \dots \dots (2.6)$$

X = skor rata-rata tingkat kepuasan

$\bar{Y}$ = skor rata-rata tingkat kepentingan

n = jumlah responden

Unsur penilaian dalam persepsi masyarakat ada lima yang dianggap paling berpengaruh dalam penilaian kepentingan pengelolaan jalur pedestrian. Unsur-unsur tersebut dinilai oleh masyarakat di wilayah studi dengan pilihan 5 penilaian secara kualitatif yang nantinya akan dikuantitatifkan, untuk mengubah data kualitatif menjadi data kuantitatif menggunakan skala/bobot nilai. Berikut merupakan skala dari sisi kepentingan maupun kondisi pada wilayah studi.

Tabel 2.3 Skala Likert Kepentingan dan Kepuasan

Kepentingan	Kepuasan	Nilai
Sangat Tidak Penting	Sangat Tidak Puas	1
Tidak Penting	Tidak Puas	2
cukup	cukup	3

Kepentingan	Kepuasan	Nilai
Penting	Puas	4
Sangat Penting	Sangat Puas	5

Berdasarkan analisis IPA, masing-masing kuadran memiliki hipotesis sebagai berikut:

1. Kuadran A- *Keep up with the good work* (pertahankan prestasi).

Faktor-faktor yang terletak pada kuadran ini dianggap penting dan diharapkan sebagai faktor penunjang bagi kepuasan pengguna jalur pedestrian sehingga pihak yang pengembang perumahan bersama masyarakat memastikan bahwa ruang publik perumahan dapat terus mempertahankan prestasi yang telah dicapai.

2. Kuadran B- *Possibly Overkill* (terlalu berlebihan).

Faktor-faktor yang terletak pada kuadran ini dianggap tidak terlalu penting dan atau tidak terlalu diharapkan sehingga perlu mengalokasikan sumber daya yang terkait dengan faktor-faktor tersebut kepada faktor-faktor lain yang mempunyai prioritas penanganan lebih tinggi yang masih membutuhkan peningkatan, semisal di kuadran D.

3. Kuadran C- *Low Priority* (prioritas rendah)

Faktor-faktor yang terletak pada kuadran ini mempunyai tingkat persepsi atau kondisi eksisting yang rendah sekaligus dianggap tidak terlalu penting dan atau terlalu diharapkan oleh pengguna jalur pedestrian sehingga tidak perlu memprioritaskan atau terlalu memberikan perhatian pada faktor-faktor tersebut.

4. Kuadran D- *Concentrate Here* (konsentrasi di sini).

Faktor-faktor yang terletak dalam kuadran ini dianggap sebagai faktor yang penting dan atau diharapkan oleh pengguna jalur pedestrian tetapi berdasarkan persepsi dan kondisi eksisting yang ada pada saat ini belum memuaskan sehingga pihak manajemen berkewajiban mengalokasikan sumber daya yang memadai untuk meningkatkan kinerja berbagai faktor tersebut. Faktor-faktor yang terletak pada kuadran ini merupakan prioritas untuk ditingkatkan.

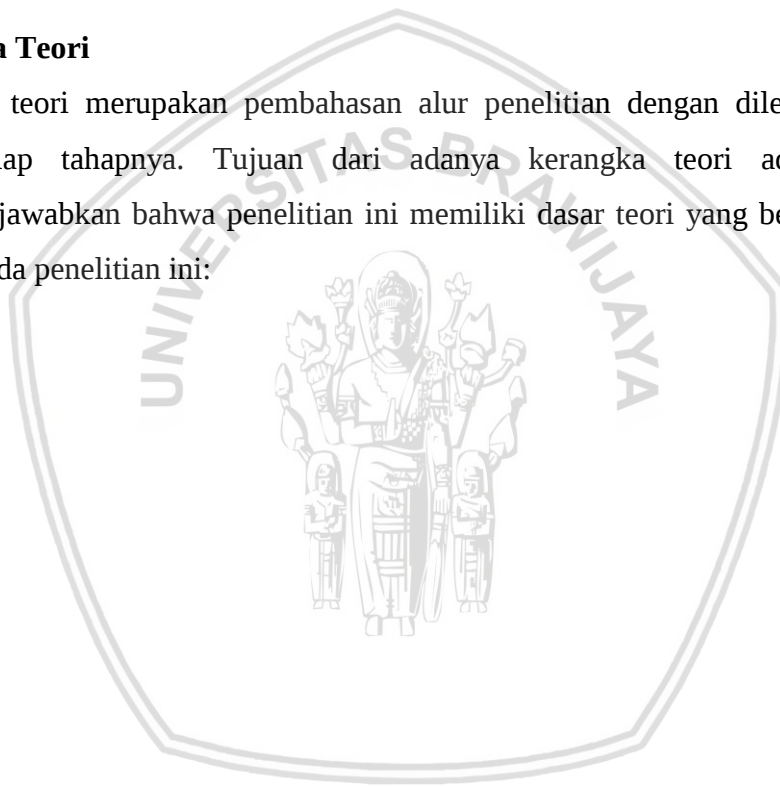
Persebaran atribut dalam kuadran IPA menentukan prioritas penanganan yang akan di usulkan pada pihak pengembang. Berdasarkan John A. Martilla dan John C. James tahun 1977 dalam karyanya yang dimuat pada *Journal of Marketing* berjudul *Importance-*

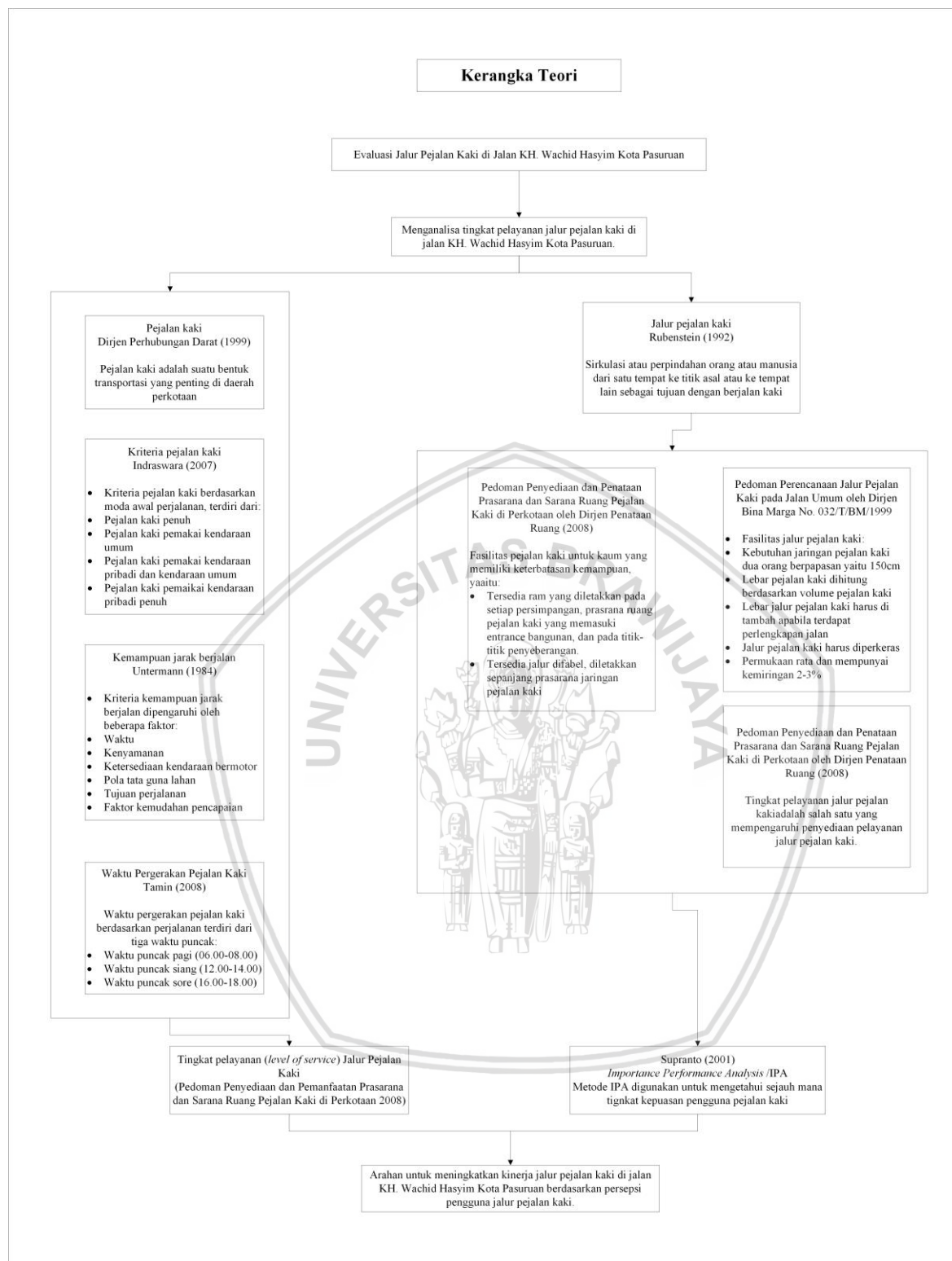
Performance Analysis, mengemukakan bahwa prioritas yang diutamakan dalam peningkatan kualitas pelayanan berada pada Kuadran D (*Concentrate Here*) serta perlu mempertahankan kualitas pelayanan yang berada pada Kuadran A (*Keep up with the good work*).

Metode *Importance-Performance Analysis* (IPA) diperlukan dalam penelitian ini sebagai metode evaluasi tingkat pelayanan jalur pedestrian berdasarkan persepsi masyarakat dengan output penentuan kriteria-kriteria apa saja membutuhkan penanganan prioritas menurut persepsi pejalan kaki. Kriteria-kriteria ini nantinya akan dijadikan peneliti sebagai prioritas perencanaan.

2.5 Kerangka Teori

Kerangka teori merupakan pembahasan alur penelitian dengan dilengkapi teori dasar pada setiap tahapnya. Tujuan dari adanya kerangka teori adalah untuk mempertanggungjawabkan bahwa penelitian ini memiliki dasar teori yang benar. Berikut kerangka teori pada penelitian ini:





Gambar 2.17 Kerangka Teori

2.6 Studi Terdahulu

Tabel 2.4 Studi Terdahulu

No.	Judul	Peneliti	Tujuan	Variabel	Analisis	Output	Perbedaan
1.	Penataan jalur pejalan kaki di jalan kyai tamin (Kota Malang) dengan konsep <i>pedestrian mall</i> berdasarkan persepsi <i>stakeholder</i> . (Skripsi)	M. Abraham Yusuf Akbar A. (2017)	- Menganalisis kinerja jalur pejalan kaki di Jalan Kyai Tamin. - Mengetahui persepsi <i>stakeholder</i> terkait penataan jalur pejalan kaki di Jalan Kyai Tamin dengan konsep <i>pedestrian mall</i>.	- Kinerja jalur pejalan kaki <i>Accessibility</i> <i>Use</i> <i>Design</i> <i>Comfort</i>	- Analisis <i>Simpson Diversity Index</i> - Analisis jalur pejalan kaki - Analisis penentuan bobot masing-masing sub kriteria, kriteria dan alternatif dengan metode <i>Analytic Hierarchy Process</i> (AHP)	Konsep penataan jalur pejalan kaki di jalan kyai tamin (kota malang) dengan konsep <i>pedestrian mall</i> berdasarkan persepsi <i>stakeholder</i>	Penelitian saya menilai tingkat pelayanan jalur pejalan kaki berdasarkan persepsi pengguna jalur pejalan kaki, sedangkan penelitian M. Abraham menggunakan persepsi <i>Stakeholder</i> .
2.	Tingkat <i>walkability</i> berdasarkan persepsi pejalan kaki di koridor jalan mt. Haryono Kota Malang. (Skripsi)	Bima Amantana (2016)	- Menganalisis kinerja jalur pejalan kaki dan tingkat <i>walkability</i> di koridor Jalan MT. Haryono Kota Malang. - Mengetahui variabel yang berpengaruh terhadap tingkat <i>walkability</i> di koridor Jalan MT. Haryono Kota Malang.	- Kinerja jalur pejalan kaki - Tingkat <i>Walkability</i> - Konflik jalur pejalan kaki dengan moda transportasi lain (<i>walking path modal conflict</i>) - Ketersediaan jalur pejalan	- Analisis karakteristik pejalan kaki - Analisis karakteristik jalur pejalan kaki - Arus pejalan kaki - Kecepatan pejalan kaki - Kepadatan pejalan kaki - Ruang pejalan	Rekomendasi Peningkatan Jalur pejalan Kaki berdasarkan Tingkat <i>Walkability</i>	Penelitian saya hanya mengevaluasi tingkat pelayanan jalur pejalan kaki saja, sedangkan penelitian Bima sampai menilai tingkat <i>Walkability</i>

No.	Judul	Peneliti	Tujuan	Variabel	Analisis	Output	Perbedaan	
				kaki • Ketersediaan penyeberangan • Keamanan penyeberangan • Sikap pengendara motor • <i>Amenities</i> (kelengkapan pendukung) • Infrastruktur penunjang kelompok penyandang cacat (<i>disabled</i>) • Kendala / hambatan • Keamanan terhadap kejahatan (<i>safety from crime</i>)	kaki • Tingkat pelayanan jalur pejalan kaki • Analisis karakteristik fasilitas pelengkap jalur pejalan kaki • Penilaian kondisi masing-masing sub variabel • Analisis regresi linier		jalur pejalan kaki.	
3.	Evaluasi Kinerja Ruang Pejalan Kaki Pada Koridor Jalan Bendungan Sigura-gura Kota Malang. (Skripsi)	Vinta Rahma A. (2018)	• Mengevaluasi kinerja jalur pejalan kaki di koridor Jalan Bendungan Sigura-gura. • Merumuskan rekomendasi peningkatan kinerja jalur pejalan kaki di koridor Jalan Bendungan Sigura-gura.	• Kinerja jalur pejalan kaki • Persepsi pengguna jalur pejalan kaki	• Analisis karakteristik pejalan kaki • Analisis kondisi jalur pejalan kaki • Analisis tingkat kepuasan dan kepentingan pejalan kaki dengan metode IPA	Rekomendasi perbaikan kinerja ruang pejalan kaki pada koridor jalan bendungan sigura-gura Kota Malang	Perbedaan penelitian saya dengan penelitian Vinta yaitu berada pada lokasi wilayah studi.	
4.	Analisis Tingkat	Sucipta Putra	Menganalisis	karakteristik,	• Pejalan Kaki	• Analisis	Rekomendasi	Perbedaan

No.	Judul	Peneliti	Tujuan	Variabel	Analisis	Output	Perbedaan
	Pelayanan Fasilitas Pejalan Kaki (Studi kasus: Jln. Diponogoro di Depan Mall Ramayana Kota Denpasar) Jurnal Ilmiah Elektronik Infrastruktur Teknik Sipil, Volume 2, No. 2, April 2013	<i>et all.</i> (2013)	tingkat pelayanan dan tipe fasilitas penyeberangan yang sesuai untuk kondisi Jln. Diponogoro di depan Mall Ramayana.	• Tingkat Pelayanan Fasilitas Pejalan Kaki • Fasilitas Pejalan Kaki	Karakteristik Pejalan Kaki • Analisis Tingkat Pelayanan Fasilitas Pejalan Kaki • Analisis Tipe Fasilitas Penyeberangan.	perbaikan Tingkat Pelayanan Fasilitas Pejalan Kaki	penelitian saya dengan penelitian Sucipta yaitu pada penelitian sucipta tidak menggunakan analisis IPA
5.	Analisis Kinerja Jalur Pedestrian di Kota Surabaya (Studi Kasus: Jl. Pemuda) JURNAL TEKNIK ITS Vol. 1, (Sept, 2012) ISSN: 2301-9271	Muhlas Hanif Wigananda <i>et all.</i> (2012)	Mengetahui tingkat pelayanan jalur pedestrian serta tingkat kepuasan masyarakat terhadap jalur pedestrian di Kota Surabaya.	• Tingkat Pelayanan (Level Of Service) Jalur Pedestrian • Pejalan Kaki • Presepsi pedestrian	• Analisis Tingkat Pelayanan (Level Of Service) Jalur Pedestrian • Analisis Asal dan Tujuan Pedestrian • Analisis Kuadran <i>Importance Performance Analysis</i> • Analisis Karakteristik Kawasan Pemuda	Rekomendasi inovatif untuk mewujudkan jalur pedestrian yang efektif dan representatif di Kota Surabaya.	Perbedaan penelitian saya dengan penelitian Muhlas yaitu berada pada lokasi wilayah studi.
6.	Evaluasi jalur pejalan kaki dengan rth pada ruas jalan	Irsan Permana <i>et all.</i> (2016)	• Mengevaluasi kondisi jalur pejalan kaki dan tingkat ketersediaan Ruang Terbuka Hijau (RTH) yang terdapat di	• Jalur pejalan kaki • Ruang terbuka hijau	• Analisis karakteristik pejalan kaki • Analisis	• Rekomendasi untuk mengoptimalkan fungsi	Perbedaan penelitian saya dengan penelitian

No.	Judul	Peneliti	Tujuan	Variabel	Analisis	Output	Perbedaan
	ahmad yani kec. Garut Kota Garut. Jurnal STT-Garut ISSN: 2302-7320 Vol. 14 No. 1 2016		jl. Ahmad Yani. • Memberikan rekomendasi untuk mengoptimalkan fungsi ekologis jalur pejalan kaki dalam mengurangi polusi udara. • Desain jalur pejalan kaki dan Penyebrangan sesuai dengan kondisi di lapangan.	• Lalu lintas kendaraan	karakteristik jalur pejalan kaki • Analisis RTH public • Analisis penyebrangan jalur pejalan kaki	ekologis jalur pejalan kaki dalam mengurangi polusi udara. • Rekomendasi Desain jalur pejalan kaki dan Penyebrangan sesuai dengan kondisi di lapangan.	Irsan yaitu pada penelitian saya tidak menganalisa tentang RTH public.
7.	Evaluasi jalur pejalan kaki di jalan KH. Wachid Hasyim Kota Pasuruan, (Penelitian saya)	Wildhan Raga P. (2018)	• Mengetahui tingkat pelayanan jalur pejalan kaki di jalan KH. Wachid Hasyim Kota Pasuruan. • Membuat arahan untuk meningkatkan kinerja jalur pejalan kaki di jalan KH. Wachid Hasyim Kota Pasuruan berdasarkan persepsi pengguna jalur pejalan kaki.	• Kinerja jalur pejalan kaki • Persepsi pengguna jalur pejalan kaki	• Analisis Tingkat Pelayanan (Level Of Service) Jalur Pejalan kaki. • Analisis Karakteristik Pejalan Kaki • Analisis tingkat kepuasan dan kepentingan pejalan kaki dengan metode IPA	Rekomendasi peningkatan kinerja jalur pejalan kaki di jalan KH. Wachid Hasyim Kota Pasuruan	

BAB III

METODE PENELITIAN

3.1 Jenis Penelitian

Studi mengenai evaluasi jalur pejalan kaki di jalan KH. Wachid Hasyim Kota Pasuruan adalah penelitian deskriptif kuantitatif. Penelitian ini disebut penelitian deksriptif karena dimaksudkan untuk menyelidiki mengenai keadaan, kondisi atau hal lain-lain yang sudah disebutkan sebelumnya, hasilnya dipaparkan dalam bentuk laporan penelitian (Arikunto, 2010).

Penelitian kuantitatif bertujuan untuk mengembangkan model matematis, teori, hipotesis yang berkaitan dengan fenomena alam. Penggambaran secara deskriptif dalam penelitian ini dilakukan untuk menggambarkan kondisi jalur pejalan kaki di jalan Wachid Hasyim. Penelitian kuantitatif memiliki sifat umum antara lain: (a) kejelasan unsur: tujuan, subjek, sumber data sudah mantap, dan rinci sejak awal, (b) dapat menggunakan sampel, (c) kejelasan desain penelitian, dan (d) analisis data dilakukan setelah semua data terkumpul.

3.2 Definisi Operasional

Definisi operasional merupakan pembahasan mengenai pengertian dan batasan secara harfiah dalam tinjauan pustaka yang digunakan dalam penelitian serta selanjutnya akan digunakan sebagai kerangka acuan pembahasan pada penelitian. Definisi operasional yang dimaksud adalah:

1. Jalur Pejalan Kaki

Jalur pejalan kaki merupakan lintasan yang diperuntukkan untuk berjalan kaki, dapat berupa trotoar atau jalur yang dibuat terpisah dari jalur kendaraan umum. Jalur pejalan kaki pada penelitian ini yaitu jalur pejalan kaki yang berada di jalan KH. Wachid Hasyim Kota Pasuruan. Jalur pejalan kaki yang diteliti yaitu jalur pejalan kaki yang berada pada sepanjang jalan KH. Wachid Hasyim dari ujung utara sampai ujung selatan dengan Panjang ± 1055 meter. Jalur pejalan kaki ini nantinya akan diteliti mengenai tingkat pelayanan berdasarkan perhitungan *level of service*(LOS) dan tingkat kepuasan dan kepentingan (IPA).

2. Pejalan Kaki

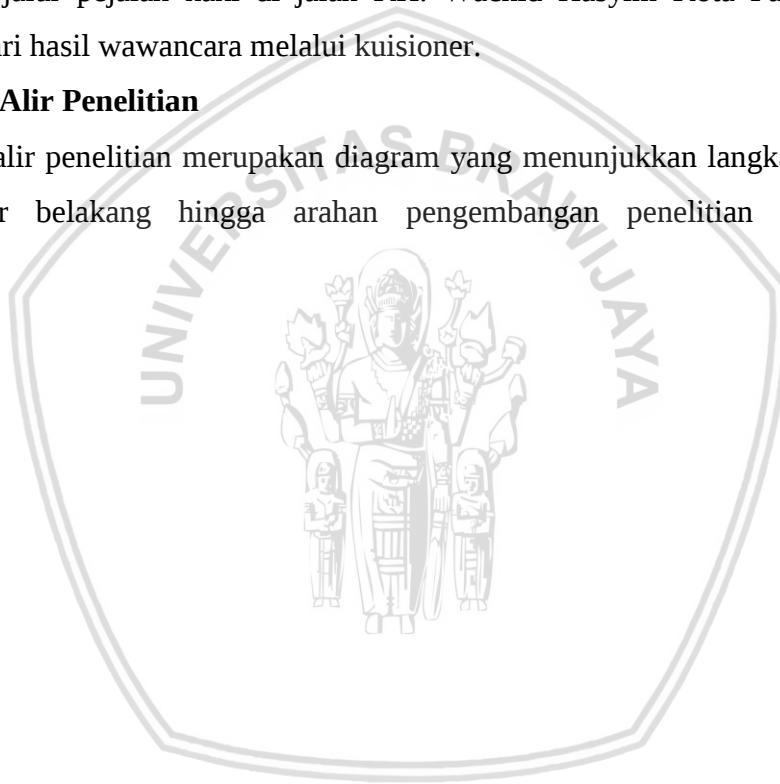
Pejalan kaki adalah setiap orang yang menggunakan kaki, dimana pejalan kaki yang dimaksud dalam penelitian ini yaitu semua masyarakat yang melewati atau menggunakan jalur pejalan kaki di Jalan KH. Wachid Hasyim Kota Pasuruan.

