

EVALUASI KINERJA JALUR PEJALAN KAKI DI JALAN MERDEKA KOTA MALANG

Irene Dhita Pratiwi, Imma Widyawati Agustin, Budi Sugiarto Waloeya

Jurusan Perencanaan Wilayah dan Kota Fakultas Teknik Universitas Brawijaya

Jalan Mayjen Haryono 167 Malang 65145 -Telp (0341)567886

Email: irenedhita@gmail.com

ABSTRAK

Jalan Merdeka merupakan kawasan perdagangan dan ruang terbuka publik yang menjadi tarikan besar dan mendorong pergerakan masyarakat termasuk pejalan kaki di Kota Malang. Pergerakan pejalan kaki yang tinggi harus diseimbangkan dengan ketersediaan ruang jalur pejalan kaki yang memadai. Hambatan samping jalur pejalan kaki seperti pot bunga atau aktivitas pedagang kaki lima dapat mengurangi ruang gerak pejalan kaki. Lebar efektif jalur pejalan kaki dapat semakin berkurang namun jumlah pejalan kaki semakin meningkat. Tingkat pelayanan jalur pejalan kaki yang baik akan memberikan kenyamanan bagi pejalan kaki. Penelitian ini bertujuan untuk mengidentifikasi karakteristik pejalan kaki dan mengevaluasi kinerja jalur pejalan kaki di Jalan Merdeka Kota Malang. Penelitian ini menggunakan pedoman dari Permen PU Nomor 03/PRT/M/2014 untuk mengetahui kinerja jalur pejalan kaki dengan menghitung arus, kepadatan, ruang jalur pejalan kaki dan rasio v/c. Hasil penelitian menunjukkan bahwa karakteristik pejalan kaki di Jalan Merdeka didominasi oleh usia 19-40 tahun dengan dominasi jenis kelamin perempuan. Sebagian besar tujuan perjalanan pejalan kaki adalah ekonomi dengan waktu berjalan kaki yang berbeda-beda setiap ruas jalan. Jalan Merdeka Selatan dan Jalan Merdeka Timur memiliki kinerja jalur pejalan kaki paling buruk yaitu B pada saat *weekday* sedangkan pada saat *weekend*, Jalan Merdeka Timur memiliki kinerja jalur pejalan kaki paling buruk yaitu E .

Kata Kunci : kinerja, jalur-pejalan-kaki, kota-malang

ABSTRACT

Merdeka street is a commercial area and public open space that becomes a big attraction and encourages the movement of the public including pedestrian in Malang city. A high pedestrian movement should be balanced with the availability of space adequate pedestrian ways. Obstacles aside pedestrian ways such as flower pots or activity of street vendors can reduce the space for pedestrian ways. The effective width of pedestrian ways can be diminishing but increasing volume of pedestrians. A good level of service on pedestrian ways will provide comfort for pedestria. The main purpose of the research is to identify the characteristics of pedestrians and evaluate level of service of pedestrian ways in Jalan Merdeka Malang. This research used guidelines from Permen PU number 03/PRT/M/2014 to know the level of service pedestrian ways by calculating the flow, density, space pedestrian ways and ratio v / c. The results showed that the characteristics of pedestrians in Jalan Merdeka dominated by the age of 19-40 years with female dominated gender. Most pedestrian moveent destination is an economy with walking time that variant every street. Merdeka Selatan street and Merdeka Timur street has the worst level of service is B on the weekday while on the weekend, Merdeka Timur street has the worst level of service is E.

Kata Kunci : level-of-service, pedestrian-ways, Malang-city

PENDAHULUAN

Manusia selalu melakukan pergerakan dalam aktivitasnya sehari-hari antara lain aktivitas ekonomi, sosial, pendidikan, rekreasi dan hiburan, serta keagamaan. Transportasi menjadi alat yang mendukung pergerakan manusia tersebut baik jarak jauh maupun jarak dekat. Transportasi dan fasilitas transportasi menjadi bagian yang saling melengkapi dan penting dalam mengendalikan arah dan perkembangan kota pada setiap sektornya.

Berjalan kaki merupakan salah satu bentuk sistem transportasi, dimana dapat menghubungkan manusia dari lokasi satu dengan yang lain (Lantang, 2012). Berjalan kaki merupakan salah satu kegiatan transportasi yang tidak membutuhkan biaya dan ramah lingkungan. Berdasarkan survei yang dilakukan oleh *urban mobility for Indonesia*, 12% masyarakat memilih berjalan kaki dibandingkan menggunakan sepeda dan angkutan lingkungan

tradisional seperti becak atau delman sebagai *non-motorized transportation* ketika berpergian (Patsinai, 2013). Jalur pejalan kaki dan fasilitas pelengkap jalan menjadi fasilitas penunjang berjalan kaki. Hal yang mampu mendorong masyarakat untuk memilih berjalan kaki dalam melakukan pergerakannya dari satu tempat ke tempat yang lain adalah ketersediaan jalur pejalan kaki yang memberikan rasa aman (Musriati, 2014). Pejalan kaki harus berjalan pada trotoar dan menyeberang pada tempat penyeberangan yang telah disediakan untuk melindunginya dalam berlalu lintas (Ahmad, 2013).

Fungsi utama adanya jalur pejalan kaki yaitu sebagai tempat pejalan kaki dapat bergerak dan berpindah dari satu tempat ke tempat lainnya dengan aman, nyaman serta tanpa rasa takut baik terhadap sesama pejalan kaki maupun terhadap kendaraan (Mauliani, 2013). Jalur pejalan kaki harus mempertimbangkan lebar, perkerasan serta fasilitas-fasilitas yang menunjang seperti penerangan jalan, tempat sampah serta fasilitas pelengkap jalan lainnya. Menurut Kusbiantoro dalam Pramita (2013), semakin dominannya penggunaan kendaraan bermotor menjadikan kebutuhan akan fasilitas pejalan kaki juga menjadi persoalan yang sangat penting. Hal ini dikarenakan, kondisi keselamatan pejalan kaki di perkotaan mulai terabaikan sedangkan hal yang berkaitan dengan kendaraan bermotor cenderung diperhatikan (Mashuri, 2011). Fasilitas pejalan kaki harus dapat memenuhi kebutuhan berdasarkan aspek kenyamanan, keselamatan dan keamanan. Namun permasalahan yang umum terjadi di negara berkembang seperti Indonesia, aspek-aspek tersebut masih diabaikan dengan banyaknya kondisi fasilitas pejalan kaki yang tidak memadai. Fenomena yang sering terjadi yaitu penyalahgunaan fungsi jalur pejalan kaki sebagai tempat berjualan pedagang kaki lima dan pengemis (Mayona, 2013).

Berdasarkan Rencana Induk Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Kota Malang Tahun 2013 terdapat 61 ruas jalan yang memiliki trotoar di Kota Malang dan 32 ruas jalan diantaranya berdasarkan RTRW Kota Malang Tahun 2010-2030 menjadi rencana penyediaan dan pemanfaatan jaringan trotoar. Salah satunya yaitu Jalan Merdeka dengan rencana penyediaan dan pemanfaatan jaringan trotoarnya adalah peningkatan kualitas trotoar untuk

menumbuhkan budaya masyarakat berjalan kaki terutama untuk perjalanan yang pendek dengan memperhitungkan penggunaan bagi penyandang cacat. Jalan Merdeka merupakan kawasan perdagangan dan ruang terbuka publik. Tingginya tarikan pergerakan di Jalan Merdeka disebabkan oleh beragamnya aktivitas gunalahan yang ada. Pada sistem pergerakan transportasi, pola pergerakan pejalan kaki juga dapat menjadi tarikan pergerakan, sehingga hal tersebut sangat penting untuk diperhatikan (Rosanti, 2012). Tarikan besar yang mendorong pergerakan masyarakat menuju Jalan Merdeka termasuk pejalan kaki adalah menuju pusat perdagangan yaitu 52%. Volume pejalan kaki di Jalan Merdeka pada hari biasa lebih tinggi dibandingkan pada hari libur. Pada hari biasa pergerakan tertinggi adalah siang hari pada pukul 13.00 – 14.00 yaitu 2.436 orang. Sedangkan pada hari libur pergerakan tertinggi adalah sore hari pada pukul 16.00 – 17.00 yaitu 1.261 orang (Adibah, 2014). Pergerakan pejalan kaki yang tinggi seharusnya diseimbangkan dengan ketersediaan ruang, sarana dan prasarana untuk memberikan kenyamanan dan keselamatan bagi pejalan kaki. Namun kondisinya dengan tarikan pergerakan yang besar tidak didukung oleh fasilitas jalur pejalan kaki yang memadai, sehingga menimbulkan ketidaknyamanan. Adanya pedagang kaki lima, parkir kendaraan di jalur pejalan kaki serta peletakan lampu penerangan yang kurang di Jalan Merdeka Selatan mengakibatkan pengguna jalur pejalan kaki harus berjalan di badan jalan.

Penelitian ini dilakukan untuk mengidentifikasi karakteristik pejalan kaki dan mengevaluasi kinerja jalur pejalan kaki di Jalan Merdeka.