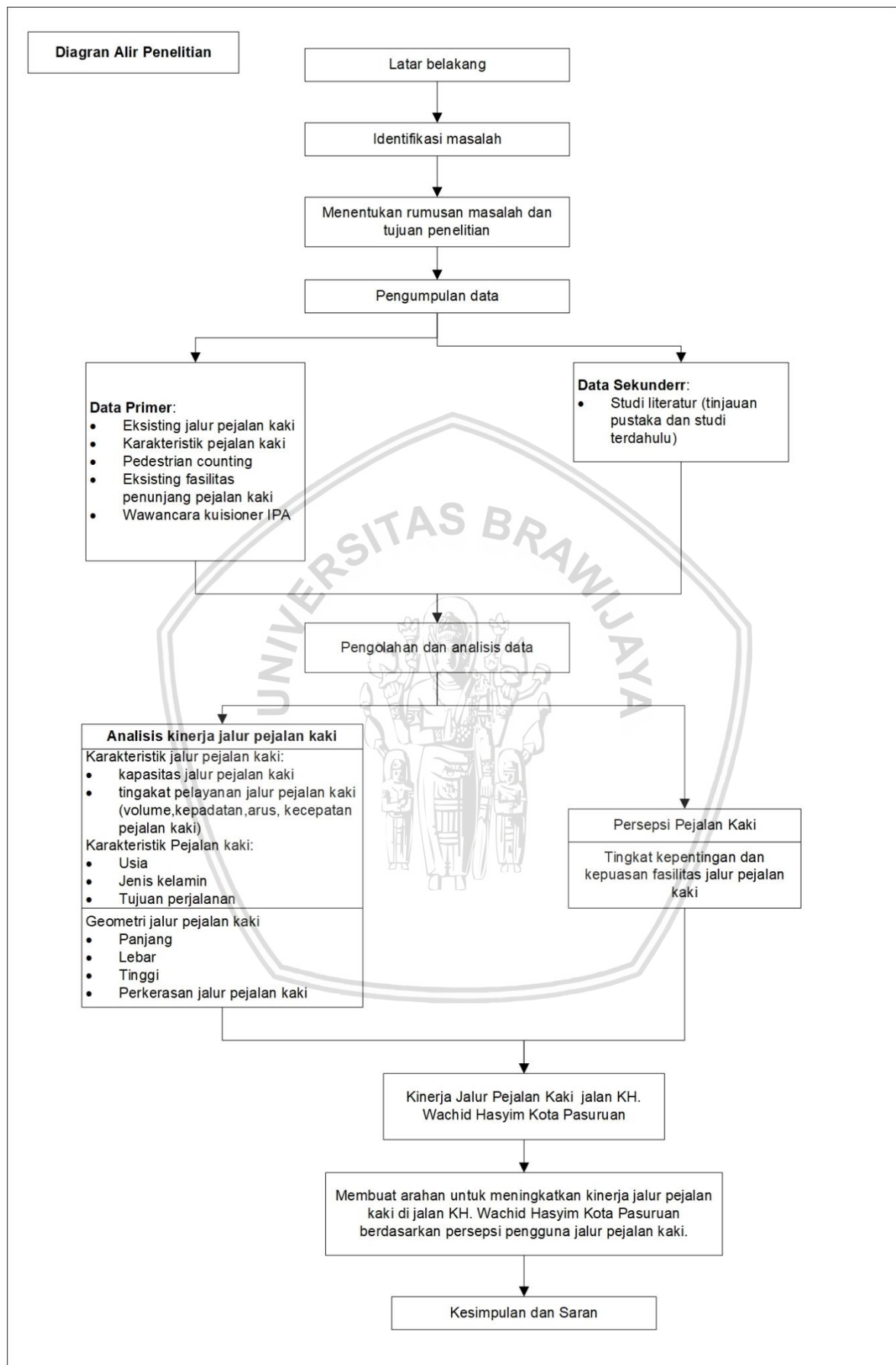
3. Persepsi

Dalam kamus besar psikologi, persepsi diartikan sebagai suatu proses pengamatan seseorang terhadap lingkungan dengan menggunakan indra-indra yang dimiliki sehingga ia menjadi sadar akan segala sesuatu yang ada dilingkungannya. Persepsi yang dimaksud peneliti dalam penelitian ini yaitu persepsi para pejalan kaki yang melewati jalur pejalan kaki di jalan KH. Wachid Hasyim Kota Pasuruan yang didapat dari hasil wawancara melalui kuisioner.

3.3 Diagram Alir Penelitian

Diagram alir penelitian merupakan diagram yang menunjukkan langkah sistematis mulai dari latar belakang hingga arahan pengembangan penelitian ini. Berikut penjelasannya :



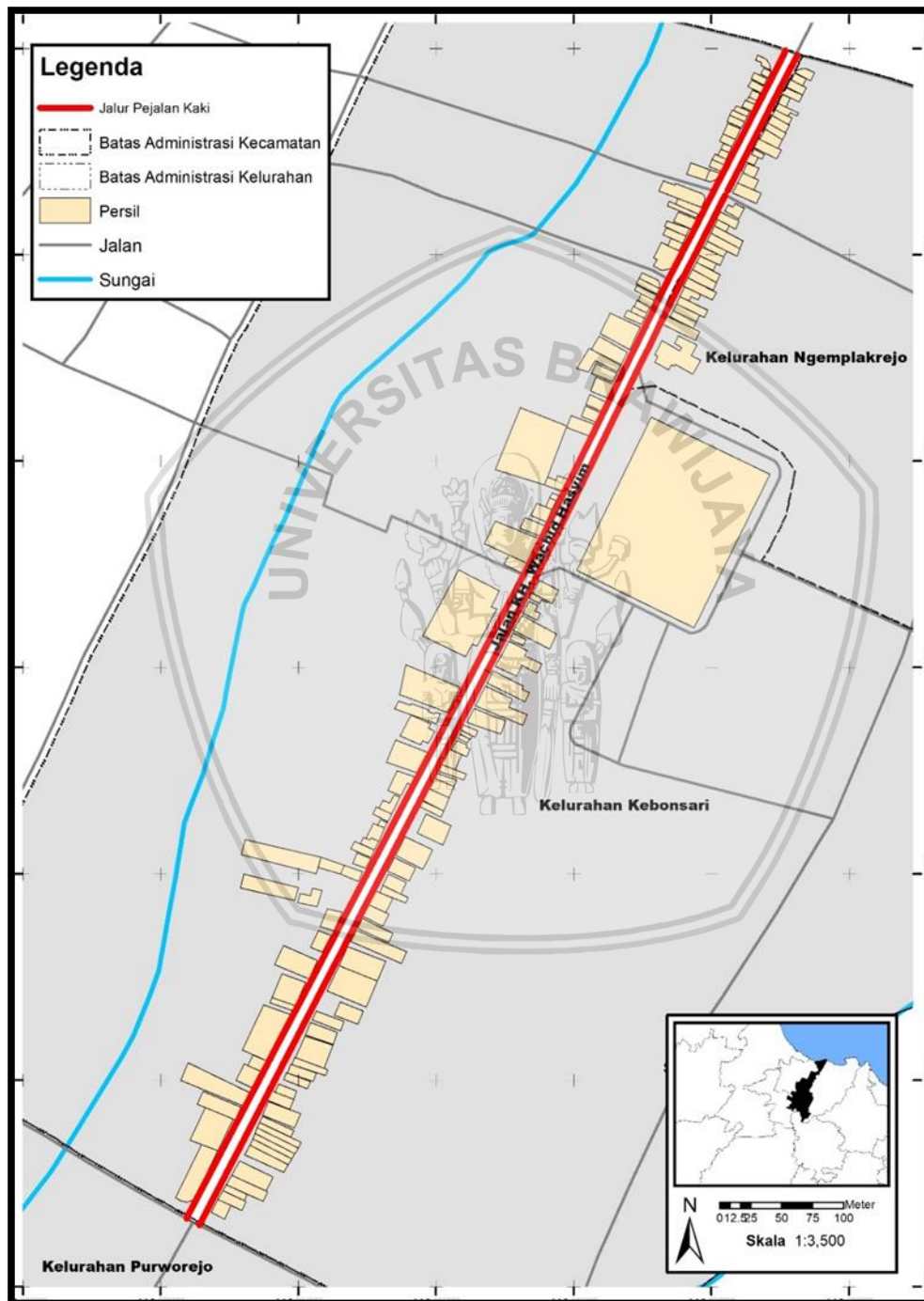


Gambar 3.1 Diagram Alir Penelitian

3.4 Lokasi Penelitian

Wilayah studi dalam penelitian ini merupakan jalur pejalan kaki yang berada di Jalan KH. Wachid Hasyim, Kelurahan Kebonsari, Kecamatan Purworejo, Kota Pasuruan dengan panjang ± 1055 meter.. Wilayah studi ini menjadi lokasi survei primer peneliti.

Untuk lokasi survei dapat dilihat pada **Gambar 1.1**



Gambar 3.2 Peta Lokasi Survei Primer

3.5 Pembagian Segmen Wilayah Studi

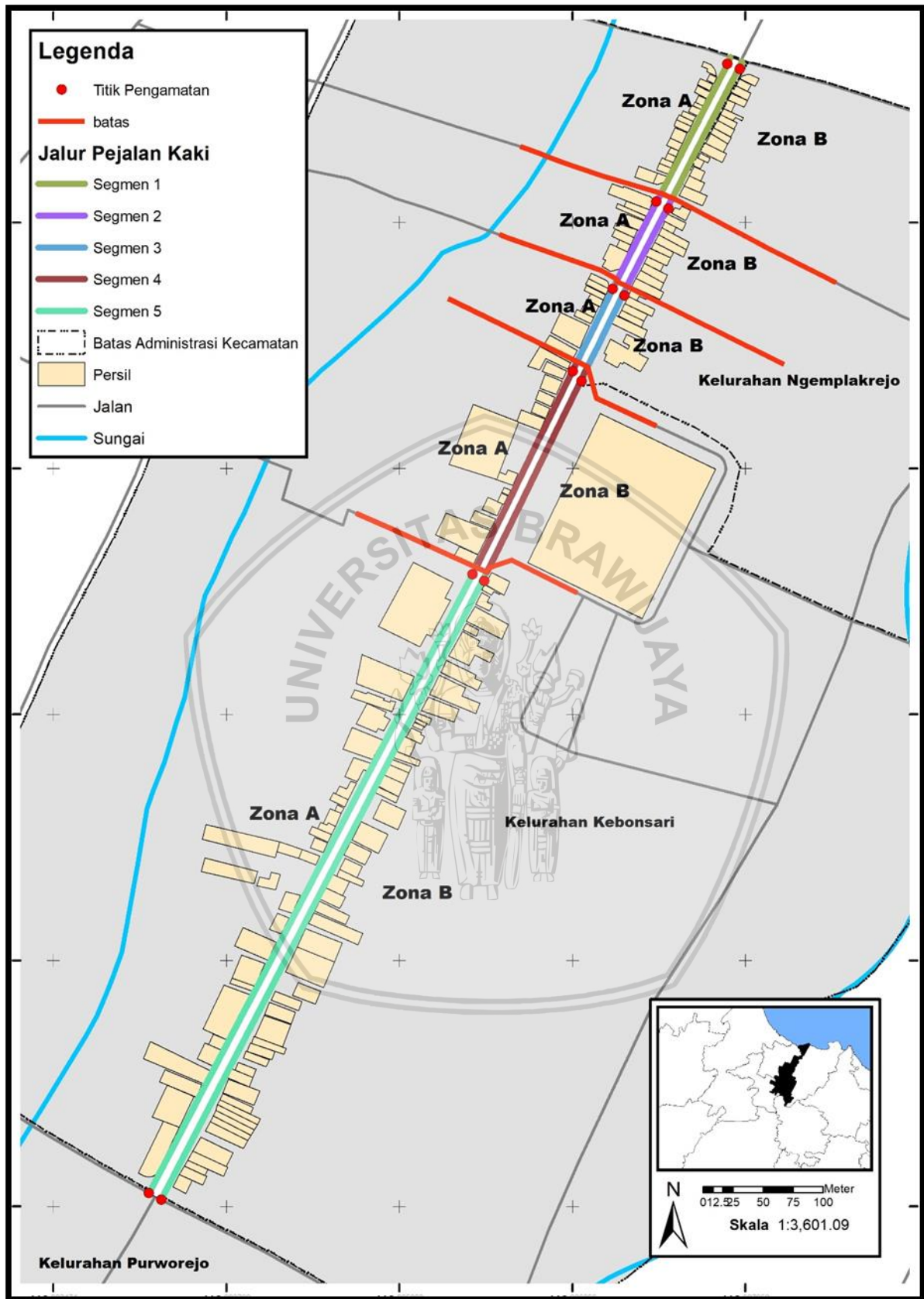
Pembagian segmen di jalan KH. Wachid Hasyim ini dibagi menjadi lima segmen. Persimpangan jalan menjadi batas segmen dikarenakan persimpangan menjadi penentu volume keluar masuknya pejalan kaki. Selain itu persimpangan dipilih menjadi batas segmen karena persimpangan memutus trotoar sehingga memutus konektivitas jalur pejalan kaki.

Setiap segmen dibedakan menjadi zona A dan zona B untuk jalur pejalan kaki, pembagian zona dilakukan karena pada segmen tiap koridor jalan memiliki 2 jalur pejalan kaki pada bagian kanan dan kirinya. zona A untuk bagian segmen sebelah barat dan zona B untuk bagian segmen sebelah timur. Perbedaan ini dilakukan untuk memudahkan saat observasi lapangan. Setiap zona pada segmen masing-masing memiliki titik-titik pengamatan yang didasarkan oleh kecenderungan pergerakan pejalan kaki yang melintasi koridor. Untuk penentuan titik-titik pengamatan di Jalan Wachid Hasyim dapat dilihat pada **Gambar 3.3**.

Adapun pembagian zona dan segmen dapat dilihat pada gambar 3.1 dan penentuan pembagian zona dapat dilihat pada **tabel 3.1**

Tabel 3.1 Penentuan Segmen dan Zona

Segmen	Zona	Jumlah Sample	Waktu/Jumlah responden		
			Pagi	Siang	Sore
Segmen 1	1A	18	6	5	7
	1B	10	3	3	4
Segmen 2	2A	19	7	5	7
	2B	11	4	3	4
Segmen 3	3A	28	10	8	10
	3B	10	3	3	4
Segmen 4	4A	29	10	8	11
	4B	28	10	8	10
Segmen 5	5A	6	2	2	2
	5B	9	3	3	3
Jumlah		168	58	48	62



Gambar 3.3 Peta Pembagian Segmen dan Titik Pengamatan Wilayah Studi

3.6 Instrumen Penelitian

3.6.1 Variabel Penelitian

Variabel dan sub variabel ditentukan berdasarkan tujuan penelitian. Parameter dibuat dengan menyesuaikan dengan pedoman atau standar yang sudah ada. Berikut adalah variabel, sub variabel, serta parameter penelitian Evaluasi Jalur Pejalan Kaki di Jalan KH. Wachid Hasyim Kota Pasuruan.

Tabel 3.2 Variabel Penelitian

No.	Tujuan	Variabel	Sub Variabel	Parameter	Referensi	Analisa
1	Mengetahui tingkat pelayanan jalur pejalan kaki di jalan KH. Wachid Hasyim Kota Pasuruan.	Kinerja jalur pejalan kaki	• Pejalan kaki	Karakteristik pejalan kaki : • Usia pejalan kaki • Jenis kelamin pejalan kaki • Tujuan perjalanan	• Rubenstein, 1987 • Tamin, 2007	Analisis karakteristik pejalan kaki
			• Jalur pejalan kaki	Geometri jalur pejalan kaki • Panjang • Lebar • Tinggi • Perkerasan jalur pejalan kaki Lalu lintas pejalan kaki • Jumlah pejalan kaki • Kecepatan pejalan kaki	Peraturan Menteri Pekerjaan Umum no 3 tahun 2014	Analisis karakteristik jalur pejalan kaki • Arus pejalan kaki • Kecepatan pejalan kaki • Kepadatan pejalan kaki • Ruang pejalan kaki • Tingkat pelayanan jalur pejalan kaki
2	Mengetahui persepsi masyarakat mengenai kinerja jalur pejalan kaki di jalan KH. Wachid Hasyim Kota Pasuruan..	Presepsi pengguna jalur pejalan kaki	Tingkat kepentingan Tingkat kepuasan	• Ruang gerak minimum pejalan kaki • Ruang Jalur Pejalan Kaki Berkebutuhan Khusus. • Keleluasaan pada pejalan kaki • keamanan dan keselamatan untuk pejalan kaki • Jarak Minimum Jalur Pejalan Kaki dengan Bangunan atau lebar jalur pejalan kaki • Tinggi trotoar dengan jalan • Jenis perkerasan	• Permen PU No. 3 Tahun 2014 • Kep. Menteri perhubungan no. 63 tahun 1993 tentang fasilitas pendukung kegiatan lalu lintas dan angkutan jalan	Analisis IPA

No.	Tujuan	Variabel	Sub Variabel	Parmeter	Referensi	Analisa
				trotoar		
				• Kondisi		
				perkerasan trotoar		
				• Ketersediaan		
				lampu		
				penerangan		
				• Ketersediaan		
				tempat duduk		
				• Ketersediaan		
				batas pengaman		
				• Ketersediaan		
				tempat sampah		
				• Ketersediaan		
				marka, rambu,		
				dan papan		
				informasi		
				• Ketersediaan		
				halte/shelter		
				angkutan umum		
				• Ketersediaan		
				telepon umum		
				• Ketersediaan		
				fasilitas peneduh		
				pejalan kaki		

3.6.2 Populasi dan Sampel Penelitian

Menurut Arikunto (2002) populasi pada penelitian dibedakan menjadi dua kategori, yaitu populasi terhingga yaitu populasi yang jumlah anggotanya mudah diketahui dan mudah dihitung, dan populasi tidak terhingga yaitu populasi yang anggotanya tidak mudah diketahui dan tidak mudah dihitung. Populasi dalam penelitian ini adalah pejalan kaki yang berjalan pada jalur pejalan kaki di jalan KH. Wachid Hasyim kota Pasuruan.

Margono (2004:121) menyatakan bahwa sampel adalah sebagai bagian dari populasi, yang diambil dengan menggunakan cara-cara tertentu. Teknik sampling adalah merupakan teknik pengambilan sampel (Sugiyono, 2001:56). Cara pengambilan sampel atau teknik sampling yang digunakan dalam penelitian ini adalah teknik *probability sampling* dengan *simple random sampling* yaitu pengambilan sampel anggota populasi dilakukan secara acak tanpa memperhatikan strata yang ada dalam populasi itu (Sugiyono, 2001:57). Sedangkan jumlah keseluruhan sampel yang digunakan dalam penelitian ini ditentukan melalui perhitungan *Sample Linear Time Function*, dimana penentuan jumlah sampelnya berdasarkan estimasi kendala waktu (Endang S. Sari: 58). Perhitungan sampel kuisisioner adalah sebagai berikut:

$$T = t_0 + t_1.n$$

$$n = \frac{T - t_0}{t_1} \dots\dots\dots(3.1)$$

Keterangan:

n : Jumlah sampel terpilih

T : Waktu yang tersedia untuk survey penelitian

t_0 : Waktu tetap tidak tergantung besarnya sampel, yaitu waktu pengambilan sampel

t_1 : Waktu yang digunakan setiap sampling unit, yaitu waktu yang dibutuhkan responden untuk mengisi kuisioner

Berikut perhitungannya:

$$T = 7 \text{ hari} \times 24 \text{ jam} = 168 \text{ jam/bulan}$$

$$t_0 = 12 \text{ jam} \times 7 \text{ hari} = 84 \text{ jam/bulan}$$

$$t_1 = 1/12 \text{ jam} \times 7 \text{ hari} = 0,5 \text{ jam/hari}$$

$$n = \frac{168 - 84}{0,5} = \frac{84}{0,5} = 168 \text{ responden}$$

Berdasarkan hasil perhitungan jumlah sampel kuisioner maka sampel yang dapat diambil sebanyak 168 sampel responden. Sampel diambil dengan menggunakan teknik random sampling (sampel acak) yaitu setiap elemen/subyek-subyek di dalam populasi dianggap sama dan mempunyai peluang yang sama untuk terpilih menjadi contoh (Arikunto, 2002:111). Persebaran kuisioner disesuaikan dengan karakteristik masing-masing segmen pada wilayah studi.

3. 7 Metode Pengumpulan Data

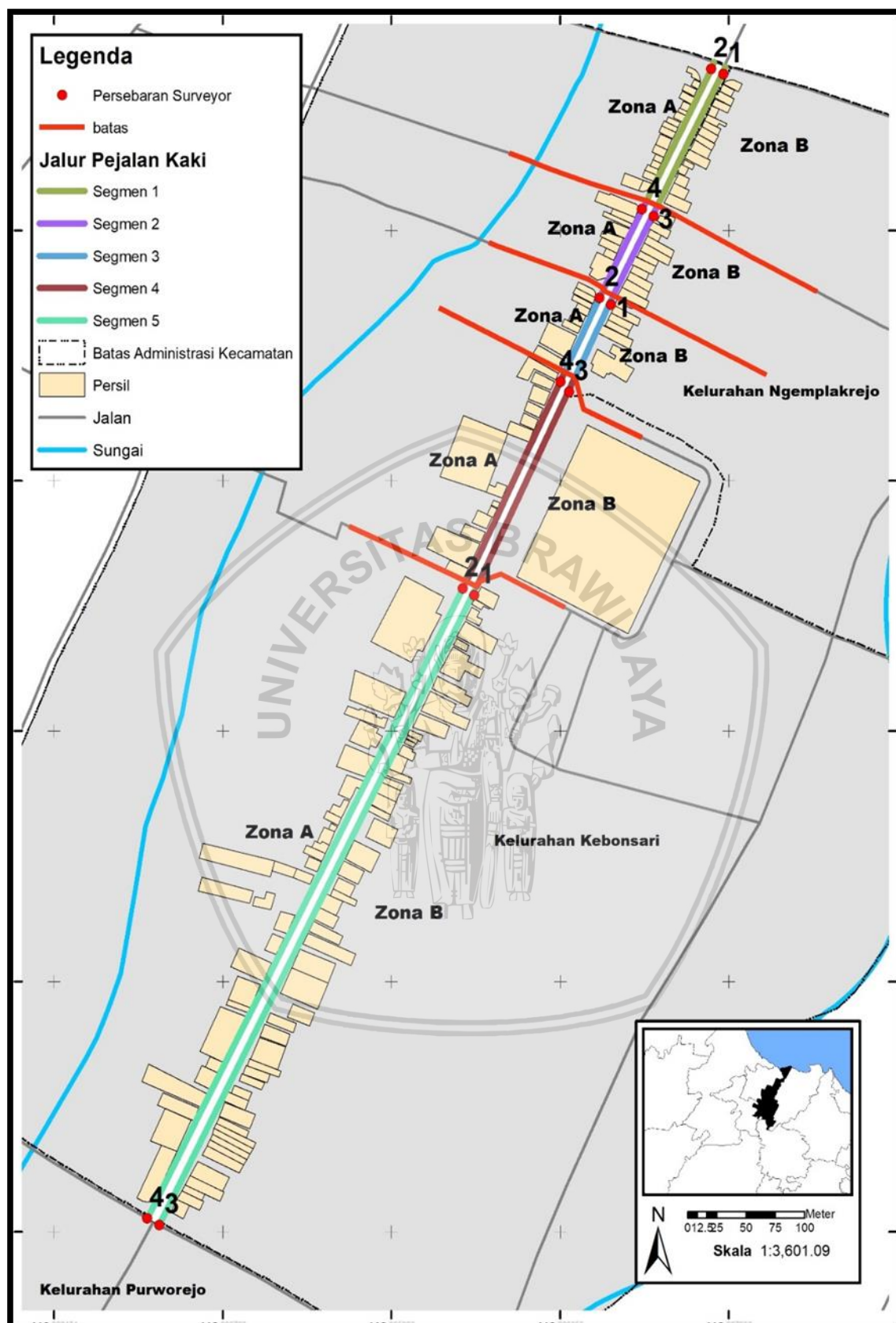
Teknik pengumpulan data dalam studi ini mempergunakan teknik survei primer (observasi, wawancara, kuisioner, dan dokumentasi) dan survei sekunder (studi literatur terkait).