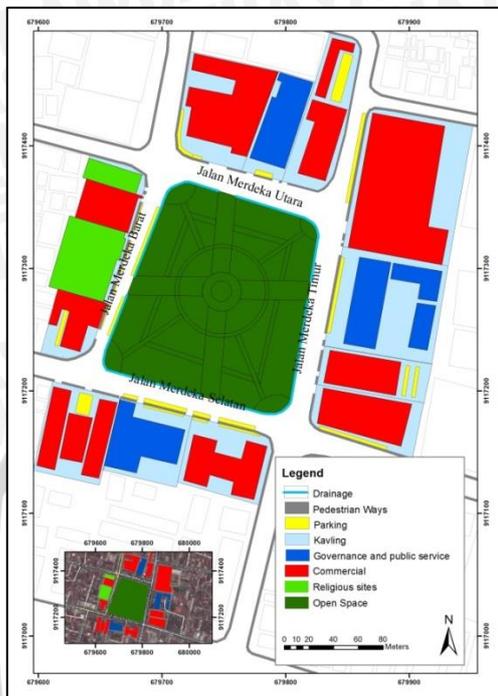
METODE PENELITIAN

Lokasi Penelitian

Kecamatan Klojen merupakan pusat kegiatan di Kota Malang yang memiliki luas wilayah 8,83km² dengan tingkat kepadatan penduduk tertinggi 15.322 jiwa/km² (Kecamatan Klojen Dalam Angka, 2015). Penelitian ini dilakukan di Jalan Merdeka yang termasuk dalam wilayah Kecamatan Klojen.

Jalan Merdeka terbagi menjadi 4 ruas jalan yaitu Jalan Merdeka Utara, Jalan Merdeka Barat, Jalan Merdeka Timur dan Jalan Merdeka Selatan. Penggunaan lahan yang berada di sepanjang koridor Jalan Merdeka didominasi oleh perdagangan dan jasa yaitu sebesar 53%,

peribadatan sebesar 13%, pemerintahan, pelayanan umum sebesar 27% dan ruang terbuka hijau sebesar 7% (**Gambar 1**). Tingginya penggunaan lahan pusat perdagangan dan jasa tersebut menjadi tarikan pergerakan yang tinggi di Jalan Merdeka. Selain itu, adanya Alun-alun Kota Malang juga menjadi tarikan pergerakan di Jalan Merdeka.



Gambar 1. Lokasi Studi

Teknik Pengambilan Sampel

Teknik pengambilan sampel yang digunakan dalam penelitian ini adalah *accidental sampling*. Hal ini dikarenakan populasi pejalan kaki tidak diketahui secara pasti sehingga pengambilan sampel dilakukan kepada siapa saja yang bertemu dengan peneliti. Pengambilan sampel dihitung menggunakan rumus menaksir proporsi (Sedarmayanti dan Hidayat, 2011:149) yaitu

$$n = \frac{Z^2 pq}{e^2}$$

$$n = \frac{Z^2 p(1-p)}{e^2}$$

$$n = \frac{1,96^2 \cdot 0,5(1-0,5)}{0,1^2} = 96,04$$

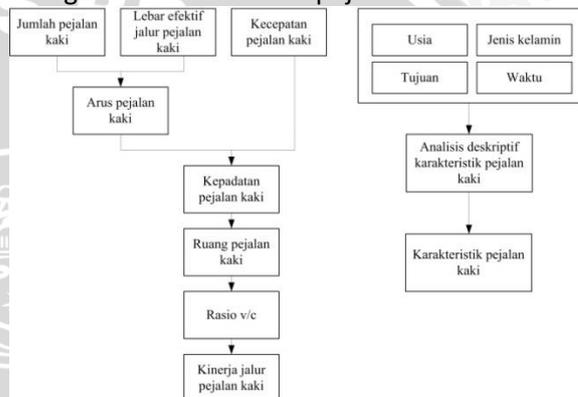
Keterangan:

- n = jumlah sampel minimal yang diperlukan
- p = proporsi pejalan kaki yang mau menjawab pertanyaan/kuisiner dari peneliti
- q = 1-p (proporsi pejalan kaki yang mau menjawab pertanyaan/kuisiner dari peneliti)
- e = limit dari error

Sehingga sampel yang dibutuhkan dalam penelitian ini adalah 100 orang (pembulatan

96,04) yang dibagi pada 4 jalan yaitu Jalan Merdeka Utara, Merdeka Barat, Merdeka Timur dan Merdeka selatan. Sampel yang diambil pada masing-masing jalan tersebut adalah 25 orang.

Penelitian ini diawali dengan mengidentifikasi karakteristik pejalan kaki berdasarkan usia, jenis kelamin, tujuan dan waktu perjalanan pejalan kaki selanjutnya mengidentifikasi kinerja jalur pejalan kaki berdasarkan Pedoman Perencanaan, Penyediaan dan Pemanfaatan Prasarana Sarana Jaringan Pejalan Kaki di Kawasan Perkotaan (2014). Penelitian ini menggunakan metode kuantitatif yaitu untuk menganalisis kinerja jalur pejalan kaki dan metode kualitatif yaitu untuk mengetahui karakteristik pejalan kaki.