Tabel 3.3 Jadwal Pelaksanaan Survei

No	Kegiatan	Tempat	Tanggal	Waktu	Surveyor
1	Survei LOS Jalur Pejalan Kaki	Jl. KH. Wachid Hasyim	5-6 Maret 2017	06.00 - 18.00	4 orang
2	Survei Karakteristik Pejalan Kaki	Jl. KH. Wachid Hasyim	5-7 Maret 2017	09.00 - 15.00	4 orang

No	Kegiatan	Tempat	Tanggal	Waktu	Surveyor
3	Survei Geometrik dan Fasilitas Jalur Pejalan Kaki	Jl. KH. Wachid Hasyim	8 Maret 2017	10.00 - selesai	2 orang
4	Wawancara Kuisisioner IPA	Jalur pejalan kaki Jl. KH. Wachid Hasyim	9-10 Maret 2017	08.00 - selesai	4 orang





Gambar 3.4 Peta Persebaran Surveyor

3.7.1 Survei Primer

A. Pengamatan/observasi

Metode pengamatan atau observasi dilakukan melalui pengamatan langsung obyek studi untuk mendapatkan informasi-informasi yang akurat mengenai kondisi eksisting obyek studi, ditunjang dengan pengambilan gambar/ foto untuk lebih mengoptimalkan hasil pengamatan yang ingin dicapai. Komponen yang dilakukan diamati/observasi antara lain:

- a. Pengumpulan data eksisting jalur pejalan kaki
- b. Pengumpulan data eksisting fasilitas penunjang pejalan kaki
- c. Pengumpulan data eksisting data pejalan kaki

B. Metode Kuisisioner/wawancara

Kuisisioner disebarkan kepada sampel pengguna jalur pejalan kaki di koridor Jl. Wachid Hasyim Kota Pasuruan. Penyebaran kuisisioner didasarkan pada proporsi jumlah segmen. Kegiatan wawancara dilakukan dengan cara mengajukan pertanyaan secara langsung kepada pengguna jalur pejalan kaki. Informasi yang hendak diperoleh sebagai berikut:

- a. Informasi umum pejalan kaki (nama, usia, jenis kelamin)
- b. Presepsi pengguna jalur pejalan kaki terhadap tingkat pelayanan jalur pejalan kaki.

3.7.2 Survei Sekunder

Studi ini dilakukan melalui kajian kepustakaan dari buku-buku dan penelitian terdahulu yang berkaitan dengan konfigurasi, persepsi visual dan aktivitas yang terjadi di ruang publik. Hasil yang diharapkan dari data sekunder ini adalah berupa uraian, data angka, atau peta mengenai keadaan wilayah studi. Teknik survei sekunder yang digunakan dalam penelitian ini dengan menggunakan study literatur dengan mengumpulkan teori-teori pendukung penelitian ini dan mengajukan surat permohonan untuk mengambil data dari pihak atau instansi terkait.

3.8 Metode Analisis Data

3.8.1 Metode Analisis Deskriptif

A. Analisis Deskriptif Mengenai Karakteristik Jalur pejalan kaki

Analisis mengenai karakteristik jalur pejalan kaki ini adalah untuk mengetahui karakteristik jalur pejalan kaki di jalan KH. Wachid Hasyim Kota Pasuruan, dimana nantinya akan dilakukan observasi mengenai kondisi jalur pejalan kaki, geometri jalur

pejalan kaki, lalu lintas jalur pejalan kaki pada masing-masing segmen pada koridor jalan tersebut. Selain itu juga untuk mengetahui guna lahan apa saja yang ada di Jalan KH. Wachid Hasyim yang didominasi oleh perdagangan dan jasa, dari karakteristik dapat diketahui bagaimana kondisi jalur pejalan di Jalan KH. Wachid Hasyim pada masing-masing segmen.

Metode yang digunakan adalah analisis deskriptif, yaitu menjabarkan bagaimana kondisi jalur pejalan kaki yang ada pada KH. Wachid Hasyim Kota Pasuruan di wilayah studi ini dimana data tersebut diperoleh dari observasi lapangan. Metode analisis ini dilengkapi dengan visualisasi foto, dan juga kondisi jalur pejalan kaki yang rusak.

Hasil dari analisis ini adalah untuk mengidentifikasi bagaimana kondisi jalur pejalan kaki pada masing-masing segmen yang ada di Jalan KH. Wachid Hasyim Kota Pasuruan. Selain itu juga akan diketahui mengenai *level of service (LOS)* dari masing-masing segmen.

3.8. 2 Metode Analisis Evaluatif

Metode analisis evaluatif yang digunakan dalam penelitian ini adalah evaluatif standart atau normatif yaitu dilakukan dengan membandingkan kondisi eksisting dengan kriteria atau standar yang berlaku dan sesuai. Dengan menggunakan metode evaluatif yang akan dievaluasi sebagai berikut::

A. LOS (*Level of Service*)

Untuk menghitung kapasitas pejalan kaki maka digunakan rumus untuk menghitung arus pejalan kaki, kecepatan pejalan kaki, kepadatan pejalan kaki, ruang pejalan kaki sehingga menghasilkan tingkat pelayanan pejalan kaki.

1. *Pedestrian Flow Rate*

Faktor jumlah dari para pejalan kaki yang melewati sebuah titik tertentu pada trotoar pada tiap satuan waktu. Factor ini dipakai untuk mendesain lebar jalur pejalan kaki. Arus pejalan kaki merupakan jumlah dari pejalan kaki yang melintas suatu titik pada penggal trotoar dan diukur dalam satuan pejalan kaki per meter permenit.

$$Q = \frac{N}{T} \dots \dots \dots (3.2)$$

Dimana:

Q = arus pejalan kaki, (org/m/mnt)

N = jumlah pejalan kaki yang lewat, (org/m)

T = waktu pengamatan, (15 mnt)

2. *Pedestrian Speed*

Faktor kecepatan rata-rata dalam berjalan dari pejalan kaki. Dalam hal ini yang berhubungan dengan usia, keadaan tubuh dari pejalan kaki. Secara langsung usia dan juga keadaan tubuh akan mempengaruhi kecepatan pejalan kaki dalam berjalan. Kecepatan merupakan jarak tempuh pejalan kaki pada suatu ruas trotoar.

$$V_s = \frac{1}{\frac{1}{n} \sum_{i=1}^n \frac{1}{V_i}} \dots \dots \dots (3.3)$$

Dimana:

V_s = kecepatan rata-rata ruang, (m/mnt)

N = jumlah data

V_i = kecepatan tiap pejalan kaki yang diamati (m/mnt)

3. *Pedestrian Density*

Faktor jumlah rata-rata pejalan kaki per satuan daerah pada trotoar. Kepadatan merupakan jumlah dari pejalan kaki persatuan luas trotoar.

$$D = \frac{Q}{V_s} \dots \dots \dots (3.4)$$

Dimana:

D = kepadatan, (org/m²)

Q = arus, (org/m/mnt)

V_s = kecepatan rata-rata ruang, (m/mnt)

4. *Pedestrian Space*

Faktor luasan daerah yang diperlukan oleh tiap pejalan kaki untuk bergerak secara bebas, dimana factor ini berbanding terbalik dengan faktor *pedestrian kaki density*. Ruang pejalan kaki merupakan luasan area rata-rata yang tersedia untuk masing-masing pejalan kaki pada trotoar.

$$S = \frac{V_s}{Q} = \frac{1}{D} \dots \dots \dots (3.5)$$

Dimana:

S = ruang pejalan kaki (m²/org)

D = kepadatan, (org/m²)

Q = arus, (org/m/mnt)

V_s = kecepatan rata-rata ruang, (m/mnt)

B. IPA (*Importance Performance Analysis*)

Analisis IPA (*Importance Performance Analysis*). Persepsi merupakan kajian mengenai sudut pandang responden terhadap objek yang diteliti. Menurut Nasar (1987) dalam Carmona *et al.* (2003) yang mengkaji mengenai kualitas emosional dari pemandangan perkotaan dalam hubungannya dengan atribut-atribut fisik kota yang bersangkutan bahwa, orang-orang yang berada dan beraktivitas di ruang publik (jalan) dihentikan dan ditanya untuk mendapatkan data tentang kualitas visual lingkungan perumahan secara emosional, sebagaimana yang dirasakan oleh responden menurut sudut pandang responden. Variabel prasarana jalur pejalan kaki, dan sarana pejalan kaki.

Dalam penelitian ini terdapat 2 buah variabel yang diwakilkan oleh X dan Y. X merupakan tingkat kepuasan dan Y merupakan tingkat kepentingan. Menurut Supranto dalam buku Pengukuran Tingkat Kepuasan Pelanggan Untuk Meningkatkan Pangsa Pasar, rumus yang digunakan adalah:

$$Tk_i = \frac{x_i}{y_i} \times 100\% \dots \dots \dots (3.6)$$

Dimana;

Tki= tingkat kesesuaian responden

Xi = skor penilaian tingkat kepuasan pengunjung

Yi = skor penilaian tingkat kepentingan

Sumbu mendatar X akan diisi dengan tingkat kepuasan dan sumbu Y akan diisi dengan tingkat kepentingan. Dalam penyederhanaan rumus maka untuk setiap faktor yang mempengaruhi tingkat kepuasan ialah:

$$Tk_i = \frac{\sum X_i}{n} \dots \dots \dots (3.7)$$

X = skor rata-rata tingkat kepuasan

$\bar{Y}$ = skor rata-rata tingkat kepentingan

n = jumlah responden (168 responden)

Unsur penilaian dalam persepsi masyarakat ada lima yang dianggap paling berpengaruh dalam penilaian kepentingan pengelolaan jalur pedestrian. Unsur-unsur tersebut dinilai oleh masyarakat di wilayah studi dengan pilihan 5 penilaian secara kualitatif yang nantinya akan dikuantitatifkan, untuk mengubah data kualitatif menjadi data kuantitatif menggunakan skala/bobot nilai. Berikut merupakan skala dari sisi kepentingan maupun kondisi pada wilayah studi.

Tabel 3.4 Skala Likert Kepentingan dan Kepuasan

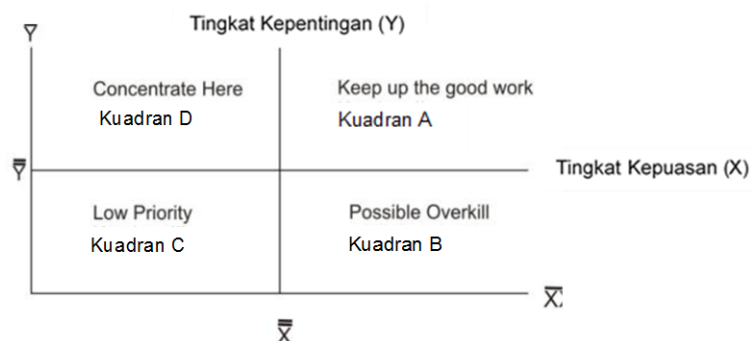
Kepentingan	Kepuasan	Nilai
Sangat Tidak Penting	Sangat Tidak Puas	1
Tidak Penting	Tidak Puas	2
cukup	cukup	3
Penting	Puas	4
Sangat Penting	Sangat Puas	5

Pembobotan dari hasil pengolahan kuisioner dilakukan pada masing-masing atribut atau indikator. Berikut adalah atribut atau indikator yang digunakan oleh peneliti:

Tabel 3.5 Atribut

No.	Variabel	Atribut
1.	Prasarana pejalan kaki	Jalur Ruang gerak minimum pejalan kaki
		Ruang Jalur Pejalan Kaki Berkebutuhan Khusus.
		Keleluasaan pada pejalan kaki
		keamanan dan keselamatan untuk pejalan kaki
		Jarak Minimum Jalur Pejalan Kaki dengan Bangunan atau lebar jalur pejalan kaki
		Tinggi trotoar dengan jalan
		Jenis perkerasan trotoar
		Kondisi perkerasan trotoar
2.	Sarana Pejalan kaki	Ketersediaan lampu penerangan
		Ketersediaan tempat duduk
		Ketersediaan batas pengaman
		Ketersediaan tempat sampah
		Ketersediaan marka, rambu, dan papan informasi
		Ketersediaan halte/shelter angkutan umum
		Ketersediaan telepon umum
		Ketersediaan fasilitas peneduh pejalan kaki

Hasil dari kuantitatif tersebut akan diketahui titik koordinat setiap unsurnya yang kemudian dapat digambarkan dalam diagram kartesius dimana Sumbu X merupakan kondisi dan Sumbu Y merupakan Kepentingan dari persepsi masyarakat. Titik tengah dalam diagram kartesius merupakan rata-rata Sumbu X dan rata-rata Sumbu Y dari empat unsur yang telah ditetapkan. Setiap unsur dalam persepsi koridor yang mempunyai titik koordinat X dan Y dapat diketahui tingkat kesesuaiannya.



Gambar 3.5 Kuadran Analisis IPA

Sumber : Buku Pengukuran Tingkat Kepuasan Pelanggan Untuk Meningkatkan Pangsa Pasar

Berdasarkan analisis IPA, masing-masing kuadran memiliki hipotesis sebagai berikut:

1. Kuadran A- *Keep up with the good work* (pertahankan prestasi).

Faktor-faktor yang terletak pada kuadran ini dianggap penting dan diharapkan sebagai faktor penunjang bagi kepuasan pengguna jalur pedestrian sehingga pihak yang pengembang perumahan bersama masyarakat memastikan bahwa ruang publik perumahan dapat terus mempertahankan prestasi yang telah dicapai.

2. Kuadran B- *Possibly Overkill* (terlalu berlebihan).

Faktor-faktor yang terletak pada kuadran ini dianggap tidak terlalu penting dan atau tidak terlalu diharapkan sehingga perlu mengalokasikan sumber daya yang terkait dengan faktor-faktor tersebut kepada faktor-faktor lain yang mempunyai prioritas penanganan lebih tinggi yang masih membutuhkan peningkatan, semisal di kuadran D.

3. Kuadran C- *Low Priority* (prioritas rendah)

Faktor-faktor yang terletak pada kuadran ini mempunyai tingkat persepsi atau kondisi eksisting yang rendah sekaligus dianggap tidak terlalu penting dan atau terlalu diharapkan oleh pengguna jalur pedestrian sehingga tidak perlu memprioritaskan atau terlalu memberikan perhatian pada faktor-faktor tersebut.

4. Kuadran D- *Concentrate Here* (konsentrasi di sini).

Faktor-faktor yang terletak dalam kuadran ini dianggap sebagai faktor yang penting dan atau diharapkan oleh pengguna jalur pedestrian tetapi berdasarkan persepsi dan kondisi eksisting yang ada pada saat ini belum memuaskan sehingga pihak manajemen berkewajiban mengalokasikan sumber daya yang memadai untuk meningkatkan kinerja berbagai faktor tersebut. Faktor-faktor yang terletak pada kuadran ini merupakan prioritas untuk ditingkatkan.

Persebaran atribut dalam kuadran IPA menentukan prioritas penanganan yang akan di usulkan pada pihak pengembang. Berdasarkan John A. Martilla dan John C. James tahun 1977 dalam karyanya yang dimuat pada *Journal of Marketing* berjudul *Importance-Performance Analysis*, mengemukakan bahwa prioritas yang diutamakan dalam peningkatan kualitas pelayanan berada pada Kuadran D (*Concentrate Here*) serta perlu mempertahankan kualitas pelayanan yang berada pada Kuadran A (*Keep up with the good work*).





3.9 Desain Survei

Tabel 3.6 Desain Survei

No.	Tujuan	Variabel	Sub Variabel	Parmeter	Metode Pengumpulan Data	Sumber Data	Analisa	Output
1	Mengetahui tingkat pelayanan jalur pejalan kaki di jalan KH. Wachid Hasyim Kota Pasuruan.	Kinerja jalur pejalan kaki	• Pejalan kaki	Karakteristik pejalan kaki : • Usia pejalan kaki • Jenis kelamin pejalan kaki • Tujuan perjalanan	Observasi lapangan	Survei Primer	Analisis karakteristik pejalan kaki	tingkat pelayanan jalur pejalan kaki di jalan KH. Wachid Hasyim Kota Pasuruan
			• Jalur pejalan kaki	Geometri jalur pejalan kaki • Panjang • Lebar • Tinggi • Perkerasan jalur pejalan kaki	Observasi lapangan	Survei Primer	Analisis karakteristik jalur pejalan kaki • Arus pejalan kaki • Kecepatan pejalan kaki • Kepadatan pejalan kaki • Ruang pejalan kaki • Tingkat pelayanan jalur pejalan kaki	
				Lalu lintas pejalan kaki • Jumlah pejalan kaki • Kecepatan pejalan kaki	Observasi lapangan			
2	Membuat arahan untuk meningkatkan kinerja jalur pejalan kaki di jalan KH. Wachid Hasyim Kota Pasuruan berdasarkan persepsi pengguna jalur pejalan kaki.	Persepsi pengguna jalur pejalan kaki	Tingkat kepentingan Tingkat kepuasan	• Ruang gerak minimum pejalan kaki • Ruang Jalur Pejalan Kaki Berkebutuhan Khusus. • Keleluasaan pada pejalan kaki • keamanan dan keselamatan untuk pejalan kaki • Jarak Minimum Jalur Pejalan Kaki dengan Bangunan atau lebar jalur pejalan kaki • Tinggi trotoar dengan jalan • Jenis perkerasan trotoar • Kondisi perkerasan trotoar • Ketersediaan lampu penerangan • Ketersediaan tempat duduk • Ketersediaan batas pengaman • Ketersediaan tempat sampah	Kuisioner	Survei Primer	Analisis IPA	Tingkat kepentingan dan kepuasan jalur pejalan kaki di jalan KH. Wachid Hasyim Kota Pasuruan

No.	Tujuan	Variabel	Sub Variabel	Parmeter	Metode Pengumpulan Data	Sumber Data	Analisa	Output
				• Ketersediaan marka, rambu, dan papan informasi • Ketersediaan halte/<i>shelter</i> angkutan umum • Ketersediaan telepon umum • Ketersediaan fasilitas peneduh pejalan kaki				



BAB IV

HASIL DAN PEMBAHASAN

4.1 Gambaran Umum Wilayah Penelitian

4.1.1 Gambaran Umum Kota Pasuruan

Kota Pasuruan terletak antara 112° 45'-112° 55' BT dan 7° 35' -7° 45'LS dan tergolong dataran rendah dengan ketinggian rata-rata 4 meter dari permukaan laut. Kota Pasuruan memiliki panjang pantai 4,5 km yang terbentang dari barat ke timur. Kota Pasuruan berada di persimpangan segitiga emas jalur regional Surabaya- Probolinggo- Malang dengan jarak 60 km ke Surabaya, 38 km ke Probolinggo dan 54 km ke Malang. Oleh karena lokasinya yang strategis itulah, maka memberikan kontribusi yang besar pada pergerakan perindustrian dan perdagangan. Kota Pasuruan berbatasan dengan wilayah administrasi Kabupaten Pasuruan kecuali disebelah utara yang berbatasan dengan Selat Madura. Batas-batas Kota Pasuruan adalah sebagai berikut:

Sebelah Utara	: Selat Madura
Sebelah Timur	: Kecamatan Rejosu Kabupaten Pasuruan
Sebelah Selatan	: Kecamatan Pohjentrek Kabupaten Pasuruan
Sebelah Barat	: Kecamatan Kraton Kabupaten Pasuruan

A. Wilayah Admininstrasi Kota Pasuruan

Secara administratif, Kota Pasuruan mempunyai daerah seluas ±35,29 km² atau 0,07% dari luas Jawa Timur yang terbagi atas 4 kecamatan yakni Kecamatan Gadingrejo dengan luas 8,27 km², Kecamatan Purworejo dengan luas 8,08 km², Kecamatan Bugulkidul dengan luas 11,11 km² dan Kecamatan Panggungrejo dengan luas 7,83 km²

B. Kondisi Fisik Dasar Kota Pasuruan

Kota Pasuruan merupakan wilayah datar yang melandai dari selatan ke utara dengan kemirian 0-1% dan ketinggian 0-4 meter dari permukaan laut. Maka keberadaan sungai selain menguntungkan sebagai irigasi teknis juga membawa dampak merugikan, yakni rawan banjir di musim penghujan terutama di wilayah bagian utara. Hal ini disebabkan karena di daerah tersebut terdapat bagian yang agak cekung sehingga menghambat pembuangan air ke laut.

Datarannya termasuk jenis aluvium (tanah lumpur) dengan sifat batuannya intermedier sampai agak basis. Kondisi tanah bertekstur liat dengan kandungan Na dan Cl yang tinggi sehingga sesuai untuk budidaya tambak dan penggaraman. Budidaya tambak banyak dikembangkan disepanjang bagian timur yang lebih luas daripada bagian barat. Hampir lima puluh persen wilayah keempat Kecamatan di Kota Pasuruan dipergunakan untuk permukiman. Sementara sisanya merupakan lahan tanah sawah yang potensial untuk usaha bidang pertanian terutama tanaman padi. Khusus untuk wilayah Kecamatan Bugulkidul, selain berpotensi sebagai lahan pertanian sebagian wilayahnya berupa pantai menyebabkan berpotensi untuk usaha di bidang perikanan seperti tambak garam.

Wilayah Kota Pasuruan dilalui beberapa sungai, antara lain: Sungai Gembong dengan panjang 7,5 Km yang membelah pusat kota yang terletak di Kecamatan Purworejo, Sungai Welang dengan panjang 1 Km terletak di Kecamatan Gadingrejo. Sedangkan di wilayah Kecamatan BugulKidul terdapat beberapa sungai, yaitu Sungai Petung panjang 6 Km, Sungai Sodo 3 Km, Sungai Kepel panjang 3 Km dan Sungai Calung dengan panjang 3 Km.

Kota Pasuruan memiliki 2 musim yaitu musim kemarau dan musim penghujan yang berganti tiap 6 bulan sekali. Musim kemarau jatuh pada bulan Mei-September dan Musim penghujan jatuh pada bulan Oktober-April. Iklim tropik basah yang dimiliki Kota Pasuruan dipengaruhi oleh angin monsun barat dan monsun timur. Dari bulan November-Mei, angin bertiup dari arah utara barat laut dengan membawa banyak uap air yang menyebabkan musim penghujan dimana-mana. Sedangkan pada bulan Juni-Oktober, angin bertiup dari selatan tenggara dengan sedikit uap air yang menyebabkan musim kemarau/keringdimana-mana.

4.1. 2 Penggunaan Lahan Kota Pasuruan

Pola penggunaan lahan di wilayah Kota Pasuruan terdiri dari tanah sawah 32,27%, tanah kering 3,49%, bangunan 50,93% dan lainnya 13,31% (Kota Pasuruan Dalam Angka Tahun 2010). Iklim Kota Pasuruan termasuk tipe D.2 (agak kering), dengan rata-rata curah hujan tertinggi terjadi pada bulan Januari yaitu sebesar 273 mm per bulan. Musim kemarau (≤ 100 mm/bulan) selama 7 bulan, Musim penghujan (≥ 200 mm/bulan) selama 5 bulan. Kota Pasuruan merupakan wilayah datar, yang melandai dari Selatan ke Utara dengan kemiringan antara 0-1% yang terletak rata-rata ± 4 dari permukaan laut, di sebelah Utara terdapat bagian yang agak cekung sehingga pembuangan airnya lambat.

Penggunaan lahan Kota Pasuruan didominasi oleh lahan tak terbangun berupa sawah seluas 1.310,88 Ha atau 35,84% dari luas wilayah Kota Pasuruan. Sedangkan lahan terbangun

di Kota Pasuruan didominasi oleh permukiman seluas 1.083,98 Ha atau sebesar 29,63% dari luas wilayah Kota Pasuruan.

Perkembangan untuk lahan terbangun di Kota Pasuruan belum tersebar secara merata seperti pada Kecamatan Purworejo yang didominasi lahan terbangun dibandingkan Kecamatan Gadingrejo dan Bugulkidul yang masih banyak terdapat lahan tak terbangun seperti sawah dan tambak. Sesuai dengan Undang-Undang Nomor 26 tahun 2007 tentang Penataan Ruang (UUPR) dan Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 17/PRT/M/2009 tentang Pedoman Penyusunan Rencana Tata Ruang Wilayah Kota, Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) Kota Pasuruan mengamanatkan pembagian yang proporsional antara kawasan lindung dan kawasan budidaya. Namun disadari bahwa pengendalian pemanfaatan ruang menjadi tantangan dalam mewujudkan proporsi tersebut. Belum tertata dan terkendalanya pertumbuhan lahan terbangun yang cenderung acak dan menyebar menyebabkan terjadinya kesenjangan pembangunan antar wilayah. Selain itu, terjadinya alih fungsi lahan hijau dan sawah menjadi permukiman dan industri juga merupakan permasalahan tersendiri dalam upaya pengendalian tata ruang. Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Pasuruan meliputi rencana struktur ruang wilayah, rencana pola ruang wilayah dan rencana penetapan kawasan strategis.

4.2 Gambaran Umum Lokasi Penelitian

Jalan. KH. Wachid Hasyim terletak di pusat Kota Pasuruan berada di Kecamatan Panggungrejo Kelurahan Kebonsari. Penjelasan gambaran umum dari Jalan KH. Wachid Hasyim akan dijelaskan pada batas administrasi dan kondisi penggunaan lahan.

4.2.1 Administrasi

Lokasi penelitian berada pada sepanjang jalan KH. Wachid Hasyim dengan panjang $\pm$ 1055 meter. Lokasi Penelitian berada pada kawasan pusat perbelanjaan atau pusat perniagaan Kota Pasuruan. Hal tersebut menjadikan lokasi penelitian sebagai kawasan strategis perekonomian kota Pasuruan

4.2.2 Penggunaan Lahan Jalan KH. Wachid Hasyim Kota Pasuruan

Penggunaan lahan di jalan KH. Wachid Hasyim didominasi oleh penggunaan lahan berupa perdagangan dan jasa. Selain itu juga terdapat penggunaan lahan berupa peribadatan, sekolah, dan taman berupa alun-alun. Kegiatan perdagangan dan jasa pada jalan KH. Wachid Hasyim terdiri dari berbagai jenis, diantaranya berupa toko baju, toko sepatu dan sandal, toko perabot rumah tangga, toko elektronik, meubel, toko mainan dan toko obat.

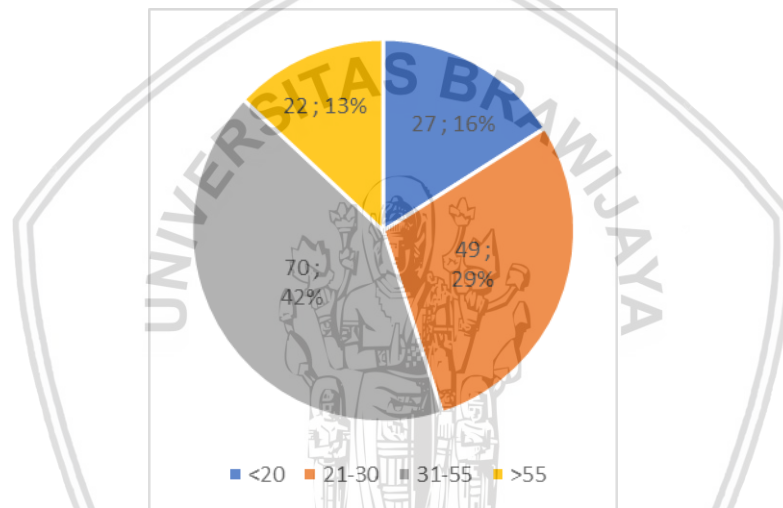
Kegiatan perdagangan dan jasa di Jalan KH. Wachid Hasyim terdiri dari berbagai macam penggunaan lahan pada setiap bangunannya yaitu seperti kompleks pertokoan. Kompleks pertokoan yang terdapat pada Jalan KH. Wachid Hasyim mayoritas adalah toko Pakaian, toko emas, toko sepatu, dan toko kelontong.

4.3 Karakteristik Pejalan Kaki

Berdasarkan hasil survei, dapat diketahui mengenai keberagaman usia dan jenis kelamin pejalan kaki di Jalan KH. Wachid Hasyim.

4.3.1 Karakteristik Pejalan Kaki Berdasarkan Usia

Berdasarkan hasil survei, jumlah pejalan kaki di Jalan KH. Wachid Hasyim berdasarkan usia pejalan kaki dapat dijelaskan pada di bawah



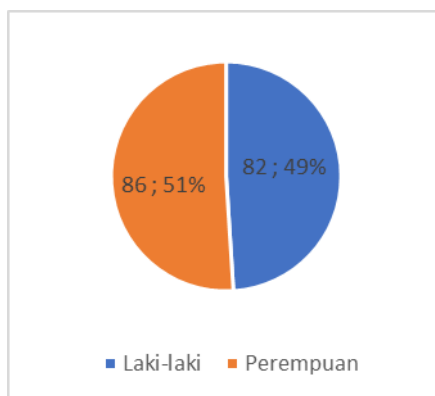
Gambar 4.1 Jumlah pejalan kaki berdasarkan usia

Sumber: Hasil analisis 2018

Dari diagram di atas, dapat diketahui bahwa jumlah pejalan kaki yang melewati Jalan KH. Wachid Hasyim didominasi oleh pejalan kaki yang berusia 31-55 tahun sebanyak 42% kemudian pejalan kaki yang berusia 21-30 tahun sebanyak 29%, pejalan kaki yang berusia >55 tahun sebanyak 13% dan pejalan kaki yang berusia <20 tahun sebanyak 13%.

4.3.2 Karakteristik Pejalan Kaki Berdasarkan Jenis Kelamin

Berdasarkan hasil survei, jumlah pejalan kaki di Jalan KH. Wachid Hasyim berdasarkan jenis kelamin pejalan kaki dapat dijelaskan pada Gambar berikut



Gambar 4.2 Jumlah Pejalan Kaki Berdasarkan Jenis Kelamin

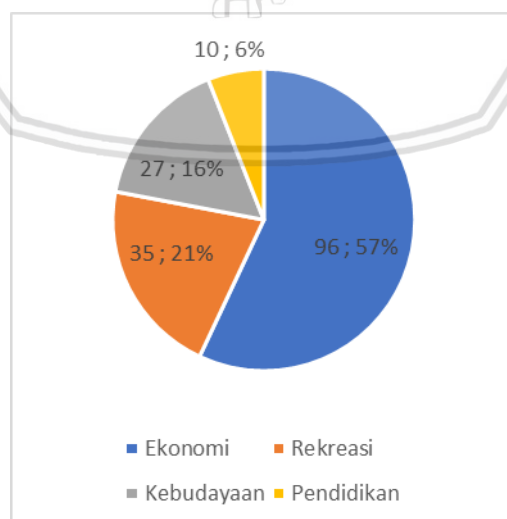
Sumber: Hasil analisis 2018

Dari diagram di atas dapat diketahui bahwa jumlah pejalan kaki yang melewati Jalan KH. Wachid Hasyim didominasi oleh pejalan kaki dengan jenis kelamin perempuan sebanyak 51%, sedangkan jumlah pejalan kaki dengan jenis kelamin laki-laki sebanyak 49%.

4.3.3 Karakteristik Pejalan Kaki Berdasarkan Tujuan Perjalanan

Mayoritas pergerakan yang dilakukan oleh pejalan kaki di jalur pejalan kaki di jalan KH. Wachid Hasyim adalah dengan tujuan Ekonomi dengan persentase sebesar 57%, hal ini dipengaruhi oleh banyaknya pertokoan dan perdagangan skala kota yang menjadi tujuan pergerakan terbesar di jalan KH. Wachid Hasyim.

Untuk tujuan pergerakan rekreasi memiliki persentase sebesar 21% dimana pergerakan dipengaruhi oleh adanya alun-alun Kota Pasuruan di jalan KH. Wachid Hasyim, sedangkan untuk tujuan pergerakan kebudayaan sebesar 16% dan tujuan pergerakan pendidikan sebesar 6%.



Gambar 4.3 Jumlah Pejalan Kaki Berdasarkan Tujuan Perjalanan

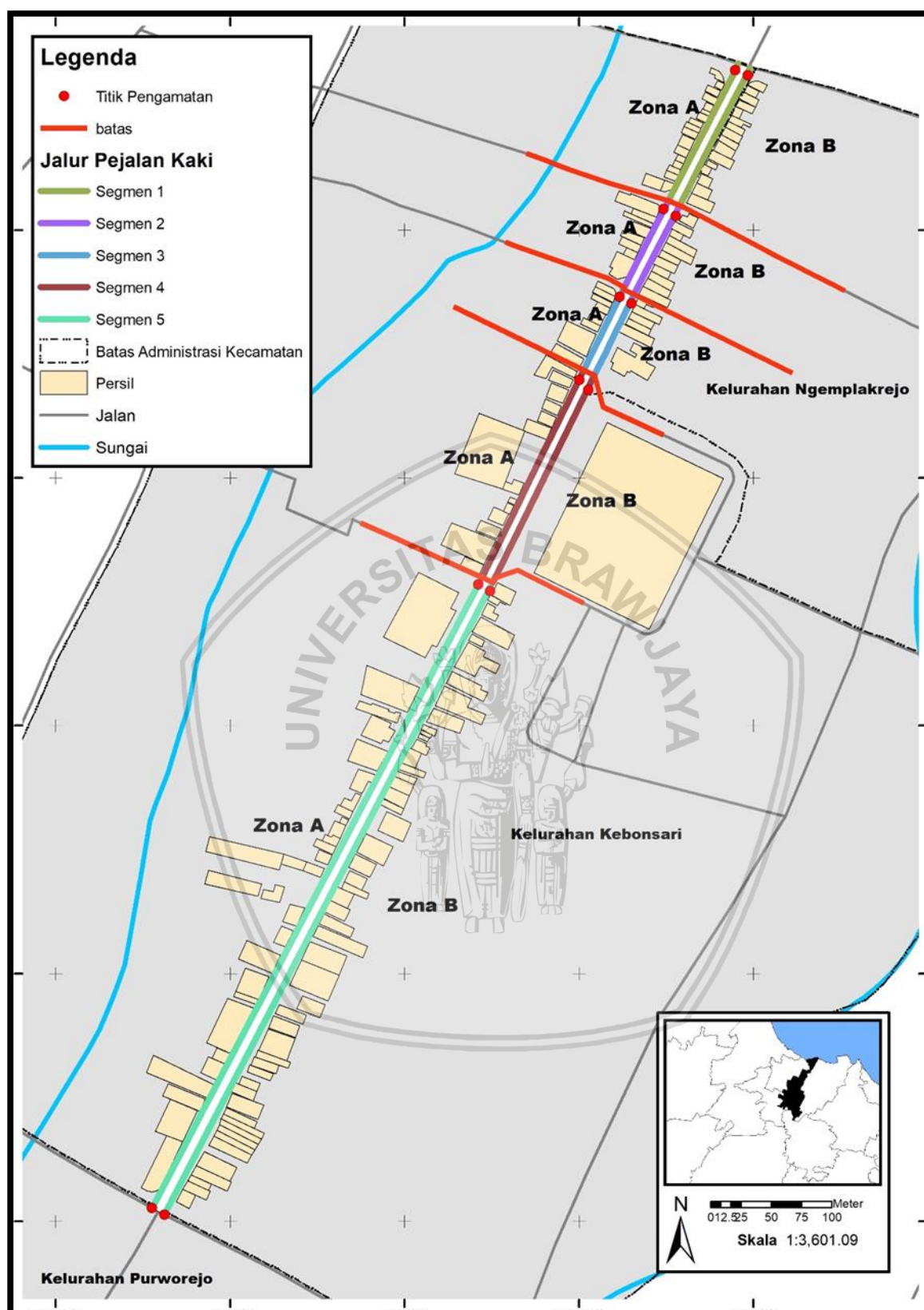
Sumber: Hasil analisis 2018

Nantinya penyediaan jalur pejalan kaki yang ada juga diarahkan agar dapat mengakomodir kebutuhan pejalan kaki yang memanfaatkan jalur pejalan kaki di jalan KH. Wachid Hasyim untuk akses menuju sarana perdagangan yang tersebar di jalan KH. Wachid Hasyim.

4.4 Karakteristik Jalur Pejalan Kaki

Fasilitas utama pejalan kaki yang ada di Jalan KH. Wachid Hasyim berupa trotoar yang difungsikan sebagai jalur pejalan kaki, sedangkan penyeberangan tak sebidang yaitu jembatan penyeberangan dan terowongan belum tersedia di wilayah studi. Berikut akan dijelaskan kondisi trotoar di Jalan KH. Wachid Hasyim yang telah dibagi menjadi lima segmen.



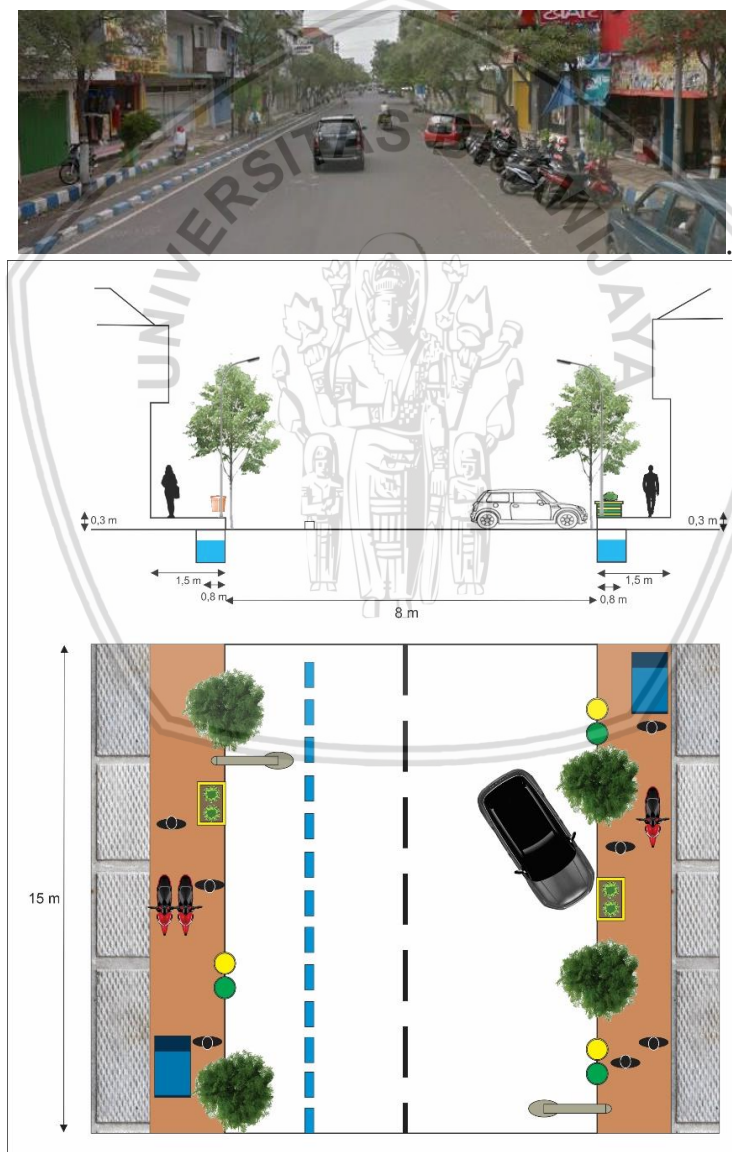


Gambar 4.4 Peta Pembagian Segmen dan Zona

Sumber: Hasil analisis 2018

A. Segmen 1

Segmen ini terbagi menjadi dua zona, yaitu zona A (sisi barat jalan) dan zona B (sisi timur jalan). Panjang segmen 1 adalah 126,3 meter dengan lebar trotoar zona barat dan zona timur adalah sama yaitu 1,5 meter. Pada segmen 1, material perkerasan jalur pejalan kaki menggunakan bahan dari batu dekoratif. Perbedaan ketinggian antara jalur pejalan kaki dengan jalur kendaraan adalah 0,3 meter. Jarak jalur pejalan kaki dengan bangunan adalah 0 meter sehingga tidak ada jarak antara bangunan dan jalur pejalan kaki. Sedangkan untuk fasilitas penyeberangan sebidang, pada segmen 1 ini belum ditemukan adanya penyeberangan zebra maupun penyeberangan pelikan. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada gambar berikut.



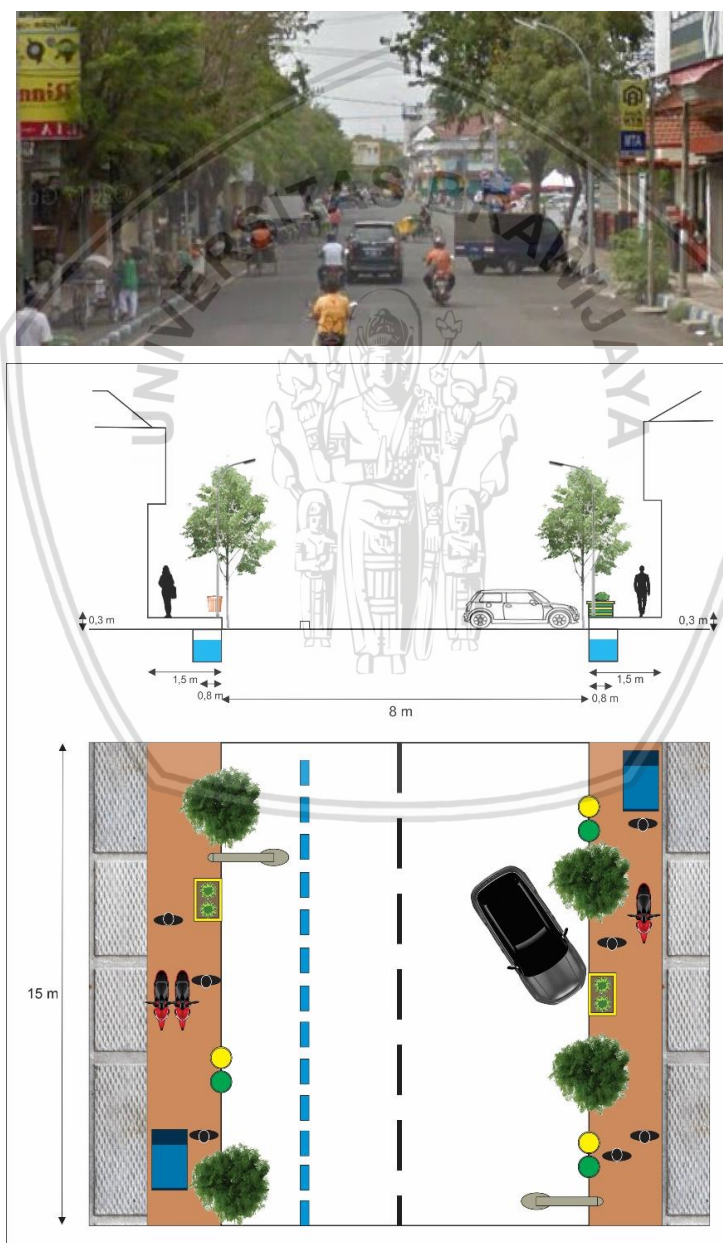
Gambar 4.5 Penampang segmen 1



Gambar 4.6 Foto Lokasi Penampang segmen 1

B. Segmen 2

Segmen ini terbagi menjadi dua zona, yaitu zona A (sisi barat jalan) dan zona B (sisi timur jalan). Panjang segmen 2 adalah 81,6 meter dengan lebar trotoar zona barat dan zona timur adalah sama yaitu 1,5 meter. Pada segmen 2, penggunaan material perkerasan jalur pejalan kaki menggunakan bahan dari batu dekoratif. Perbedaan ketinggian antara jalur pejalan kaki dengan jalur kendaraan adalah 0,3 meter. Jarak jalur pejalan kaki dengan bangunan adalah 0 meter sehingga tidak ada jarak pemisah antara bangunan dan jalur pejalan kaki. Sedangkan fasilitas penyeberangan pada segmen 2 belum terdapat penyebrangan berupa zebracross.



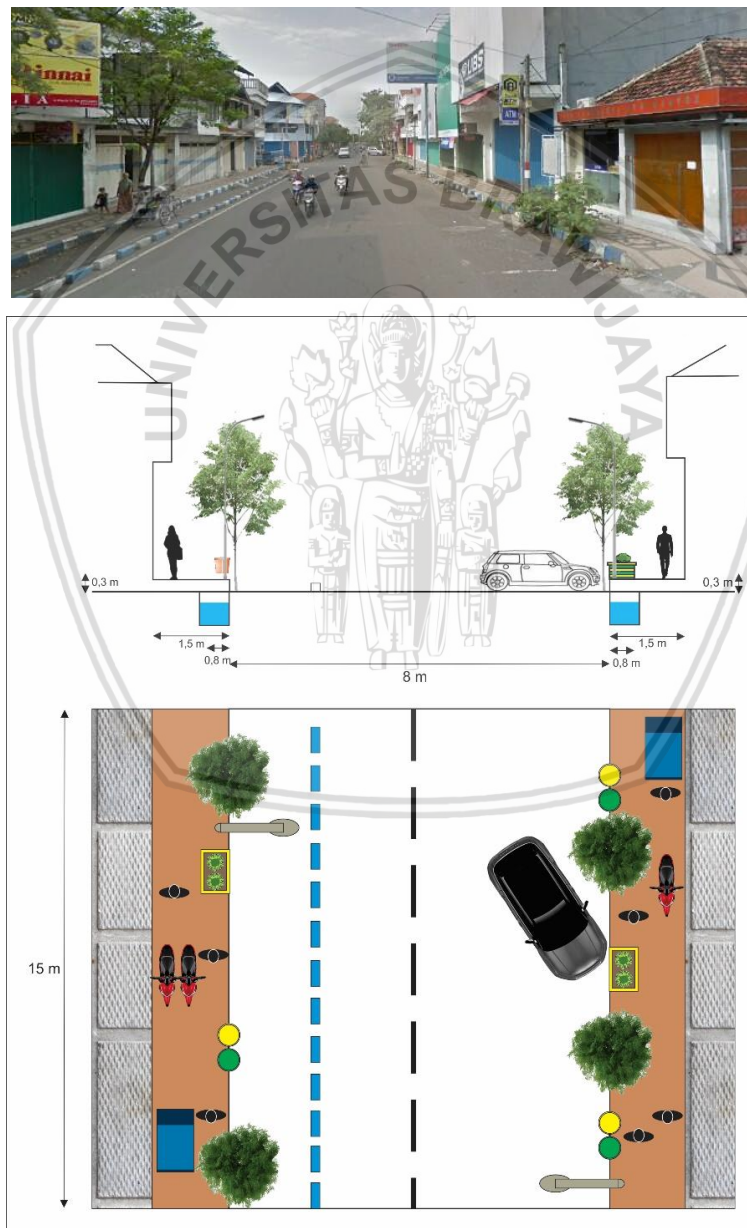
Gambar 4.7 Penampang segmen 2



Gambar 4.8 Foto Lokasi Penampang segmen 2

C. Segmen 3

Segmen ini terbagi menjadi dua zona, yaitu zona A (sisi barat jalan) dan zona B (sisi timur jalan). Panjang segmen 3 adalah 74,1 meter dengan lebar trotoar zona barat dan zona timur adalah sama yaitu 1,5 meter. Pada segmen 3, penggunaan material perkerasan jalur pejalan kaki menggunakan bahan dari batu dekoratif. Perbedaan ketinggian antara jalur pejalan kaki dengan jalur kendaraan adalah 0,3 meter. Jarak jalur pejalan kaki dengan bangunan adalah 0 meter sehingga tidak ada jarak pemisah antara bangunan dan jalur pejalan kaki. Sedangkan fasilitas penyeberangan sebidang belum tersedia seperti pada segmen 3. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada gambar berikut.