Gambar 2. Kerangka Metode

Analisis Kinerja Jalur Pejalan Kaki

Penilaian kinerja jalur pejalan kaki dilakukan berdasarkan Pedoman Perencanaan, Penyediaan dan Pemanfaatan Prasarana Sarana Jaringan Pejalan Kaki di Kawasan Perkotaan (2014).

$$Q = \frac{N_m}{WE} \dots\dots\dots(1)$$

- Q₁₅ = arus pejalan kaki (pjk/ meter/ menit)
- N_m = jumlah pejalan kaki (pjk)
- WE = lebar efektif trotoar (m)

$$WE = WT - B \dots\dots\dots(2)$$

- WT = lebar total trotoar (m)
- B = lebar trotoar halangan yang tidak bisa digunakan untuk berjalan kaki (m)

$$V_s = \frac{1}{\frac{1}{n} \sum_{i=1}^n \frac{1}{V_i}} \dots\dots\dots(3)$$

- V_s = kecepatan rata-rata (m/menit)
- n = jumlah data
- V_i = kecepatan tiap pejalan kaki yang diamati (m/menit)

$$D = \frac{Q}{V_s} \dots\dots\dots(4)$$

- D = kepadatan pejalan kaki (pjk/ m²)
- Q = arus pejalan kaki (pjk/m/menit)
- V_s = kecepatan rata-rata ruang (m/ menit)

$$S = \frac{V_s}{Q} = \frac{1}{D} \dots\dots\dots(5)$$



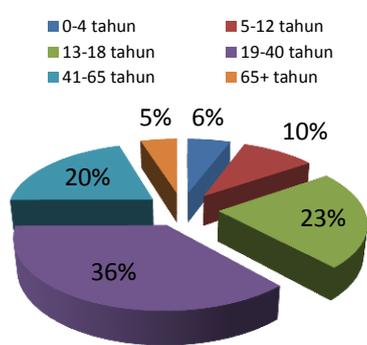
- S = ruang pejalan kaki (m²/pjk)
- D = kepadatan pejalan kaki (pjk/m²)
- Q = arus pejalan kaki (pjk/m/menit)
- V_s = kecepatan rata-rata ruang (m/menit)
- $r = \frac{v}{c} \dots\dots\dots(6)$
- r = rasio arus dan kapasitas pejalan kaki
- v = arus pejalan kaki
- c = kapasitas/ ruang pejalan kaki

HASIL DAN PEMBAHASAN

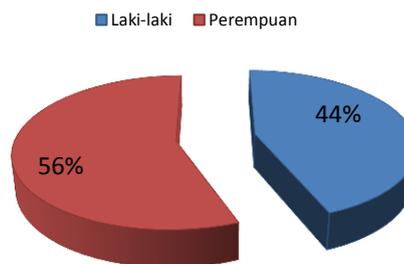
Karakteristik Pejalan Kaki

Karakteristik pejalan kaki di Jalan Merdeka Utara, Merdeka Barat, Merdeka Timur dan Merdeka Selatan dipengaruhi oleh guna lahan yang ada di jalan tersebut. Karakteristik pejalan kaki menurut usia di Jalan Merdeka didominasi oleh usia produktif dan pelajar yaitu rentang usia 19-40 tahun dan 13-18 tahun (**gambar 4**). Menurut Bicycle Federation of America Campaign to Make America Walkable (1998), Rentang usia 19-40 tahun merupakan tipe pejalan kaki yang aktif dan menyadari kondisi lingkungan lalu lintas.

Pejalan kaki di Jalan Merdeka cenderung didominasi oleh usia produktif dan pelajar yang pada umumnya mereka berjalan kaki untuk berbelanja ke Sarinah dan Ramayana. Hal ini dikarenakan pada usia tersebut pejalan kaki lebih senang berbelanja dan jalan-jalan dibandingkan dengan usia >65 tahun yang cenderung lebih senang menggunakan kendaraan ketika berpergian. Pejalan kaki yang berusia >65 tahun cenderung hanya menggunakan jalur pejalan kaki untuk berpindah dari tempat parkir ke lokasi tujuannya. Sedangkan pejalan kaki yang berusia <13 tahun biasanya ketika berjalan kaki harus didampingi oleh orang tuanya.