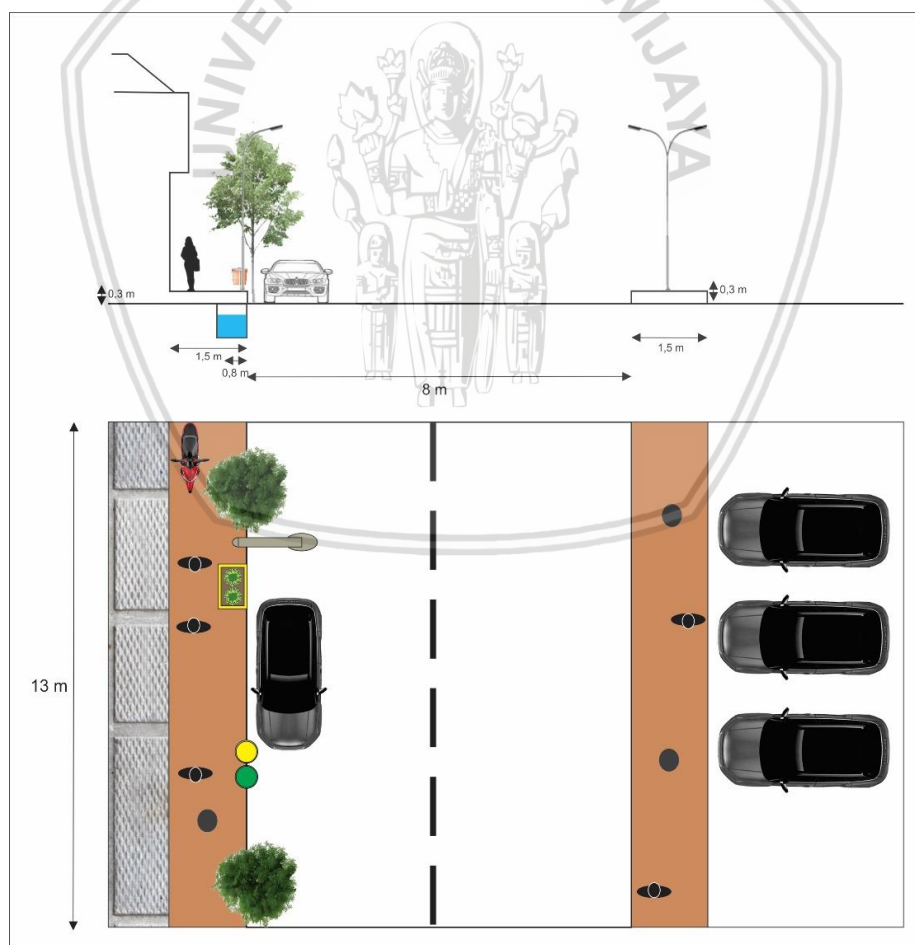
Gambar 4.9 Penampang segmen 3



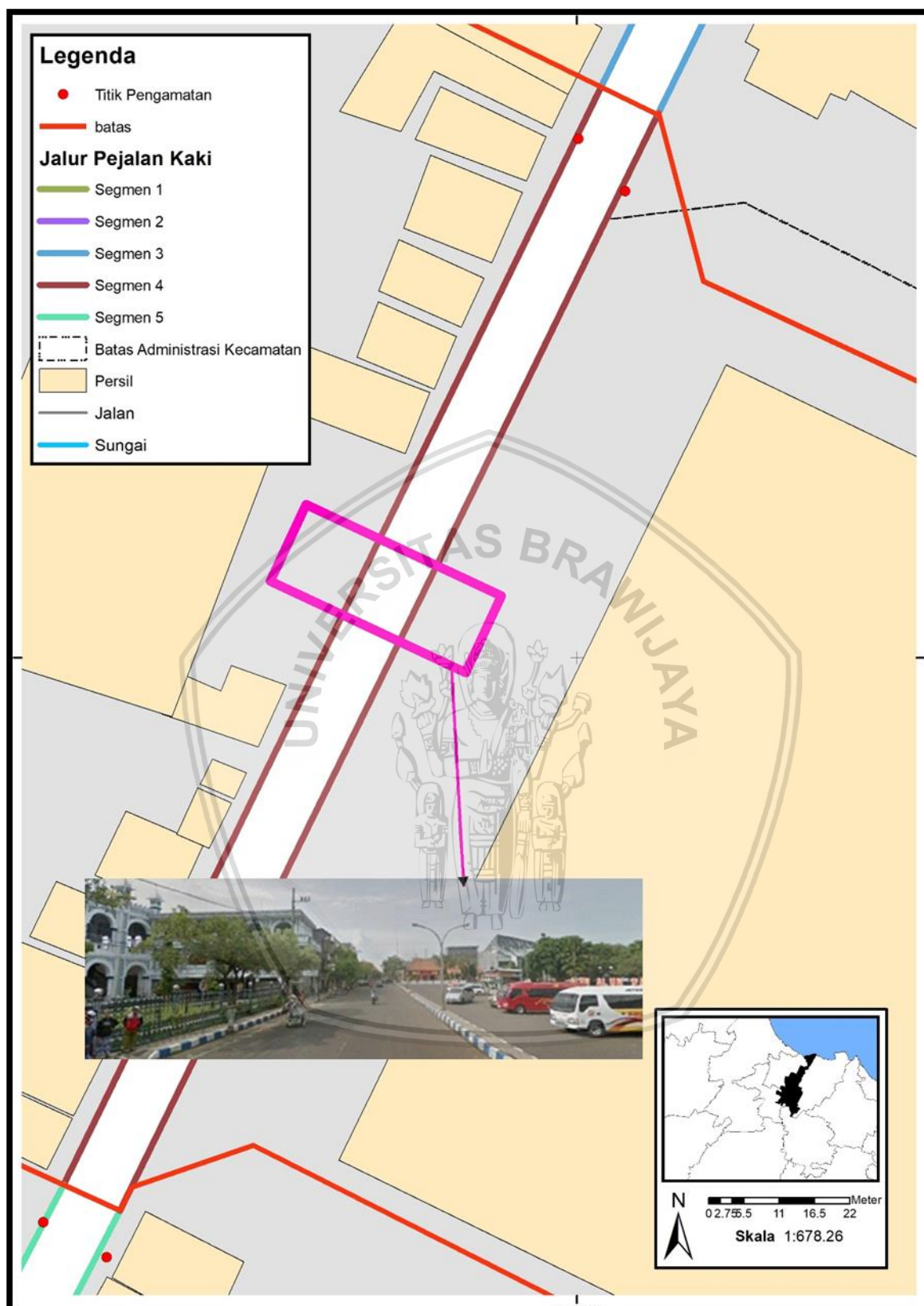
Gambar 4.10 Foto Lokasi Penampang segmen 3

D. Segmen 4

Segmen ini terbagi menjadi dua zona, yaitu zona A (sisi barat jalan) dan zona B (sisi timur jalan). Panjang segmen 4 adalah 189 meter dengan lebar trotoar zona barat dan zona timur adalah sama yaitu 1,5 meter. Pada segmen 4, penggunaan material perkerasan jalur pejalan kaki menggunakan bahan dari batu dekoratif. Perbedaan ketinggian antara jalur pejalan kaki dengan jalur kendaraan adalah 0,3 meter. Jarak jalur pejalan kaki dengan bangunan adalah 0 meter sehingga tidak ada jarak pemisah antara bangunan dan jalur pejalan kaki. Sedangkan fasilitas penyeberangan pada segmen 4 sudah terdapat penyeberangan berupa zebracross.



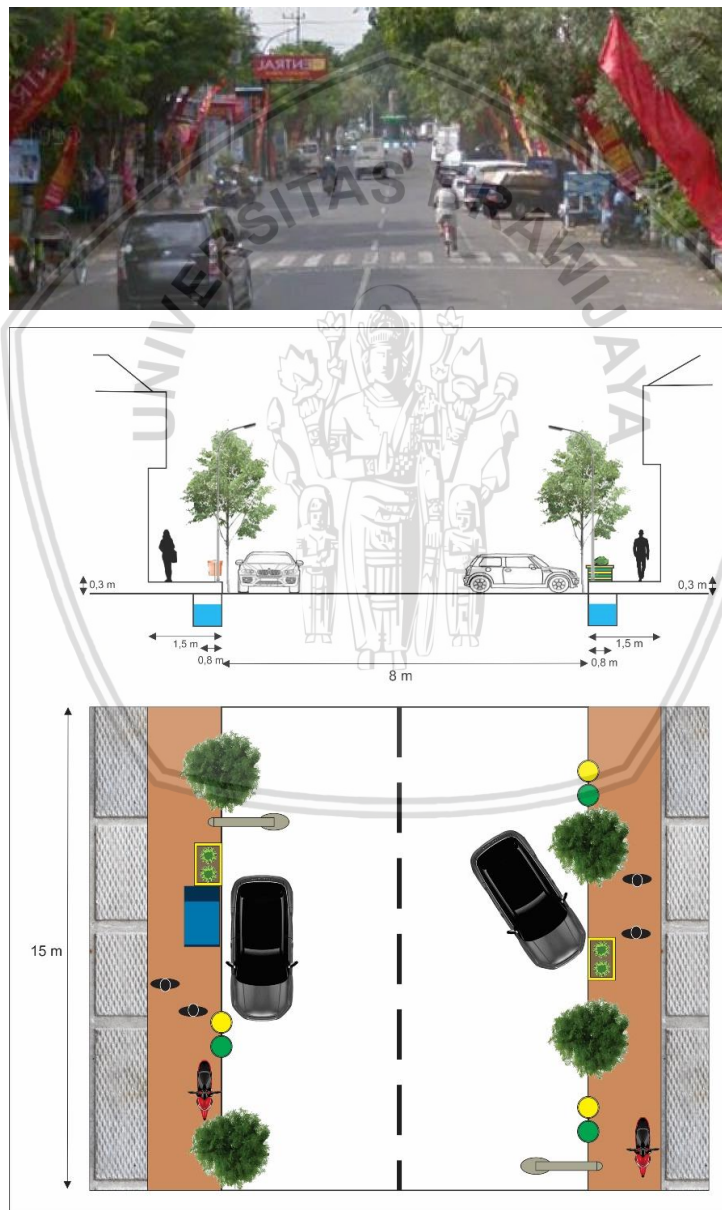
Gambar 4.11 Penampang segmen 4



Gambar 4.12 Foto Lokasi Penampang segmen 4

E. Segmen 5

Segmen ini terbagi menjadi dua zona, yaitu zona A (sisi barat jalan) dan zona B (sisi timur jalan). Panjang segmen 5 adalah 549 meter dengan lebar trotoar zona utara dan zona selatan adalah sama yaitu 1,5 meter. Pada segmen 5, penggunaan material perkerasan jalur pejalan kaki menggunakan bahan dari batu dekoratif. Perbedaan ketinggian antara jalur pejalan kaki dengan jalur kendaraan adalah 0,3 meter. Jarak jalur pejalan kaki dengan bangunan adalah 0 meter sehingga tidak ada jarak pemisah antara bangunan dan jalur pejalan kaki. Sedangkan fasilitas penyeberangan pada segmen 5 terdapat penyebrangan berupa zebracross yang berada pada sebuah sekolah dasar



Gambar 4.13 Penampang segmen 5



Gambar 4.14 Foto Lokasi Penampang segmen 4

4.5 Analisis Tingkat Pelayanan Jalur Pejalan Kaki di Jalan KH. Wachid Hasyim

Untuk menghitung kapasitas pejalan kaki maka digunakan rumus untuk menghitung arus pejalan kaki, kecepatan pejalan kaki, kepadatan pejalan kaki, ruang pejalan kaki sehingga menghasilkan tingkat pelayanan pejalan kaki. Berikut perhitungan pada jalur pejalan kaki segmen 1 zona A pada saat *weekday* pagi hari.

1. *Pedestrian Flow Rate*

Faktor jumlah dari para pejalan kaki yang melewati sebuah titik tertentu pada trotoar pada tiap satuan waktu. Factor ini dipakai untuk mendesain lebar jalur pejalan kaki. Arus pejalan kaki merupakan jumlah dari pejalan kaki yang melintas suatu titik pada penggal trotoar dan diukur dalam satuan pejalan kaki per meter permenit.

$$Q = \frac{N}{T} = \frac{49}{15} = 3,27 \text{ org/m/menit} \dots\dots\dots(4.1)$$

Dimana:

Q = arus pejalan kaki, (org/m/menit)

N = jumlah pejalan kaki yang lewat, (org/m)

T = waktu pengamatan, (menit)

2. *Pedestrian Speed*

Faktor kecepatan rata-rata dalam berjalan dari pejalan kaki. Dalam hal ini yang berhubungan dengan usia, keadaan tubuh dari pejalan kaki. Secara langsung usia dan juga keadaan tubuh akan mempengaruhi kecepatan pejalan kaki dalam berjalan. Kecepatan merupakan jarak tempuh pejalan kaki pada suatu ruas trotoar. Pada penelitian ini peneliti mengambil 3 data kecepatan yaitu dari usia anak-anak, remaja dan dewasa.

$$Vs = \frac{1}{\frac{1}{n} \sum_{i=1}^n \frac{1}{Vi}} = \frac{1}{1/3 \left(\frac{1}{84,29} + \frac{1}{89,84} + \frac{1}{87,5} \right)} = 36,92 \text{ m/menit} \dots\dots\dots(4.2)$$

Dimana:

Vs = kecepatan rata-rata ruang, (m/menit)

N = jumlah data

Vi = kecepatan tiap pejalan kaki yang diamati (m/menit)

3. *Pedestrian Density*

Faktor jumlah rata-rata pejalan kaki per satuan daerah pada trotoar.

Kepadatan merupakan jumlah dari pejalan kaki persatuan luas trotiar.

$$D = \frac{Q}{V_s} = \frac{3,27}{36,92} = 0,09 \text{ org/m}^2 \dots\dots\dots(43)$$

Dimana:

D = kepadatan, (org/m²)

Q = arus, (org/m/menit)

V_s = kecepatan rata-rata ruang, (m/menit)

4. *Pedestrian Space*

Faktor luasan daerah yang diperlukan oleh tiap pejalan kaki untuk bergerak secara bebas, dimana factor ini berbanding terbalik dengan faktor *pedestrian kaki density*.

Ruang pejalan kaki merupakan luasan area rata-rata yang tersedia untuk masing-masing pejalan kaki pada trotoar.

$$S = \frac{V_s}{Q} = \frac{1}{D} = \frac{1}{0,09} = 11,11 \text{ m}^2/\text{org} \dots\dots\dots(4.4)$$

Dimana:

S = ruang pejalan kaki (m²/org)

D = kepadatan, (org/m²)

Q = arus, (org/m/menit)

V_s = kecepatan rata-rata ruang, (m/menit)

Tingkat pelayanan atau yang sering disebut *Level of Service* (LOS) jalur pejalan kaki adalah suatu konsep untuk menghitung tingkat pelayanan jalur pejalan kaki. Metode ini juga dapat digunakan untuk mengetahui tingkat pelayanan jaringan jalan. Konsep dari tingkat pelayanan jalur pejalan kaki ini menyediakan standar yang berguna untuk mengatur desain ruang pejalan kaki.

Tingkat pelayanan jalur pejalan kaki di Jalan KH. Wachid Hasyim Kota Pasuruan dibedakan berdasarkan waktu, yaitu pada saat hari kerja (*weekday*) dan pada hari libur (*weekend*). Adapun perhitungan tingkat pelayanan jalur pejalan kaki di Jalan KH. Wachid Hasyim Kota Pasuruan dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel 4.1 Tingkat Pelayanan Jalur Pejalan Kaki di Jalan KH. Wachid Hasyim Kota Pasuruan Pada Hari Kerja (Weekday)

Segmen	Zona	Arus (pejalan kaki/min/meter)			Kepadatan (pejalan kaki/meter ²)			Ruang Pejalan Kaki (meter ² /pejalan kaki)			Level of Service		
		Pagi	Siang	Sore	Pagi	Siang	Sore	Pagi	Siang	Sore	Pagi	Siang	Sore
Segmen 1	1A	3,27	1,07	10,6	0,09	0,03	0,27	11,11	33,92	3,67	11,11(B)	33,92(A)	3,67 (B)
	1B	6,2	0,33	5,67	0,18	0,03	0,15	5,45	37,26	6,55	5,45(B)	37,26(A)	6,55(B)
Segmen 2	2A	9	1,13	10,27	0,26	0,03	0,26	3,86	31,32	3,79	3,86(B)	31,32(A)	3,79(B)
	2B	6,07	1,07	5,6	0,18	0,03	0,15	5,57	32,61	6,63	5,57(B)	32,61(A)	6,63(B)
Segmen 3	3A	7,93	3,13	13,27	0,23	0,03	0,34	4,38	11,55	2,93	4,38(B)	11,55(B)	2,93(C)
	3B	6,47	1	5,73	0,19	0,03	0,15	5,23	34,78	6,47	5,23(B)	34,78(A)	6,47(B)
Segmen 4	4A	7,8	2,87	14	0,22	0,08	0,36	4,46	12,62	2,78	4,46(B)	12,62(A)	2,78(C)
	4B	7,4	6,6	15,73	0,22	0,19	0,42	4,57	5,25	2,36	4,57(B)	5,25 (B)	2,36(C)
Segmen 5	5A	1,67	0,8	3	0,05	0,02	0,08	20,87	45,23	12,37	20,87(A)	45,23(A)	12,37(A)
	5B	1,13	1,27	2,4	0,03	0,04	0,06	29,82	27,46	15,46	29,82(A)	27,46(A)	15,46(A)

Sumber: Hasil Analisis, 2018

Tabel 4.2 Tingkat Pelayanan Jalur Pejalan Kaki di Jalan KH. Wachid Hasyim Kota Pasuruan Pada Hari Libur (Weekend)

Segmen	Zona	Arus (pejalan kaki/min/meter)			Kepadatan (pejalan kaki/meter ²)			Ruang Pejalan Kaki (meter ² /pejalan kaki)			Level of Service		
		Pagi	Siang	Sore	Pagi	Siang	Sore	Pagi	Siang	Sore	Pagi	Siang	Sore
Segmen 1	1A	8,93	1,4	10,13	0,26	0,04	0,26	3,89	25,84	3,84	3,89(B)	25,84(A)	3,84(B)
	1B	6,33	1	5,87	0,19	0,03	0,16	5,34	34,78	6,33	5,34(B)	34,78(A)	6,33(B)
Segmen 2	2A	9	1,47	10,2	0,26	0,04	0,26	3,86	24,67	3,82	3,86(B)	24,67(A)	3,82(B)
	2B	6,4	1,07	5,93	0,19	0,03	0,16	5,26	32,61	6,25	5,26(B)	32,61(A)	6,25(B)
Segmen 3	3A	10,87	3,8	16,07	0,31	0,11	0,41	3,2	3,52	2,42	3,2(C)	3,52(C)	2,42(D)
	3B	6,47	1,13	5,73	0,19	0,03	0,15	5,23	30,69	6,47	5,23(B)	30,69(A)	6,47(B)
Segmen 4	4A	11	3,93	16,2	0,32	0,11	0,42	3,16	3,2	2,4	3,16(C)	3,2(C)	2,4(C)
	4B	25,67	10,73	16,07	0,76	0,31	0,43	1,32	3,24	2,31	1,32(E)	3,24(C)	2,31(C)
Segmen 5	5A	2,6	1	3,53	0,07	0,03	0,09	13,38	36,18	11,02	13,38(A)	36,18(A)	11,02(B)
	5B	2,27	1,8	4,87	0,07	0,05	0,13	14,31	19,32	7,63	14,31(A)	19,32(A)	7,63(B)

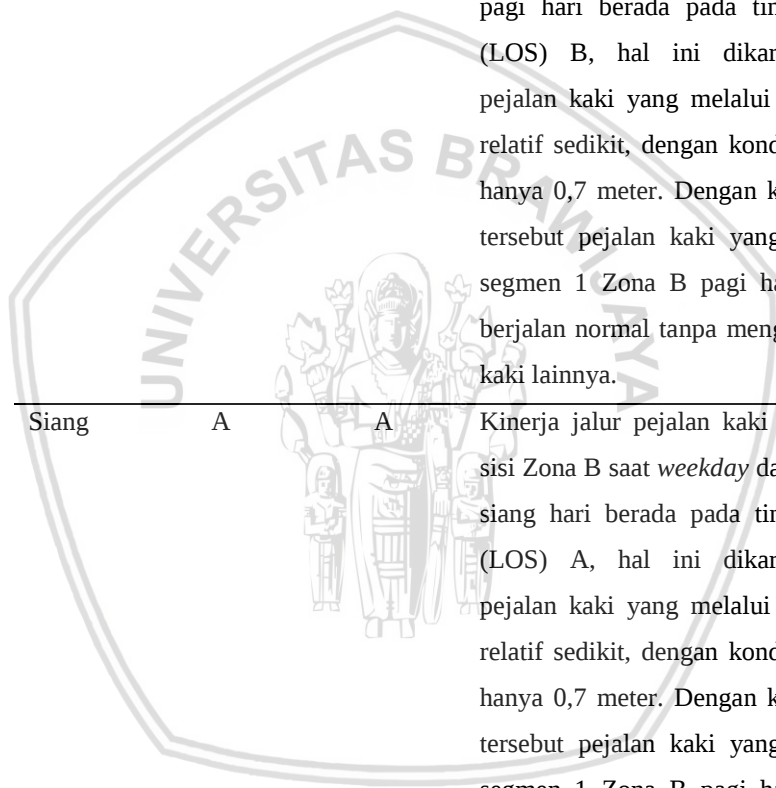
Sumber: Hasil Analisis, 2018

Berdasarkan hasil perhitungan analisis yang telah dilakukan, terdapat beberapa segmen yang memiliki tingkat pelayanan terendah. Adapun beberapa segmen yang memiliki nilai tingkat pelayanan tinggi pada hari kerja (*weekday*) adalah segmen 3 zona A pada waktu sore memiliki nilai tingkat pelayanan C, dan segmen 4 zona A dan zona B pada waktu sore memiliki nilai tingkat pelayanan C. Sedangkan pada hari libur (*weekend*) adalah segmen 3 zona A pada waktu pagi dengan nilai tingkat pelayanan C dan pada waktu sore dengan nilai tingkat pelayanan D, kemudian pada segmen 4 zona A waktu pagi dengan tingkat pelayanan C, waktu sore dengan tingkat pelayanan C, sedangkan pada zona B waktu pagi tingkat pelayanan E dan pada waktu siang dan sore memiliki tingkat pelayanan C. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada table dan gambar berikut:

Tabel 4.3 Analisis Tingkat Pelayanan Jalur Pejalan Kaki di Jalan KH. Wachid Hasyim Kota Pasuruan

Segmen	Sisi	Waktu	Tingkat Pelayanan (LOS)		Analisis
			<i>Weekday</i>	<i>Weekend</i>	
1	Zona A	Pagi	B	B	Kinerja jalur pejalan kaki pada segmen 1 sisi Zona A saat <i>weekday</i> dan <i>weekend</i> pada pagi hari berada pada tingkat pelayanan (LOS) B, hal ini dikarenakan jumlah pejalan kaki yang melalui trotoar tersebut relatif sedikit, dengan kondisi lebar efektif hanya 0,7 meter. Dengan kondisi eksisting tersebut pejalan kaki yang melintas pada segmen 1 Zona A pagi hari masih dapat berjalan normal tanpa mengganggu pejalan kaki lainnya.
		Siang	A	A	Kinerja jalur pejalan kaki pada segmen 1 sisi Zona A hari <i>weekday</i> dan hari <i>weekend</i> saat siang hari berada pada tingkat pelayanan (LOS) A, dengan kondisi tersebut pejalan kaki dapat menentukan arah berjalan dan kecepatan dalam berjalan tanpa menimbulkan gangguan antar sesama pejalan kaki.
		Sore	B	B	Kinerja jalur pejalan kaki pada segmen 1 sisi Zona A saat <i>weekday</i> dan <i>weekend</i> pada sore hari berada pada tingkat pelayanan (LOS) B, hal ini dikarenakan jumlah

Segmen	Sisi	Waktu	Tingkat Pelayanan (LOS)		Analisis
			Weekday	Weekend	
					pejalan kaki yang melalui trotoar tersebut relatif sedikit, dengan kondisi lebar efektif hanya 0,7 meter. Dengan kondisi eksisting tersebut pejalan kaki yang melintas pada segmen 1 Zona A pagi hari masih dapat berjalan normal tanpa mengganggu pejalan kaki lainnya.
Zona B	Pagi		B	B	Kinerja jalur pejalan kaki pada segmen 1 sisi Zona B saat <i>weekday</i> dan <i>weekend</i> pada pagi hari berada pada tingkat pelayanan (LOS) B, hal ini dikarenakan jumlah pejalan kaki yang melalui trotoar tersebut relatif sedikit, dengan kondisi lebar efektif hanya 0,7 meter. Dengan kondisi eksisting tersebut pejalan kaki yang melintas pada segmen 1 Zona B pagi hari masih dapat berjalan normal tanpa mengganggu pejalan kaki lainnya.
	Siang		A	A	Kinerja jalur pejalan kaki pada segmen 1 sisi Zona B saat <i>weekday</i> dan <i>weekend</i> pada siang hari berada pada tingkat pelayanan (LOS) A, hal ini dikarenakan jumlah pejalan kaki yang melalui trotoar tersebut relatif sedikit, dengan kondisi lebar efektif hanya 0,7 meter. Dengan kondisi eksisting tersebut pejalan kaki yang melintas pada segmen 1 Zona B pagi hari masih dapat berjalan normal tanpa mengganggu pejalan kaki lainnya.
	Sore		B	B	Kinerja jalur pejalan kaki pada segmen 1 sisi Zona B saat <i>weekday</i> dan <i>weekend</i> pada sore hari berada pada tingkat pelayanan (LOS) B, hal ini dikarenakan jumlah pejalan kaki yang melalui trotoar tersebut relatif sedikit, dengan kondisi lebar efektif hanya 0,7 meter. Dengan kondisi eksisting tersebut pejalan kaki yang melintas pada

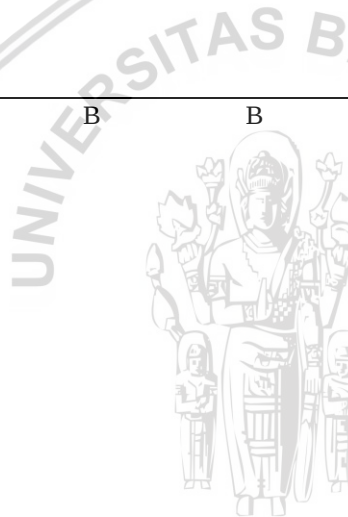


Segmen	Sisi	Waktu	Tingkat Pelayanan (LOS)		Analisis
			Weekday	Weekend	
					segmen 1 Zona B pagi hari masih dapat berjalan normal tanpa mengganggu pejalan kaki lainnya.
2	Zona A	Pagi	B	B	Kinerja jalur pejalan kaki pada segmen 2 sisi Zona B saat <i>weekday</i> dan <i>weekend</i> pada pagi hari berada pada tingkat pelayanan (LOS) B, hal ini dikarenakan jumlah pejalan kaki yang melalui trotoar tersebut relatif sedikit, dengan kondisi lebar efektif hanya 0,7 meter. Dengan kondisi eksisting tersebut pejalan kaki yang melintas pada segmen 2 Zona B pagi hari masih dapat berjalan normal tanpa mengganggu pejalan kaki lainnya
		Siang	A	A	Kinerja jalur pejalan kaki segmen 2 sisi Zona A siang hari pada <i>weekday</i> dan <i>weekend</i> yaitu memiliki tingkat pelayanan (LOS) A. Pada ruang pejalan kaki dengan LOS A orang dapat berjalan dengan bebas, para pejalan kaki dapat menentukan arah berjalan dengan bebas, dengan kecepatan yang relatif cepat tanpa menimbulkan gangguan antar sesama pejalan kaki.
		Sore	B	B	Kinerja jalur pejalan kaki pada segmen 2 sisi Zona A sore hari berada pada tingkat pelayanan (LOS) B pada <i>weekday</i> maupun <i>weekend</i> . Pada LOS B, ruang pejalan kaki masih nyaman untuk dilewati dengan kecepatan yang cepat. Keberadaan pejalan kaki yang lainnya sudah mulai berpengaruh pada arus pedestrian, tetapi para pejalan kaki masih dapat berjalan dengan nyaman tanpa mengganggu pejalan kaki lainnya.
	Zona B	Pagi	B	B	Kinerja jalur pejalan kaki pada segmen 2 sisi Zona B pagi hari berada pada tingkat pelayanan (LOS) B pada <i>weekday</i> maupun <i>weekend</i> . Pada LOS B, ruang pejalan kaki

Segmen	Sisi	Waktu	Tingkat Pelayanan (LOS)		Analisis
			Weekday	Weekend	
					masih nyaman untuk dilewati dengan kecepatan yang cepat. Keberadaan pejalan kaki yang lainnya sudah mulai berpengaruh pada arus pedestrian, tetapi para pejalan kaki masih dapat berjalan dengan nyaman tanpa mengganggu pejalan kaki lainnya.
		Siang	A	A	Kinerja jalur pejalan kaki segmen 2 sisi Zona B siang hari pada <i>weekday</i> dan <i>weekend</i> yaitu memiliki tingkat pelayanan (LOS) A. Pada ruang pejalan kaki dengan LOS A orang dapat berjalan dengan bebas, para pejalan kaki dapat menentukan arah berjalan dengan bebas, dengan kecepatan yang relatif cepat tanpa menimbulkan gangguan antar sesama pejalan kaki.
		Sore	B	B	Kinerja jalur pejalan kaki pada segmen 2 sisi Zona B sore hari berada pada tingkat pelayanan (LOS) B pada <i>weekday</i> maupun <i>weekend</i> . Pada LOS B, ruang pejalan kaki masih nyaman untuk dilewati dengan kecepatan yang cepat. Keberadaan pejalan kaki yang lainnya sudah mulai berpengaruh pada arus pedestrian, tetapi para pejalan kaki masih dapat berjalan dengan nyaman tanpa mengganggu pejalan kaki lainnya.
3	Zona A	Pagi	B	C	Kinerja jalur pejalan kaki pada segmen 3 sisi Zona A pagi hari berada pada tingkat pelayanan (LOS) B pada hari <i>weekday</i> dan (LOS) C pada saat <i>weekend</i> . Hal tersebut dikarenakan pada zona tersebut memiliki jumlah pejalan kaki lebih banyak pada saat <i>weekend</i> dengan tingkat LOS C para pejalan kaki dapat bergerak dengan arus yang searah secara normal walaupun pada arah yang berlawanan akan terjadi persinggungan kecil. Arus pejalan kaki berjalan berjalan dengan normal tetapi

Segmen	Sisi	Waktu	Tingkat Pelayanan (LOS)		Analisis
			Weekday	Weekend	
					relatif lambat karena keterbatasan ruang antar pejalan kaki.
		Siang	B	C	Kinerja jalur pejalan kaki pada segmen 3 sisi Zona A siang hari berada pada tingkat pelayanan (LOS) B pada hari <i>weekday</i> dan (LOS) C pada saat <i>weekend</i> . Hal tersebut dikarenakan pada zona tersebut memiliki jumlah pejalan kaki lebih banyak pada saat <i>weekend</i> dengan tingkat LOS C para pejalan kaki dapat bergerak dengan arus yang searah secara normal walaupun pada arah yang berlawanan akan terjadi persinggungan kecil. Arus pejalan kaki berjalan dengan normal tetapi relatif lambat karena keterbatasan ruang antar pejalan kaki.
		Sore	C	D	Kinerja jalur pejalan kaki pada segmen 3 sisi Zona A sore hari berada pada tingkat pelayanan (LOS) C pada hari <i>weekday</i> dan (LOS) D pada saat <i>weekend</i> . Hal tersebut dikarenakan pada zona tersebut memiliki jumlah pejalan kaki lebih banyak pada saat <i>weekend</i> dengan tingkat LOS D ruang pejalan kaki mulai terbatas, untuk berjalan dengan arus normal harus sering berganti posisi dan merubah kecepatan. Arus berlawanan pejalan kaki memiliki potensi untuk dapat menimbulkan konflik. LOS D masih menghasilkan arus ambang nyaman untuk pejalan kaki tetapi berpotensi timbulnya persinggungan dan interaksi antar pejalan kaki.
Zona B		Pagi	B	B	Kinerja jalur pejalan kaki pada segmen 3 sisi Zona B pagi hari berada pada tingkat pelayanan (LOS) B pada <i>weekday</i> maupun <i>weekend</i> . Pada LOS B, ruang pejalan kaki masih nyaman untuk dilewati dengan

Segmen	Sisi	Waktu	Tingkat Pelayanan (LOS)		Analisis
			Weekday	Weekend	
					kecepatan yang cepat. Keberadaan pejalan kaki yang lainnya sudah mulai berpengaruh pada arus pedestrian, tetapi para pejalan kaki masih dapat berjalan dengan nyaman tanpa mengganggu pejalan kaki lainnya.
		Siang	A	A	Kinerja jalur pejalan kaki segmen 3 sisi Zona B siang hari pada <i>weekday</i> dan <i>weekend</i> yaitu memiliki tingkat pelayanan (LOS) A. Pada ruang pejalan kaki dengan LOS A orang dapat berjalan dengan bebas, para pejalan kaki dapat menentukan arah berjalan dengan bebas, dengan kecepatan yang relatif cepat tanpa menimbulkan gangguan antar sesama pejalan kaki.
		Sore	B	B	Kinerja jalur pejalan kaki pada segmen 3 sisi Zona B sore hari berada pada tingkat pelayanan (LOS) B pada <i>weekday</i> maupun <i>weekend</i> . Pada LOS B, ruang pejalan kaki masih nyaman untuk dilewati dengan kecepatan yang cepat. Keberadaan pejalan kaki yang lainnya sudah mulai berpengaruh pada arus pedestrian, tetapi para pejalan kaki masih dapat berjalan dengan nyaman tanpa mengganggu pejalan kaki lainnya
4	Zona A	Pagi	B	C	Kinerja jalur pejalan kaki pada segmen 4 sisi Zona A pagi hari berada pada tingkat pelayanan (LOS) B pada hari <i>weekday</i> dan (LOS) C pada saat <i>weekend</i> . Hal tersebut dikarenakan pada zona tersebut terdapat masjid Jami' kota Pasuruan sehingga banyak pejalan kaki yang lewat untuk aktifitas beribadah. Dengan tingkat LOS C para pejalan kaki dapat bergerak dengan arus yang searah secara normal walaupun pada arah yang berlawanan akan terjadi persinggungan kecil. Arus pejalan kaki berjalan berjalan dengan normal tetapi



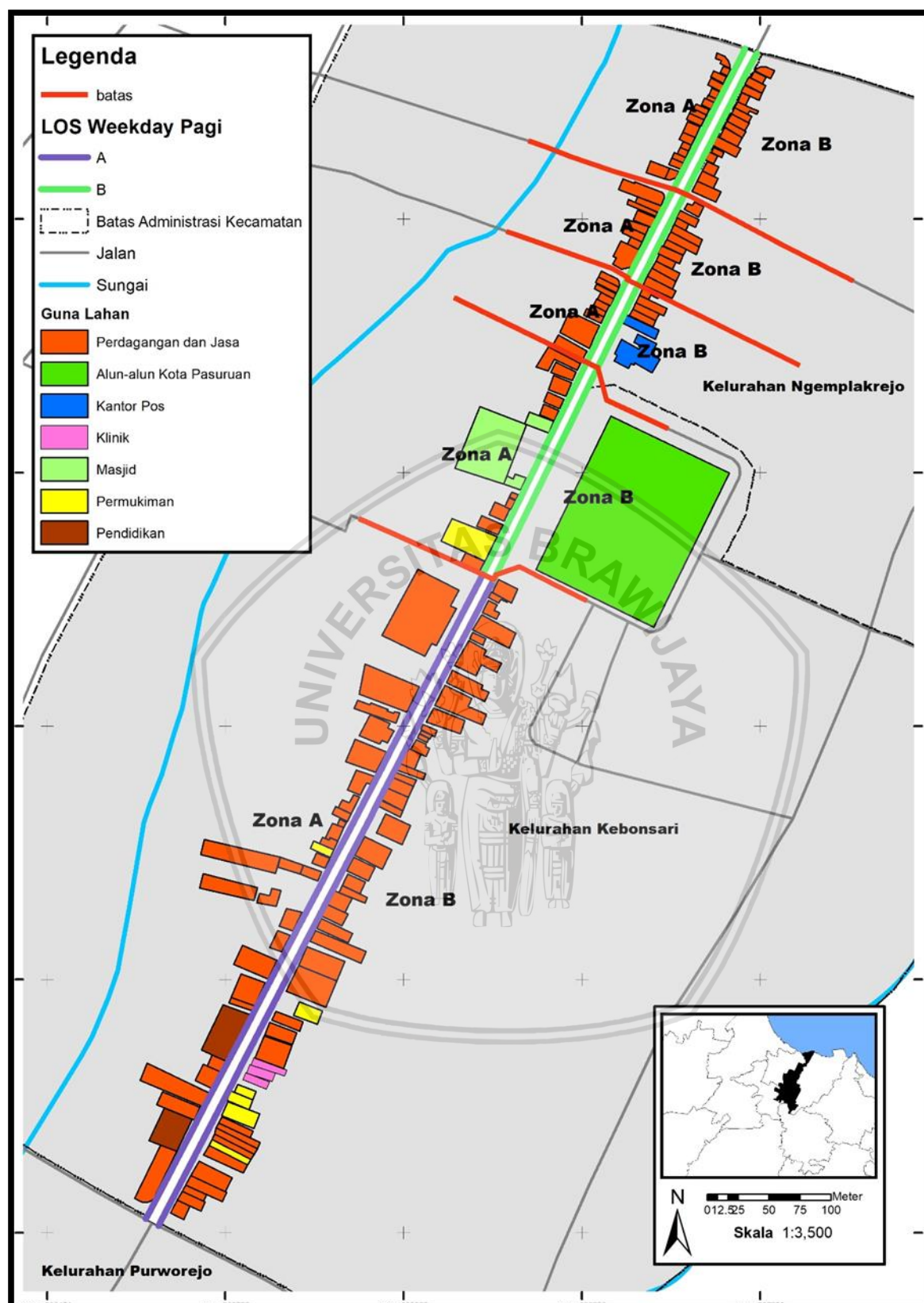
Segmen	Sisi	Waktu	Tingkat Pelayanan (LOS)		Analisis
			Weekday	Weekend	
					relatif lambat karena keterbatasan ruang antar pejalan kaki
		Siang	A	C	Kinerja jalur pejalan kaki pada segmen 4 sisi Zona A siang hari berada pada tingkat pelayanan (LOS) A pada hari <i>weekday</i> dan (LOS) C pada saat <i>weekend</i> . Hal tersebut dikarenakan pada zona tersebut terdapat masjid Jami' kota Pasuruan sehingga banyak pejalan kaki yang lewat untuk aktifitas beribadah. Dengan tingkat LOS C para pejalan kaki dapat bergerak dengan arus yang searah secara normal walaupun pada arah yang berlawanan akan terjadi persinggungan kecil. Arus pejalan kaki berjalan berjalan dengan normal tetapi relatif lambat karena keterbatasan ruang antar pejalan kaki
		Sore	C	C	Kinerja jalur pejalan kaki pada segmen 4 sisi Zona A sore hari berada pada tingkat pelayanan (LOS) C pada hari <i>weekday</i> dan (LOS) C pada saat <i>weekend</i> . Hal tersebut dikarenakan pada zona tersebut terdapat masjid Jami' kota Pasuruan sehingga banyak pejalan kaki yang lewat untuk aktifitas beribadah. Dengan tingkat LOS C para pejalan kaki dapat bergerak dengan arus yang searah secara normal walaupun pada arah yang berlawanan akan terjadi persinggungan kecil. Arus pejalan kaki berjalan berjalan dengan normal tetapi relatif lambat karena keterbatasan ruang antar pejalan kaki
Zona B		Pagi	B	E	Kinerja jalur pejalan kaki pada segmen 4 sisi Zona B pagi hari berada pada tingkat pelayanan (LOS) B pada hari <i>weekday</i> dan (LOS) E pada saat <i>weekend</i> . Hal tersebut dikarenakan pada zona tersebut terdapat

Segmen	Sisi	Waktu	Tingkat Pelayanan (LOS)		Analisis
			Weekday	Weekend	
					Alun-alun kota Pasuruan sehingga banyak pejalan kaki yang lewat untuk beraktifitas rekreasi dan <i>jogging</i> pada <i>weekend</i> pagi hari. Dengan tingkat LOS E setiap pejalan kaki akan memiliki kecepatan yang sama, karena banyaknya pejalan kaki yang ada. Berbalik arah, atau berhenti akan memberikan dampak pada arus secara langsung. Pergerakan akan relatif lambat dan tidak teratur. Keadaan ini mulai tidak nyaman untuk dilalui tetapi masih merupakan ambang bawah dari kapasitas rencana ruang pejalan kaki.
Siang	B	C			Kinerja jalur pejalan kaki pada segmen 4 sisi Zona B siang hari berada pada tingkat pelayanan (LOS) B pada hari <i>weekday</i> dan (LOS) C pada saat <i>weekend</i> . Hal tersebut dikarenakan pada zona tersebut terdapat Alun-alun kota Pasuruan sehingga banyak pejalan kaki yang lewat untuk beraktifitas rekreasi. Dengan tingkat LOS C para pejalan kaki dapat bergerak dengan arus yang searah secara normal walaupun pada arah yang berlawanan akan terjadi persinggungan kecil. Arus pejalan kaki berjalan berjalan dengan normal tetapi relatif lambat karena keterbatasan ruang antar pejalan kaki
Sore	C	C			Kinerja jalur pejalan kaki pada segmen 4 sisi Zona B sore hari berada pada tingkat pelayanan (LOS) C pada hari <i>weekday</i> dan <i>weekend</i> . Hal tersebut dikarenakan pada zona tersebut terdapat Alun-alun kota Pasuruan sehingga banyak pejalan kaki yang lewat untuk beraktifitas rekreasi. Dengan tingkat LOS C para pejalan kaki dapat bergerak dengan arus yang searah

Segmen	Sisi	Waktu	Tingkat Pelayanan (LOS)		Analisis
			Weekday	Weekend	
					secara normal walaupun pada arah yang berlawanan akan terjadi persinggungan kecil. Arus pejalan kaki berjalan berjalan dengan normal tetapi relatif lambat karena keterbatasan ruang antar pejalan kaki
5	Zona A	Pagi	A	A	Kinerja jalur pejalan kaki pada segmen 5 sisi Zona A hari <i>weekday</i> dan hari <i>weekend</i> saat pagi hari berada pada tingkat pelayanan (LOS) A, dengan kondisi tersebut pejalan kaki dapat menentukan arah berjalan dan kecepatan dalam berjalan tanpa menimbulkan gangguan antar sesama pejalan kaki.
		Siang	A	A	Kinerja jalur pejalan kaki pada segmen 1 sisi Zona A hari <i>weekday</i> dan hari <i>weekend</i> saat siang hari berada pada tingkat pelayanan (LOS) A, dengan kondisi tersebut pejalan kaki dapat menentukan arah berjalan dan kecepatan dalam berjalan tanpa menimbulkan gangguan antar sesama pejalan kaki.
		Sore	A	B	Kinerja jalur pejalan kaki pada segmen 5 sisi Zona A sore hari berada pada tingkat pelayanan (LOS) A pada hari <i>weekday</i> dan (LOS) B pada saat <i>weekend</i> . Pada LOS B, ruang pejalan kaki masih nyaman untuk dilewati dengan kecepatan yang cepat. Keberadaan pejalan kaki yang lainnya sudah mulai berpengaruh pada arus pedestrian, tetapi para pejalan kaki masih dapat berjalan dengan nyaman tanpa mengganggu pejalan kaki lainnya.
	Zona B	Pagi	A	A	Kinerja jalur pejalan kaki pada segmen 5 sisi Zona B hari <i>weekday</i> dan hari <i>weekend</i> saat pagi hari berada pada tingkat pelayanan (LOS) A, dengan kondisi tersebut pejalan kaki dapat menentukan