Gambar 4. Pejalan Kaki Menurut Usia

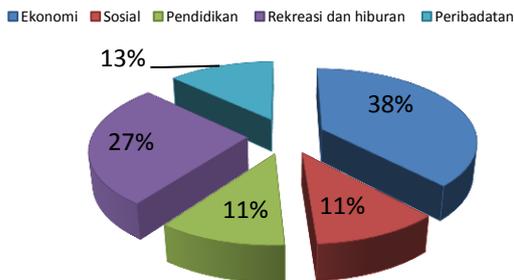


Gambar 5. Pejalan Kaki Menurut Jenis Kelamin

Menurut jenis kelamin, pejalan kaki di Jalan Merdeka didominasi oleh perempuan sebesar 56% (**gambar 5**) yang menuju tempat kerja dan sarana perdagangan. Hal ini menunjukkan bahwa dominasi guna lahan di Jalan Merdeka memiliki pengaruh terhadap karakteristik pejalan kaki. Pejalan kaki perempuan lebih senang melakukan aktivitas berbelanja dibandingkan dengan laki-laki. Selain itu karakteristik Jalan Merdeka yang didominasi oleh perempuan dengan bentuk perjalanan yang lebih banyak berjalan kaki bersama-sama (2 orang atau lebih) dibandingkan dengan laki-laki yang cenderung berjalan kaki sendirian. Hal ini mempengaruhi ruang gerak pejalan kaki, sehingga untuk jenis kelamin perempuan membutuhkan ruang gerak lebih banyak dibandingkan dengan laki-laki.

Menurut tujuan perjalanan, pejalan kaki di Jalan Merdeka didominasi dengan tujuan ekonomi menuju lokasi kerja dan berbelanja sebesar 38% (**gambar 6**). Hal ini sesuai dengan penggunaan lahan di Jalan Merdeka yang didominasi oleh perdagangan dan jasa dan dominasi pejalan kaki perempuan yang lebih senang berbelanja. Pusat perdagangan dan jasa yaitu Sarinah dan Ramayana menjadi tarikan pergerakan pejalan kaki yang tinggi untuk bekerja dan berbelanja. Hal ini menunjukkan bahwa masyarakat lebih senang berjalan kaki dengan tujuan ekonomi dan rekreasi dibandingkan dengan tujuan sosial, pendidikan dan peribadatan yang cenderung lebih senang menggunakan kendaraan. Sedangkan prosentase tertinggi kedua yaitu dengan tujuan rekreasi dan hiburan. Hal ini dipengaruhi oleh adanya halte dan tempat parkir yang berada di Jalan Merdeka Selatan sehingga pejalan kaki cenderung menggunakan jalur pejalan kaki untuk berpindah dari tempat parkir atau halte menuju Alun-alun Kota Malang.





Gambar 6. Pejalan Kaki Menurut Tujuan Perjalanan

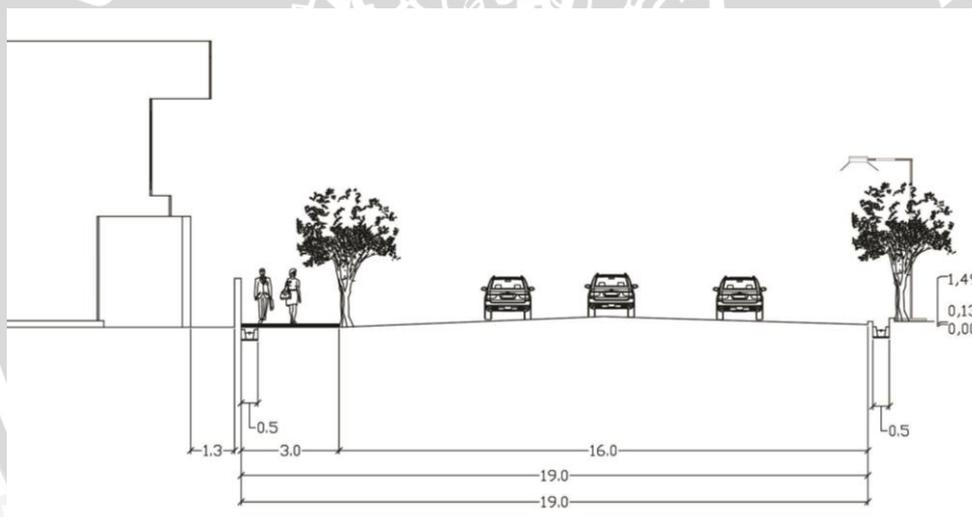
Waktu puncak perjalanan yang dilakukan pejalan kaki berbeda-beda pada setiap ruas Jalan Merdeka yang dikelompokkan menjadi 3 yaitu waktu pagi, siang dan sore/malam hari.

Jalan	Waktu Puncak
Merdeka Utara	Weekday
	Weekend
	Weekend
Merdeka Barat	Weekday
	Weekday

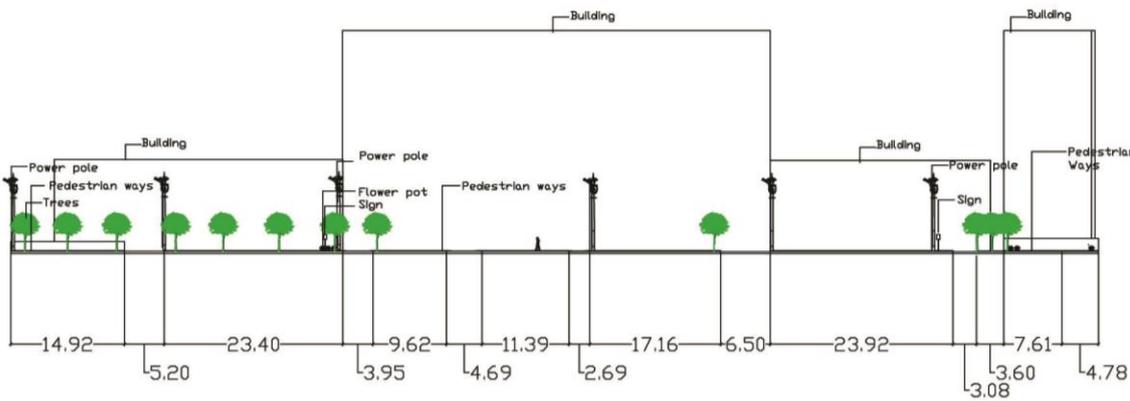
Jalan	Waktu Puncak
Merdeka Timur	Weekend
	Weekday
	Weekend
	Weekday
	Weekend
	Weekday
Merdeka Selatan	Weekend
	Weekday
	Weekend

Karakteristik Jalur Pejalan Kaki

Jalur pejalan kaki berada di setiap ruas Jalan Merdeka, namun hanya berada di satu sisi yaitu didepan guna lahan perdagangan dan jasa, peribadatan serta pemerintahan dan pelayanan umum. Sedangkan pada sisi Alun-alun Kota Malang tidak terdapat jalur pejalan kaki.

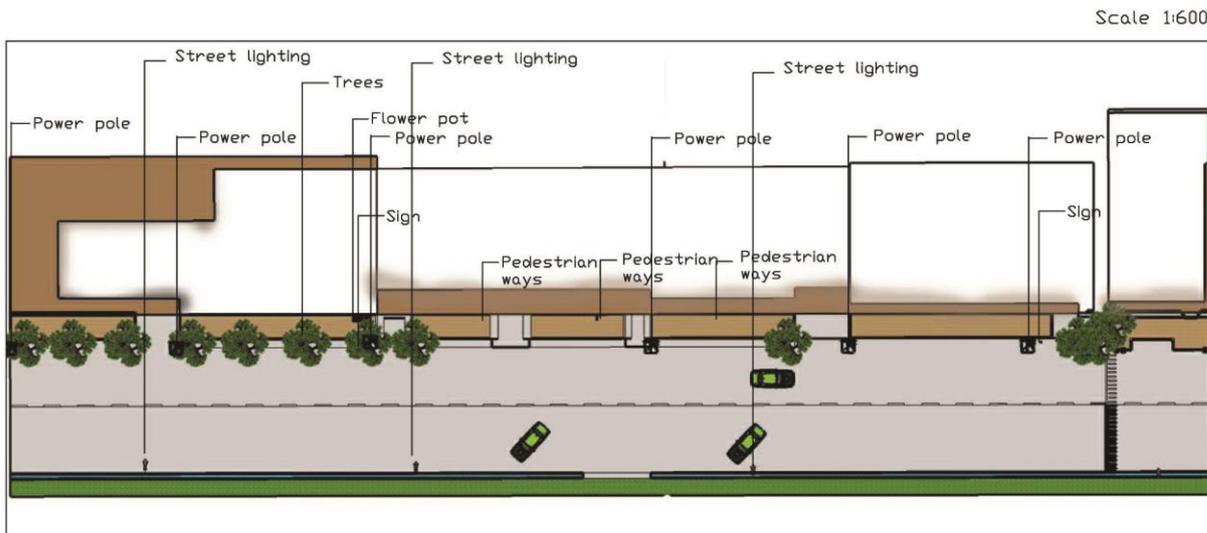


Gambar 7. Penampang Melintang Jalan Merdeka Barat



Gambar 8. Potongan Memanjang Jalan Merdeka Barat





Gambar 9. Tampak Atas Jalan Merdeka Barat

Jalan Merdeka Barat yang memiliki panjang 142,48 meter dengan lebar trotoar 3 meter dan tinggi 0,1 meter. (gambar 7). Namun keberadaan pot bunga mengurangi lebar efektif menjadi 2,4 meter. Jenis perkerasan yang digunakan yaitu batu andesit dengan kondisi yang baik. Fasilitas jalur pejalan kaki di Jalan Merdeka Barat masih kurang yang ditandai dengan tidak tersedianya lampu penerangan, vegetasi, tempat duduk, rambu, jalur hijau, jalur difabel dan tempat sampah yang kondisinya eksistingnya hanya berupa kantong plastik (tabel 2).