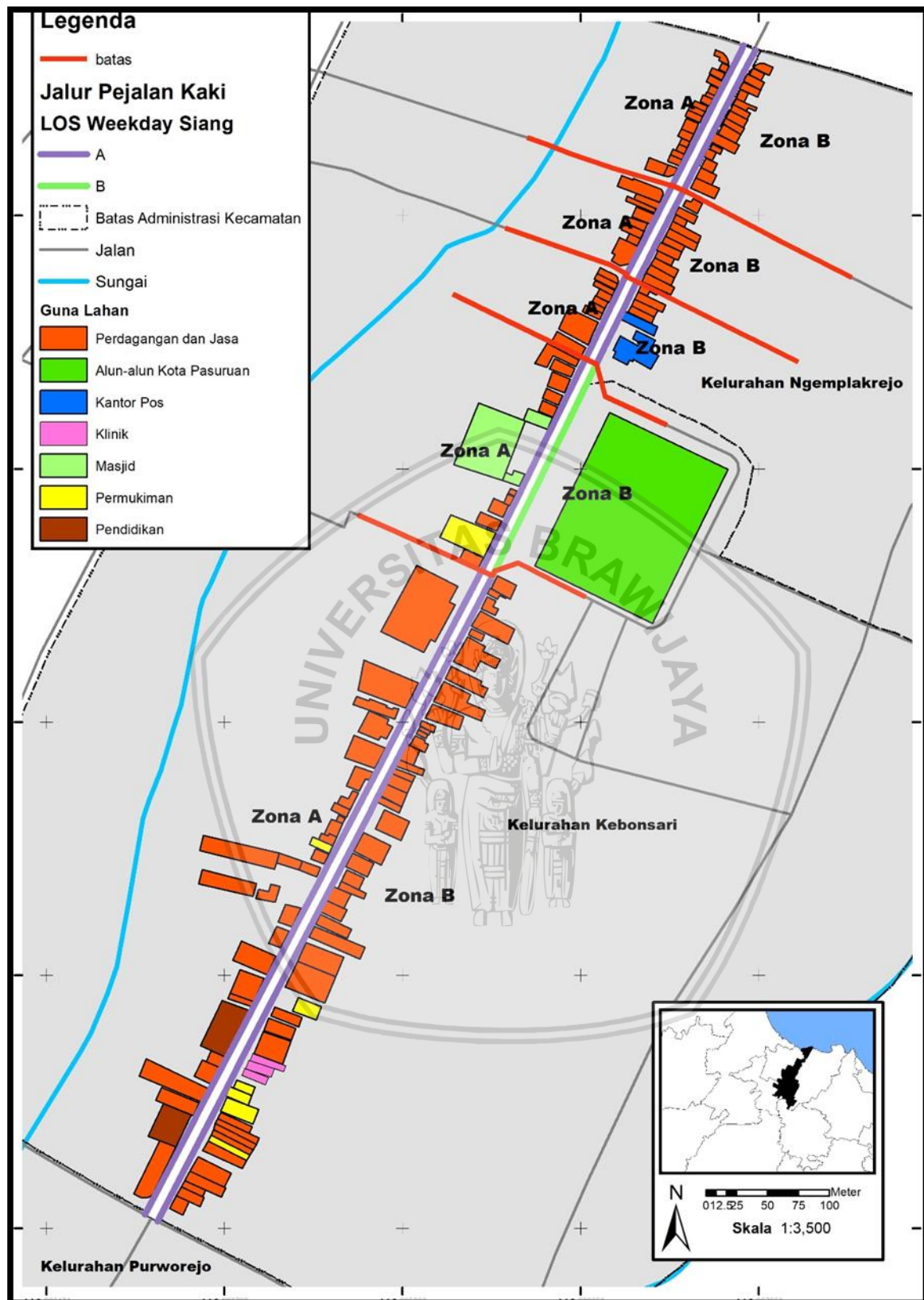
Segmen	Sisi	Waktu	Tingkat Pelayanan (LOS)		Analisis
			Weekday	Weekend	
					arah berjalan dan kecepatan dalam berjalan tanpa menimbulkan gangguan antar sesama pejalan kaki.
		Siang	A	A	Kinerja jalur pejalan kaki pada segmen 5 sisi Zona B hari <i>weekday</i> dan hari <i>weekend</i> saat siang hari berada pada tingkat pelayanan (LOS) A, dengan kondisi tersebut pejalan kaki dapat menentukan arah berjalan dan kecepatan dalam berjalan tanpa menimbulkan gangguan antar sesama pejalan kaki.
		Sore	A	B	Kinerja jalur pejalan kaki pada segmen 5 sisi Zona B sore hari berada pada tingkat pelayanan (LOS) A pada hari <i>weekday</i> dan (LOS) B pada saat <i>weekend</i> . Pada LOS B, ruang pejalan kaki masih nyaman untuk dilewati dengan kecepatan yang cepat. Keberadaan pejalan kaki yang lainnya sudah mulai berpengaruh pada arus pedestrian, tetapi para pejalan kaki masih dapat berjalan dengan nyaman tanpa mengganggu pejalan kaki lainnya.

Sumber: Hasil analisis 2018



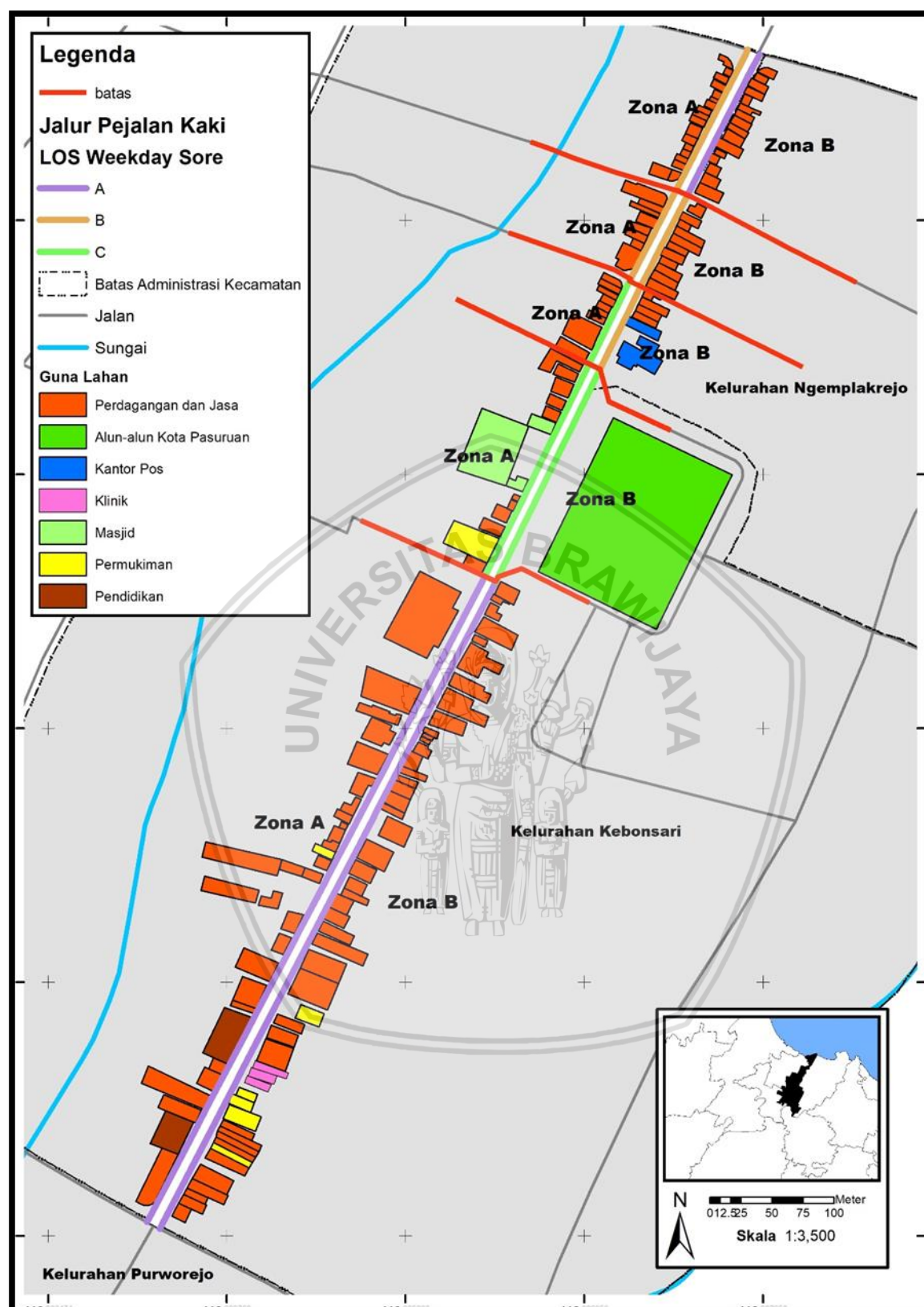
Gambar 4.15 Peta Level of Service Weekday Pada Pagi Hari

Sumber: Hasil analisis 2018

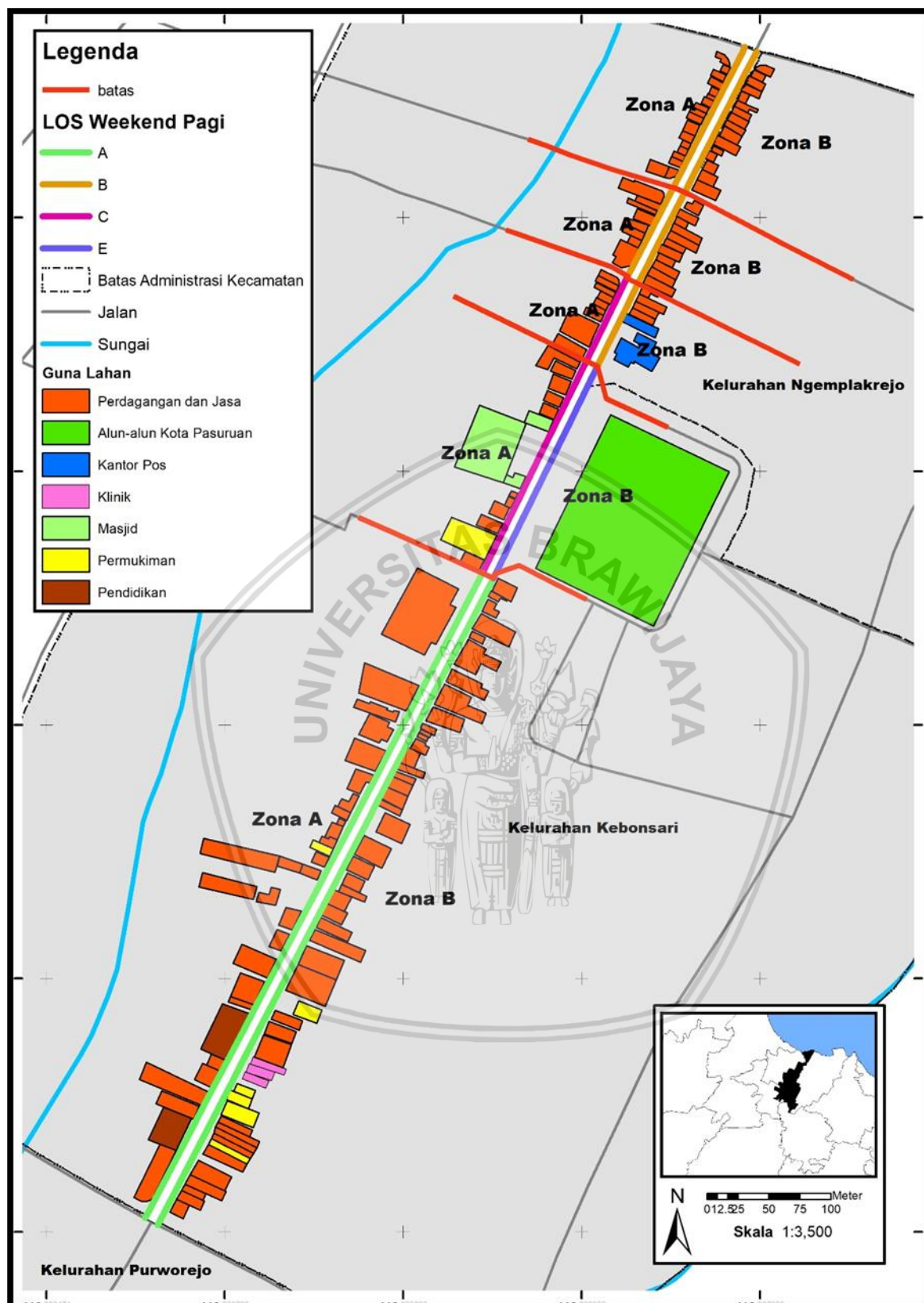


Gambar 4.16 Peta Level of Service Weekday Pada Siang Hari

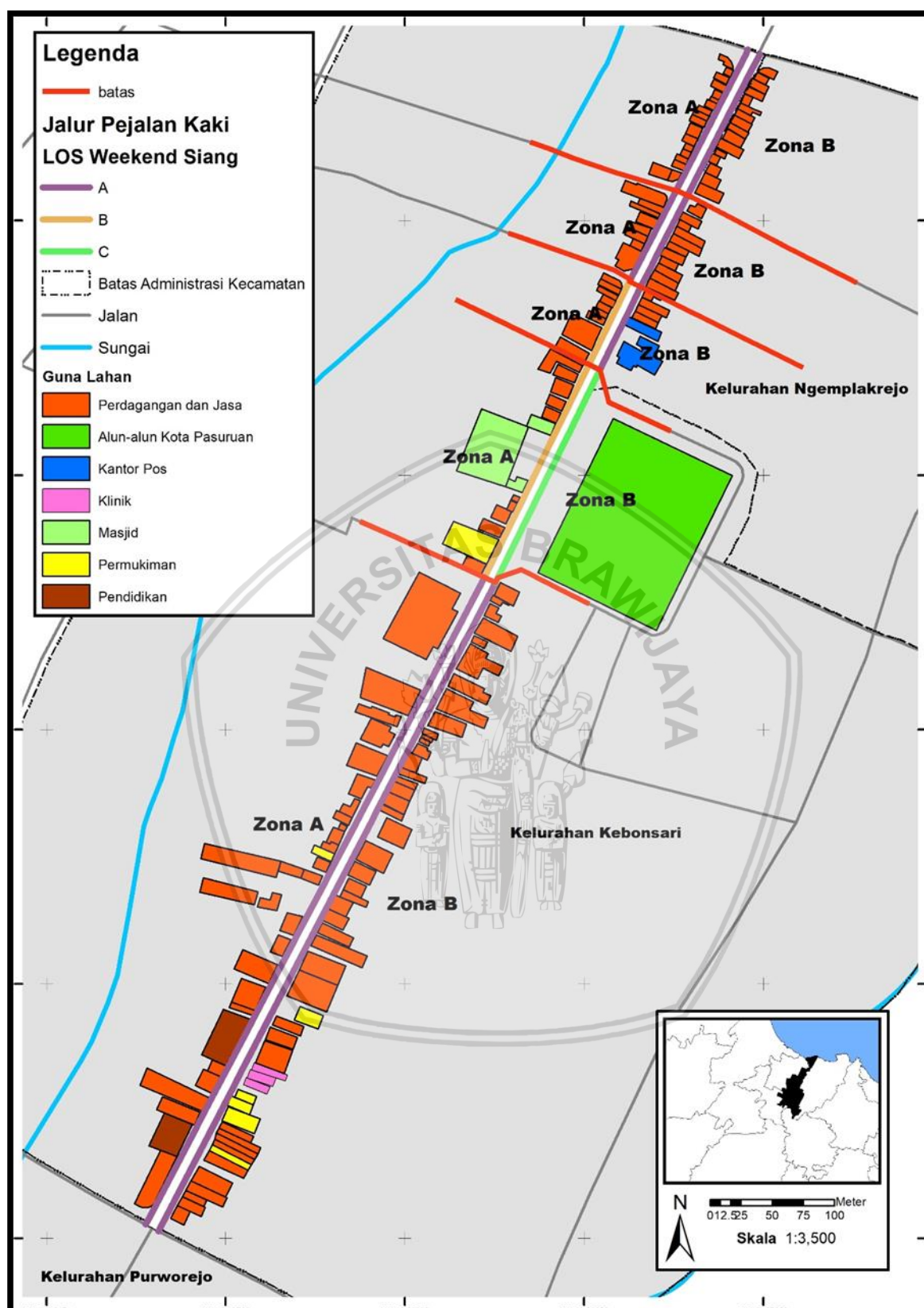
Sumber: Hasil analisis 2018



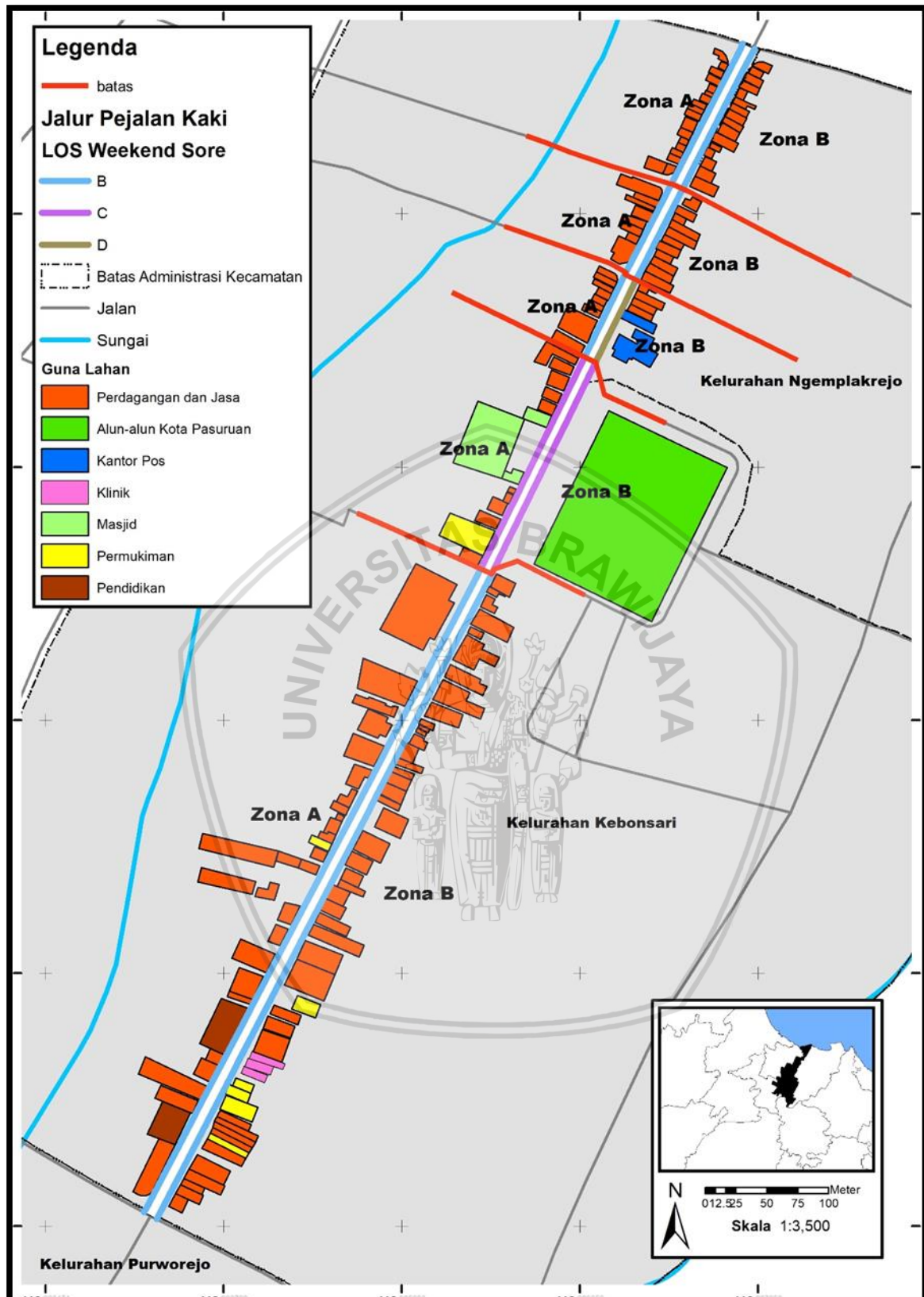
Gambar 4.17 Peta Level of Service Weekday Pada Sore Hari
Sumber: Hasil analisis 2018



Gambar 4.18 Peta Level of Service Weekend Pada Pagi Hari
 Sumber: Hasil analisis 2018



Gambar 4.19 Peta Level of Service Weekend Pada Siang Hari
 Sumber: Hasil analisis 2018



Gambar 4.20 Peta Level of Service Weekend Pada Sore Hari

Sumber: Hasil analisis 2018

4.6 Analisis Tingkat Pelayanan Jalur Pejalan Kaki Berdasarkan Presepsi Pengguna Jalur Pejalan Kaki

Penilaian tingkat kepuasan atau persepsi terhadap Jalan KH. Wachid Hasyim dapat dilakukan dengan suatu metode analisis yang merupakan kombinasi antara atribut-atribut tingkat kepentingan dan persepsi terhadap kualitas keberadaan Jalan KH. Wachid Hasyim ke dalam bentuk dua dimensi. Pihak yang memberikan penilaian yaitu masyarakat yang melintasi jalur pejalan kaki di Jalan KH. Wachid Hasyim Kota Pasuruan

Hasil analisis meliputi empat saran berbeda berdasarkan ukuran tingkat kepentingan (*importance*) dan kualitas pelayanan (*performance*), yang selanjutnya dapat dipergunakan untuk menetapkan strategi perencanaan, pengembangan dan pengelolaan jalur pejalan kaki di Jalan KH. Wachid Hasyim.

Skala yang digunakan dalam hal ini adalah 5 (lima) tingkat dengan bobot penilaian terhadap tingkat kepentingan yang diharapkan serta penilaian persepsi terhadap kondisi keberadaan jalur pejalan kaki di Jalan KH. Wachid Hasyim sebagai berikut:

1. Jawaban sangat penting / sangat puas diberi bobot 5.
2. Jawaban penting / puas diberi bobot 4.
3. Jawaban ragu-ragu diberi bobot 3.
4. Jawaban tidak penting / tidak puas diberi bobot 2.
5. Jawaban sangat tidak penting / sangat tidak puas diberi bobot 1.

Dari hasil wawancara dengan menggunakan kuesioner terhadap masyarakat didapatkan hasil perhitungan pada tabel sebagai berikut.