Tabel 2. Karakteristik Jalur Pejalan Kaki

Kondisi Jalur Pejalan Kaki	Jalan Merdeka Utara	Jalan Merdeka Barat	Jalan Merdeka Timur	Jalan Merdeka Selatan
Lebar (meter)	2,05 dan 2,4	3	2	2
Panjang (meter)	94,91	142,51	256,74	172,49
Tinggi (meter)	0,13	0,10	0,13	0,13
Jenis material	Batu andesit	Batu andesit	Batu andesit	Batu andesit
Hambatan samping	Adanya pot bunga	Adanya pot bunga dan parkir	Adanya PKL	Adanya PKL
Keberadaan lampu penerangan	Tidak ada	Tidak ada	Ada	Tidak ada
Keberadaan tempat sampah	Ada (2 buah)	Tidak ada	Tidak ada	Tidak ada
Keberadaan halte	Ada (1 buah)	Tidak ada	Tidak ada	Ada (1 buah)

Tabel 3. Kinerja Jalur Pejalan Kaki

Jalan	Waktu Pengamatan	Volume Pejalan Kaki	Arus Pejalan Kaki (pjk/m/menit)	Ruang Pejalan Kaki (m ² / pjk)	LOS	
Merdeka Utara	Weekday	Pagi: 09.00-11.00	182	0,76	59,34	A
		Siang: 14.00-16.00	355	1,48	30,42	A
		Malam: 16.00-18.00	442	1,84	24,43	A
	Weekend	Pagi: 09.00-11.00	213	0,89	50,70	A
Siang: 15.00-17.00		373	1,55	28,95	A	
Merdeka Barat	Weekday	Malam: 17.00-19.00	372	1,55	29,03	A
		Pagi: 07.00-09.00	155	0,54	79,90	A
		Siang: 10.00-12.00	253	0,88	48,95	A

Kondisi Jalur Pejalan Kaki	Jalan Merdeka Utara	Jalan Merdeka Barat	Jalan Merdeka Timur	Jalan Merdeka Selatan
Keberadaan tempat duduk	Tidak ada	Tidak ada	Tidak ada	Tidak ada
Keberadaan telepon umum	Ada (1 buah)	Tidak ada	Ada (1 buah)	Tidak ada
Keberadaan rambu	Ada	Ada	Ada	Ada
Keberadaan pagar pengaman	Tidak ada	Tidak ada	Tidak ada	Tidak ada
Jalur hijau	Tidak ada	Tidak ada	Tidak ada	Tidak ada
Penyeberangan	Jembatan penyeberangan dan zebra cross	Zebra cross	Zebra cross	Tidak ada
Keberadaan ramp	Tidak ada	Tidak ada	Tidak ada	Tidak ada
Keberadaan jalur difabel	Tidak ada	Tidak ada	Tidak ada	Tidak ada
Keberadaan peneduh	Ada	Ada	Ada	Ada

Kinerja Jalur Pejalan Kaki

Setiap ruas Jalan Merdeka memiliki jam puncak (*peak hour*) yang berbeda-beda baik pada saat *weekday* maupun pada saat *weekend*, hal ini dipengaruhi oleh penggunaan lahan dan tujuan perjalanan pejalan kaki di Jalan Merdeka yang berbeda-beda.

Mayoritas kinerja jalur pejalan kaki di Jalan Merdeka pada saat *weekday* memiliki LOS A namun pada Jalan Merdeka Timur dan Merdeka Selatan memiliki LOS B (tabel 3).

Jalan	Waktu Pengamatan	Volume Pejalan Kaki	Arus Pejalan Kaki (pjk/m/menit)	Ruang Pejalan Kaki (m ² /pjk)	LOS	
Merdeka Timur	Malam: 17.00-19.00	387	1,34	32,00	A	
	Weekend	Pagi: 08.00-10.00	209	0,73	59,25	A
		Siang: 13.00-15.00	389	1,35	31,84	A
		Malam: 16.00-18.00	631	2,19	19,63	B
	Weekday	Pagi: 09.00-11.00	237	1,98	32,91	A
		Siang: 14.00-16.00	395	3,29	19,75	B
		Malam: 17.00-19.00	412	3,43	18,93	B
	Weekend	Pagi: 10.00-12.00	506	4,22	15,42	B
		Siang: 14.00-16.00	888	7,40	8,78	E
		Malam: 16.00-18.00	949	7,91	8,22	E
Merdeka Selatan	Weekday	Pagi: 10.00-12.00	361	3,01	16,29	B
		Siang: 14.00-16.00	364	3,03	16,15	B
		Malam: 17.00-19.00	289	1,42	34,59	A
	Weekend	Pagi: 09.0-11.00	479	3,99	12,28	C
		Siang: 12.00-14.00	477	3,98	12,33	C
		Malam: 17.00-19.00	478	2,34	20,91	B

Hal ini dikarenakan Jalan Merdeka Timur dan Jalan Merdeka Selatan terdapat pedagang kaki lima sehingga lebar efektif jalur pejalan kaki menjadi 1 meter. Sedangkan pada saat *weekend*, kinerja jalur pejalan kaki paling buruk berada di Jalan Merdeka Timur yaitu LOS E yang artinya akan sering terjadi konflik dengan pejalan kaki yang searah maupun berlawanan. Hal ini dikarenakan pada siang hari, volume pejalan kaki di Jalan Merdeka Timur sangat tinggi namun kondisi jalur pejalan kaki terdapat hambatan samping yaitu PKL.

KESIMPULAN

Berdasarkan penelitian mengenai evaluasi kinerja jalur pejalan kaki di Jalan Merdeka dapat diambil kesimpulan:

1. Karakteristik pejalan kaki berdasarkan usia didominasi oleh usia 19-40 tahun sebesar 36% dengan dominasi jenis kelamin perempuan sebesar 56%. Tujuan perjalanan pejalan kaki didominasi dengan tujuan ekonomi menuju lokasi kerja dan berbelanja.
2. Mayoritas kinerja jalur pejalan kaki di Jalan Merdeka pada saat *weekday* memiliki LOS A namun pada Jalan Merdeka Timur dan Selatan memiliki LOS B sedangkan pada saat *weekend* nilai paling buruk berada di Jalan Merdeka Timur yaitu LOS E pada siang dan sore hari.

Berdasarkan penelitian ini, dapat dilakukan penelitian lain yang terkait pengaruh guna lahan terhadap pejalan kaki di Jalan Merdeka dan pengaruh penggunaan parkir terhadap kinerja lalu lintas di Jalan Merdeka.

DAFTAR PUSTAKA

- Adibah, Amalia N. 2014. Penataan jalur Pejalan Kaki di Jalan Merdeka Kota Malang Berdasarkan Tingkat Kenyamanan Pengguna. *Skripsi*. Malang: Universitas Brawijaya.
- Ahmad, Siti Nurjanah. 2013. Tinjauan Perilaku Pejalan Kaki dan Penyeberang Jalan pada Kawasan Fakultas Pertanian Universitas Haluoleo. *Jurnal Stabilita*. 1(3): 1-16.
- Badan Pusat Statistik. 2015. Kecamatan Klojen Dalam Angka Tahun 2015. Malang: Badan Pusat Statistik
- Bicycle Federation of America Campaign to Make America Walkable. 1998. Creating Walkable Communities. Amerika: Bicycle Federation of America Campaign to Make America Walkable
- Kementrian Pekerjaan Umum. 2014. *Pedoman Perencanaan, Penyediaan dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Ruang Pejalan Kaki di Kawasan Perkotaan*. Jakarta: Kementerian Pekerjaan Umum.
- Lantang, Evayanti Tirtania, dkk. 2012. Fasilitas Pejalan Kaki yang Ramah Gender di Kota Makassar. Universitas hassanuddin. Makassar.
- Mashuri. 2011. Studi Karakteristik Pejalan Kaki dan Pemilihan Jenis Fasilitas Penyeberangan Pejalan Kaki di Kota Palu. *Jurnal Rekayasa dan Manajemen Transportasi*. 1(2): 69-79
- Mauliani, Lily. 2010. Fungsi dan Peran Jalur Pedestrian Bagi Pejalan Kaki. *Jurnal Arsitektur NALARs*. 9(2):165-176
- Mayona, Enni L, dkk. 2013. Identifikasi Kebutuhan Fasilitas Pejalan Kaki di Kota Pontianak. *Jurnal Online Institut Teknologi Nasional*. 1-9

- Musriati, Liberia A. 2014. Penataan jalur Pejalan Kaki di Kawasan Pusat Kota Malang Berdasarkan Kriteria *Safety, Convenience, Comfort* dan *Attractiveness*. *Skripsi*. Malang: Universitas Brawijaya.
- Pattisinai, Amanda Ristriana. 2013. Kajian Kualitas Jalan Pahlawan Sebagai Jalur Pejalan Kaki di Kota Semarang. *Jurnal Pembangunan Wilayah dan Kota*. 9 (3): 248-258.
- Pramita, Elen L. 2013. Konsep Penataan Lanjutan Jalur Pejalan Kaki di Kota Surabaya. 5(2):97-108
- Rosanti, Cynthia V. 2012. Interaksi Penggunaan Lahan Terhadap Pergerakan Pejalan Kaki dengan Sistem Dinamik (Studi Kasus: Kawasan Alun-alun Kota Malang). *Jurnal Rekayasa Sipil*. 6(2):144-155