Tabel 4.4 Hasil Analisis Important Performance Analysis (IPA) Jalur Pejalan Kaki di Jalan KH. Wachid Hasyim

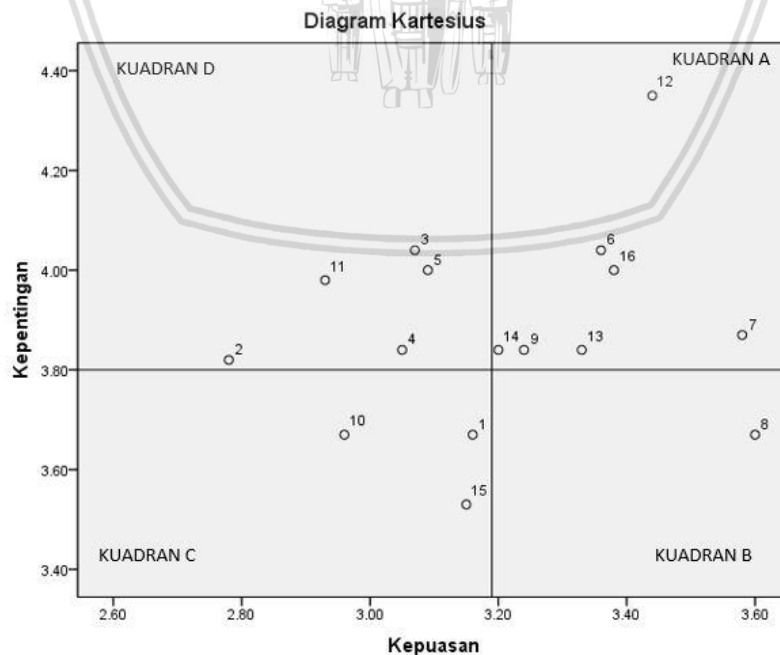
No	Atribut/ Kriteria	Nilai Kepuasan rata-rata (Σx)	Nilai Kepentingan rata-rata (Σy)	Tingkat Kesesuaian ($\Sigma x / \Sigma y$)
1	Ruang gerak minimum pejalan kaki	3.16	3.67	0.86
2	Ruang Jalur Pejalan Kaki Berkebutuhan Khusus.	2.78	3.82	0.73
3	Keleluasaan pada pejalan kaki	3.07	4.04	0.76
4	keamanan dan keselamatan untuk pejalan kaki	3.05	3.84	0.80
5	Jarak Minimum Jalur Pejalan Kaki dengan Bangunan atau lebar jalur pejalan kaki	3.09	4.00	0.77
6	Tinggi trotoar dengan jalan	3.36	4.04	0.83
7	Jenis perkerasan trotoar	3.58	3.87	0.92
8	Kondisi perkerasan trotoar	3.60	3.67	0.98
9	Ketersediaan lampu penerangan	3.24	3.84	0.84
10	Ketersediaan tempat duduk	2.96	3.67	0.81
11	Ketersediaan batas pengaman	2.93	3.98	0.74
12	Ketersediaan tempat sampah	3.44	4.35	0.79

No	Atribut/ Kriteria	Nilai Kepuasan rata-rata (Σx)	Nilai Kepentingan rata-rata (Σy)	Tingkat Kesesuaian ($\Sigma x / \Sigma y$)
13	Ketersediaan marka, rambu, dan papan informasi	3.33	3.84	0.87
14	Ketersediaan halte/ <i>shelter</i> angkutan umum	3.20	3.84	0.83
15	Ketersediaan telepon umum	3.15	3.53	0.89
16	Ketersediaan fasilitas peneduh pejalan kaki	3.38	4.00	0.85

Sumber: Hasil analisis 2018

Berdasarkan tabel diatas di dapatkan kesimpulan bahwa semua variabel yang menyatakan masyarakat merasa belum puas terhadap kualitas jalur pejalan kaki di Jalan KH. Wachid Hasyim dapat dilihat dari variabel yang nilainya kurang dari 100%.

Setelah mengetahui tingkat kepuasan masyarakat, langkah selanjutnya adalah mengetahui variabel prioritas yang perlu diperbaiki dan dikembangkan pada jalur pejalan kaki di Jalan KH. Wachid Hasyim. Untuk mengetahui prioritas tiap-tiap variabel yang perlu diperbaiki dan dikembangkan, maka dilakukan pendistribusian nilai tiap variabel kedalam diagram kartesius. Adapun parameter yang akan membagi prioritas kedalam empat bagian adalah rata-rata tingkat kinerja/kepuasan ($\bar{X}$) pengguna terhadap seluruh variabel sebagai sumbu horizontal ($\bar{X}$), sedangkan rata-rata tingkat kepentingan ($\bar{Y}$) seluruh variabel yang mempengaruhi kepuasan pengguna sebagai sumbu vertikal ($\bar{Y}$). Hasil gabungan pembobotan persepsi dari masyarakat dapat dilihat di diagram kartesius pada gambar berikut.



Gambar 4.21 Diagram Kartesius

Sumber: Hasil analisis 2018

Tabel 4.5 Hasil Importance Performance Analysis Tingkat Pelayanan Jalur Pejalan Kaki di Jalan KH. Wachid Hasyim Kota Pasuruan

No	Kuadran	Keterangan Kuadran	Atribut
1	Kuadran D	Prioritas Penanganan	2, 3, 4, 5, 11
2	Kuadran A	Pertahankan Prestasi	6, 7, 9, 12, 13, 14, 16
3	Kuadran B	Prioritas Rendah	8
4	Kuadran C	Berlebihan	1, 10,15

Sumber: Hasil analisis 2018

Berdasarkan tabel diatas dapat dilihat bahwa persepsi penumpang terhadap 16 atribut pelayanan jalur pejalan kaki di Jl. KH. Wachid Hasyim Kota Pasuruan adalah.

1. Prioritas penanganan (Kuadran D)

Pada kuadran I merupakan indikator-indikator yang harus diprioritaskan penanganannya di jalur pejalan kaki Jalan KH. Wachid Hasyim Kota Pasuruan. Atribut pada kuadran ini menunjukkan bahwa tingkat kepentingan sangat tinggi, tetapi dalam pelaksanaannya belum sesuai dengan keinginan pejalan kaki.

Berikut merupakan atribut yang terdapat pada kuadran D sesuai dengan hasil analisis IPA:

Tabel 4.6 Atribut kuadran D

Notasi	Atribut Pelayanan
2	Ruang Jalur Pejalan Kaki Berkebutuhan Khusus.
3	Keleluasaan pada pejalan kaki
4	keamanan dan keselamatan untuk pejalan kaki
5	Jarak Minimum Jalur Pejalan Kaki dengan Bangunan atau lebar jalur pejalan kaki
11	Ketersediaan batas pengaman

Sumber: Hasil analisis 2018

2. Pertahankan prestasi (Kuadran A)

Atribut-atribut pelayanan jalur pejalan kaki yang berada di kuadran A ini merupakan atribut yang kondisi sudah baik dan dapat memuaskan pengguna, sehingga penanganan yang tepat adalah mempertahankan kualitas pelayanan dari jalur pejalan kaki yang ada. Atribut pada kuadran ini dianggap penting dan memiliki kualitas/kondisi yang sangat baik oleh pejalan kaki Adapun atribut yang berada di kuadran A yaitu:

Tabel 4.7 Atribut kuadran A

Notasi	Atribut Pelayanan
6	Tinggi trotoar dengan jalan
7	Jenis perkerasan trotoar
9	Ketersediaan lampu penerangan
12	Ketersediaan tempat sampah
13	Ketersediaan marka, rambu, dan papan informasi
14	Ketersediaan halte/ <i>shelter</i> angkutan umum
16	Ketersediaan fasilitas peneduh pejalan kaki

Sumber: Hasil analisis 2018

3. Prioritas rendah (Kuadran B)

Atribut pelayanan jalur pejalan kaki yang berada di kuadran B ini merupakan atribut yang membutuhkan perbaikan namun prioritasnya yang rendah, karena memiliki tingkat kepentingan yang rendah. Atribut pada kuadran ini di anggap kurang penting, tetapi memiliki kualitas/kondisi yang baik. Sehingga dapat dioptimalkan pada variabel lain yang memiliki kepentingan tinggi. Adapun beberapa atribut yang berada di kuadran B antara lain:

Tabel 4.8 Atribut kuadran B

Notasi	Atribut Pelayanan
8	Kondisi perkerasan trotoar

Sumber: Hasil analisis 2018

4. Berlebihan (Kuadran C)

Atribut yang berada di kuadran C ini merupakan atribut yang memiliki pengaruh kecil terhadap kualitas pelayanan secara keseluruhan di jalur pejalan kaki Jalan KH. Wachid Hasyim Kota Pasuruan, hal itu dikarenakan nilai dari tingkat kepentingan yang rendah. Atribut pada kuadran ini dianggap kurang penting dan kurang memuaskan, sehingga member manfaat yang kecil pada pejalan kaki. Adapun beberapa atribut pelayanan yang berada di kuadran C antara lain:

Tabel 4.9 Atribut kuadran C

Notasi	Atribut Pelayanan
1	Ruang gerak minimum pejalan kaki
10	Ketersediaan tempat duduk
15	Ketersediaan telepon umum

Sumber: Hasil analisis 2018

4.7 Rekomendasi

Rekomendasi untuk peningkatan kinerja jalur pejalan kaki di jalan KH. Wachid Hasyim dilakukan dengan didasarkan pada hasil dari analisis kondisi jalur pejalan kaki dan

perhitungan dari *level of service* yang dipadukan dengan hasil perhitungan IPA yang berada pada kuadran D dimana masing-masing atribut pada kuadran ini memiliki tingkat kepentingan yang tinggi namun memiliki tingkat kepuasan yang rendah. Arahan rekomendasi di prioritaskan pada segmen-segmen yang memiliki tingkat pelayanan pejalan kaki yang memiliki LOS C, D, dan E. Rekomendasi diberikan agar dapat meningkatkan pelayanan jalur pejalan kaki jalan KH. Wachid Hasyim Kota Pasuruan sehingga dapat menciptakan kinerja jalan yang baik. Untuk rekomendasi yang diberikan pada masing-masing atribut dapat dilihat pada table berikut.

Tabel 4.10 Arahan Peningkatan Kinerja Jalur Pejalan Kaki Di Jalan KH. Wachid Hasyim Pada Saat Weekday

No.	Segmen dan Zona	LOS	Atribut kuadran D	Arahan Peningkatan
1.	3A, 4A, 4B	C	• Ruang Jalur Pejalan Kaki Berkebutuhan Khusus. • Keleluasaan pada pejalan kaki • keamanan dan keselamatan untuk pejalan kaki • Jarak Minimum Jalur Pejalan Kaki dengan Bangunan atau lebar jalur pejalan kaki • Ketersediaan batas pengaman	• Penyediaan Ruang Jalur Pejalan Kaki Berkebutuhan Khusus berupa ramp pada tiap perpotongan jalur pejalan kaki dan jalur bantu bagi tuna netra. • Penambahan pagar atau batas pengaman pada jalur pejalan kaki untuk keamanan dan keselamatan pejalan kaki. Pagar pengaman dapat berupa pagar besi yang diletakkan pada batas jalur pejalan kaki dan jalan raya.

Sumber: Hasil analisis 2018

Tabel 4. 11 Arahan Peningkatan Kinerja Jalur Pejalan Kaki Di Jalan KH. Wachid Hasyim Pada Saat Weekend

No.	Segmen dan Zona	LOS	Atribut kuadran D	Arahan Peningkatan
1.	3A, 4A, 4B	C	• Ruang Jalur Pejalan Kaki Berkebutuhan Khusus. • Keleluasaan pada pejalan kaki • keamanan dan	• Penyediaan Ruang Jalur Pejalan Kaki Berkebutuhan Khusus berupa ramp pada tiap perpotongan jalur pejalan kaki dan jalur bantu bagi tuna

No.	Segmen dan Zona	LOS	Atribut kuadran D	Arahan Peningkatan
			keselamatan untuk pejalan kaki • Jarak Minimum Jalur Pejalan Kaki dengan Bangunan atau lebar jalur pejalan kaki • Ketersediaan batas pengaman	netra. • Penambahan pagar atau batas pengaman pada jalur pejalan kaki untuk keamanan dan keselamatan pejalan kaki. Pagar pengaman dapat berupa pagar besi yang diletakkan pada batas jalur pejalan kaki dan jalan raya.
2.	3A	D	• Ruang Jalur Pejalan Kaki Berkebutuhan Khusus. • Keleluasaan pada pejalan kaki • keamanan dan keselamatan untuk pejalan kaki • Jarak Minimum Jalur Pejalan Kaki dengan Bangunan atau lebar jalur pejalan kaki • Ketersediaan batas pengaman	• Penyediaan Ruang Jalur Pejalan Kaki Berkebutuhan Khusus berupa ramp pada tiap perpotongan jalur pejalan kaki dan jalur bantu bagi tuna netra. • Penambahan pagar atau batas pengaman pada jalur pejalan kaki untuk keamanan dan keselamatan pejalan kaki. Pagar pengaman dapat berupa pagar besi yang diletakkan pada batas jalur pejalan kaki dan jalan raya. • Pengurangan hambatan samping dengan pemindahan atau memberi larangan PKL berjualan di atas jalur pejalan kaki serta larangan parkir di atas trotoar.
3.	4B	E	• Ruang Jalur Pejalan Kaki Berkebutuhan Khusus. • Keleluasaan	• Penyediaan Ruang Jalur Pejalan Kaki Berkebutuhan Khusus berupa ramp

No.	Segmen dan Zona	LOS	Atribut kuadran D	Arahan Peningkatan
			pada pejalan kaki •keamanan dan keselamatan untuk pejalan kaki •Jarak Minimum Jalur Pejalan Kaki dengan Bangunan atau lebar jalur pejalan kaki •Ketersediaan batas pengaman	pada tiap perpotongan jalur pejalan kaki dan jalur bantu bagi tuna netra. • Penambahan pagar atau batas pengaman pada jalur pejalan kaki untuk keamanan dan keselamatan pejalan kaki. Pagar pengaman dapat berupa pagar besi yang diletakkan pada batas jalur pejalan kaki dan jalan raya. • Pengurangan hambatan samping dengan pemindahan atau memberi larangan PKL berjualan di atas jalur pejalan kaki serta larangan parkir di atas trotoar.

Sumber: Hasil analisis 2018





BAB V

PENUTUP

5.1 Kesimpulan

Melalui hasil pembahasan yang telah dilakukan pada bab empat, maka kesimpulan yang dapat diperoleh dari hasil penelitian ini antara lain.

1. Berdasarkan hasil perhitungan analisis yang telah dilakukan pada kelima segmen pada jalur pejalan kaki, terdapat beberapa segmen yang memiliki tingkat pelayanan terendah. Adapun beberapa segmen yang memiliki nilai tingkat pelayanan tinggi pada hari kerja (*weekday*). Untuk segmen dengan tingkat LOS A yaitu berada pada segmen 5A, 5B, untuk segmen dengan tingkat LOS B yaitu pada segmen 1A, 1B, 2A, 2B, 3A, 3B, untuk segmen dengan tingkat LOS C berada pada segmen 4A dan 4B. Sedangkan pada hari libur (*weekend*) untuk segmen dengan tingkat LOS A berada pada segmen 5A dan 5B, untuk segmen dengan tingkat LOS B berada pada segmen 1A, 1B, 2A, 2B dan 3B, untuk segmen dengan tingkat LOS C berada pada segmen 3A, 4A, untuk segmen dengan tingkat LOS E hanya berada pada segmen bagian 4B.
2. Berdasarkan hasil perhitungan analisis IPA diperoleh hasil persebaran tiap atribut pada masing-masing kuadran yaitu pada kuadran A terdapat atribut tinggi trotoar dengan jalan, jenis perkerasan trotoar, ketersediaan lampu penerangan, ketersediaan tempat sampah, ketersediaan marka, rambu, dan papan informasi, Ketersediaan halte/*shelter* angkutan umum, ketersediaan fasilitas peneduh pejalan kaki. Pada kuadran B terdapat satu atribut yaitu kondisi perkerasan trotoar. Pada kuadran C terdapat atribut antara lain ruang gerak minimum pejalan kaki, ketersediaan tempat duduk, ketersediaan telepon umum. Pada kuadran D terdapat atribut antara lain ruang jalur pejalan kaki berkebutuhan khusus, keleluasaan pada pejalan kaki, keamanan dan keselamatan untuk pejalan kaki, jarak minimum jalur pejalan kaki dengan bangunan atau lebar jalur pejalan kaki, ketersediaan batas pengaman.

5.2 Saran

Berdasarkan pada pembahasan-pembahasan yang telah dijabarkan sebelumnya, akan dikemukakan saran-saran sebagai berikut:

1. Bagi instansi terkait seperti Dinas PU, Dinas Kebersihan dan Pertamanan, Dinas Perhubungan, hasil penelitian ini dapat digunakan sebagai pertimbangan dalam penataan jalur pejalan kaki di Jalan Wachid Hasyim Kota Pasuruan. Hasil kajian kinerja jalur pejalan kaki yang masih rendah dengan nilai tingkat pelayanan jalur pejalan kaki E dan D sehingga diharapkan pemerintah dapat memperbaiki tingkat pelayanan jalur pedestriannya menjadi B atau A. Ketersediaan fasilitas pelengkap jalur pedestrian yang belum terpenuhi seluruhnya serta karakteristik pejalan kaki yang didominasi oleh orang-orang dengan kegiatan jual beli (aktivitas perdagangan) dapat dijadikan pertimbangan dalam merencanakan fasilitas dan kebutuhan ruang pejalan kaki yang baik. Selain itu hasil kajian studi tentang penataan jalur pejalan kaki ini didapatkan bahwa untuk meningkatkan aksesibilitas jalur pejalan kaki di Jalan Wachid Hasyim dibutuhkan peningkatan dan perbaikan dalam beberapa hal antara lain fasilitas untuk kaum difable pada jalur pejalan kaki, lebar jalur pejalan kaki, keleluasaan pada pejalan kaki, keamanan dan keselamatan untuk pejalan kaki.
2. Bagi masyarakat pengguna jalur pejalan kaki di Jalan Wachid Hasyim diharapkan untuk tidak memarkirkan kendaraannya pada jalur pejalan kaki serta tidak menggunakan jalur pejalan kaki sebagai area berjualan maupun kegiatan lainnya yang dapat mengganggu arus pejalan kaki agar tetap tercipta kondisi trotoar yang baik dan nyaman bagi pengguna jalur pejalan kaki yang lain.
3. Untuk penelitian selanjutnya disarankan untuk:
 - a. Meneliti tingkat prioritas terhadap komponen variabel dan alternatif konsep penataan berdasarkan persepsi *Stakeholder*. Karena dalam penelitian ini, komponen variabel dan alteratif konsep penataan didapatkan berdasarkan persepsi masyarakat selaku pemangku kebutuhan dan pengguna jalur pejalan kaki.
 - b. Meneliti lebih detail keterkaitan antara pengaruh aktivitas kegiatan kawasan terhadap rencana penataan jalur pejalan kaki. Karena dalam penelitian ini, aktivitas kegiatan kawasan hanya dibahas sebagai gambaran umum saja.

DAFTAR PUSTAKA

- Abdillah, O. D. 2014. Evaluasi Keberadaan Elemen Pendukung di Jalur Pedestrian di Kota Tangerang (Studi Kasus di Penggal Jalan MH Thamrin).
- Anggriani, N. 2009. *Pedestrian Ways dalam Perancangan Kota*. Klaten: Yayasan Humniora.
- Arifia, D. 2017. Pengaruh Perkembangan Kegiatan Perdagangan dan Jasa Terhadap Perubahan Penggunaan Lahan di Kawasan Solo Baru. *Arsitektura*, Vol. 15, No. 1 April 2017: 1-9 , 2.
- Ashadi, R. H. 2012. Analisa Pengaruh Elemen-Elemen Pelengkap Jalur Pedestrian Terhadap Kenyamanan Pejalan Kaki Studi Kasus : Pedestrian Orchard Road Singapura. 79-80.
- Budiawan, N. F. 2015. Tingkat Pelayanan Fasilitas Pedestrian di Simpang Empat Kantor Pos Besar Yogyakarta. 11.
- Branch, M. 1995. *Perencanaan Kota Komprehensif, Pengantar dan Penjelasan*. Yogyakarta: Gadjahmada University Press.
- Carr, Stephen, et. all. 1992. *Public Space*, Combridge University Press. USA.
- Danisworo, Muhammad, 1991, "Perancangan Urban, Perancangan Arsitek." Diktat Kuliah. Bandung: Pasca Sarjana ITB
- Darmayani, L. F. 2014. *Penataan Jalur Pejalan Kaki di Koridor Jalan Udayana Kota Mataram Berdasarkan Persepsi Stakeholder*. Malang.
- Diansya, I. 2015. Penilaian Jalur Pedestrian oleh Masyarakat Urban dan Kriteria Jalur Pedestrian yang Ideal Menurut Masyarakat. A 033-A 034.
- Dirjen Penataan Ruang Departemen Pekerjaan Umum. 2008. BIBLIOGRAPHY \1 1033 *Pedoman Penyediaan dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Ruang Pejalan Kaki di Perkotaan*. Jakarta: Dirjen Penataan Ruang.
- Indraswara, M. S. 2007. Kajian Kenyamanan Jalur Pedestrian Pada jalan Imam Barjo, Semarang. *Jurnal Ilmiah Perancangan Kota dan Permukiman* , 59.
- Indraswara, M. S. 2007. Kajian Kenyamanan Jalur Pedestrian Pada Jalan Imam Barjo, Semarang. *Jurnal Ilmiah Perancangan Kota dan Permukiman* , 62.
- Iswanto, D. 2006. Pengaruh Elemen-elemenn Pelengkap Jalur Pedestrian Terhadap Kenyamanan Pejalan Kaki (Studi Kasus: Penggal Jalan Pandanaran, Dimulai dari Jalan Randusari Hingga Kawasan Tugu Muda). *Jurnal Ilmiah Perancangan Kota dan Permukiman*. Volume 5 No. 1 .

- Lions, L. 2012. Usulan Standar dan Evaluasi Tingkat Pelayanan Walkway di Universitas Kristen Petra. 3-4.
- Listianto, T. 2006. *Hubungan Fungsi dan Kenyamanan Jalur Pedestrian (studi kasus Jln. Pahlawan Semarang)*. Semarang: Universitas Diponegoro Semarang.
- Munawar, A. 2009. *Manajemen Lalu Lintas Perkotaan*. Jogjakarta: Beta Offset.
- Negasari, A. P. 2014. *Penataan Jalur Pejalan Kaki Berdasarkan Persepsi dan Perilaku Pejalan Kaki di Kawasan Pusat Kota Malang*. Malang.
- Nurgianto. 2013. Konsep Perancangan Dalam Meningkatkan Kualitas Lingkungan Fisik Kawasan Perdagangan dan Jasa Jalan Jenderal Sudirman Kota Salatiga. *Jurnal Pembangunan Wilayah & Kota* , 1.
- Ong, J. O. 2014. Analisis Kepuasan Pelanggan dengan Importance Performance Analysis di SBU Laboratory Cibitung PT Sucofindo (PERSERO). *J@TI Undip, Vol IX* , 5-6.
- Putra, M. S. 2013. Analisis Karakteristik dan Aktivitas Pedestrian. *Jurnal Ilmiah Elektronik Infrastruktur Teknik Sipil*, Volume 2, No. 2, April 2013
- Qarinah, A. 2013. Lingkungan Visual Koridor Jalan Agus Salim-Jalan Kauman Malang Berdasarkan Persepsi Pengguna Jalan.
- Ronald, M. 2011. Analisis Pengaruh Kualitas Area Pedestrian Terhadap Kemudahan Akses Pengunjung Bangunan Mal di Jalan Asia-Afrika Jakarta. *Jurnal Ilmiah Media Engineering Vol. 1* , 135.
- Rubenstein. 1978. *Central City Mall, Streetscapes and Urban Space*. New York: John.
- Sari, E. S. 1998. *Audience Research*. Jakarta: Ghalia Indonesia.
- Sugiyono. 2009. *Metode Penelitian Bisnis (Pendekatan Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D)*. Bandung: Alfabtea.
- Supranto, 2001, *Pengukuran Tingkat Kepuasan Pelanggan untuk Meningkatkan Pangsa Pasar*, Penerbit Rineka Cipta, Jakarta, 230,243
- Tamin, O. Z. 2008. *Perencanaan, Permodelan dan Rekayasa Transportasi*. Bandung: Institut Teknologi Bandung. **BIBLIOGRAPHY \1033**
- Umum, D. P. 2008. *Pedoman Penyediaan dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Ruang Pejalan Kaki di Perkotaan*. Jakarta: Dirjen Penataan Ruang.
- Untermann, R. K. 1984. *Accomodating the Pedestrian: Adapting Towns & Neighborhoods of Walking and Bicyling*. New York: Van Nostrand Reinhold Company.